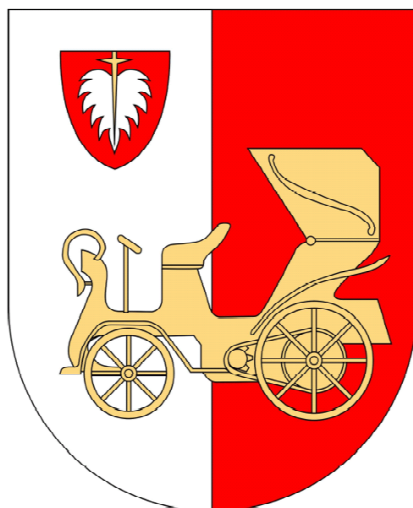


# KOMPLEXNÍ DOPRAVNÍ STUDIE MĚSTA KOPŘIVNICE

## DOPRAVNÍ STUDIE

### PRŮZKUMY, ROZBORY, ANALÝZA



**OBJEDNATEL:** MĚSTO KOPŘIVNICE  
Štefánikova 1163, Kopřivnice  
IČ: 00298077

**ZHOTOVITEL:** UDIMO, spol. s r.o.  
Sokolská tř. 8, Ostrava  
IČ: 44740069

**PODZHOTOVITEL:** Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.  
Líšeňská 33a, Brno  
IČ: 44994575

*říjen 2009*

**Základní údaje**

**Název:** Komplexní dopravní studie města Kopřivnice  
Dopravní studie - I. Průzkumy, rozbor, analýza

**Zpracovatel:** UDIMO spol. s r. o., Sokolská tř. 8, Ostrava, 702 00  
IČ: 44740069

**Objednavatel:** Kopřivnice, Štefánikova 1163, Kopřivnice  
IČ: 00298077

**Stupeň dokumentace:** studie

**Zodpovědný projektant:** Bc. Břetislav Vašíček

**Technická kontrola:** Ing. Pavel Roháč

**Archivní číslo:** II-1.2/59/2008

**Termín dokončení:** 30.10.2009

.....  
*Bc. Břetislav Vašíček*  
*zodpovědný projektant*

## Obsah

|  |    |
|--|----|
| 1. Zadání dokumentace .....  | 4  |
| 1.1. Úvod a cíle dokumentace .....                                   | 4  |
| 1.2. Postup prací, výchozí podklady .....                            | 4  |
| 2. Širší dopravní a urbanistické vazby .....                         | 5  |
| 2.1. Širší dopravní vazby .....                                      | 5  |
| 2.2. Územní členění .....  | 7  |
| 2.3. Základní informace o cestách obyvatel okresu .....              | 10 |
| 3. Dopravní průzkumy .....   | 11 |
| 3.1. Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti .....               | 11 |
| 3.2. Anketní dopravní průzkum domácností .....                       | 11 |
| 3.3. Základní výstupy anketního dopravního průzkumu domácnosti ..... | 12 |
| 3.3.1. Záznamy o cestách ve dnech průzkumu .....                     | 14 |
| 3.3.2. Dělbá přepravní práce .....                                   | 16 |
| 3.3.3. Základní vazby z matice přepravních vztahů .....              | 18 |
| 3.4. Průzkum kvality dopravy na území města .....                    | 21 |
| 3.5. Směrový dopravní průzkum .....                                  | 35 |
| 3.5.1. Dopravní vazby a směry, obratovost na parkovištích .....      | 35 |
| 3.6. 24 hodinový profilový průzkum .....                             | 36 |
| 3.7. Křížovatkový průzkum .....                                      | 37 |
| 3.8. Průzkum odstavování vozidel .....                               | 61 |
| 3.9. Průzkum pěších .....  | 62 |
| 4. Základní komunikační síť .....                                    | 62 |
| 5. Veřejná osobní doprava .....                                      | 63 |
| 5.1. Drážní osobní doprava .....                                     | 63 |
| 5.2. Linková osobní doprava .....                                    | 65 |
| 5.3. Rozsah sítě a dostupnost VLD .....                              | 68 |
| 5.4. Hodnocení kvality obsluhy z pohledu spojů VLD .....             | 69 |
| 6. Statická doprava .....  | 70 |
| 7. Cyklistická doprava a pěší doprava .....                          | 73 |
| 8. Problémové prvky, negativní vlivy dopravy .....                   | 75 |
| 8.1. Nehodovost .....  | 75 |
| 8.2. Problémové prvky dopravy .....                                  | 77 |
| 8.3. Hluková a rozptylová studie .....                               | 82 |
| 9. Redukovaná prognóza dopravy .....                                 | 82 |
| 9.1. Obyvatelstvo, hybnost obyvatel, dělbá přepravní práce .....     | 82 |
| 9.2. Stupeň automobilizace, koeficienty růstu dopravy .....          | 84 |
| 9.3. Výsledné růstové koeficienty pro rok 2015 a 2025 .....          | 84 |
| 10. Hodnocení kvality dopravy – SWOT analýza .....                   | 85 |
| 11. Závěr .....  | 88 |

## 1. Zadání dokumentace

### 1.1. Úvod a cíle dokumentace

Komplexní dopravní studie města Kopřivnice jako rozvojový dokument dopravy je zpracováván v návaznosti na Územní plán města, Koncepti dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje v koordinaci s připravenými dopravními stavbami a záměry města a se sledovanými koncepčními dopravními záměry v návazném území a regionu. První etapa zpracování se zaměřuje na průzkumy a rozbor, analýzu a hodnocení současné dopravní situace, jakožto výchozí podklad pro následné zpracování komplexního návrhu hlavních směrů rozvoje dopravního systému města, jejich vzájemnou koordinaci, návrh postupu realizace s ohledem na dopravní potřebnost jak pro koncepční a výhledové otázky v horizontu roku 2025, ale i řešení aktuálních dopravních problémů pro střednědobý plán v horizontu roku 2015. Současně se zpracováním Dopravní studie dochází ke zpracování Hlukové a Rozptylové studie jako samostatných dokumentů, jejichž výsledky budou konfrontovány se záměry a doporučeními této dopravní části.

### 1.2. Postup prací, výchozí podklady

Základními podklady jsou již uvedené územně plánovací dokumenty, dále pak ČSN, legislativní dokumenty, mapové podklady a informace poskytnuté zástupci města Kopřivnice. Jedná se především o tyto podklady :

- (1) Územní plán města Kopřivnice
- (2) Koncepte dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje
- (3) Problémová mapa dopravy města Kopřivnice
- (4) Urbanisticko-architektonická studie centrální městské zóny Kopřivnice
- (5) Síť místních cykloturistických tras v Kopřivnici a okolí
- (6) Vyhledávací studie cyklistických stezek a tras na území města Kopřivnice
- (7) ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací
- (8) ČSN 73 6102 – Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- (9) ČSN 73 6101 – Projektování silnic a dálnic
- (10) ČSN 73 6056 – Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- (11) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích

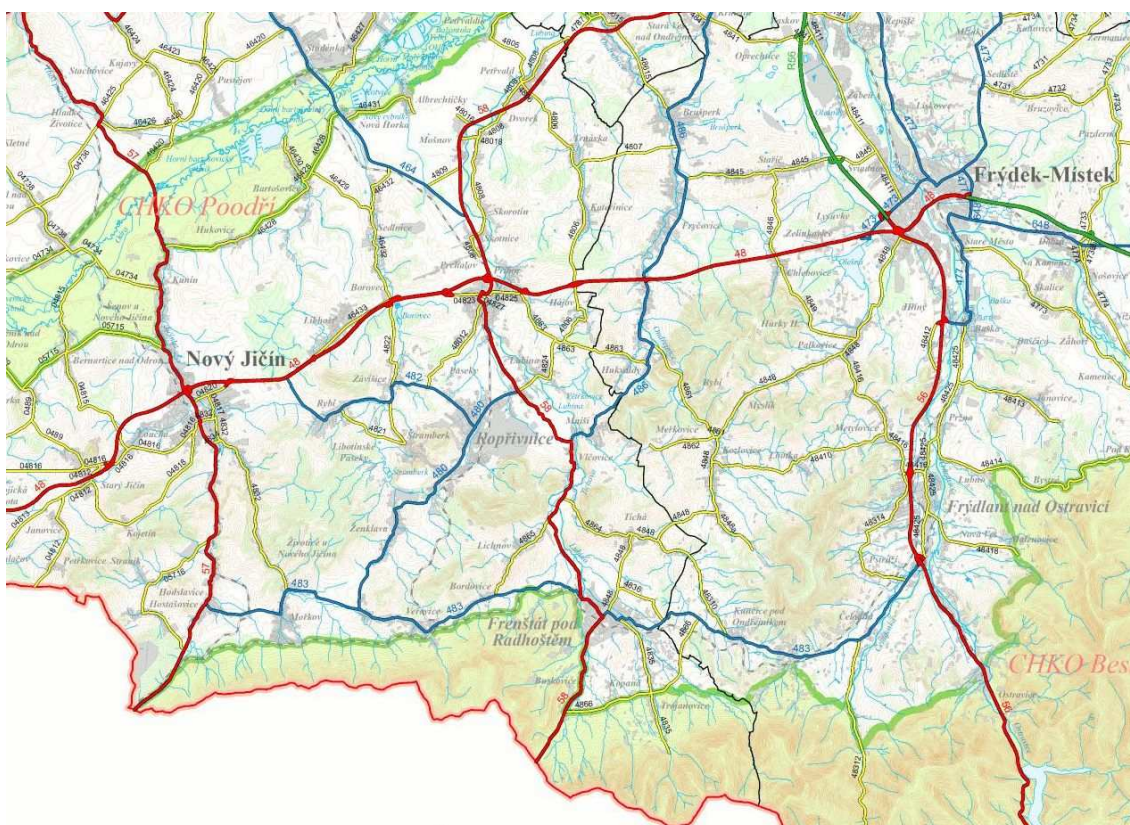
(12) Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

(13) ŘSD ČR – Celostátní sčítání dopravy 1990, 1995, 2000 a 2005

(14) ČSU – Sčítání domů, lidu a bytů 2001

## 2. Širší dopravní a urbanistické vazby

První stopa osídlení Kopřivnice vedou do starší doby kamenné. Na město byla Kopřivnice povýšena vládou ČSR v roce 1948. Od roku 1979 došlo k připojení městských částí Lubina, Mniší a Vlčovice. Dnešní pohled na město je převážně průmyslového charakteru s významným centrem automobilového průmyslu, který sousedí s hranicí Přírodního parku Podbeskydí.



Obr. 2.1 – Postavení Kopřivnice v Moravskoslezském kraji

### 2.1. Širší dopravní vazby

Město Kopřivnice s rozlohou 27,5 km<sup>2</sup> leží v Moravskoslezském kraji, 12 km východně od okresního města (NUTS4) Nového Jičína a 30 km jižně od krajského města Ostravy. Dopravní napojení na nadřazenou komunikační síť je v extravilánu zajištěno silnicí I/58 procházející městem Kopřivnice z jihu na severozápad, silnicí II/480 na jihu města, silnicí II/482 na západě a silnicí II/486 na severovýchodě.

Významné oblasti v blízkosti Kopřivnice jsou Frenštát pod Radhoštěm (11 tis. obyv.) vzdálený 9 km, Příbor (9 tis. obyv.) vzdálený 3 km, Nový Jičín (27 tis. obyv.) vzdálený 12 km, Valašské Meziříčí (27 tis. obyv.) vzdálené 22 km, Frýdek - Místek (60 tis. obyv.) vzdálený 20 km, Ostrava (308 tis. obyv.) vzdálená 30 km a Žilina (85 tis. obyv.) vzdálená 80 km. Státní hranice s Polskem je vzdálena 45 km a hranice se Slovenskou republikou 40 km.

Dopravní napojení na nadřazenou regionální, celostátní a mezinárodní silniční síť je zajištěno zejména silnicí 1. třídy I/58 (Rožnov p.R. (I/35) - Frenštát p.R. - Příbor (I/48) - Ostrava (I/11, I/56) - Bohumín (I/67) - Polsko) ve vazbě Frenštát pod Radhoštěm - Příbor, která prochází městem Kopřivnice. Tato komunikace dále zajišťuje napojení ve vazbě na dálnici D47 severním směrem v Ostravě. Napojení na celostátní a mezinárodní síť silnic a dálnic je dále realizováno silnicí I/48 (Běloutín (I/47) - Nový Jičín (I/57) - Příbor (I/58) - Frýdek-Místek (I/56) - Horní Tošanovice (I/68) - Český Těšín (I/11, I/67) - Chotěbuz - Polsko), které je napojena na silnici I/58 v cca 3 kilometry vzdáleném Příboře. Tato komunikace v současné době zajišťuje napojení na dálnici D47 ve směru jižní vazby v Běloutíně. Dopravní vztahy Kopřivnice a Slovenské republiky jsou zajištěny mezinárodní silnicí E442 směřující z Rožnova p. Radhoštěm do Žiliny. Dopravní napojení ve vazbě severovýchod - jihozápad je dále zajištěno na regionální úrovni silnicí 2. třídy číslo 480 v jižní části města Kopřivnice s napojením na silnici II/483 z Frenštátu pod Radhoštěm do Hodslavic, kde je zajištěno jižní napojení na silnici I/57 (Bartultovice st.hranice ČR/PL - Město Albrechtice - Krnov (I/45) - Opava (I/11, I/46) - Fulnek (I/47) - Nový Jičín (I/48) - Valašské Meziříčí (I/35) - Vsetín (I/69) - Valašská Polanka (I/49) - Horní Lideč (I/49) - Brumov - Bylnice - Slovensko) s mezinárodní dopravní funkcí. Severozápadní napojení na nadřazenou dopravní síť je zajištěno silnicí II/482 napojenou na silnici I/48 v úseku Libhošť - Nový Jičín.

Železniční doprava je zajištěna regionální tratí Veřovice - Studénka. Ve Studénce je možný přestup na mezinárodní spoje IV. multimodálního koridoru větve B. Katowice - Ostrava - Břeclav - Vídeň. Ve Veřovicích je pak zajištěno regionální a nadregionální spojení Ostrava - Frýdek Místek - Valašské Meziříčí - Brno.



Obr. 2.2. - Koridory TEN

Mezinárodní letecká doprava je realizována na letišti Mošnov, které je vzdáleno cca 10 km a dostupné po silnici I/58 ve směru na Ostravu.

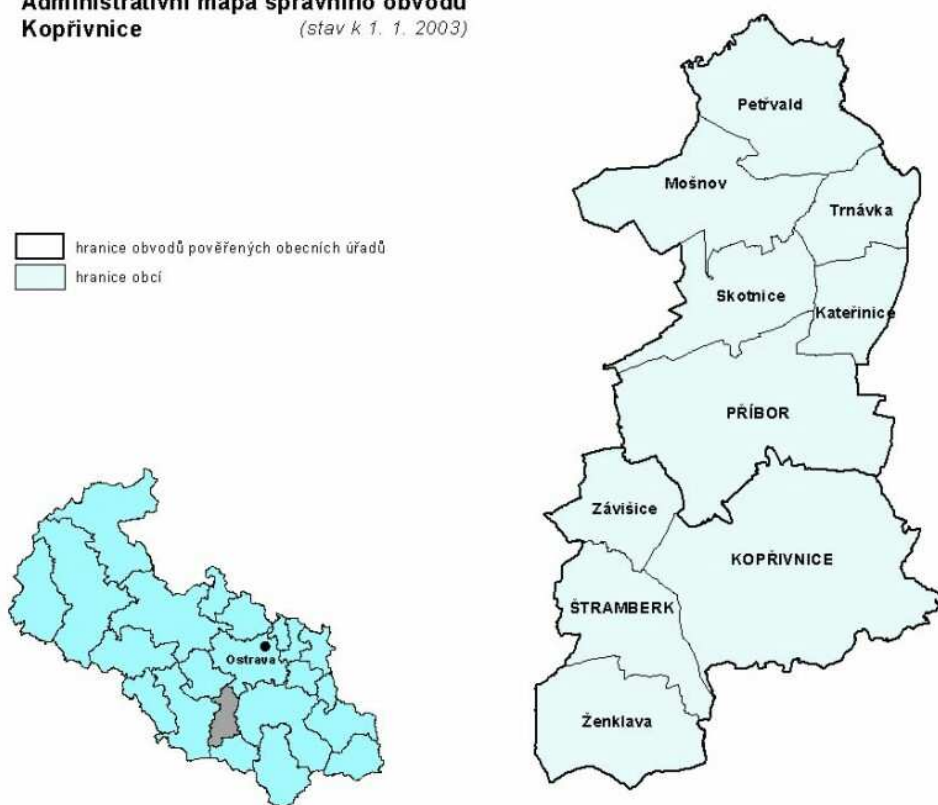
## 2.2. Územní členění

Město Kopřivnice patří do Moravskoslezského kraje, okresu Nový Jičín, z územně správního hlediska působí jako obec s rozšířenou působností (ORP). ORP Kopřivnice se skládá z 10 obcí a s počtem obyvatel 41611 (27% z obyvatel okresu) (údaje k 31.12.2008, ČSÚ).

| Okres Nový Jičín       |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
|------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|                        | 1998    | 1999    | 2000    | 2001    | 2002    | 2003    | 2004    | 2005    | 2006    | 2007    | 2008    |
| Počet obcí             | 52      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      | 53      |
| Stav obyvatel k 31.12. | 154 270 | 154 242 | 154 006 | 152 502 | 152 268 | 152 066 | 151 870 | 151 835 | 151 957 | 152 352 | 152 506 |
| ORP Kopřivnice         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Počet obcí             | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      | 10      |
| Stav obyvatel k 31.12. | 42 729  | 42 641  | 42 580  | 41 782  | 41 629  | 41 533  | 41 533  | 41 535  | 41 621  | 41 668  | 41 611  |
| obec Kopřivnice        |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Stav obyvatel k 31.12. | 24 388  | 24 313  | 24 233  | 23 687  | 23 521  | 23 424  | 23 389  | 23 314  | 23 286  | 23 248  | 23 172  |

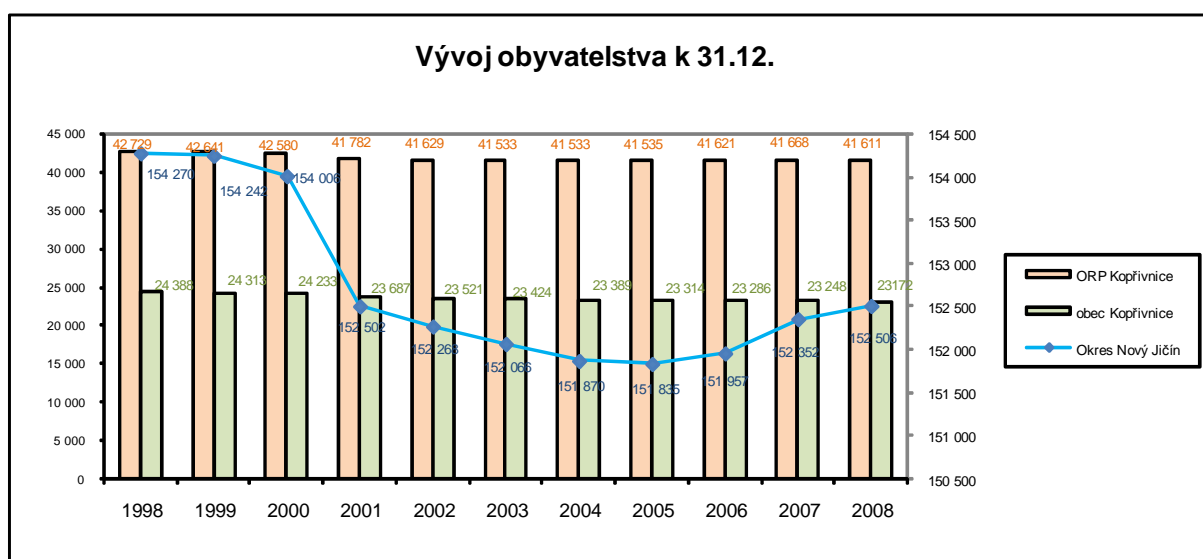
Tab. 2.1. – Srovnání počtu obyvatel, údaje z <http://www.czso.cz>

**Administrativní mapa správního obvodu  
Kopřivnice**  
(stav k 1. 1. 2003)



Obr. 2.3. – Administrativní členění ORP Kopřivnice, údaje z <http://www.czso.cz>

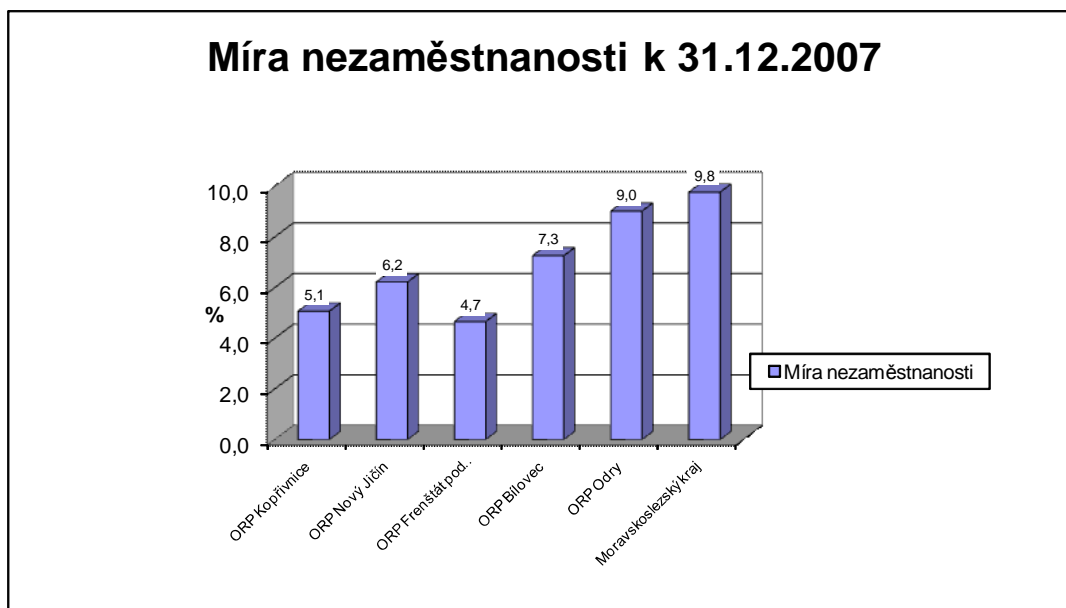
V následujícím grafu je zobrazen vývoj obyvatelstva v obci Kopřivnice, v ORP Kopřivnice a okresu Nový Jičín. Od roku 1998 dochází k poklesu počtu obyvatel, dá se říci, že k mírnému obratu tohoto trendu dochází v roce 2007.



Graf 2.1. – Vývoj počtu obyvatel, údaje z <http://www.czso.cz>

ORP Kopřivnice patří v rámci všech ORP v okrese Nový Jičín k ORP s druhou nejnižší mírou nezaměstnaností (viz následující graf). Jedná se o poslední aktuální data zveřejněná ČSÚ a MPSV,

aktuálnější data budou k dispozici v průběhu 1. čtvrtletí roku 2010.



Graf 2.2. – Srovnání míry nezaměstnanosti, údaje z <http://www.czso.cz>

Pro potřeby dokumentace bylo použito členění města na základní sídelní jednotky (ZSJ) dle Českého statistického úřadu.

| číslo ZSJ | Kód obce |     | Počet obyvatel | Název obce              |
|-----------|----------|-----|----------------|-------------------------|
| 41357     |          |     |                | Kopřivnice (jako město) |
| 06939     | 1001     | 001 | 3690           | Kopřivnice střed        |
| 06940     | 1001     | 002 | 2262           | Pod Bílou horou I       |
| 06941     | 1001     | 003 | 126            | Bílá hora               |
| 06942     | 1001     | 004 | 7380           | Kopřivnice sever        |
| 06943     | 1001     | 005 | 0              | Tatra                   |
| 06944     | 1001     | 006 | 0              | Šostýn                  |
| 06945     | 1001     | 007 | 360            | Zahradní čtvrť          |
| 06946     | 1001     | 008 | 69             | Horečková               |
| 06947     | 1001     | 009 | 3616           | Kopřivnice – jih I      |
| 30506     | 1001     | 010 | 266            | Luhy                    |
| 30507     | 1001     | 011 | 338            | Kamenárka               |
| 30508     | 1001     | 012 | 2380           | Pod Bílou horou II      |
| 31541     | 1001     | 013 | 673            | Kopřivnice – jih II     |
| 41358     |          |     |                | Lubina                  |
| 08796     | 1001     | 014 | 296            | Drnholec                |
| 08797     | 1001     | 015 | 524            | Sýkorec                 |
| 08798     | 1001     | 016 | 571            | Větkovice               |
| 09766     | 1001     | 017 | 661            | Mniší                   |
| 18390     | 1001     | 018 | 535            | Víčovice                |
|           | 1001     | 019 | 0              | Průmyslový park         |
|           | 1001     | 020 | 0              | Obchodní zóna           |

Tab. 2.2. – Seznam základních sídelních jednotek

Město Kopřivnice je tvořeno celkem 18 ZSJ (viz tabulka 2.2.). Údaje o počtu obyvatel byly převzaty z SLDB 2001. Schéma situování základních sídelních jednotek je uveden v grafické příloze č. 1. Pro potřeby vyhodnocení cílů cest obyvatel, bylo město doplněno o další dvě cílové oblasti č. 19 a 20, oblast č. 19 jako Průmyslový park a č. 20 jako oblast nákupních středisek.

### 2.3. Základní informace o cestách obyvatel okresu

Informace o vyjížděcí/dojížděcí obyvatel jsou převzaty ze Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001) dle Českého statistického úřadu. SLDB 2001 je dokument, umožňující získat informace o celkových objemech pravidelné dopravy do zaměstnání a do škol. Získaná matice vztahů je podkladem mapujícím pohyby obyvatel mezi obcemi okresu v průběhu běžného pracovního dne.

V SLDB 2001 je uvedeno, že 3295 obyvatel vyjíždí z Kopřivnice do ostatních obcí v okrese Nový Jičín, největšími cíli jsou obce:

|                          |           |
|--------------------------|-----------|
| - Nový Jičín             | 1280 osob |
| - Frenštát pod Radhoštěm | 784 osob  |
| - Příbor                 | 547 osob  |
| - Štramberk              | 140 osob  |
| - Šenov                  | 105 osob  |

V SLDB 2001 je uvedeno, že 3674 obyvatel dojíždí do Kopřivnice z obcí okresu Nový Jičín, největšími zdroji jsou:

|                          |          |
|--------------------------|----------|
| - Příbor                 | 703 osob |
| - Štramberk              | 580 osob |
| - Nový Jičín             | 312 osob |
| - Frenštát pod Radhoštěm | 222 osob |

Z výše uvedených hodnot vyplývá, že mírně převažuje dojíždka do města nad vyjíždkou z města – 3674/3295 obyvatel.

### 3. Dopravní průzkumy

#### 3.1. Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti

V následující tabulce jsou uvedeny celoroční průměry intenzit za 24 hodin, dle podkladů ŘSD ČR. Intenzity jsou vyjádřeny v počtu fyzických vozidel (osobní a nákladní).

| úsek   | silnice | 1990 |     | 1995 |     | 2000  | 2005 |      |
|--------|---------|------|-----|------|-----|-------|------|------|
|        |         | OV   | NV  | OV   | NV  | OV+NV | OV   | NV   |
| 7-2506 | 58      | 2198 | 807 | 3163 | 825 | 6572  | 6839 | 1660 |
| 7-3937 | 58      | 2198 | 807 | 3163 | 825 | 4784  | 5213 | 1455 |
| 7-2501 | 480     | 2927 | 784 | 4802 | 959 | 6950  | 6775 | 1334 |
| 7-2502 | 480     | 1399 | 278 | 3390 | 440 | 3320  | 6624 | 778  |
| 7-2503 | 480     | -    | -   | 1820 | 464 | 2579  | 2958 | 482  |
| 7-3931 | 482     | 1244 | 153 | 1277 | 140 | -     | -    | -    |
| 7-3932 | 482     | 1332 | 170 | 1164 | 124 | -     | -    | -    |
| 7-3933 | 482     | 1378 | 185 | 1471 | 208 | -     | -    | -    |
| 7-5661 | 48015   | 1851 | 483 | 2505 | 395 | 5825  | 6740 | 710  |

Tab. 3.1. - Celoroční průměry intenzit dopravy za 24 hodin

|        | 1990  | 90/05 | 1995  | 95/05 | 2000  | 00/05 | 2005  |
|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| celkem | 13732 | 2,78  | 20467 | 1,86  | 27451 |       | 38118 |
| OV     | 10573 | 3,04  | 17023 | 1,89  |       |       | 32192 |
| NV     | 3159  | 1,88  | 3444  | 1,72  | 27451 | 1,39  | 5937  |

Tab. 3.2. - Koeficienty růstu dopravy na srovnatelných profilech

index růstu 90/05´ – hodnocené intenzity mezi roky 1990 a 2005

index růstu 95/05´ – hodnocené intenzity mezi roky 1995 a 2005

index růstu 00/05´ – hodnocené intenzity mezi roky 2000 a 2005

Průměrný koeficient růstu celkových denních intenzit dopravy mezi rokem 2000 a 2005 dosáhl na sledovaných profilech hodnoty cca 1,39 což odpovídá průměrnému ročnímu růstu denních intenzit kolem 8%.

Zjištěné hodnoty intenzit dopravních proudů z provedeného směrového dopravního průzkumu nemusí odpovídat skutečnému stavu vývoje automobilové dopravy. Proto je vhodnější držet se při dalších prognózách vývoje intenzit (jako jednoho ze zdroje prognózy) sledovaných profilů komunikací hodnot získaných ŘSD ČR z celostátního sčítání dopravy. Tyto hodnoty byly získány sčítáním v průběhu jednoho roku v různých dnech v pětiletých intervalech a byly stanoveny za pomoci přepočtu celorepublikových koeficientů.

#### 3.2. Anketní dopravní průzkum domácností

Dotazníkový průzkum domácností zjišťuje základní dopravní charakteristiky a běžné přepravní vazby ve městě. Poskytuje údaje o mobilitě jeho obyvatel a využívání jednotlivých druhů dopravy a další dopravně ekonomické informace.

Přehled základních sledovaných informací zkoumaného území (území města a vybrané

obce spádového území):

- přepravní vazby (zdroje a cíle cest), charakter cest (vnitroměstské, vnější) a účel cest (zaměstnání, škola, rekreační, a jiné),
- sociální struktura obyvatelstva (zaměstnaní, nezaměstnaní, důchodci, studenti, a jiné),
- pravidelnost či nepravidelnost cest,
- mobilita obyvatel, použitý dopravního prostředek (dělba přepravní práce, hybnost obyvatelstva),
- vybavenosti domácností dopravními prostředky.

Pro potřeby anketního dopravního průzkumu domácností bylo území města Kopřivnice rozděleno na základní sídelní jednotky, viz kapitola 2.2.

Průzkum domácností ve městě Kopřivnice byl proveden ve 160-ti domácnostech s počtem 491 osob. Původně bylo osloveno celkem 201 domácností, výběrem se podařilo dosáhnout návratnosti 80 %.

Počet zkoumaných domácností v každém urbanistickém obvodu odpovídal počtu obyvatel a sledované statistické chybě. Ve výsledném úhrnu za sledované území se jedná o vzorek obyvatel o průměrné velikosti 2,1 %, ze statistického hlediska výběrový soubor 491 osob při spolehlivosti 95 % a relativní četnosti 50 % představuje průměrnou statistickou odchylku do 5%.

ZSJ 06945 Zahradní čtvrť a 06946 Horečková se nevrátili žádné dotazníky, obyvatelé byli zcela neochotni spolupracovat. Jedná se o celkem 14 dotazníků.

Vlastní distribuci, poskytnutí informací respondentům a následný sběr vyplněných dotazníků provedli vyškolení studenti VOŠ, SPŠ a SOU Kopřivnice. Anketa domácností zachycuje údaje o cestách osob v domácnosti ve středu 05. 11.2008, v sobotu 08. 11.2008. Vzor dotazníku je přiložen jako příloha v závěru této části dokumentace.

### 3.3. Základní výstupy anketního dopravního průzkumu domácnosti

V následující tabulce je uveden základní výstup z anketního dopravního průzkumu v řešeném území města Kopřivnice.

| <b>ZÁKLADNÍ VÝSTUPY ŠETŘENÉHO VZORKU</b> |      |
|--|------|
| <b>Počet vyhodnocených dotazníků</b>     | 161  |
| <b>Počet osob v domácnostech</b>         | 491  |
| z toho muži                              | 257  |
| ženy                                     | 234  |
| <b>Průměrný počet osob v domácnosti</b>  | 3,07 |

Tab. 3.3. – Základní výstupy šetřeného vzorku

V následující tabulce uvádíme vybavenost domácností dopravními prostředky.

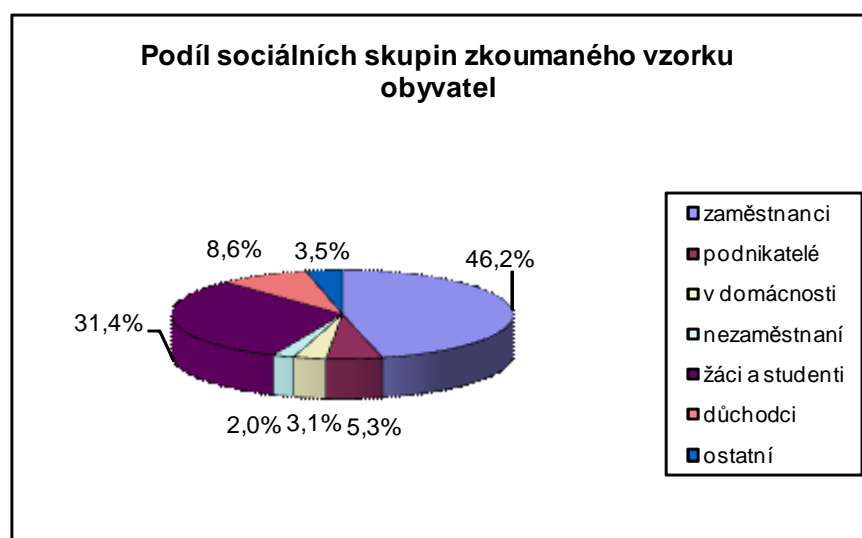
| <b>VYBAVENOST DOMÁCNOSTÍ DOPRAVNÍMI PROSTŘEDKY</b> |                   |
|--|-------------------|
| <b>Počet osobních automobilů</b>                   | 172ks             |
| <b>Stupeň automobilizace</b>                       | 1:2,9             |
| <b>Průměrný proběh 1 vozidla</b>                   | 21308 km / rok 07 |
| <b>Počet motocyklů</b>                             | 35 ks             |
| <b>Počet jízdních kol</b>                          | 381 ks            |

Tab. 3.4. – Vybavenost domácností dopravními prostředky

V následující tabulce uvádíme rozložení domácností do jednotlivých sociálních skupin.

| <b>ÚDAJE O OSOBÁCH</b>  |              |                |
|-------------------------|--------------|----------------|
| <b>sociální skupina</b> | <b>počet</b> | <b>podíl</b>   |
| zaměstnanci             | 228          | 46,20%         |
| podnikatelé             | 27           | 5,30%          |
| v domácnosti            | 15           | 3,10%          |
| nezaměstnaní            | 10           | 2,00%          |
| žáci a studenti         | 155          | 31,40%         |
| důchodci                | 42           | 8,60%          |
| ostatní                 | 17           | 3,50%          |
| <b>dohromady</b>        | <b>494</b>   | <b>100,00%</b> |

Tab. 3.5. – Údaje o osobách



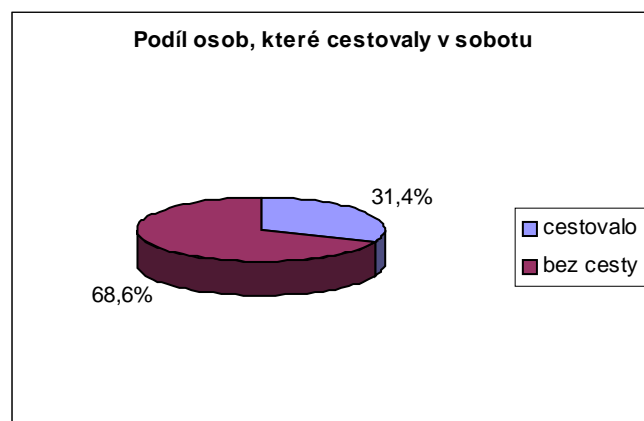
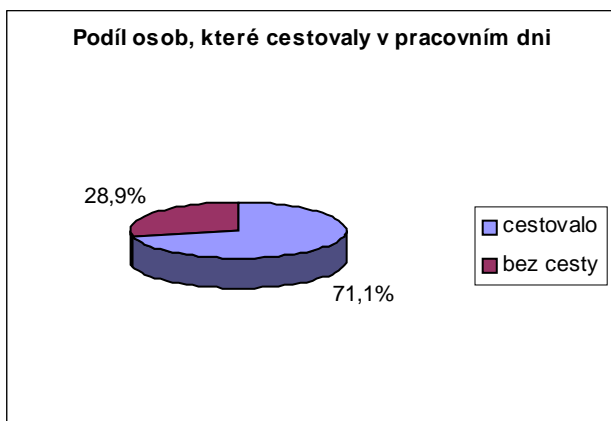
Graf 3.1. – Podíl sociálních skupin zkoumaného vzorku obyvatel

### 3.3.1. Záznamy o cestách ve dnech průzkumu

| CESTOVÁNÍ OSOB |           |           |           |           |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| DEN            | STŘEDA    |           | SOBOTA    |           |
| údaj           | cestovalo | bez cesty | cestovalo | bez cesty |
| Celkem osoby   | 351       | 143       | 155       | 339       |
| podíl          | 71,05%    | 28,95%    | 31,38%    | 68,62%    |
| Celkem z osob  | 494       |           | 494       |           |

Tab. 3.6. – Cestování osob

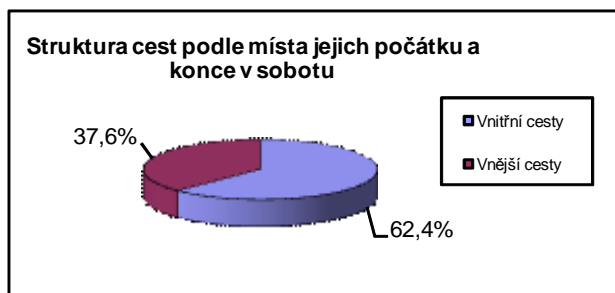
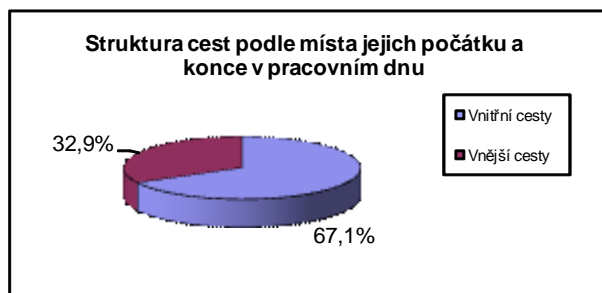
Procentuelní podíl cestujících a necestujících osob v pracovním dni a v sobotu je uveden v následujících grafech.



Graf 3.2. – Podíl osob, které cestovaly v pracovním dni a v sobotu

| ROZDĚLENÍ CEST OBČANŮ MĚSTA |               |              |             |
|-----------------------------|---------------|--------------|-------------|
| Zkoumaný den                | Vnitřní cesty | Vnější cesty | Celkem      |
| Středa                      | 489           | 240          | 729         |
| Sobota                      | 196           | 118          | 314         |
| <i>Dohromady</i>            | <i>685</i>    | <i>358</i>   | <i>1043</i> |
| <i>Podíl</i>                | <i>67,1</i>   | <i>32,9</i>  |             |
| <i>Podíl sobota</i>         | <i>62,4</i>   | <i>37,6</i>  |             |

Tab. 3.7. – Rozdělení cest občanů města

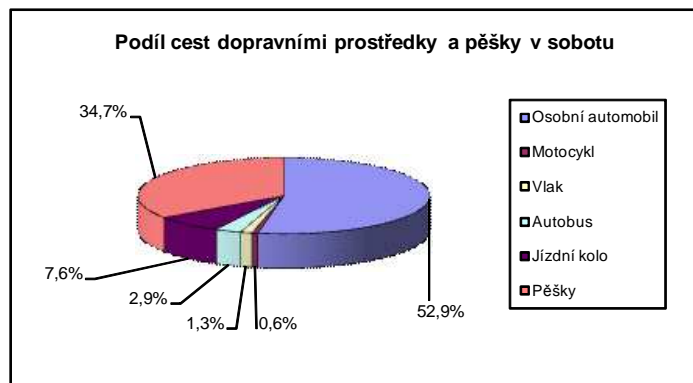
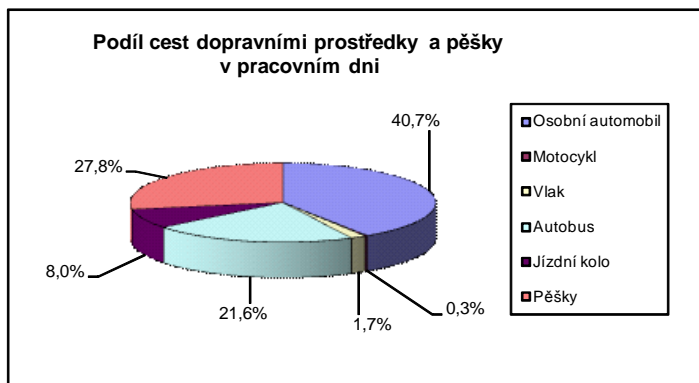


Graf 3.3. – Struktura cest podle místa jejich počátku a konce v pracovním dni a v sobotu

Ze zjištěných údajů vyplývá, že významně dominantní postavení mají cesty konané v rámci území města (vnitřní cesty), v pracovním dni 67,1% všech cest. Podíl vnějších cest na celkové struktuře je v pracovních dnech 32,9%. V sobotu dosahuje podíl vnitřních cest 62,4%, vnějších cest 37,6%. Pokles celkového počtu cest v sobotu oproti pracovnímu dni je o 43,1%.

| <b>CESTY PROVEDENÉ POUZE JEDNÍM DOPRAVNÍM PROSTŘEDKEM V PRACOVNÍM DNI A V SOBOTU</b> |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|
| Dopravní prostředek  | STŘEDA     |            | SOBOTA     |            |
|  | počet cest | podíl [%]  | počet cest | podíl [%]  |
| <b>Osobní automobil</b>  | 296        | 40,70%     | 166        | 52,90%     |
| <b>Motocykl</b>  | 2          | 0,30%      | 2          | 0,60%      |
| <b>Vlak</b>  | 12         | 1,70%      | 4          | 1,30%      |
| <b>Autobus</b>   | 157        | 21,60%     | 9          | 2,90%      |
| <b>Jízdní kolo</b>   | 58         | 8,00%      | 24         | 7,60%      |
| <b>Pěšky</b>   | 202        | 27,80%     | 109        | 34,70%     |
| <b>Ostatní</b>   | 0          | 0,00%      | 0          | 0,00%      |
| <b>Dohromady</b>   | <b>727</b> | <b>100</b> | <b>314</b> | <b>100</b> |

Tab. 3.8. – Cesty provedené pouze jedním dopravním prostředkem

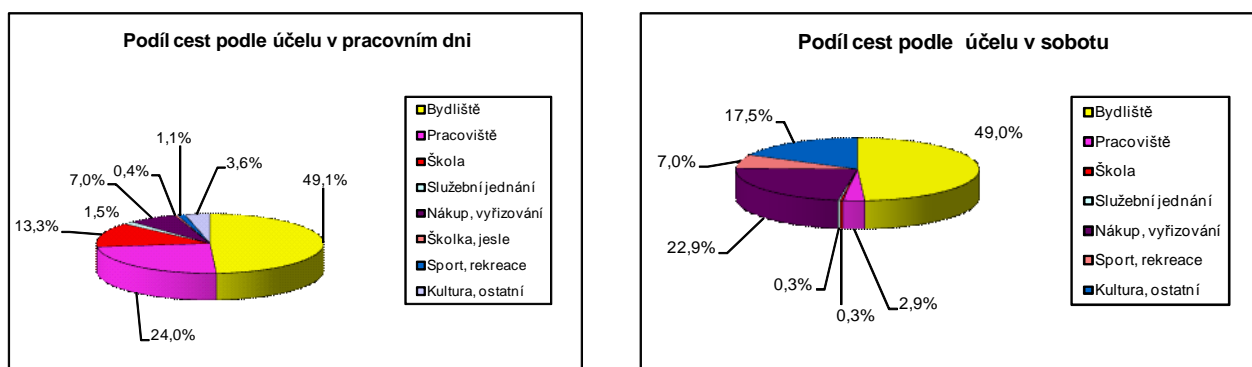


Graf 3.4. – Podíl cest dopravními prostředky a pěšky v pracovním dni a v sobotu

Největší podíl cest je proveden osobním automobilem (40,7% v pracovním dni a 52,9% v sobotu) a druhým největším objemem cest jsou cesty konané pěšky (27,8% v pracovním dni a 34,7% v sobotu). Cesty konané pěšky zahrnují cesty konané od zdroje k cíli a opačně, nejsou zde zahrnuty cesty návštěvníků města a cesty pěšky konané např. od bydliště na zastávku, k autu apod. a opačně.

| SKLADBA CEST PODLE ÚČELU V PRACOVNÍM DNI |            |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|------------|
| A V SOBOTU                               |            |            |            |            |
| Účel cesty                               | STŘEDA     |            | SOBOTA     |            |
|  | počet cest | podíl [%]  | počet cest | podíl [%]  |
| Bydliště                                 | 358        | 49,1       | 154        | 49         |
| Pracoviště                               | 175        | 24         | 9          | 2,9        |
| Škola                                    | 97         | 13,3       | 1          | 0,3        |
| Služební jednání                         | 11         | 1,5        | 1          | 0,3        |
| Nákup, vyřizování                        | 51         | 7          | 72         | 22,9       |
| Školka, jesle                            | 3          | 0,4        | 0          | 0          |
| Sport, rekreace                          | 8          | 1,1        | 22         | 7          |
| Kultura, ostatní                         | 26         | 3,6        | 55         | 17,5       |
| <b>Dohromady</b>                         | <b>729</b> | <b>100</b> | <b>314</b> | <b>100</b> |

Tab. 3.9. – Skladba cest podle účelu



Graf 3.5. – Podíl cest podle účelu v pracovním dni a v sobotu

### 3.3.2. Dělbá přepravní práce

Dělbá přepravní práce byla stanovena z podílu cest vykonaných v pracovním dni pouze jedním dopravním prostředkem. Prostředky veřejné hromadné dopravy osob (vlak a autobus) bylo ve zkoumaném pracovním dni:

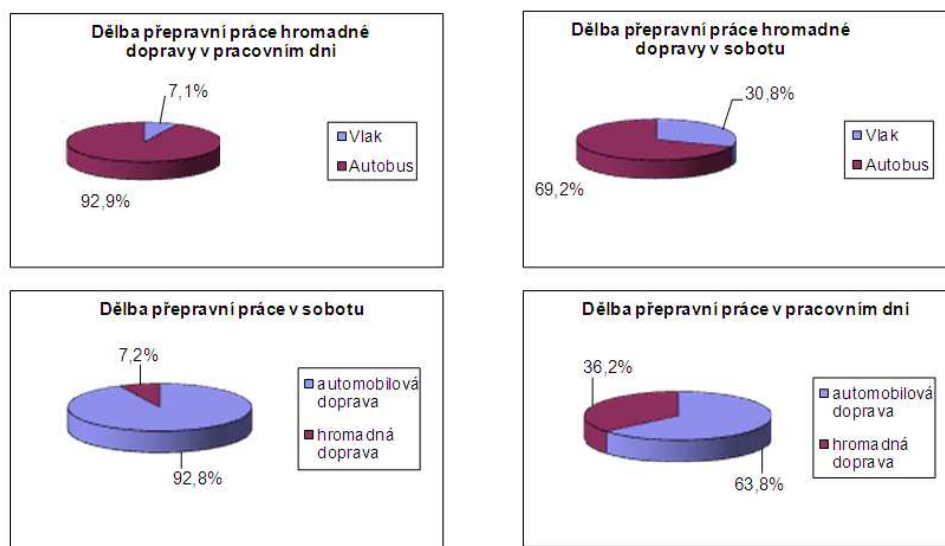
- vykonáno celkem 169 cest, osobními automobily a motocykly celkem 298 cest. Na celkovém objemu 467 cest vykonaných prostředky hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v pracovním dni se podílí individuální automobilová doprava včetně motocyklů cca 63,8% a hromadná doprava cca 36,2 %.

Prostředky veřejné hromadné dopravy osob (vlak a autobus) bylo v sobotu:

- vykonáno celkem 13 cest, osobními automobily a motocykly celkem 168 cest. Na celkovém objemu 181 cest vykonaných prostředky hromadné dopravy a individuální automobilové dopravy v sobotu se podílí individuální automobilová doprava včetně motocyklů cca 92,8% a hromadná doprava cca 7,2%.

| STANOVENÍ DĚLBY PŘEPRAVNÍ PRÁCE |            |            |
|---------------------------------|------------|------------|
| Dopravní prostředek             | STŘEDA     | SOBOTA     |
| Automobil                       | 296        | 166        |
| Motocykl                        | 2          | 2          |
| <b>DOHROMADY</b>                | <b>298</b> | <b>168</b> |
| Vlak                            | 12         | 4          |
| Autobus                         | 157        | 9          |
| <b>DOHROMADY</b>                | <b>169</b> | <b>13</b>  |
| <b>CELKEM</b>                   | <b>467</b> | <b>181</b> |

Tab. 3.10. – Dělbá přepravní práce



Graf 3.6. – Dělbá přepravní práce v pracovním dni a v sobotu

Celková hybnost obyvatel města Kopřivnice zjištěná na základě výsledků anketního dopravního průzkumu domácností (včetně pěších a cyklistů) je v průměru 1,48 cest na osobu a pracovní den.

Mobilita dopravními prostředky (zahrnují se pouze cesty automobily, motocykly, MHD, vlaky a autobusy) je v průměru 0,95 cest na osobu a pracovní den.

|  |              |  |             |
|--|--------------|--|-------------|
| <b>Počet obyvatel Kopřivnice</b>   | <b>23747</b> | <b>Počet zkoumaných osob</b>                                   | <b>491</b>  |
| <b>Počet osobních automobilů zkoumaných osob</b>                                   | 172          | <b>Stupeň automobilizace</b>                                   | 1:2,9       |
| <b>Průměrný počet všech cest zkoumaných osob v pracovním dni</b>                   | <b>727</b>   | <b>Celková hybnost obyvatel</b>                                | <b>1,48</b> |
| <b>Průměrný počet cest zkoumaných osob kromě pěších a cyklistů v pracovním dni</b> | 467          | <b>Mobilita dopravními prostředky</b>                          | 0,95        |
| <b>Podíl veřejné osobní dopravy v pracovním dni</b>                                | 36,2         | <b>Podíl individuální automobilové dopravy v pracovním dni</b> | 63,8        |

Tab. 3.11. – Shrnutí dat z anketního dopravního průzkumu

Úroveň kvality služby veřejné osobní dopravy na trhu dopravy lze hodnotit na základě jejího podílu na mobilitě obyvatel města. Výsledný podíl ve výši 36,2 % v pracovním dni lze považovat s ohledem na trvalý růst automobilové dopravy za nepříznivý. Udržet příznivé postavení v kontextu s očekávaným dalším růstem automobilizace bude možné pouze za předpokladu zvyšování kvality služby. Lze uvažovat např. o vyšší kvalitě dostupnosti a obsluhy území, o vyšší kvalitě v četnosti spojů, zejména ve víkendových dnech a v okrajových městských částech, nebo i zavedení MHD na území města.

### 3.3.3. Základní vazby z matice přepravních vztahů

Jedná se o informace získané z anketního dopravního průzkumů domácností. Zde uvádíme pouze celkovou bilanci a přehled nejsilnějších vazeb mezi dopravními oblastmi.

Celková bilance cest včetně pěších za 24h, tam a zpět:

- středa 5.11.2008                      20701 cest
- sobota 8.11.2008                      8240 cest

Počet cest vykonaných v sobotu je 40% objemu cest v pracovním dni.

#### Nejdominantnější vnitřní objemy cest

(cesty v obou směrech za 24h, celkem bez pěších, středa)

|   |           |
|---|-----------|
|   | zdroj/cíl |
| ZSJ Kopřivnice střed ↔ Kopřivnice sever | 238/238   |
| ZSJ Kopřivnice Tatra ↔ Kopřivnice Jih I | 221/221   |
| ZSJ Kopřivnice střed ↔ Průmyslový park  | 590/590   |

|   |         |
|---|---------|
| ZSJ Průmyslový park ↔ Pod Bílou horou I | 337/337 |
| ZSJ Průmyslový park ↔ Kopřivnice sever  | 238/238 |
| ZSJ Průmyslový park ↔ Kopřivnice Jih I  | 369/369 |
| ZSJ Kopřivnice střed ↔ Kopřivnice Tatra | 295/148 |

V následujících tabulkách je uveden přehled některých matic přepravních vztahů.

| Matice celková, včetně pěší, středa 5.11.2008 |      |      |    |      |      |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      |      |       |      |
|---|------|------|----|------|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-------|------|
| Název ZSJ                                     | 1    | 2    | 3  | 4    | 5    | 7   | 9    | 10  | 11  | 12  | 13  | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  | 19   | 20   | Suma  |      |
| 1 - Kopřivnice střed                          | 295  | 440  |    | 783  | 295  | 148 | 517  | 41  |     |     | 117 | 67  | 12  | 128 | 63  | 72  | 590  | 148  | 3716  |      |
| 2 - Pod Bílou horou I                         | 440  | 193  | 10 | 193  | 289  |     |      |     | 14  |     |     |     |     |     |     |     |      | 337  | 48    | 1522 |
| 3 - Bílá hora                                 |      | 10   |    | 19   | 10   |     |      |     |     |     |     |     |     | 19  |     |     |      |      |       | 58   |
| 4 - Kopřivnice sever                          | 771  | 193  | 19 | 476  | 476  |     |      |     | 27  |     |     | 19  | 100 | 23  |     | 43  | 238  | 119  | 2505  |      |
| 5 - Tatra                                     | 369  | 289  | 10 | 476  | 12   | 12  | 664  | 31  | 81  | 476 | 205 | 10  | 75  | 70  | 31  | 29  |      |      | 74    | 2912 |
| 7 - Zahradní čtvrť                            | 221  |      |    |      |      |     |      |     |     |     |     |     |     | 12  |     |     |      |      |       | 233  |
| 9 - Kopřivnice - jih I                        | 295  |      |    |      | 812  | 74  | 1845 |     | 14  |     | 29  |     |     | 12  | 16  | 14  | 369  | 295  | 3775  |      |
| 10 - Luhy                                     | 31   |      |    | 10   | 31   |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     | 31  |      | 10   | 10    | 124  |
| 11 - Kamenárka                                |      | 14   |    | 27   | 81   |     | 14   |     |     |     |     |     | 12  |     |     |     |      | 68   | 27    | 242  |
| 12 - Pod Bílou horou II                       |      |      |    |      | 476  |     |      |     |     |     |     |     |     |     |     |     |      | 119  | 119   | 714  |
| 13 - Kopřivnice jih II                        | 117  |      |    |      | 176  |     | 29   |     |     |     | 59  |     |     |     |     |     |      | 59   | 59    | 497  |
| 14 - Drnholec                                 | 67   |      |    | 19   | 10   |     |      |     |     |     |     | 38  | 10  |     |     |     |      |      | 10    | 153  |
| 15 - Sýkorec                                  | 12   |      | 19 | 100  | 75   |     |      |     | 12  |     |     | 10  | 50  | 12  | 16  |     |      | 12   | 50    | 369  |
| 16 - Větkovice                                | 128  |      |    | 12   | 93   |     | 12   |     |     |     |     |     | 12  |     |     |     | 23   | 12   | 23    | 315  |
| 17 - Mniší                                    | 63   |      |    |      | 31   |     | 16   | 31  |     |     |     |     |     | 16  |     | 63  | 16   | 63   | 47    | 346  |
| 18 - Vičovice                                 | 58   |      |    | 43   | 43   |     | 14   |     |     |     |     |     |     | 23  | 16  |     | 14   | 43   |       | 256  |
| 19 - Průmyslový park                          | 590  | 337  |    | 238  |      |     | 369  | 10  | 68  | 119 | 59  | 10  | 12  | 12  | 63  | 14  |      |      |       | 1901 |
| 20 - Obchodní zóna                            | 221  | 48   |    | 119  |      |     | 295  | 10  | 27  | 119 | 59  |     | 50  | 23  | 47  | 43  |      |      |       | 1062 |
| Suma  | 3680 | 1522 | 58 | 2515 | 2909 | 233 | 3775 | 124 | 242 | 714 | 527 | 153 | 369 | 315 | 346 | 256 | 1901 | 1062 | 20701 |      |

Tab. 3.12. – Matice celková, včetně pěších, středa 5.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

| Matice celková bez pěší dopravy, středa 5.11.2008 |      |     |    |     |      |   |     |    |     |     |     |     |     |     |     |     |      |     |      |     |
|---|------|-----|----|-----|------|---|-----|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|
| Název ZSJ   | 1    | 2   | 3  | 4   | 5    | 7 | 9   | 10 | 11  | 12  | 13  | 14  | 15  | 16  | 17  | 18  | 19   | 20  | Suma |     |
| 1 - Kopřivnice střed                              | 0    | 0   | 0  | 238 | 295  | 0 | 0   | 20 | 0   | 0   | 29  | 57  | 12  | 128 | 63  | 72  | 590  | 0   | 1507 |     |
| 2 - Pod Bílou horou I                             | 0    | 0   | 10 | 0   | 48   | 0 | 0   | 0  | 14  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 337 | 48   | 456 |
| 3 - Bílá hora                                     | 0    | 10  | 0  | 0   | 10   | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 19  | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 39  |
| 4 - Kopřivnice sever                              | 238  | 0   | 0  | 0   | 0    | 0 | 0   | 0  | 14  | 0   | 0   | 10  | 50  | 23  | 0   | 43  | 238  | 0   | 616  |     |
| 5 - Tatra   | 148  | 48  | 10 | 0   | 12   | 0 | 221 | 10 | 54  | 119 | 29  | 10  | 62  | 70  | 31  | 29  | 0    | 0   | 0    | 853 |
| 7 - Zahradní čtvrť                                | 0    | 0   | 0  | 0   | 0    | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 12  | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 12  |
| 9 - Kopřivnice - jih I                            | 0    | 0   | 0  | 0   | 221  | 0 | 148 | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 12  | 16  | 14  | 369  | 74  | 854  |     |
| 10 - Luhy   | 10   | 0   | 0  | 10  | 10   | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 31  | 0   | 10   | 0   | 0    | 72  |
| 11 - Kamenárka                                    | 0    | 14  | 0  | 14  | 54   | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 12  | 0   | 0   | 0   | 68   | 27  | 188  |     |
| 12 - Pod Bílou horou II                           | 0    | 0   | 0  | 0   | 119  | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0    | 0   | 0    | 119 |
| 13 - Kopřivnice jih II                            | 29   | 0   | 0  | 0   | 0    | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 59   | 0   | 88   |     |
| 14 - Drnholec                                     | 57   | 0   | 0  | 10  | 10   | 0 | 0   | 0  | 0   | 0   | 0   | 38  | 10  | 0   | 0   | 0   | 10   | 0   | 134  |     |
| 15 - Sýkorec                                      | 12   | 0   | 19 | 87  | 62   | 0 | 0   | 12 | 0   | 0   | 10  | 50  | 0   | 16  | 0   | 12  | 25   | 0   | 307  |     |
| 16 - Větkovice                                    | 128  | 0   | 0  | 12  | 93   | 0 | 12  | 0  | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 0   | 23  | 0    | 23  | 291  |     |
| 17 - Mniší  | 63   | 0   | 0  | 0   | 31   | 0 | 16  | 31 | 0   | 0   | 0   | 16  | 0   | 31  | 16  | 63  | 47   | 0   | 315  |     |
| 18 - Vičovice                                     | 58   | 0   | 0  | 43  | 43   | 0 | 14  | 0  | 0   | 0   | 0   | 23  | 16  | 0   | 14  | 43  | 0    | 0   | 256  |     |
| 19 - Průmyslový park                              | 590  | 337 | 0  | 238 | 0    | 0 | 369 | 10 | 68  | 0   | 59  | 10  | 12  | 0   | 63  | 14  | 0    | 0   | 1770 |     |
| 20 - Obchodní zóna                                | 0    | 48  | 0  | 0   | 0    | 0 | 0   | 0  | 27  | 0   | 0   | 25  | 23  | 47  | 43  | 0   | 0    | 0   | 214  |     |
| Suma  | 1334 | 456 | 39 | 652 | 1009 | 0 | 780 | 72 | 188 | 119 | 117 | 134 | 269 | 291 | 315 | 256 | 1770 | 288 | 8090 |     |

Tab. 3.13. – Matice celková, bez pěších, středa 5.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

Podíl všech cest bez pěších z celkové matice tvoří 39%.

| Matice pěší, středa 5.11.2008 |      |      |    |      |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     |       |
|-------------------------------|------|------|----|------|------|-----|------|----|----|-----|-----|----|-----|----|----|----|-----|-----|-------|
| Název ZSJ                     | 1    | 2    | 3  | 4    | 5    | 7   | 9    | 10 | 11 | 12  | 13  | 14 | 15  | 16 | 17 | 18 | 19  | 20  | Suma  |
| 1 - Kopřivnice střed          | 295  | 440  |    | 545  |      | 148 | 517  | 20 |    |     | 88  | 10 |     |    |    |    |     | 148 | 2209  |
| 2 - Pod Bílou horou I         | 440  | 193  |    | 193  | 241  |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 1065  |
| 3 - Bílá hora                 |      |      |    | 19   |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 19    |
| 4 - Kopřivnice sever          | 533  | 193  | 19 | 476  | 476  |     |      |    | 14 |     |     | 10 | 50  |    |    |    |     | 119 | 1889  |
| 5 - Tatra                     | 221  | 241  |    | 476  |      | 12  | 443  | 20 | 27 | 357 | 176 |    | 12  |    |    |    |     | 74  | 2059  |
| 7 - Zahradní čtvrť            | 221  |      |    |      |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 221   |
| 9 - Kopřivnice - jih I        | 295  |      |    |      | 590  | 74  | 1697 |    | 14 |     | 29  |    |     |    |    |    |     | 221 | 2921  |
| 10 - Luhy                     | 20   |      |    |      | 20   |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     | 10  | 51    |
| 11 - Kamenárka                |      |      |    | 14   | 27   |     | 14   |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 54    |
| 12 - Pod Bílou horou II       |      |      |    |      | 357  |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    | 119 | 119 | 595   |
| 13 - Kopřivnice jih II        | 88   |      |    |      | 176  |     | 29   |    |    |     | 59  |    |     |    |    |    |     | 59  | 410   |
| 14 - Drnholec                 | 10   |      |    | 10   |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 19    |
| 15 - Sýkorec                  |      |      |    | 12   | 12   |     |      |    |    |     |     |    |     | 12 |    |    |     | 25  | 62    |
| 16 - Větkovice                |      |      |    |      |      |     |      |    |    |     |     |    | 12  |    |    |    | 12  |     | 24    |
| 17 - Mniší                    |      |      |    |      |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    | 31 |    |     |     | 31    |
| 18 - Vlčovice                 |      |      |    |      |      |     |      |    |    |     |     |    |     |    |    |    |     |     | 0     |
| 19 - Průmyslový park          |      |      |    |      |      |     |      |    |    | 119 |     |    |     | 12 |    |    |     |     | 131   |
| 20 - Obchodní zóna            | 221  |      |    | 119  |      |     | 295  | 10 |    | 119 | 59  |    | 25  |    |    |    |     |     | 848   |
| Suma                          | 2345 | 1065 | 19 | 1864 | 1900 | 233 | 2995 | 51 | 54 | 595 | 410 | 19 | 100 | 24 | 31 | 0  | 131 | 775 | 12611 |

Tab. 3.14. – Matice pěší, středa 5.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

Podíl cest pěší z celkové matice tvoří 61%.

| Matice PAD, středa 5.11.2008 |     |     |     |    |    |    |    |    |    |     |     |     |    |      |
|------------------------------|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|------|
| Název ZSJ                    | 1   | 4   | 5   | 9  | 10 | 11 | 14 | 15 | 16 | 17  | 18  | 19  | 20 | Suma |
| 1 - Kopřivnice střed         |     |     |     |    | 10 |    | 10 |    | 47 | 63  | 43  |     |    | 173  |
| 4 - Kopřivnice sever         |     |     |     |    |    |    | 10 | 12 | 12 |     | 43  | 119 |    | 196  |
| 5 - Tatra                    |     |     | 12  |    |    | 14 | 10 | 12 | 12 | 16  | 29  |     |    | 104  |
| 9 - Kopřivnice - jih I       |     |     |     |    |    |    |    |    |    | 16  | 14  |     |    | 30   |
| 10 - Luhy                    | 10  |     |     |    |    |    |    |    |    | 31  |     |     |    | 42   |
| 11 - Kamenárka               |     |     | 14  |    |    |    |    |    |    |     |     | 41  | 27 | 81   |
| 14 - Drnholec                | 10  | 10  | 10  |    |    |    |    |    |    |     |     |     |    | 29   |
| 15 - Sýkorec                 |     |     | 62  | 12 |    |    |    |    |    |     |     |     |    | 75   |
| 16 - Větkovice               | 47  | 12  | 23  |    |    |    |    |    |    |     |     |     | 12 | 93   |
| 17 - Mniší                   | 63  |     | 16  | 16 | 31 |    |    |    |    |     |     |     | 16 | 142  |
| 18 - Vlčovice                | 29  | 43  | 29  | 14 |    |    |    |    |    |     |     |     |    | 116  |
| 19 - Průmyslový park         |     | 119 |     |    |    | 41 |    |    |    |     |     |     |    | 160  |
| 20 - Obchodní zóna           |     |     |     |    |    | 27 |    |    | 12 | 16  |     |     |    | 54   |
| Suma                         | 158 | 246 | 115 | 30 | 42 | 81 | 29 | 25 | 82 | 142 | 130 | 160 | 54 | 1293 |

Tab. 3.15. – Matice příměstské autobusové dopravy, středa 5.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

Podíl cest PAD z celkové matice tvoří 6%.

| Matice cyklo, středa 5.11.2008 |     |    |    |    |    |    |     |    |    |    |     |    |      |
|--------------------------------|-----|----|----|----|----|----|-----|----|----|----|-----|----|------|
| Název ZSJ                      | 1   | 2  | 4  | 5  | 10 | 14 | 15  | 16 | 17 | 18 | 19  | 20 | Suma |
| 1 - Kopřivnice střed           |     |    |    |    |    | 48 | 12  | 23 |    |    | 148 |    | 231  |
| 2 - Pod Bílou horou I          |     |    |    |    |    |    |     |    |    |    | 48  |    | 48   |
| 4 - Kopřivnice sever           |     |    |    |    |    |    | 25  |    |    |    |     |    | 25   |
| 5 - Tatra                      |     |    |    |    | 10 |    | 50  |    |    |    |     |    | 60   |
| 10 - Luhy                      |     |    |    | 10 |    |    |     |    |    |    |     |    | 10   |
| 14 - Drnholec                  | 48  |    |    |    |    | 38 | 10  |    |    |    |     |    | 96   |
| 15 - Sýkorec                   | 12  |    | 25 | 50 |    | 10 |     |    | 16 |    | 12  |    | 125  |
| 16 - Větkovice                 | 23  |    |    |    |    |    |     |    |    |    |     | 12 | 35   |
| 17 - Mniší                     |     |    |    |    |    |    | 16  |    | 31 | 16 | 16  |    | 79   |
| 18 - Vlčovice                  |     |    |    |    |    |    |     |    | 16 |    |     |    | 16   |
| 19 - Průmyslový park           | 148 | 48 |    |    |    |    | 12  |    | 16 |    |     |    | 224  |
| 20 - Obchodní zóna             |     |    |    |    |    |    |     | 12 |    |    |     |    | 12   |
| Suma                           | 231 | 48 | 25 | 60 | 10 | 96 | 125 | 35 | 79 | 16 | 224 | 12 | 960  |

Tab. 3.16. – Matice cyklistické dopravy, středa 5.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

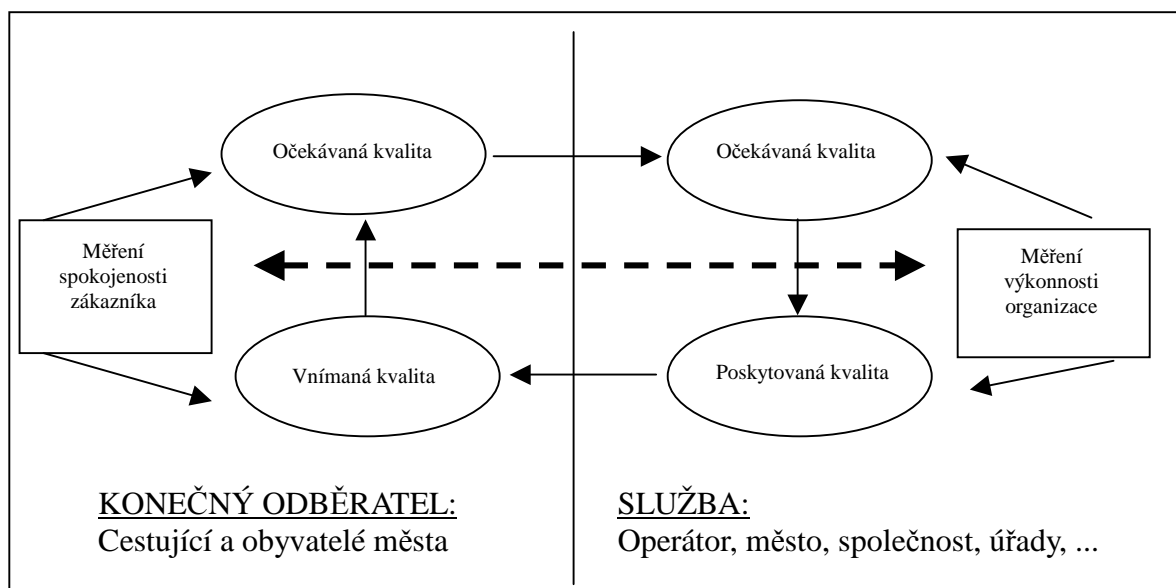
Podíl cest cyklistické dopravy z celkové matice tvoří 5%.

| Matice celková, sobota 8.11.2008 |      |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    |     |      |
|----------------------------------|------|-----|----|-----|-----|-----|-----|------|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|----|----|-----|------|
| Název ZSJ                        | 1    | 2   | 3  | 4   | 5   | 7   | 8   | 9    | 10  | 11 | 12  | 13  | 14 | 15  | 16  | 17  | 18 | 19 | 20  | Suma |
| 1 - Kopřivnice střed             | 590  | 96  |    | 714 |     | 590 |     | 148  | 10  |    |     |     | 10 | 12  | 70  | 16  |    |    | 148 | 2404 |
| 2 - Pod Bílou horou I            | 96   |     |    | 48  | 48  |     | 48  |      |     |    |     |     | 48 |     |     |     |    | 48 | 96  | 433  |
| 3 - Bílá hora                    |      |     |    |     | 10  |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    | 19  | 29   |
| 4 - Kopřivnice sever             | 714  | 48  |    |     |     |     |     | 74   | 10  |    |     |     |    |     | 12  |     |    |    |     | 858  |
| 5 - Tatra                        |      | 48  | 10 |     |     |     |     |      |     |    | 119 |     |    |     | 35  |     |    |    |     | 212  |
| 7 - Zahradní čtvrť               | 590  |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     | 29  |    |     |     |     |    |    |     | 620  |
| 8 - Horečková                    |      | 48  |    |     |     |     |     | 148  |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    |     | 196  |
| 9 - Kopřivnice - jih I           | 148  |     |    | 74  |     |     | 148 | 443  |     |    |     | 74  |    |     |     |     |    |    | 221 | 1107 |
| 10 - Luhy                        | 10   |     |    | 10  |     |     |     |      |     |    | 119 |     |    |     |     |     |    |    | 20  | 160  |
| 11 - Kamenárka                   |      |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    | 95  | 95   |
| 12 - Pod Bílou horou II          |      |     |    |     | 119 |     |     |      | 119 |    |     |     |    |     |     |     |    |    |     | 238  |
| 13 - Kopřivnice jih II           |      |     |    |     |     | 29  |     | 74   |     |    |     | 59  |    |     |     |     |    |    | 29  | 191  |
| 14 - Drnholec                    | 10   | 48  |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     | 19 |     |     |     |    |    |     | 77   |
| 15 - Sýkorec                     | 12   |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    | 200 |     |     |    |    | 62  | 275  |
| 16 - Větkovice                   | 105  |     |    | 12  | 35  |     |     |      |     |    |     |     | 12 |     | 23  |     |    |    | 23  | 210  |
| 17 - Mniší                       | 16   |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     | 31  |    |    | 142 | 189  |
| 18 - Vlčovice                    | 14   |     |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    | 14  | 29   |
| 19 - Průmyslový park             |      | 48  |    |     |     |     |     |      |     |    |     |     |    |     |     |     |    |    |     | 48   |
| 20 - Obchodní zóna               | 148  | 96  | 19 |     |     |     |     | 221  | 20  | 95 |     | 29  |    | 62  | 23  | 142 | 14 |    |     | 871  |
| Suma                             | 2454 | 433 | 29 | 858 | 212 | 620 | 196 | 1107 | 160 | 95 | 238 | 191 | 88 | 275 | 163 | 189 | 14 | 48 | 871 | 8240 |

Tab. 3.17. – Matice celková, včetně pěší, sobota 8.11.2008, cesty za 24h v obou směrech

### 3.4. Průzkum kvality dopravy na území města

Následující cyklus kvality služby se používá u veřejné dopravy, nicméně obecně lze použít na dopravu jako takovou. Hledaná kvalita služby je úroveň kvality, kterou požaduje zákazník. Cílová kvalita služby je úroveň kvality, která je cílem poskytovatele služeb při poskytování služeb zákazníkům, ovlivňuje ji úroveň kvality, kterou očekává zákazník, ale i vnější a vnitřní faktory (technická podpora poskytování služeb, konkurence, investice apod.). Poskytovaná kvalita služby je reálně dosahovaná úroveň kvality, která vyplývá z přepravních měření hodnot kritérií kvality. Vnímaná kvalita služby je úroveň kvality služby, jakou pociťuje zákazník, závisí kromě pocitů zákazníka v rámci trvání služby také od okolí, informací, komunikace i od konečného efektu.

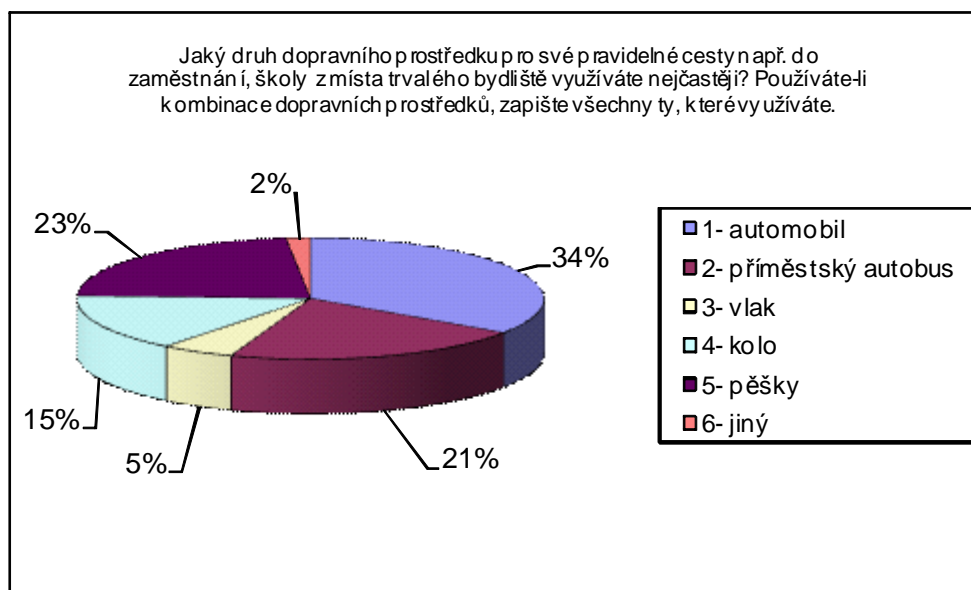


Obr. 3.1. – Cyklus kvality

Průzkum kvality dopravy zkoumal spokojenost zákazníka, tzn. očekávanou a vnímanou kvalitu služby. Průzkum byl proveden ve shodné době jako anketní dopravní průzkum. Vzor dotazníku je přiložen jako příloha v závěru této části dokumentace. Jedná se o zjištění druhu použitého dopravního prostředku k pravidelným cestám, spokojenosti s jednotlivými ukazateli charakterizující jednotlivé dopravní systémy. Rovněž jsou kladeny otázky zjišťující očekávání využívání jednotlivých systémů v následujícím roce. Zároveň bylo umožněno se dotazovaným slovně vyjádřit, ve smyslu toho, co by změnili na současném stavu veřejné dopravy. Celkem bylo distribuováno tolik dotazníků, kolik bylo v rodině osob nad 18 let, celkem odpovědělo 424 osob z distribuovaných 201 ks dotazníků a vrácených 160 dotazníků. Na jednotlivé otázky neodpovídali všichni dotazovaní, a to z důvodu nevyužívání některých systémů dopravy. Proto se celkový soubor odpovědí pro každou otázku liší.

### **Otázka č. 1**

Celkem na otázku odpovědělo všech 424 osob. Zde však mohli dotazovaní uvést všechny dopravní prostředky, které ke svým pravidelným cestám využívají.

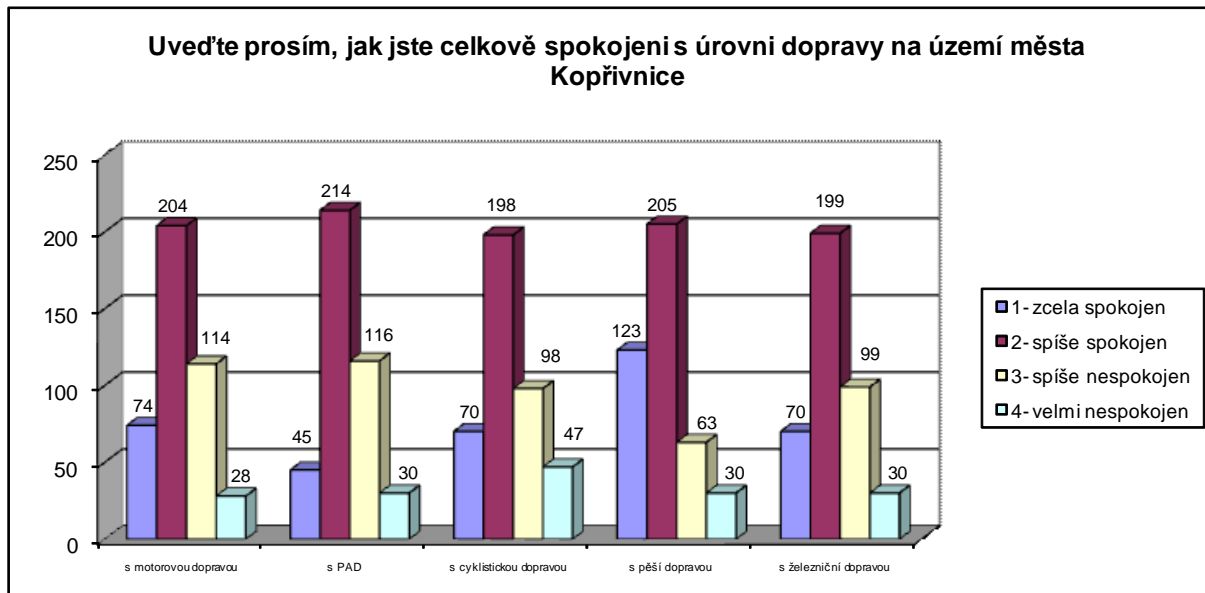


Graf 3.7. – Otázka č. 1

Nejvíce pravidelných cest se koná osobním automobilem (34%). Vysoký podíl cest se realizuje také pěšky (23%) a příměstskou autobusovou dopravou (21%).

**Otázka č. 2**

Celkem na otázku 2a) odpovědělo 420 osob, 2b) 405 osob, 2c) 413 osob, 2d) 421 osob a 2e) 398 osob.

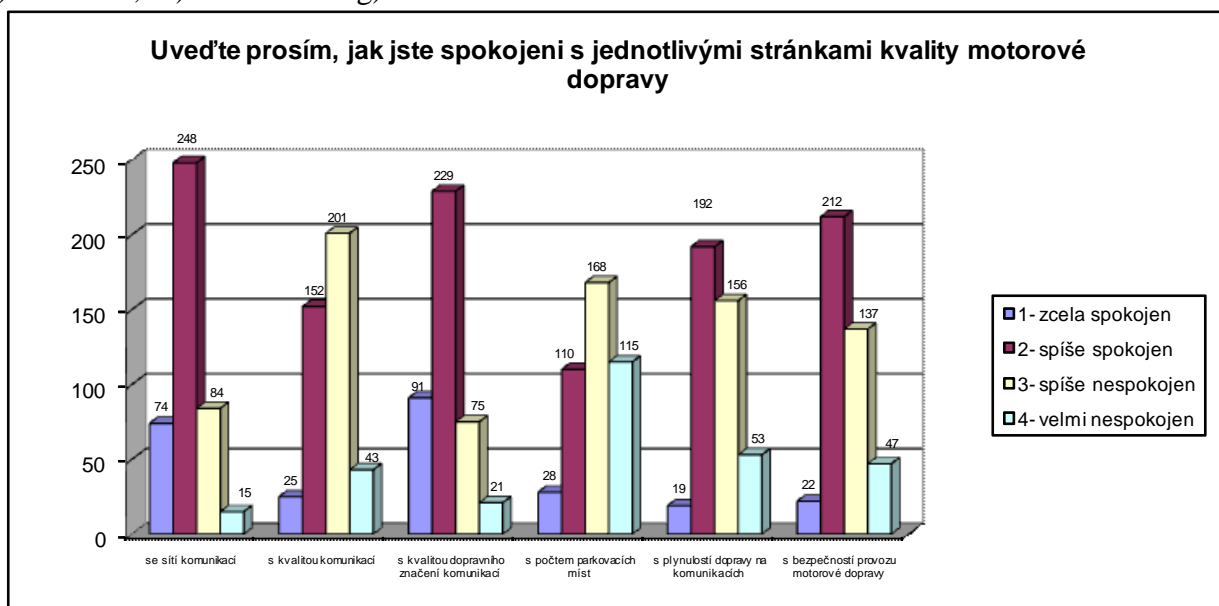


Graf 3.8. – Otázka č. 2

S celkovou úrovní kvality jednotlivých dopravních systémů jsou respondenti spokojeni, ať už zcela nebo spíše spokojeni.

**Otázka č. 3**

Celkem na otázku 2a) odpovědělo 375 osob, 2b) 376 osob, 2c) 376 osob, 2d) 376 osob a 2e) 375 osob, 2f) 376 osob a 2g) 375 osob



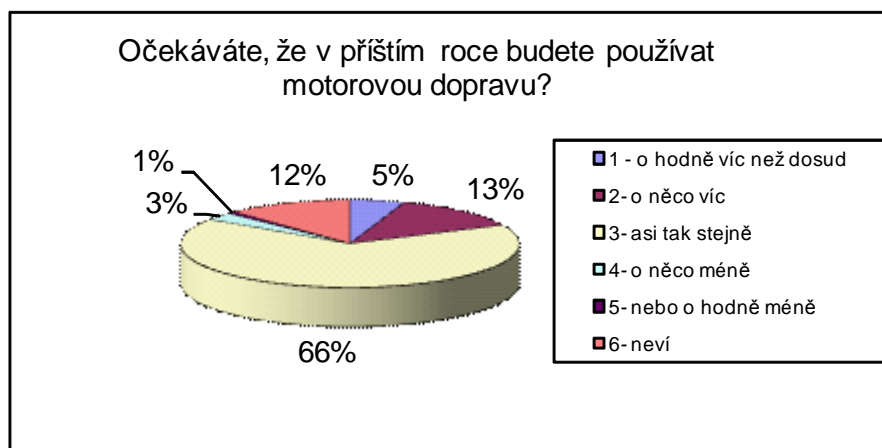
Graf 3.9. – Otázka č. 3

U prvního ukazatele je vyšší spokojenost 77%, u kvality komunikací převažuje nespokojenost 58%, u kvality dopravního značení je vyšší spokojenost 77%, u počtu parkovacích míst je vyšší nespokojenost 67%, u plynulosti dopravy je nespokojenost stejná jako spokojenost 50%, u bezpečnosti provozu na komunikacích je spokojenost vyšší než nespokojenost, 56%.

Souhrnně můžeme konstatovat, že s úrovní jednotlivých ukazatelů kvality motorové dopravy převažuje spíše spokojenost, souhrnně o 6%.

#### **Otázka č. 4**

Celkem na otázku odpovědělo 422 osob.

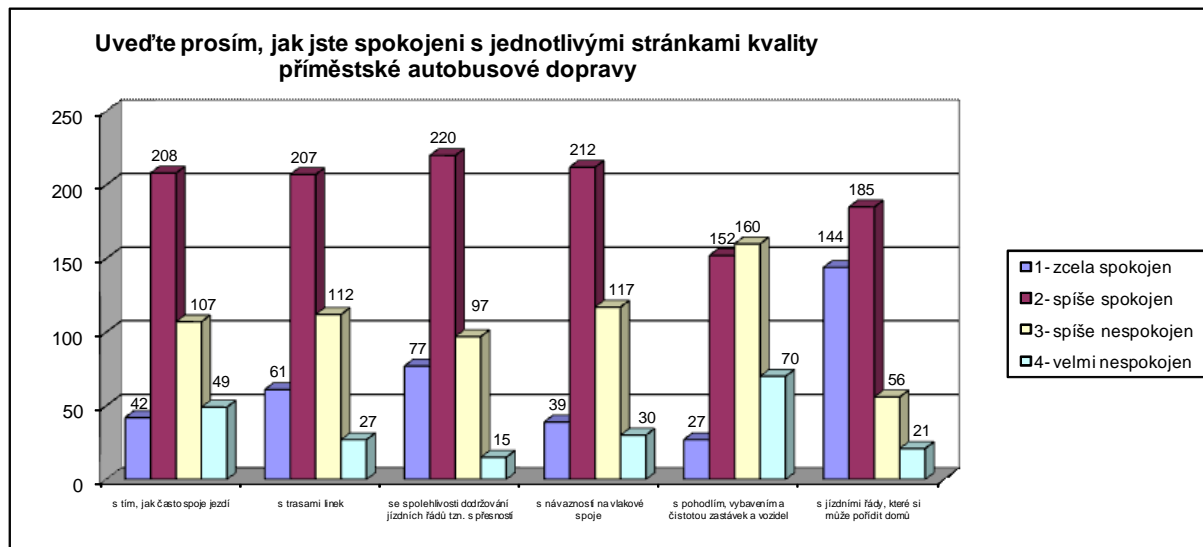


Graf 3.10. – Otázka č. 4

Motorovou dopravu bude v příštím roce používat 66% dotázaných stejně jako v letošním roce. Celkem by cestovalo více 18% a méně 4%, tzn. že pokud by se dotazovaní měli chovat podle svých tvrzení, dá se v příštím roce předpokládat zvýšení počtu uživatelů automobilové dopravy o 14%.

### Otázka č. 5

Celkem na otázku 5a) odpovědělo 406 osob, 5b) 407 osob, 5c) 409 osob, 5d) 398 osob a 5e) 409 osob, 5f) 406 osob.



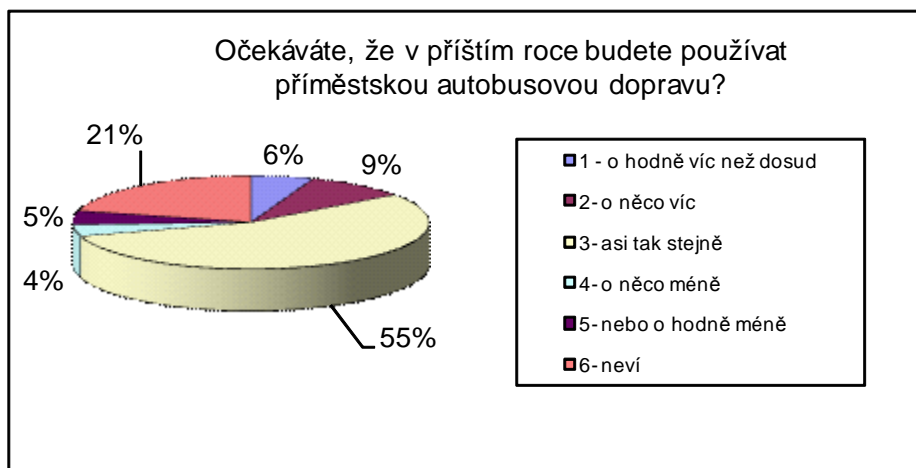
Graf 3.11. – Otázka č. 5

U prvního ukazatele je vyšší spokojenost 62%, u tras linek je spokojenost vyšší 66%, u spolehlivosti dodržování JŘ, s přesností převažuje spokojenost 73%, s návazností na vlakové spoje je vyšší spokojenost 63%, u ukazatele pohodlí, vybavení a čistoty zastávek a vozů je vyšší nespokojenost 56% a u posledního ukazatele je vyšší spokojenost, 81%.

Souhrnně můžeme konstatovat, že s úrovní jednotlivých ukazatelů kvality příměstské dopravy převažuje spíše spokojenost, souhrnně o 32%, jedinou oblastí nespokojeností je ukazatel pohodlí, vybavení a čistoty zastávek a vozů.

### Otázka č. 6

Celkem na otázku odpovědělo 422 osob.

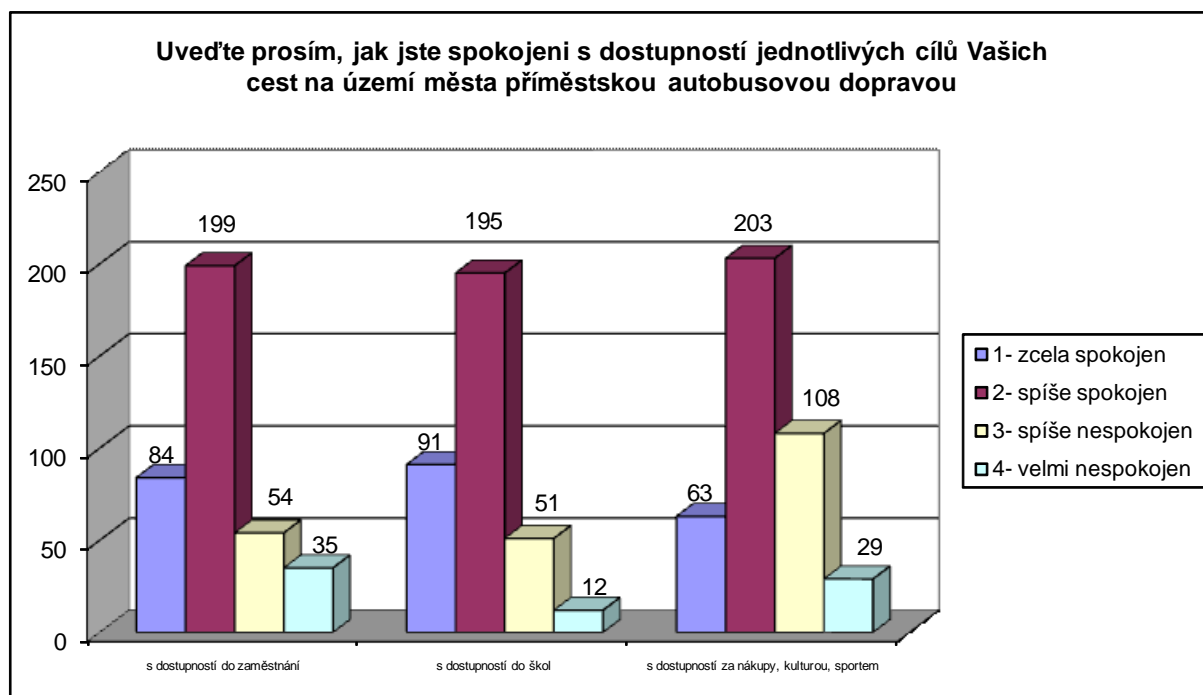


Graf 3.12. – Otázka č. 6

Příměstskou autobusovou dopravu bude v příštím roce používat 55% dotázaných stejně jako v letošním roce. Celkem by cestovalo více 15% a méně 9%, tzn. že pokud by se dotazovaní měli chovat podle svých tvrzení, dá se v příštím roce předpokládat mírné snížení počtu cestujících o cca 6%.

### **Otázka č. 7**

Celkem na otázku 7a) odpovědělo 372 osob, 7b) 349 osob, 7c) 403 osob.

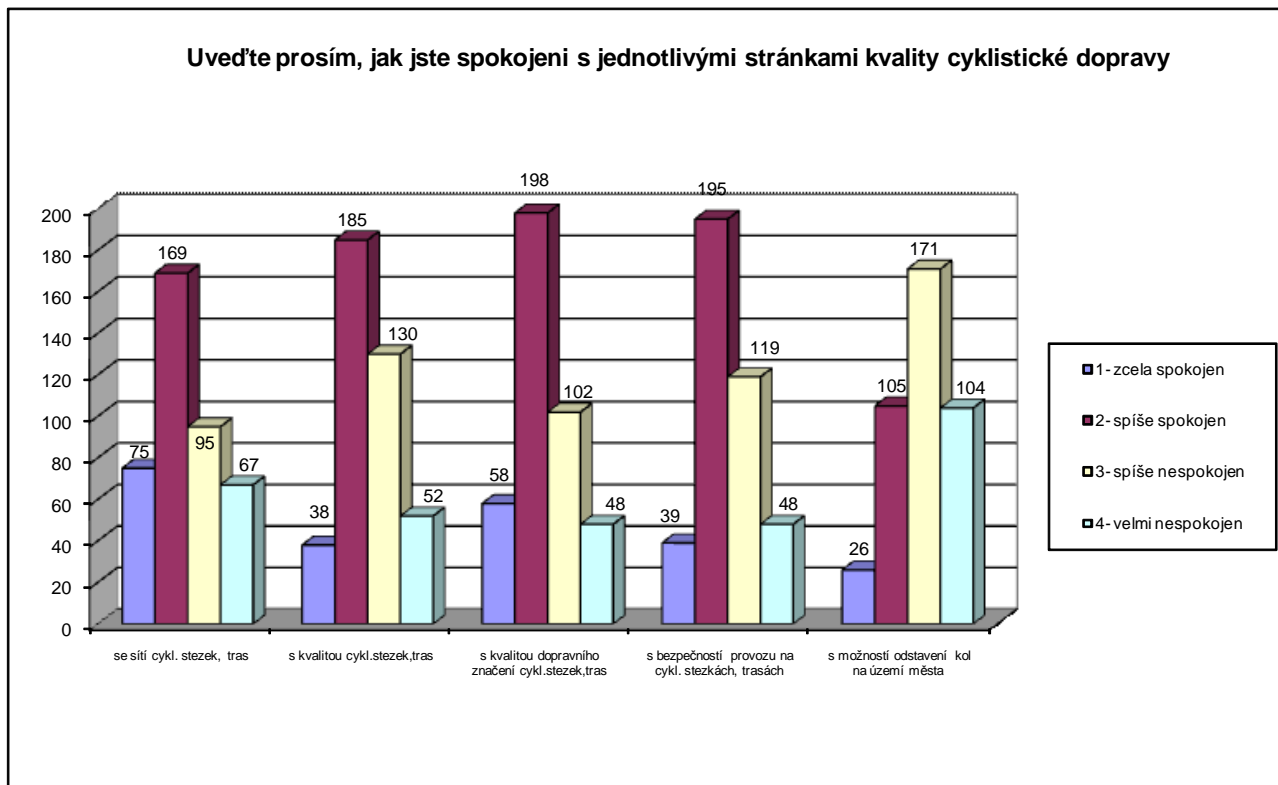


Graf 3.13. – Otázka č. 7

Souhrnně můžeme konstatovat, že s úrovní jednotlivých ukazatelů dostupností cílů cest převažuje spíše spokojenost, souhrnně o 48%.

### Otázka č. 8

Celkem na otázku 8a) odpovědělo 406 osob, 8b) 405 osob, 8c) 406 osob, 8d) 401 osob a 8e) 406 osob.



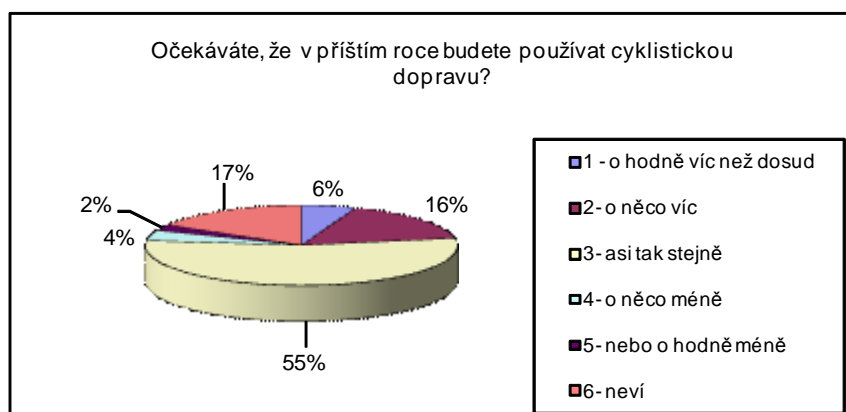
Graf 3.14. – Otázka č. 8

U ukazatele sítě cyklistických stezek, tras převyšuje spokojenost 60%, u kvality cyklistických stezek, tras převyšuje spokojenost 55%, u kvality dopravního značení je spokojenost vyšší 63%, u bezpečnosti provozu na cyklostezkách a trasách převyšuje spokojenost 58% a u možnosti odstavení kol je nespokojenost vyšší 68%.

Souhrnně můžeme konstatovat, že s úrovní jednotlivých ukazatelů kvality cyklistické dopravy jsou respondenti z větší části spokojeni, kromě možnosti odstavení kol na území města.

### Otázka č. 9

Celkem na otázku odpovědělo 423 osob.



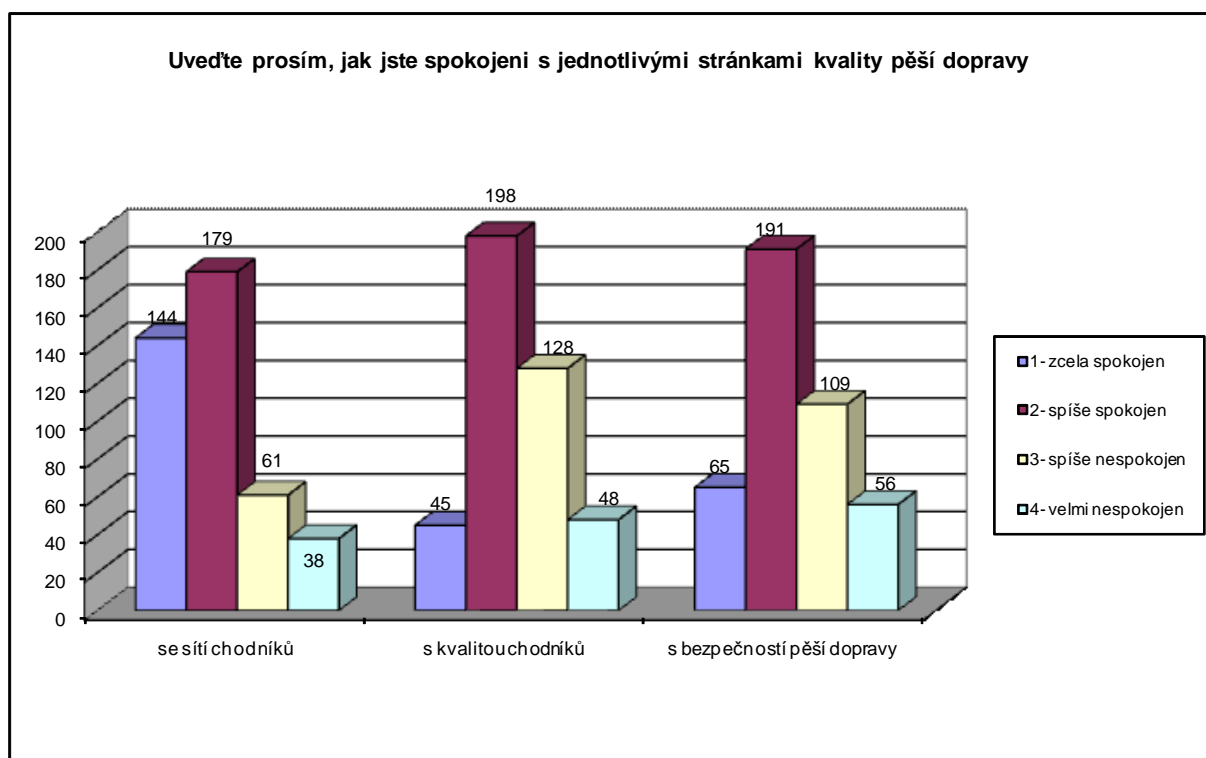
Graf 3.15 – Otázka č. 9

Cyklistikou dopravu bude v příštím roce používat zhruba 54% dotázaných stejně jako v letošním roce.

Celkem by cestovalo více 23% a méně 6%, tzn. že pokud by se dotazovaní měli chovat podle svých tvrzení, dá se v příštím roce předpokládat zvýšení stávajícího zájmu o cyklistickou dopravu o 17%.

### Otázka č. 10

Celkem na otázku 10a) odpovědělo 422 osob, 10b) 419 osob, 10c) 421 osob.



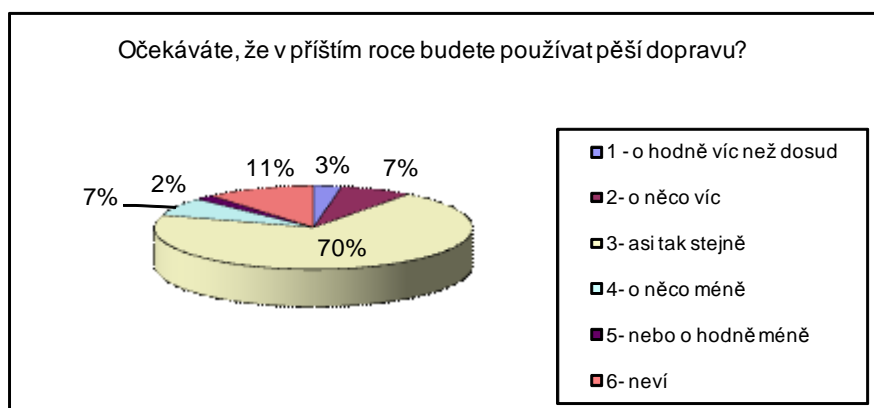
Graf 3.16 – Otázka č. 10

U prvního ukazatele kvality převyšuje spokojenost 77%, u kvality chodníků je spokojenost 58%, u bezpečnosti pěší dopravy převyšuje spokojenost 61%.

Souhrnně můžeme konstatovat, že s úrovní jednotlivých ukazatelů kvality pěší dopravy jsou respondenti spokojeni.

### **Otázka č. 11**

Celkem na otázku odpovědělo 421 osob.

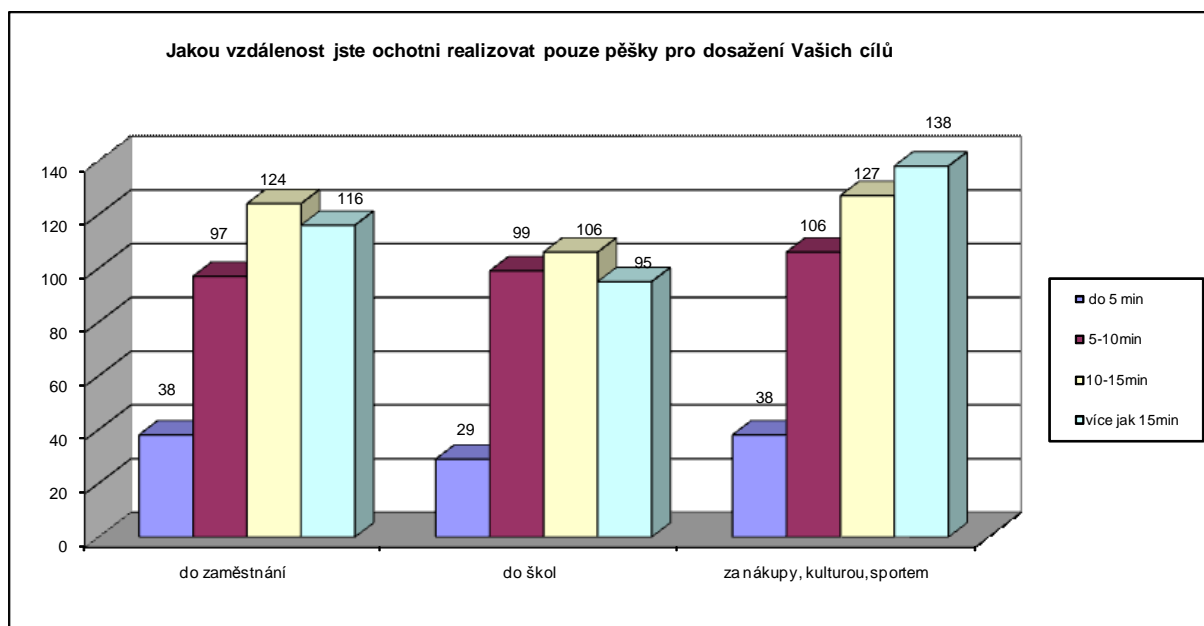


Graf 3.17. – Otázka č. 11

Pěší dopravu pro pravidelné cesty bude v příštím roce používat 70% dotázaných stejně jako v letošním roce. Celkem by chodilo pěší více 10% a méně 9%, tzn. že pokud by se dotazovaní měli chovat podle svých tvrzení, dá se v příštím roce předpokládat stejná úroveň pěších cest.

### Otázka č. 12

Celkem na otázku 12a) odpovědělo 375 osob, 12b) 329 osob, 12c) 409 osob.

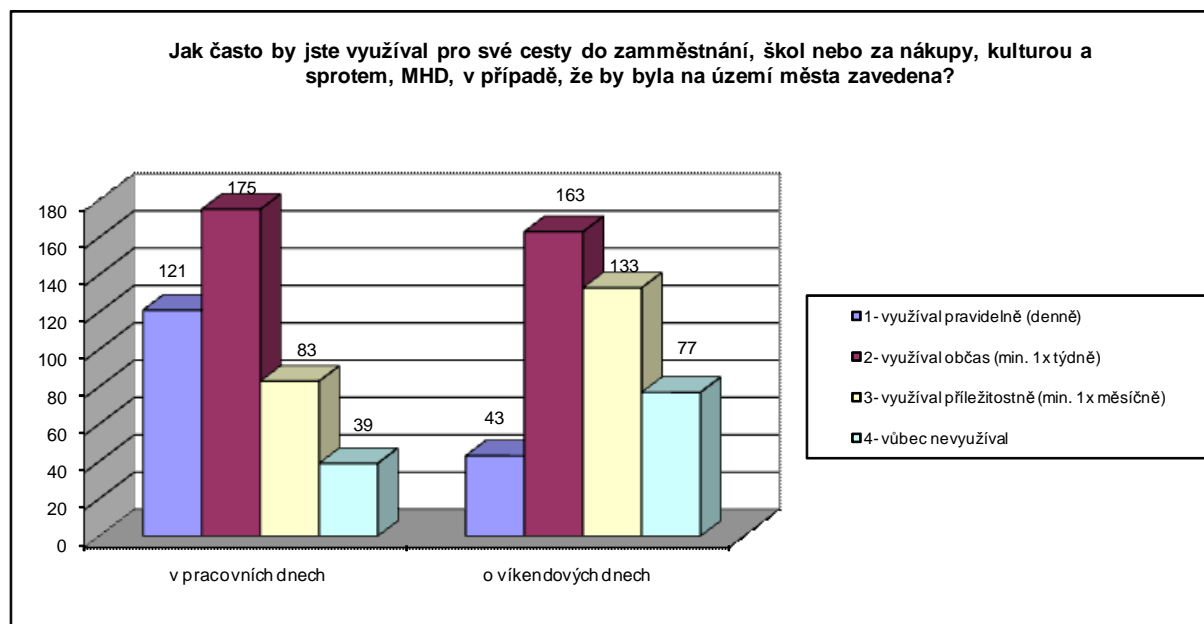


Graf 3.18. – Otázka č. 12

Bez rozlišení účelu cesty lze říci, že do 5 min jsou ochotni realizovat své cíle 9% dotázaných, do 5-10 min 27% osob, do 10-15min 32% osob a více jak 15min 31% osob.

### Otázka č. 13

Celkem na otázku 13a) odpovědělo 418 osob, 13b) 416 osob.



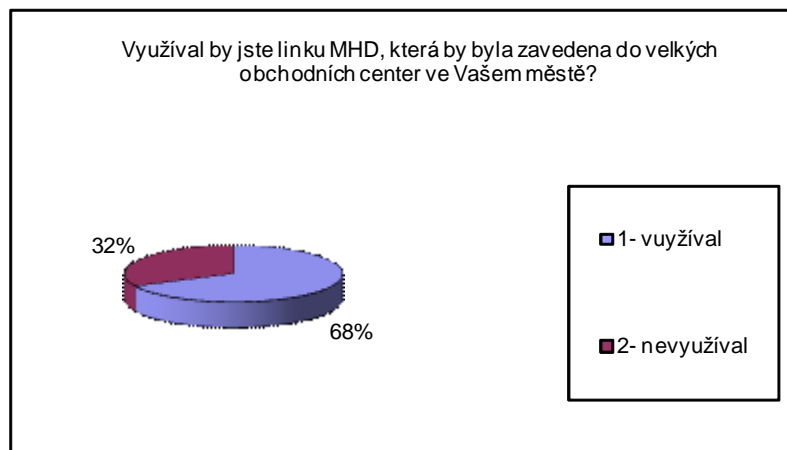
Graf 3.19. – Otázka č. 13

Bez rozlišení dne cesty lze říci, že v případě zavedení MHD by pravidelně tuto službu

využívalo 20% dotázaných, občas 40% dotázaných, příležitostně 26% a systém by vůbec nevyužívalo 14% respondentů.

#### **Otázka č. 14**

Celkem na otázku odpovědělo 421 osob.

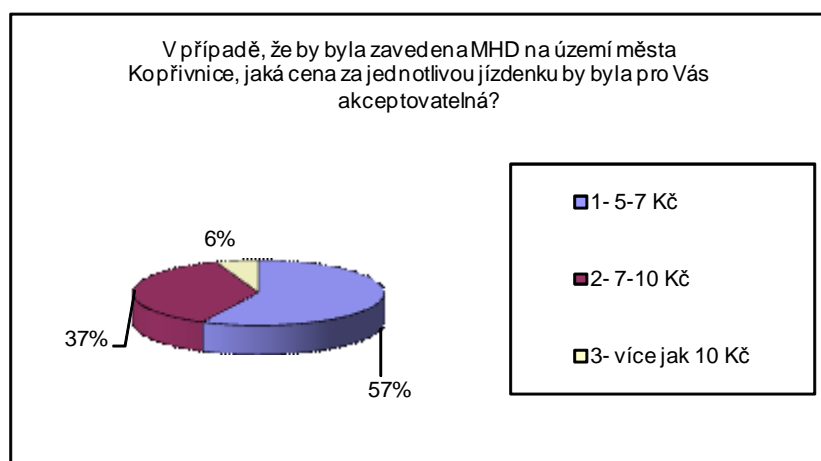


Graf 3.20. – Otázka č. 14

Linku MHD zavedenou do velkých obchodních center by využívalo 68% dotázaných.

#### **Otázka č. 15**

Celkem na otázku odpovědělo 419 osob.

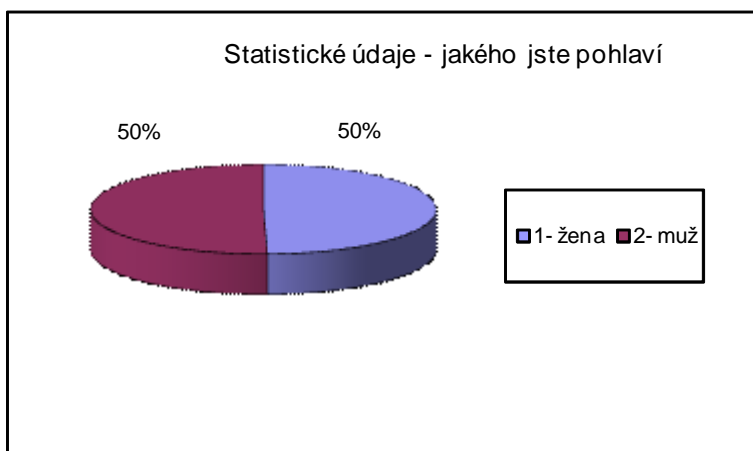


Graf 3.21. – Otázka č. 15

V případě zavedení MHD lze od obyvatel očekávat akceptovatelnost jízdného až do výše 10 Kč za jednotlivou jízdenku.

**Otázka č. 16a**

Celkem na otázku odpovědělo 423 osob.

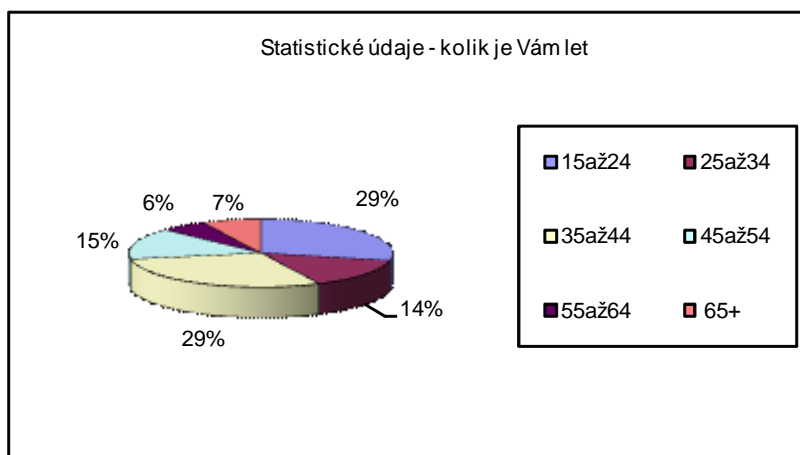


Graf 3.22. – Otázka č. 16a

Ve zkoumaném vzorku byl zastoupen rovnocenný podíl žen a mužů.

**Otázka č. 16b**

Celkem na otázku odpovědělo 423 osob.



Graf 3.23. – Otázka č. 16b

Průzkumem kvality dopravy se podařilo oslovit zejména nejširší skupinu respondentů, a to ekonomicky aktivní obyvatelstvo. Rovněž byl dodržen podíl neproduktivního obyvatelstva. Struktura vzorku odpovídá Gaussově křivce rozdělení četnosti výskytu dané skupiny obyvatelstva ve společnosti.

### **Otázka č. 17**

Co doporučujete zlepšit v příměstské autobusové dopravě, motorové, cyklistické a pěší dopravě tak, aby to vyhovovalo Vaším potřebám, jste-li pravidelný uživatel? Nejste-li pravidelným uživatelem aspoň jednoho výše uvedeného dopravního systému, co byste doporučil změnit tak, abyste začal aspoň jeden z nich využívat častěji? (např. zvýšení četnosti spojů, budování cyklistických stezek a jiné)

Celkem na otázku odpovědělo 100 osob v různých oblastech, které jsou uvedeny níže:

#### **a) cyklistická doprava**

Na téma cyklistické dopravy bylo předloženo celkem 49 námětů, které se vztahovaly obecně k tématu budování cyklistických stezek na území města. Občané uváděli požadavek na vybudování a zlepšení kvality cyklistických stezek (značení, množství tras, kvalita stezek atd.) a zejména kladli důraz na zvýšení bezpečnosti jízdy.

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- zřídit cyklostezku na ulici Pánská
- výstavbu cyklistických stezek v samostatném jízdním pruhu, nebo jako součást chodníků (nikoliv jak je současnost, kdy je součástí vozovky)
- stezky pro in-line brusle
- výstavba cyklistických stezek v Lubině
- nedostatek míst pro odstavení kol ve městě
- výstavba cyklostezek v místní části Mniší
- vybudovat cyklostezku z Vlčovic do průmyslové zóny a dále do města
- vybudovat cyklostezku přes Kopřivnici do Mniší a Vlčovic
- vybudovat skatepark pro kola

#### **b) pěší doprava**

Ve vztahu k pěší dopravě se vyskytlo celkem 38 námětů. Obecně se objevovaly náměty na budování chodníků, zlepšení jejich kvality, budování osvětlení přechodů a zejména zřízení SSZ na přechody.

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- zřídit chodník na ulici Pánská
- zlepšit povrch chodníků
- úprava chodníku pod vlakovým podjezdem směrem na ul. Mírová
- vybudovat SSZ na nových přechodech
- odstranit existenci nebezpečných přechodů, které jsou vystaveny v bezprostřední blízkosti křižovatek (občané nespécifikovali blíže název křižovatek)

- zřízení lávky pro pěší přes most na Lubinu
- chůze od hasičské zbrojnice směrem na Větrkovickou přehradu není bezpečná
- výstavba chodníků v Lubině, v Mniší
- výstavba chodníku z místní části Vlčovice do průmyslové zóny a do města
- vybudovat chodník přes Kopřivnici do Mniší a Vlčovic

### **c) silniční doprava**

V oblasti silniční dopravy se objevilo 20 námětů.

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- snížení rychlosti u loutkového divadla, do dělnické zóny, doporučení zákazu vjezdu nákladním automobilům
- omezení intenzity motorové dopravy na ul. Dělnická
- výstavba parkovacích míst, parkovacích domů
- kruhový objezd na křižovatce Příbor-Frenštát
- zlepšit plynulost dopravy
- snížit intenzitu dopravy ve městě
- zlepšení kvality povrchu komunikací
- vybudovat obchvat města
- zlepšit kvalitu dopravního značení

### **d) příměstská autobusová doprava**

Ve vztahu k příměstské autobusové dopravě se vyskytlo celkem 33 námětů. Obecně se objevovaly náměty na zvýšení četnosti spojů, zlepšení kvality pohodlí na zastávkách, zlepšení kvality návazností PAD na železniční dopravu a zlepšit spojení mezi okolními městskými částmi Vlčovice, Mniší, Lubina do Kopřivnice a zpět během celého dne.

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- zlepšit návaznost PAD z Lubiny do Nového Jičína
- zlepšit spojení mezi Lubinou a Kopřivnicí
- zavést víkendové spoje z Větrkovic do Kopřivnice
- zvýšit počet spojů do Ostravy
- více spojů z Lubiny do průmyslové zóny
- zlepšení návaznosti z Vlčovic na spoje do Ženkavy
- zlepšení spojení z Vlčovic na Hukvaldy, do Ostravy
- zvýšit počet spojů z Lubiny do Frenštátu pod Radhoštěm a zpět

- zlepšení pohodlí na zastávkách, chybí lavičky

#### e) železniční doprava

V rámci železniční dopravy se vyskytly celkem 2 náměty.

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- vybudovat vlakovou zastávku v Lubině
- zvýšit počet vlakových spojů

#### f) ostatní

Konkrétní požadavky občanů v této oblasti byly:

- na venkově chybí pošta, chybí bankomaty, chybí dětská hřiště, kulturní vyžití, vše jen ve městě
- lepší kvalitu laviček, zcela chybí na území města

### 3.5. Směrový dopravní průzkum

Za účelem zjištění podílu tranzitní, cílové a zdrojové dopravy zkoumaného území byl proveden ve středu 5.11.2008 v době od 5:30 do 10:00 a od 14:00 do 17:00 hodin směrový průzkum dopravy zápisem SPZ resp. RZ motorových vozidel. Průzkum se uskutečnil na celkem 10 obousměrných profilech umístěných na kordonu města (vstupy do města) a na profilech vstupu do zkoumané oblasti od průmyslového areálu.

Vlastní průzkum projíždějících vozidel byl prováděn u profilů s nižšími intenzitami dopravy zápisem do formuláře, v ostatních případech záznamem na diktafon vždy v 15 minutovém intervalu. Umístění sčítačů na jednotlivých profilech byl navržen tak, aby bylo možné provést vyhodnocení údajů s ohledem na nájezd zaměstnanecké dopravy průmyslového areálu.

#### 3.5.1. Dopravní vazby a směry, obratovost na parkovištích

Na základě provedeného směrového dopravního průzkumu byly vyčísleny celkové objemy cest vnějších a tranzitních. Postavení cest vnitroměstských nebylo v rámci směrového dopravního průzkumu zjišťováno. Jako vnitroměstské cesty jsou definovány cesty, jejichž zdroj i cíl se nacházejí na území města. Vnějšími cestami se rozumí cesty, jejichž zdroj nebo cíl jsou mimo řešeného území, tzn. za hranicemi města. Cesty začínající a končící za hranicemi města jsou vyhodnoceny jako cesty tranzitní. Záznamy SPZ a RZ vozidel získaných průzkumem byly společně s vybranými identifikačními údaji (číslo stanoviště a údaje o čase) přepsány do datových souborů pomocí textového editoru. Po jejich kontrole bylo zahájeno vlastní vyhodnocení, které proběhlo ve

dvou etapách.

V první etapě byly pomocí programové řady SP zpracovány tabulky počtu záznamů na stanovištích a tabulka tras, tj. sledu projížděných stanovišť, s vyčíslením počtu vozidel na každé trase. Ve druhé etapě byl připravený datový soubor tras naplněn do programu OMNITRANS, aby bylo možno provést výpočet matic vztahů mezi jednotlivými stanovišti.

Zápisem SPZ a RZ byl rovněž zaznamenán počet vozidel na vybraných parkovištích. Průzkum proběhl dne 5.11.2008 v době od 8:00 do 17:00 za účelem zjištění obratovosti (tj. průměrné doby zdržení vozidel na parkovišti). Vybraná parkoviště jsou u Penny Market na ulici Husova společně s Theraphon 98, u supermarketu Albert, u Městského úřadu Kopřivnice (Česká pošta, Úřad práce), u marketu Lídl a u obchodního centra Kaufland. Dodatečně byla zjišťována obratovost vozidel na parkovišti u OC Tesco. Průzkum proběhl dne 22.4.2009 v době od 8:00 do 17:00.

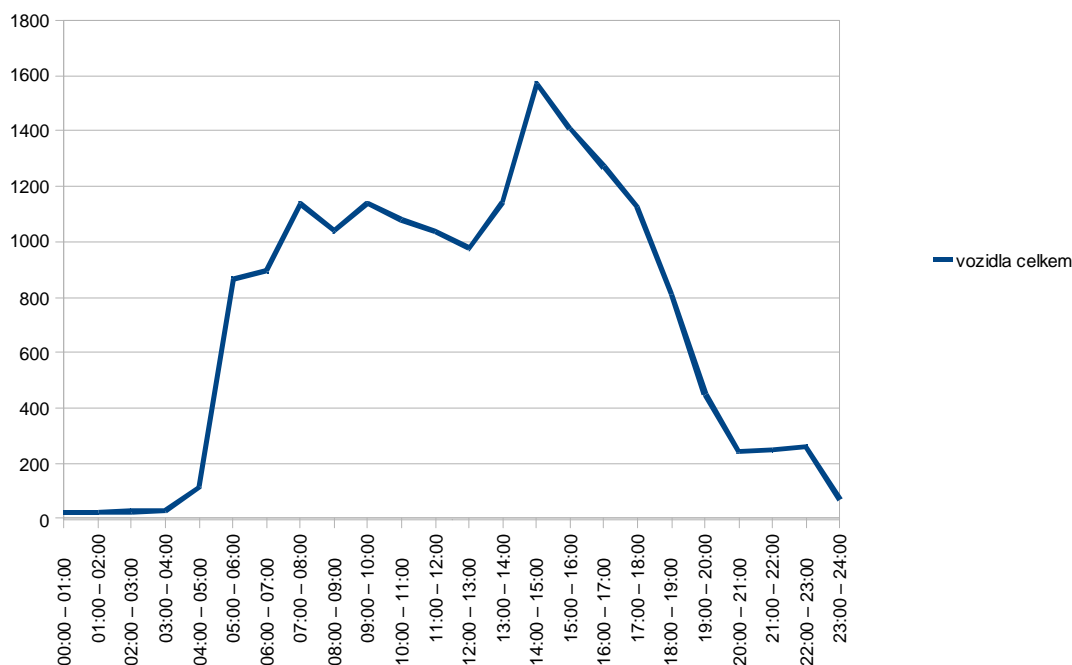
Data získaná z tohoto průzkumu byla dále zpracována pro úpravy matice vztahů k využití pro modelování dopravy v programu Omnitrans.

### **3.6. 24 hodinový profilový průzkum**

Průzkum na vybraných profilech proběhl ve středu 5. listopadu 2008 ručním zápisem počtu vozidel s rozlišením v rozsahu 24 hodin (v době od 0:00 do 24:00) na dvou směrově dělených profilech. Při tomto průzkumu byl zaznamenán celkový počet vozidel v hodinovém intervalu, podíl těžké nákladní dopravy. Samostatně pak počty cyklistů. Na základě výsledků těchto průzkumů byly stanoveny přepočtové koeficienty intenzit dopravy na 24 hodinové intenzity. Průměrný přepočtový koeficient 6/24 byl pak stanoven pro osobní i nákladní vozidla 2,27.

## Průběh denní variace

(středa 5.11.2008)



Graf 3.24. – Průběh denní variace dopravy

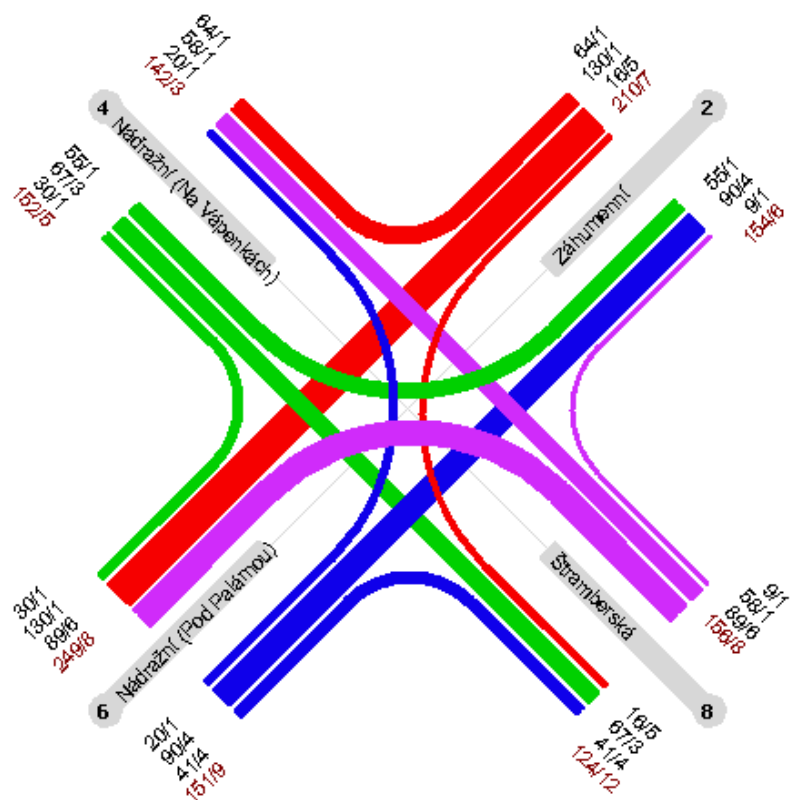
Dopolední špičková hodina byla vysledována v době od 7:00 do 8:00 hodin. Nejvyšší objem dopravy byl zaznamenán v odpolední špičkové hodině tj. v době od 14:00 do 15:00 hodin.

### 3.7. Křižovatkový průzkum

V rámci dopravních průzkumů konaných dne 5.11.2008 v době 7:00 až 10:00 a 14:00 až 17:00 hodin byly na vybraných křižovatkách v rámci města Kopřivnice provedeny křižovatkové průzkumy se záznamem jednotlivých pohybů vozidel v křižovatce. Dle zjištěných údajů byla vyhodnocena špičková hodina, jejíž kartogram je uveden níže. V kartogramech jsou uvedeny sčítané hodnoty vozidel celkem/nákladní + BUS. Sčítáno bylo celkem 14 křižovatek a dalších 8 jednotlivých ramen křižovatky. V průběhu zpracování analytické části došlo k doplnění dopravní infrastruktury města v souvislosti s výstavbou supermarketu TESCO. Dne 22.4.2008 v době 07:00 až 10:00 a 14:00 až 17:00 hodin byl proveden následný dopravní průzkum zaměřený na posouzení dopadu výstavby do základní komunikační sítě města. V rámci tohoto průzkumu byly sčítány 2 stykové křižovatky pro napojení této lokality a opětovně okružní křižovatka ul. Záhumenní – Čs. armády – Obr. míru. Tato data pak byla dodatečně doplněna do matice vztahů modelu dopravy. Na základě těchto vztahů pak byl následně upraven kartogram dopravního zatížení.

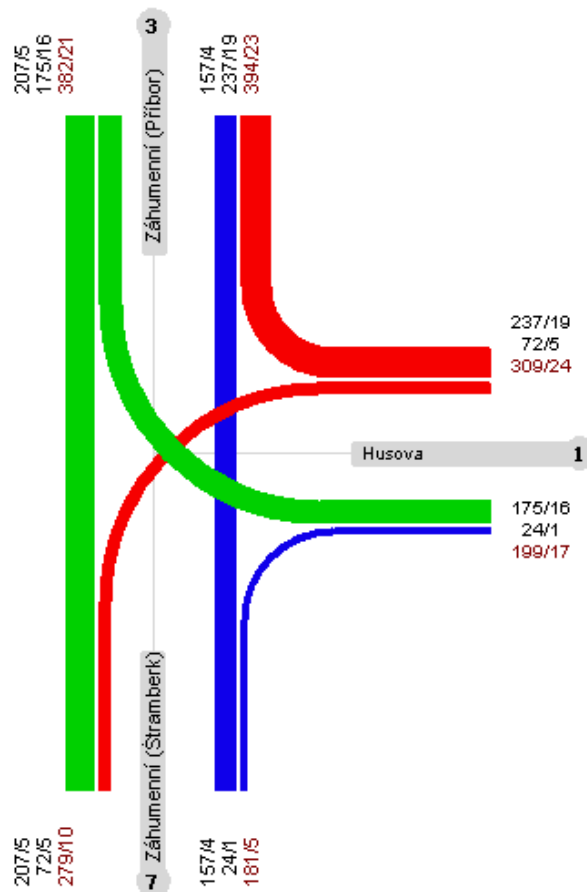
## Křižovatka Záhumenní – Nádražní - Štramberská

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.30-15.30 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus

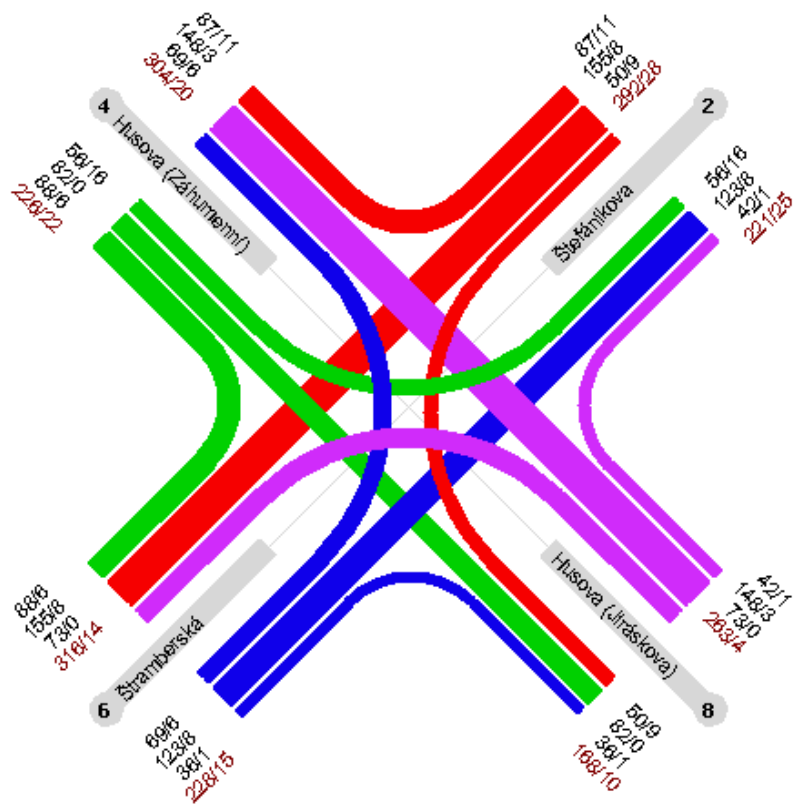


## Křižovatka Záhumní – Husova

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.15-15.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



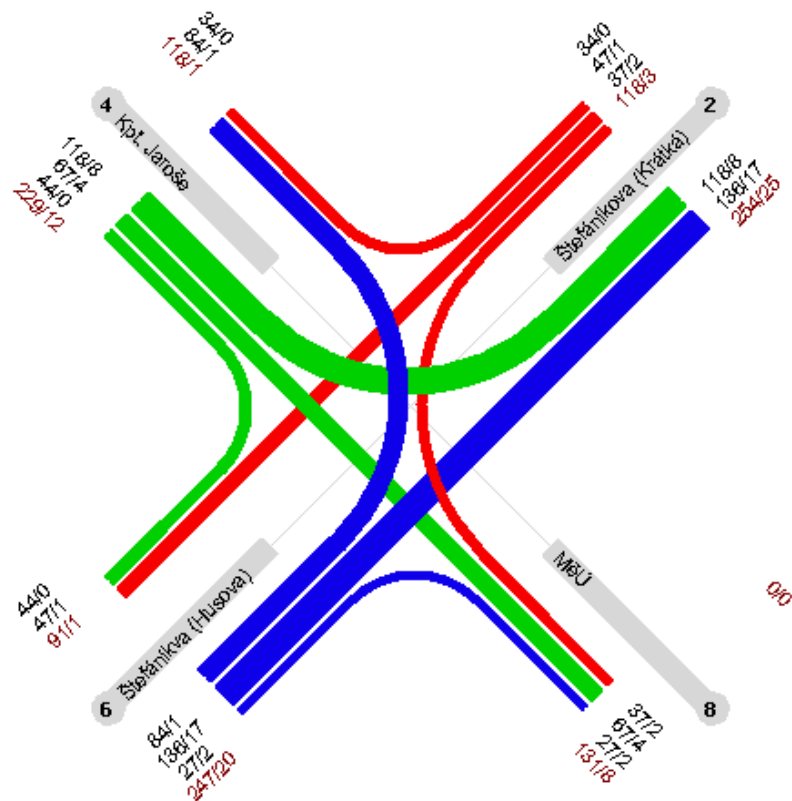
**Křižovatka Štramberská – Štefánikova - Husova**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.15-15.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



## Křižovatka Štefánikova – Kpt. Jaroše

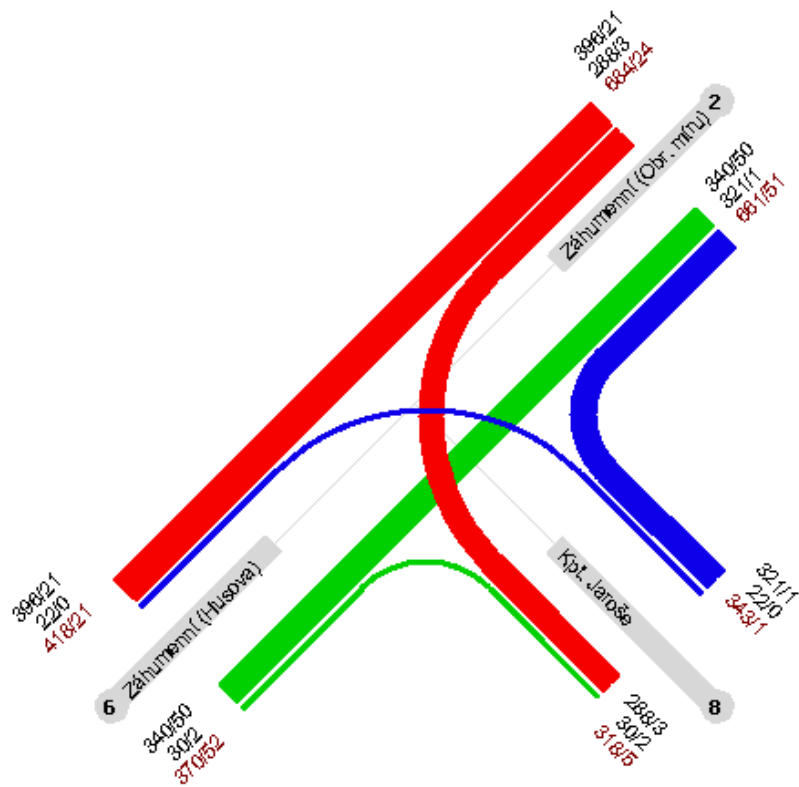
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15.00-16.00 HODIN) DNE 5.11.2008

vozidla celkem/nákladní + bus

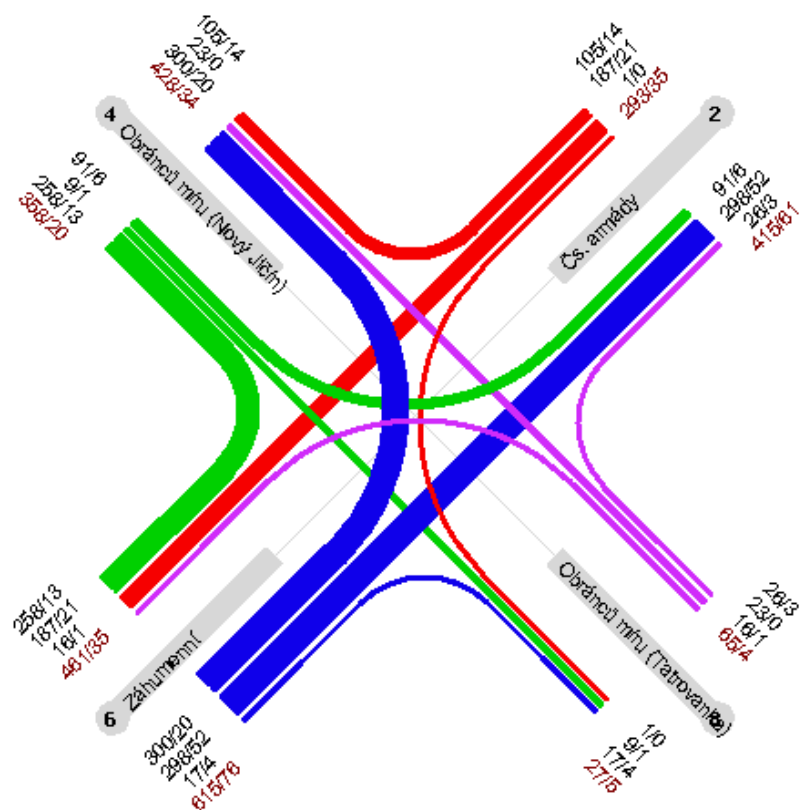


Poznámka: Průzkum byl prováděn pouze na vjezdových ramenech křižovatky Kpt. Jaroše-Štefánikova, vjezdové rameno z parkoviště MěÚ na ulici Štefánikovu nebylo obsazeno.

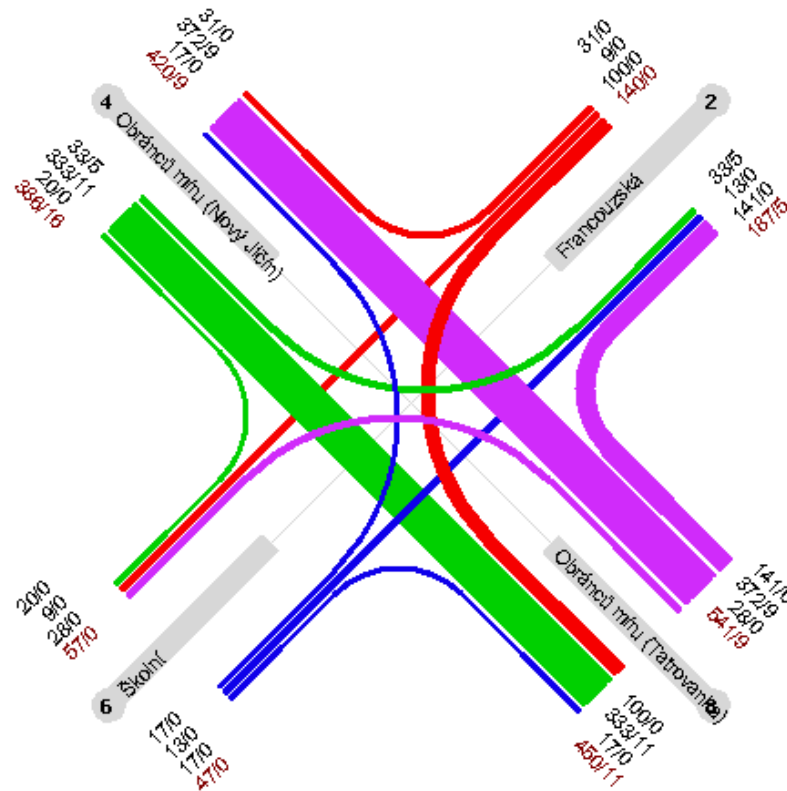
**Křižovatka Záhumní – Kpt. Jaroše**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.30-15.30 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



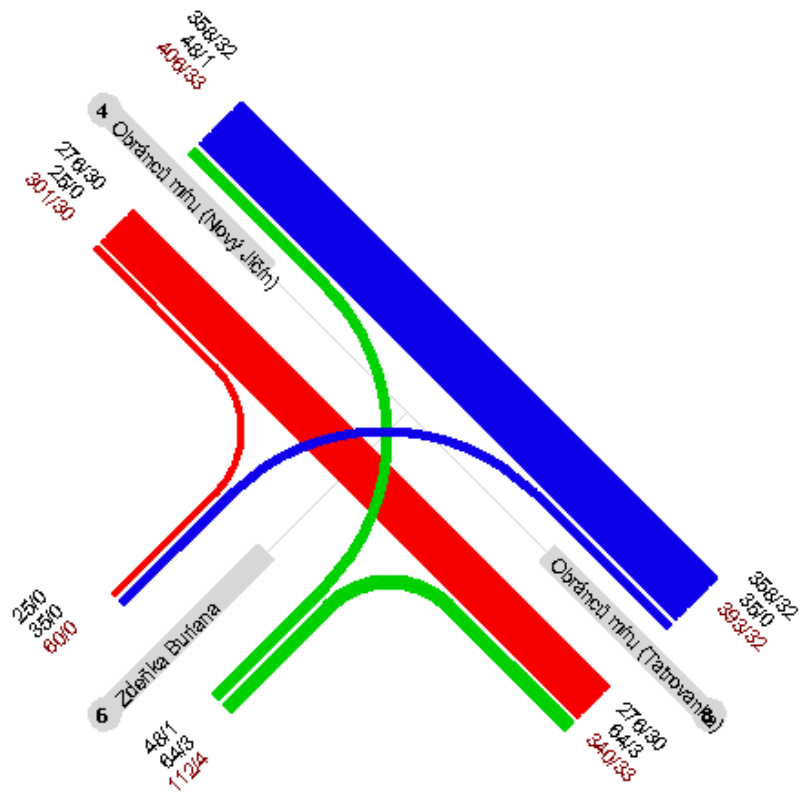
**Křižovatka Záhumní – Čs. armády – Obránců míru**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.30-15.30 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



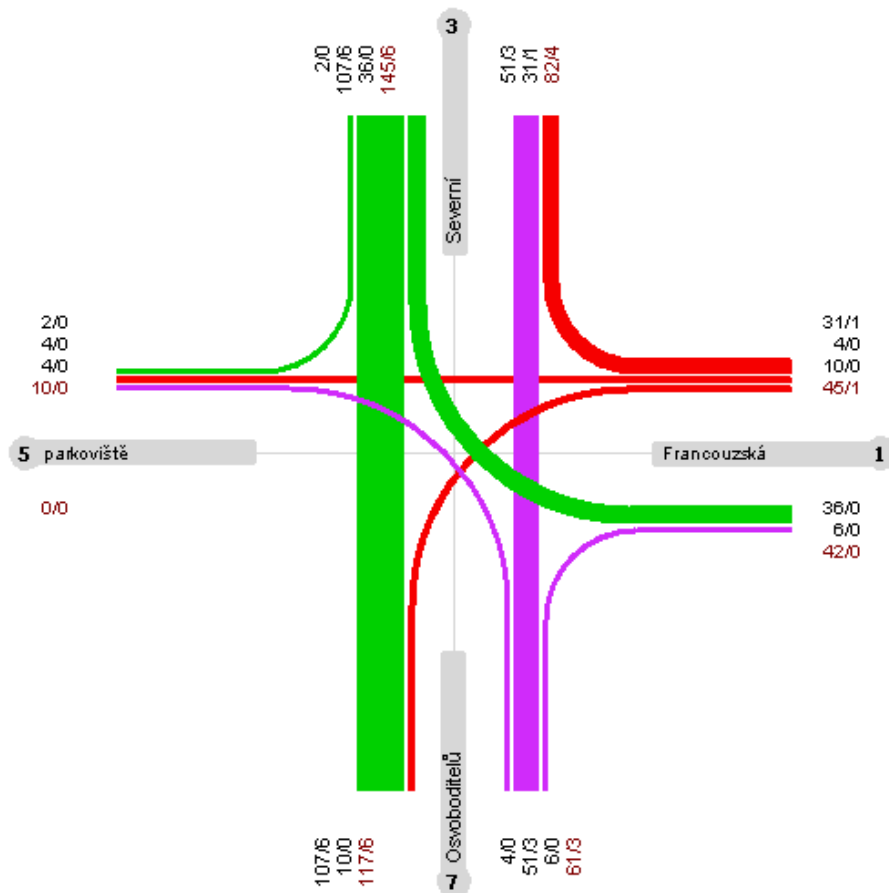
**Křižovatka Obránců míru – Školní - Francouzská**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (15.15-16.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



**Křižovatka Obránců míru – Zdeňka Buriana**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.30-15.30 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus

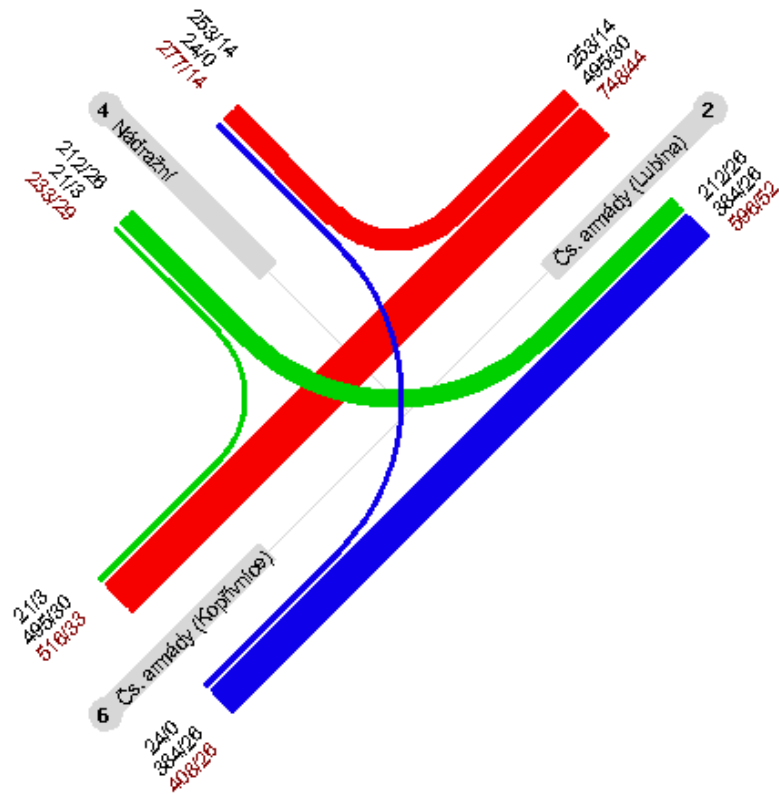


**Křižovatka Osvoboditelů – Severní - Francouzská**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.15-15.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



Poznámka: Vjezdové rameno z parkoviště na ulici Osvoboditelů nebylo obsazeno.

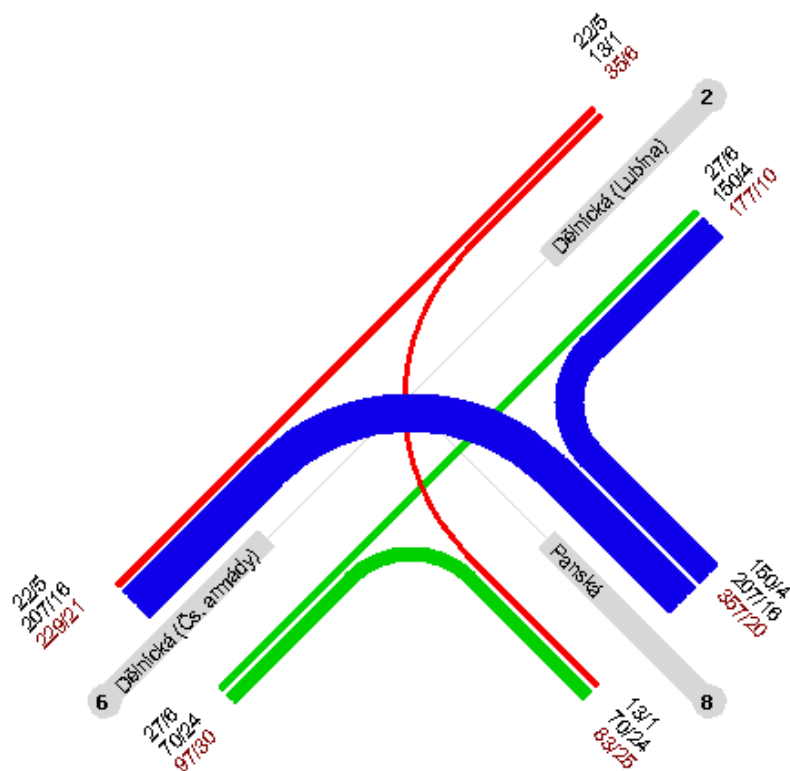
**Křižovatka Čs. armády - Nádražní**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



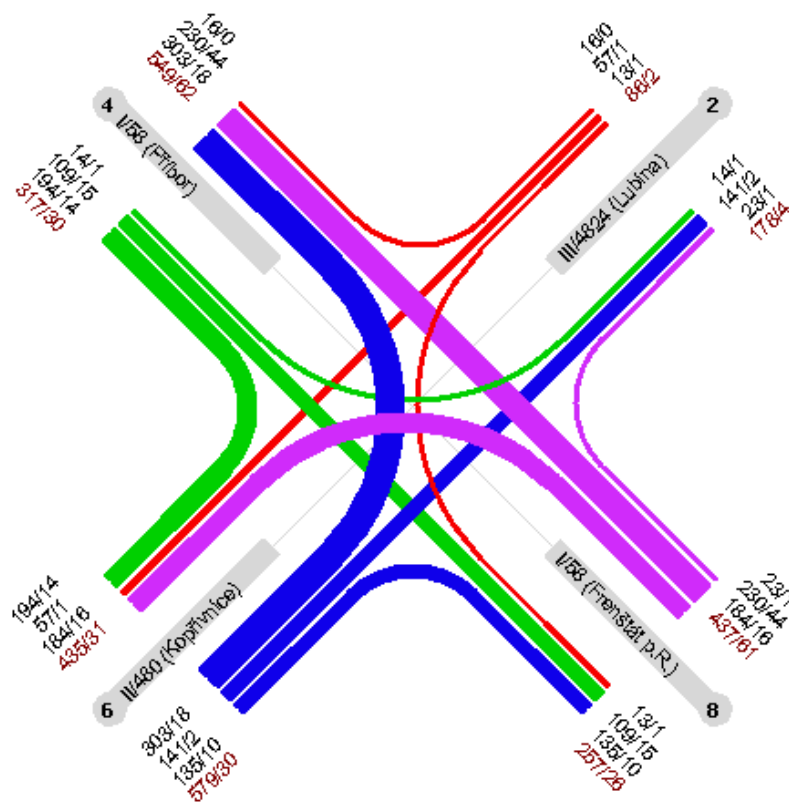
## **Křižovatka Dělnická - Panská**

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008

vozidla celkem/nákladní + bus

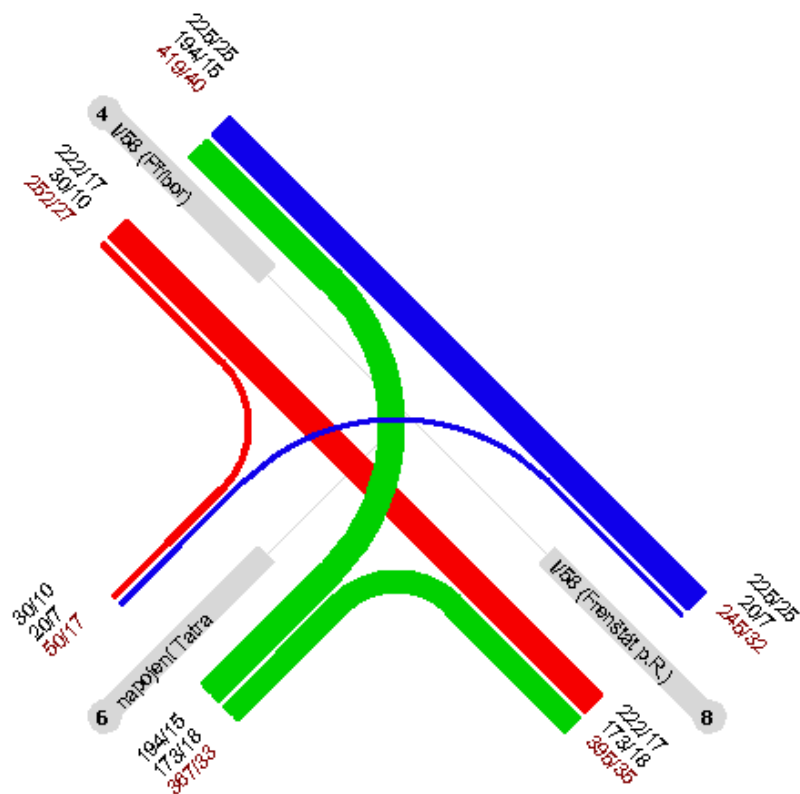


**Křižovatka I/58 – II/480 – III/4824 (Lubina)**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus

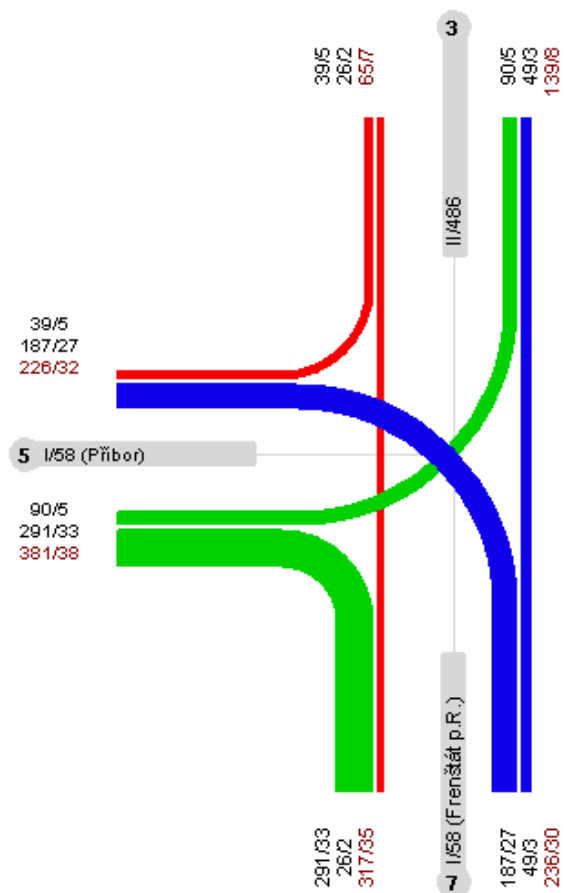


## Křižovatka I/58 – průmyslová zóna

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus

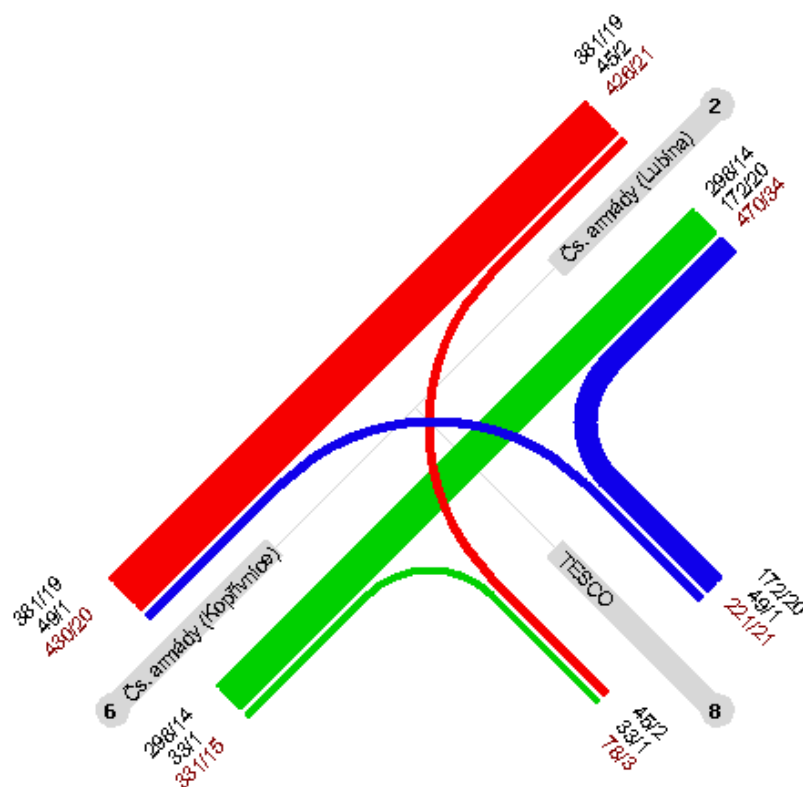


**Křižovatka I/58 – II/486 (Vlčovice)**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



## Křižovatka Čs. armády - TESCO

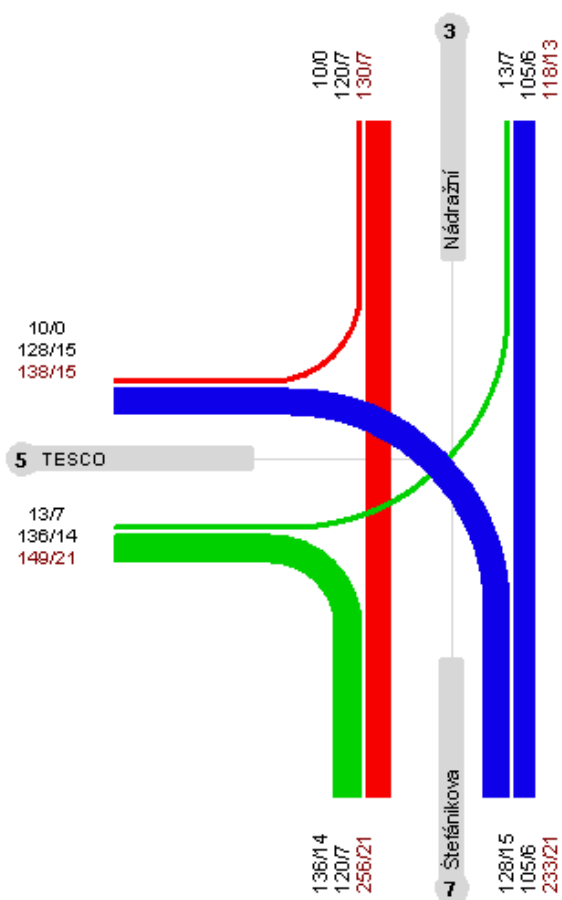
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00 – 15.00 HODIN, 22.4.2009 STŘEDA)  
vozidla celkem/nákladní + bus



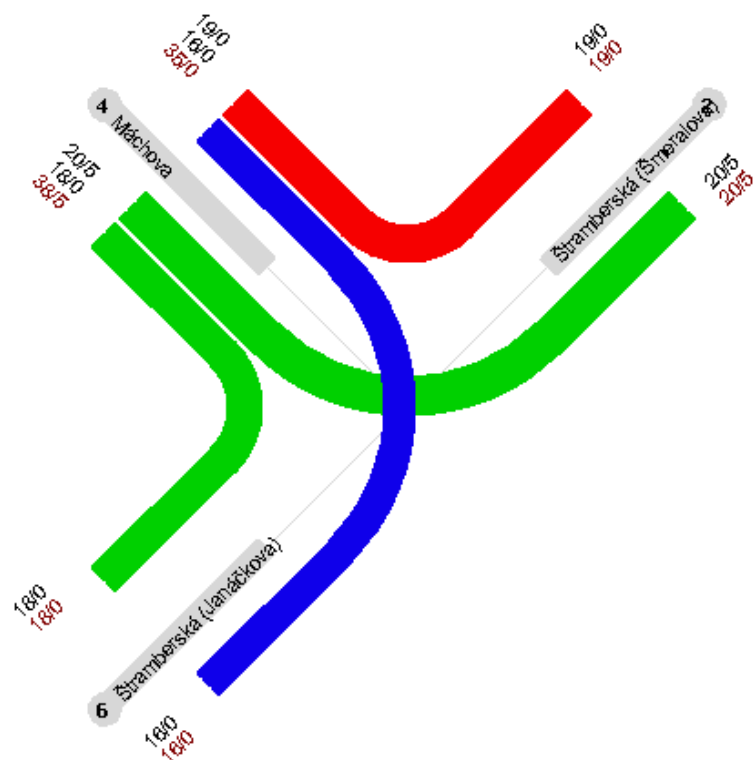
## Křižovatka Nádražní - Štefánikova - TESCO

KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00 – 15.00 HODIN, 22.4.2009 STŘEDA)

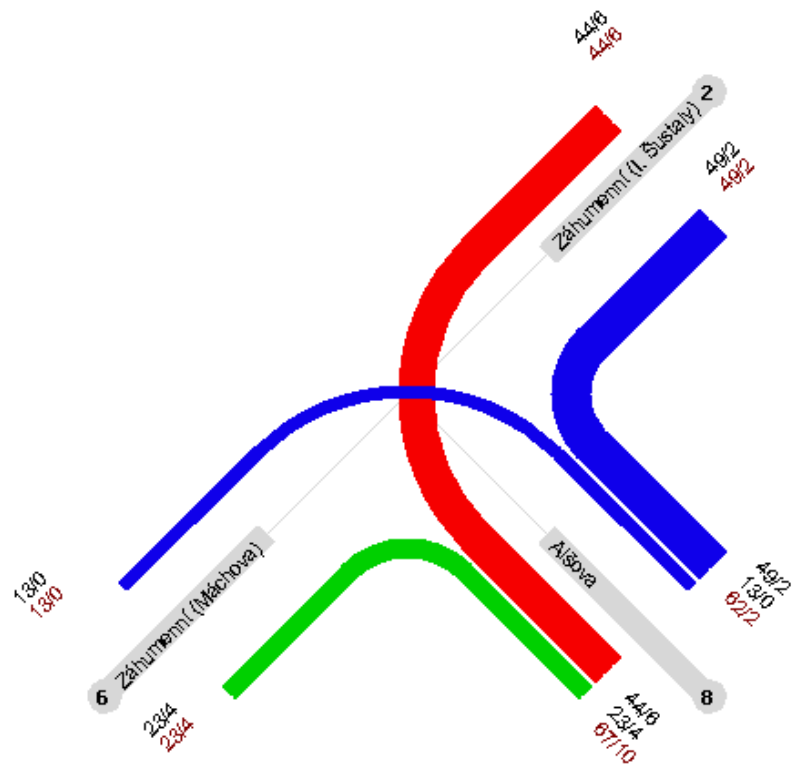
vozidla celkem/nákladní + bus



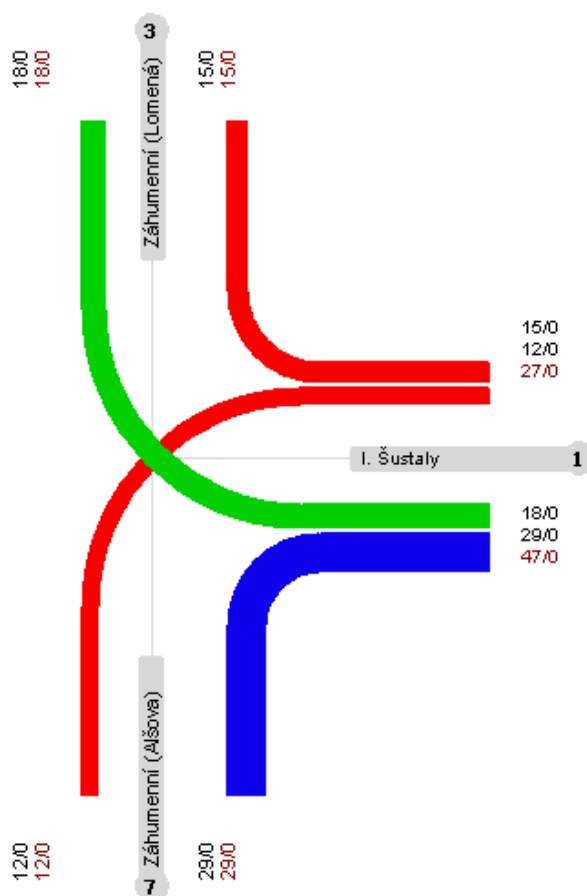
**Napojení ul. Máchova na ul. Štramberskou**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (7.15-8.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



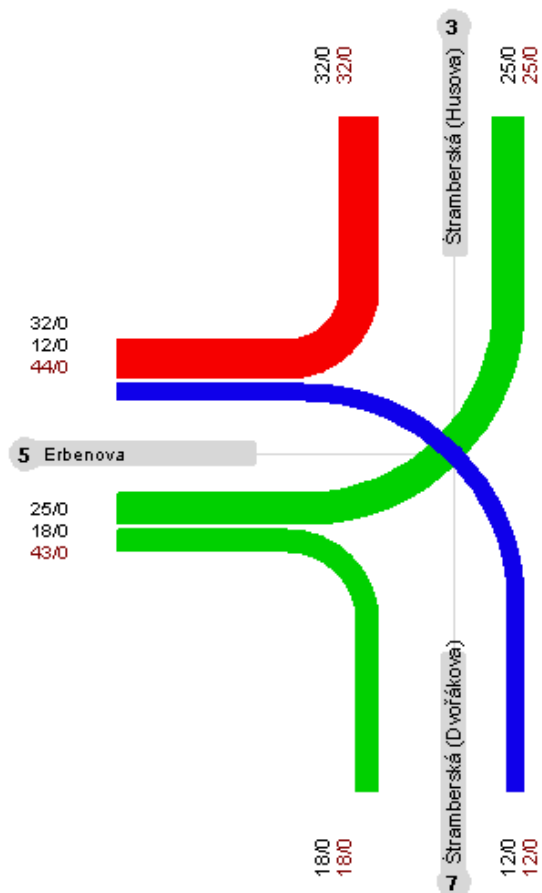
**Napojení ul. Alšova na ul. Záhumní**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (7.15-8.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



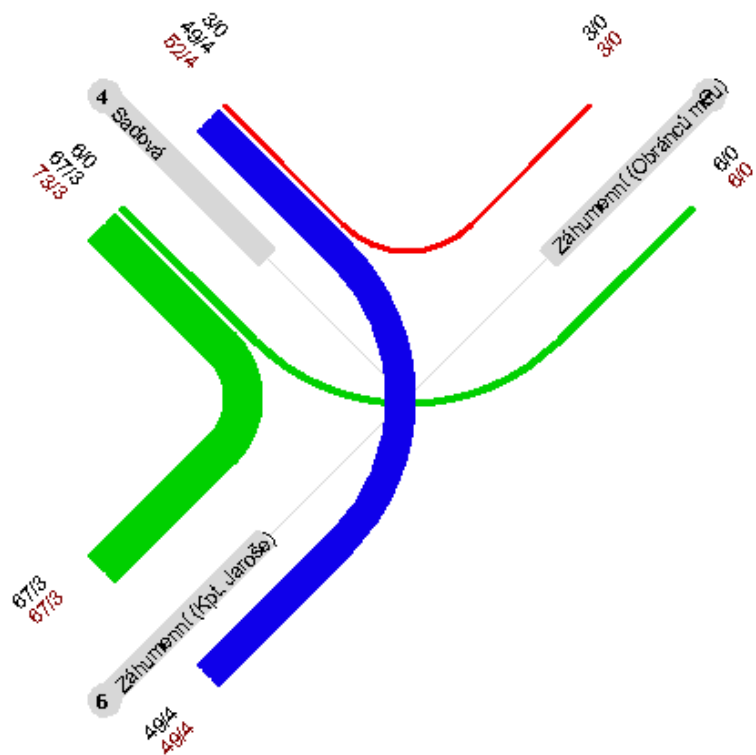
**Napojení ul. I.Šustaly na ul. Záhumní**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (16.00-17.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



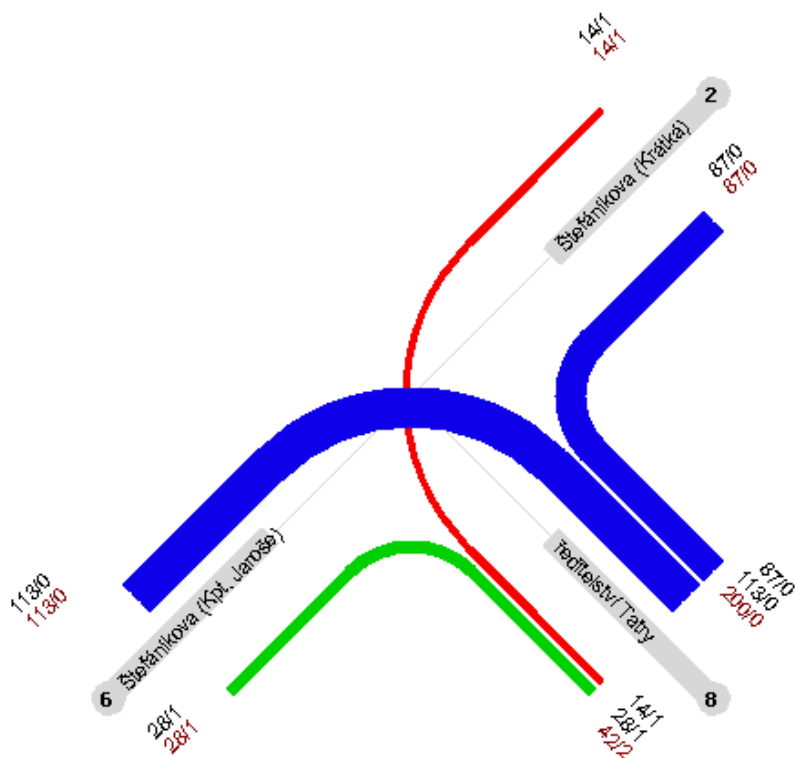
**Napojení ul. Erbenova na ul. Štramberskou**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.45-15.45 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



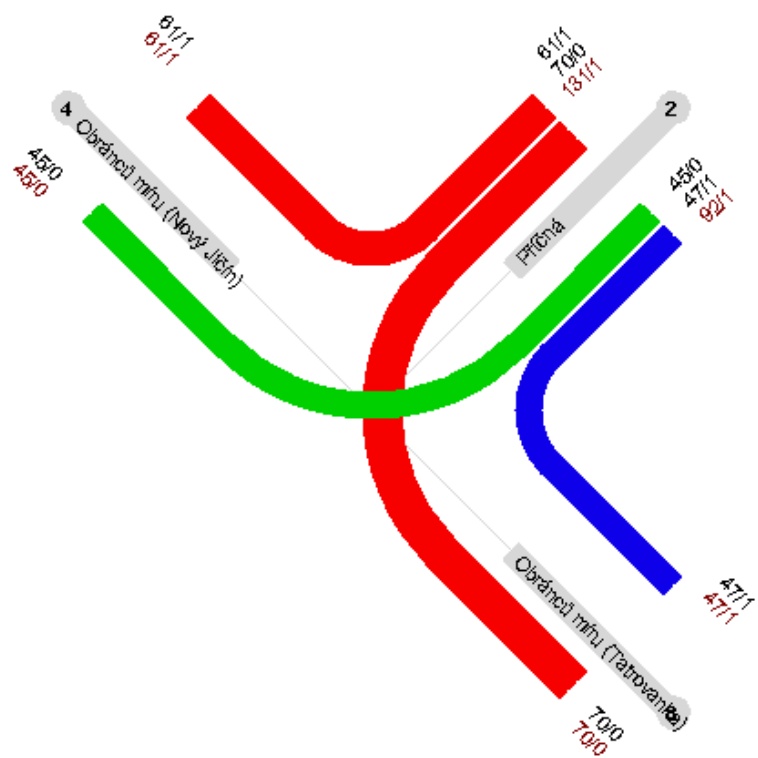
**Napojení ul. Sadová na ul. Záhumenní**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.45-15.45 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



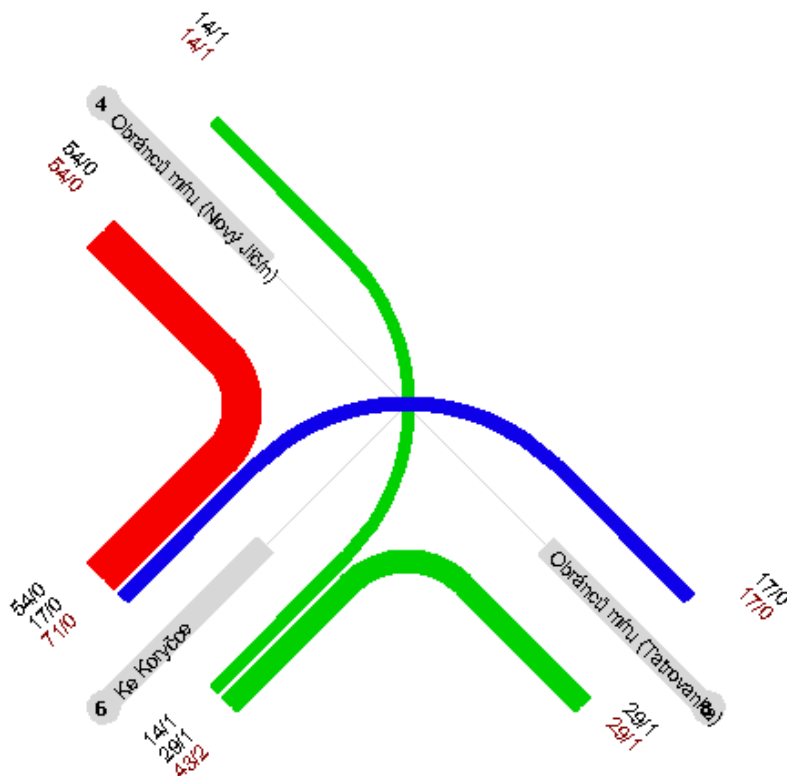
**Napojení areálu Tatra na ul. Štefánikova**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.00-15.00 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



**Napojení ul. Příčná na ul. Obránců míru**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.45-15.45 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



**Napojení ul. Ke Koryčce na Obránců míru**  
KARTOGRAM ŠPIČKOVÉ HODINY (14.15-15.15 HODIN) DNE 5.11.2008  
vozidla celkem/nákladní + bus



Na základě provedených dopravních průzkumů (sčítání dopravy na základní komunikační síti města) byl vykreslen kartogram dopravního zatížení za 24 hodin, který je uveden v grafické příloze č. 3.

### 3.8. Průzkum odstavování vozidel

Průzkum odstavování vozidel proběhl ve středu dne 12. 11. 2008 ve večerních hodinách tj. od 21:00 do 23:00 hodin. Cílem průzkumu bylo zjištění počtu odstavených osobních vozidel a počty legálních odstavných kapacit osobních vozidel na terénu v oblastech hromadného bydlení základních sídelních jednotek Kopřivnice střed, Pod Bílou Horou I, Pod Bílou Horou II, Kopřivnice Jih I a Kopřivnice Sever. V rámci průzkumu proběhlo místní šetření se záznamem počtu stojících vozidel a odstavných kapacit, které jsou doloženy v grafické příloze č. 5. Do nabídky odstavných stání nebyla započítána zastupitelná parkovací plocha soukromých vlastníků (vyjma parkoviště Albert, které dle informací je v majetku města), např. obchodních center nebo MěÚ. Důvodem je

skutečnost, že při vysokém obsazení parkovacích ploch odstavenými vozidly dochází ze strany vlastníka k regulaci parkování, při níž je významně omezena možnost odstavení vozidel. V místech rodinné zástavby je uvažováno s odstavením vozidel na soukromých plochách. Průzkum statické dopravy je zde tedy bezpředmětný.

V zájmovém území funkčních ploch hromadného bydlení zkoumaných ZSJ bylo zjištěno 3357 osobních vozidel celkem. Nabídka odstavných stání pro osobní vozidla byla zjištěna v počtu 3211 míst.

Pro zjištění nabízených odstavných stání byla hodnocena místa, která jsou vyznačena dopravním značením a které je možné použít aniž by byla v rozporu se zněním zákona č. 361/2000 o provozu na PK (ustanovení o zákazu stání). Při hodnocení podélných stáních bylo dále uplatněno znění ČSN 73 6110, kdy na místních komunikacích je možné posuzovat jako dostatečné šířkové uspořádání 6,5 m (šířka jízdního pruhu 2,25 m) při převážném provozu osobních vozidel. Pro konečnou legalizaci těchto stání je nutné provést vlastní projekt dopravního značení a následné doplnění alespoň svislého dopravního značení.

### **3.9. Průzkum pěších**

Za účelem zjištění zatížení přechodů pro chodce a z titulu využívání těchto přechodů z hlediska hlavních pěších tahů byl dne 26.11.2008 proveden průzkum pěších na vybraných přechodech pro pěší. Sčítán byl pohyb chodců na 55 přechodech pro chodce v rámci městských částí Kopřivnice. Na základě zjištěných údajů a za pomoci přepočtových koeficientů dle TP byl stanoven srovnatelný počet pěších v průměrné odpolední špičkové hodině. Přehled zkoumaných přechodů je uveden v grafické příloze č. 6.

Jako nejvíce zatížené byly hodnoceny přechody na ulici Záhumenní (u Technického muzea) – 699 chodců/hodinu, na ulici Školní (u ul. Karla Čapka) – 500 chodců/hodinu a na ulici Kpt. Jaroše (u křižovatky Kpt. Jaroše – Štefánikova) – 442 chodců/hodinu.

## **4. Základní komunikační síť**

Základní komunikační síť města tvoří silnice prvních a druhých tříd I/58, II/480 a II/482, které vytvářejí základní kostru komunikační sítě města. Zajišťují dopravní spojení s ostatními městy okresu, především s Příborem, Frenštátem pod Radhoštěm, Novým Jičínem a napojení na krajské město Ostravu. Jsou zařazeny jako významnější komunikace funkční skupiny B. Základní komunikační síť dále tvoří síť silnice II/486 v městské části Mniší, III/4824 v městské části Lubina a místní komunikace funkční skupiny C. Jedná se o místní komunikace ulic Štramberská, Štefánikova, Husova, Dělnická a Panská. Tento soubor pak dotváří další vybrané místní

komunikace funkční skupiny B dle ČSN 73 6110. Takto popsaný soubor komunikací má charakter spíše radiálního s náznakem roštového uspořádání.

Základní komunikační síť města Kopřivnice je tedy tvořena 14,4 km komunikací funkční skupiny B (silnice I. a II. třídy), 9,1 km vybraných komunikací funkční skupiny C (silnice III. třídy a vybrané místní komunikace) a 12,0 km dalších významných komunikací funkční skupiny C (místní komunikace). Uvedené komunikace základní komunikační sítě jsou zakresleny v grafické příloze č. 2.

Základní komunikační síť města je rozdělena dle charakteru a účelu využívání do funkčních skupin. Rozdělení komunikací dle funkční skupiny znamená:

B – sběrné, s funkcí dopravně-obslužnou

C – obslužné, s funkcí obslužnou

Funkční skupina B má charakteristické použití jako sběrná komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace. V obci se nacházejí na hranici nižších urbanistických útvarů nebo mezi nimi a mají dopravní význam či částečné omezení přímé obsluhy území.

Funkční skupina C má charakteristické použití jako obslužná komunikace ve stávající i nové zástavbě. Mohou jimi být průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy. V obci se nacházejí mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón. Tyto komunikace umožňují přímou obsluhu všech staveb.

## 5. Veřejná osobní doprava

Kapitola charakterizuje jednotlivé druhy veřejné osobní dopravy z hlediska jejich infrastruktury a organizace dopravy. Celková síť veřejné osobní dopravy včetně zastávek linkové osobní dopravy a železniční stanice drážní osobní dopravy na území města Kopřivnice je vyobrazena v grafické příloze č. 4.

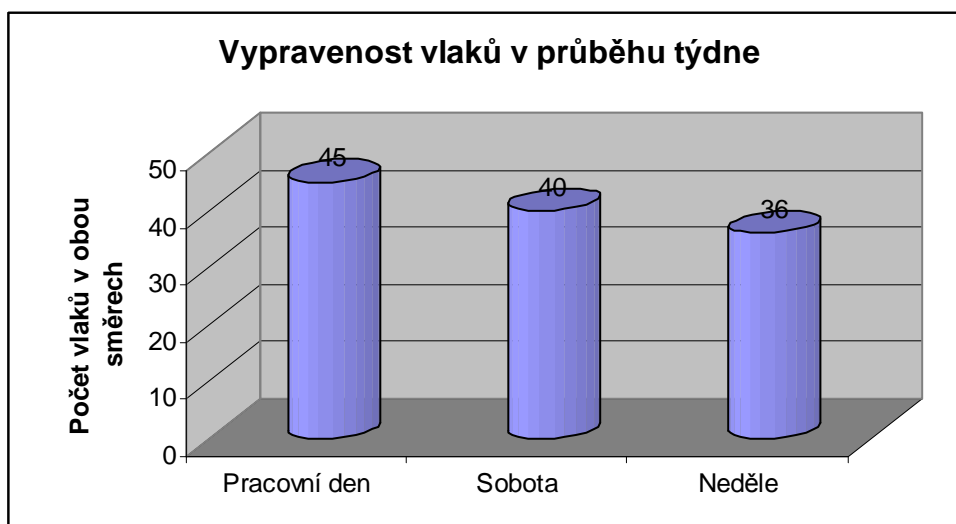
### 5.1. Drážní osobní doprava

Územím města prochází jednokolejná regionální železniční trať číslo 325 Studénka-Veřovice, dopravní obsluhu města zajišťují dvě železniční stanice Kopřivnice, zastávka a Kopřivnice ve vzdálenosti zhruba 1 km od sebe. Železniční stanice Kopřivnice je umístěna v pěší docházkové vzdálenosti od centra města a rozhodující výrobní společnosti Tatra Kopřivnice a.s. (západní vstup), v obou případech zhruba ve vzdálenosti do 600m.

Na regionální železniční trati jsou provozovány výhradně osobní vlaky, osobní drážní dopravu zajišťuje v pracovní dny celkem 23 vlaků ve směru Štramberk a 22 vlaků ve směru Příbor.

V sobotu je provozováno 21 vlaků ve směru Štramberk a 19 vlaků v opačném směru, v neděli pak 19 vlaků ve směru Štramberk a 17 vlaků ve směru Příbor.

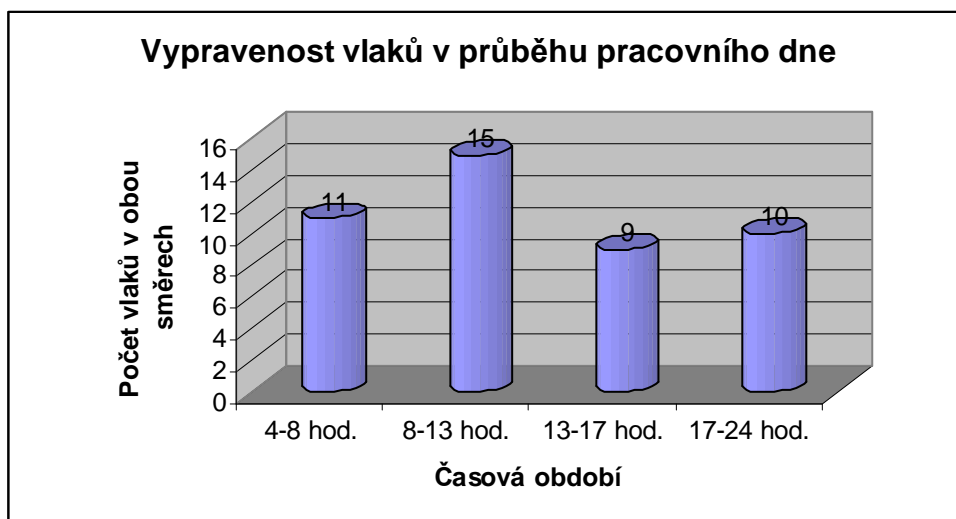
V uvedených počtech jsou zahrnuty osobní vlaky, které na území města Kopřivnice zastavují. Následující graf znázorňuje nabídku vlaků v jednotlivých dnech týdne za oba směry dohromady.



Graf 5.1. – Vypravenost osobních vlaků v průběhu běžného týdne

Osobní drážní dopravu na uvedené trati zajišťují vlaky přibližně v intervalu jedné hodiny, v ranním špičkovém období běžného pracovního dne (do 8 hod.) je vypraveno celkem 11 vlaků v obou směrech dohromady.

V rámci regionální dopravy nabízí drážní osobní doprava přímé spojení města Kopřivnice s městy a obcemi – Studénka, Sedlnice, Skotnice, Příbor, Štramberk, Ženkla a Veřovice. Nabídka vlaků v průběhu běžného pracovního dne je znázorněna na následujícím grafu.



Graf 5.2. – Vypravenost osobních vlaků v průběhu běžného pracovního dne

## 5.2. Linková osobní doprava

Linková osobní doprava představuje soubor 27 příměstských, regionálních a meziměstských autobusových linek zabezpečujících především dopravní spojení měst a obcí na území okresu Nový Jičín s vazbou na město Kopřivnice a Nový Jičín. Autobusovou linku 860303 provozuje dopravce ČSAD Frýdek-Místek a.s., ostatní autobusové linky zajišťuje dopravce Veolia Transport Morava a.s.

### Přehled autobusových linek linkové osobní dopravy:

|        |  |
|--------|--|
| 860303 | Frýdek-Místek-Příbor-Kopřivnice                        |
| 880607 | Nový Jičín-Ženklava-Kopřivnice                         |
| 880608 | Nový Jičín-Rybí-Štramberk-Kopřivnice                   |
| 880609 | Nový Jičín-Příbor-Kopřivnice                           |
| 880631 | Kopřivnice-Mořkov-Nový Jičín, Straník                  |
| 880632 | Kopřivnice-Valašské Meziříčí-Zubří                     |
| 880633 | Kopřivnice-Veřovice-Frenštát pod Radhoštěm             |
| 880634 | Kopřivnice-Lichnov-Frenštát pod Radhoštěm              |
| 880635 | Kopřivnice-Frenštát pod Radhoštěm-Rožnov pod Radhoštěm |
| 880636 | Kopřivnice-Kunčice pod Ondřejníkem                     |
| 880637 | Kopřivnice-Kozlovice-Lhotka                            |
| 880638 | Kopřivnice-Kopřivnice, Lubina-Příbor, Hájov            |
| 880639 | Kopřivnice-Hukvaldy, Horní Sklenov                     |
| 880640 | Kopřivnice-Příbor-Trnávka-Petřvald, Petřvaldík         |
| 880641 | Kopřivnice-Příbor-Mošnov-Ostrava                       |
| 880642 | Kopřivnice-Příbor-Studénka                             |
| 880643 | Kopřivnice-Bartošovice                                 |
| 880644 | Kopřivnice-Štramberk, Libotín                          |
| 880646 | Kopřivnice-Štramberk-Rybí-Nový Jičín                   |
| 880649 | Bílovec-Studénka-Příbor-Kopřivnice                     |
| 880653 | Frenštát pod Radhoštěm-Tichá-Kopřivnice                |
| 880655 | Kopřivnice-Frenštát pod Radhoštěm-Trojanovice          |
| 880657 | Bordovice-Kopřivnice-Rychaltice-Paskov                 |
| 880662 | Kopřivnice-Příbor-Frýdek-Místek                        |
| 880663 | Kopřivnice-Lichnov-Veřovice-Nový Jičín                 |
| 880664 | Frenštát pod Radhoštěm-Kopřivnice-Příbor-Ostrava       |
| 910372 | Ostrava-Fryčovice-Příbor-Kopřivnice.                   |

Vlastní dopravní obsluha území města včetně městských částí Lubina, Mniší a Vlčovice je zabezpečena prostřednictvím 29 autobusových zastávek. Na území městské části Kopřivnice včetně území průmyslové zóny (patří do území Lubiny) je situováno 18 autobusových zastávek. Dominantní postavení z pohledu počtu linek zde zaujímá zastávka Kopřivnice, autobusové nádraží (AN), kde zastavují všechny výše uvedené autobusové linky. Rovněž nejvíce obsluhovanou zastávkou je Kopřivnice, AN, kde v běžném pracovním dni zastavuje celkem 351 spojů, druhou nejvýznamnější je zastávka Kopřivnice, žst., kde v běžném pracovním dni zastavuje celkem 281 autobusových spojů. V úhrnu na všech zastávkách na území města Kopřivnice zastavuje celkem 2050 autobusových spojů za 24 hod. v běžném pracovním dni (nejedná se o faktický počet spojů dle jízdního řádu, spoj zastavující např. na 3 zastávkách na území města je v tomto součtu zahrnut 3x).

Přehled zastávek linkové autobusové dopravy:

a) území městské části Kopřivnice

Kopřivnice, Alšova  
Kopřivnice, autobusové nádraží  
Kopřivnice, Bang&Olufsen  
Kopřivnice, Cirex  
Kopřivnice, Čs. armády  
Kopřivnice, Dělnická  
Kopřivnice, Dura  
Kopřivnice, Erich Jaeger  
Kopřivnice, Francouzská  
Kopřivnice, Husova  
Kopřivnice, Kaufland  
Kopřivnice, kolonie  
Kopřivnice, náměstí  
Kopřivnice, rest. Pod Kaštany  
Kopřivnice, Tatra SOU  
Kopřivnice, Tatra vrátnice 2  
Kopřivnice, Uhelné sklady  
Kopřivnice, železniční stanice,

b) území městské části Lubina

Kopřivnice, Lubina, kulturní dům  
Kopřivnice, Lubina, Na Holotě

Kopřivnice, Lubina, požární zbrojnice

Kopřivnice, Lubina, rozcestí

Kopřivnice, Lubina, točna

c) území městské části Mniší

Kopřivnice, Mniší, střed

d) území městské části Vlčovice

Kopřivnice, Vlčovice, rozcestí

Kopřivnice, Vlčovice, rozcestí Mniší

Kopřivnice, Vlčovice, u kostela

Kopřivnice, Vlčovice, u mostu

Kopřivnice, Vlčovice, Zábřežky.

Základní trasy linkové osobní dopravy na území města Kopřivnice jsou vedeny po těchto komunikacích:

- ulice Štefánikova se zastávkami Kopřivnice, Kaufland a Kopřivnice, žst.,
- ulice Čs. armády (silnice II/480) se zastávkou Kopřivnice, Čs. armády,
- ulice Obránců míru (silnice II/482) se zastávkou Kopřivnice, kolonie,
- ulice Štramberská se zastávkami Kopřivnice, náměstí, Kopřivnice, rest. Pod Kaštany a Kopřivnice, Uhelné sklady,
- komunikace v průmyslové zóně se zastávkami Kopřivnice, Bang&Olufsen, Kopřivnice, Cirex, Kopřivnice, Dura a Kopřivnice, Erich Jaeger.

Funkci městské hromadné dopravy na území města Kopřivnice plní linková osobní doprava. Prostřednictvím 29 autobusových zastávek, z nichž 18 je situováno na území městských částí Kopřivnice, je zajištěna dostatečná obsluha území a základní přepravní vazby mezi obytnými oblastmi jako zdroji cest s významnými cíli jako průmysl a obchod, školství a zdravotnictví, administrativa a kultura.

V daleko menší kvalitě je zajištěna dopravní obsluha místní části Lubina, oblasti Větrkovice, kde podle ČSÚ bydlelo v roce 2000 571 obyvatel. Do této místní části je vedena linka 880638, která svým charakterem je linkou městské hromadné dopravy s nabídkou 17 spojů v běžném pracovním dni v obou směrech dohromady. Ve víkendových dnech není autobusová linka

provozována. Např. do další místní části Mniší se 661 obyvateli je vedeno celkem 5 autobusových linek s celkovou nabídkou 28 spojů v běžném pracovním dni a 13 spojů ve víkendových dnech dohromady pro oba směry.

### 5.3. Rozsah sítě a dostupnost VLD

Rozsah obsluhy území Kopřivnice linkovou autobusovou dopravou byl odvozen ze zpracované grafické přílohy č. 4, která dokládá izochrony docházky k zastávkám VLD. Izochrony dostupnosti byly zvoleny pro reálnou docházku běžnou chůzí do 7,5 minut (400m) a do 12 minut (600m) přičemž se jedná o doporučené hodnoty pro posouzení kvality obsluhy území. Kvalitu dostupnosti do 7,5 minut doporučujeme sledovat v obytných oblastech s hustou bytovou zástavbou a v centrální části města, kvalitu dostupnosti do 12 minut běžné chůze považujeme za dostatečnou v okrajových oblastech města s rozptýlenou rodinnou zástavbou.

Pokud bychom vycházeli z docházkové vzdálenosti do 400m k autobusovým zastávkám na území městské části Kopřivnice, jedná se přibližně o 7,5 minuty běžné chůze, pak je linkovou osobní dopravou obslouženo celkem přibližně 4,5km<sup>2</sup> území. Rozloha zastavěného území městské části Kopřivnice včetně průmyslové zóny je zhruba 5,2km<sup>2</sup>, znamená to, že linkovou osobní dopravou je obslouženo cca 86% zkoumaného území.

Z hlediska posouzení kvality a významu jednotlivých zastávek na dopravní obsluze území, byly vyřazeny, z hodnocení dostupnosti území, zastávky Alšova, Dělnická, Francouzská, Husova, Tatra SOU, které neplní dostatečně kvalitně obsluhu území (počet spojů během pracovního dne je 2-7 obousměrně)

Při volbě obsluhy města do 7,5 minut se nacházejí lokality, kdy docházka k zastávkám VLD je vyšší než doporučené hodnoty.

Jedná se o následující lokality:

- ulice Husova, Jiráskova, Tyršova, Palackého, Pod Stadionem, Havlíčkova
- část ulice Sportovní, Květinová, Pod Bílou Horou, Sluneční
- část ulice Obránců míru, Česká
- část ulice Osvoboditelů, 17. listopadu, ul. Severní, Příborská
- ul. Na Luhách, ul. Dělnická, ul. Mírová, ul. 1. května

Tyto lokality by měly být předmětem dalšího posouzení. Ostatní území je zcela pokryto docházkovou vzdáleností do 7,5 minuty a do 12 minut.

#### 5.4. Hodnocení kvality obsluhy z pohledu spojů VLD

Obsahem této části je informativní vyhodnocení kvality obsluhy jednotlivých lokalit města (ZSJ) z pohledu rozsahu nabídky spojů s cílem odstranit případné disproporce v úrovni nabídky. Výchozím podkladem jsou zjištěné objemy cest v obou směrech za 24 hodin bez pěší v jednotlivých ZSJ získané z anketního dopravního průzkumu domácností. Tyto objemy byly promítnuty na počet spojů linek PAD, které obsluhují danou oblast prostřednictvím zastávek, které jsou uvnitř nebo na okraji území v období 0-24 hod.

Upozorňujeme, že se jedná o orientační propočty, které pouze poukazují na významnější odchylky od průměrných hodnot což může signalizovat potřebnost zvýšení kvality nabídky v četnosti spojů v dané oblasti. Srovnání je doloženo v následující tabulce.

| Název ZSJ               | Počet cest celkem<br>(bez pěší) za pracovní den | Počet spojů/<br>pracovní den | Cesty na spoj |
|-------------------------|---|------------------------------|---------------|
| 1 - Kopřivnice střed    | 1507  | 281                          | 5,4           |
| 2 - Pod Bílou horou I   | 456   | 83                           | 5,5           |
| 3 - Bílá hora           | 39  | 0                            | 0,0           |
| 4 - Kopřivnice sever    | 616   | 351                          | 1,8           |
| 5 - Tatra               | 853   | 73                           | 11,7          |
| 9 - Kopřivnice - jih I  | 854   | 72                           | 11,9          |
| 10 - Luhy               | 72  | 0                            | 0,0           |
| 11 - Kamenárka          | 188   | 0                            | 0,0           |
| 12 - Pod Bílou horou II | 119   | 83                           | 1,4           |
| 13 - Kopřivnice jih II  | 88  | 72                           | 1,2           |
| 14 - Drnholec           | 134   | 101                          | 1,3           |
| 15 - Sýkorec            | 307   | 165                          | 1,9           |
| 16 - Větkovice          | 291   | 17                           | 17,1          |
| 17 - Mniší              | 315   | 29                           | 10,9          |
| 18 - Vlčovice           | 256   | 78                           | 3,3           |
| 19 - Průmyslový park    | 1770  | 73                           | 24,2          |
| 20 - Obchodní zóna      | 214   | 281                          | 0,8           |
| Suma                    | 8079  | 1759                         | 4,6           |

Tab. 5.1. – Srovnání počtu cest na spoj linek VLD

Hodnoty kolem nebo více než dvojnásobek průměrného ukazatele signalizují v předmětných lokalitách významně nízkou úroveň nabídky spojů ve vztahu ke zjištěným objemům cest. Tyto případy budou předmětem dalšího posuzování a hledání řešení:

- ZSJ Průmyslový park
- ZSJ Větkovice
- ZSJ Tatra
- ZSJ Kopřivnice Jih I
- ZSJ Mniší

Rovněž se objevují oblasti, které vykazují absenci jakékoliv nabídky spojů (ZSJ Bílá hora, Kamenárka, Luhy). Ukazatel, který je výrazně nižší než průměr signalizuje vyšší nabídku nad poptávkou.

## 6. Statická doprava

Dostupnost statické dopravy tvoří nedílnou součást dopravní obsluhy jednotlivých území. V současné době lze pozorovat ve vybraných lokalitách nedostatek odstavných kapacit na terénu. Nedostatek odstavných kapacit se projevuje základními znaky snížení šíře průjezdního profilu mnohde až na 4 m. Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/200 Sb. ukládá zachovat v případě obousměrné komunikace odstup alespoň 6 m na obousměrné komunikaci. Dle ČSN 736110 je za nejmenší průjezdný profil obousměrné dvoupruhové komunikace považována šířka minimálně 4,5 m v případě vyloučení nákladní dopravy. Tyto komunikace, se sníženým průjezdným profilem pod 4,5 m, nejsou schopny fungovat jako dvoupruhové obousměrné komunikace, ale pouze jako jednopruhé komunikace s výkonností do 500 voz. za 24 hodin. Snížení výkonnosti není jediným negativním projevem. Neorganizované stání se často realizuje i ve směrových obloucích místních komunikací skupiny C, kde je částečně či úplně znemožněn průjezd vozidlům skupiny N2 tedy vozidlům záchranných sborů či vozidlům pro svoz komunálního odpadu. V případě zastavení vozu technických služeb na vozovce je tato neprůjezdná po dobu v řádu minut. Dalším projevem nedostatečné nabídky odstavných kapacit je stání vozidel na chodnících, kde dochází ke zhoršení komfortu pěších a snížení jejich bezpečnosti vzhledem k nutnosti vstupovat do vozovky. Posledním negativním projevem bývá stání na zeleni (silniční vegetaci), tento stav značně snižuje estetiku prostředí v místech pobytové funkce území. Tímto se rovněž snižuje prostor pro hru dětí v území určeném pro pobytovou funkci, kterým se dává špatný příklad do budoucího života.

Z výsledku průzkumu odstavování vozidel byl zjištěn výsledný deficit v počtu odstavených stání v ZSJ Kopřivnice Sever (226 stání). V ostatních sídelních jednotkách byl zjištěn celkový přebytek. I v těchto lokalitách se ovšem nacházejí komunikace, kde zjištěná nabídka nedokáže uspokojit poptávku po odstavování vozidel. V hodnocení samostatných uličních profilů je nutné přistoupit k okamžitým samostatným řešením vedoucím ke zvýšení počtu stání. Celkově se jedná zejména o ulice Francouzská (97 stání), Kadláčková (63 stání), 17.listopadu (57 stání), I.Šustaly (36 stání), Osvoboditelů (22 stání), Družební (20 stání), Máchova (16 stání), Dvořákova (14 stání), Lidická (13 stání) a Pod Morávií (12 stání). Do výsledných bilancí nebyly započítány počty vozidel odstavených v garážích. Průzkum statické dopravy je doložen v grafické příloze č. 5.

V následujících tabulkách je uveden přehled celkové bilance v ZSJ v členění po ulicích. Lokalita ZSJ Kopřivnice Sever byla z pohledu kompaktnosti území rozdělena osou komunikace ulice Čs. armády na dva urbanistické celky – Kopřivnice Sever A a Kopřivnice Sever B.

| <b>Kopřivnice střed</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| Dukelská                |                           |                       | 120             | 117            | -3                         |
| Husova                  |                           |                       | 25              | 40             | +15                        |
| Kpt. Jaroše             |                           |                       | 27              | 24             | -3                         |
| Kpt. Nálepky            |                           |                       | 101             | 95             | -6                         |
| Sokolovská              |                           |                       | 36              | 36             | 0                          |
| Štefánikova             |                           |                       | 37              | 46             | +9                         |
| Parkoviště Albert       |                           |                       | 88              | 129 (+3BUS)    | +41                        |
| <b>Parkoviště MěÚ</b>   |                           |                       | 3               | <b>69</b>      | <b>+66</b>                 |
| <b>Oblast celkem :</b>  | <b>3690</b>               | <b>1493</b>           | <b>437</b>      | <b>487</b>     | <b>+53</b>                 |

Tab. 6.1. – Bilance parkování ZSJ Kopřivnice střed

| <b>Kopřivnice Jih I</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|-------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| Alšova                  |                           |                       | 99              | 170            | +71                        |
| Dvořáková               |                           |                       | 35              | 21             | -14                        |
| Erbenova                |                           |                       | 46              | 48             | +2                         |
| I.Šustaly               |                           |                       | 228             | 192            | -36                        |
| Máchova                 |                           |                       | 35              | 19             | -16                        |
| Smetanova               |                           |                       | 11              | 13             | +2                         |
| Štramberská             |                           |                       | 126             | 126            | 0                          |
| <b>Oblast celkem :</b>  | <b>3616</b>               | <b>1469</b>           | <b>580</b>      | <b>589</b>     | <b>+9</b>                  |

Tab. 6.2. – Bilance parkování ZSJ Kopřivnice Jih I

| <b>Pod Bílou horou I</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|--------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| Javorová                 |                           |                       | 67              | 68             | +1                         |
| Karla Čapka              |                           |                       | 60              | 60             | 0                          |
| Pod Bílou horou          |                           |                       | 24              | 29             | +5                         |
| Pod Zahradami            |                           |                       | 99              | 97             | -2                         |
| Polní                    |                           |                       | 83              | 75             | -8                         |
| Sluneční                 |                           |                       | 7               | 12             | +5                         |
| Zdeňka Buriana           |                           |                       | 44              | 44             | 0                          |
| <b>Oblast celkem :</b>   | <b>947</b>                | <b>2262</b>           | <b>384</b>      | <b>385</b>     | <b>+1</b>                  |

Tab. 6.3. – Bilance parkování ZSJ Pod Bílou horou I

| <b>Pod Bílou horou II</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| Karla Čapka               |                           |                       | 41              | 43             | +2                         |
| Ke Koryčce                |                           |                       | 72              | 74             | +2                         |
| Obránců Míru              |                           |                       | 130             | 126            | -4                         |
| Pionýrská                 |                           |                       | 32              | 38             | +6                         |
| Pod Bílou horou           |                           |                       | 35              | 37             | +2                         |
| Sadová                    |                           |                       | 35              | 41             | +6                         |
| Sportovní                 |                           |                       | 12              | 15             | +3                         |
| Školní                    |                           |                       | 52              | 55             | +3                         |
| <b>Oblast celkem :</b>    | <b>2380</b>               | <b>917</b>            | <b>409</b>      | <b>429</b>     | <b>+20</b>                 |

Tab. 6.4.. – Bilance parkování ZSJ Pod Bílou horou II

| <b>Kopřivnice Sever A</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| 17.listopadu              |                           |                       | 201             | 144            | -57                        |
| Česká                     |                           |                       | 64              | 59             | -5                         |
| Čs. Armády                |                           |                       | 4               | 9              | +5                         |
| Družební                  |                           |                       | 120             | 100            | -20                        |
| Francouzská               |                           |                       | 362             | 265            | -97                        |
| Kadláčkova                |                           |                       | 185             | 122            | -63                        |
| Obránců Míru              |                           |                       | 56              | 58             | +2                         |
| Osvoboditelů              |                           |                       | 163             | 141            | -22                        |
| Příčná                    |                           |                       | 25              | 28             | +3                         |
| <b>Oblast celkem :</b>    | <b>5085</b>               | <b>1672</b>           | <b>1180</b>     | <b>926</b>     | <b>-254</b>                |

Tab. 6.5. – Bilance parkování ZSJ Kopřivnice Sever A

| <b>Kopřivnice Sever B</b> | <b>Počet<br/>obyvatel</b> | <b>Počet<br/>bytů</b> | <b>Poptávka</b> | <b>Nabídka</b> | <b>Bilance<br/>vozidel</b> |
|---------------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|----------------|----------------------------|
| Čs. Armády                |                           |                       | 16              | 32             | +16                        |
| Krátká                    |                           |                       | 32              | 46             | +14                        |
| Lidická                   |                           |                       | 53              | 40             | -13                        |
| Obránců Míru              |                           |                       | 27              | 22             | -5                         |
| Pod Moravíí               |                           |                       | 207             | 195            | -12                        |
| Štefánikova               |                           |                       | 21              | 60             | +39                        |
| Parkoviště Tesco          |                           |                       | 10              | 202            | +192                       |
| Parkoviště Kaufland       |                           |                       | 2               | 229            | +227                       |
| Parkoviště Lídl           |                           |                       | 9               | 102            | +93                        |
| <b>Oblast celkem :</b>    | <b>2295</b>               | <b>752</b>            | <b>367</b>      | <b>395</b>     | <b>+39</b>                 |

Tab. 6.6. – Bilance parkování ZSJ Kopřivnice Sever B

Statická doprava v obytných souborech hromadného bydlení je ve stávajícím stavu stabilní, mimo lokalitu ZSJ Kopřivnice Sever A. Výhledové bilance při posuzování odstavných kapacit z hlediska ČSN lze shrnout jako výhledově zcela nevyhovující u všech lokalit. Z hlediska ČSN je nutné v současné době vybudovat 1 odstavné stání na bytovou jednotku o více jak 1 obytné

místnosti a celkové ploše do 100 m<sup>2</sup>. Tento výhledový stav je ve všech funkčních souborech daleko vzdálen od skutečnosti. Ve výhledových obdobích je proto vhodné v první řadě doplňovat nabídku odstavných míst dle prognózy vývoje dopravy.

Na území města Kopřivnice se s výjimkou vyznačených míst svislou dopravní značkou pro rezidentní resp. abonentních stání ve formě „reserve“ (např. u městského úřadu, finančního úřadu, Tatrovanky aj.) neuplatňuje regulace statické dopravy. Odstavování vozidel nákladní dopravy v rámci města je umožněno v lokalitě areálu s příjezdovou komunikací z ulice Dělnická. Z pohledu využití nabízené kapacity odstavné plochy pro nákladní dopravu se tato plocha jeví jako dostačující. Na území města Kopřivnice je organizačním opatřením zakázáno stání vozidel nad 3,5 t mimo vyznačená parkoviště.

## 7. Cyklistická doprava a pěší doprava

Provoz chodců (pěší doprava) je integrovanou součástí dopravního a územního plánování v obcích a musí být vždy zvažován společně s požadavky ostatních účastníků provozu – cyklistů, veřejné osobní dopravy, motorových vozidel, ale též v rámci výtvarných aspektů obecního prostoru. Míru kvality pohybů chodců vyjadřují možnosti volby rychlosti pohybu, předcházení dalších chodců, manévry bez konfliktů mezi chodci, možnosti změny rychlosti a způsobu chůze. Jsou to ukazatelé podobné pro pohyb proudu vozidel.

Komunikace pro chodce mají zajistit následující podmínky :

- vysokou bezpečnost provozu
- minimalizaci subjektivního pocitu ohrožení
- spojení cílů bez oklik
- bezbariérový, plynulý pohyb
- dostatečnou svobodu pohybu (míjení, přecházení, změnu rychlosti)
- co nejmenší rušení jinými účastníky silničního provozu
- dobrou přehlednost, pochopitelnost a orientaci
- příjemnou chůzi prostředím s hodnotným výtvarným zpracováním
- ochranu před nepřízní počasí, je-li to možné

Cyklistická doprava přispívá ke zlepšení životního prostředí i k upevnění zdraví obyvatel a je přínosnou alternativou dopravy automobilové. Proto má být v návrzích dopravní soustavy obcí a v návrzích uspořádání místních komunikací její rozvoj podporován.

Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potencionálních zdrojů a cílů, včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní. V obytných částech obcí se doporučuje zřizovat cyklistické stezky pro děti.

### Komunikace pro pěší

V rámci hodnocení dopravní infrastruktury pro pěší provoz byly vytipovány nejvýznamnější potenciální cíle pěších. Vybrána byla školská, veřejná, zdravotnická, sportovní a rekreační zařízení, obchodní centra, autobusové a železniční zastávky popř. sídla ostatních institucí. Na těchto trasách byly hodnoceny přechody pro chodce, zda vyhovují zejména svou délkou dle ČSN 73 6110.

Za účelem zjištění zatížení přechodů pro chodce a z titulu využívání těchto přechodů z hlediska hlavních pěších tahů byl proveden průzkum pěších na přechodech pro pěší ve sledovaných pěších tras. Nejvíce zatížené byly hodnoceny přechody na ulici Záhumenní (u Technického muzea) – 699 chodců/hodinu, na ulici Školní (u ul. Karla Čapka) – 500 chodců/hodinu a na ulici Kpt. Jaroše (u křižovatky Kpt. Jaroše – Štefánikova) – 442 chodců/hodinu.

Pro zvýšení bezpečnosti chodců, spočívající ve snížení počtu kolizních bodů, bylo provedeno normativní posouzení parametrů stávajících přechodů pro chodce. Jako nevyhovující, z hlediska délek přechodů, bylo vyhodnoceno celkem 24 přechodů pro chodce. Největší výskyt takovýchto dopravně závadných míst je na MK ulici Štramberská, Štefánikova a dále pak na ulici Obr. míru (sil. II/482), silnici II/480 (Záhumenní, Čs. armády) a MK ulici Husova, kde přechody dosahují délky přes 10 m. Jednotlivé hodnocené přechody pro chodce, jejichž stavební uspořádání nevyhovuje ČSN jsou označeny v grafické příloze č. 6 resp. 25. Při hodnocení přechodů pro chodce byly spatřovány nedostatky v provedení přístupových komunikací dle vyhlášky 369/2001 o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. Jelikož se jedná o stávající přechody, které byly zřízeny v době před účinností této vyhlášky není možné hodnotit jejich provedení dle jejího znění. V případě rekonstrukce však bude nutné uplatnit požadavek na jejich provedení.

Stávající síť chodníků podél hlavních komunikací hodnotíme jako dostačující. Rovněž je možné hodnotit kvalitu povrchů jako vyhovující, podléhající běžné rekonstrukci. Z hlediska bezpečnosti spatřujeme jako největší riziko na místech nejvyššího výskytu pěších a dále občanů se

sníženou schopností pohybu a orientace a kočárků. Jedná se zejména o prostor autobusových zastávek na ulici Štefánikova a přednádražního prostoru na ulici Hanse Ledwinky.

### Cyklistická doprava

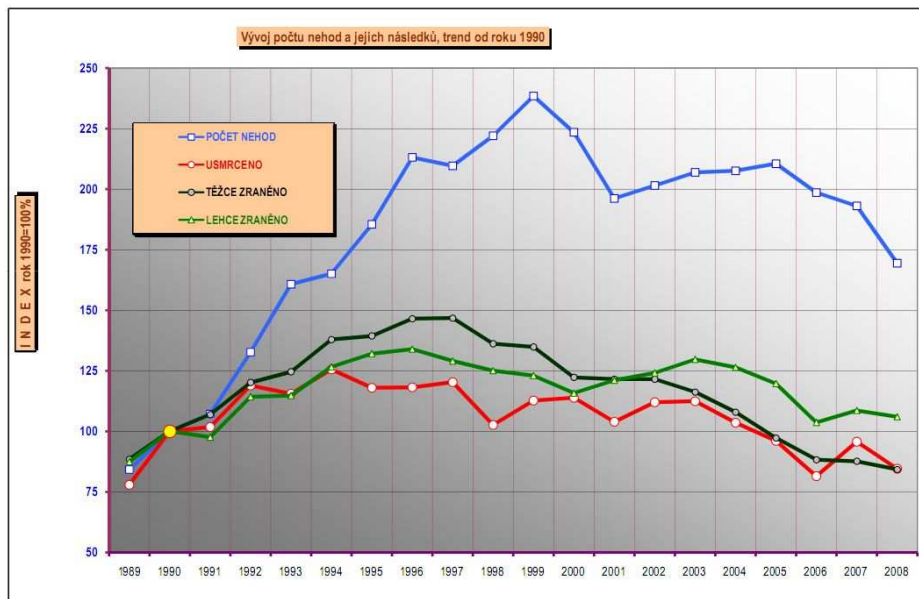
Hodnocení současného stavu cyklistické dopravy na území města Kopřivnice odhaluje uspokojivý stav nabízeného spojení, které v současné době především uspokojuje potřeby občanů po rekreačním využití než po denní dojížděce do zaměstnání. Cyklistické stezky v rámci území města jsou vedeny jako společné stezky pro pěší a cyklisty. Na území města jsou vedeny značené regionální cyklotrasy č. 502 a 6002. Vedení cyklotras a cyklostezek je znázorněno v grafické příloze č. 6.

V rámci dopravních průzkumů (sčítání dopravy) byly zaznamenávány intenzity cyklistů na zkoumané základní komunikační síti města. Tyto intenzity představují především počty cyklistů jedoucích do zaměstnání. Jako nejvíce zatížené byly sledovány komunikace Záhumenní, Štefánikova, Obr. míru, Husova, Kpt. Jaroše, Čs. armády, Dělnická a Panská a to v době ranní a odpolední špičkové hodiny.

## **8. Problémové prvky, negativní vlivy dopravy**

### **8.1. Nehodovost**

Sledování trendu vývoje dopravních nehod lze považovat za významný ukazatel hodnocení komunikační sítě zvoleného území z pohledu bezpečnosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích. Společně s hodnocením závažnosti dopravních nehod patří mezi základní kritéria při rozhodování o odstranění bezpečnostních rizik na komunikační síti. Dopravní nehodovost patří mezi nejzávažnější negativní jevy v dopravě, je vážným celospolečenským problémem zejména ve vztahu k ztrátám na životech a zdraví občanů. Zanedbatelné nejsou ani ekonomické ztráty na majetku. Česká republika se v roce 2001, společně s ostatními členskými státy EU, přihlásila k odkazu dokumentu Bílá kniha, s cílem snížení počtu smrtelných nehod v roce 2010 na polovinu hodnot roku 2001.



Graf 8.1. - Trend vývoje dopravních nehod a následků 1990 - 2008

Na území města Kopřivnice můžeme pozorovat, ve sledovaném období tj. mezi léty 2004 – 2008, obdobný vývoj počtu dopravních nehod a jejich následků trendu celorepublikového. V následující tabulce je pro meziroční srovnání dopravních nehod uvedeno „Číslo závažnosti nehodovosti“ (ČZN), které určuje míru závažnosti srovnáním jednotlivých druhů následků na zdraví a životě účastníků dopravních nehod. Jednotlivým následkům je přiřazen koeficient dle míry závažnosti. Jedná se o následující vzorec :

$$\check{C}ZN = 5.L + 70.T + 130.U$$

- L – počet lehkých zranění
- T – počet těžkých zranění
- U – počet úmrtí

| ROK  | POČET | NÁSLEDKY NA ŽIVOTĚ |       |       | ČZN  |
|------|-------|--------------------|-------|-------|------|
|      |       | LEHKÉ              | TĚŽKÉ | ÚMRTÍ |      |
| 2004 | 233   | 0                  | 0     | 0     | -    |
| 2005 | 281   | 31                 | 14    | 3     | 1525 |
| 2006 | 245   | 27                 | 2     | 3     | 665  |
| 2007 | 255   | 14                 | 7     | 1     | 690  |
| 2008 | 206   | 22                 | 3     | 1     | 450  |

Tab. 8.1. – Počet, následky a číslo závažnosti nehod na území města Kopřivnice

Dle dostupných informací získaných od Policie ČR a za využití dat serveru [www.jdvm.cz/pcr](http://www.jdvm.cz/pcr) bylo možné blíže vyhodnotit dopravní nehody na území města Kopřivnice za období let 2007 a 2008. Dle kategorizace nehod z pohledu následků na životě je rozhodující zabývat se dopravními nehodami s těžkými následky a s usmrcením. Dále je nutné zabývat se dopravními nehodami, při kterých došlo ke střetu vozidla s chodci jakožto nejzranitelnějšími účastníky provozu

na pozemních komunikacích. Tyto nehody představují zvýšené bezpečnostní riziko.

V roce 2007 se jednalo o nehody :

- II/480 Čs. armády u OK (1 úmrtí) – nezvládnutí vozidla
- MK Štramberská u ulice Pabla Nerudy (2 těžká zranění) – alkohol (motocykl)
- I/58 (1 těžké a 1 lehké zranění) – smyk motocyklu při předjíždění
- MK Husova u ulice Pod Stadionem (1 těžké a 1 lehké zranění) – alkohol
- MK Školní u ulice Na Drahách (1 těžké zranění) – zaviněno chodcem
- II/482 Obr. míru u ulice Příčná (2 lehké zranění) – srážka s chodcem, agresivní, bezohledná jízda
- MK Štefánikova u MěÚ (1 lehké zranění) – srážka s chodcem, nevěnování se řízení
- MK Kadláčková (1 lehké zranění) – srážka s chodcem, nesprávné otáčení

V roce 2008 se jednalo o nehody :

- II/482 v extravilánu (1 úmrtí a 1 lehké zranění) – vjetí do protisměru
- I/58 u výjezdu z areálu Tatry (1 těžké a 2 lehké zranění) – vjetí do protisměru
- I/58 na přechodu pro chodce (1 těžké zranění) – srážka s chodcem, překročení nejvyšší povolené rychlosti
- II/482 Obr. míru na přechodu pro chodce (1 těžké zranění) – srážka s chodcem, překročení nejvyšší povolené rychlosti
- II/486 Mniší (1 lehké zranění) – srážka s chodcem, vjetí do protisměru
- MK Štefánikova na přechodu pro chodce u supermarketu Kaufland (1 lehké zranění) – srážka s chodci
- MK Alšova (bez zranění) – srážka s chodcem, nevěnování se řízení
- MK Husova na přechodu pro chodce (bez zranění) – srážka s chodcem

## 8.2. Problémové prvky dopravy

Zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu dopravy města patří mezi základní priority naplňování koncepčního pojetí dopravní studie a to především z důvodu využívání základní komunikační sítě nejen individuální automobilovou dopravou, ale také městskou i příměstskou autobusovou dopravou a rovněž i cyklistickou dopravou. Posouzením jednotlivých úseků základní komunikační sítě byla určena nejvíce problémová místa sítě dle normativních zásad a funkčního řešení. Takováto problémová místa jsou označena jako dopravní závady. Tato kapitola se tedy

zaměřuje na hodnocení dopravy z pohledu bezpečnostního a kapacitního (posouzení funkční úrovně infrastruktury).

Výkonnostní analýza důležitých křižovatek města Kopřivnice zahrnuje tyto křižovatky:

- Silnice I/58 x silnice II/480
- Husova x Štefánikova x Štramberská
- Záhumenní x Obránců míru x Čs. armády
- Záhumenní x Kpt. Jaroše

Výkonnostní posouzení bylo provedeno pro stávající stav dopravy r. 2008. Výkonnostní posouzení průsečných a stykových neřízených křižovatek je provedeno dle HCM kapitola 5. Metoda dle HCM je na bázi nutných mezer v dopravním proudu pro podřazené pohyby na stykových neřízených křižovatkách. Výkonnostní posouzení okružní křižovatky bylo provedeno dle TP 135. Tato metoda výkonnostního výpočtu je užívána pro okružní křižovatky  $D < 50$  m s jednopruhovým jízdním pásem a jednopruhovými vjezdy. Výpočtový vzorec je :

$$L_e = 1500 - 8/9 (Q_k + \alpha Q_a).$$

#### Křižovatka silnice I/58 x silnice II/480

Jedná se průsečnou křižovatkou s dovolenými všemi pohyby. Pohyb I/58 od Příboru se realizuje po spojovací větvi. Hlavní komunikací je průtah silnice I/58. Řazení v křižovatce je provedeno samostatnými pruhy pro levá odbočení na všech ramenech vyjma ramene od Větkovic, kde je provedeno řazení sdruženým pruhem. Špičková hodina, výkonnostní rezervy ve stávajícím stavu r. 2008 a funkční úroveň kvality dopravy pro jednotlivé posuzované pohyby jsou doloženy v následující tabulce. Výkonnost byla stanovena dle HCM, výpočet pro neřízené křižovatky. Nejvyšší dovolená rychlost na hlavní je uvažována 50 km/hod.

I/58 x II/480

14.00 - 15:00

5.11.2008

| Pohyb           | Dopravní zatížení [voz] | Konfliktní intenzita [voz] | Kritická mezera [s] | Možná výkonnost [jvoz/h] | Skutečná výkonnost [jvoz/h] | Rezerva [jvoz.] | Funkční úroveň | Průměrné zdržení [s] |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| V <sub>1</sub>  | 14                      | 253                        | 5,0                 | 933                      | 933                         | 918             | A              | 10                   |
| V <sub>4</sub>  | 184                     | 109                        | 5,0                 | 1068                     | 1068                        | 868             | A              | 10                   |
| V <sub>7</sub>  | 303                     | 633                        | 6,0                 | 459                      | 360                         | 39              | E              | >1min                |
| V <sub>8</sub>  | 141                     | 560                        | 5,5                 | 582                      | 493                         | 350             | B              | 20                   |
| V <sub>9</sub>  | 135                     | 109                        | 5,0                 | 1068                     | 1068                        | 923             | A              | 10                   |
| V <sub>10</sub> | 13                      | 825                        | 6,0                 | 353                      | 217                         | 203             | C              | 30                   |
| V <sub>11</sub> | 57                      | 549                        | 5,5                 | 590                      | 500                         | 442             | A              | 10                   |
| V <sub>12</sub> | 16                      | 242                        | 5,0                 | 944                      | 944                         | 928             | A              | 10                   |
| SHA2 R+P        | 276                     |                            |                     |                          | 676                         | 388             | B              | 20                   |
| SHB2 R+P        | 73                      |                            |                     |                          | 557                         | 483             | A              | 10                   |

Tab. 8.2. - Výkonnostní posouzení dle HCM, stávající stav, špičková hodina

- Pozn. V1 - Levé odbočení z hlavní od Příboru  
 V4 - Levé odbočení z hlavní od Frenštátu p. R.  
 V7 - Levé odbočení z vedlejší z Kopřivnice  
 V8 - Rovně z vedlejší z Kopřivnice  
 V9 - Pravé odbočení z vedlejší z Kopřivnice  
 V10 - Levé odbočení z vedlejší od Větrkovic  
 V11 - Rovně z vedlejší od Větrkovic  
 V12 - Pravé odbočení z vedlejší od Větrkovic  
 SHA2 - Sdružený pruh z vedlejší z Kopřivnice  
 SHB2 - Sdružený pruh z vedlejší od Větrkovic

### Křižovatka Husova x Štefánikova x Štramberská

Jedná se o průsečnou křižovatku s dovolenými všemi pohyby. Pohyby od ul. Štefánikova a z ul. Husova na ulici Štramberskou se realizují po spojovacích větvích. Hlavní komunikací je průtah silnice ulice Štramberská a Štefánikova. Řazení v křižovatce je provedeno sdruženými pruhy pro pohyby na všech ramenech vyjma pohybů realizovaných na spojovacích větvích. Špičková hodina, výkonnostní rezervy ve stávajícím stavu r. 2008 a funkční úroveň kvality dopravy pro jednotlivé posuzované pohyby jsou doloženy v následující tabulce. Výkonnost byla stanovena dle HCM, výpočet pro neřízené křižovatky. Nejvyšší dovolená rychlost na hlavní je uvažována 50 km/hod.

Husova x Štefánikova x Štramberská

14:15 - 15:15

5.11.2008

| Pohyb           | Dopravní zatížení [voz] | Konfliktní intenzita [voz] | Kritická mezera [s] | Možná výkonnost [jvoz/h] | Skutečná výkonnost [jvoz/h] | Rezerva [jvoz.] | Funkční úroveň | Průměrné zdržení [s] |
|-----------------|-------------------------|----------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| V <sub>1</sub>  | 69                      | 155                        | 5,0                 | 1025                     | 1025                        | 950             | A              | 10                   |
| V <sub>4</sub>  | 50                      | 159                        | 5,0                 | 1021                     | 1021                        | 962             | A              | 10                   |
| V <sub>7</sub>  | 73                      | 585                        | 6,0                 | 490                      | 385                         | 312             | B              | 20                   |
| V <sub>8</sub>  | 148                     | 415                        | 5,5                 | 689                      | 630                         | 479             | A              | 10                   |
| V <sub>9</sub>  | 42                      | 141                        | 5,0                 | 1038                     | 1038                        | 995             | A              | 10                   |
| V <sub>10</sub> | 56                      | 623                        | 6,0                 | 465                      | 343                         | 271             | C              | 30                   |
| V <sub>11</sub> | 82                      | 433                        | 5,5                 | 675                      | 617                         | 535             | A              | 10                   |
| V <sub>12</sub> | 88                      | 155                        | 5,0                 | 1025                     | 1025                        | 931             | A              | 10                   |
| SHA3            | 263                     |                            |                     |                          | 567                         | 300             | B              | 20                   |
| SHB3            | 226                     |                            |                     |                          | 571                         | 323             | B              | 20                   |

Tab. 8.3. - Výkonnostní posouzení dle HCM, stávající stav, špičková hodina

- Pozn. V1 - Levé odbočení z hlavní ze Štramberské  
 V4 - Levé odbočení z hlavní ze Štefánikovy  
 V7 - Levé odbočení z vedlejší z Husovy (od Jiráskovy)  
 V8 - Rovně z vedlejší z Husovy (od Jiráskovy)  
 V9 - Pravé odbočení z vedlejší z Husovy (od Jiráskovy)  
 V10 - Levé odbočení z vedlejší z Husovy (od Záhumenní)  
 V11 - Rovně z vedlejší z Husovy (od Záhumenní)  
 V12 - Pravé odbočení z vedlejší z Husovy (od Záhumenní)  
 SHA3 - Sdružený pruh z vedlejší z Husovy (od Jiráskovy)  
 SHB3 - Sdružený pruh z vedlejší z Husovy (od Záhumenní)

Křižovatka Záhumní x Obránců míru x Čs. armády

Jedná se o okružní křižovatku s průměrem do 50 m v jednoruhovém uspořádání na vjezdových větvích, výjezdových větvích i na okruhu. Křižovatka neobsahuje spojovací větve pro žádné pohyby. Špičková hodina, výkonnostní rezervy ve stávajícím stavu r. 2008 a funkční úroveň kvality dopravy pro jednotlivé posuzované pohyby jsou doloženy v následující tabulce. Výkonnost byla stanovena dle TP 135, výpočet pro okružní křižovatky do 50 m průměru.

| VJEZD          | pruhů           | INTENZITY [j.v.] |        |       | Posouzení vjezdu |         |                |            |
|----------------|-----------------|------------------|--------|-------|------------------|---------|----------------|------------|
|                | okruh/<br>vjezd | okruh            | výjezd | VJEZD | kapacita         | REZERVA | čekací<br>doba | fronta [m] |
| Záhumní        | 1/1             | 108              | 496    | 691   | 1027             | 336     | 11             | 13         |
| Obr. Míru      | 1/1             | 767              | 32     | 69    | 794              | 725     | 6              | 1          |
| Čsl. Armády    | 1/1             | 360              | 476    | 328   | 819              | 491     | 8              | 4          |
| Odr. Míru (NJ) | 1/1             | 226              | 462    | 378   | 948              | 570     | 6              | 4          |

Tab. 8.4. - Výkonnostní posouzení dle TP135, stávající stav, špičková hodina 14:30 - 15:30, 5. 11. 2008

Křižovatka Záhumní x Kpt. Jaroše

Jedná se stykovou křižovatku bez spojovacích větví s dovolenými všemi pohyby. Hlavní komunikací je vedena ulicí Záhumní. Řazení v křižovatce je provedeno sdruženými pruhy pro pohyby na všech ramenech. Špičková hodina, výkonnostní rezervy ve stávajícím stavu r. 2008 a funkční úroveň kvality dopravy pro jednotlivé posuzované pohyby jsou doloženy v následující tabulce. Výkonnost byla stanovena dle HCM, výpočet pro neřízené křižovatky. Nejvyšší dovolená rychlost na hlavní je uvažována 50 km/hod.

| Záhumní x Kapt. Jaroše |                               | 14:30 – 15:30                    |                           |                                | 5.11.2007                         |                    |                   |                            |
|------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|--------------------|-------------------|----------------------------|
| Pohyb                  | Dopravní<br>zátížení<br>[voz] | Konfliktní<br>intenzita<br>[voz] | Kritická<br>mezera<br>[s] | Možná<br>výkonnost<br>[jvoz/h] | Skutečná<br>výkonnost<br>[jvoz/h] | Rezerva<br>[jvoz.] | Funkční<br>úroveň | Průměrné<br>zdržení<br>[s] |
| V <sub>1</sub>         |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |
| V <sub>4</sub>         | 288                           | 370                              | 5,0                       | 823                            | 823                               | 532                | A                 | 10                         |
| V <sub>7</sub>         | 22                            | 1039                             | 6,0                       | 261                            | 183                               | 161                | D                 | 55                         |
| V <sub>8</sub>         |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |
| V <sub>9</sub>         | 321                           | 355                              | 5,0                       | 837                            | 837                               | 515                | A                 | 10                         |
| V <sub>10</sub>        |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |
| V <sub>11</sub>        |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |
| V <sub>12</sub>        |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |
| SHA3                   | 343                           |                                  |                           |                                | 681                               | 337                | B                 | 20                         |
| SHB3                   |                               |                                  |                           |                                |                                   |                    |                   |                            |

Tab. 8.5. – Výkonnostní posouzení dle HCM, stávající stav, špičková hodina

Pozn. V<sub>1</sub> - Levé odbočení z hlavní (neuplatní se)

V<sub>4</sub> - Levé odbočení z hlavní ze Záhumní (od Obr. Míru)

V7 - Levé odbočení z vedlejší z Kpt. Jaroše  
V8 - Rovně z vedlejší z Kpt. Jaroše (neuplatní se)  
V9 - Pravé odbočení z vedlejší z Kpt. Jaroše  
V10 - Levé odbočení z vedlejší (neuplatní se)  
V11 - Rovně z vedlejší (neuplatní se)  
V12 - Pravé odbočení z vedlejší (neuplatní se)  
SHA3 - Sdružený pruh z vedlejší z Kpt. Jaroše  
SHB3 - Sdružený pruh z vedlejší (neuplatní se)

Výkonnostní posouzení průsečných a stykových křižovatek dle stupně kvality dopravy dle ČSN 736110 prokázalo vyhovující výkonnostní stav pro r. 2008 na všech posuzovaných stykových a průsečných křižovatkách. Nejnižší rezervy vykazuje křižovatka I/58 x II/480 s rezervou 39 a úrovní kvality dopravy E pro krátké časové období odpolední návratové špičkové hodiny. Křižovatka Záhumenní x Kpt. Jaroše dosahuje nejnižší vypočítané rezervy pro levé odbočení z vedlejší 161 jvoz. a stupeň úrovně kvality dopravy D pro tento pohyb. Křižovatka Husova x Štefánikova x Štramberská dosahuje nejnižší vypočítané rezervy 312 jvoz. se stupněm kvality dopravy B pro pohyb z ul. Husova (od Záhumenní).

Pokud intenzita špičkové hodiny dle ČSN 736110 článku 17.1.1. je dosahována v období výjezdových i návratových špiček, připouští se užití úrovně kvality dopravy E. Tato špičková období se mohou vyskytovat v průběhu kteréhokoli dne. V kratších časových úsecích lze připustit dosažení úrovně F [čl. 17. 1. 5. ČSN 73 6110]. Úroveň kvality dopravy A - D představuje stabilní dopravní proud s malými zdrženými na vjezdech. Tyto úrovně kvality dopravy nepředstavují dle ČSN 736110 výkonnostní problém.

*E – Kapacita jízdního pásu je naplněna. Motorová vozidla se často pohybují v kolonách. Již nepatrné zvýšení intenzit dopravy může vést ke kongescím a zastavení provozu. Vzniká nebezpečí dopravního kolapsu již při nepatrných nepravidelnostech v dopravním proudu.*

*F – Úsek je přetížen. Intenzita přijíždějících vozidel je větší než kapacita. Doprava se hroutí, tzn. že dochází k zastavení a ke kongescím (kolonám), které se střídají s provozem stop – and – go (pojízdní) Tato situace se vyřeší teprve po zřetelném snížení dopravní poptávky. (Stupeň kvality dopravy F není v posuzovaném období r. 2008 dosažen)*

Výkonnostní posouzení stupně kvality dopravy dle TP 135 pro okružní křižovatku Obránců míru x Záhumenní x Čs. armády vyhoví pro stávající stav r. 2008. Nejnižší rezerva je 336 na rameni Záhumenní, kde je vypočítána čekací doba 11 s a průměrná délka fronty ve špičkové hodině 13 m. Dle TP 135 je vyhovujícím stavem dopravy průměrná doba čekání vozidel na rameni 45 s. Při srovnání dle ČSN 736110 je úroveň kvality dopravy ve stupni B.

V hodnocení bezpečnostního rizika bylo hodnoceno jako nebezpečné uspořádání

křižovatky ulic Záhumenní – Husova. Jedná se o stykovou křižovatku silnice II/480 s místní komunikací. Vedení hlavní pozemní komunikace je v oblouku. Toto vedení vyhovuje stávajícím intenzitám provozu dle zjištěných křižovatkových pohybů. Vjezd z vedlejší komunikace je osazen svislou dopravní značnou P6 – Stůj, dej přednost v jízdě. Zastavení vozidel na místě náležitého výhledu do křižovatky z důvodu nevyznačení jízdních pruhů vytváří kolizní místa z titulu neurčitosti.

V rámci bezpečnostního posouzení byl dále hodnocen úsek místní komunikace ulice Štramberská, Štefánikova. Tato komunikace vykazuje závady zejména z titulu šířkového uspořádání (silnice je převážně šířky kolem 11 metrů) což umožňuje nedodržování nejvyšší povolené rychlosti 50 km/h. Z pohledu zvýšené bezpečnosti (prodloužení brzdné dráhy vozidel) je možné hodnotit rovněž volbu krytu vozovky, který je proveden v dlažební kostce.

### 8.3. Hluková a rozptylová studie

V rámci plnění předmětu smlouvy o dílo byla zpracována samostatná část této dokumentace, která se zabývá hodnocením dopadu negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Tyto studie jsou součástí celkové dokumentace Komplexní dopravní studie města Kopřivnice.

## 9. Redukovaná prognóza dopravy

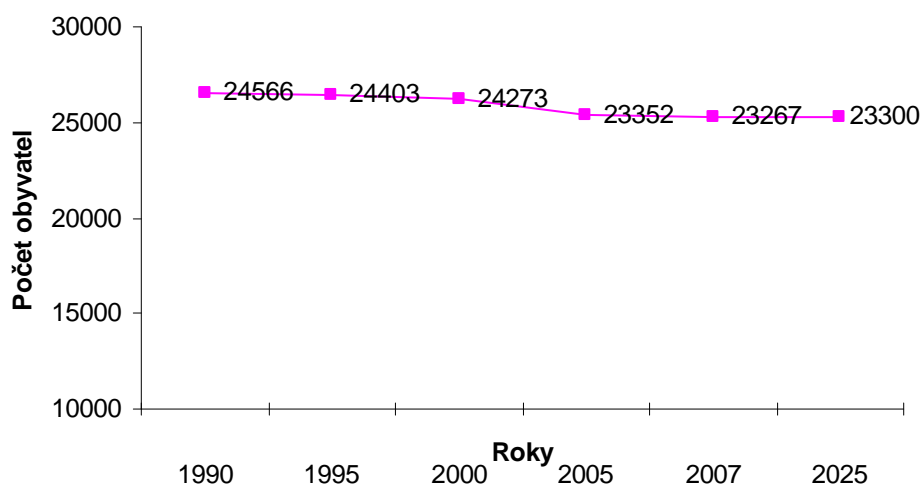
### 9.1. Obyvatelstvo, hybnost obyvatel, dělba přepravní práce

Počet trvale bydlících osob ve městě Kopřivnice byl pro návrhové období roku 2025 odvozen z podkladů ČSÚ o očekávaném vývoji počtu obyvatel do roku 2050. Pro město Kopřivnice byla zvolena střední varianta očekávaného vývoje, která je charakterizována přibližnou stagnací v období 2005 až 2025, poté mírným poklesem obyvatel. Údaje představují střední stav počtu obyvatel v daném roce.

| Rok       | 1990  | 1995  | 2000  | 2005  | 2007  | 2025      |
|-----------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------|
| Obyvatelé | 24566 | 24403 | 24273 | 23352 | 23267 | 23,3 tis. |

Tab. 9.1. – Vývoj počtu obyvatel 1990 - 2025

### Vývoj obyvatelstva, střední stav



Graf 9.1. – Vývoj počtu obyvatel 1990 - 2025

Hybnost (mobilita) je jednou ze základních dopravních charakteristik, která dává obrázek o aktivitě (potřebě) obyvatel města přemísťovat se. Na hodnotu mobility má vliv řada faktorů, především věková struktura obyvatel, podíly jednotlivých sociálních skupin (zaměstnanci, podnikatelé), míra nezaměstnanosti a v neposlední řadě i životní styl obyvatel města. Stanovení vývoje hybnosti je poměrně komplikované, obvykle se vychází ze sledování dlouhodobého vývoje města a to v případě města Kopřivnice neexistuje.

Bylo tedy nutné vycházet ze zjištěných hodnot z anketního dopravního průzkumu domácností. Možný vývojový trend byl stanoven za předpokladů, že průměrný růst hybnosti obyvatel dosáhne rozpětí 0,5-1% ročně a objemy uživatelů veřejné osobní dopravy, pěší dopravy i cyklistické dopravy budou stagnovat. Tento trend byl odvozen z dlouhodobých sledování měst, kde tato sledování probíhají. Dle uvedeného vychází pro rok 2025 celková hybnost 1,61-1,75 cest na osobu za 24 hod. a mobilita dopravními prostředky 1,08-1,22 cest na osobu za 24 hod. Předpokládaný vývoj hybnosti obyvatel v běžném pracovním dni (průměrný počet cest na 1 obyvatele města za 24 hodin) je uveden v následující tabulce

| Hybnost (mobilita)                    | Rok 2008 | Rok 2015  | Rok 2025  |
|---------------------------------------|----------|-----------|-----------|
| Celková hybnost                       | 1,48     | 1,53-1,59 | 1,61-1,75 |
| Hybnost pěších a cyklistů             | 0,53     | 0,53      | 0,53      |
| Mobilita dopravními prostředky        | 0,95     | 1,0-1,06  | 1,08-1,22 |
| z toho                                |          |           |           |
| veřejná osobní doprava                | 0,34     | 0,34      | 0,34      |
| automobilová doprava                  | 0,61     | 0,66-0,71 | 0,74-0,88 |
| Koeficient růstu automobilové dopravy | 1,0      | 1,08-1,16 | 1,21-1,44 |

Tab. 9.2. – Předpokládaný vývoj hybnosti obyvatel

Zvolený scénář odráží dopravní strategii města zaměřenou na podporu cyklistické a pěší dopravy a veřejné osobní dopravy, kdy ve všech případech je i ve výhledu udržen současný objem uživatelů. I za této situace předpokládáme, že dojde k růstu podílu IAD ze současných zhruba 41% na přibližně 46-50% v roce 2025.

## 9.2. Stupeň automobilizace, koeficienty růstu dopravy

Projekce vývoje je zpracována na základě zjištěného stupně automobilizace v rámci okresu Nový Jičín z ledna roku 2008, anketního dopravního průzkumu domácností a „italské křivky“ růstu automobilizace, která zohledňuje obecnou závislost mezi počtem osobních vozidel a vývojem hrubého domácího produktu. Při stanovení výhledového stupně automobilizace byl rovněž zohledněn vývoj automobilizace ve Francii, Rakousku a SRN v letech 1980-2005, kdy v roce 2005 automobilizace přesáhla 500 osobních vozidel na 1000 obyvatel.

| Prognóza                                | 11/2008 | Rok 2015    | Rok 2025   |
|---|---------|-------------|------------|
| Počet osobních vozidel na 1000 obyvatel | 351     | 391-413     | 447-501    |
| Stupeň automobilizace                   | 1:2,85  | 1:2,56-2,42 | 1:2,24-2,0 |
| Průměrný koeficient růstu               | 1,0     | 1,11-1,18   | 1,27-1,43  |

Tab. 9.3. – Předpokládaný vývoj automobilizace okresu Nový Jičín

| Období                            | Rok 2005 | Rok 2008 | Rok 2015 | Rok 2025 |
|-----------------------------------|----------|----------|----------|----------|
| Koeficienty MD ČR celkem          | 1,0      | 1,10     | 1,28     | 1,43     |
| z toho osobní vozidla             | 1,0      | 1,11     | 1,33     | 1,50     |
| těžká nákladní vozidla            | 1,0      | 1,04     | 1,10     | 1,18     |
| Průměrný celkový koeficient růstu |          | 1,0      | 1,16     | 1,30     |

Tab. 9.4. - Výhledové koeficienty růstu dopravy pro období 2005-2040, zdroj MD ČR

### Poznámka:

Koeficienty stanovené MD ČR představují průměrné hodnoty pro všechny komunikace.

## 9.3. Výsledné růstové koeficienty pro rok 2015 a 2025

Prognóza vývoje dopravních charakteristik je velmi složitým problémem a to především s ohledem k celé řadě komplikovaných a těžko předpokládaným faktorům, které mohou ovlivnit vývoj automobilizace. Obecně platí, že poptávka po dopravě je přímo závislá na stavu ekonomiky a růstu HDP. Prognóza založená na Italské křivce růstu automobilizace předpokládá dosažení automobilizace odpovídající vyspělé tržní ekonomice a tedy nevyžaduje zjišťování prognostických ekonomických ukazatelů.

Výhledové objemy dopravy pro rok 2025 na komunikační síti města Kopřivnice byly stanoveny růstovými koeficienty, odvozenými na základě předpokládaného :

- růstu počtu obyvatel
- růstu počtu vozidel (stupeň automobilizace, motorizace)
- rozvoje průmyslu města a regionu

Skutečná situace na komunikační síti se bude do jisté míry odvíjet dle stanovených růstových koeficientů, bude ale značně ovlivněna změnami v demografickém uspořádání města, změnami v mobilitě obyvatel a rovněž dopravní strategií státu, kraje a města, která by měla směřovat k významnějšímu postavení udržitelných druhů dopravy, které přispívají k ochraně ŽP. Těmito druhy rozumíme městskou hromadnou dopravu, cyklistickou dopravu a pěší.

| <i>Prognóza – vývoj</i>                           | <i>Rok 2015</i> | <i>Rok 2025</i> |
|---|-----------------|-----------------|
| - podle hybnosti obyvatel a dělby přepravní práce | 1,08-1,16       | 1,21-1,44       |
| - podle stupně automobilizace                     | 1,11-1,18       | 1,27-1,43       |
| - podle výhledových koeficientů růstu dle MD ČR   | 1,16            | 1,30            |
| Zvolený výsledný průměrný růstový koeficient      | 1,14            | 1,33            |

Tab. 9.5. – Výsledné růstové koeficienty pro rok 2015 a 2025

Výsledný průměrný růstový koeficient pro rok 2025 s hodnotou 1,33 byl uplatněn při stanovení výhledových objemů IAD (osobní vozidla). Pro nákladní dopravu byl pro rok 2025 odvozen výhledový koeficient 1,08.

## 10. Hodnocení kvality dopravy – SWOT analýza

SWOT analýza určuje silné a slabé stránky dopravy, příležitosti a hrozby.

- S – silné stránky (strengths)
- W – slabé stránky (weaknesses)
- O – příležitosti (opportunities)
- T – hrozby (threats)

Silné a slabé stránky hodnotí záležitosti ovlivnitelné z pozice subjektu, který území spravuje. Faktory, jež nelze ovlivnit z pohledu subjektu přímo, které je třeba zohlednit při tvorbě rozvojových dokumentů, určují příležitosti a hrozby.

### Cyklistická doprava

Nejvíce ze všech dopravních systémů, které respondenti hodnotili, byli s cyklistickou dopravou nejvíce nespokojeni.

| Silné stránky  | Slabé stránky   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– Zájem veřejnosti o cyklistickou dopravu</li> <li>– Příznivé územní možnosti rozvoje cyklistických tras, stezek</li> <li>– Zjištěné premisťovací vazby v rámci území města</li> <li>– Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a pasport stávajícího stavu</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nedostatečný rozvoj cyklistických stezek, tras nejen na území města ale i ve vztahu okolních spádových obcí a města</li> <li>– Chybí větší možnost odstavení kol na území města</li> <li>– Používání prostoru komunikace pro cyklisty, chybí budování samostatných cyklistických stezek</li> </ul> |
| Příležitosti   | Hrozby  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozvoj cyklistické dopravy (podpora cestovního ruchu, naučné stezky)</li> <li>• Budování sítě cyklostezek a cyklotras</li> <li>• Možnost využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU</li> <li>• Zvýšení bezpečnosti cyklistů v silničním provozu segregací do samostatného jízdního pruhu</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek financí na rozvoj a budování kvalitní sítě cyklistických stezek, tras</li> <li>• Nezvyšování bezpečnosti cyklistů v silničním provozu</li> </ul>  |

### Příměstská autobusová doprava

| Silné stránky   | Slabé stránky  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– Relativně dobrá síť PAD</li> <li>– Dělbba přepravní práce PAD v rámci systému hromadné dopravy (PAD, vlak) je 93%</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nedostatečná obsluha ve spádovém území Kopřivnice, zejména městských částí Vlčovice, Mniší, Lubina, Lubina-Větrkovice</li> <li>– Nespokojenost občanů s návazností PAD na železniční dopravu</li> <li>– Přebírání vnitroměstské funkce obsluhy území města</li> </ul> |
| Příležitosti  | Hrozby   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zkvalitnění obsluhy obcí ve spádovém území města Kopřivnice</li> <li>• Snížení vysokého podílu IAD na celkové dělbě přepravní práce</li> <li>• Možnost využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU</li> <li>• Zlepšení životního prostředí podporou využívání alternativních zdrojů paliva v provozu PAD</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek financí na zkvalitnění dopravní obslužnosti spádových obcí</li> <li>• Pokles zájmu o využívání PAD a tím snížení podílu IAD na celkové dělbě přepravní práce</li> </ul>  |

Jednotlivé dopravní systémy musí zabezpečovat funkce, které přísluší jejímu charakteru. Příměstská autobusová doprava má plnit regionální funkci spočívající ve spojení významných sídel. Městská hromadná doprava má plnit funkci městskou, sloužící pro spojení uvnitř města a pro spojení města se spádovým územím resp. nejbližšími okolními obcemi s vysokým podílem dojížděky/vyjížděky. Může být komplikované a neefektivní řešit vnitroměstské vazby příměstskou autobusovou dopravou (např. ze všech linek veřejné linkové dopravy na území města plní zčásti standardní funkci MHD na území města linka 880 638).

### Silniční doprava

| Silné stránky   | Slabé stránky  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– Model dopravy na území města</li> <li>– Pasport komunikací</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nevyhovující stav komunikací</li> <li>– Vysoká intenzita dopravy v centru města</li> <li>– Nespokojenost občanů s počtem parkovacích míst</li> <li>– Chybí koncepce statické dopravy</li> </ul>                   |
| Příležitosti  | Hrozby   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zklidnění a omezení dopravy na území města a tím zvýšení bezpečnosti (vytvoření pěší zóny v centru města, SSZ na přechody atd.)</li> <li>• Možnost využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek financí na zkvalitnění špatného stavu komunikací</li> <li>• Zvyšování podílu individuální dopravy na celkové dělbě přepravní práce a tím zvyšování intenzit silniční dopravy v centru města</li> </ul> |

### Pěší doprava

| Silné stránky  | Slabé stránky   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>– Vysoký podíl pěších cest</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>– Nevyhovující kvalita chodníků</li> <li>– Zvýšení počtu přechodů s SSZ</li> </ul>                                 |
| Příležitosti   | Hrozby  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zkvalitnění stávajícího stavu chodníků</li> <li>• Zvýšení bezpečnosti pěší dopravy</li> <li>• Možnost využití finančních prostředků ze strukturálních fondů EU</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nedostatek financí na zkvalitnění špatného stavu chodníků</li> <li>• Snížení bezpečnosti pěší dopravy</li> </ul> |

## **11. Závěr**

Základním rozbohem a následnou analýzou území města Kopřivnice v daných oblastech komplexní dopravní studie byl stanoven podklad návrhové části dokumentace. Zkoumány byly oblasti týkající se základních směrů rozvoje městské dopravní infrastruktury, zejména pak v oblasti základní komunikační sítě, městské hromadné dopravy osob, cyklistické dopravy, pěších a odstavování vozidel.

Dopravní části dokumentu Komplexní dopravní studie města Kopřivnice představuje, v souboru dopravně-inženýrských rozborů, dopravních průzkumů a jejich výsledků, podklad pro účelné a věcné navrhování řešení jednotlivých zkoumaných oblastí dopravní infrastruktury města. Tyto jednotlivé oblasti řešení by měli respektovat zásady využívání a návyky občanů města a to především pro správné fungování navrhovaných prvků s ohledem zejména na bezpečnost, urbanizaci a ekologii. Prvky řešení jsou dále zpracovány v II. části Komplexní dopravní studie města Kopřivnice, zabývající se vlastními návrhy řešení.

V Ostravě dne 30.10.2009.

Zpracovatelé: Bc. Břetislav Vašíček

Ing. Pavel Roháč

Ing. Ivana Havlíčková

Ing. Petr Macejka

Lukáš Staněk

Marta Křivdová

## **SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK**

|        |  |
|--------|--|
| AN     | autobusové nádraží                       |
| atd.   | a tak dále                               |
| BUS    | autobus                                  |
| cca    | circa                                    |
| č.     | číslo                                    |
| ČD     | České dráhy                              |
| ČR/ČSR | Česká republika/Československá republika |
| ČSN    | česká státní norma                       |
| ČSPHN  | čerpací stanice pohonných hmot           |
| ČSU    | Český statistický úřad                   |
| ČZN    | číslo závažnosti nehody                  |
| DVD    | Digital Versatile Disk                   |
| DZ     | dopravní značení                         |
| EU     | Evropská unie                            |
| HCM    | Highway Capacity Manual                  |
| HD     | hromadná doprava                         |
| HDP    | hrubý domácí produkt                     |
| IAD    | individuální automobilová doprava        |
| IDS    | integrováný dopravní systém              |
| JŘ     | jízdní řád                               |
| MD     | Ministerstvo dopravy                     |
| MěÚ    | městský úřad                             |
| MHD    | městská hromadná doprava                 |
| MK     | místní komunikace                        |
| MÚK    | místní účelová komunikace                |
| MSK    | Moravskoslezský kraj                     |
| např.  | na příklad                               |
| OC     | obchodní centrum                         |
| ODIS   | Ostravský dopravní integrováný systém    |
| OK     | okružní křižovatka                       |
| ORP    | obec s rozšířenou působností             |
| PAD    | příměstská autobusová doprava            |
| PK     | pozemní komunikace                       |
| PZ     | průmyslová zóna                          |
| resp.  | respektive                               |
| RZ     | registrační značka                       |
| ŘSD    | Ředitelství silnic a dálnic              |
| Sb.    | sbírka                                   |
| SOU    | střední odborné učiliště                 |
| SLDB   | sčítání lidu, domů a bytů                |
| SP     | výpočetní program (směrový průzkum)      |
| SPŠ    | střední průmyslová škola                 |
| SPZ    | státní poznávací značka                  |
| SRN    | Spolková republika Německo               |
| SSZ    | světelné signalizační zařízení           |
| tj.    | to je                                    |
| TP     | technické podmínky                       |
| tzn.   | to znamená                               |

|            |                            |
|------------|----------------------------|
| tzv.       | tak zvaný                  |
| ÚP         | Územní plán                |
| VLD        | veřejná linková doprava    |
| VOŠ        | Vyšší odborná škola        |
| VRT        | vysokorychlostní trať      |
| voz./jvoz. | vozidlo/jednotkové vozidlo |
| ZÁKOS      | základní komunikační síť   |
| ZS         | záchranné složky           |
| ZSJ        | základní sídelní jednotka  |
| ZŠ         | základní škola             |
| ŽP         | životní prostředí          |
| ŽST        | železniční stanice         |

### ANKETNÍ DOPRAVNÍ PRŮZKUM VE MĚSTĚ KOPŘIVNICE

|                     |  |                         |  |
|---------------------|--|-------------------------|--|
| Město, obec         |  | Počet osob v domácnosti |  |
| Městská část, ulice |  | Jméno a podpis tazatele |  |

Město Kopřivnice zadalo u specializované společnosti UDIMO, spol. s r. o. Ostrava zpracování **Komplexní dopravní studie města**. Anketní dopravní průzkum je její součástí a je zaměřen na zjištění obvyklých přepravních vztahů obyvatel města. Abychom znali Vaše potřeby, předkládáme Vám tento dotazník. Anketní dopravní průzkum je dobrovolnou akcí a Vámi poskytnuté informace budou zpracovávány anonymně a budou použity výhradně k odborným účelům.

Žádáme Vás o pochopení a děkujeme za ochotu a spolupráci s pracovníky, kteří uvedenou akci zajišťují. Kontaktní osobou je za UDIMO, spol. s r. o. Ing. Ivana Havlíčková (tel. 608 316 309).

#### I. Vybavení domácnosti dopravními prostředky

|    |  |                          |  |
|----|--|--------------------------|--|
| 1. | Počet osobních automobilů (vč. dodávek)                              |                          |  |
| 2. | Počet ujetých km v roce 2007 celkem                                  |                          |  |
| 3. | Obvyklý způsob odstavování vozidel (zakřížkujte pouze jednu možnost) | v garáži                 |  |
|    |  | na komunikaci            |  |
|    |  | na parkovišti            |  |
|    |  | mimo ulici (dvory apod.) |  |
| 4. | Počet motocyklů  |                          |  |
| 5. | Počet jízdních kol   |                          |  |

#### II. Údaje o osobách

| 6 | 7 | 8  | 9           |             |              |              |              |          |         | 10 | 11                    |                 |                   |   |
|---|---|----|-------------|-------------|--------------|--------------|--------------|----------|---------|----|-----------------------|-----------------|-------------------|---|
|   |   |    | zaměstnání  |             |              |              |              |          |         |    | 05.11.2008            | 08.11.2008      |                   |   |
|   |   |    | zaměstnanec | poornikatel | v domácnosti | nezaměstnaný | žák, student | důchodce | ostatní |    | vlastní předplátné *) | konala(a) cestu | nekonala(a) cestu |   |
| 1 | X | 34 | X           |             |              |              |              |          |         | X  | X                     | X               | X                 |   |
| 2 |   | X  | 30          | X           |              |              |              |          |         |    | X                     |                 |                   | X |
| 3 | X |    | 15          |             |              |              |              | X        |         |    | X                     | X               | X                 |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |
|   |   |    |             |             |              |              |              |          |         |    |                       |                 |                   |   |

\*) – Vlastnictví předplátního dokladu veřejné dopravy (ČD, linkové autobusové dopravy)

#### Pokyny pro vyplnění části následujícího záznamu III o cestách :

- pro úplnost údajů je třeba zapsat všechny cesty vykonané v určeném dni – vyplnění provedte hůlkovým písmem
- na prvních řádcích záznamu jsou uvedeny příklady vyplnění
- jako cesta se rozumí přemístění osoby z místa, jež je počátkem jeho cesty (např. byt, pracoviště, místo služ. jednání) do místa, jež je koncem jeho cesty (např. byt, pracoviště, místo služ. jednání)
- do formuláře se zapisují všechny cesty vykonané v určený den (tedy nejen do práce a domů, ale i ostatní cesty vykonané za celý den a to vždy TAM i ZPĚT), včetně cest pěších
- formulář vyplňují vždy všechny osoby bydlící v domácnosti, pokud vykonaly na území měst a nebo okresu alespoň jednu cestu a to tak, že nejdříve zapíše všechny cesty osoba č. 1 a pak teprve osoba č. 2 atd., tak, jak se stanovilo pořadí osob v tabulce II – údaje o osobách
- každá cesta se vyplňuje na jeden řádek formuláře
- čas začátku (konce) cesty se rozumí okamžik, kdy cesta začala (tedy čas odchodu (příchodu) z bytu, pracoviště...); použité dopravní prostředky se označí všechny, jež byly při cestě použity
- při označování použitého dopravního prostředku se cesta pěšky na /od zastávky, cesta pěšky k/ od auta nepovažuje za cestu konanou pěšky, za cestu konanou pěšky se považují jen ty cesty, které v celém úseku přemístění od zdroje k cíli jsou konány pěšky a žádným jiným dopravním prostředkem



## Průzkum kvality dopravy na území města Kopřivnice

|   |  |
|---|--|
| Město, obec                             |  |
| Městská část, ulice                     |  |
| Počet osob v domácnosti starších 15 let |  |

Tento dotazník vyplní každá osoba starší 15 let.

Získané údaje budou využity v rámci zpracování dokumentu Komplexní dopravní studie města Kopřivnice.  
Do volného okénka udejte číslo, které odpovídá nejlépe Vaší odpovědi.

1. Jaký druh dopravního prostředku pro své pravidelné cesty např. do zaměstnání, školy z místa trvalého bydliště využíváte nejčastěji? Používáte-li kombinace dopravních prostředků, zapíšte všechny ty, které využíváte.

|                                       |   |  |
|---------------------------------------|---|--|
| automobil .....                       | 1 |  |
| autobus příměstské dopravy (PAD)..... | 2 |  |
| vlak .....                            | 3 |  |
| kolo .....                            | 4 |  |
| pěšky .....                           | 5 |  |
| jiný (např. motocykl).....            | 6 |  |

2. Uveďte prosím, jak jste celkově spokojeni s úrovní dopravy na území města Kopřivnice?

| ZCELA SPOKOJEN                                       | SPIŠE SPOKOJEN | SPIŠE NESPOKOJEN | VELMI NESPOKOJEN |   |
|--|----------------|------------------|------------------|---|
| 1  | 2              | 3                | 4                |   |
| a) s motorovou dopravou (automobil, motocykl a jiný) | 1              | 2                | 3                | 4 |
| b) s PAD .....                                       | 1              | 2                | 3                | 4 |
| c) s cyklistickou dopravou.....                      | 1              | 2                | 3                | 4 |
| d) s pěší dopravou.....                              | 1              | 2                | 3                | 4 |
| e) s železniční dopravou.....                        | 1              | 2                | 3                | 4 |

Pozn.: PAD – příměstská autobusová doprava

3. Uveďte prosím, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality motorové dopravy (automobil, motocykl a jiný)?

| ZCELA SPOKOJEN                                   | SPIŠE SPOKOJEN | SPIŠE NESPOKOJEN | VELMI NESPOKOJEN |   |
|--|----------------|------------------|------------------|---|
| 1  | 2              | 3                | 4                |   |
| a) se sítí komunikací .....                      | 1              | 2                | 3                | 4 |
| b) s kvalitou komunikací .....                   | 1              | 2                | 3                | 4 |
| c) s kvalitou dopravního značení komunikací..... | 1              | 2                | 3                | 4 |
| d) s počtem parkovacích míst....                 | 1              | 2                | 3                | 4 |
| e) s plynulostí dopravy na komunikacích .....    | 1              | 2                | 3                | 4 |
| f) s bezpečností provozu motorové dopravy.....   | 1              | 2                | 3                | 4 |

6. Očekáváte, že v příštím roce budete používat příměstskou autobusovou dopravu?

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| o hodně víc než dosud ..... | 1 |
| o něco víc .....            | 2 |
| asi tak stejně .....        | 3 |
| o něco méně .....           | 4 |
| nebo o hodně méně? .....    | 5 |
| neví .....                  | 6 |

4. Očekáváte, že v příštím roce budete používat motorovou dopravu (automobil, motocykl a jiný)?

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| o hodně víc než dosud ..... | 1 |
| o něco víc .....            | 2 |
| asi tak stejně .....        | 3 |
| o něco méně .....           | 4 |
| nebo o hodně méně? .....    | 5 |
| neví .....                  | 6 |

7. Uveďte prosím, jak jste spokojeni s dostupností jednotlivých cílů Vašich cest na území města příměstskou autobusovou dopravou.

| ZCELA SPOKOJEN                                     | SPIŠE SPOKOJEN | SPIŠE NESPOKOJEN | VELMI NESPOKOJEN |   |
|--|----------------|------------------|------------------|---|
| 1  | 2              | 3                | 4                |   |
| a) s dostupností do zaměstnání .....               | 1              | 2                | 3                | 4 |
| b) s dostupností do škol .....                     | 1              | 2                | 3                | 4 |
| c) s dostupností za nákupy, kulturou, sportem..... | 1              | 2                | 3                | 4 |

5. Uveďte prosím, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality příměstské autobusové dopravy (PAD)?

| ZCELA SPOKOJEN   | SPIŠE SPOKOJEN | SPIŠE NESPOKOJEN | VELMI NESPOKOJEN |   |
|--|----------------|------------------|------------------|---|
| 1  | 2              | 3                | 4                |   |
| a) s tím, jak často spoje jezdí.....                               | 1              | 2                | 3                | 4 |
| b) s trasami linek .....   | 1              | 2                | 3                | 4 |
| c) se spolehlivostí dodržování jízdních řádů tzn. s přesností..... | 1              | 2                | 3                | 4 |
| d) s návazností na vlakové spoje.                                  | 1              | 2                | 3                | 4 |
| e) s pohodlím, vybavením a čistotou zastávek a vozidel.....        | 1              | 2                | 3                | 4 |
| f) s jízdními řády, které si můžete pořídit domů .....             | 1              | 2                | 3                | 4 |

8. Uveďte prosím, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality cyklistické dopravy?

| ZCELA SPOKOJEN   | SPIŠE SPOKOJEN | SPIŠE NESPOKOJEN | VELMI NESPOKOJEN |   |
|--|----------------|------------------|------------------|---|
| 1  | 2              | 3                | 4                |   |
| a) se sítí cyklistických stezek, tras.                           | 1              | 2                | 3                | 4 |
| b) s kvalitou cyklistických stezek, tras.....                    | 1              | 2                | 3                | 4 |
| c) s kvalitou dopravního značení cyklistických stezek, tras..... | 1              | 2                | 3                | 4 |
| d) s bezpečností provozu na cyklistických stezkách, trasách.     | 1              | 2                | 3                | 4 |
| e) s možností odstavení kol na území města.....                  | 1              | 2                | 3                | 4 |

9. Očekáváte, že v příštím roce budete používat cyklistickou dopravu?

|                              |   |
|------------------------------|---|
| o hodně víc než dosud, ..... | 1 |
| o něco víc .....             | 2 |
| asi tak stejně, .....        | 3 |
| o něco méně .....            | 4 |
| nebo o hodně méně? .....     | 5 |
| neví .....                   | 6 |

10. Uved'te prosím, jak jste spokojeni s jednotlivými stránkami kvality pěší dopravy?

| ZCELA SPOKOJEN<br>1                | SPIŠE SPOKOJEN<br>2 | SPIŠE NESPOKOJEN<br>3 | VELMI NESPOKOJEN<br>4 |
|------------------------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
| a) se sítí chodníků .....          |                     |                       |                       |
| b) s kvalitou chodníků .....       |                     |                       |                       |
| c) s bezpečností pěší dopravy..... |                     |                       |                       |

11. Očekáváte, že v příštím roce budete používat pěší dopravu (pro pravidelné cesty, např. do zaměstnání, škol atd.)?

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| o hodně víc než dosud ..... | 1 |
| o něco víc .....            | 2 |
| asi tak stejně .....        | 3 |
| o něco méně .....           | 4 |
| nebo o hodně méně? .....    | 5 |
| neví .....                  | 6 |

12. Jakou vzdálenost jste ochotni realizovat pouze pěšky pro dosažení Vašich cílů?

| DO 5 MIN<br>1                        | 5 – 10 MIN<br>2 | 10–15 MIN<br>3 | Více jak 15 MIN<br>4 |
|--------------------------------------|-----------------|----------------|----------------------|
| a) do zaměstnání .....               |                 |                |                      |
| b) do škol .....                     |                 |                |                      |
| c) za nákupy, kulturou, sportem..... |                 |                |                      |

13. Jak často by jste využíval pro své cesty do zaměstnání, škol nebo za nákupy, kulturou a sportem, MHD v případě, že by byla na území města zavedena?

| VYUŽÍVAL PRAVIDELNĚ (denně)<br>1 | VYUŽÍVAL OBČAS (min. 1x týdně)<br>2 | VYUŽÍVAL PŘÍLEŽITOSTNĚ (min. 1x měsíčně)<br>3 | VŮBEC NEVYUŽÍVAL<br>4 |
|----------------------------------|-------------------------------------|---|-----------------------|
| a) v pracovních dnech.....       |                                     |   |                       |
| b) o víkendových dnech.....      |                                     |   |                       |

14. Využíval by jste linku MHD, která by byla zavedena do velkých obchodních center ve Vašem městě?

|                  |   |
|------------------|---|
| využíval .....   | 1 |
| nevyužíval ..... | 2 |

15. V případě, že by byla zavedena MHD na území města Kopřivnice, jaká cena za jednotlivou jízdenku by byla pro Vás akceptovatelná? Jednotlivá jízdenka by platila na celém území města Kopřivnice.

|                     |   |
|---------------------|---|
| 5-7 Kč .....        | 1 |
| 7-10 Kč .....       | 2 |
| více jak 10 Kč..... | 3 |

16. Zde vyplňte prosím několik údajů, které jsou potřebné pro statistické vyhodnocení.

a) kolik je Vám let?

|            |   |
|------------|---|
| 15-24..... | 1 |
| 25-34..... | 2 |
| 35-44..... | 3 |
| 45-54..... | 4 |
| 55-64..... | 5 |
| 65+.....   | 6 |

b) jakého jste pohlaví?

|           |   |
|-----------|---|
| žena..... | 1 |
| muž.....  | 2 |

17. Co doporučujete zlepšit v příměstské autobusové dopravě, motorové, cyklistické a pěší dopravě tak, aby to vyhovovalo Vaším potřebám, jste-li pravidelný uživatel? Nejste-li pravidelným uživatelem aspoň jednoho výše uvedeného dopravního systému, co by jste doporučil změnit tak, aby jste začal aspoň jeden z nich využívat častěji? (např. zvýšení četnosti spojů, budování cyklistických stezek a jiné)