

1	ÚVOD.....	2
1.1	IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....	2
1.2	VÝCHOZÍ PODKLADY.....	2
1.3	POUŽITÉ ZKRATKY .....	2
1.4	ZÁKLADNÍ POJMY .....	2
2	ZÁKLADNÍ CÍL A VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ.....	3
2.1	POSTUP ZPRACOVÁNÍ A ZÁKLADNÍ STRUKTURA DOKUMENTACE .....	4
3	ANALYTICKÁ ČÁST.....	5
3.1	DEMOGRAFICKÉ A DOPRAVNÍ CHARAKTERISTIKY.....	5
3.2	INVENTARIZACE ZPRACOVANÝCH KONCEPČNÍCH DOKUMENTACÍ V OBLASTI STATICKÉ DOPRAVY.....	5
3.2.1	INTEGROVANÝ SYSTÉM PARKOVÁNÍ V OSTRAVĚ, 2012, MOTT MACDONALD CZ, SPOL. S R.O.,.....	5
3.2.2	INTEGROVANÝ PLÁN MOBILITY OSTRAVA, 2015, AF-CITYPLAN S.R.O.....	7
3.2.3	POSOUZENÍ STATICKÉ DOPRAVY V ŠIRŠÍM CENTRU OSTRAVY, 2016, OSTRAVSKÉ KOMUNIKACE A.S. ....	8
3.2.4	NÁVRH ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY V ÚZEMÍ VYMEZENÉM UL. MARIÁNSKOHORSKÁ-MUGLINOVSÁ-ŘEKA OSTRAVICE-OBLAST KAROLÍNY-MÍSTECKÁ-ŽELEZÁRENSKÁ –PRŮMYSLOVÁ-1.MÁJE-PŘEMYSLOVCŮ-GRMELOVA +KAMENEC - 1.ČÁST – POSOUZENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU, 2017, OSTRAVSKÉ KOMUNIKACE A.S. ....	8
3.2.5	STUDIE ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ V OSTRAVĚ-PORUBĚ V RÁMCI PROJEKTU PARKING CZ-PL, 2013, MOTT MACDONALD CZ, SPOL. S R.O. ....	8
3.2.6	KONCEPCE STATICKÉ DOPRAVY V MĚSTSKÉM OBVODU OSTRAVA - JIH, 2013, MOTT MACDONALD CZ, SPOL. S R.O.....	10
3.3	ANALÝZA ÚZEMÍ ŠIRŠÍHO CENTRA.....	12
3.3.1	STÁVAJÍCÍ NABÍDKA PARKOVÁNÍ .....	13
3.3.2	STÁVAJÍCÍ POPTÁVKA PARKOVÁNÍ V DENNÍM OBDOBÍ.....	13
3.3.3	STÁVAJÍCÍ POPTÁVKA PARKOVÁNÍ V NOČNÍM OBDOBÍ .....	14
3.3.4	BILANCE STÁVAJÍCÍ STATICKÉ DOPRAVY .....	14
3.3.5	PROGNÓZA VÝHLEDOVÝCH POTŘEB STATICKÉ DOPRAVY .....	16
3.4	ZÁVĚRY .....	16
4	NÁVRHOVÁ ČÁST.....	17
4.1	ZÁSADY ŘEŠENÍ.....	17
4.2	SÍDLIŠTNÍ CELKY .....	17
4.3	ÚZEMÍ ŠIRŠÍHO CENTRA .....	17
4.3.1	NÁVRH ŘEŠENÍ.....	18
4.3.2	ZÁKLADNÍ PRVKY STATICKÉ DOPRAVY .....	18
4.3.3	POKRYTÍ POTŘEB JEDNOTLIVÝCH SKUPIN UŽIVATELŮ .....	18
4.3.4	NÁVRH NA ZVÝŠENÍ PARKOVACÍCH KAPACIT, POKRYTÍ DEFICITU PARKOVACÍCH STÁNÍ .....	19
4.3.5	RÁMCOVÉ POKRYTÍ DEFICITU PARKOVACÍCH STÁNÍ V ÚZEMÍ ŠIRŠÍHO CENTRA DLE DÍLČÍCH OBLASTÍ.....	19
4.3.6	INFORMATIVNÍ FINANČNÍ NÁKLADY NA VÝSTAVBU NOVÝCH PARKOVACÍCH STÁNÍ NA TERÉNU A V HROMADNÝCH GARÁŽÍCH .....	19
5	DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ ANALÝZA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ.....	20
5.1	POSTAVENÍ ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ V KONCEPCI STATICKÉ DOPRAVY .....	20
5.2	POTENCIÁL UŽIVATELŮ ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ .....	21
5.3	SITUOVÁNÍ POTENCIÁLNÍCH LOKALIT ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ P+R / P+G.....	23
5.4	PODROBNĚJŠÍ CHARAKTERISTIKA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ TYPU P+R.....	23
5.4.1	P+R / 01, LOKALITA „UL. HLUČIŇSKÁ“ .....	23
5.4.2	P+R / 02, LOKALITA „UL. NEMOCNÍČNÍ“.....	25
5.4.3	P+R / 03, LOKALITA „UL.FRYDECKÁ, ZÁRUBEK“ .....	27
5.4.4	P+R / 04, LOKALITA „UL. 28.ŘÍJNA, HULVÁKY“ .....	28
5.4.5	P+R / 05, LOKALITA „UL. MÍSTECKÁ, KOLONIE JEREMENKO“ .....	30
5.4.6	P+R / 06, LOKALITA „UL. MÍSTECKÁ, HLUBINA“ .....	32
5.4.7	P+R / 07, LOKALITA „UL. 28.ŘÍJNA, KRAJSKÝ ÚŘAD A DŮM KULTURY“ .....	33
5.4.8	P+R / 08, LOKALITA „UL. TĚŠIŇSKÁ, HRANEČNÍK“.....	35
5.4.9	P+R / 09, LOKALITA „ŽST. OSTRAVA, SVINOV“.....	37
5.4.10	P+R / 10, LOKALITA „ŽST. OSTRAVA, HL.N.“ .....	39
5.4.11	P+R / 11, LOKALITA „MICHÁLKOVICE, UL. ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY.“ .....	40
5.5	PODROBNĚJŠÍ CHARAKTERISTIKA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ TYPU P+G.....	41
5.5.1	P+G / 01, LOKALITA „UL. PORÁŽKOVÁ, ESTAKÁDA ČESKOBRASTRSKÁ“ .....	41
5.5.2	P+G / 02, LOKALITA „UL. BOHUMÍNSKÁ, ESTAKÁDA ČESKOBRASTRSKÁ“ .....	42
5.5.3	P+G / 03, LOKALITA „TATRAN“ .....	44
5.5.4	P+G / 04, LOKALITA „UL. MÍSTECKÁ, FRÝDLANTSKÉ MOSTY“ .....	45
5.5.5	P+G / 05, LOKALITA „SMETANOVO NÁM.“ .....	47
5.5.6	P+G / 06, LOKALITA „UL. ŠVABINSKÉHO“ .....	48
5.5.7	P+G / 07, LOKALITA „UL. CINGROVA, ZIMNÍ STADION“ .....	49
5.6	PRIORITY VÝSTAVBY ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ .....	50
6	ORGANIZACE STATICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA .....	51
7	SHRNUTÍ A DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ POSTUP .....	51
7.1	OBECNÉ ZÁSADY ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY .....	51
7.2	SHRNUTÍ ANALÝZY A NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ V ŘEŠENÝCH OBLASTECH .....	52
7.3	DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ POSTUP .....	52
7.4	ZÁVĚR.....	53

# 1 ÚVOD

## 1.1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Název:** Koncepce řešení parkování na území Ostravy  
**Kraj:** Moravskoslezský  
**Město, obec:** Město Ostrava

### Objednatel dokumentace:

Město Ostrava  
 Magistrát města Ostravy  
 Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava  
 IČ: 00845451 DIČ: CZ00845451

### Zhotovitel dokumentace:

Ostravské komunikace a.s.  
 Novoveská 1266/25, Ostrava, 709 00  
 IČ: 25396544, DIČ: CZ25396544  
 Ing. Margita Navrátilová

UDI MORAVA, s.r.o.  
 Havlíčkovo nábřeží 38/2728, 702 00, Ostrava,  
 IČO: 25893076, DIČ: CZ25893076  
 Ing. Bedřich Nečas, Ing. Magda Hermannová

## 1.2 VÝCHOZÍ PODKLADY

Pro zpracování dokumentace byly použity níže uvedené dokumentace, odborná literatura a další zdroje:

- Územní plán města Ostravy
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- Zákon 361/2000 Sb., O provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR (ŘSaD ČR, 2016)
- výsledky sčítání dopravy prováděné Ostravskými komunikacemi a.s.
- TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy
- Studie provozování systému parkování a odstavení vozidel v Ostravě, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2008
- Zhodnocení finanční náročnosti jednotlivých druhů parkování, Miroslava Příhodová, 2008
- Dopravní obslužnost a řešení statické dopravy v centru města, UDI Morava, 2009
- Integrovaný systém parkování v Ostravě, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2012
- Návrh dopr. značení ZZS v oblasti vymezené ul. Hornopolská-Novinářská-areál pivovaru, pošty a garáží DPO, 2013, OK,a.s.-ODI

- Studie řešení parkování v Ostravě-Porubě v rámci projektu PARKING CZ-PL, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2013
- Koncepce statické dopravy v městském obvodu Ostrava - jih, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2013
- Posouzení statické dopravy v oblasti Šalamouna, 2015, OK, a.s.-ODI
- Integrovaný plán mobility Ostrava, 2015, AF-CITYPLAN s.r.o.
- Návrh dopr. značení ZZS v oblasti vymezené ul. Hornopolská-Varenská-areál tenisových kurtů-areál pivovaru, 2016, OK,a.s.-ODI
- Posouzení statické dopravy v širším centru Ostravy (Ostravské komunikace a.s., 2016)
- Návrh řešení statické dopravy na území vymezeném ul. Mariánskohorská – Muglinovská - Ostravice – Karolina - 1.máje – Přemyslovců – Kamenec (Ostravské komunikace a.s., 2017)
- aktualizací průzkumy statické dopravy provedené v rámci tohoto dokumentu
- mapový podklad objednatele
- mapové podklady z internetu (mapy.cz)
- informace objednatele

## 1.3 POUŽITÉ ZKRATKY

ZZS	zóna zákazu stání = zóna s regulací parkování
IPMO	Integrovaný plán mobility Ostrava
HG	hromadné garáže
MOaP	Moravská Ostrava a Přívoz
MHaH	Mariánské Hory a Hulváky
SO	Slezská Ostrava
PA	parkovací automat
ZS	závorový systém
V	výběrčí
R	rezident
A	abonent
IBC	integrované bezpečnostní centrum
KD	kulturní dům
MÚK	mimoúrovňová křižovatka

## 1.4 ZÁKLADNÍ POJMY

- *statická doprava* (resp. doprava v klidu) – je pojem označující souhrnně parkování a odstavení vozidel (rozumí se silničních motorových vozidel, zejména vozidel osobních)
- *parkování vozidel* – umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací po dobu nákupu, návštěvy, naložení nebo vyložení nákladu apod. Parkování se může podle délky rozlišovat na krátkodobé (do 2 hod) a dlouhodobé (nad 2 hodiny trvání)

- odstavování vozidel – umístění vozidla mimo jízdní pruhy komunikací (zpravidla v místě bydliště, popř. v sídle provozovatele vozidla) po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá
- Z hlediska umístění vozidla se jedná o parkování a odstavování:
  - na terénu (na komunikaci či parkovišti);
  - v objektech pod terénem;
  - v objektech nad terénem.

Uvedené způsoby parkování a odstavování vozidel tvoří tzv. nabídku statické dopravy.

- Z hlediska uživatelů parkovacích a odstavných ploch jsou rozlišovány tyto skupiny:
  - vozidla občanů bydlících v daném území;
  - vozidla firem a institucí (služební vozidla těchto subjektů) se sídlem v daném území;
  - vozidla návštěvníků krátkodobého parkování (nákupy, návštěvy firem a institucí apod.) s délkou stání do 2 hodin;
  - vozidla návštěvníků dlouhodobého parkování – vozidla zaměstnanců a návštěvníků firem a institucí nacházejících se v daném území s délkou stání více jak 2 hodiny.

Uživatelé ploch a objektů statické dopravy vytváří tzv. poptávku statické dopravy.

- Bilance je rozdíl mezi nabídkou a poptávkou statické dopravy.

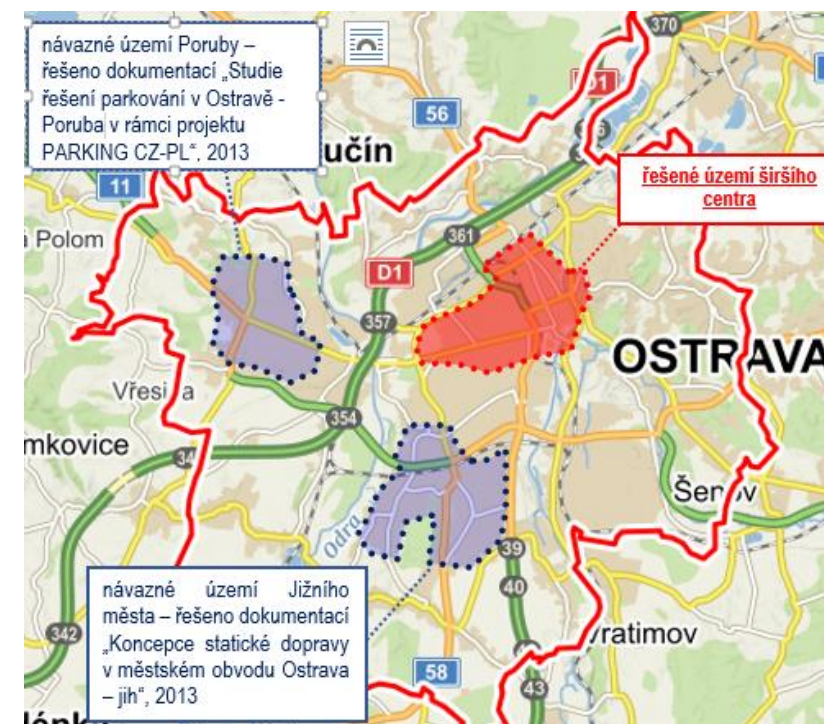
## 2 ZÁKLADNÍ CÍL A VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Koncepce řešení parkování na území Ostravy byla jako rozvojový dokument resortu dopravy zpracována v návaznosti na platný územní plán města a ostatní územně plánovací podklady. Řešením statické dopravy je obecně chápáno pokrytí potřeb parkování vozidel návštěvníků řešené oblasti a odstavování vozidel obyvatel, kteří v území mají své bydliště a to nejen pro současný stav, ale i s přihlédnutím k očekávanému růstu stupně automobilizace. Stávající kapacity parkovišť jsou využívány nejen obyvateli, ale i zaměstnanci a návštěvníky obchodní vybavenosti, úřadů a další vybavenosti.

S ohledem na očekávaný nárůst motorizace je již nyní zřejmé, že stávající kapacity statické dopravy nebudou schopné uspokojit neustále rostoucí nároky a bude nutno přistoupit k diferencovanému přístupu pokrytí dopravních nároků jednotlivých uživatelských skupin a navrhnout i nové prvky řešení, mezi než patří i výstavba záchytných parkovišť.

Hlavním cílem byl návrh koncepce statické dopravy s důrazem na řešení na území širšího centra města Ostravy vymezeného v ul. Mariánskohorskou, ul. Muglinovskou, řekou Ostravicí ul. Železárenskou zahrnující i oblast Kamence, které s tímto širším územím centra bezprostředně souvisí. Toto území zahrnuje historické centrum s pěší zónou, objekty významné celoměstské vybavenosti jako např. magistrát a radnice městských obvodů, banky, školy, nemocnice, restaurace a obchody. Dále se území širšího centra nachází obytné celky vysokopodlažní zástavby i oblasti s vilovou zástavbou rodinnými domy. V území se nachází i železniční stanice a autobusové nádraží.

Dokument však byl založen v základní struktuře pro celé území města s cílem postihnout nezbytné vazby záchytných parkovišť na celoměstskou problematiku statické dopravy. Návrhy pro oblasti mimo širší centrum, zejména pro území vysokopodlažní zástavby Poruby a Jižního města, byly zpracovány v nezbytném rozsahu s využitím dříve zpracovaných dokumentací.



Při řešení bylo zohledněno roštové uspořádání komunikační sítě města s prostorově nespojitým upořádáním zástavby města se třemi významnými celky obytné zástavby (centrum, Jižní město a Poruba) a na ně navazujícími plochami průmyslu. Roštový systém komunikační sítě s motivem městského kruhu nabízí v porovnání s jinými městy dobrou dostupnost centra s možností dostat do blízkosti centra s vazbou na MHD a přístupové pěší a cyklistické trasy.



Hlavním předmětem řešení zpracované koncepce byl návrh záchytných parkovišť s důrazem na řešení deficitu parkovacích ploch v území širšího centra. Návrh byl řešen v nezbytné koordinaci s ostatními záměry v území a zohlednil i ostatní druhy dopravy jako veřejnou osobní, pěší a cyklistickou dopravu. Cílem bylo zajistit komplexnost tohoto dokumentu s ponecháním možnosti pro jeho následné dopracování a využití při projednávání požadavků dotačních titulů statické dopravy na celém území města.

## 2.1 POSTUP ZPRACOVÁNÍ A ZÁKLADNÍ STRUKTURA DOKUMENTACE

Studie byla zpracována ve dvou základních krocích – analytická část a návrhová část. Obsahem úvodní analytické části byla charakteristika základních údajů o stávající dopravní infrastruktuře statické dopravy, očekávané výhledové změny dostavbou v území a růstem stupně automobilizace a definování stávajících a očekávaných problémů v pokrytí poptávky statické dopravy.

Dopravní průzkum *poptávky parkování a odstavování* na terénu byl zaměřen nejen na zjištění stávajícího objemu parkovacích stání, kapacitu jednotlivých parkovacích ploch, způsob odstavování a parkování vozidel, stávající organizaci dopravy na jednotlivých komunikacích v řešeném území, ale také na zjištění *stávající poptávky* (počtu parkujících vozidel) pro stanovení *bilance* poměru stávající poptávky a nabídky.

Obsahem návazné návrhové části je definice rozvoje dopravní infrastruktury statické dopravy města, pro kterou byly využity dosud zpracované dokumenty a celkový návrh byl posouzen z hlediska stávajících požadavků i předpokládaného rozvoje.

Průběžně během zhotovování byly pořádány *výrobní výbory* k informaci o postupu zpracování, o závěrech provedených průzkumů a rozborů a k odsouhlasení konceptu návrhové části.

### Analytická část

#### demografické a dopravní charakteristiky

#### inventarizace zpracovaných koncepčních dokumentací v oblasti statické dopravy

#### analýza území širšího centra

- členění území do dílčích oblastí
- průzkumy a rozborů (stávající nabídka-typy parkovacích ploch a jejich kapacita, organizace statické dopravy-zóny s regulací, způsob zpoplatnění, financování a organizování statické dopravy, vlastnictví atd.)
- stávající poptávka parkování v denním a nočním období
- bilance nabídky a poptávky
- prognóza poptávky, stanovení bilancí poptávky a nabídky s přihlédnutím ztráty nabídky způsobenou dostavbou v prolukách území

#### závěry

### Návrhová část

#### Zásady návrhu

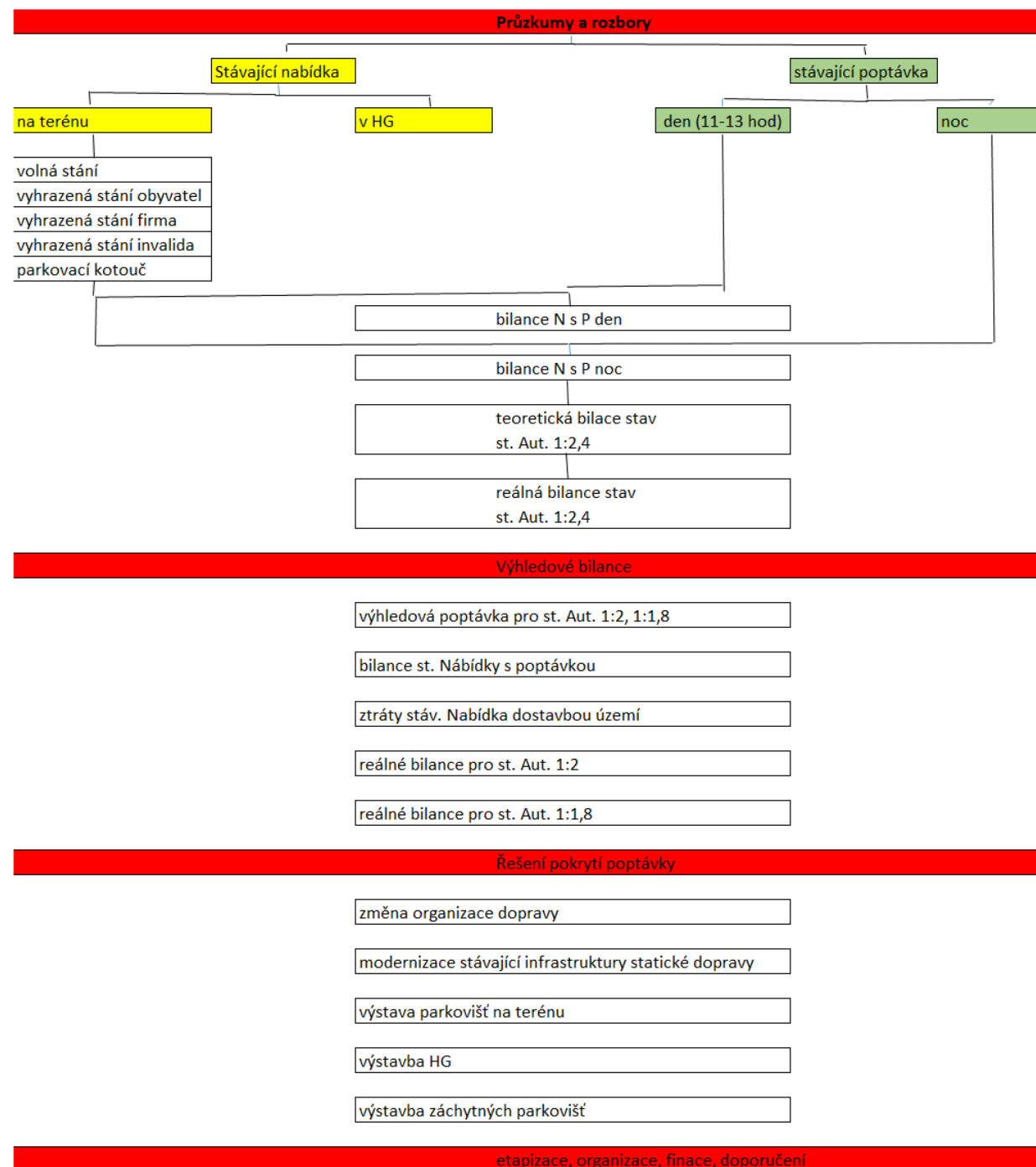
- zásady řešení
- základní návrhové prvky řešení
- priority pokrytí potřeb jednotlivých skupin uživatelů
- návrh režimu parkování a uživatelských kategorií
- návrh na zvýšení parkovacích kapacit návrh lokalit
  - změny organizace dopravy
  - modernizace stávající infrastruktury statické dopravy
  - výstavba nových parkovišť na terénu
  - výstavba hromadných garáží
  - výstavba záchytných parkovišť P+G, P+R

#### Dopravně-inženýrská analýza záchytných parkovišť

- rekapitulace potenciálních lokalit záchytných parkovišť P+R/P+G
- podrobnější charakteristika jednotlivých lokalit záchytných parkovišť
- návrh etapizace, priority opatření

### Závěr a doporučení pro další postup

Pro území širšího centra (lze pak aplikovat i na zbývající území Ostravy) byl navržen postup pro řešení problematiky statické dopravy, který lze vyjádřit následujícím zjednodušeným schématem:



### 3 ANALYTICKÁ ČÁST

#### 3.1 DEMOGRAFICKÉ A DOPRAVNÍ CHARAKTERISTIKY

Ke konci r. 2017 bydlelo v Ostravě 299 483 obyvatel. Z toho v zájmovém území:

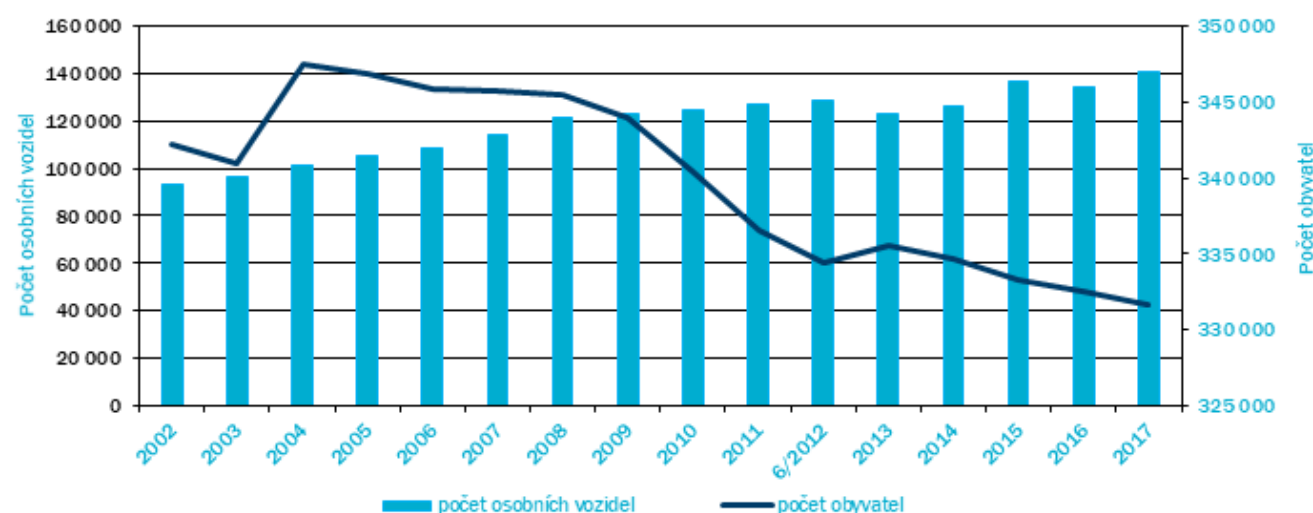
- O-Poruba 65 908 osob
- O-Jih 105 417 osob
- V širším centru (část Moravské Ostravy a Mariánských Hor) 48 322 osob

Pro zpracování dokumentace byly k dispozici údaje o automobilizaci evidované v rámci kontinuálně zajišťované činnosti Ostravských komunikací a.s., které poskytují údaje v delší časové ose. Z podkladů vyplývá, že současný stupeň automobilizace v Ostravě je cca 1: 2,4 (tj. 1 osobní automobil na 2,4 obyvatel).

Ukazatel	Počet v roce				
	Rok 2013	Rok 2014	Rok 2015	Rok 2016	Rok 2017
Osobní automobily	122 554	125 946	136 223	134 508	140 335
Motocykly	14 510	15 015	15 671	16 125	14 381
Autobusy	1 204	1 220	1 391	1 169	1 213
Nákladní, dodávková a speciální vozidla *	20 606	19 893	21 226	21 331	21 386
Počet osob. vozidel na 1000 obyvatel	364,96	375,94	408,16	404,86	423,73
Stupeň automobilizace	2,74	2,66	2,45	2,47	2,36

V následujícím grafu jsou přehledně znázorněny údaje o počtu osobních vozidel a počtu motorových vozidel v Ostravě letech 2002-2017:

Vývoj automobilizace v letech 2002 - 2017



Při interpretaci údaje stupně automobilizace je třeba mít na mysli, že se jedná o průměrný údaj, který zahrnuje i „služební“ automobily vč. dodávek typů Ford tranzit (sanitky, referentská firemní vozidla, vozidla Policie ČR apod.), tj vozy, které v obytném území neparkují. Při hodnocení konkrétní situace je proto nezbytný dopravní průzkum.

Stupeň motorizace a stupeň automobilizace vyjádřený počtem obyvatel na jedno motorové vozidlo či na jeden osobní automobil vyjadřuje míru vybavení prostředky automobilové dopravy. Tento údaj je základním parametrem, který ovlivňuje potřeby statické dopravy a spolu s vývojem ročního proběhu vozidel a celkovou hybností určuje celkový nárůst intenzit dopravy na komunikační síti.

Česká republika vykazuje rychlý růst automobilizace zvláště od počátku 90. let 20. století, který dokladuje následující tabulka:

Rok	Praha				Česká republika (do roku 1971 ČSR)			
	Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace		Stupeň motorizace		Stupeň automobilizace	
	vozidel na 1000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.	vozidel na 1000 obyvatel	obyvatel na 1 vozidlo	os. aut. na 1000 obyv.	obyvatel na 1 os. aut.
1961	92	10,8	45	22,4	97	10,4	21	47,1
1971	188	5,3	123	8,1	203	4,9	72	13,8
1981	310	3,2	241	4,2	335	3,0	182	5,5
1990	353	2,8	276	3,6	390	2,6	233	4,3
2000	632	1,6	525	1,9	510	2,0	362	2,8
2010	739	1,4	557	1,8	573	1,7	427	2,3
2014	700	1,4	548	1,8	635	1,6	466	2,1
2015	743	1,3	584	1,7	662	1,5	486	2,1
2016	783	1,3	621	1,6	687	1,5	505	2,0

Řada studií se zabývá otázkou, kde leží tzv. bod nasycení (saturace) vozového parku – tj. taková míra automobilizace, která již bude víceméně stabilní a dále neporooste. Například pro Velkou Británii někteří autoři odhadli bod nasycení na cca 750 automobilů/1000 obyvatel. Ukazuje se, že hlavními faktory rychlosti, kterou se společnost přibližuje bodu nasycení, je bohatství společnosti, náklady na provoz motorového vozidla a specifika dané země. Samotný bod nasycení je ovlivněn i dalšími parametry, mezi které patří dopravní politika země.

Pro informaci lze uvést, že hodnotu 1 : 2,0 již automobilizace dosáhla v Praze, Brně i Plzni a je jen otázkou času, kdy i v Moravskoslezském regionu bude vybavenost domácností osobním automobilem na této úrovni. Výhledový stupeň automobilizace 1 : 2,0 (500 automobilů/1000 obyvatel) je podle názoru zpracovatele v městě Ostrava dosažitelný v horizontu cca 10 let. Z toho důvodu byla bilance doplněna i výpočtem pro stav při dosažení stupně automobilizace ve městě 1: 1,8.

#### 3.2 INVENTARIZACE ZPRACOVANÝCH KONCEPČNÍCH DOKUMENTACÍ V OBLASTI STATICKÉ DOPRAVY

##### 3.2.1 Integrovaný systém parkování v Ostravě, 2012, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.,

###### Úvod

Studie Integrovaného systému parkování v Ostravě hledá vhodný způsob rozšíření nabídky parkování v širším centru Ostravy, a to především formou záchytných parkovišť mimo vlastní centrum města.

Návrh je vytvořen na základě rozsáhlého průzkumu mezi uživateli parkování z řad obyvatel i návštěvníků Ostravy. Tento průzkum potvrzuje, že nejčastějším cílem návštěvníků je centrum města v Moravské Ostravě, avšak není dominantní pro každodenní dojíždění s dlouhou dobou parkování. Systém záchytných parkovišť by využilo asi 23% respondentů v závislosti na konkrétní ceně a časové výhodnosti proti jiným typům parkování.

Dopravní analýza zkoumala 17 lokalit pro záchytná parkoviště z pohledu cestovních časů a přepravních vztahů mezi obvodem Ostravy a jejím centrem. Z výsledků analýzy vyplývá, že záchytná parkoviště nedokáží nabídnout výhodnější cestovní časy v porovnání s jízdou autem až do cíle. Rozdíly jsou však v řádu minut, velkou část centra Ostravy lze dosáhnout se ztrátou do 11 minut za cestu tam i zpět. Znamená to, že atraktivitu záchytných parkovišť musí město odvíjet od jejich dobrého dopravního napojení, blízkosti centru města a výrazně výhodnější ceny za parkování.

Na základě dopravní analýzy byla vytipována 4 parkoviště typu P+G („Park nad Go“), která mají dobré předpoklady nabídnout alternativu parkování v nasyceném centru města. Jsou to lokality podél ulic Cingrovy, Českobratrské a Bohumínské. Zpracovány byly studie s úhrnnou kapacitou až 1 205 parkovacích míst na povrchových parkovištích a v parkovacím domu.

Výpočty cestovních časů potvrzují, že výhodnost parkovišť P+R („Park and Ride“) je velmi nízká. Z toho důvodu se studie soustředí výhradně na výstavbu kapacit P+G blíže centru města, neboť předpoklady k využití jsou zde výrazně vyšší.

Finanční analýza čtyř projektových variant doporučuje k realizaci tzv. rozšířenou variantu, která nabízí relativně vysoký počet nových parkovacích míst (721) při nízkých investičních respektive provozních nákladech (26 mil. Kč, resp. 1 mil. Kč ročně). Doporučená cena parkování na P+G je 10 Kč/den, což vystačí na krytí provozních a reinvestičních nákladů. Zvolená varianta zároveň znamená rozšíření stávající zóny placeného stání i do oblasti centra města mezi ulicemi Porážková a Nádražní. Předpokládáme rovněž obnovu a rozšíření sítě parkovacích automatů v řešeném území. Převážnou část nových kapacit i rozšíření parkovací zóny lze realizovat v roce 2014. Doporučeným provozovatelem systému jsou Garáže Ostrava, a.s., a to za předpokladu plného vlastnictví Statutárním městem Ostrava.

### **Závěry marketingového průzkumu**

Marketingový průzkum v Ostravě pokrýval parkování rezidentní i návštěvnícké.

- U rezidentního typu parkování jsou největší problémy a předpokládané deficity parkování v oblastech se sídlištní zástavbou, tzn. v Ostravě Jih a v Ostravě Poruba
- U parkování návštěvníckého jsou problémy dále i v Moravské Ostravě a Přívoze (případně sousední Slezské Ostravě), Mariánských Horách a Hulvácích a ve Vítkovicích.

Nejčastějším cílem návštěvníků Ostravy je sice Moravská Ostrava a Přívoz, avšak tento obvod není dominantní pro každodenní dojíždění s dlouhou dobou parkování. Nejvyšší denní příjezd s dlouhodobějším parkováním je zaznamenán v Porubě.

Nejčastějším problémem je celkově malý počet parkovacích míst pro parkování rezidentů, tzn. Při parkování přes noc. U návštěvníků města jsou problémy s parkováním méně viditelné. Jako nejméně bezpečná lokalita se zdají být z pohledu návštěvníků Vítkovice, z pohledu rezidentů pak Poruba. Cena za hodinu parkování v Ostravě by se měla pohybovat v závislosti na městské části v intervalu 12 - 20 Kč za hodinu.

Systém P+G a P+R by využilo relativně malé množství respondentů (okolo pětiny), které dále snižuje různé nastavení této služby. Přihlédneme-li k výsledkům později dokončených dopravních analýz, odkud známe časovou dostupnost, oslovila nabídka záchytného parkování necelých 6 % respondentů. Bariéry pro využití systému tkví především v obecné, neracionální rovině.

### **Lokality záchytných parkovišť**

Na úvod projektu proběhlo několik schůzek s pracovníky Útvaru hlavního architekta a Odboru dopravy Magistrátu města Ostravy. Vytipovány byly lokality, které by mohly sloužit pro účely záchytných parkovišť P+G nebo P+R. Celkových 17 možných záchytných parkovišť (8× P+G a 9× P+R) pak vstoupilo do výpočtů časové dostupnosti, které představujeme v následující kapitole. „Úspěšná“ parkoviště s dobrými výsledky byla následně rozpracována do formy studií, jak je představujeme v kapitole 4.

### **Lokality pro P+G**

V okolí centra města, kde uvažujeme se záchytným parkovištěm typu P+G, již byly lokality určeny předchozí studií „Dopravní obslužnost a řešení statické dopravy v centru města“. Všechny zde uvedené lokality vstoupily do posouzení časové dostupnosti. Jde konkrétně o tato parkoviště:

- PG01 Frýdlantské mosty
- PG02 Hala Tatran
- PG03 Zimní stadion
- PG04 Estakáda Českobratrská
- PG05 Most Pionýrů
- PG06 Michálkovická Estakáda
- PG07 Slezskoostravský hrad
- PG08 Karolina

### **Lokality pro P+R**

Vytipovaná parkoviště typu P+R jsou z části přidružené investice k rozsáhlejším záměrům města v dopravní infrastruktuře (přestavby křižovatek, výstavby terminálů veřejné dopravy) a z části dosud nepřipravené podněty, vycházejících z obecných předpokladů lokalizace záchytných parkovišť. Všechny níže uvedené lokality vstoupily do posouzení časové dostupnosti, bez ohledu na stav jejich rozpracování:

- PR01 Hranečník
- PR02 Jirská
- PR03 Hlučínská
- PR04 Hulváky
- PR05 Důl Jeremenko
- PR06 Vítkovice
- PR07 Dubina
- PR08 Svinov
- PR09 Zábřeh

### **Závěry dopravní analýzy**

Dopravní analýza byla provedena na základě výpočtu časové dostupnosti a znalosti matice přepravních vztahů mezi vjezdy do Ostravy a dopravními okrsky v centru Ostravy. Cílem analýzy bylo prokázat:

- jak jsou záchytná parkoviště časově (ne)výhodná při srovnání s parkováním přímo v centru města;
- které lokality pro P+G / P+R mají předpoklady pro větší atraktivitu mezi potenciálními uživateli.

### Doporučení pro P+G

Z výsledků analýzy vyplývá, že nejlepší lokality pro P+G zajistí časovou dostupnost o 8 minut horší než při parkování přímo v centru (těchto 8 minut je však součtem cesty tam i zpět). Poměrně velké území centra Ostravy lze obsloužit se ztrátou maximálně 11 minut ze čtyř různých parkovišť. Provedené komparativní výpočty atraktivity parkovišť a zjištěné deficity parkování v řešeném území pak z této čtveřice vybírají tři parkoviště, která doporučujeme rozpracovat v návrhové části:

- PG02 Hala Tatran;
- PG04 Estakáda Českobratrská;
- PG05 Most Pionýrů.

U dalších parkovišť P+G musíme konstatovat důvody, proč se nenacházejí v tomto prioritním výběru:

- PG01 Frýdlantské mosty má průměrné výsledky a využíváno bude pravděpodobně při nedostupnosti výhodnějších lokalit;
- PG03 Zimní stadion je limitováno špatným dopravním napojením na komunikační síť a „prohrává“ při porovnání s PG02 Hala Tatran a PG04 Estakáda Českobratrská, které jsou v bezprostřední blízkosti;
- PG06 Estakáda Michálkovičká vychází nevýhodně v časové dostupnosti, neboť nemá snadný příjezd automobilem a je také vzdálené pěší dostupností od řešeného území;
- PG07 Slezskoostravský hrad má průměrné výsledky, ale při prokázaném přebytku nabídky nad poptávkou v dopravním okrsku 2 (Černá louka) by jej pravděpodobně nikdo nevyužíval;
- PG08 Karolina má také průměrné výsledky, avšak po vybudování parkovacích kapacit v projektu Nová Karolina (1450 míst) není zapotřebí dalšího parkoviště, přinejmenším do doby dostavby celého území

### Doporučení pro P+R

Časová dostupnost řešeného území při využití P+R je poměrně špatná. Nejlepších výsledků je dosaženo v dopravním okrsku 2 (Černá louka) díky parkovištím PR05 a PR01. Přesto je zde nutné počítat se ztrátou 20 minut při cestě tam a zpět proti konvenčnímu parkování přímo v centru města. Výpočty atraktivity potvrzují tuto dvojici mezi vhodné lokality pro P+R:

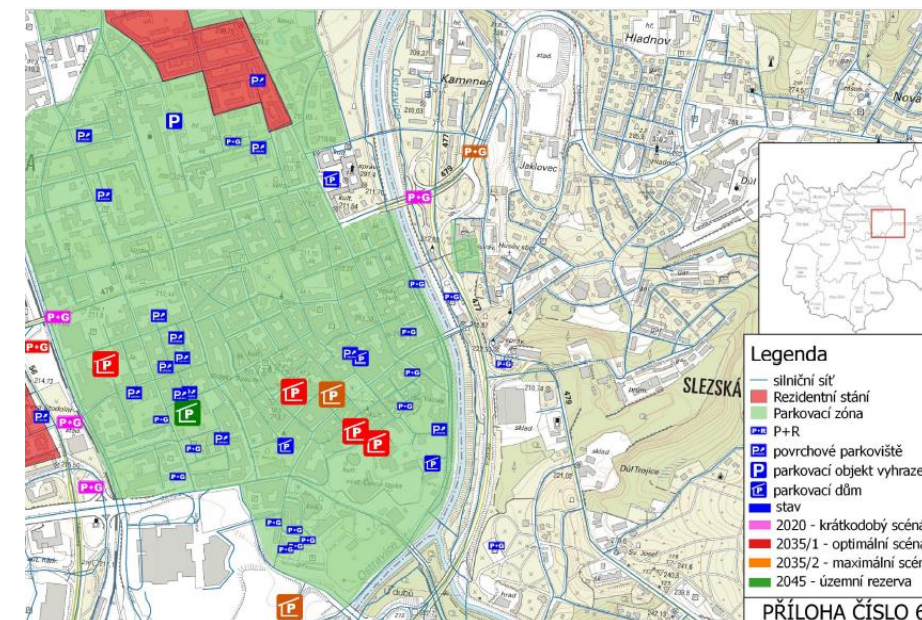
- PR05 Důl Jeremenko;
- PR01 Hranečník.

Mezi dalšími lokalitami už vyniká pouze PR03 Hlučínská. Ostatních šest lokalit má velmi nízké předpoklady uživatelské poptávky a parkoviště P+R zde nedávají smysl přistávající prostupnosti dopravního skeletu a úrovni regulace dopravy v pohybu i v klidu v širším centru Ostravy. Vzhledem k poměrně velkým rozdílům časové dostupnosti mezi P+R a P+G doporučujeme v projektových variantách zatím pracovat **pouze se záchytnými parkovišti P+G**.

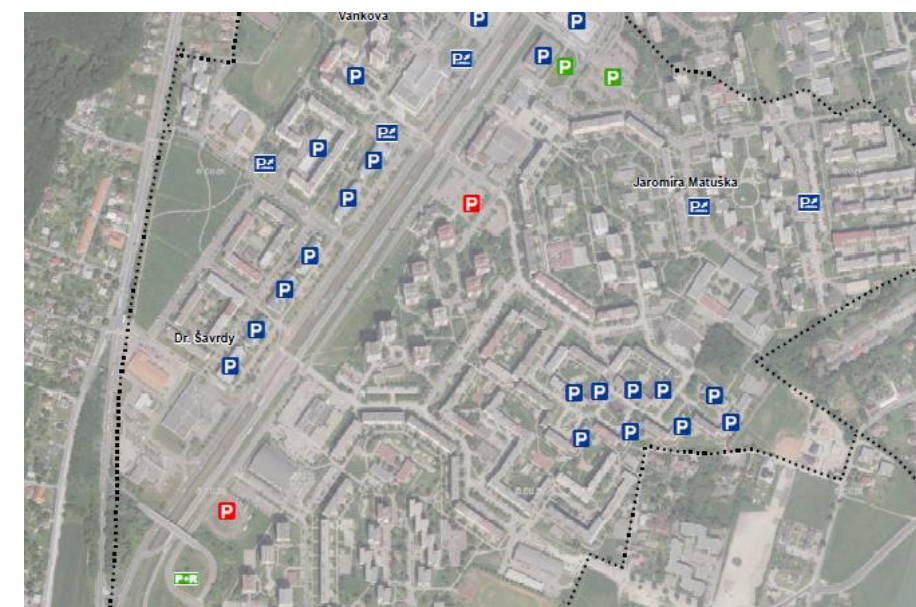
### 3.2.2 Integrovaný plán mobility Ostrava, 2015, AF-CITYPLAN s.r.o.

Doprava v klidu je velkým problémem již v současném stavu roku 2015. V oblastech s hromadným bydlením (sídliště) je to nedostatek parkovacích míst pro odstavování vozidel, v oblastech s cíli dopravy je nedostatek zejména neplacených parkovacích míst pro parkování vozidla v pracovní době. V sídlištních celcích jsou řešením parkovací domy, pro které jsou navrženy lokality. Kapacita parkovacích domů by měla ulevit převisu poptávky po parkování nad možnostmi uličního prostoru. Další možností je provedení regenerace sídlišť, které často obsahují navýšení počtu parkovacích míst, nebo změny v organizaci dopravy.

V centrální části města je zvětšena vyhrazená parkovací zóna pro rezidenty, která zvýší kapacity parkování pro rezidenty (v současném stavu je více vydaných povolenek, než je počet parkovacích míst). Toto opatření má i za cíl zvýšit atraktivitu centra města pro bydlení, neboť v současném stavu dochází k odlivu trvale žijících obyvatel v této oblasti. Součástí této zóny budou i parkovací místa pro krátkodobé parkování návštěvníků, která budou zpoplatněna.



Dále jsou navržena záchytná parkoviště na okraji centra (P+G), kde za výhodnější poplatek bude umožněno dlouhodobější parkování. V rámci zvýšení atraktivity veřejné hromadné dopravy je navrženo rozmístění parkovišť P+R, a to zejména v návaznosti na kapacitní hromadnou dopravu. Součástí jsou i parkovací místa pro K+R, případně i pro cyklisty B+R. Tento typ parkovišť je navržen v řešeném území města, ale aby byla podpořena atraktivita veřejné hromadné dopravy je vhodné tato parkoviště realizovat i mimo město, a to zejména v návaznosti na železniční dopravu, případně na budoucí systém lehké regionální tramvajové dopravy.



### 3.2.3 Posouzení statické dopravy v širším centru Ostravy, 2016, Ostravské komunikace a.s.

Na základě objednávky OD MMO JÚ 417/XV zpracovalo Oddělení dopravního inženýrství OK a.s. posouzení statické dopravy v širším centru Ostravy. Jedná se o území vymezené ul. Mariánskohorskou, Muglinovskou, řekou Ostravicí, žel. vlečkou báňské dráhy, žel. tratí č. 323. V rámci dokumentace bylo provedeno zjištění stávající nabídky parkovacích stání na veřejně přístupných místech, jejich typy a to samostatně v zóně zakázaného stání a na zbytku území. Dále byla zjištěna stávající organizace dopravy (jednosměrky, obytné zóny atd.) a připravené stavby týkající se parkování. Pro orientační zjištění stávající poptávky bylo provedené jednorázové sčítání počtu parkujících vozidel. Na základě zjištěných informací a vyhodnocení stávajícího stavu byl proveden v souladu s připravenými stavbami návrh změn organizace dopravy za účelem navýšení parkovacích stání a návrh nových lokalit, kde se dají ještě získat parkovací stání na terénu.

Výsledky studie z r.2016 byly po doplnění oblasti Mariánských Hor a Hulvák komplexně prezentovány za oblast širšího centra v analytické a návrhové část v předkládaném dokumentu Koncepce řešení parkování na území Ostravy, 2018.

### 3.2.4 Návrh řešení statické dopravy v území vymezeném ul. Mariánskohorská-Muglinovská-řeka Ostravice-oblast Karolíny-Místecká-Železárenská – Průmyslová-1.máje-Přemyslovců-Grmelova +Kamenec - 1.část – posouzení stávajícího stavu, 2017, Ostravské komunikace a.s.

Na základě objednávky OD MMO JÚ 421/1 zpracovalo Oddělení dopravního inženýrství OK a.s. posouzení stávajícího stavu statické dopravy v širším centru Ostravy a v navazujícím území. Jedná se o území vymezené ul. Mariánskohorská-Muglinovská-řeka Ostravice-oblast Karolíny-Místecká - Železárenská –Průmyslová-1.máje-Přemyslovců-Grmelova +Kamenec (Ostravice-estakáda ČB-Dědičná). V rámci dokumentace bylo provedeno zjištění stávající nabídky parkovacích stání na veřejně přístupných komunikacích a plochách a v hromadných garážích (HG), na parkovištích a garážích u obchodních center. Byly zjištěny typy parkovacích stání a to samostatně v zónách s regulací parkování a na zbytku území. Dále byla zjištěna stávající organizace dopravy (jednosměrky, obytné zóny, zákazy atd.) jenž mají na stanovení stávající nabídky vliv. Pro orientační zjištění stávající poptávky bylo provedené jednorázové sčítání počtu parkujících vozidel v období denní špičky a v nočním období.

Výsledky studie z r.2017 byly po doplnění oblasti Mariánských Hor a Hulvák komplexně prezentovány za oblast širšího centra v analytické a návrhové část v předkládaném dokumentu Koncepce řešení parkování na území Ostravy, 2018.

### 3.2.5 Studie řešení parkování v Ostravě-Porubě v rámci projektu PARKING CZ-PL, 2013, , Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Studie řešení parkování v Ostravě-Porubě v rámci projektu PARKING CZ-PL měla za cíl nalézt komplexní způsob řešení problému nedostatku parkovacích míst. Projekt měl tyto základní etapy:

- I. Inventarizace a analýza současného stavu, leden 2013 – v této etapě byly analyzovány dostupné materiály a dokumenty, které mají vztah k dopravě v klidu. V referenčních dopravních oblastech

byla provedena pasportizace parkovacích míst a následný dopravní průzkum. V I. etapě projektu byla vytvořena datová základna, která byla využita v návrhové části projektu.

- II. Vnější výchozí podmínky pro návrh systému parkování, březen 2013 – ve II. etapě byl identifikován právní rámec, který se dotýká dopravy v klidu, byly analyzovány současné tržby a náklady systému parkování a byla provedena prognóza vývoje růstu poptávky po parkování a určení deficitu pro výhledové roky. Na závěr této etapy byl určen rozsah a přístupy k řešení.
- III. Strategické cíle a města v oblasti parkování, duben 2013 – ve III. etapě byly analyzovány existující cíle definované v dokumentech města a městského obvodu, dále byly srovnány přístupy k řešení dopravy v klidu v podobných městech jako je Ostrava. Konkrétně se jedná o Plzeň, Hradec Králové a Prahu. V závěru této etapy byly stanoveny strategické cíle v oblasti parkování pro městský obvod Poruba.
- IV. Návrhy variantních řešení parkování, červen 2013 – na začátku této etapy byly definovány zásady návrhu řešení parkování. Na základě těchto zásad byly navrženy dvě hlavní varianty řešení problematiky parkování v Porubě.
- V. Názory veřejnosti na variantní řešení, srpen 2013 – při marketingovém průzkumu mezi uživateli parkovacích míst v Porubě byly zjišťovány názory veřejnosti na podmínky parkování v Porubě a na navržené varianty řešení.
- VI. Závěrečné doporučení řešení parkování ve městě, září 2013 – na závěr projektu byly na základě marketingového průzkumu a navržených variantních řešení upraveny vybrané varianty parkování v Ostravě. Byly vypočteny investiční a provozní náklady navrženého řešení, doporučen harmonogram provedení projektu a doporučeny zdroje financování.

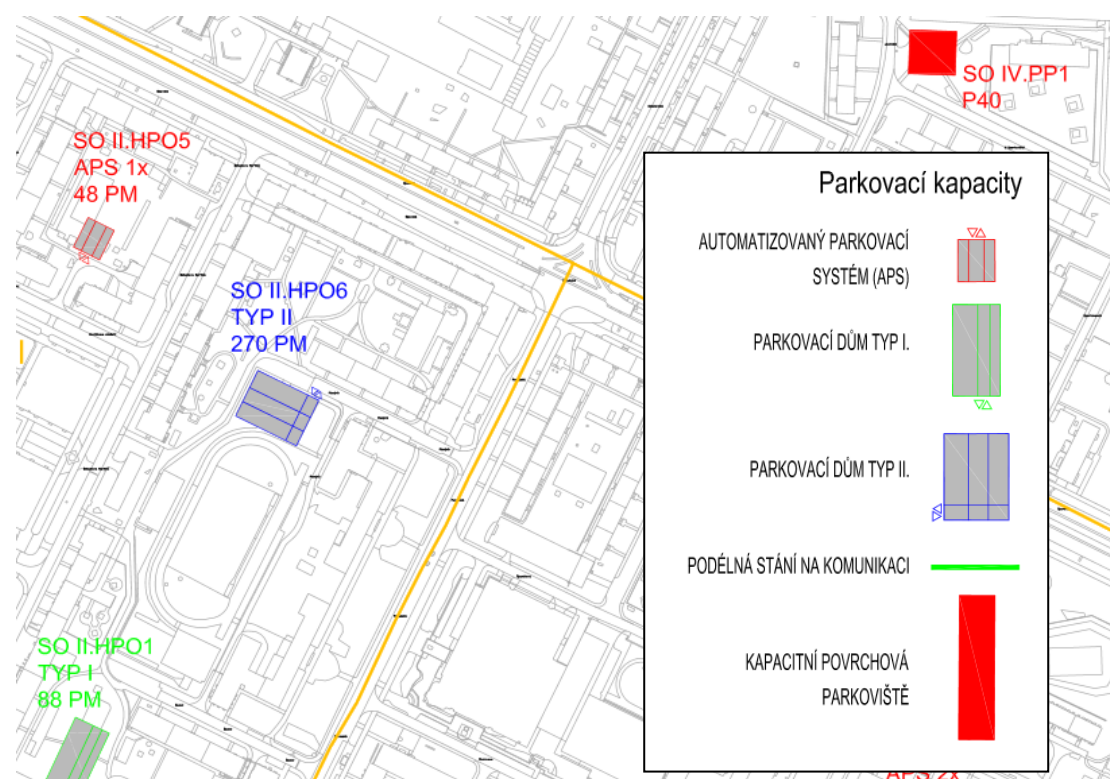
V analytické části projektu (etapy I., II. a III.) byly zkoumány dosavadní studie, které se dotýkají problematiky parkování v Porubě. Na základě těchto analýz bylo vybráno 20 referenčních lokalit, ve kterých byla provedena pasportizace parkovacích míst podle platných norem. Následně v těchto lokalitách proběhl dopravní průzkum, jehož výstupem byla identifikace dopravního chování uživatelů parkovacích míst v Porubě. V Porubě dominuje kromě oblasti v prostoru kolem nemocnice a vysoké školy rezidentní parkování.

Deficit parkovacích míst je především ve večerních a nočních hodinách. Poruba nemá zásadní problém s parkováním těžkých vozidel a po dobudování silnice I/11 výrazně poklesne tranzitní doprava v porubském intravilánu. V závěru analytické části byl prověřen právní rámec, smlouvy a strategické záměry města v oblasti statické dopravy. V úvodu návrhové části byly stanoveny cíle, kterých chce studie dosáhnout. **Na základě provedených analýz byla navržena dvě základní řešení: maximální varianta (2 mld. Kč) a minimální doporučená varianta (0,5 mld. Kč).** Tato řešení byla zpřesňována dle připomínek zástupců městského obvodu Poruba.

Ukázka navrhovaných opatření:

Výřezem je dokladována ukázka návrhu na zvýšení stávající nabídky výstavbou nových parkovacích kapacit zahrnující stání podél komunikací, nové parkoviště na terénu, objekty automatického parkovacího systému a dva typy parkovacích objektů.





Navrhovaná opatření prezentují tato opatření:

Počet parkovacích míst je v návrhu navýšen o nová stání v hromadných parkovacích objektech, stání na komunikacích a stání na kapacitních parkovištích. Spolu s účinnou kontrolou a případnou represí ze strany městské policie dojde ke snížení míry nelegálního parkování na území městského obvodu. Přehled počtu nově zřízených parkovacích míst v maximální variantě je uveden v tabulce 5.1., v minimální variantě v tabulce 5.2.

Tabulka 5.1: Přehled nově navržených parkovacích míst – maximální varianta.

Typ stání	Počet parkovacích míst
Stání v hromadných parkovacích objektech	3056
Stání na komunikaci	314
Stání na kapacitních povrchových parkovištích	450
<b>Stání celkem</b>	<b>3820</b>

Zdroj: MM CZ.

Přehled počtu nově zřízených parkovacích míst v minimální variantě je uveden v Tabulce 5.2.

Tabulka 5.2: Přehled nově navržených parkovacích míst – minimální varianta.

Typ stání	Počet parkovacích míst
Stání v hromadných parkovacích objektech	1306
Stání na komunikaci	314
Stání na kapacitních povrchových parkovištích	450
<b>Stání celkem</b>	<b>2070</b>

Výsledný návrh koncepčních úprav systému dopravy v klidu vycházející z analýz a nastavení jednotlivých částí systému, je shrnut do několika **základních bodů:**

Vyhrazená parkovací místa

- Navýšit počet vyhrazených parkovacích míst logicky seskupených v jednotlivých atraktivních lokalitách v těsné blízkosti obytných domů.
- Zvýšením represe za nelegální parkování a případným mírným snížením ceny vyhrazených míst posílit poptávku po těchto místech.
- Vybrané finanční prostředky používat výhradně na financování systému dopravy v klidu, především výstavby hromadných parkovacích objektů.

Parkovací automaty - zrušit stávající parkovací automaty a ve stávajících lokalitách je nahradit časově omezeným stáním sloužícím návštěvníkům, jehož dodržování bude důsledně kontrolováno městskou policií.

Placená povrchová parkoviště - vybraná kapacitní povrchová parkoviště v odlehlejších částech městského obvodu přetvořit v hlídaná placená parkoviště s významně nižší cenou než u vyhrazených stání nebo v parkovacích domech.

Hromadné parkovací objekty -

- V centrech poptávky po parkování vybudovat hromadné parkovací objekty dle návrhu určené především rezidentům, ve vybraných lokalitách např. u Hlavní třídy též návštěvníkům.
- Zvýšit u veřejnosti zájem o parkování v těchto objektech vhodnou cenovou politikou a prezentováním výhod takto zaparkovaných vozidel.
- Kontrola legálnosti parkování a vymáhání případných sankcí
- Zajistit důslednou kontrolu parkování a vymáhání sankcí za přestupky ze strany městské policie.

Cenová politika - zavést hierarchii ve výši poplatků za jednotlivé druhy stání následovně (od nejdražšího k nejlevnějšímu):

- vyhrazená parkovací stání v atraktivních lokalitách v těsné blízkosti bytových domů;
- stání v hromadných parkovacích objektech;
- stání na placených kapacitních parkovištích;
- stání na komunikaci a povrchových parkovištích v méně atraktivních lokalitách (zdarma).

V rámci této fáze projektu, kdy byly do řešeného území umísťovány nové parkovací kapacity, bylo na základě zjištěných údajů nutné přehodnotit přístup ke stanoveným cílům definujícím navýšení počtu parkovacích míst. Uliční síť městského obvodu již dle zjištění nedisponuje dostatečným počtem lokalit, na kterých by bylo možné zřídit nová legální parkovací místa v takovém počtu, jak bylo předpokládáno při stanovování cílů.

S ohledem na aspekty ochrany životního prostředí bylo proto přistoupeno k navržení většího počtu parkovacích domů. Toto řešení není prostorově tak náročné jako výstavba povrchových parkovišť, u kterých by byl pro umístění stejného počtu vozidel nevyhnutelný několika násobně vyšší záběr ploch se zelení. Realizovatelnost a udržitelnost tohoto řešení bude v dalších fázích projektu ověřena ve finanční analýze.

U doporučeného řešení byly vypočteny investiční a provozní náklady, navržen harmonogram realizace a identifikovány možné zdroje financování. Při realizaci navržených opatření na úrovni roku 2020

poklesne deficit parkovacích míst přibližně o 50% na 2200 parkovacích míst, což bude mít příznivý dopad na životní prostředí v Porubě především v těchto oblastech:

- Snížení počtu nelegálních záborů travnatých ploch parkujícími vozidly.
- Snížení délky cesty vozidel hledajících místo na zaparkování. Uspoří se externí náklady plynoucí z emisí, hlukové zátěže a změn klimatu (CO2) ve výši necelých 14 milionů Kč ročně.
- Automatizované parkovací systémy zvýší zásadně ochranu parkujících vozidel před vlivem vandalizmu a kriminálních činů.

Výsledné snížení deficitu parkovacích míst na úrovni roku 2020 v minimální variantě upravené (doporučené) je uvedeno v následující tabulce.

Minimální varianta upravená (doporučená) – deficit parkovacích míst po realizaci a investiční náklady

Stavební obvod	Navržená kapacita celkem	Deficit 2020 [%]	Deficit 2020 po realizaci [%]	Deficit 2020 [park. místo]	Deficit 2020 po realizaci [park. místo]	Investiční náklady bez DPH
I	476	31,4%	18,2%	1 134	658	80 816 529
II	96	30,8%	21,8%	330	234	38 400 000
III	197	29,4%	17,8%	501	304	85 767 963
IV	293	20,8%	8,2%	481	188	44 926 860
V	167	27,8%	19,6%	567	400	66 791 104
VI					0	
VII	390	26%	10,8%	673	283	133 971 608
VIII	355	20%	4,0%	445	90	70 361 351
IX	48	13%	8,5%	131	83	19 200 000
<b>Celkem</b>	<b>2 022</b>			<b>4 263</b>	<b>2 241</b>	<b>540 235 414</b>

Na tuto studii mohou navázat další projekty, které navržená řešení dále zpřesní, rozpracují a přiblíží realizaci tak, aby se deficit parkovacích míst snížil a zlepšilo se životní prostředí v Ostravě-Porubě.

### 3.2.6 Koncepce statické dopravy v městském obvodu Ostrava - jih, 2013, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.

Vyhodnocením dopravního průzkumu a porovnáním s provedenou pasportizací byl stanoven deficit parkovacích míst v jednotlivých sdružených okrscích. Do celkového počtu nabídky parkovacích míst byla uvažována pouze povrchová parkovací místa, neboť garážová stání jsou převážně vyhrazeného charakteru a nemohou být tedy započítána do celkové poptávky po parkovacích místech zjištěnou dopravním průzkumem. Bilance nabídky a poptávky byla stanovena pro stávající stav (rok 2013).

Zpracování dokumentace bylo provedeno těchto základních etapách:

- Průzkumy stávající nabídky a poptávky, rozbor, prognóza
- rozbor demografických charakteristik
  - terénní měření se záznamem RZ (komunikace, parkoviště)
  - evidence garážování (řadové, hromadné, bytové domy)
  - zhodnocení situace a definice problémových lokalit
  - pasportizace parkovacích stání
  - stanovení salda nabídky a poptávky
  - prognóza, rozbor stupně automobilizace

b) Návrh řešení

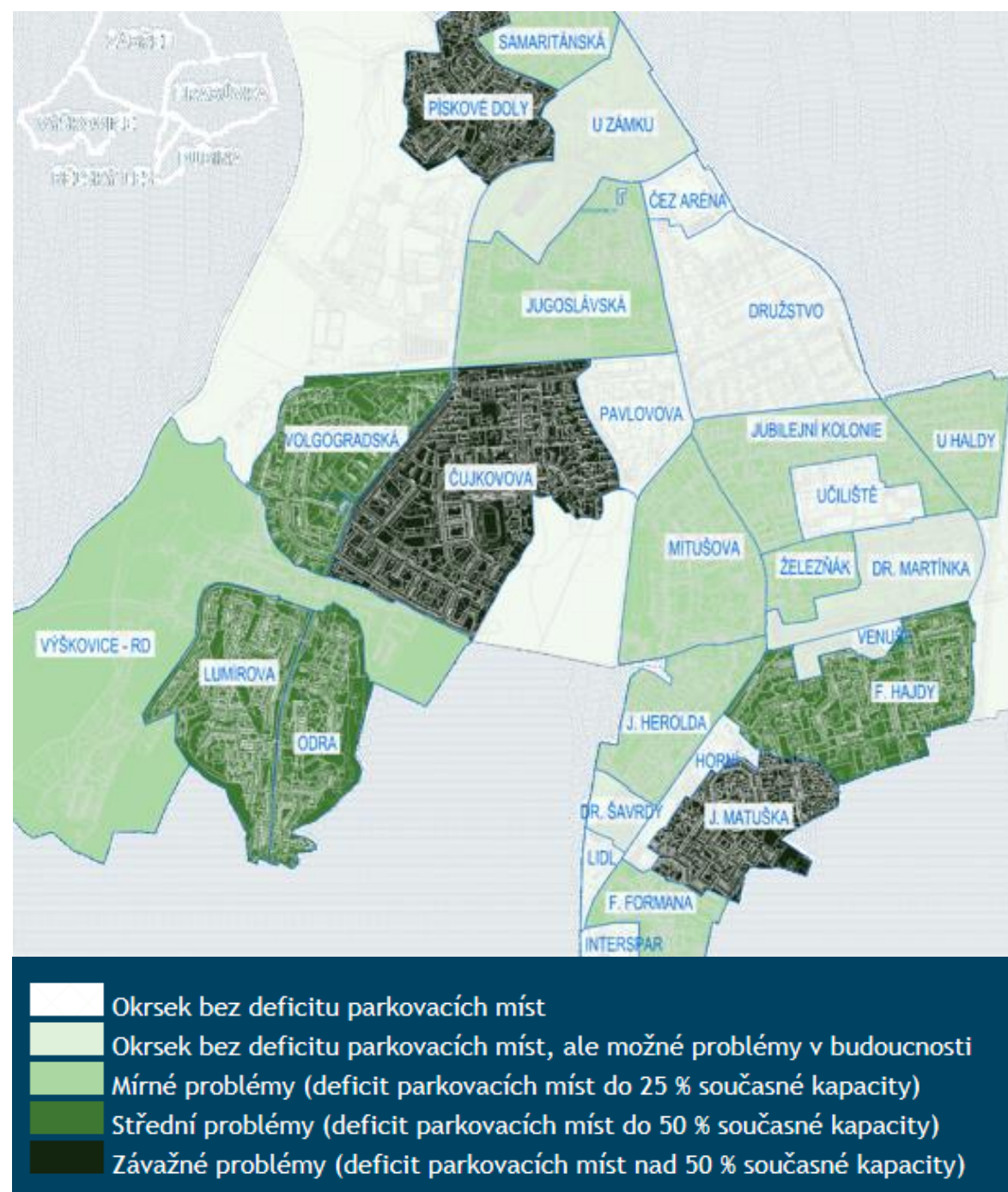
- zvýšení počtu parkovacích míst (optimalizace stavu)
- výstavba nové infrastruktury (vhodné formy) a návrh investic
- varianty řešení
- finanční analýza
- doporučení dalšího postupu

Z výpočtů provedených v rámci zpracování koncepce lze odvodit následující závěry pro hodnocenou situaci v r.2013:

- celková nabídka legálních parkovacích míst (na povrchu, bez garážového stání) je 20 675 parkovacích míst;
- maximální poptávka po parkování ve špičkovém období činí 22 675 vozidel;
- deficit parkovacích míst ve špičkovém období činí průměrně 22%;
- maximální obsazenost legálních parkovacích míst činí 75%;
- podíl ilegálního parkování činí v průměru 29%;
- podíl jednotlivých druhů parkujících vozidel – 98% všech parkujících vozidel tvoří osobní vozidla, 2% jsou tvořena dodávkami;
- celkový deficit parkování na území městského obvodu Ostrava-jih činí téměř 4 tisíce míst;
- v 16 sdružených okrscích je nedostatek parkovacích míst vůči poptávce;
- ve 3 okrscích se vyskytují závažné problémy s parkovacími kapacitami (deficit parkovacích míst je vyšší než 50%, anebo je deficitu dosahováno v průběhu celého dne, anebo kombinace obou podmínek).

Následující obrázek zobrazuje vyskytující se problémy s parkováním na území MO Ostrava-Jih. Světlou barvou jsou znázorněny lokality, kde nedochází k deficitu parkovacích míst, naopak tmavou barvou jsou znázorněny lokality, kde je různý deficit parkovacích kapacit. Bílou barvou jsou znázorněny lokality, kde nedochází k deficitu parkovacích míst. Světle zelenou barvou jsou vyznačeny lokality, kde nedochází v současné době k deficitu parkovacích míst, avšak vzhledem k prognóze růstu dopravy může v těchto lokalitách ve výhledovém období dojít k nedostatku parkovacích kapacit. Další kategorií jsou již lokality, kde dochází k mírným problémům s parkováním. Tyto mírné problémy jsou definovány jako deficit parkovacích míst v rozpětí -0,1% až -25%. Zároveň však k tomuto deficitu dochází pouze výjimečně během dne (2-4 hodiny). Tmavě zelenou barvou jsou znázorněny lokality se středními problémy, které jsou definovány jako deficit parkovacích míst v rozpětí -25,1% až -50%. Zároveň k tomuto deficitu dochází během dne v rozsahu 4-6 hodin. Černou barvou jsou pak zobrazeny lokality se závažnými problémy s parkováním, kde je deficit parkovacích míst větší jak 50% a zároveň se tento nedostatek parkovacích míst projevuje během celého dne.

Na níže uvedeném obrázku je zobrazena mapa problémů s parkováním vytvořena pro jednotlivé sdružené okrsky. Jak je patrné, největší problémy se vyskytují zejména ve 3 okrscích. Jaromíra Matuška (obvod Dubina), kde je celkový deficit parkovacích míst 616, dále je pak značný deficit (-536 PM) v okrsku Pískové doly (obvod Zábřeh A – Pískové doly) a třetím nejvíce problematickým sdruženým okrskem je okrsek Čujkovova (obvod Zábřeh B 50., 60. léta) s deficitem 746 parkovacích míst. Na tyto okrsky by měla být zaměřena pozornost nejvíce v návrhové části, avšak s ohledem na reálnost řešení, prostorové podmínky a nezhoršení životního prostředí. Rovněž i další sdružené okrsky dosahují značného deficitu parkovacích kapacit. I na následující okrsky je třeba se v návrhové části zaměřit: Volgogradská, Lumírova, Odra a F. Hajdy.



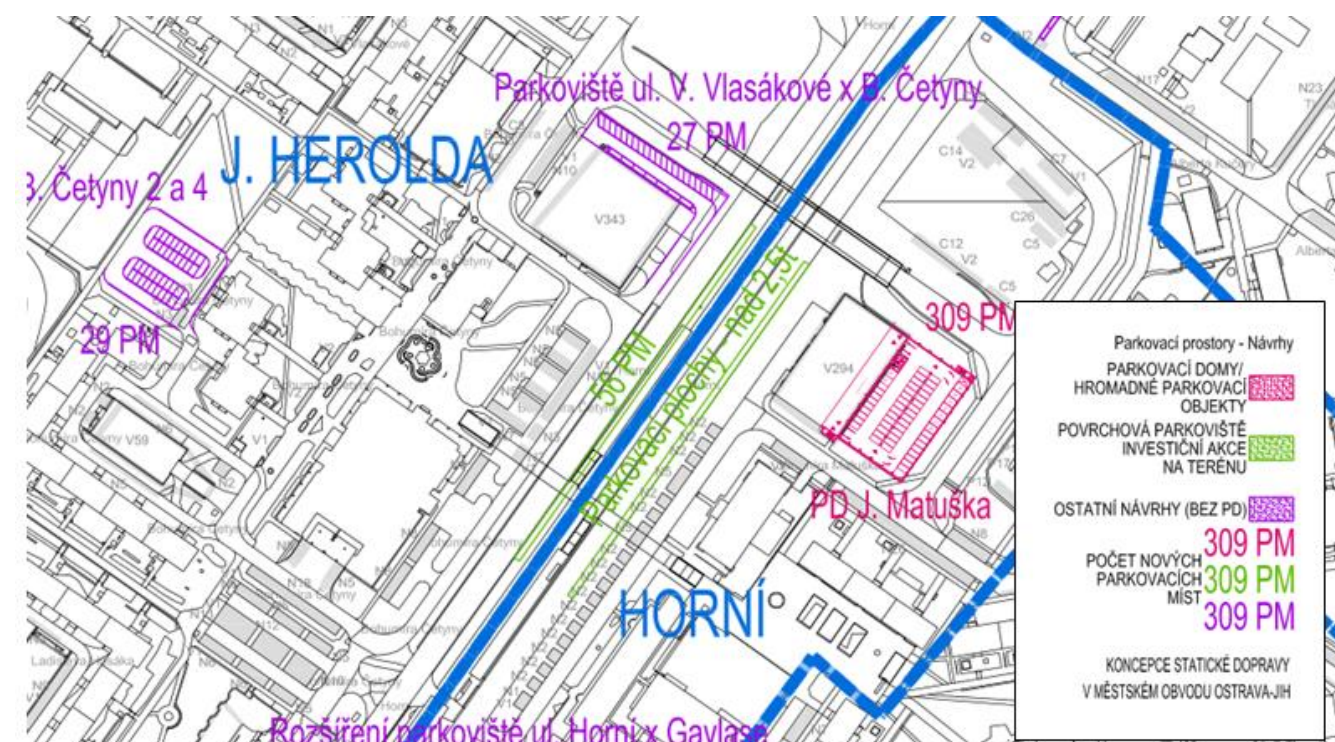
- se zvýšil počet okrsků, ve kterých by byl deficit parkovacích míst z dnešních 16 okrsků na 18 (rok 2018), resp. 20 (rok 2023);
- se zvýšil počet okrsků, ve kterých by byly závažné problémy s parkováním na 5 (rok 2018), resp. 8 (rok 2023) okrsků.

Návrh opatření na pokrytí potřeb statické dopravy:

Při návrhu nových parkovacích kapacit bylo zpracováno 120 návrhů ve 20 okrscích. Díky těmto návrhům došlo k navýšení stávajících parkovacích kapacit o 6 552 parkovacích míst.

Z hlediska samotných návrhů byly uvažovány 3 hlavní typy nových parkovacích kapacit:

- povrchová parkoviště/ parkovací místa na komunikacích (investiční akce na terénu);
- parkoviště na povrchu a komunikacích;
- organizační opatření;
- individuální výstavba parkovacích míst.
- hromadné parkovací objekty (parkovací domy);
- kapacitní povrchová parkoviště – obdobný typ jako předchozí skupina, avšak zde se jedná o velké plochy s vyšším počtem PM lokalizované v okrajových částech městského obvodu.



Tabulka 8.11: Souhrnný přehled parkovacích míst za Městský obvod Ostrava-Jih (2013) - Návrh

Typ stání	Povrchová parkoviště	Hromadné parkovací objekty	Kapacitní parkoviště	Celkem
STÁVAJÍCÍ PM - Celkem	20 675 míst	4 387 míst	0 míst	<b>25 062 míst</b>
NÁVRH NOVÝCH PM	3 744 míst	1 693 míst	1 115 míst	<b>6 552 míst</b>
<b>STÁVAJÍCÍ + NOVÉ PM – Celkem</b>	<b>24 419 míst</b>	<b>6 080 míst</b>	<b>1 115 míst</b>	<b>31 614 míst</b>

Prognóza výhledových nároků statické dopravy:

Z provedených výpočtů vyplývá je patrné, že při uvažované prognóze růstu dopravy a s tím spojeným nárůstem poptávky po parkování a neřešení parkovací problematiky na území MO Ostrava-Jih lze očekávat následující vývoj:

- ve výhledovém roce 2018 měl obvod deficit parkovacích míst téměř 6 tisíc, v roce 2023 by toto číslo již přesáhlo 7 tis.;
- maximální poptávka po parkovacích místech by se z dnešních téměř 23 tis. vozidel/ den zvýšila na 24,5 tis. (rok 2018), resp. na více jak 26 tis. (rok 2023);

Z hlediska jednotlivých navrhovaných typů opatření jsou nejvíce zastoupena povrchová parkoviště 57% z celkového počtu nově navrhovaných parkovacích míst. Pokud bychom tyto opatření spojili s rovněž obdobným typem opatření „kapacitní parkoviště“, které se pouze odlišují v počtu PM a tím, že jsou tato parkoviště lokalizována v okrajových částech městského obvodu (z důvodu potřebného pozemku),

dostali bychom podíl 74% všech parkovacích kapacit. V hromadných parkovacích objektech je navrženo 26% nových parkovacích kapacit.

**Ukázka navrhovaných opatření:**

Výřezem je dokladována ukázka návrhu na zvýšení stávající nabídky výstavbou nových parkovacích kapacit zahrnující stání podél komunikací, nové parkoviště na terénu, objekty automatického parkovacího systému a dva typy parkovacích objektů.

Ve **finančním modelu** je nejprve hodnocena finanční efektivita jednotlivých parkovacích domů, jež představují největší objem kapitálových výdajů, a následně jsou souhrnně hodnoceny tři skupiny opatření:

- parkovací domy
- pvrchová parkoviště
- organizační opatření – parkovací místa vzniklá organizačními opatřeními na stávajících komunikacích

Finanční analýza je učiněna z pohledu města, resp. městský obvod, proto jsou z hodnocení **vyloučena všechna opatření, u nichž je předpokládána realizace soukromým sektorem** a také parkovací domy, u nichž nebyla prokázána finanční efektivita.

Jelikož skutečná cena výstavby může být až o 30% nižší než projektované ceny, je finanční analýza provedena ve dvou cenových scénářích:

- maximální scénář – projektované ceny
- minimální scénář – projektované ceny snížené o 30%

Tabulka 9.1: Přehled kapitálových výdajů parkovacích domů v tis. Kč bez DPH v cenové úrovni roku 2013

Parkovací dům	Počet míst	Z toho nových	MINIMÁLNÍ SCÉNÁŘ		MAXIMÁLNÍ SCÉNÁŘ	
			Náklady výstavby	Náklady/místo	Náklady výstavby	Náklady/místo
I.1 Ant.Poledníka	280	198	58 170	207,8	83 100	296,8
I.2 F.Formana	396	396	77 714	196,2	111 020	280,4
I.3 Jar.Matuška	309	309	74 648	241,6	106 640	345,1
I.5 Lužická	48	48	7 700	160,4	11 000	229,2
I.6 Lumírova	85	24	39 648	466,4	56 640	666,4
I.7 Proskovická	96	96	15 400	160,4	22 000	229,2
I.8 Kotlářova	48	48	7 700	160,4	11 000	229,2
I.9 Jugoslávská	85	85	39 648	466,4	56 640	666,4
I.10 Horymírova	48	48	7 700	160,4	11 000	229,2
I.11 Petruškova	48	48	7 700	160,4	11 000	229,2
I.12 Dr.Lukášové	85	78	39 648	466,4	56 640	666,4
<b>Celkem</b>	<b>1 528</b>	<b>1 378</b>	<b>375 676</b>	<b>245,9</b>	<b>536 680</b>	<b>351,2</b>
<b>Celkem bez vyloučených parkovacích domů*</b>	<b>1 273</b>	<b>1 191</b>	<b>256 732</b>	<b>201,7</b>	<b>366 760</b>	<b>288,1</b>

Zdroj: Finanční model

Tabulka 9.2: Přehled kapitálových výdajů ostatních typů opatření v tis. Kč bez DPH v cenové úrovni roku 2013

Typ opatření	Počet míst	Z toho nových	MINIMÁLNÍ SCÉNÁŘ		MAXIMÁLNÍ SCÉNÁŘ	
			Náklady výstavby	Náklady/místo	Náklady výstavby	Náklady/místo
Povrchová parkoviště	3 836	3 202	121 089	31,6	172 984	45,1
Organizační opatření	359	349	7 921	22,1	11 316	31,5
Individuální výstavba	173	173	2 725	15,8	3 893	22,5
<b>Celkem</b>	<b>4 368</b>	<b>3 724</b>	<b>131 735</b>	<b>30,2</b>	<b>188 193</b>	<b>43,1</b>
<b>Celkem bez vyloučených opatření*</b>	<b>4 195</b>	<b>3 551</b>	<b>129 010</b>	<b>30,8</b>	<b>184 300</b>	<b>43,9</b>

Zdroj: Finanční model

\*Pozn.: Žlutou barvou jsou vyznačena opatření vyloučená ze souhrnné finanční analýzy.

**Závěr:**

Z hlediska koncepčního řešení problémů s parkováním bylo prověřeno celé území MO Ostrava-Jih a byly vytipovány lokality pro umístění nových parkovacích kapacit. I když se těmito návrhy nevyřešil kapacitní deficit s parkovacími místy, byl z hlediska koncepce parkování a z hlediska reálnosti navržených opatření učiněn významný krok pro řešení této problematiky. V dalších fázích řešení jednotlivých lokalit a okrsků je třeba tyto koncepční návrhy dále rozpracovat a zpřesnit.

Z hlediska dalšího postupu v oblasti statické dopravy by se MO Ostrava-Jih měl primárně zaměřit na řešení problémů s parkováním v okrscích - Pískové doły, Čujkovova a J. Matuška.

**3.3 ANALÝZA ÚZEMÍ ŠIRŠÍHO CENTRA**

Území širšího centra je vymezeno ul. Mariánskohorskou - ul.Muglinovskou - řekou Ostravicí- ul. Železárenskou. Jelikož je území rozsáhlé, bylo rozděleno do 5-ti dílčích oblastí podle charakteru území.



### 3.3.1 Stávající nabídka parkování

Stávající nabídka byla zjišťována na veřejně přístupných komunikacích a plochách a v hromadných garážích (HG), na parkovištích a garážích u obchodních center. Byly zjištěny typy parkovacích, dále byla zjištěna stávající organizace dopravy (jednosměrky, obytné zóny, zákazy atd.) jenž mají na stanovení stávající nabídky vliv.

Při stanovení stávající nabídky na terénu se vycházelo z *respektování Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a normy ČSN 73 6056* (Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel). Z toho vyplývá, že definovaná stávající nabídka na terénu je rovna kapacitě na plochách, v zálivech a na komunikacích, pokud to šířka komunikace vzhledem k organizaci dopravy umožňuje – u jednosměrných komunikací musí pro průjezd vozidel zůstat min. 3,0m a u obousměrných komunikací min. 6,0 (5,5m), pokud nebyl dopravním značením režim upraven jako jednopruhá obousměrná komunikace s „výhybnami“.

V současné době se v řešeném území nacházejí 3 oblasti s regulací parkování. Dle nařízení města se jedná o následující oblasti:

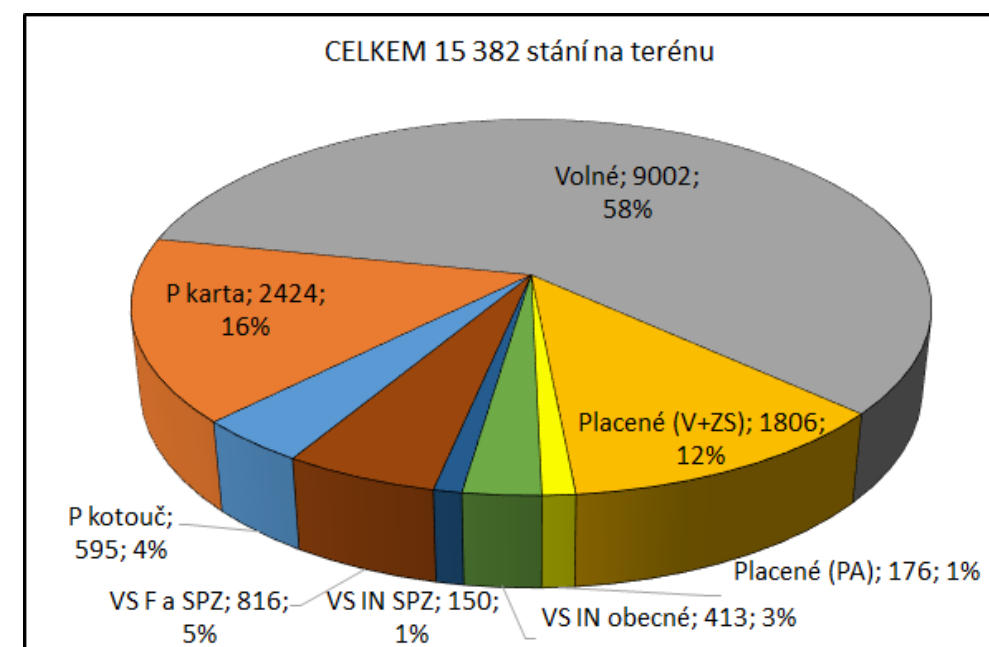
- 1 - centrum města - začátek provozu v r. 2002
- 2 - sídliště Fifejdy1 - začátek provozu v r. 2015
- 5 - oblast kolem ul. F. Šrámka - začátek provozu v r. 2017

Oblasti s regulací parkování jsou dopr. značením vyznačeny jako zóna zákazu stání (ZZS), ve které se může stát pouze na vyznačených parkovacích stáních. Tato stání jsou dopr. značením vymezena pro různé typy uživatelů (rezident, abonent, invalida, konkrétní firmy atd.). V nařízení města jsou uvedeny konkrétní údaje (rozsah oblastí, časové omezení stání, cena stání atd.), podle kterých lze organizovat provoz v těchto oblastech.

Celkem se v širším území centra nachází **15 382** (z toho 5 058 v ZZS) na terénu + **519** stání v hromadných garážích. V tabulce je uvedena nabídka dle typů stání.

Oblast	Stávající nabídka parkovacích stání na veřejně přístupných plochách a komunikacích a v hromadných garážích													
	Parkovací karta	Kotouč	Volná stání	Placená stání			celkem	Vyhrazená stání			Celkem nabídka	Park. stání Supermarkety		Park. stání Hromadné garáže
				výběřčí	parkovací automat	závorový systém		firma nebo SPZ	invalida obecně	invalida SPZ		Terén	Garáže	
1	775	264	763	958	138	682	1 778	329	90	17	4 016		1481	519
2	182	70	2 401	40	0	40	80	112	71	32	2 948			
3	0	7	2 166	0	38	86	124	81	59	21	2 458	505		
4	1 279	170	759	0	0	0	0	51	80	46	2 385	1 259	1125	
5	188	84	2 913	0	0	0	0	243	113	34	3 575	569		
<b>CELKEM</b>	<b>2 424</b>	<b>595</b>	<b>9 002</b>	<b>998</b>	<b>176</b>	<b>808</b>	<b>1 982</b>	<b>816</b>	<b>413</b>	<b>150</b>	<b>15 382</b>	<b>2 333</b>	<b>2 606</b>	<b>519</b>

Cca 3 100 (výběřčí, PA, ZS) stání na terénu je zpoplatněno. Z toho cca 50% vlastní a provozuje prostřednictvím svých organizací město popř. městský obvod. Druhá polovina je v soukromých rukách. Většina soukromých parkovišť se nachází v prolukách zástavby, může kdykoliv dojít k ukončení jejich provozu z různých důvodů, jenž město nebude moci ovlivnit. Není zde provozován jednotný systém výběru poplatků, není možné využít všech v současné době dostupných možností platby (hotovost, karta, SMS atd.). Zázemí obsluhy, způsob vymezení rozsahu placených ploch i jejich povrch je v mnoha případech nevhledný.



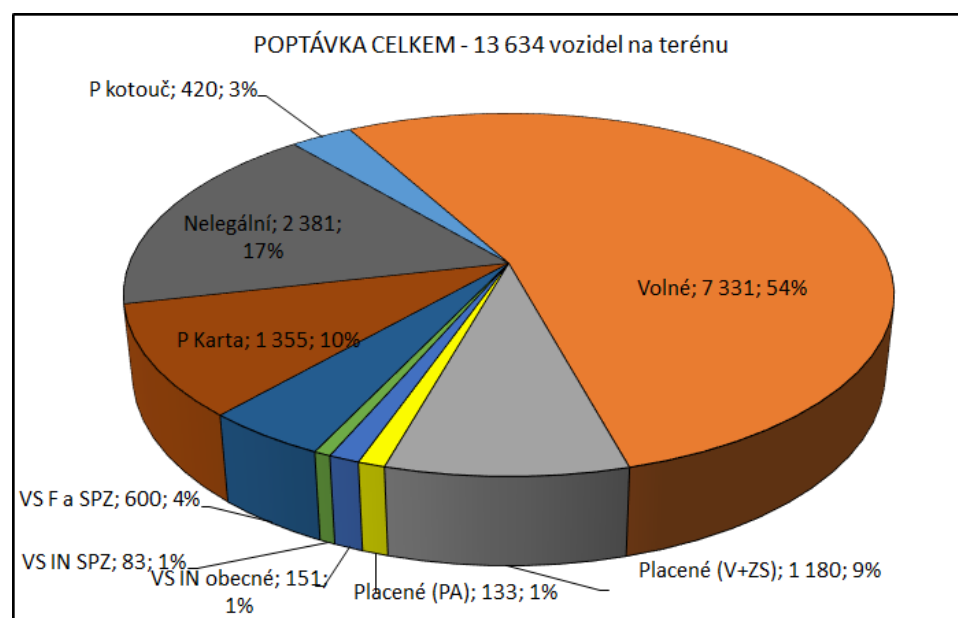
Z toho se v oblastech s regulací parkování nachází celkem **4 742** stání na terénu. Z 4 742 stání na terénu jsou:

- vyhrazená stání pro rezidenty a abonenty (stání pouze pro majitele parkovací karty R, A) 2 424 stání
- stání s parkovacím kotoučem 411 stání
- volná stání 312 stání
- placená stání PA 138 stání
- placená stání ZS+V 932 stání
- vyhrazená stání (firma nebo SPZ) 317 stání
- vyhrazená stání (invalida obecně) 146 stání
- vyhrazená stání (invalida na SPZ) 62 stání

### 3.3.2 Stávající poptávka parkování v denním období

Poptávka byla zjištěna jednorázovým sčítáním počtu parkujících vozidel v průběhu pracovního dne v době mezi 11. až 13. hod. Uvedené časové období bylo vybráno z důvodu zjištění max. denní poptávky (dle zjištění v průzkumech v předchozích letech). Poptávka byla rozlišena podle toho, na jakém typu parkovacího stání vozidlo stálo. Jedná se pouze o orientační údaje, jelikož proběhlo sčítání pouze v jednom pracovním dnu.

V období mezi 11. a 13. hod bylo na terénu zaznamenáno celkem **13 634** (z toho 3 516 v ZZS) vozidel, přičemž **2 449** (z toho 431 v ZZS) vozidel (cca 18%) stálo v rozporu s předpisy a stávající organizací dopravy.



Nejvíce byly obsazené volná stání (81%) následována stánkami u parkovacích automatů (76%) a na vyhrazených stáních pro firmy nebo na SPZ (74%). Nejméně byly využita vyhrazená stání pro invalidy (37%). V oblastech s regulací parkování byla stání na parkovací kartu využita pouze na 56 %.

Oblast	Využití parkovacích stání v období 11:00-13:00 hod v procentech									Počet vozidel stojících v rozporu s předpisy	Park. stání	
	Park. karta % využití	Park. kotouč % využití	Volná stání % využití	PS-Park. automat % využití	PS-ZS, Výběrčí % využití	VS-firma, SPZ % využití	VS-invalida obecně % využití	VS-invalida na SPZ % využití	Park. stání Supermarkety Terén		Park. stání Hromadné garáže	
1	83	90	100	71	68	78	67	88	666		63	48
2	66	50	87		31	65	39	53	637			
3		100	86	92	40	59	14	52	343	78		
4	38	51	72			37	28	57	79	52	18	
5	57	65	72			84	29	41	656	19		
<b>CELKEM</b>	<b>56</b>	<b>71</b>	<b>81</b>	<b>76</b>	<b>65</b>	<b>74</b>	<b>37</b>	<b>55</b>	<b>2 381</b>	<b>48</b>	<b>33</b>	<b>48</b>

### 3.3.3 Stávající poptávka parkování v nočním období

V nočním období byl proveden průzkum z důvodu zjištění poptávky obyvatel v řešeném území bydlících, kdy je předpoklad, že v nočním období zde parkují převážně obyvatelé. Poptávka v nočním období byla zjištěna jednorázovým sčítáním počtu parkujících vozidel po 21. hodině. Jedná se pouze o orientační údaje, jelikož se jedná o jednorázové sčítání.

Během průzkumu bylo zjištěno celkem **10 754** (z toho 3 111 v ZZS) vozidel. V nočním období nebylo provedeno rozlišení stání vozidel dle jednotlivých typů stání, takže nelze stanovit kolik vozidel stálo v rozporu s předpisy.

### 3.3.4 Bilance stávající statické dopravy

Bilance stávající statické dopravy představují rozdíl mezi nabídkou (počet parkovacích stání) a poptávkou (počet zaparkovaných vozidel). Jejím porovnáním zjistíme jestli je stávající nabídka dostačující resp. nedostačující pro pokrytí poptávky.

Výsledné bilance (v nočním i denním období) za celé území jsou uvedeny v následujících tabulkách. Jedná se o absolutní počty, kdy je porovnána nabídka s poptávkou bez rozlišení typů stání

včetně vozidel stojících v rozporu s předpisy. Porovnáním pouze celkových počtů stání nabídky s poptávkou je stávající nabídka v denním i nočním období dostačující.

Oblast	Základní bilance nabídky a poptávky - stání na terénu období 11:00-13:00 hod		
	N	P	B
1 – historické centrum	4 016	3 863	153
2 – centrum sever	2 948	3 013	-65
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna	2 458	2 341	117
4 - Fifejdy	2 385	1 257	1 128
5 – Mariánské Hory a Hulváky	3 575	3 160	415
<b>celkem</b>	<b>15 382</b>	<b>13 634</b>	<b>1 748</b>

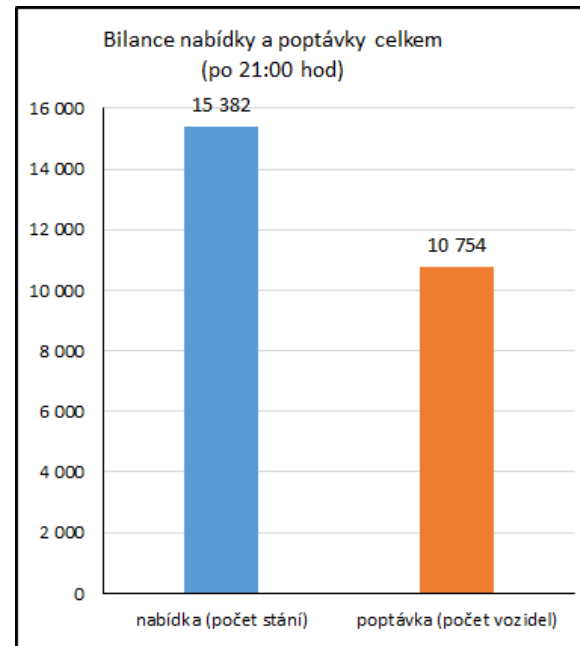
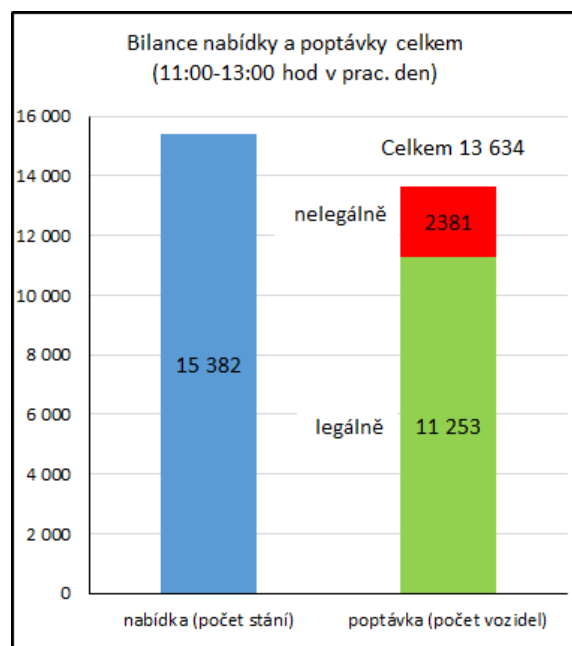
Černá louka	230	213	17
-------------	-----	-----	----

#### Obsazenost HG -

Černá louka (G 316)	141
Prokešovo nám. (G 203)	110

Oblast	Základní bilance nabídky a poptávky - stání na terénu období po 21:00 hod		
	N	P	B
1 – historické centrum	4 016	1 910	2 106
2 – centrum sever	2 948	2 578	370
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna	2 458	1 730	728
4 - Fifejdy	2 385	1 952	433
5 – Mariánské Hory a Hulváky	3 575	2 584	991
<b>celkem</b>	<b>15 382</b>	<b>10 754</b>	<b>4 628</b>

Černá louka	230	5	225
-------------	-----	---	-----



Zjištěné hodnoty jsou obrazem poptávky statické dopravy (počet zaparkovaných vozidel) pro současný stav dopravní infrastruktury (nabídka parkovacích stání a zavedení režim jejich využívání) a stupeň automobilizace v Ostravě 1 : 2,4.

Z výše uvedeného vyplývá rozhodující období pro hodnocení základní bilance statické dopravy pro jednotlivé oblasti.

oblast	Nejnepříznivější hodnota základní bilance statické dopravy / období
1 – historické centrum	+153 / den
2 – centrum sever	-65 / den
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna	+117 / den
4 - Fifejdy	+433 / noc
5 – Mariánské Hory a Hulváky	+415 / den
<b>celkem</b>	<b>1050</b>

Při interpretaci výsledků základní bilance je třeba mít na paměti, že reálná bilance statické dopravy je ve současnosti horší, protože část stání tvořících „převís“ nabídky jsou stání, která nebudou nikdy využita. Jedná se o tyto skupiny stání:

- nevyužitá stání pro invalidy, jejichž počet v rámci vybudovaných kapacit je dán legislativou bez ohledu na reálnou potřebu,
- nevyužitá stání pro invalidy vyhrazená na registrační značku vozidla,
- vyhrazená stání na registrační značku vozidla, které je obsazováno pouze oprávněným vozidlem bez možnosti jakékoliv zastupitelnosti,
- vyhrazená stání pro firmy,
- nevyužitá stání v zónách s regulací stání (ZZS) s omezením pouze pro držitele parkovacích karet bez možnosti jakékoliv zastupitelnosti, např. obytné území s možností využít uvolněná stání po vozidlech obyvatel v denním období využít pro parkování návštěvníků či zaměstnanců

oblast	Nejnepříznivější hodnota reálné bilance statické dopravy / období
1 – historické centrum	-80 / den
2 – centrum sever	-223 / den
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna	+20/ den
4 - Fifejdy	+433 / noc
5 – Mariánské Hory a Hulváky	+194 / den
<b>celkem</b>	<b>344</b>

Bilance nabídky a poptávky na terénu v období 11:00-13:00 hod								
Typy stání	Nabídka stání N	Poptávka P	Bilance (pozn.č.1) B=N-P	Nabídka zbyvajících na pokrytí nelegálního stání	Počet vozidel stojících mimo předpisy	Bilance výsledná (pozn.č.2)	Reálna nabídka na pokrytí nelegálního stání	Bilance výsledná (pozn.č.3)
Parkovací karta	2424	1355	1 069					
Parkovací kotouč	595	420	175		175			
Parkovací automat	176	133	43		43			
Placená V + ZS	1806	1180	626		626			
VS firmy, SPZ	816	600	216					
VS invalida obecně	413	151	262					
VS invalida SPZ	150	83	67					
Volná stání	9002	7331	1 671		1 671		1 671	
Mimo předpisy	0	2381	-2 381		2 381			
<b>CELKEM</b>	<b>15 382</b>	<b>13 634</b>	<b>1 748</b>		<b>2 515</b>		<b>2 381</b>	<b>134</b>

Bilance nabídky a poptávky na terénu v období po 21:00 hod						
Typy stání	Nabídka N	Poptávka P	Bilance (pozn.č.1) B=N-P	Reálna nabídka pro obyvatele	Poptávka	Bilance výsledná (pozn.č.4)
Parkovací karta	2424			2 424		
Parkovací kotouč	595			595		
Parkovací automat	176			176		
Placená V + ZS	1806					
VS firmy, SPZ	816					
VS invalida obecně	413					
VS invalida SPZ	150			150		
Volná stání	9002			9 002		
Mimo předpisy	0					
<b>CELKEM</b>	<b>15 382</b>	<b>10 185</b>	<b>5 197</b>	<b>12 347</b>	<b>10 185</b>	<b>2 162</b>

Pozn.č.1 Výsledná bilance s využitím celkové nabídky stání  
 Pozn.č.2 Výsledná bilance s využitím neobsazených placených stání pro veřejnost  
 Pozn.č.3 Výsledná bilance bez využití neobsazených placených stání pro veřejnost  
 Pozn.č.4 Výsledná bilance bez využití stání, které nelze z nějakého důvodu využít (vyhrazené stání, provozní doba)

Bilance nabídky a poptávky v období 11:00-13:00 hod				Bilance nabídky a poptávky po 21. hod			
Typy stání	Nabídka N	Poptávka P	Bilance B=N-P	Poptávka P	Bilance B=N-P		
<b>Hromadné garáže</b>							
-Černá louka	316	141	175				
-Prokešovo nám.	203	110	93				
<b>CELKEM</b>	<b>519</b>	<b>251</b>	<b>268</b>				
<b>Supermarkety :</b>							
<b>terén</b>							
-Kaufland MH	569	101	468	15	554		
-Baumax	117	30	87	5	112		
-Kaufland MO	475	390	85	27	448		
-Futurum	1 030	536	494	42	988		
-Lidl	112	62	50	5	107		
-Železářská	30	5	25	0	30		
<b>CELKEM</b>	<b>2 333</b>	<b>1 124</b>	<b>1 209</b>	<b>94</b>	<b>2 239</b>		
<b>garáže</b>							
-Laso	84	53	31				
-Futurum	1 125	198	927				
-Nová Karolína	1 397	619	778				
<b>CELKEM</b>	<b>2 606</b>	<b>870</b>	<b>1 736</b>				
<b>Černá louka:</b>							
<b>terén</b>							
230	213	17					
<b>garáže</b>							
99	15	84					

**Poznámka:**

Takto definovaná reálná bilance vychází z teoretického předpokladu, že díky represím a kontrole budou využita všechna volná zpoplatněná stání (parkovací automat, závorový systém, parkoviště s obsluhou výběřím) či časově omezená stání (parkovací kotouč). Do reálné bilance navíc nebyl zahrnut předpoklad, že k naplnění nabídky dojde v okamžiku kdy v území zůstává ještě cca 2-5% volných stání, protože je iluzorní předpokládat, že vozidlo bude „hledat“ poslední stání a až poté využije nabídku stání mimo řešenou oblast, např. na záchytném parkovišti.

Největší problémy se vykytují v centru města na území mimo stávající zónu s regulací parkování (zejména kolem ul. Ostrčilova, Slavíčková, Křížkova, Bachmačská, Sadová), v oblasti Šalamouna (oblast polyfunkčního domu) a v oblasti Kamence. I když v některých oblastech vychází

nadbytek stání, ne všude nabídka územně kopíruje poptávku, takže jsou lokality, kde je mírný nadbytek stání a naopak někde stání chybí a řidiči parkují v rozporu s předpisy, jelikož neradi parkují na vzdálenějším místě od místa cíle jejich cesty resp. bydliště.

### 3.3.5 Prognóza výhledových potřeb statické dopravy

Stanovení potřebného objemu ploch pro statickou dopravu lze obecně provést dvěma postupy:

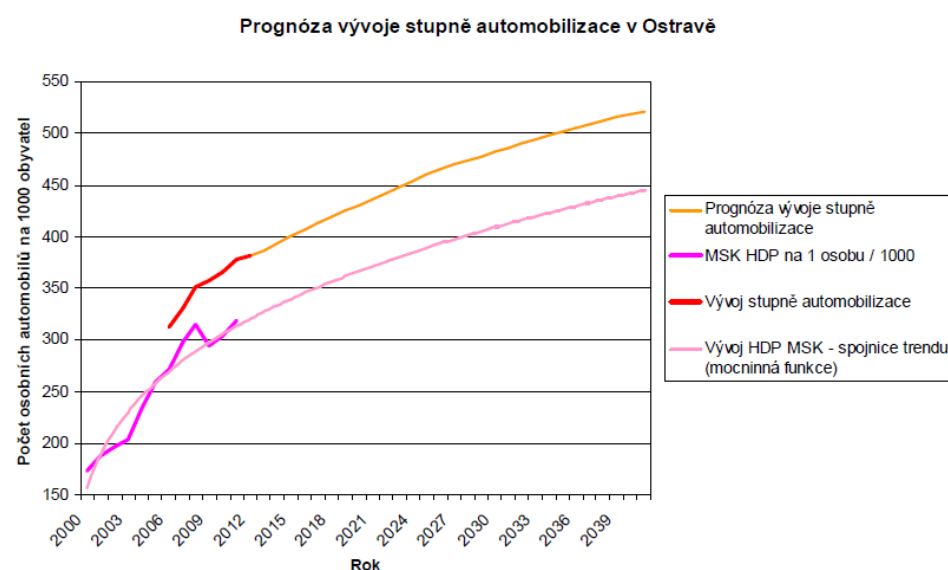
- **metoda A** - stanovení výhledové potřeby statické dopravy *dle výměr základních jednotek* – metodou výpočtu dle ČSN 73 6110, čl.14.1.11 až 14.1.14
- **metoda B** - stanovení výhledové potřeby statické dopravy *odvozením od stávající poptávky s navýšením v poměru nárůstu stupně automobilizace* a případným zohledněním charakteru území – metoda výpočtu dle ČSN 73 6110, čl.14.1.8

**14.1.8** U stávajících staveb a u stavebních úprav, které budou sloužit stejnému nebo obdobnému účelu, se způsob výpočtu použije stejný jako u staveb navrhovaných, nebo se potřeba parkovacích stání ověří průzkumem. Výhledová potřeba parkovacích stání se pak stanoví v poměru stupňů automobilizace v době průzkumu a v návrhovém období a s přihlédnutím k úrovni dostupnosti veřejné dopravy v době průzkumu a v návrhovém období. V obtížných podmínkách případnou redukcí počtu stání posoudí příslušný stavební úřad.

Pro potřeby zpracování této dokumentace byl zvolen druhý jmenovaný postup – metoda B, který je podle názoru zpracovatele objektivnější, protože odráží reálné dopravní chování v území. Z výše uvedeného vyplývá, že výhledová poptávka statické dopravy byla stanovena odvozením od současné poptávky navýšené v poměru současného (1:2,4) a výhledového *stupně automobilizace* 1:2,0 při rámcovém zohlednění potenciálu dostavby území. Takto stanovený objem byl navýšen o 10% pro vytvoření rezervy umožňující zaparkování bez nutnosti hledání „posledního“ volného místa.

S cílem zohlednit možný vývoj ve vzdálenějším horizontu byla bilance doplněna o ověřovací výpočet i pro vzdálený výhled pro nárůst stupně automobilizace až na cca 1 : 1,8, který byl zpracován odvozeným koeficientem  $K_a = 1,38$ .

$K_a$ součinitel vlivu stupně automobilizace	700	600	500	400	333	290	počet vozidel / 1.000 obyvatel
stupně automobilizace	1: 1,43	1:1,67	1: 2,0	1:2,5	1:3,0	1:3,5	1 vozidlo / počet obyvatel
součinitel	1,75	1,5	1,25	1,0	0,84	0,73	



Růst stupně automobilizace přinese i nárůst stávající poptávky:

- nárůst 1:2,4 na 1: 1,2 představuje nárůst současné poptávky o cca 25%,
- nárůst 1:2,4 na 1: 1,8 představuje nárůst současné poptávky o cca 36%,

Níže uvedená tabulka obsahuje výhledovou bilanci pro stupeň automobilizace 1: 2,0 a 1:1,8 vztaženou ke stávající nabídce. Kromě nárůstu vlivem stupně automobilizace se na výhledové bilanci negativně podepíše i zabor parkovacích ploch vlivem urbanizace proluk (např. vědecká knihovna, tzv. „Černá kostka“), která bude mít za následek ztrátu dalších cca 1000 stání (výhledově až 2000 stání). Hodnoty v tabulce jsou údaje o počtech stání.

oblast	Nejnepříznivější hodnota reálné bilance statické dopravy / období		
	1:2,4	1:2	1: 1,8
stupeň automobilizace (počet obyv. / 1 osob. voz)	1:2,4	1:2	1: 1,8
1 – historické centrum (stáv.popt.3863 voz)	-80 / den	-1046 / den (-80-966)	-1471 / den (-80-1391)
2 – centrum sever (stáv.popt.3013 voz)	-223 / den	-976 / den (-223-753)	-1308 / den (-223-1085)
3 – MN, DK, KÚ MSK a Šalamouna (stáv.popt.2341 voz)	+20/ den	-565/ den (+20-585)	-846/ den (+20-866)
4 – Fifejdy (stáv.popt.1952 voz)	+433 / noc	-55 / noc (+433-488)	-289 / noc (+433-722)
5 – Mariánské Hory a Hulváky (stáv.popt.3160 voz)	+194 / den	-596 / den (+194-790)	-944 / den (+194-1138)
<b>celkem</b>	<b>344</b>	<b>-3238</b>	<b>-4858</b>

Výše uvedené hodnoty deficitu 3 200 stání (výhledově až 4900 stání) pro oblast širšího centra představují cca 21% stávající nabídky 15 400 stání.

**Provedený rozbor signalizuje v horizontu cca 10-15 let, kdy lze předpokládat dosažení stupně automobilizace 1:2,0, potřebu dobudování kapacit pro cca 4 000 stání + dalších cca 1 000-2 000 stání, jež nahradí ztrátu stávající nabídky dostavou proluk či urbanizaci dosud nezastavěných ploch využívaných pro statickou dopravu.**

Poznámka: při ověřovacím propočtu bilance dle metody I. provedeném v roce 2010 byla pro vstupní data počtu obyvatel, výměry obytných prodejních ploch (vč. restaurací), počty žáků s vymezením druhu škol, výměry administrativní ploch, nemocniční zařízení a hotelová lůžka odvozena normová bilance pro aktuální stupeň automobilizace. Výsledek tohoto propočtu potvrdil, že poptávka parkování v období odpolední dopravní špičky x vozidel přibližně odpovídá počtené bilanci dle ČSN 73 6110 dle metody I při aplikaci koeficientu území  $k_p = 0,25$  součinitel redukce počtu stání pro historické jádra. **Z toho lze odvodit, že stávající nabídka v oblasti centra Ostravy je již omezena na hranici používanou pro oblast historického jádra a odpovídá doporučené úrovni. Ostatní poptávku je vhodné směřovat ji na záchytná parkoviště či do jiných druhů doprav.**

### 3.4 ZÁVĚRY

Z provedené inventarizace zpracovaných dokumentací zabývajících se problematikou statické dopravy společně s provedenými průzkumy v širším území centra lze konstatovat následující závěry:

- analýza potvrzuje rostoucí deficit statické dopravy, na kterém se podílí řada objektivních faktorů:
  - nárůst poptávky vlivem růstu stupně automobilizace



- ztráta kapacit statické dopravy v centru dostavbou území
- dílčí ztráta nabídky poklesem reálné zastupitelnosti rozšířením zón zákazu stání
- pokles nabídky dostavbou území bez dostatečné kapacity statické dopravy.
- vozidla parkující v rozporu s pravidly silničního provozu
- dlouhá doba potřebná k nalezení volného stání, která ve svém důsledku zvyšuje zatížení komunikační sítě
- nespokojenost obyvatel s úrovní nabídky statické dopravy
- parkování vozidel návštěvníků v rezidenčních oblastech navazujících na zóny s regulací parkování
- město je organizačně nejednotné v pohledu na řešení statické dopravy, městské obvody sledují své partikulární zájmy
- stávající nabídku vlastní řada subjektů, ne všechny jsou ve vlastnictví města
- rovněž služby v parkování poskytuje řada subjektů bez vzájemné koordinace
- statická doprava není řešena jako celek
- některé formy organizace a regulace mají nízkou účinnost a respektovanost
- finanční prostředky vygenerované systémem se většinou nevracejí zpět do statické dopravy, ale jsou rozpouštěny v rozpočtu města nebo obvodů
- omezené nebo žádné možnosti rozšiřování nabídky na terénu

V následující tab. je uveden přehled deficitu v nejvíce postižených lokalitách

oblast	Deficit (výhled 10-15let)
Širší území centra	3 200 stání
O-Poruba	5 000 stání
O-Jih	6 000 stání

*Poznámka:*

*Deficity pro oblast Poruby a O-jihu jsou pouze orientační údaje, odvozené z dříve zpracovaných rozvojových dokumentů, které byly zpracovány v rozdílných časových obdobích různými metodami.*

*Deficit širšího centra nezahrnuje očekávanou ztrátu dostavou území ve výši 1300 stání, která hodnotu deficitu navýší na 4500 stání.*

## 4 NÁVRHOVÁ ČÁST

### 4.1 ZÁSADY ŘEŠENÍ

Hlavním cílem řešení statické dopravy je zmenšení popř. úplné pokrytí deficitu nabídky a poptávky v oblasti parkování a odstavování vozidel ve městě. Aby výsledek byl úspěšný je doporučeno nejdříve vyřešit následující:

- **sjednotit přístup města a městských obvodů ke statické dopravě**
- **vytvořit organizaci, jenž se bude zabývat organizací statické dopravy na území celého města, jejím řešením a rozvojem a propojí činnosti veřejného a soukromého sektoru**
- **financování statické dopravy, zajistit, aby prostředky získané ze statické dopravy byly využity na její rozvoj a nebyly „rozpuštěny“ v rozpočtu města resp. v rozpočtech městských obvodů**

- **přijmout jednotné zásady při povolování staveb s ohledem na stanovení pokrytí potřeb statické dopravy**
- **při rozhodování o prodeji a využití pozemku důsledně hájit pozemky určené pro výstavbu parkovacích objektů**
- **zapojit řízení statické dopravy do IDS jako jeden z jeho subsystémů**
- **při řešení podporovat možnosti využití parkovacích stání vzájemnou zastupitelností různých skupin uživatelů ve vhodných lokalitách (KÚ MSK, Dům Kultury, Vědecká knihovna)**

### 4.2 SÍDLIŠTNÍ CELKY

Nedostatek parkovacích stání lze řešit:

- organizačními úpravami, jenž zahrnují úpravy dopravního značení, případně spojené s drobnými stavebními úpravami. Jedná se např. o zjednosměrnění komunikací za účelem umožnění stání na vozovce, částečné stání na chodníku, nebo zvýšení kapacity parkoviště úpravou způsobu stání na ploše atd.. Tímto způsobem lze již získat pouze minimální navýšení nabídky.
- dostavbou na terénu, která je limitována možnostmi terénu využitelného pro návrh nových parkovacích ploch.
- výstavbou objektů hromadných garáží (nadzemních i podzemních) rovněž limitováno možnostmi terénu a navíc vyššími finančními nároky.

Při návrhu konkrétních opatření je pak nutno zohlednit i dané limity:

- limitovaný uliční profil pro zohlednění statické dopravy,
- limitovaná nabídka samostatných ploch využitelných pro návrh nových parkovacích ploch či parkovacích objektů,
- ekologické aspekty omezující možnost záboru travnatých ploch či dotčení vzrostlé zeleně,
- omezené možnosti finančního krytí, kdy náklady na jedno stání v parkovacím objektu mohou dosáhnout cenu zaparkovaného vozidla.

Pokrytí deficitu nabídky je převzato z již zpracovaných dokumentací, které jsou uvedeny v přechozích kapitolách a konkrétní návrhy jsou dokladovány v samostatné příloze 13,14,15,16. Pro přehled v tabulce uvádíme krytí deficitu dle výše uvedených možností.

Městský obvod	O-Jih	O-Poruba
Deficit (výhled 10-15 let)	6 000 stání	5 000 stání
Dostavba na terénu	1 702 stání	764 stání
Hromadné garáže	4 850 stání	3 056 stání

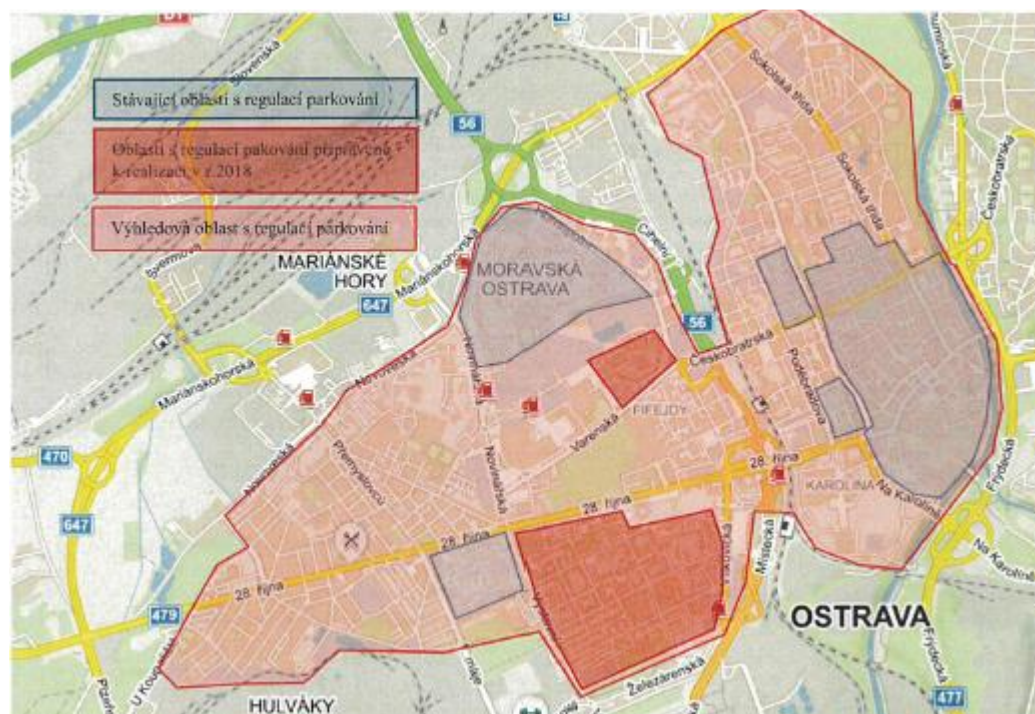
### 4.3 ÚZEMÍ ŠIRŠÍHO CENTRA

Navrhovaný soubor opatření je třeba vnímat jako komplexní soubor opatření, které se navzájem ovlivňují a směřují k dosažení cíle, kterým je zmenšení deficitu v oblasti parkování a odstavování. V návrhu je sledováno několik možných variant řešení, které se snaží v předstihu reagovat na skutečnost, že některé z opatření, jako např. zpoplatnění parkování, omezení nabídky stání pro určitou skupinu uživatelů atd. logicky vyvolají nesouhlasnou reakci veřejnosti, protože přirozená poptávka je zaparkovat co nejbližší cíle a samozřejmě zdarma. Splnění tohoto ideálu už dnes v mnoha lokalitách

není splnitelné a s rostoucí motorizací bude stále hůře splnitelné. Proto je třeba jej prosazovat jako celek

#### 4.3.1 Návrh řešení

V centru Ostravy a v jeho návazné části je navrženo rozvíjet stávající systém zón s regulací parkování. Na obvodu historického jádra města je prioritně navrženo budování záchytných parkovišť P+G (PARK + GO). Pro omezení automobilové dopravy směřující do centrální části města jsou na komunikační síti navržena místa pro umístění parkovacích stání P+R (PARK + RIDE) s vazbou na zastávky MHD (u dopravních terminálů a významných přestupních uzlů). Parkoviště typu P+R jsou určena k omezení vjezdu návštěvníků města přijíždějící do Ostravy z jiných sídel a musí těmto návštěvníkům nabídnout levné parkování s blízkým, pohodlným přestupem na MHD, která ho rychle, komfortně, levně a bezpečně dopraví do centra města, jak za prací, tak za pochůzkami.



#### 4.3.2 Základní prvky statické dopravy

Navrhovaná opatření představují aplikaci níže uvedených základních prvků statické dopravy, jejichž použití je přizpůsobeno konkrétním potřebám a možnostem daného území.

- Vyhrazená parkovací místa - vyhrazená parkovací místa nabízí vysoce komfortní typ parkování vzhledem ke krátké docházkové vzdálenosti od místa bydliště k vozidlu. Tomu by měla odpovídat i výše poplatku za tato stání.
- Rezidenční a abonentní karty - zavedení zón placeného stání přináší nutnost vydávání těchto karet, jedná se o opatření které je přijímáno v lokalitách které jsou postiženy velkou poptávkou po parkování vozidel návštěvníků.

- Parkovací automaty - parkovací automaty jsou osazovány zejména v exponovaných částech města, kde je zavedena již zóna regulace stání s cílem ochránit možnosti parkování a odstavování rezidentů a abonentů a pro návštěvníky jsou určena stání zpoplatněná parkovacími automaty.
- Záchytné parkoviště P+G - záchytné parkoviště P+G by mělo nabídnout kapacitní parkoviště na okraji centra města, odkud již uživatel dojde pěšky do svého cíle. Parkoviště musí být dobře dostupné z nadřazené komunikační sítě města. Řidič nemusí složitě hledat místo k parkování přímo v centru oblasti, zaplatí symbolickou cenu za parkování, na druhou stranu jej čeká delší doba chůze z parkoviště do cíle cesty (přibližně 10 minut).
- Záchytné parkoviště P+R - záchytné parkoviště P+R má být umístěno v blízkosti dopravního uzlu MHD, odkud je časté spojení do atraktivních lokalit ve městě. Řidič tedy místo dojezdu automobilem až do cíle své cesty zaparkuje v blízkosti zastávky MHD a pokračuje spojením MHD. Parkování na P+R bude za symbolický poplatek nebo zdarma. Parkoviště budou snadno dostupná z hlavních příjezdových komunikací do města.
- Placená povrchová parkoviště pro odstavení vozidel - možným řešením je oplocení vybraných parkovišť v méně atraktivní poloze např. na okraji obytného území a zajištění jejich ostrahy s pronajmutím konkrétního stání.
- Hromadné parkovací objekty - budování parkovacích vícepodlažních objektů je mnohdy jediným řešením jak na relativně malé ploše dosáhnout výraznějšího zvýšení nabídky. V zásadě sem patří i výstavba automatizovaných parkovacích systémů (Koma) nebo parkovacích objektů s rampami či polorampami.

#### 4.3.3 Pokrytí potřeb jednotlivých skupin uživatelů

Regulace parkování je chápána jako přerozdělení parkovací kapacity ve vhodných objemech mezi zájmové skupiny. Při přerozdělování kapacity je nutno dodržet preferenci uspokojování požadavků na parkování v pořadí:

1. obyvatelé (zachování obytné funkce území)
2. návštěvníci krátkodobí (zachování dostupnosti území pro veřejnost)
3. návštěvníci dlouhodobí = zaměstnanci (převedení uživatelů IAD na MHD)

Zavedení regulace na další území musí předcházet vybudování parkovacích stání, jenž po zavedení regulace pokryje alespoň potřeby obyvatel a nabídne alternativu parkování pro návštěvníky a zaměstnance, na které bude mít regulace dopad. V opačném případě bude docházet k odlivu firem a organizací, které jsou cílem návštěvníků a zaměstnanců.

#### 4.3.4 Návrh na zvýšení parkovacích kapacit, pokrytí deficitu parkovacích stání

Obdobně jako v sídlištních celcích i v širším území centra lze kapacitu nabídky navýšit následujícími způsoby:

- Organizačními úpravami
- Dostavbou na terénu uvnitř území s regulací
- Výstavbou objektů hromadných garáží (nadzemních i podzemních) rovněž limitováno možnostmi terénu a navíc vyššími finančními nároky
- Výstavbou záchytných parkovišť typu P+G a P+R

Návrh organizačních změn a dostavby parkovišť na terénu vychází z již zpracovaných dokumentací doplněných o několik nových lokalit navržených v rámci této dokumentace. Lokalizace návrhů vč. odhadnuté kapacity je dokladována na výkresové příloze č. B9. Rozpracované náměty některých lokalit jsou součástí dříve zpracovaných dokumentací a budou přiloženy na CD.

Hromadné garáže pro pokrytí potřeb obyvatelů nejsou dokladovány. Jejich počet i kapacita bude upřesňována postupně dle vývoje statické dopravy po zavedení regulace a dostavbě doporučených ZP.

Návrh záchytných parkovišť je řešený v samostatné kapitole a je dokladován na výkr. přílohách č.11,12.

Pro přehled uvádíme navržené možné navýšení kapacity parkovacích stání dle výše uvedených způsobů pokrytí deficitu nabídky:

pro stupeň automobilizace 1:2

oblast	Úpravy organizace	Parkoviště na terénu	Parkovací objekty pro rezidenty	ZP
1 – historické centrum	50	50	800	1340
2 – centrum sever	130	670		430
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna		230		1060
4 - Fifejdy		30		
5 – Mariánské Hory a Hulváky	30	150		160
<b>celkem</b>	<b>210</b>	<b>1 130</b>	<b>800</b>	<b>2990</b>

Pro stupeň automobilizace 1:1,8

oblast	Úpravy organizace	Parkoviště na terénu	Parkovací objekty pro rezidenty	ZP
1 – historické centrum	50	50	1 600	2 540
2 – centrum sever	130	670		430
3 – Městská nemocnice, DK, KÚ MSK a Šalamouna		230		1 060
4 - Fifejdy		30		
5 – Mariánské Hory a Hulváky	30	150		350
<b>celkem</b>	<b>210</b>	<b>1 130</b>	<b>1 600</b>	<b>4 380</b>

#### 4.3.5 Rámcové pokrytí deficitu parkovacích stání v území širšího centra dle dílčích oblastí

Stupeň automobilizace 1:2

oblast	1-historické centrum	2-centrum sever	3-Městská nemocnice, DK, KÚ, MSK, Šalamouna	4-Fifejdy	5-Mariánské Hory a Hulváky
Deficit	-2 046	-976	-865	-55	-596
Nová nabídka:					
-úprava organizace	50	130			30
-parkoviště na terénu	50	670	230	30	150
- parkovací objekt pro rezidenty	800				
-záchytné parkoviště	1 340	430	1 060		160
<b>CELKEM NOVÁ NABÍDKA</b>	<b>2 240</b>	<b>1 230</b>	<b>1 290</b>	<b>30</b>	<b>340</b>
<b>CELKEM DEFICIT VÝHLEDOVÉ NABÍDKY</b>	<b>+194</b>	<b>+254</b>	<b>+425</b>	<b>-25</b>	<b>-256</b>

Stupeň automobilizace 1:1,8

oblast	1-historické centrum	2-centrum sever	3-Městská nemocnice, DK, KÚ, MSK, Šalamouna	4-Fifejdy	5-Mariánské Hory a Hulváky
Deficit	-5 471	-1 308	-1 146	-289	-941
Nová nabídka:					
-úprava organizace	50	130			30
-parkoviště na terénu	50	670	230	30	150
- parkovací objekt pro rezidenty	1600				
-záchytné parkoviště	2 540	430	1 060		350
<b>CELKEM NOVÁ NABÍDKA</b>	<b>4 240</b>	<b>1 230</b>	<b>1 290</b>	<b>30</b>	<b>530</b>
<b>CELKEM DEFICIT VÝHLEDOVÉ NABÍDKY</b>	<b>-1 231</b>	<b>-78</b>	<b>+144</b>	<b>-259</b>	<b>-411</b>

#### 4.3.6 Informativní finanční náklady na výstavbu nových parkovacích stání na terénu a v hromadných garážích

Jedná se pouze o informační údaje převzaty z rozvojových dokumentací (viz výše) a z dokumentace „Zhodnocení finanční náročnosti jednotlivých druhů parkování, Miroslava Příhodová, 2008“ (viz. Dokladová část).

##### Investiční náklady a provozní náklady:

Odhadované jednotkové stavební náklady na výstavbu parkovišť představují následující položky:

- parkovací plocha šterková 500,-Kč/m<sup>2</sup>
- parkovací plocha z vegetačních tvárníc 900,-Kč/m<sup>2</sup>
- chodník 1 200,-Kč/m<sup>2</sup>
- parkoviště ze živice nebo betonové dlažby 1 500,-Kč/m<sup>2</sup>

- závorový systém 200 000,-Kč/ks
- parkovací automat 150 000,-Kč/ks
- veřejné osvětlení 40 000,-Kč/stožár

K celkovým stavebním nákladům je nutno dále připočítat následující rozpočtové položky, které jsou standardně v rámci přípravy a realizace investičních projektů vynakládány:

- projektová dokumentace a inženýring – 3,5 % ze stavebních nákladů,
- technický dozor investora (supervize) – 1,5 % ze stavebních nákladů,
- ostatní náklady (studie, management, rezerva aj.) – 5 % ze stavebních nákladů.

Provozní náklady parkovišť zahrnují úklidové služby, spotřebu elektrické energie (zejména osvětlení), ostrahu (pouze u parkovacího domu), servis a obsluhu instalovaných zařízení (parkovací automaty, vjezdové a výjezdové brány) a jiné (např. pojištění majetku).

Odhadované jednotkové provozní náklady představují následující položky:

- 2x ročně letní údržba - strojní metení, kropení a odvoz 300,-Kč/1000m<sup>2</sup>
- 4x ročně zimní údržba - strojní metení, kropení a odvoz 600,-Kč/1000m<sup>2</sup>
- osvětlení x/1stožár
- ostraha(2 pracovníci s platem 15 000,-/měsíc) 500000,-/ročně
- servis zařízení (u atomatz, závory) 6000,-/měsíčně za 1 zařízení

Z hlediska nákladů lze uvést rámcové údaje na výstavbu parkovacích objektů z dokumentace Studie řešení parkování v Ostravě - Porubě v rámci projektu PARKING CZ-PL, 2012:

Tabulka 2.1: Přehled základních údajů o navržených parkovacích objektech.

	Podzemní parkovací dům	Parkovací dům Typ I.	Parkovací dům Typ II.	Automat. park. systém (1 modul)
Kapacita (počet zaparkovaných vozidel)	100	88	274	48
Investiční náklady na HPO (Kč bez DPH)	100 000 000	47 206 806	94 779 046	19 200 000
Investiční náklady na HPO (Kč bez DPH/vozidlo)	1 000 000	536 441	345 909	400 000
Provozní náklady na HPO (Kč bez DPH/rok)	1 000 000	483 130	970 000	384 000
Provozní náklady na HPO (Kč bez DPH/vozidlo/rok)	10 000	5 490	3 540	8 000

*Parkovací objekt s rampou propojující jednotlivá podlaží*

Tabulka 3.6: Parkovací dům Typ I – základní charakteristiky.

Rozměry půdorysu	45x24m
Počet podlaží	3
Počet parkovacích míst	88
Investiční náklady bez DPH	47 206 806 Kč
Investiční náklady s DPH 21%	57 120 235 Kč
Provozní náklady	bude upřesněno
Využití zastavěné plochy (počet vozidel/m <sup>2</sup> zastavěné plochy)	0,0814

Zdroj: Magistrát Statutárního města Ostravy.

*Parkovací objekt s polorampami propojujícími jednotlivá podlaží*

Tabulka 3.7: parkovací dům Typ II – základní charakteristiky.

Rozměry půdorysu	43x32m
Počet podlaží	6
Počet parkovacích míst	274
Investiční náklady bez DPH	94 779 046 Kč
Investiční náklady s DPH 21%	114 682 645 Kč
Provozní náklady	970 000 Kč
Využití zastavěné plochy (počet vozidel/m <sup>2</sup> zastavěné plochy)	0,1991

Zdroj: Magistrát Statutárního města Ostravy.

*Automatizovaný parkovací objekt*

Tabulka 3.8: Automatizovaný parkovací systém – základní charakteristiky.

Rozměry půdorysu	21x19m
Počet podlaží	3
Počet parkovacích míst	48
Investiční náklady bez DPH	19 200 000 Kč
Investiční náklady s DPH 21%	23 232 000 Kč
Provozní náklady	384 000 Kč/rok
Využití zastavěné plochy (počet vozidel/m <sup>2</sup> zastavěné plochy)	0,1203

Shrnutí:

S přihlédnutím k poznatkům z realizace obdobných investičních akcí. (viz. Dokladová část - Zhodnocení finanční náročnosti jednotlivých druhů parkování, Miroslava Příhodová, 2008) lze předpokládat, že náklad na:

- 1 stání na novém parkovišti na terénu bude činit cca 60 000,-Kč +DPH, což je částka zahrnující vlastní zpevněnou plochu parkovacího stání a nezbytné příjezdové komunikace.
- 1 stání v nadzemních parkovacích objektech je odhadován na 400 000 – 500 000,-Kč+DPH
- 1 stání v podzemních parkovacích objektech je odhadován na 700 000 – 1 000 000,-Kč+DPH

Výše uvedené náklady nezahrnují položky na přeložky inženýrských sítí a na vybavení, které je v případě záchytných parkovišť nezbytné (oplocení, kamerový systém, objekt ostraha a jiné).

## 5 DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÁ ANALÝZA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ

### 5.1 POSTAVENÍ ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ V KONCEPCI STATICKÉ DOPRAVY

Cílem návrhu záchytných parkovišť je řešení statické dopravy v oblastech s nejvyšším deficitem nabídky. Záchytná parkoviště nabízí možnost pro obyvatele města i regionu, kteří dojíždějí zejména do oblasti širšího centra za zaměstnáním, vybaveností, kulturou či na úřady. Obecnou charakteristiku lze shrnout do následujících zásad:

- návrh zahrnuje dvě základní skupiny záchytných parkovišť - P+R („zaparkuj a jed“) a P+G („zaparkuj a jdi“).
- záchytná parkoviště P+G jsou situována na okraji centra města a nabízí bezpečnou pěší trasu do cíle cesty. Parkoviště musí být dobře napojitelné z nadřazené komunikační sítě

- záchytná parkoviště P+R jsou situována v blízkosti zastávek páteřních linek MHD s kvalitní nabídkou centra města, podmínkou je dobré dopravní napojení na nadřazenou komunikační síť a bezpečná a krátká přístupová trasa na zastávku MHD.
- pro očekávaný efekt navrhovaných záchytných parkovišť je nezbytná adekvátní cenová politika preferující dlouhodobé parkování zejména zaměstnanecké dopravy;

Zpracovaná analýza potvrzuje rostoucí deficit statické dopravy, na kterém se podílí řada objektivních faktorů:

- nárůst poptávky vlivem růstu stupně automobilizace,
- ztráta kapacit statické dopravy v centru dostavbou území,
- dílčí ztráta nabídky poklesem reálné zastupitelnosti rozšířeném zón zákazů stání,
- pokles nabídky dostavbou území bez dostatečné kapacity statické dopravy.

Za dané situace je návrh záchytných parkovišť jednou z možností, jak narůstající deficit řešit. Důvody a základní pravidla pro zavádění systému záchytných parkovišť P+R a P+G jsou následující:

- výstavba na mimo centrum bude většinou méně finančně nákladná,
- pozemky mimo centrum pro výstavbu budou snadněji dostupné,
- výstavba omezí zatížení na komunikacích v centru města, neboť P+G je napojeno přímo na nadřazený komunikační skelet města.
- parkovací kapacity ZP vybavené informačními systémy umožní navigovat řidiče na záchytná parkoviště s volnou kapacitou a vytvoří podmínky pro důraznější represi vůči nelegálně parkujícím řidičům. Je vhodné, aby tento informační systém byl propojen na navazující informační systém takovým způsobem, aby poskytoval účastníkům silničního provozu včasné, přesné a komplexní informace o stavu dopravy ve městě.
- k zajištění optimální funkce ZP je zapotřebí motivovat řidiče k jejich využívání. Řešení je v ekonomickém nebo restriktivním tlaku. Ekonomické hledisko využívá rozdílné ceny parkování na ZP a v centru města nebo možnost zlevněného cestování MHD. Restrikce spočívá k omezení parkování v centru určitým skupinám popř. až znemožněním samotného vjezdu do centra.
- kvalitní navazující městská hromadná doprava, která řidiče přepraví do centra města minimálně za stejný čas jako v automobile.
- příležitost pro podporu cyklistické dopravy doplněním prvků Bike sharing .

#### Základní vybavení ZP

- ohraničení celého areálu (oplocení, sloupky – k zamezení nežádoucích aktivit)
- objekt pro ostrahu, sociální zařízení
- fungující veřejné osvětlení a doplňkové osvětlení plochy a to minimálně v prostoru pokladen
- přehledně vyznačená parkovací stání vodorovným a svislým dopravním značením
- odpovídající počet vyhrazených parkovacích stání pro tělesně postižené s bezbariérovými přístupy
- vyhrazené parkovací stání pro ženy z důvodu snížení rizika přepadení
- parkovací stání pro motocykly
- doplňkové služby pro cyklisty „B+R“ a „Bike sharing“
- informační tabule upravující provozní podmínky parkoviště
- informační tabule obsahující schéma tras linek a zastávek VHD se zvýrazněním nejbližší zastávky a optimální trasy linky vedoucí do cílové oblasti tj. zejména do centra města
- přehledné označení pro příchod a odchod pěších

- nabíjecí stanice elektromobilů

nadstandardní vybavení:

- městský mobiliář se zelení
- odpočívadla pro návštěvníky
- potravinové automaty atd.

#### Telematická vybavenost parkoviště pro provoz bez místní obsluhy:

- automatický závorový systém pro vjezd a výjezd s výdejem parkovacích lístků
- dohledový kamerový systém s přenosem dat na do Dopravního centra
- smyčkové detektory pro zjištění obsazenosti parkoviště a závorový systém
- systém hlasového spojení návštěvníka s provozovatelem
- automatická pokladna pro úhradu ceny za parkování
- popř. jízdenkové automaty pro vydávání jízdenek na VHD
- proměnné informační tabule o obsazenosti parkoviště při vjezdech na parkoviště

#### Související telematické systémy:

- systém navádění na parkoviště „P+R“ s proměnnými informačními tabulemi
- existence vzdáleného centrálního dohledového a ovládacího pracoviště (Dopravní centrum)

Zajímavým poznatkem jsou zkušenosti z provozu prvního záchytného parkoviště v Ostravě na Hranečnicku, které má kapacitu 86 stání. Z aktualizací průzkumu v úterý 12.6.2018 v období 5:45 do 8:00 hod vyplynuly následující skutečnosti:

- v 5:45 hod na parkovišti stálo 25 vozidel,
- v 8:00 hod na parkovišti stálo 59 vozidel,
- během průzkumu z parkoviště odjelo 7 vozidel,
- obsazenost většiny vozidel byla 1 osoba/voz,
- ze zaparkovaných vozidel 42 osob odjelo MHD, i policie dozorující tento prostor potvrdila, že se málokdy se stává, že řidiči zaparkovaných vozidel směřují do okolních firem,
- bylo pozorováno i sdílení vozidel - přijelo 8 aut s jednou osobou a odjely 4 auta po 2 osobách,
- zastávka „Hranečnick“ je lokalitou, která je nástupním prostorem MHD pro oblast rozvolněné obytné zástavby Slezské Ostravy a Radvanic. Je proto možné, že část klientely tohoto záchytného parkoviště tvoří obyvatelé tohoto návazného území, pro které je možnost zaparkování osobního automobilu významným benefitem pro využití MHD a pro rychlý návrat do místa bydliště.

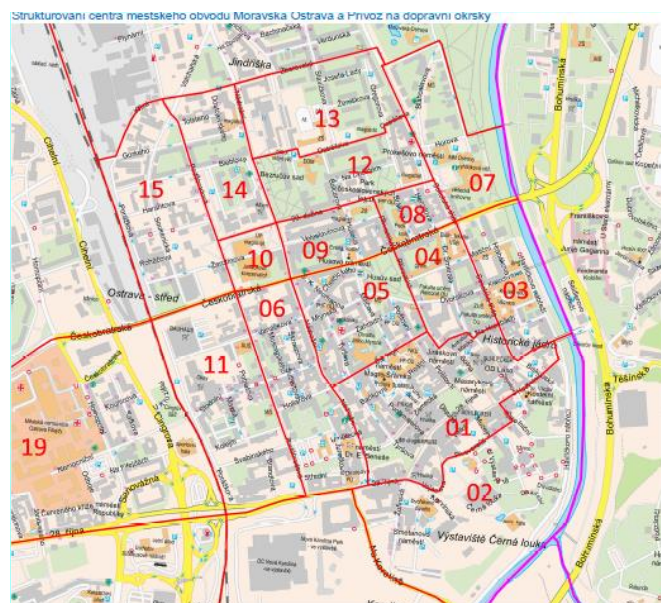
## **5.2 POTENCIÁL UŽIVATELŮ ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ**

Potřebným údajem pro analýzu a návrhovou část projektu jsou počty jízd vozidel, která vjíždí do řešeného území a může jim být nabídnuta možnost **využít parkoviště v systému P+G nebo P+R.** Tato vozidla lze rozdělit na dvě skupiny:

- vozidla, která začínají a končí jízdu na území města Ostravy – vnitřní doprava, pro kterou budou atraktivní zejména parkoviště typu P+G;
- vozidla, která začínají jízdu mimo území města Ostravy – vnější cílová doprava, pro kterou budou atraktivní parkoviště typu P+G a P+R;

Vstupním podkladem pro rámcové upřesnění potenciálu uživatelů zachytných parkovišť by měla být matice přepravních vztahů. Matice přepravních vztahů cílové, výchozí a tranzitní dopravy vzhledem k Ostravě použita pro zpracování dokumentace Integrovaný systém parkování v Ostravě, 2012 byla získána na základě **směrového dopravního průzkumu**, který proběhl po dobu 8 h pracovního dne v roce 2005 na všech vjezdech do města Ostravy, kdy byly zjišťovány druh vozidla (osobní, nákladní, kamion, autobus, traktor, počet osob ve vozidle, počátek cesty na úrovni obcí a měst (v Ostravě městských obvodů, ulic, nákupních center apod.), konec cesty, začátek cesty. Data z průzkumů byla **aktualizována na rok 2012** na základě celostátního sčítání dopravy, příslušných technických podmínek, které řeší růst dopravy, směrování dopravy a sčítání Ostravských komunikací.

Pro studii ISPO byly z této matice následně využity pouze jízdy osobních vozidel, pro které je určena nabídka parkování v systému P+G a P+R, vymezené dopravní okrsky: 01 až 11 a 19. Celkový počet **obousměrných jízd pracovního dne roku 2012 do uvedených okrsků byl 8 364 voz/24 hod.**

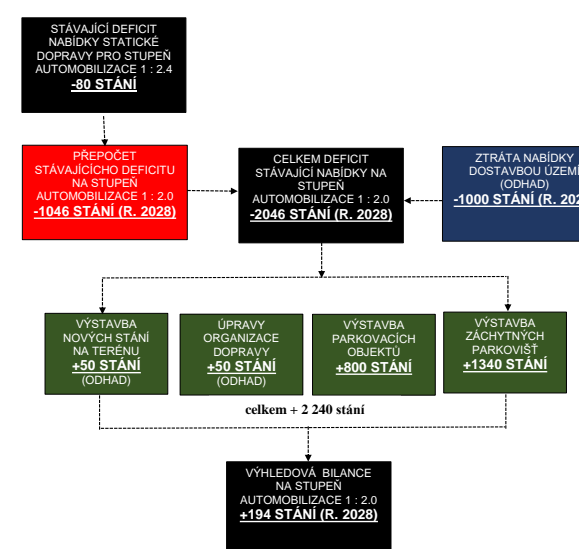


**Poznámka:**

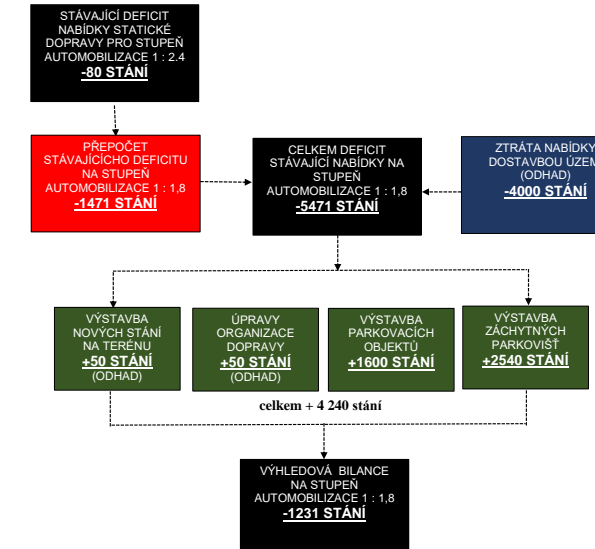
Vzhledem k tomu, že tento výstup není v současné době k dispozici, doporučuje se jeho získání od zpracovatelů koncepčních celoměstských dokumentů „Integrovaný systém parkování v Ostravě“, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2012 a „Integrovaný plán mobility Ostrava, 2015“, AF-CITYPLAN s.r.o.

S ohledem na výše uvedené je navrhovaná výstavba ZP nejvýznamnějším prvkem pro pokrytí výhledového deficitu parkovacích stání v historickém centru a návazném území v oblasti krajské úřadu, domu kultury a městské nemocnice. Podíl ZP dosahuje cca 60%-70% celkového objemu navrhovaných stání pro hodnocenou úroveň stupně automobilizace 1:2, 1:1,8.

**Rámcové pokrytí deficitu parkovacích stání historického centra pro stupeň automobilizace 1:2**

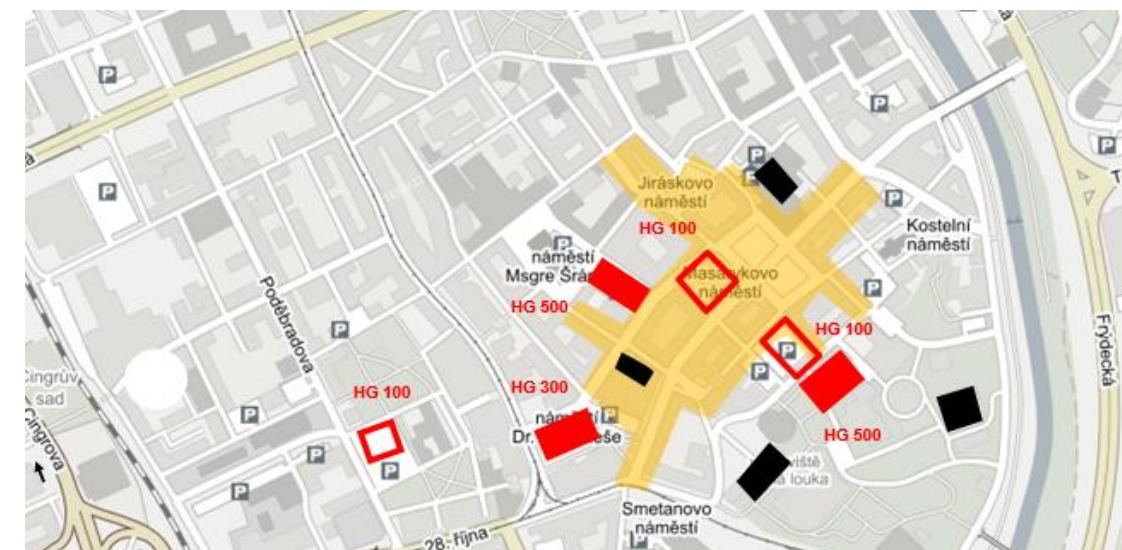


**Rámcové pokrytí deficitu parkovacích stání historického centra pro stupeň automobilizace 1:1,8**



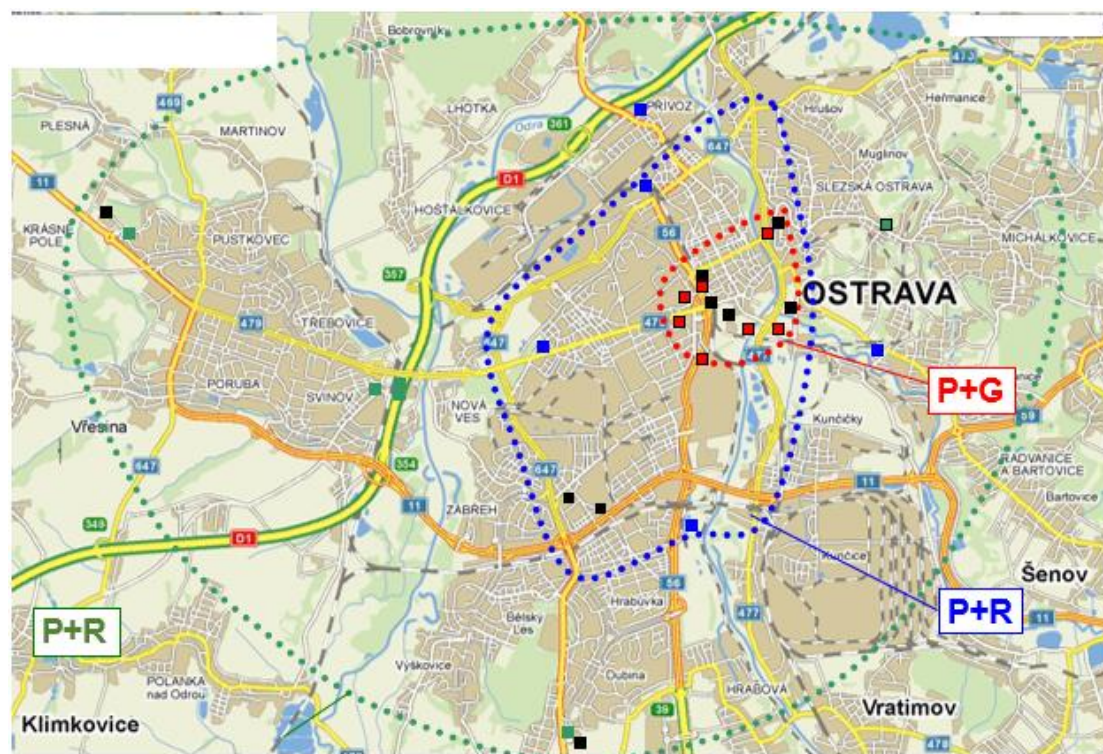
**Poznámka:**

Pro pokrytí deficitu v historickém jádru však bude nezbytné zajistit i výstavbu parkovacích objektů. Ideový námět na situování těchto objektů je obsahem následného schématu.



### 5.3 SITUOVÁNÍ POTENCIÁLNÍCH LOKALIT ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ P+R / P+G

Situování záchytných parkovišť je zvažováno ve třech možných liniích, které symbolizuje zelená (komunikační vstupy do města), modrá (městský dopravní okruh) a červená linie (obvod historického centra).



- záchytná parkovišť systému P+G jsou situována v docházkové vzdálenosti centra, případně nabízí i velmi krátkou dojezdovou vzdáleností MHD – zásadní přínos pro odlehčení dopravy v centru a jeho návazném území
- záchytná parkovišť systému P+R vazbou na městský dopravní okruh – dílčí vliv na odlehčení dopravy v centru
- záchytná parkovišť systému P+R na vnějších komunikačních vstupech – malý či nulový vliv na dopravu v centru, možný přínos pro městské obvody

Podrobnější charakteristika jednotlivých lokalit záchytných parkovišť byla provedena tabelární formou, která obsahuje zhodnocení základních parametrů lokality - situování lokality, zpracovaná projektová dokumentace, kapacita záchytného parkoviště, současná dopravní situace, prognóza vývoje dopravy, analýza spádové oblasti, analýza majetkových vztahů vůči pozemkům, požadavky na koordinaci s jinými záměry v území, návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití, potenciál návazné veřejné hromadné dopravy, potenciál návazných pěších tras, motivační opatření pro řidiče, objekty zázemí a vybavení parkoviště, analýza rizik a priorit výstavby. Toto textové hodnocení doplňují soubory situačních příloh zpracovaných pro každou zvažovanou lokalitu záchytného parkoviště.


### 5.4 PODROBNĚJŠÍ CHARAKTERISTIKA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ TYPU P+R

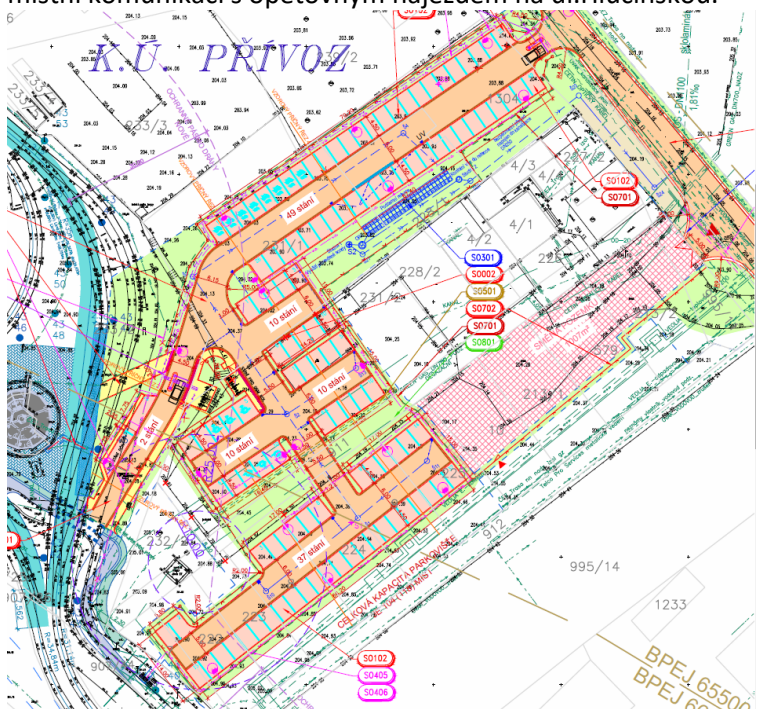
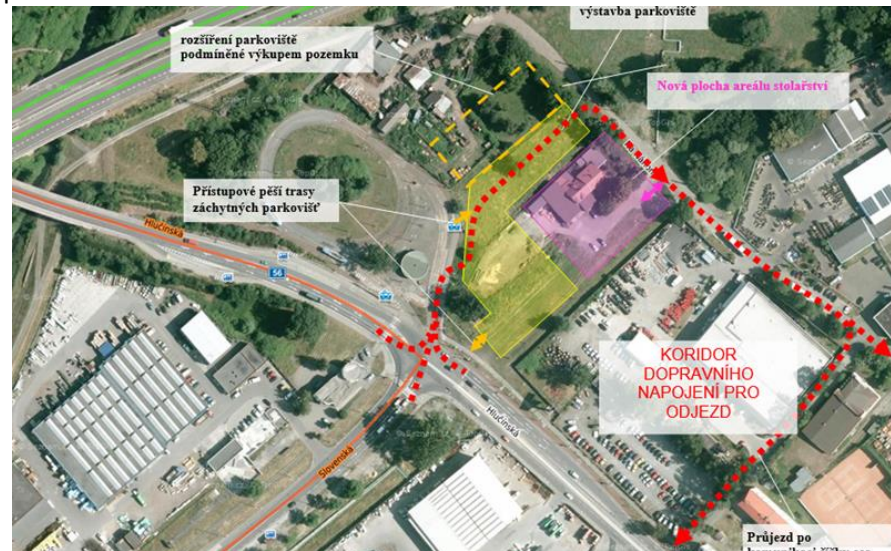
#### 5.4.1 P+R / 01, lokalita „ul. Hlučinská“


##### 5.4.1.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno na severním vjezdu sil.I/56 do města, který napojuje oblast Hlučinska a Opavska na komunikační síť Ostravy. Parkoviště je umístěno poblíž tramvajové smyčky na ul. Hlučinské v lokalitě Černý potok. Cílem je nabídnout uživatelům individuální automobilové dopravy směřující od Hlučina a od dálnice D1 možnost zaparkovat vozidlo na okraji města a pro cestu do centra použít tramvajovou dopravu. Příjezd na parkoviště je navrhován z řízené křižovatky ul.Hlučinská x Slovenská, která je připravována k rekonstrukci v rámci investice Outlet Arena Moravia.

##### 5.4.1.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠŤE P+R/01, UL.HLUČINSKÁ	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován investiční záměr, t.č. je ve fázi rozpracování dokumentace pro územní rozhodnutí
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je 118 stání s možností dalšího rozšíření v návazných etapách podmíněných výkupem sousedních pozemků.
současná dopravní situace	Ul. Hlučinská, sil.I/56 je významným severo-jihním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje cca 25000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst počtu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat výstavbu přeložky sil.I/56, která umožní vedení tranzitní dopravy mimo stávající profil ul.Hlučinské, což ve svém důsledku zlepšit podmínky pro příjezd na záchytné parkoviště.

analýza spádové oblasti	Sil.I/56 je důležitým silničním tahem, který zajišťuje napojení Hlučínska na komunikační síť města Ostravy. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou smyčkou nabízí alternativu MHD pro řidiče směřující do centra Ostravy.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a právnická osoba, s níž je již předjednána směna pozemku.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je koordinován se souběžně plánovanou rekonstrukcí tramvajové smyčky a připravovanou rekonstrukcí křižovatky ul. Hlučínská x Slovenská v rámci výstavby objektu Outlet Arena Moravia.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Dopravní napojení je zajištěno vjezdem z rekonstruované řízené křižovatky ul.Slovenská x Hlučínská, výjezd je na místní komunikaci s opětovným nájezdem na ul.Hlučínskou.</p>  <p>Napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno schématem ze zpracovaného IZ.</p> 

potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	<p>Poloha ZP nabízí těsnou vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Hlučínská“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 6 spojů/hod tramvajové linky 11 vedené směrem k centru.</p> <p>Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 11 minut.</p>  <p>Autobusové linky vedené tímto prostorem jsou díky jejich směřování mimo centrum využity pro uživatele ZP jen výjimečně.</p>
potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Hlučínská“ je vedena po nově navrhovaných chodnících.
motivační opatření pro řidiče	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• navigační dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné využívání ZP pro odstavení vozidel zaměstnanců blízkých firem. Z toho důvodu je potřebné osazení závorového systému. S ohledem na kapacitu by ale bylo



	nekonomické zajistit obsluhu ZP fyzickou osobou. Proto je předpokládáno takové zařízení, které umožní vyřešit případný problém s odbavením telefonicky.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci, návrh je koordinován s probíhající rekonstrukcí silniční sítě v rámci výstavby areálu Outlet Moravia, a rekonstrukcí tramvajové smyčky. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.1.1 Shrnutí


Výstavba záchytného parkoviště v navrhovaném rozsahu vychází z t.č. dostupných pozemků. V případě výkupu dalších pozemků je možné rozšíření kapacity. Jistou nevýhodou této lokality je omezená nabídka tramvajové dopravy, protože se nejedná o úsek s vedením několika páteřních linek. Výstavbou záchytného parkoviště budou kromě parkování vytvořeny i podmínky pro celkovou revitalizaci území.

#### 5.4.2 P+R / 02, lokalita „ul. Nemocniční“

##### 5.4.2.1 Úvod

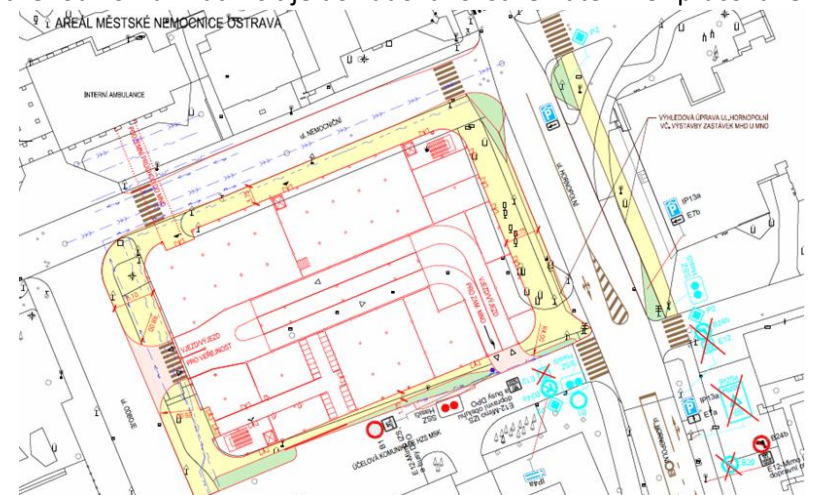

Záchytné parkoviště je situováno v ploše stávajícího parkoviště před Městskou nemocnicí s napojením na komunikační křiž ul. Místecké, sil.I/56 a ul.28.října, sil.II/479. Jedná se o území s poměrně výrazným deficitem parkování, který ovlivňuje i nedostatek parkovacích stání administrativních objektů na ul.28.října (KÚ MSK, Tieto Towers) a u Domu kultury. Dopravní napojení území bude ovlivněno připravovanou rekonstrukcí ul. Cingrový v úseku ul.28.října x Českobratrská a rekonstrukcí křižovatky na nám. Republiky.

##### 5.4.2.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/02, UL.NEMOCNIČNÍ	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován investiční záměr, t.č. je projektová příprava ve fázi rozpracování dokumentace pro územní rozhodnutí
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště dle IZ je 428 stání. Je však třeba mít na paměti, že tento objekt je budován v místě stávajícího parkoviště s kapacitou 110 stání.

	Parkovací objekt je prioritně určen k pokrytí bilance statické dopravy v návazném území širšího centra v oblasti Městské nemocnice. Navrhovaná výstavba parkovacího objektu však nabídne využití části jeho kapacity i pro parkování v režimu P+R jako záchytné parkoviště na vjezdu do centra města s těsnou vazbou na tramvajové a trolejbusové linky MHD.
současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-j jižním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje ca 27000 až 350000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56. Druhým významným tahem je ul.28.října s intenzitami cca 15000 voz/24 hod.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat kompletaci sil.I/56 v šířkovém uspořádání 4pruhové směrově dělené komunikace. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěží vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.
analýza spádové oblasti	Sil.I/56 je nezastupitelným silničním tahem, který zajišťuje napojení Hlučínska i oblasti Frýdecko-Místecká na centrum města Ostravy. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou a trolejbusovou zastávkou na nám. Republiky smyčkou nabízí alternativu pro řidiče směřující do centra Ostravy. Ul.28.října je významným západovýchodní příčkou pro vazby od Poruby.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví Statutárního města Ostrava.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se souběžně plánovanou výstavbou okružní křižovatky na Nám. Republiky a plánovanou rekonstrukcí ul. Cingrový, sil.I/56 na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace. Jedná se o komunikační stavby, které mají dopad na příjezdové trasy parkovacího objektu.

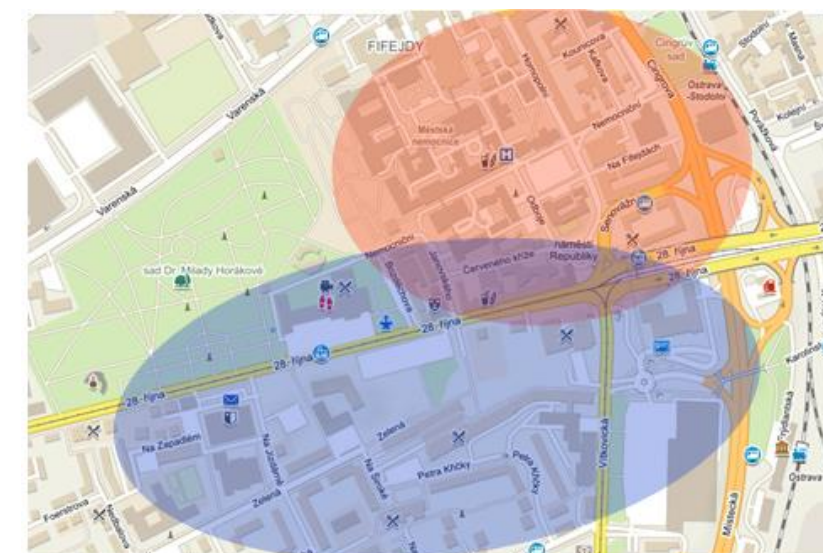


<p>Návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití</p>	<p>Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno schématem ze zpracovaného IZ.</p>  <p>Dopravní napojení je zajištěno vjezdem z ul. Odboje. Příjezdové trasy ovlivní plánovaná dostavba komunikační sítě. Jedná se o přestavbu prodl. ul. Místecké v úseku ul.28.října – Českobratrské na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace, který si vyžádá zrušení napojení místních komunikací na stávající profil sil.I/56, ul.Cingrova.</p> <p>Dále je připravována přestavba křižovatky ul.28.října x ul.Vítkovická na okružní křižovatku. Součástí této akce je i zrušení stávající trolejbusové smyčky a prodloužení trolejbusové tratě do oblasti jižně 28.října. S tím souvisí i vybudování trolejbusové zastávky podél východní hrany navrhovaného parkovacího objektu náhradou za zrušenou smyčku v přestupním terminálu na Nám.Republiky.</p>
<p>potenciál návazné veřejné hromadné dopravy</p>	<p>Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Nám. Republiky“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 48 spojů/hod tramvajových linek a dále pak 9 spojů/hod trolejbusových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 2 minuty.</p> 
<p>potenciál návazných pěších tras</p>	<p>Přístupová trasa od ZP k tramvajové a trolejbusové zastávce je vedena po stávajících chodnících.</p>

<p>motivační opatření pro řidiče</p>	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
<p>objekty zázemí a vybavení parkoviště</p>	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
<p>analýza rizik</p>	<p>Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné problémy se zajištěním příjezdových tras při dostavbě území.</p>
<p>priorita výstavby</p>	<p>Lokalita je navrhována k realizaci, návrh je koordinován s probíhající rekonstrukcí silniční sítě. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.</p>

### 5.4.2.3 Shrnutí

Území pro výstavbu záchytného parkoviště je vymezeno pozemkem stávajícího parkoviště, na jehož ploše je výstavba situována. Parkovací objekt je prioritně určen k pokrytí deficitu statické dopravy v oblasti Městské nemocnice. Parkovací objekt však nabídne využití části jeho kapacity i pro parkování v režimu P+R s těsnou vazbou na tramvajové a trolejbusové linky MHD. Deficit statické dopravy v oblasti městské nemocnice je nutno řešit ve vzájemné koordinaci s problematikou u statické dopravy návazném území jižně ul.28.října.



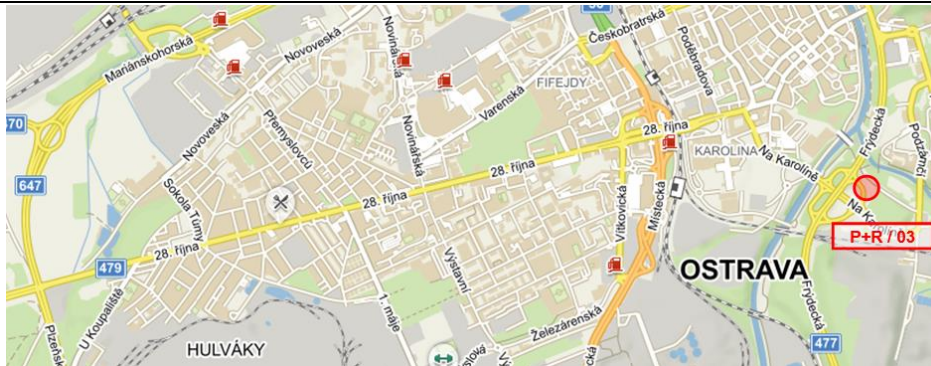
Výstavbou záchytného parkoviště budou kromě parkování pro návštěvníky centra vytvořeny i podmínky pro omezení parkování zaměstnanců přímo v areálu nemocnice.


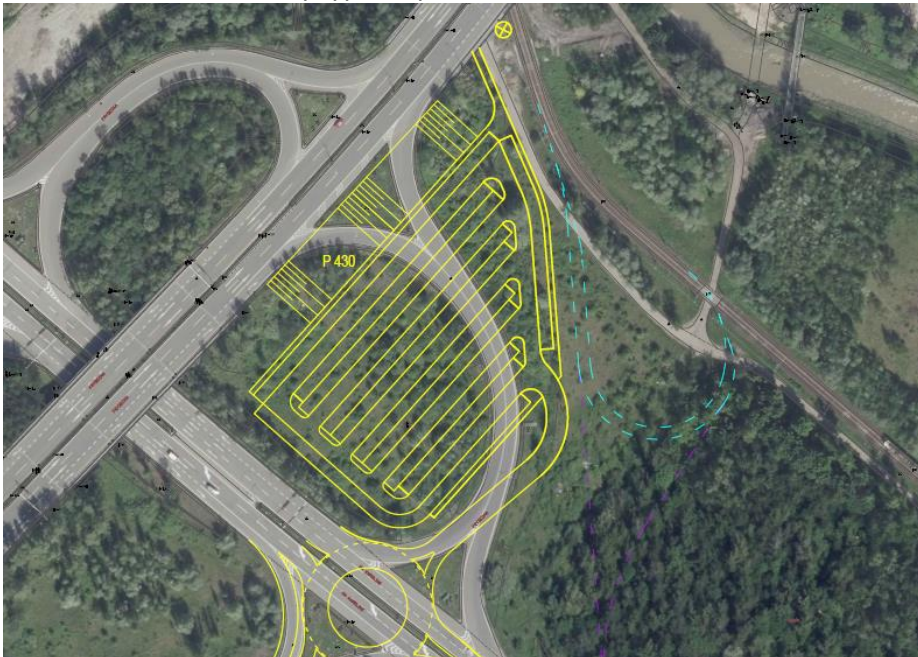
### 5.4.3 P+R / 03, lokalita „ul.Frýdecká, Zárubek“

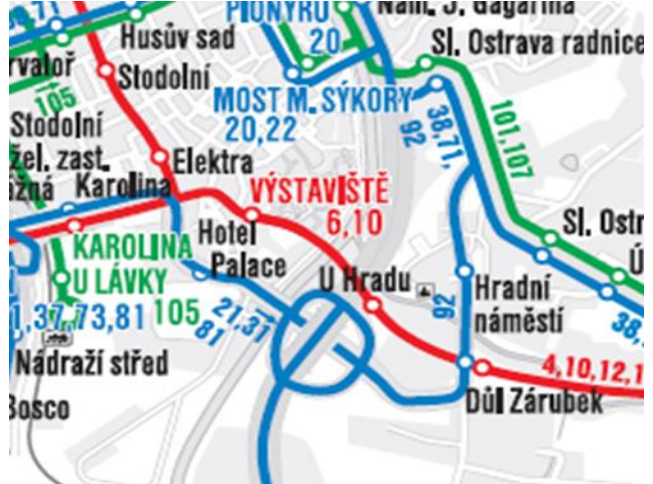
#### 5.4.3.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno v oblasti východního komunikačního vstupu do centra a pro jeho umístění je navrhováno využít prostor stávající rampy v SV kvadrantu mimoúrovňové křižovatky ul. Frýdecké a ul. Na Karolině. Ul. Frýdecká, sil.II/477 je komunikací městského dopravního okruhu, který zajišťuje napojení Frýdecko-Místecka, Havířova, Bohumína i Karviné. Současná podoba čtyřramenné křižovatky je poplatná původní koncepci průtahu estakády přes centrum, která již není sledována a zrušení rampy v SV kvadrantu MÚK není na úkor kapacity tohoto komunikačního vstupu. V blízkosti navrhovaného parkoviště by měla být situována přeložená tramvajová smyčka „Výstaviště“, územím jsou vedeny cyklistické trasy podél Ostravice a Lučiny i areál Slezskoostravského hradu.

#### 5.4.3.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/03, UL.FRÝDECKÁ, ZÁRUBEK	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště nebyla dosud zpracována žádná dokumentace, jedná se o nový námět.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je cca 430 stání (s možností dalšího rozšíření v návazné etapě podmíněné výkupem sousedních pozemků).
současná dopravní situace	Ul. Frýdecká, sil.II/477 je významným severo-jihním tahem, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje cca 18000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.II/477. Komunikace ul.Frýdecké je trasou městského dopravního okruhu, ZP je situováno v oblasti východního vstupu do centra Karolina.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Kapacitně sil.II/477 výhledovým zátěží vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.
analýza spádové oblasti	Sil.II/477 je nezastupitelným silničním tahem, který zajišťuje napojení části oblasti Frýdecko-Místecká a Havířova a okolí na centrum Ostravy. Parkoviště je využitelné i pro konání větších akcí v areálu Slezskoostravského hradu.

analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se souběžně plánovanou přeložkou tramvajové smyčky z oblasti výstaviště do této lokality. Dále se řešeného území týká plánovaná rekonstrukce mostu přes Ostravici (ul. Na Karolině), v rámci níž je doporučováno vybudování pěší a cyklistické trasy na úkor nadměrného šířkového uspořádání mostu, které je důsledkem již opuštěné koncepce průtahu přes centrum ze 70.let minulého století.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno i následným schématem  Dopravní napojení je zajištěno vjezdem z rekonstruované křižovatky. Výstavba je podmíněna demolicí rampy v SV kvadrantu stávající mimoúrovňové křižovatky typu „čtyřlístek“. 

<p>potenciál návazné veřejné hromadné dopravy</p>	<p>Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „U hradu“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů/hod tramvajových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Výstaviště“) je 2 minuty. Výhledově se tato nabídka zvýší přeložením tramvajové smyčky z oblasti výstaviště do této lokality.</p>  <p>Autobusové linky vedené tímto prostorem jsou toretický též využitelné pro uživatele ZP, díky jejich směrování bude ale jejich využití jen výjimečné.</p>
<p>potenciál návazných pěších tras</p>	<p>Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „U hradu“ je nutno vybudovat v rámci celkové rekultivace území, součástí celkové přestavby bude i optimalizace vedení cyklistických tras a zlepšení pěších tras ve směru ke Karolině a na Černou louku.</p>
<p>motivační opatření pro řidiče</p>	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
<p>objekty zázemí a vybavení parkoviště</p>	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
<p>analýza rizik</p>	<p>Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit důsledky nedostatečné koordinace záměru s plánovanou dostavbou centra a jejím promítnutím do rekonstrukce mostu přes Ostravici.</p>
<p>priorita výstavby</p>	<p>Lokalita je navrhována k realizaci, návrh vyžaduje zpracování celkového řešení s dořešením širších souvislostí a návazností. Investice by měla přispět k celkové rekultivaci území. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.</p>

#### 5.4.3.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště vyžaduje plochy stávající rampy MÚK. Výhodou této lokality je nabídka tramvajové dopravy a blízkost centra, umožňující využívání záchytného parkoviště v režimu P+R i P+G nebo dokonce i P+B (Park + Bike). Výstavbou záchytného parkoviště budou kromě parkování vytvořeny i podmínky k celkové revitalizaci území.

**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace a její projednání s orgány resortu dopravy.**

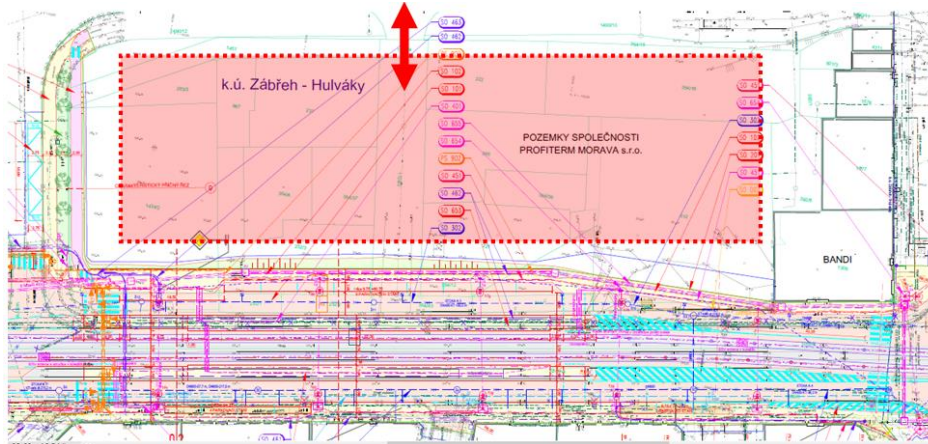
#### 5.4.4 P+R / 04, lokalita „ul. 28.října, Hulváky“

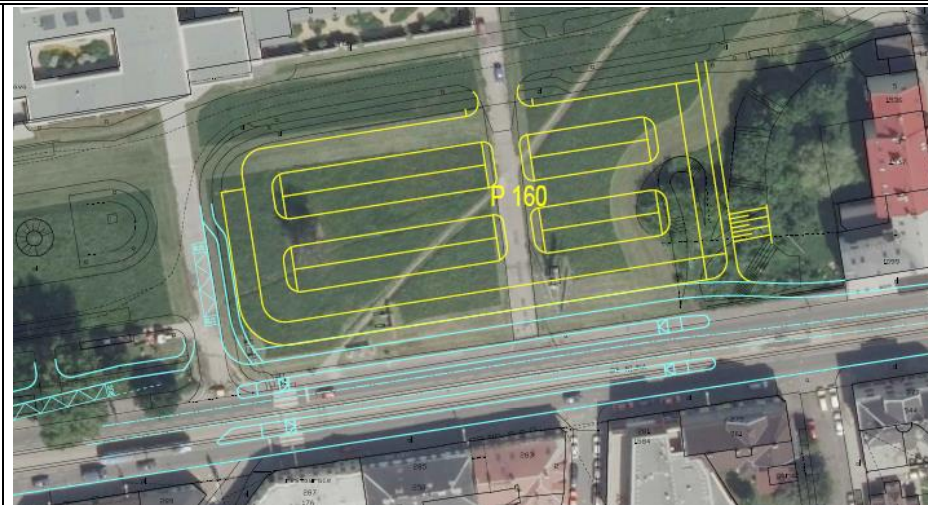
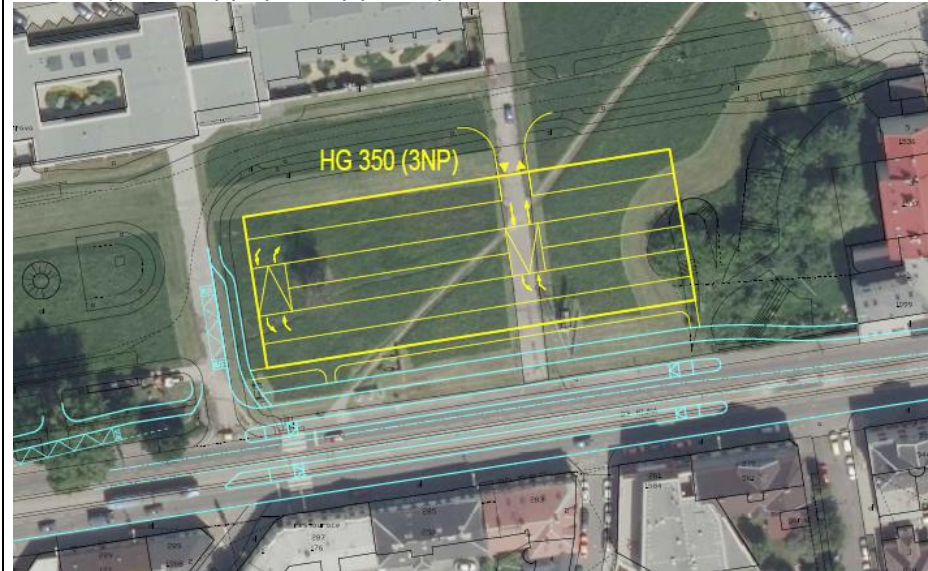
##### 5.4.4.1 Úvod

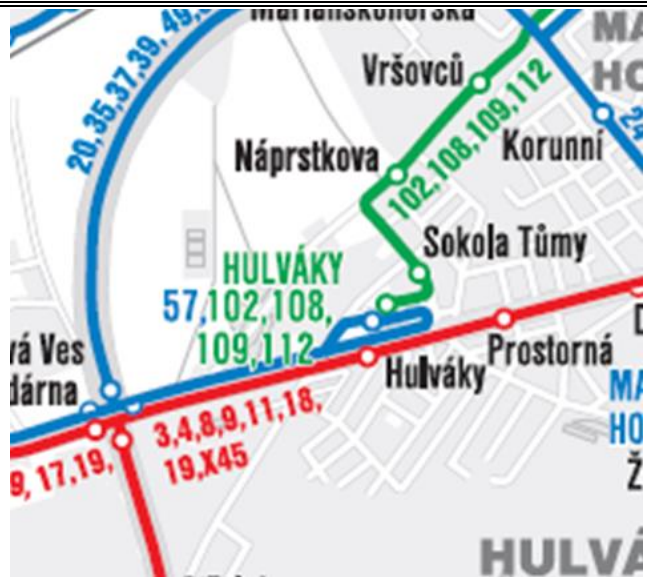
Záchytné parkoviště je situováno na ul.28.října, která je západním komunikačním vstupem do oblasti širšího centra. Pro jeho umístění je navrhováno využít pozemky v těsném kontaktu s tramvajovou zastávkou a trolejbusovou smyčkou „Hulváky“. Ul. 28.října, sil.II/479 zajišťuje nejen příjezd do centra města, ale je i urbanistickou osou obvodu Mariánské hory a Hulváky, na níž je situována řada administrativních objektů.

##### 5.4.4.2 Základní charakteristika

<p><b>ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/04, UL.28.ŘÍJNA, HULVÁKY</b></p>	
<p><b>KRITÉRIUM</b></p>	<p><b>CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA</b></p>
<p>situování lokality</p>	
<p>zpracovaná projektová dokumentace</p>	<p>Pro návrh záchytného parkoviště dosud nebyla zpracována žádná projektová dokumentace. Rozvojová plocha je ale jednoznačně vymezena investiční záměrem na rekonstrukci tramvajových zastávek na ul.28.října v rámci kompletní přestupního uzlu MHD v lokalitě Hulváky a následně rozpracovanou dokumentací pro územní rozhodnutí.</p>
<p>kapacita záchytného parkoviště</p>	<p>Kapacita parkoviště je 160 stání na terénu s možností zvýšení kapacity až na cca 350 stání v případě výstavby parkovacího objektu.</p>

současná dopravní situace	Ul. 28.října, sil.II/479 je významnou západovýchodní komunikační příčkou, která plní nejen funkci příjezdu do centra města, ale i urbanistické osy obvodu Mariánské hory a Hulváky. Z toho vyplývá vysoké dopravní zatížení, které v pracovním dni dosahuje cca 17000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél severního okraje sil.II/479.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat po výstavbě prodloužené ul.Železárenské vedené po jižním okraji obytného území Mariánské hory a Hulváky převedení tranzitní dopravy mimo stávající profil ul.28.října, což ve svém důsledku zlepšit podmínky pro příjezd na záchytné parkoviště.
analýza spádové oblasti	Sil.II/479 je nezastupitelným silničním tahem, který zajišťuje napojení významných komplexů občanské vybavenosti a administrativy podél ul.28.října na základní komunikační síť města Ostravy. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou zastávkou a trolejbusovou smyčkou nabízí alternativu MHD pro řidiče směřující do cílů podél ul.28.října na území Mariánské hory a Hulváky i do centra Ostravy.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví právnické osoby, s níž je již předjednan prodej pozemku.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se souběžně plánovanou rekonstrukcí tramvajové zastávky a připravovanou rekonstrukcí křižovatky ul. 28.října x ul.Sokola Tůmy.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze – v 1.etapě je předpokládána výstavba parkoviště na terénu, prostorové podmínky nicméně umožňují ve výhledu i výstavbu parkovacího objektu (možná 2.etapa). Vymezení rozvojové plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno schématem ze zpracovaného IZ.</p> 

	
	<p>Dopravní napojení je zajištěno vjezdem z místní komunikace rekonstruované v rámci první etapy výstavby přístupného uzlu MHD.</p>
	
<p>potenciál návazné veřejné hromadné dopravy</p>	<p>Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Hulváky“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů tramvajových linek/hod vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 11 minut.</p>

	 <p>Trolejbusové linky vedené tímto prostorem jsou díky jejich směřování do obvodových oblastí území Mariánských Hor a Hulvák. též využitelné pro uživatele ZP.</p>
potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Hulváky“ je vedena po vybudovaných či rekonstruovaných chodnících.
motivační opatření pro řidiče	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné zneužívání ZP pro odstavení zaměstnanců blízkých firem. Z toho důvodu je potřebné osazení závorového systému.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci, návrh je koordinován s probíhající rekonstrukcí tramvajové zastávky „Hulváky“, která navazuje na již dokončenou rekonstrukci trolejbusové smyčky. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.4.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště v první fázi předpokládá výstavbu parkoviště na terénu, velikost pozemku nicméně nevyklučuje ani výstavbu parkovacího objektu. Nabídka alternativy MHD bude cílena

na řidiče směřující do cílů podél ul.28.října na území Mariánských Hor a Hulvák i do centra Ostravy. Výstavbou záchytného parkoviště budou kromě parkování vytvořeny i k dokončení celkové revitalizace území.


**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace a její projednání s orgány resortu dopravy.**

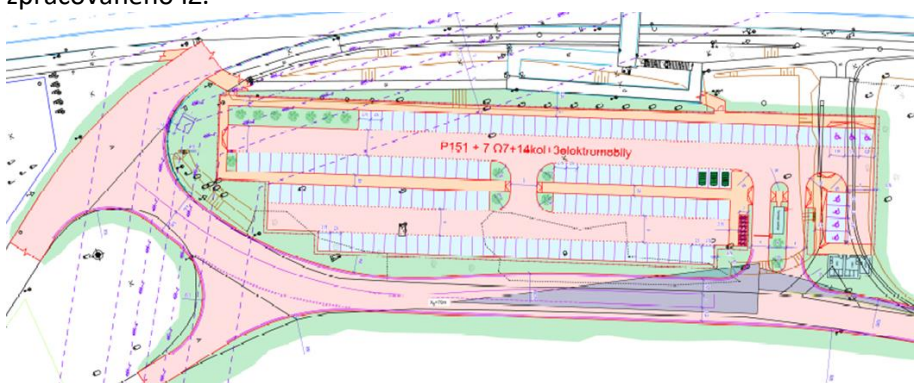
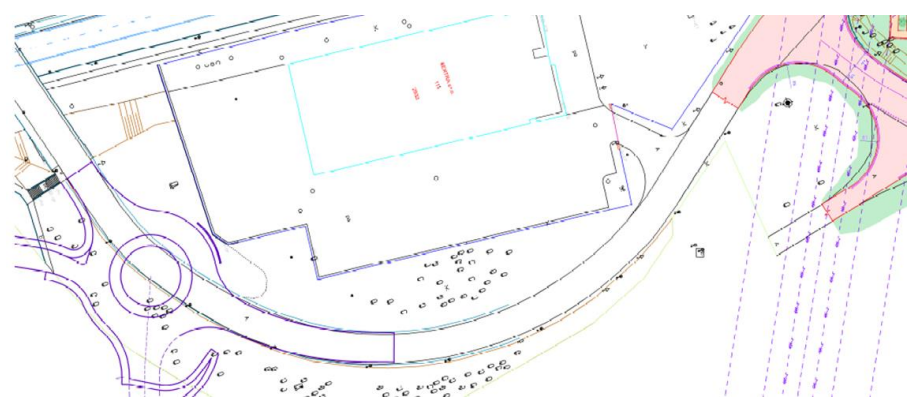
#### 5.4.5 P+R / 05, lokalita „ul. Místecká, kolonie Jeremenko“

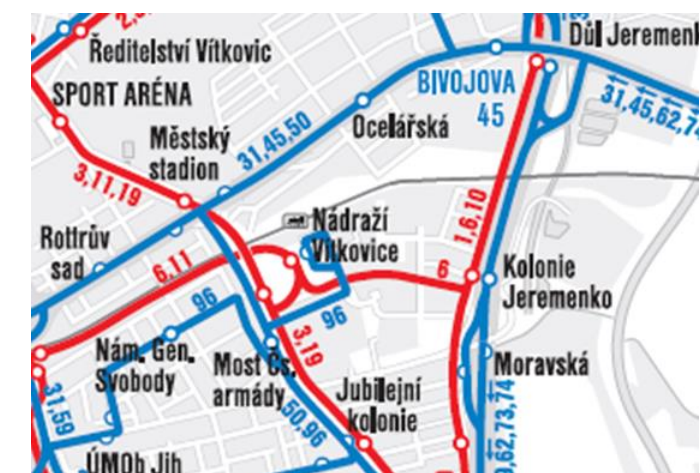
##### 5.4.5.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul.Místecké, sil.I/56, jižně ul.Rudné, sil.I/11. Ul.Místecká plní funkci dálničního přivaděče od Frýdku-Místku. Pro umístění parkoviště je navrhováno využít pozemky v oblasti mimoúrovňové křižovatky s ul.Moravskou. Lokalita však nemá přímé napojení z I/56 ze směru od Frýdku – Místku, protože v minulosti byly pozemky potřebné pro dobudování mimoúrovňové křižovatky prodány soukromému investorovi a v současné době je proto jediným řešením dostavba mimoúrovňové křižovatky, která je podmiňující investicí pro výstavbu ZP.

##### 5.4.5.2 Základní charakteristika

<b>ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/05, UL.MÍSTECKÁ, KOLONIE JEREMENKO</b>	
<b>KRITÉRIUM</b>	<b>CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA</b>
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován <u>investiční záměr</u> .
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je <u>161 stání</u> .
současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-jihním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje cca 47000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.

prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěží vyhovuje a umožní plynulý příjezd na parkoviště.
analýza spádové oblasti	Sil.I/56 je významným silničním tahem, který zajišťuje napojení Frýdecko - Místecká na komunikační síť města Ostravy. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou zastávkou nabízí alternativu pro řidiče směřující do centra Ostravy tramvajovou dopravou.
dostavbu	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava, fyzické osoby a Vítkovice Machinery group a.s.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno k časově koordinovat s plánovaným záměrem na dostavbu mimoúrovňové křižovatky ul.Místecká x Moravská, bez níž není výstavba ZP realizovatelná.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno následným schématem ze zpracovaného IZ.</p>  <p>Dopravní napojení je zajištěno rekonstruovanou mimoúrovňovou křižovatkou ul.Místecká x Moravská. Plánovaná nová direktní rampa a okružní křižovatka na rampě ze sil. I/56 ul. Místecké na MK ul. Moravskou ve směru od Frýdku – Místku již má platné stavební povolení.</p> 
potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Kolonie Jeremenko“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů tramvajových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 10 minut.

	
potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Kolonie Jeremenko“ je vedena po vybudovaných chodnicích a stávající pěší lávce nadchodu nad ul.Místeckou.
motivační opatření pro řidiče	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• navigační dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit vyvolané náklady na dopravní napojení (rekonstrukce části mimoúrovňové křižovatky) a možné zneužívání ZP pro odstavení zaměstnanců blízkých firem. Z toho důvodu je potřebné osazení závorového systému. S ohledem na malou kapacitu je doporučeno zvážit i variantu závorového systému, které umožní vyřešit problém s odbavením telefonicky.
priorita výstavby	Lokalita ZP není s ohledem na podmiňující investici na dostavbu mimoúrovňové křižovatky zařazena mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.5.3 Shrnutí

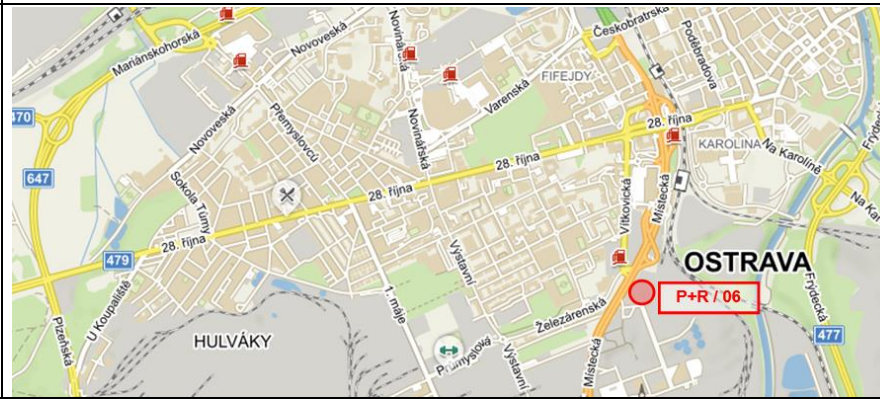
Záchytné parkoviště je situováno na jižním přivaděči od Frýdku – Místku a nabízí těsnou vazbu na nadchod přes ul.Místeckou, přímo na tramvajovou zastávku. Negativem lokality je ale je absence stávajícího dopravního napojení na ul.Místeckou vyvolávající nutnost dostavby MÚK, která toto dopravní napojení teprve umožní.


### 5.4.6 P+R / 06, lokalita „ul. Místecká, Hlubina“

#### 5.4.6.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Místecké, která plní funkci dálničního přivaděče od Frýdku-Místku. Pro umístění parkoviště je navrhováno využít pozemky v oblasti Hlubina. Lokalita má přímé napojení z I/56 využívající stávající MUK, kterou je ale nutno v nezbytném rozsahu rekonstruovat. Parkoviště má vazbu na tramvajovou zastávku Hlubina a je využitelné nejen návštěvníky centra, ale i těmi, jež směřují do vybavenosti v oblasti Domu kultury, Krajského úřadu a administrativního komplexu Tieto Towers, které je v docházkové vzdálenosti cca 950m.

#### 5.4.6.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/06, UL. MÍSTECKÁ, HLUBINA	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován investiční záměr.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je 330 stání ( 312 kolmých, 6 podélných a dále 9 kolmých stání pro vozidla s parkovacím průkazem a 3 kolmých s možností nabíjení)
současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-jihním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje ca 30000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěžím vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.

analýza spádové oblasti	Spolu s vazbou na ul. Rudnou, sil.I/11 a ul. Mariánskohorskou, II/647 (komunikace městského dopravního okruhu) nabízí tah I/56 atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu - Opava, Hlučín, Frýdek - Místek do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování nejen pro návštěvníky centra, ale i návštěvníky směřující do vybavenosti v oblasti Domu kultury, Krajského úřadu a administrativního komplexu Tieto Towers, kteří je s ohledem na docházkovou vzdálenost cca 950m mohou využívat i v režimu P+R.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - VÍTKOVICE, a.s., Statutární město Ostrava, Dolní oblast VÍTKOVICE, z.s., Česká republika, Bářské projekty Ostrava, a.s., ČEZ Energetické služby, s.r.o.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat nejen s výhledovou výstavbou prodloužené ul. Železárenské vč. cílové výstavby MÚK s ul. Místeckou, I/56, ale i potenciálními etapovými úpravami v tomto prostoru, která sledují i potřeby dopravního napojení území Dolní oblasti Vítkovic.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno i následných schématem ze zpracovaného IZ.  Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím okružní křižovatky vybudované v rámci stávající mimoúrovňové křižovatky na ul. Místecké, sil.I/56. Toto uspořádání však již nepočítá s etapovým napojením Dolní oblasti na ul. Místeckou mimo výškové a šířkové limitovaný profil podjezdu prodl. ul. Ruské pod ul. Místeckou. Následná výstavba tohoto etapového napojení však dle názoru zpracovatele vyloučena není.
potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Dolní Vítkovice Hlubina“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů/hod páteřích tramvajových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 5 minut. Doba jízdy MHD na zastávku „Nám. Republiky“ obsluhující oblast Domu kultury, Krajského úřadu a administrativního komplexu Tieto Towers je 3 minuty.



potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Dolní Vítkovice Hlubina“ je vedena po vybudovaných chodnících do podchodu pod ul. Místeckou s vazbou tramvajovou zastávku a po trasách podél ul.Místecké. Dále pro pěší mohou soužit stávající pěší trasy podél ul.Místecké.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možnou kolizi s výhledovou dostavbou komunikačního napojení ul. Železárenské, resp. prodloužené ul. Železárenské s ul. Místeckou. Současná dopravní situace však nenaznačuje aktuální potřebu výstavby cílového komunikačního řešení, protože napojení ul.28.října na ul. Místeckou a Porážkovou má dostatečnou kapacitu.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci, výstavbou bude řešeno nejen centrum, ale i jeho problémová návazná oblast v okolí areálu Tieto Towers. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.6.3 Shrnutí

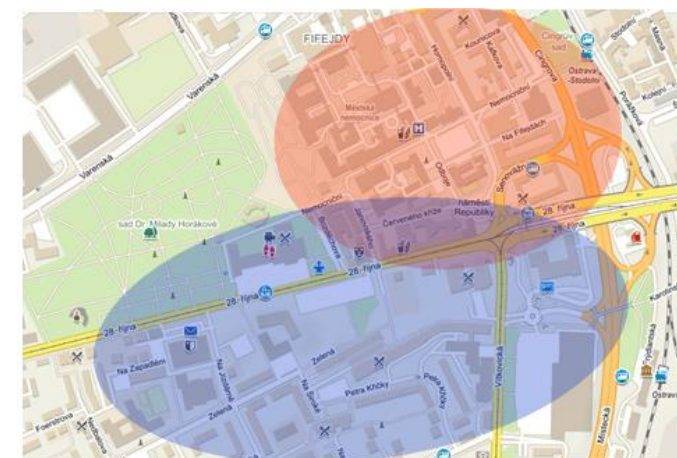
Záchytné parkoviště je situováno na sil.I/56, která nabízí napojení centra od jihu, ze směru od Frýdku – Místku. Kromě přestupu na tramvajovou dopravu a nabízí i možnost docházky k administrativnímu komplexu Tieto Tower. Kromě toho je předpokládáno využití parkoviště při konání kulturních akcí

v Dolní oblasti Vítkovic. Dispozice parkoviště nevylučuje možnou dostavbu obvodové komunikace, pokud by vyvstala potřeba dopravního napojení této části Dolní oblasti na ul.Místeckou jinou trasou, než stávajícím koridorem prodloužené ul.Ruské výškově a šířkově limitovaným podjezdem pod ul.Místeckou.

#### 5.4.7 P+R / 07, lokalita „ul. 28.října, krajský úřad a dům kultury“


##### 5.4.7.1 Úvod



Záchytné parkoviště je situováno podél ul.28.října, západního komunikačního vstupu do oblasti širšího centra. Pro jeho umístění je navrhováno využít t.č. nezastavěné pozemky v těsném kontaktu s tramvajovou zastávkou „Dům kultury“. Ul. 28.října, sil.II/479 zajišťuje nejen příjezd do centra města, ale je i urbanistickou osou Mariánských Hor a Hulvák. Jedná se o lokalitu s těsnou vazbou na okolní administrativní objekty. Deficit statické dopravy v oblasti Domu kultury je nutno řešit ve vzájemné koordinaci s problematikou statické dopravy návazném území Městské nemocnice.



##### 5.4.7.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/07, UL.28.ŘÍJNA, KRAJSKÝ ÚŘAD A DŮM KULTURY	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
Situování lokality	

zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště dosud nebyl zpracován žádný podklad, jedná se o ideový námět vycházející z provedených analýz statické dopravy v území.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkovacího objektu je cca <u>610 stání</u> . Je však třeba mít na paměti, že tento objekt je prioritně určen k pokrytí bilance statické dopravy v návazném území. Navrhovaná výstavba parkovacího objektu nabídne využití části jeho kapacity i pro parkování v režimu P+R jako záchytné parkoviště na vjezdu do centra města s těsnou vazbou na tramvajové a trolejbusové linky MHD.
současná dopravní situace	Ul. 28.října, sil.II/479 je významnou západovýchodní komunikační příčkou, která plní funkci nejen příjezdu do centra města, ale i urbanistické osy Mariánských Hor a Hulvák. Z toho vyplývá vysoké dopravní zatížení, které v pracovním dni dosahuje cca 15000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél jižního okraje sil.II/479.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat po výstavbě prodloužené ul.Železárenské vedení tranzitní dopravy mimo stávající profil ul.28.října, což ve svém důsledku zlepší podmínky pro příjezd na záchytné parkoviště.
analýza spádové oblasti	Sil.II/479 je nezastupitelným silničním tahem, který zajišťuje napojení významných komplexů občanské vybavenosti a administrativy podél ul.28.října na základní komunikační síť města Ostravy. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou zastávkou nabízí alternativu MHD pro řidiče směřující do centra Ostravy.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezského kraje.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se souběžně plánovanou dostavbou v území (vědecká knihovna MSK, dostavba Domu kultury aj.) a s těmito záměry koordinovat.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy je pouze rámcově vymezeno potenciální plochou. Její rozměr umožňuje umístění parkovacího objektu.  Dopravní napojení je přepokládáno z místní komunikace ul.Na jízdně.

	
potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Krajský úřad“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů/hod tramvajových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraj pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 5 minut. 
potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Krajský úřad“ je vedena po vybudovaných chodnících v rámci rekonstrukce okolí parkovacího objektu
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice</li> </ul>

	<p>elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné problémy s kapacitním napojením tak velkého objektu na nadřazenou komunikační síť, ul.28.října.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.7.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště předpokládá výstavbu parkovacího objektu. Parkoviště bude určeno především pro návštěvníky okolních administrativních a kulturních objektů. Nabídka alternativy MHD však umožní využití parkovacího objektu i řidiči směřujícími do centra Ostravy. Výstavbou záchytného parkoviště budou kromě parkování vytvořeny podmínky k dokončení celkové dostavby tohoto území.


#### 5.4.8 P+R / 08, lokalita „ul. Těšínská, Hranečník“

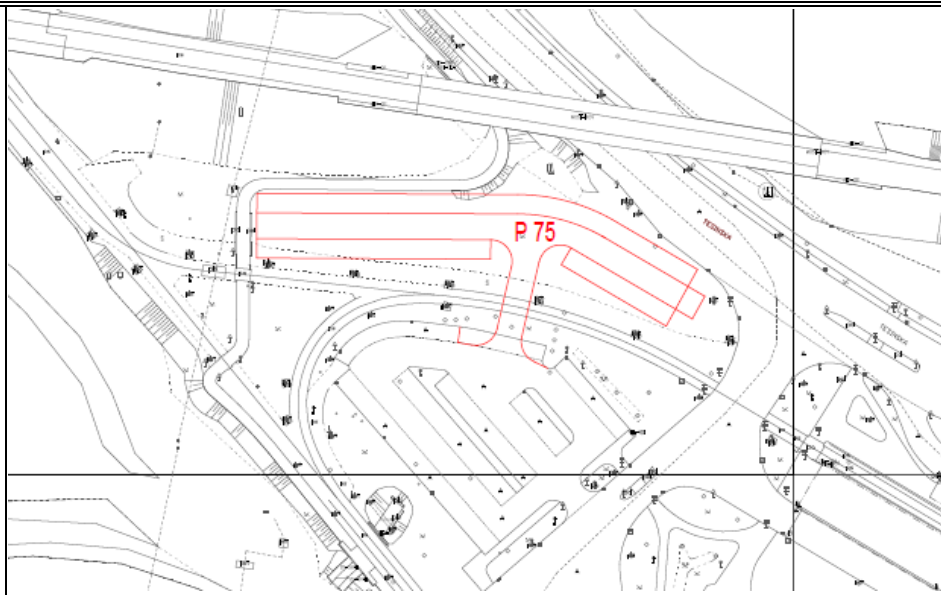
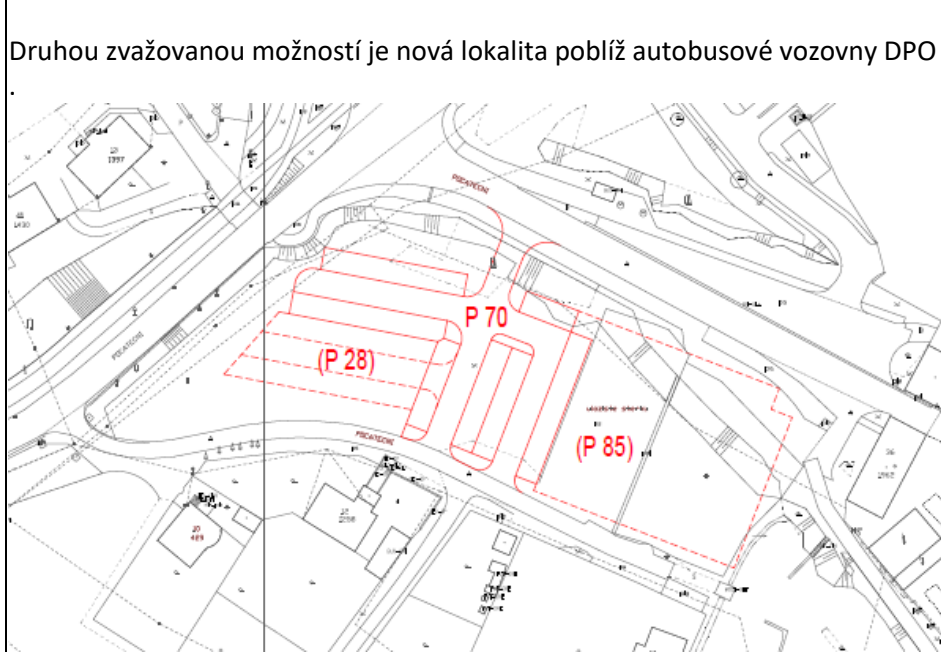
##### 5.4.8.1 Úvod


Záchytné parkoviště je situováno podél sil.II/479, která je významným tahem vedeným v souběhu se sil.I/56 v koridoru Havířov – Ostrava. Sil.II/479 podchycuje i vazby vedené po sil.I/59 od Petřvaldu a Karviné. Situování záchytného parkoviště u tramvajové smyčky vytváří ideální podmínky pro přestup na MHD. Stávající přestupní uzel již má vybudované menší záchytné parkoviště, které je využíváno prakticky v plné kapacitě. Proto je navrhováno rozšíření jeho kapacity.

##### 5.4.8.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/08, UL. UL.TĚŠÍNSKÁ, HRANEČNÍK	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
Situování lokality	

zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh rozšíření stávajícího záchytného parkoviště dosud nebyl zpracován žádný podklad, dokladovaný návrh je tedy ideovým námětem vycházejícím z provedených analýz statické dopravy v území.
kapacita záchytného parkoviště	Stávající parkoviště s nabídkou cca 80 stání lze rozšířit o dalších cca <u>75 stání v návazné ploše</u> . Druhou možností je výstavba nového parkoviště v lokalitě poblíž areálu autobusové vozovny DPO, kde lze vybudovat dalších 70-180 stání.
současná dopravní situace	Ul. Těšínská, sil.II/479 je významným tahem vedeným podél sil.I/56 v koridoru Havířov – Ostrava, stávající zatížení v pracovním dni dosahuje ca 11000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél jihovýchodního okraje sil. II/479.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%.
analýza spádové oblasti	Sil. II/479 plní funkci významné sběrné komunikace zajišťující dopravní napojení Radvanic, Šenova i Havířova a svým napojením na sil.I/59 podchytává i vazby od Petřvaldu, Orlové a Karviné. Poloha ZP v těsném kontaktu s tramvajovou a trolejbusovou smyčkou nabízí alternativu MHD pro řidiče směřující do centra Ostravy.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví Statutárního města Ostrava.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP nevyžaduje nutnost koordinace s jinými záměry v území.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Základní varianta nabízí rozšíření stávajícího záchytného parkoviště. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno i následným schématem.</p> 

	
	<p>Druhou zvažovanou možností je nová lokalita poblíž autobusové vozovny DPO</p> 
<p>potenciál návazné veřejné hromadné dopravy</p>	<p>Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Hranečník“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů tramvajových linek/hod vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Výstaviště“) je 5 minut. Doplňovým prvkem je i nabídka trolejbusových linek.</p>

	
<p>potenciál návazných pěších tras</p>	<p>Přístupová trasa k zastávkám MHD se napojuje na již vybudované pěší trasy.</p>
<p>motivační opatření pro řidiče</p>	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
<p>objekty zázemí a vybavení parkoviště</p>	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
<p>analýza rizik</p>	<p>Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné zneužívání ZP pro odstavení zaměstnanců blízkých firem. Z toho důvodu je potřebné osazení závorového systému. S ohledem na malou kapacitu by ale bylo neekonomické vybavit ZP obsluhou fyzickou osobou. Proto je předpokládáno takové zařízení, které umožní vyřešit problém s odbavením telefonicky.</p>
<p>priorita výstavby</p>	<p>Lokalita je navrhována k realizaci, protože stávající kapacita již bývá vyčerpána. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.</p>

### 5.4.8.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště byla prověřována ve dvou potenciálních krocích. Tím prvním je rozšíření současného parkoviště, druhým krokem je výstavba parkoviště v nové lokalitě poblíž autobusové vozovny. Lokalita „Hranečník“ není jen potenciální přestupní uzel na MHD pro dopravu od Havířova a Karviné, ale i pro oblast rozvolněné obytné zástavby Slezské Ostravy a Radvanic. Pro obyvatelé tohoto území je možnost zaparkování významným benefitem pro využití MHD a pro rychlý návrat do místa bydliště.


**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace a její projednání s orgány resortu dopravy.**



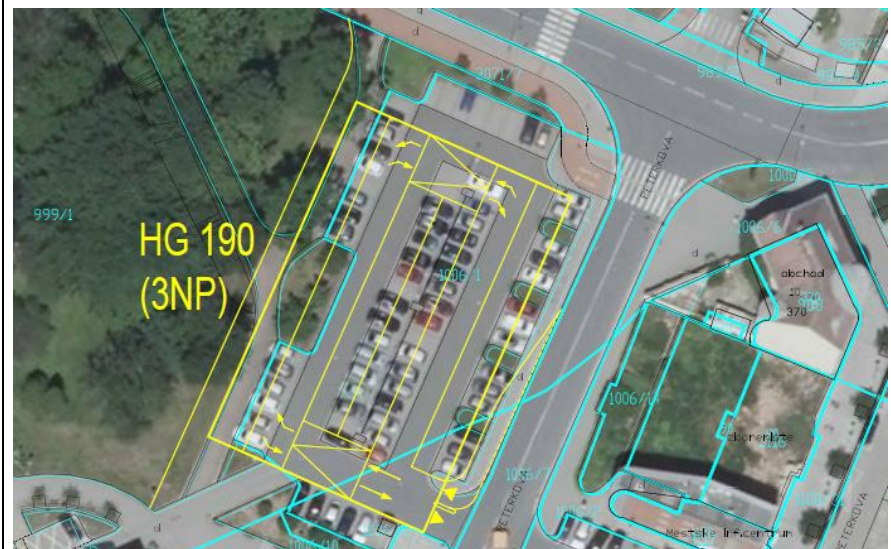
#### 5.4.9 P+R / 09, lokalita „žst. Ostrava, Svinov“

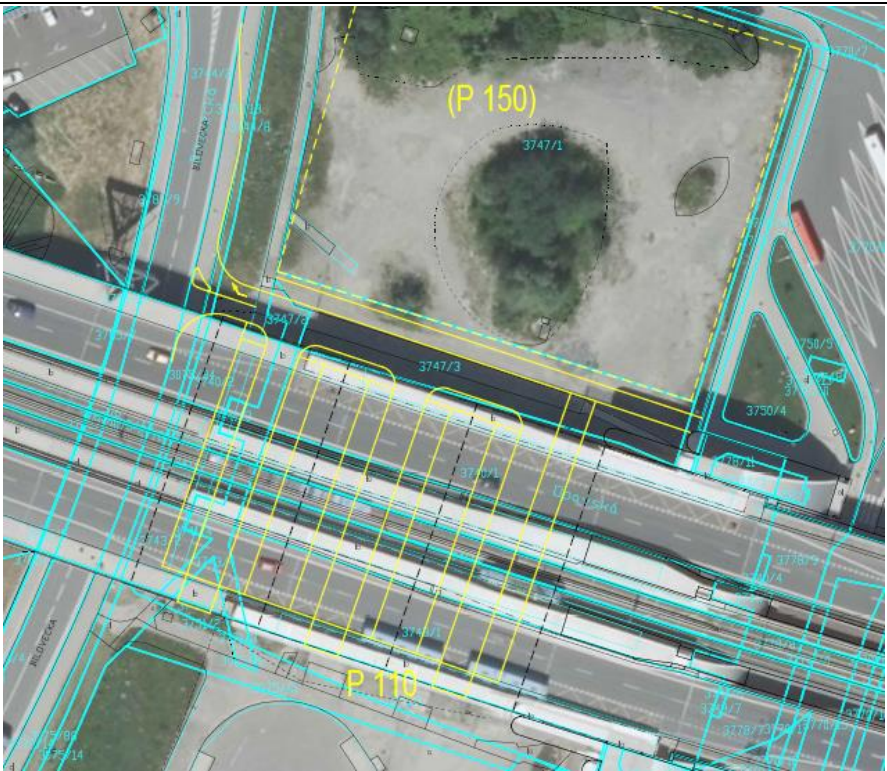
##### 5.4.9.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno poblíž žst. Ostrava, Svinov. V současné době je nabídka stání limitovaná, v nedávné době bylo zpoplatněním a organizačními úpravami znemožněno parkování na parkovišti obchodního areálu Hornbach. S postupným zkvalitňováním železniční dopravy lze očekávat další nárůst poptávky po zaparkování automobilu a přestupu na železniční dopravu.

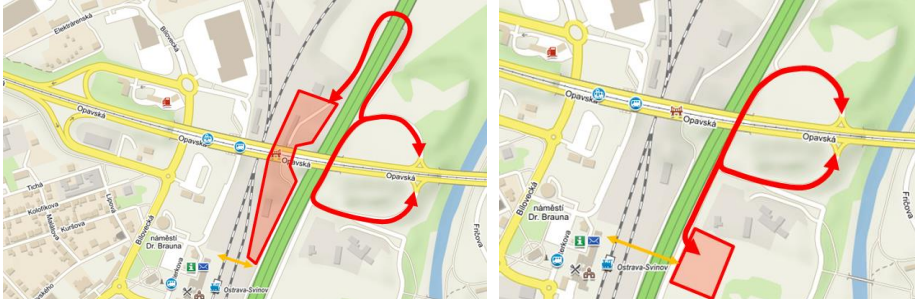
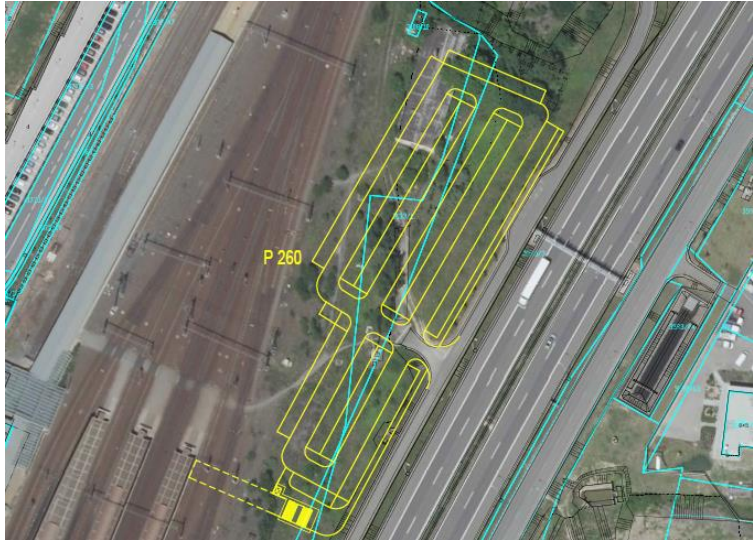
##### 5.4.9.2 Základní charakteristika


ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/09, ŽST.OSTRAVA, SVINOV	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště dosud nebyl zpracován žádný podklad, jedná se o ideové náměty vycházející z provedených analýz statické dopravy situované ve čtyřech možných lokalitách označených písmeny A, B, C a D.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je ve zvažovaných variantách rozdílná: <ul style="list-style-type: none"> <li>• varianta A - 190 stání,</li> <li>• varianta B - 110 stání,</li> <li>• varianta C - 260 stání,</li> <li>• varianta D - 500 stání.</li> </ul>
současná dopravní situace	Ul. Opavská, sil.II/479 je významným západovýchodním tahem, který plní funkci základního komunikačního napojení Poruby a návazného území na městský dopravní okruh – ul. Mariánskohorskou a Plzeňskou. Stávající zatížení v pracovním dni dosahuje ca 45000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél jižního okraje sil.II/479.

prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat výstavbu Severního spoje, který umožní vedení části dopravy mimo stávající profil ul. Opavské, což ve svém důsledku zlepšit podmínky pro příjezd na záchytné parkoviště.
analýza spádové oblasti	Sil.II/479 je nezastupitelným silničním tahem, který zajišťuje napojení Poruby na městský dopravní okruh. Poloha ZP v těsném kontaktu s železniční dopravou nabízí vazby automobilové a železniční dopravy s širokou nabídkou dálkové i regionální veřejné osobní dopravy.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Česká republika (ŘSD ČR).
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat s potenciálními záměry na rozvoj železniční dopravy a s výstavbou cyklistické trasy podél ul. Opavské.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno i následnými schématy prověřující čtyři teoretické lokality – lokalitu A v místě stávajícího parkoviště v přednádražním prostoru v těsném kontaktu s nádražní budovou a lokalitu B pod estakádou ul. Opavské. Tyto dvě lokality nabízí krátké bezproblémové přístupy k železniční stanici a jsou nejperspektivnější. <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div> 



Další dvě lokality C a D jsou situovány podél dálnice a jejich výstavba je již podmíněna výstavbou mimoúrovňového přístupu na železniční zastávku. Parkoviště jsou napojena stávající mimoúrovňovou křižovatkou napojující oblast Dubí.

	
potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	Poloha ZP nabízí vazbu na železniční zastávku „Ostrava, Svinov“.
potenciál návazných pěších tras	Lokality A a B využívají stávající chodníky. Lokalita C předpokládá prodloužení stávajícího podchodu pod tratí pod vlečkovými kolejemi, přístup do lokality D je předpokládán nadchodem nad tratí i nad dálnicí se zapojením na jižním okraji posledního nástupiště.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• adekvátní cenová politika;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• navigační dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Potenciálním rizikem je u lokality C kolize se zájmy dráhy, protože se jedná o plochy v ochranném pásmu tratě. U lokality D je problematické náročné mimoúrovňové křížení tratě a dálnice. Podle názoru zpracovatele je nejperspektivnější lokalita A a B. U lokality B možná napojení zkomplikuje záměr cyklistické tarsy podél ul. Opavské.
priorita výstavby	ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.4.9.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště byla prověřována ve čtyřech potenciálních lokalitách. První je náhrada stávajícího parkoviště před výpravní budovou parkovacím objektem. Druhou lokalitou je prostor pod estakádou ul. Opavské. Dalšími možnostmi je výstavba parkoviště na terénu podél dálnice D1.

Podmínkou pro tyto další varianty je však již výstavba mimoúrovňové pěší přístupové trasy z parkoviště na nástupiště.

**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace vybrané lokality a její projednání s orgány resortu dopravy.**

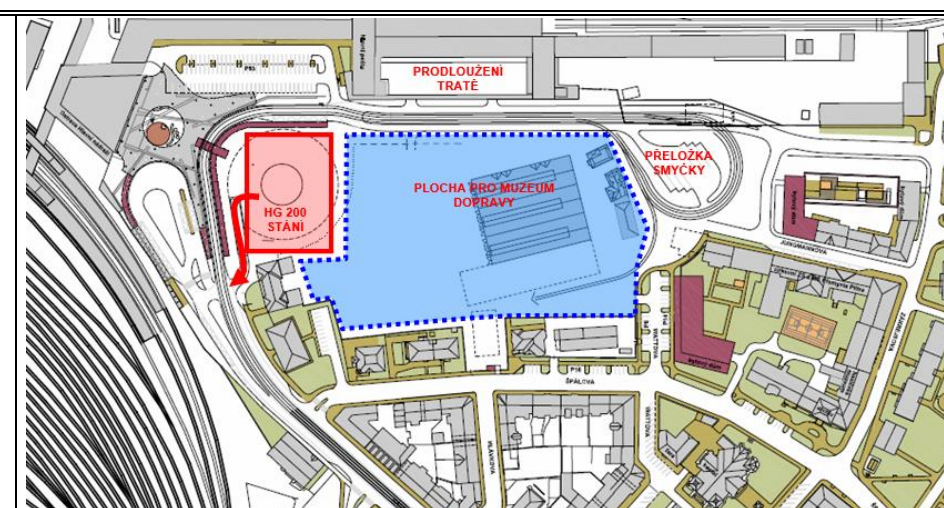
#### 5.4.10 P+R / 10, lokalita „žst. Ostrava, hl.n.“

##### 5.4.10.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno v přednádražním prostoru žst.Ostrava, hl.n.. V současné době je nabídka stání v tomto území limitovaná. S postupným zkvalitňováním železniční dopravy lze očekávat další nárůst poptávky po zaparkování automobilu a přestupu na železniční dopravu.

##### 5.4.10.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/10, ŽST.OSTRAVA, HL.N.	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Návrh záchytného parkoviště je ve fázi rozpracování studie.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je <u>cca 200-250 stání.</u>
současná dopravní situace	Lokalita záchytného parkoviště je situována v přednádražním prostoru s těsnou vazbou nejen na železniční dopravu, ale i na trolejbusovou a tramvajovou MHD.
prognóza vývoje dopravy	Dostavba území vytváří podmínky pro jeho dostavbu vč. zvažovaného umístění muzea dopravy. V rámci přestavby přednádraží je navrhovaná i výstavba dvoupodlažní parkovací garáže. Návrh dopravní infrastruktury sleduje co nejlepší podmínky pro přestup mezi jednotlivými druhy dopravy.
analýza spádové oblasti	Železniční stanice Ostrava hl.n. je významným cílem nejen pro obyvatele města, ale i návaznou oblast okresu Opava a Karviná.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Česká republika.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se souběžně plánovanou rekonstrukcí tramvajové smyčky a připravovanou výstavbou muzea dopravy.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je dokladováno následným schématem.



potenciál návazné veřejné hromadné dopravy

Poloha ZP nabízí vazbu na zastávku tramvajové dopravy „Hlavní nádraží“, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 24 spojů tramvajových linek/hod vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Elektra“) je 8 minut.



potenciál návazných pěších tras

Přístupová trasa od ZP k tramvajové zastávce „Hlavní nádraží“ je vedena po rekonstruované ploše přednádraží.

motivační opatření pro řidiče

Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:

- nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;
- adekvátní cenová politika;
- informační kampaň;
- naváděcí dopravní systém;
- osvětová kampaň;

objekty zázemí a vybavení parkoviště

Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:

- základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;
- nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro

	návštěvníky, potravinové automaty a jiné; • telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné; Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit problémy, které by znemožnily komplexní přestavbu celého území přednádraží vč. návazného území po ul. Watovy.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci, návrh je koordinován s probíhající přestavbou území. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.4.10.3 Shrnutí

Záchytné parkoviště je navrhováno jako dvoupodlažní parkovací garáž. Výstavba garáže je řešena v rámci celkové přestavby přednádražního prostoru, jehož součástí by se mělo stát i Muzeum dopravy. Návrh dopravní infrastruktury sleduje co nejlepší podmínky pro přestup mezi jednotlivými druhy dopravy.

#### 5.4.11 P+R / 11, lokalita „Michálkovice, ul. Československé armády.“

##### 5.4.11.1 Úvod

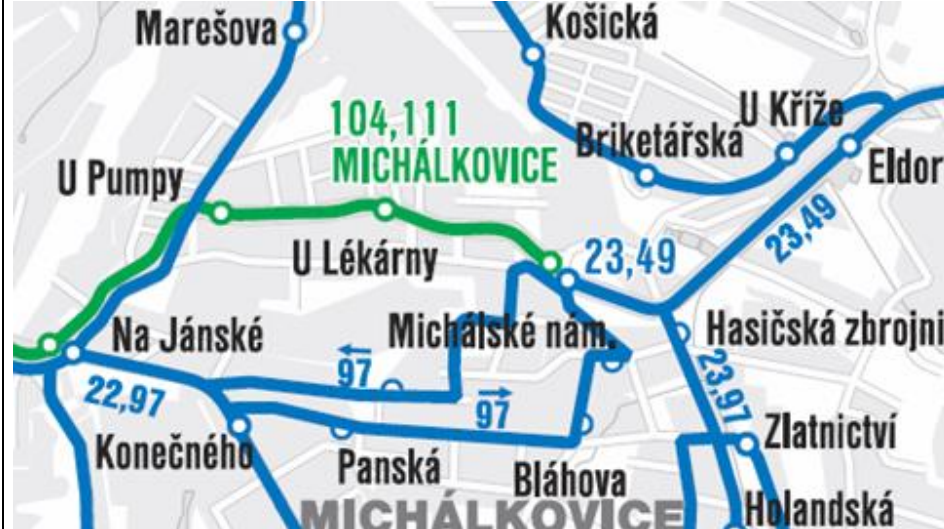
Záchytné parkoviště je situováno podél severního okraje sil.II/470 v blízkosti trolejbusové smyčky na ul. Československé armády. Jedná se o menší parkoviště, které by mělo sloužit návaznému území s rozvolněnou obytnou zástavbou.

##### 5.4.11.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+R/11, MICHÁLKOVICE, UL.ČESKOSLOVENSKÉ ARMÁDY	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	

zpracovaná projektová dokumentace	Návrh záchytného parkoviště je ideovým námětem.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je <u>cca 50 (130) stání</u> .
současná dopravní situace	Ul. Československé armády, sil.II/470 je významným tahem, která plní funkci příjezdu do centra města od Rychvaldu. Dopravní zatížení v pracovním dni dosahuje cca 6000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél severního okraje sil.II/470, v blízkosti trolejbusové smyčky na ul. Československé armády.
prognóza vývoje dopravy	Výhledový nárůst zatížení nemá vliv na dopravní napojení a atraktivitu příjezdu automobilové dopravy.
analýza spádové oblasti	Zastávka „Michálkovice“ je lokalitou, která je nástupním prostorem MHD pro oblast rozvolněné obytné zástavby Slezské Ostravy a Rychvaldu. Pro část obyvatelů je možnost zaparkování osobního automobilu významným benefitem pro využití MHD a pro rychlý návrat do místa bydliště.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Asental Land s.r.o. (rezervní plocha s kapacitou P80).
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP není nutno koordinovat s žádnou souběžně plánovanou stavbou.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště, které je situováno na ul.Kasalického poblíž jejího napojení na ul. Československé armády, je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Uspořádání parkovací plochy a její napojení na nadřazenou komunikační síť je obsahem následného schématu. V 1. etapě je předpokládána výstavba parkovacích stání podél ul. Kasalického, ve 2. etapě je možná výstavba samostatného parkoviště podmíněna již výkupem soukromých pozemků.



potenciál návazné veřejné hromadné dopravy	<p>Poloha ZP nabízí těsnou přestupní vazbu na zastávku trolejbusové dopravy „Michálkovice“ na ul. Československé armády, kterou obsluhuje ve špičce pracovního je 6 spojů/hod trolejbusových linek vedených směrem k centru. Doba jízdy MHD na zastávku na okraji pěší zóny (zastávka „Husův sad“) je 13 minut.</p> 
potenciál návazných pěších tras	Přístupová trasa od ZP k trolejbusové zastávce „Michálkovice“ je vedena po stávajících chodnících.
motivační opatření pro řidiče	<p>Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka rychlé jízdy MHD do centra do centra bez přestupu časově srovnatelná s jízdou osobním automobilem;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešení lokality ZP lze využití ZP jinou skupinou uživatelů, než tou, pro kterou by bylo vybudováno.
priorita výstavby	Lokalita je není zařazena mezi vybrané lokality „užšího“ výběru. Může však být „pilotním projektem“ pro výstavbu obdobných menších parkovišť určených pro obyvatele rozvolněné obytné zástavby.

#### 5.4.11.3 Shrnutí

Výstavba záchytného parkoviště v lokalitě „Michálkovice, ul. Československé armády“ je určena především pro oblast rozvolněné obytné zástavby Slezské Ostravy a Rychvaldu. Pro obyvatele tohoto

území je možnost zaparkování významným benefitem pro využití MHD a pro rychlý návrat do místa bydliště.

### 5.5 PODROBNĚJŠÍ CHARAKTERISTIKA ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ TYPU P+G

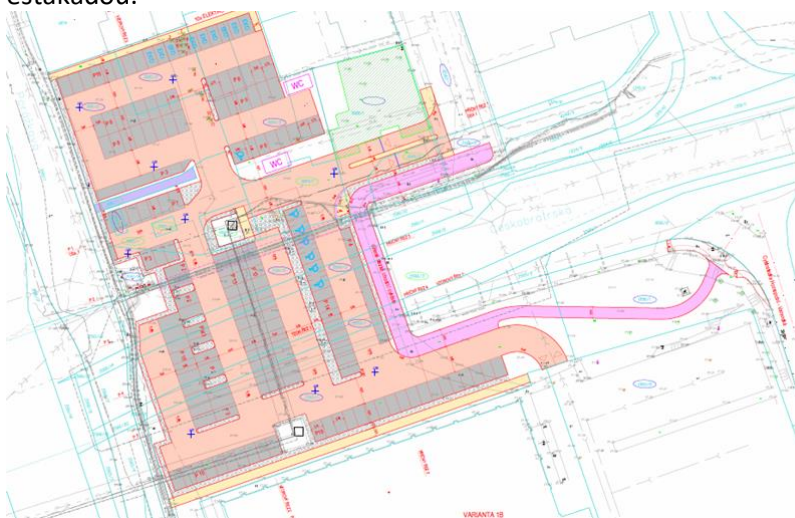
#### 5.5.1 P+G / 01, lokalita „ul. Porážková, estakáda Českobratrská“

##### 5.5.1.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Porážkové, která spolu s ul. Českobratrskou, Sokolskou, Pivovarskou a K Trojhalí tvoří distribuční okruh po obvodu historického centra. Parkoviště je určeno zejména pro dopravu příjíždějící do centra po ul. Místecké či po ul. 28. října. Parkoviště využívá nezpevněné plochy pod estakádou ul. Českobratrské a zhodnocuje tak jinak nevyužitelné území. Záchytné parkoviště se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk zásadně redukována. Výstavba tohoto parkoviště přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení umožňuje lokalita přímé napojení na nadřazenou síť bez zbytečného průjezdu historickým centrem.

##### 5.5.1.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠŤE P+G/01, UL. PORÁŽKOVÁ, ESTAKÁDA ČESKOBATRSKÁ	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště je v současné době rozpracována dokumentace pro územní řízení.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je <u>158 stání</u>
současná dopravní situace	Ul. Českobratrská, sil. II/479 je významným západovýchodním tahem, který tvoří severní hranu historického jádra města, propojuje ul. Místeckou a ul. Bohumínskou, stávající ztížení v pracovním dni dosahuje cca 28000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována pod estakádou ul. Českobratrské a zhodnocuje tak jinak nevyužitelné plochy.

prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. S ohledem na možnost obsluhy plochy ZP i z ul. Porážkové bude příjezd na parkoviště vždy zajištěn.
analýza spádové oblasti	Silniční tah II/479 nabízí atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu, zejména Havířov, Frýdek – Místek, Opava do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování pro návštěvníky centra v oblasti Nové radnice a to i z řad obyvatel Ostravy.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat s výhledovým využitím návazné plochy již nefunkčního areálu Bauhaus.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště využívá stávající zpevněnou plochu pod estakádou.</p>  <p>Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím stávající místní komunikace U elektrárny. Druhé napojení je přes stávající parkoviště již nefunkčního areálu Bauhaus.</p>
potenciál návazných pěších tras	Poloha ZP nabízí pohodlné a bezpečné přístupové pěší trasy do centra.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>

analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit její výhledové omezení dopravního napojení v důsledku urbanizace návazných ploch, jedná se ale jen o velmi malé riziko. Pokud vlivem dostavby dojde k záboru stávající parkoviště již nefunkčního areálu Bauhaus, bude možno s ohledem na zredukovanou malou kapacitu zrušit stávající obsluhu ZP fyzickou osobou a nahradit ji závorovým systémem s případným mimořádným odbavením telefonicky.
priorita výstavby	Plocha vykazuje vysokou míru atraktivity. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.1.3 Shrnutí

Parkoviště nabízí ideální dopravní napojení bez závleku do vnitřní oblasti centra. Na oblast centra je napojeno stávajícími chodníky. Záchytné parkoviště navazuje na stávající parkoviště bývalého areálu Bauhaus, což kapacitu záchytného parkoviště zvyšuje.

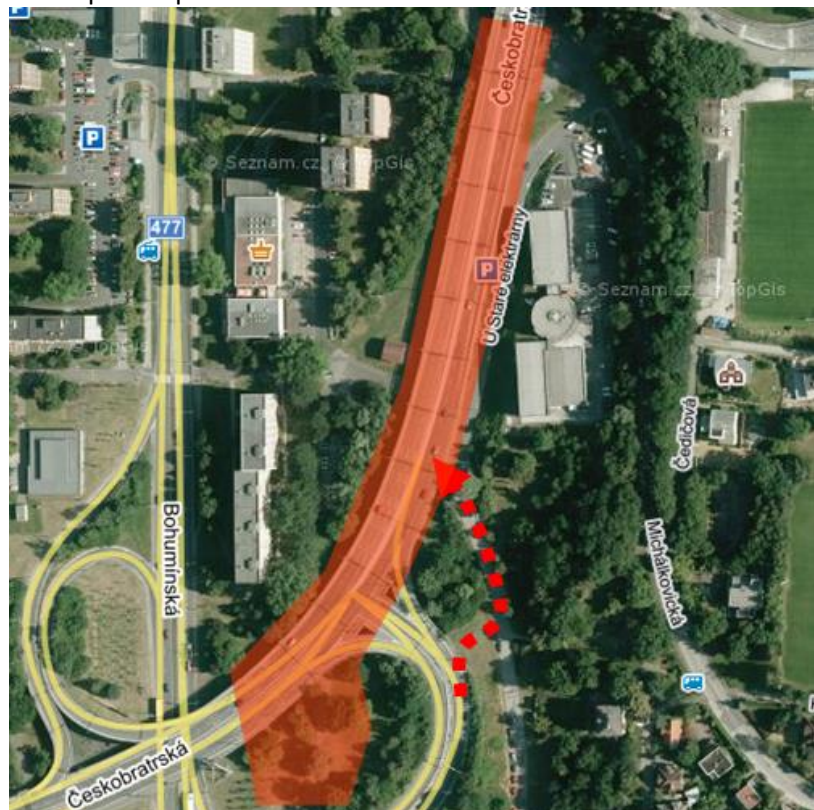
## 5.5.2 P+G / 02, lokalita „ul. Bohumínská, estakáda Českobratrská“


### 5.5.2.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Bohumínské, která je komunikací městského dopravního okruhu. Parkoviště je určeno zejména pro dopravu příjezdící do centra po ul. Frýdecké, Těšínské či Michálkovické. Parkoviště využívá nezpevněné plochy pod estakádou ul. Českobratrské a zhodnocuje tak jinak nevyužitelné území. Záchytné parkoviště se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk redukována. Rekonstrukce a dostavba tohoto parkoviště přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení umožňuje lokalita přímé napojení na nadřazenou síť bez zbytečného průjezdu historickým centrem.

### 5.5.2.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/02 UL. BOHUMÍNSKÁ, ESTAKÁDA ČESKOBATRSKÁ	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	

zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován pouze ideový námět v rámci této dokumentace.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je cca <u>330 stání</u> v lokalitách východně ul.Bohumínské.
současná dopravní situace	Ul. Bohumínská, sil.II/477 je významným severo-j jižním tahem, který je trasou městského dopravního okruhu, stávající ztížení v pracovním dni dosahuje cca 17000 až 25000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.II/477.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%.
analýza spádové oblasti	Silniční tah II/477 nabízí atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu, zejména Havířov, Frýdek - Místek do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování pro návštěvníky centra v oblasti Nové radnice.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat se záměrem na zahloubení ul.Bohumínské.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je ideovým námětem. ZP využívá stávající zpevněnou plochu pod estakádou.</p>  <p>Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím stávající místní komunikace U elektrárny. Pro zlepšení příjezdu ze směru od jihu je navrhováno vybudování jednosměrné propojovací komunikace z odbočovacího pruhu na rampě v JV kvadrantu do této místní komunikace pro zajištění pohodlného a rychlého příjezdu od jihu. Druhou možností dokladovanou ve schématech je napojení</p>

	<p>„pravými oblouky“ na ul.Bohumínskou.</p>  <p>V situačním schématu je dokladována i možnost využití ploch pod estakádou podél západní hrany ul.Bohumínské. Toto využití není v současné době považováno za aktuální, protože se jedná o zájmovou oblast potenciální dostavby nábřeží, která má přímou vazbu na t.č. prověřovanou možnost zahloubení ul.Bohumínské. Tyto plochy je doporučeno vymezit pro pokrytí potřeb statické dopravy této nové zástavby.</p>
potenciál návazných pěších tras	Poloha ZP nabízí pohodlné a bezpečné přístupové pěší trasy po dvou pěších lávkách přes Ostravici a to u Nové radnice a u Krajského soudu.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	<p>Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit její omezené možnosti dopravního napojení. Navrhované úpravy by tento handicap částečně eliminovaly. S ohledem na malou kapacitu by ale bylo neekonomické vybavit ZP obsluhou fyzickou osobou. Proto je předpokládáno takové zařízení, které umožní vyřešit problém s odbavením telefonicky.
priorita výstavby	Podmínkou pro zvýšení atraktivity bude dořešení provozních podmínek pro odstavování pod mostním objektem, který je t.č. teprve rekonstruován a zlepšení dopravního napojení. Toto ZP není zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.2.3 Shrnutí

Parkoviště využívá stávající zpevněnou plochu pro estakádou, která je rozšířena o plochu v oku rampy v JV kvadrantu. Na oblast centra je napojeno stávajícími chodníky směřujícími na lávky přes Ostravici v oblasti Komenského sadů a u Krajského soudu. Do rekonstrukce estakády ul.Českoobratrské se bohužel nepodařilo prosadit rozšíření služebních chodníků na stávající estakádě na úkor jízdnic pruhů, což by ještě zvýšilo atraktivitu přístupu pěších na parkoviště podél ul.Bohumínské. Pro zlepšení příjezdu na záchytné parkoviště je navržena lokální úprava umožněním odbočení z rampy v JZ kvadrantu ev. napojením „pravými oblouky“ na ul.Bohumínskou.

**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace a její projednání s orgány resortu dopravy.**


### 5.5.3 P+G / 03, lokalita „Tatran“

#### 5.5.3.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Místecké, sil.I/56, která je významným severojižním tahem podchycujícím západní komunikační vstupy do centra města. Parkovací objekt je situován v místě stávajícího parkoviště podél severní hrany sportovní haly. Navrhovaný objekt se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk redukována. Výstavba tohoto objektu přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení však lokalita umožňuje pouze omezené napojení na nadřazenou síť, které je dáno přestavbou ul.Cingrovy na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace.

#### 5.5.3.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/03, TATRAN	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byla zpracována prověřovací studie.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je cca <u>270 stání</u>

současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-j jižním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající ztížení v pracovním dni dosahuje ca 35000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat kompletní tohoto tahu rekonstrukcí úseku ul. Místecké mezi ul. Českoobratrskou a 28.října na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěžím vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.
analýza spádové oblasti	Spolu s vazbou na sil.I/11 a II/647 (komunikace městského dopravního okruhu) nabízí tah I/56 atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu - Opava, Hlučín, Frýdek - Místek do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování nejen pro návštěvníky centra, ale i návštěvníky směřující do vybavenosti v oblasti Městské nemocnice Ostrava
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat rekonstrukcí úseku ul. Místecké mezi ul. Českoobratrskou a 28.října na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je ideovým námětem. ZP využívá stávající zpevněnou plochu severně objektu sportovní haly Tatran.  Dopravní napojení je ve výhledu zajištěno prostřednictvím stávající místní komunikace Nemocniční. Pro zlepšení příjezdu ze směru od jihu je navrhováno vybudování propojovací komunikace do záchytného parkoviště v oblasti Frýdlantských mostů.
potenciál návazných pěších tras	Poloha ZP nabízí pohodlné a bezpečné přístupové pěší trasy do centra a to podchodem pod tratí v koridoru ul. Stodolní pro směr do centra, případně podchodem pod rekonstruovanou ul. Místeckou pro směr nemocnice.

motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit možné problémy s kapacitním napojením tak velkého objektu na nadřazenou komunikační síť. Otázkou je i to, jaké budou reálné možnosti napojení po stabilizaci výsledného řešení přestavby ul.Cingovy, kde je t.č. prověřována možnost zahloubení či alespoň částečného zakrytí.
priorita výstavby	S ohledem na problematiku napojení není toto ZP zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.3.3 Shrnutí


Parkoviště využívá stávající zpevněnou plochu u sportovní haly. Jedná se o potenciální lokalitu, jejíž realizace není na pořadu dne. Je totiž otázkou, jaká bude možnost dopravního napojení po rekonstrukci ul.Cingovy, jejíž konečná podoba je t.č. stále ve fázi projednávání - je posuzována možnost zahloubení trasy sil.I/56 či alespoň její zakrytí. Dosud sledované napojení je předpokládáno podjezdem prodl.ul.Nemocniční pod ul.sil.I/56. Druhou eventualitou je obsluha z plochy záchytného parkoviště v lokalitě Frýdlantské mosty. Na oblast centra je parkoviště napojeno pěší trasou v koridoru Stodolní – Nemocniční s podchodem pod železniční tratí.

## 5.5.4 P+G / 04, lokalita „ul. Místecká, Frýdlantské mosty“

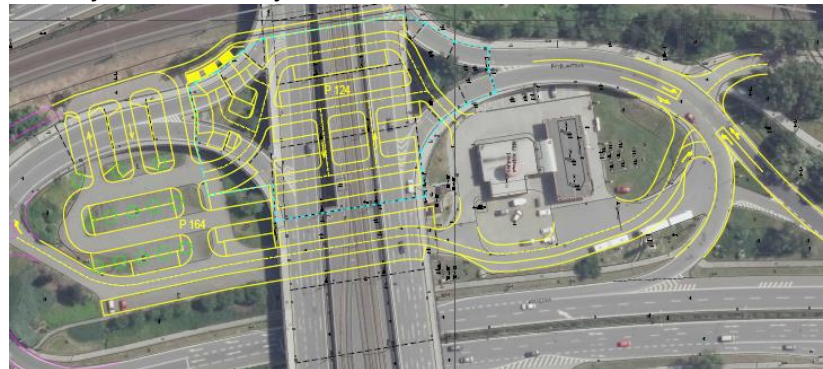
### 5.5.4.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Místecké, sil.I/56, která je významným severojižním tahem podchycujícím západní komunikační vstupy do centra města. Plocha je situována v oku mimoúrovňové křižovatky ul.Místecká, sil.I/56 x 28.října, sil.II/479, která již je využívána pro parkování a je v ní umístěna i ČS PHM. místě stávajícího parkoviště podél severní hrany sportovní haly. Plocha se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk redukována. Rekonstrukce a dostavba této plochy objektu přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení vyžaduje lokalita rekonstrukci současného nestandardního napojení s cílem zvýšit bezpečnost provozu.

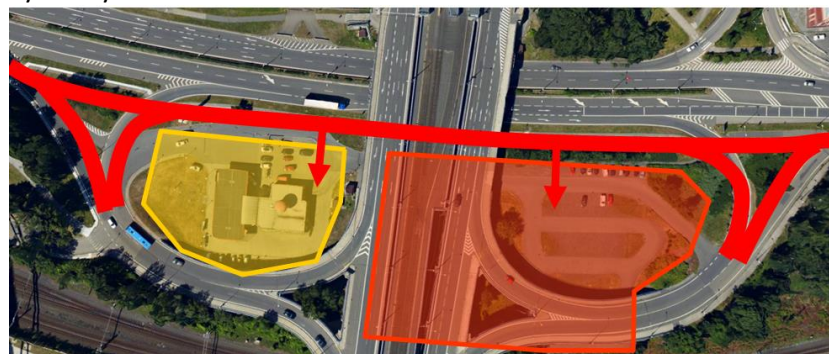
### 5.5.4.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/04, UL.MÍSTECKÁ, FRÝDLANTSKÉ MOSTY	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován pouze ideový námět v rámci této dokumentace.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště po úpravě a po rozšíření je cca <u>288 stání</u> , ve variantě s parkovacím objektem je kapacita <u>cca 446 stání</u>
současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-j jižním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající ztížení v pracovním dni dosahuje ca 35000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat kompletní tohoto tahu rekonstrukcí úseku ul. Místecké mezi ul. Českobratrskou a 28.října na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěžím vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.
analýza spádové oblasti	Spolu s vazbou na sil.I/11 a II/647 (komunikace městského dopravního okruhu) nabízí tah I/56 atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu - Opava, Hlučín, Frýdek - Místek do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování nejen pro návštěvníky centra, ale i návštěvníky směřující do vybavenosti na příjezdu do centra v oblasti Domu kultury, Krajského úřadu a administrativního komplexu Tieto Towers.
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP není nutno koordinovat s žádnou výhledovou stavbou.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je dokladována podrobnějšími podklady v samostatné grafické příloze. Návrh sleduje dostavbu stávajících zpevněných ploch pro maximalizaci využití vnitřního prostoru oka rampy MÚK. Stávající dopravní napojení vykazuje zásadní

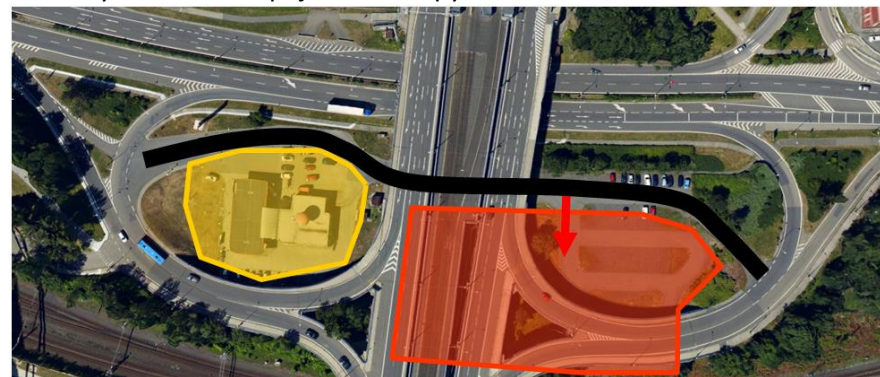
nedostatky, které umocňují i omezené rozhledy neudržovanou keřovou výsadbou. Možným řešením je přestavba současného napojení do ramp MUK. Jedná se ale o řešení, jež vyžaduje ze strany DI PČR a ŘSD ČR a KÚ MSK akceptaci situování rekonstruované křižovatky na rampě MÚK. Toto upravené řešení, která již eliminuje stávající nebezpečné levé odbočení z vedlejší komunikace je obsahem dalšího schématu.



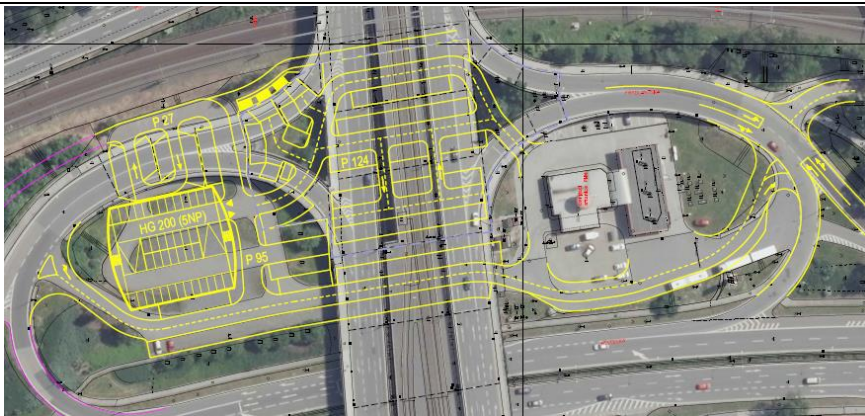
Pokud toto řešení nebude schváleno, je doporučeno zvážit verzi výstavby kolektorové komunikace a to na úkor současného chodníku.



Pokud ani tato úprava nebude reálná, bude nutno ponechat „nulové řešení“ a na stávající ploše vymezit potřebný průjezd a zlepšit alespoň rozhledy v místech napojení na rampy.



Bez ohledu na výše uvedené varianty dopravního napojení byla pro doporučenou verzi úpravy stávajícího napojení zpracovány i verze s parkovacím objektem, která maximalizuje kapacitu zachytného parkoviště.

	
potenciál návazných pěších tras	Uživatelům ZP budou sloužit stávající přístupové trasy na ul.28.října a Stodolní.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra a k administrativním komplexům podél ul.28.října a k Tieto Towers;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• navigační dopravní systém;</li> <li>• osvětlová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit problematické dopravní napojení a nutnost jeho úpravy, která zohlední oplocení ZP a oddělení režimu provozu i ZP a ČS PHM.
priorita výstavby	Lokalita je navrhována k realizaci, výstavbou bude řešena zejména problémová oblast v okolí areálu Tieto Towers. ZP je zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

#### 5.5.4.3 Shrnutí

Parkoviště využívá stávající zpevněnou plochu v oku ramp MUK v SV a JV kvadrantu. Stávající dopravní napojení je dle názoru zpracovatele nutno upravit, tak aby byly splněny elementární požadavky na zajištění bezpečnosti. Při jejich projednávání bude rozhodující výsledné stanovisko DI PČR, ŘSaD ČR a MSK, jehož závěry nelze předpovídat. Úpravy napojení je doporučováno koordinovat se záměrem přestavby ul.Cingrovy na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace. Na oblast centra je parkoviště napojeno pěší trasou v koridoru Stodolní – Nemocniční s podchodem pod železniční tratí a chodníky v koridoru ul.28.října.

**S ohledem na aktuálnost řešení tohoto prostoru je doporučováno zadat zpracování podrobnější prověřovací dokumentace a její projednání s orgány resortu dopravy.**

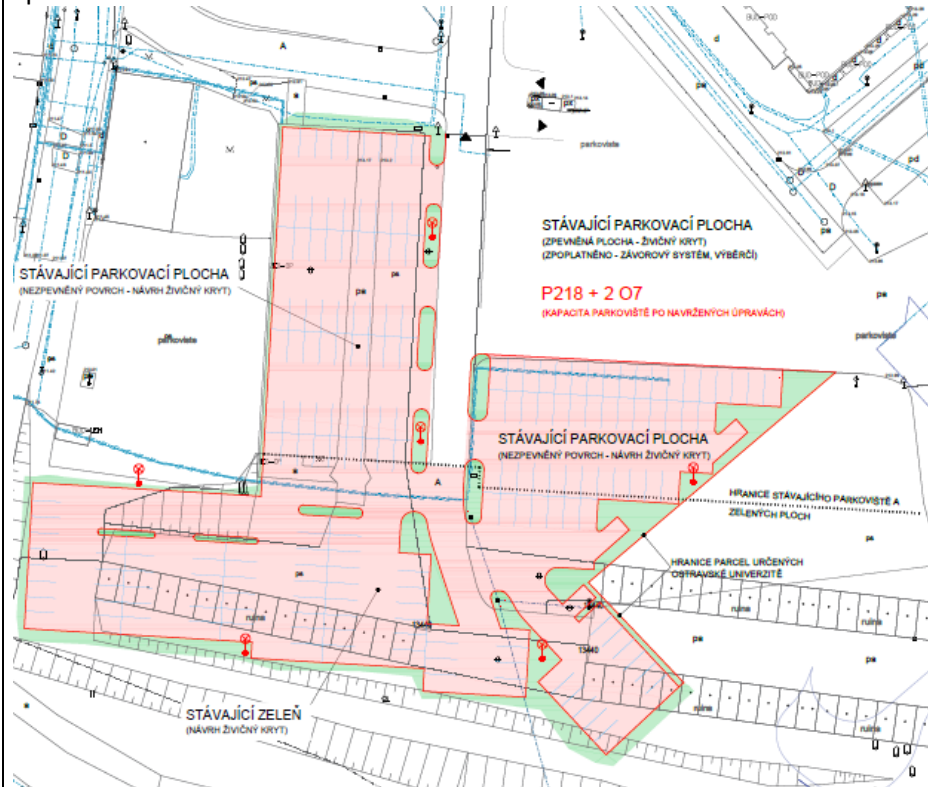
### 5.5.5 P+G / 05, lokalita „Smetanovo nám.“

#### 5.5.5.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Na Karolině, která navazuje na distribuční okruh po obvodu historického centra. Parkoviště využívá t.č. nezpevněné plochy pod náspem ul. Na Karolině a zhodnocuje tak jinak nevyužitelné území. Fungování záchytného parkoviště je však časově omezeno, neboť se jedná o rozvojovou plochu centra.

#### 5.5.5.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/05, SMETANOVO NÁM.	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován investiční záměr.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je cca <u>220 stání</u>
současná dopravní situace	Lokalita je v současné době situována po náspem ul. Na Karolině, sil. III. třídy. Jedná se o plochu nacházející se mezi objektem Moravskoslezského divadla a rozvojovou plochou Karoliny, která je ve výhledu určena k urbanizaci. Dopravní napojení je z ul. Na Karolině, která vykazuje ze směru od ul. Frýdecké intenzity cca 11000 voz/24 hod.
prognóza vývoje dopravy	Dopravní napojení musí zohlednit rozvojové záměry v území, u této lokality není dopravní zatížení podstatné. Potenciál uživatelů se rekrutuje z komunikačního vstupu z ul. Místecké a ul. Frýdecké.
analýza spádové oblasti	Ul. Na Karolině napojením na ul. Místeckou a ul. Frýdeckou nabízí atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu, zejména Havířov, Frýdek - Místek do centra Ostravy i pro obyvatele největších obvodů města Ostravy – Poruba a Jižní město. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování pro návštěvníky historického centra.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví Statutárního města Ostrava.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je pouze dočasným řešením, jehož funkce je limitována plánovanou urbanizací území centra.

návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště využívá stávající nezpevněné či částečně zpevněné nefunkční plochy podél ul. Na Karolině. Návrh je obsahem zpracovaného IZ. 
potenciál návazných pěších tras	Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím stávající komunikace ul. Na Karolině. Poloha ZP nabízí využití stávajících přístupových pěších tras.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště - závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit její časově omezené využití díky tomu, že se jedná o přestavbovou plochu centra.
priorita výstavby	S ohledem na časové omezení funkce není toto ZP zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.5.3 Shrnutí

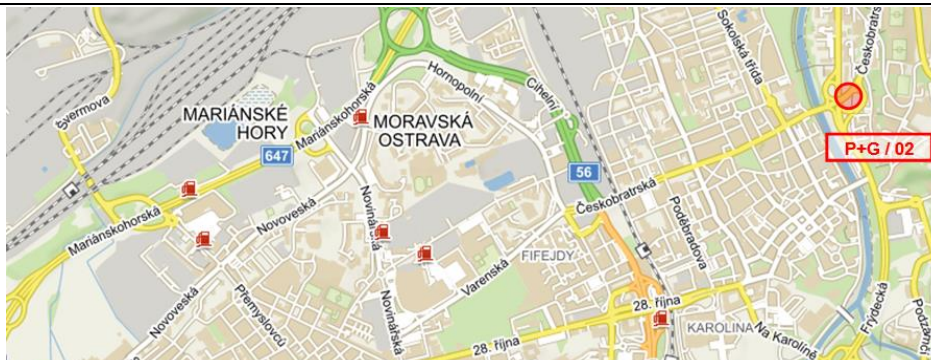
Parkoviště je na oblast centra napojeno stávajícími chodníky. Záchytné parkoviště navazuje na stávající parkoviště v ploše poblíž divadla o objektu divadelních dílen. Jeho funkce je časově omezená.


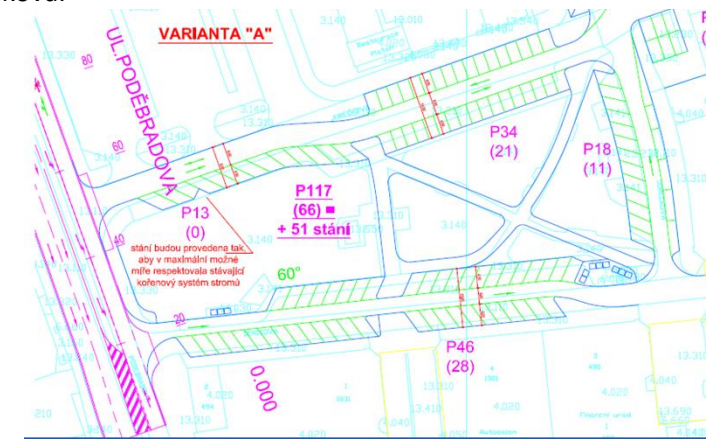
### 5.5.6 P+G / 06, lokalita „ul. Švabinského“

#### 5.5.6.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Porážkové, která spolu s ul. Českobratrskou, Sokolskou, Pivovarskou a K Trojhalí tvoří distribuční okruh po obvodu historického centra. Parkoviště využívá nezastavěné plochy. Záchytné parkoviště se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk redukována. Výstavba tohoto parkoviště přispěje k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení umožňuje lokalita přímé napojení na nadřazenou síť bez zbytečného průjezdu historickým centrem.

#### 5.5.6.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/06 UL. ŠVABINSKÉHO	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován pouze ideový námět v rámci této dokumentace. S ohledem na charakter území se jako nejvhodnější jeví výstavba parkovacího objektu.
kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkovacího objektu je cca <u>150 - 200 stání</u> .
současná dopravní situace	Lokalita se nachází podél ul. Porážkové, která plní funkci obvodové komunikace centra propojující jednotlivé západní komunikační vstupy do centra, ul. 28. října a ul. Českobratrskou s celkovým zatížením více jak 50000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje ul. Porážkové na konci uslepené obslužné větve ul. Švabinského.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%.
analýza spádové oblasti	Ul. Porážková napojením na ul. Místeckou, Českobratrskou a ul. Frýdeckou nabízí atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu, zejména Havířov, Frýdek - Místek do centra Ostravy i pro obyvatele největších obvodů

	města Ostravy – Poruba a Jižní město. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování pro návštěvníky historického centra.
analýza majetkových vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a právnická osoba.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP není nutno koordinovat s žádnou výhledovou stavbou.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	<p>Dispozice záchytného parkoviště je ideovým námětem. V případě 4 podlažního objektu se kapacita zvýší na cca 200 stání</p>  <p>Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím stávající stykové křižovatky na ul. Švabinského plnící funkci uliční rampy křižovatky ul. 28. října x Porážková. Dalším potenciálním přínosem je i výstavba parkovacích stání v rámci dostavby Domu umění a lokální úprava parkovacích ploch v oblasti ul. Jurečkova.</p> 
potenciál návazných pěších tras	Poloha ZP nabízí stávající pohodlné a bezpečné přístupové pěší do centra.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> <p>Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.</p>
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit její omezené možnosti dopravního napojení a komplikace s výkupem pozemku právnické osoby.
priorita výstavby	S ohledem na ideální polohu je toto ZP zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.6.3 Shrnutí

Parkoviště nabízí ideální dopravní napojení bez závleku do vnitřní oblasti centra. Na oblast centra je napojeno stávajícími chodníky.


### 5.5.7 P+G / 07, lokalita „ul. Cingrova, zimní stadion“

#### 5.5.7.1 Úvod

Záchytné parkoviště je situováno podél ul. Místecké, sil.I/56, která je významným severojižním tahem podchycujícím západní komunikační vstupy do centra města. Parkovací plocha je situována na nezpevněné ploše po demolovaném objektu bývalého zimního stadionu. Parkoviště se nachází na okraji historického jádra, jehož stávající nabídka parkovacích ploch bude ve výhledu dostavbou řady proluk redukována. Výstavba by přispěla k eliminaci poklesu nabídky parkovacích ploch v centru. Z hlediska dopravního napojení umožňuje lokalita pouze omezené napojení na nadřazenou síť, které je dáno přestavbou ul.Cingrovy na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace.

#### 5.5.7.2 Základní charakteristika

ZÁCHYTNÉ PARKOVIŠTĚ P+G/07, UL. UL.CINGROVA, ZIMNÍ STADION	
KRITÉRIUM	CHARAKTERISTIKA KRITÉRIA
situování lokality	
zpracovaná projektová dokumentace	Pro návrh záchytného parkoviště byl zpracován pouze ideový námět v rámci této dokumentace.

kapacita záchytného parkoviště	Kapacita parkoviště je cca <u>340 stání</u>
současná dopravní situace	Ul. Místecká, sil.I/56 je významným severo-jižním tahem vedeným v koridoru Krnov – Opava – Hlučín – Ostrava – Frýdek-Místek, stávající ztížení v pracovním dni dosahuje ca 35000 voz/24 hod. Lokalita záchytného parkoviště je situována podél východního okraje sil.I/56.
prognóza vývoje dopravy	Ve výhledu lze s ohledem na nárůst automobilizace a růst proběhu vozidel očekávat dle TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy nárůst automobilové dopravy o cca 30%. Z hlediska dopravního uspořádání lze očekávat kompletní tohoto tahu rekonstrukcí úseku ul. Místecké mezi ul. Českobratrskou a 28.října na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace. Kapacitně sil.I/56 výhledovým zátěžím vyhovuje a umožní plynulý příjezd do centra Ostravy.
analýza spádové oblasti	Spolu s vazbou na sil.I/11 a II/647 (komunikace městského dopravního okruhu) nabízí tah I/56 atraktivní trasu pro příjezd IAD z největších sídel regionu - Opava, Hlučín, Frýdek - Místek do centra Ostravy. Poloha ZP v blízkosti centra představuje potenciální zaparkování nejen pro návštěvníky centra, ale i návštěvníky směřující do vybavenosti v oblasti Městské nemocnice Ostrava
analýza majetkoprávních vztahů vůči pozemkům	Výstavba záchytného parkoviště a jeho dopravního napojení je situována na pozemcích ve vlastnictví těchto subjektů - Statutární město Ostrava a Moravskoslezský kraj.
požadavky na koordinaci s jinými záměry v území	Návrh ZP je nutno koordinovat rekonstrukcí úseku ul. Místecké mezi ul. Českobratrskou a 28.října na profil směrově dělené čtyřpruhové komunikace.
návrh záchytného parkoviště a ev. doprovodná opatření pro zajištění jeho využití	Dispozice záchytného parkoviště je ideovým námětem. ZP využívá stávající volnou plochu mezi tratí a budoucí čtyřpruhovou komunikací sil.I/56, ul. Místecká.  Dopravní napojení je zajištěno prostřednictvím kolektorové komunikace sil.I/56.

potenciál návazných pěších tras	Poloha ZP nabízí pohodlné a bezpečné přístupové pěší trasy s vazbou na chodníky na ul. Českobratrské a na trasy v koridoru ul. Nemocniční a Stodolní.
motivační opatření pro řidiče	Pro zvýšení atraktivity by měly přispět následující prvky: <ul style="list-style-type: none"> <li>• nabídka krátké pěší přístupové trasy od ZP do centra;</li> <li>• informační kampaň;</li> <li>• naváděcí dopravní systém;</li> <li>• osvětlová kampaň;</li> </ul>
objekty zázemí a vybavení parkoviště	Vybavení ZP tvoří v zásadě 3 základní okruhy: <ul style="list-style-type: none"> <li>• základní vybavení - objekt pro ostrahu, sociální zařízení, veřejné osvětlení, oplocení, informační a kamerový systém, nabíjecí stanice elektromobilů, půjčovna jízdních kol a jiné;</li> <li>• nadstandardní vybavení - městský mobiliář se zelení, odpočívadla pro návštěvníky, potravinové automaty a jiné;</li> <li>• telematická vybavenost parkoviště -závorový systém, dohledový kamerový systém, smyčkové detektory a jiné;</li> </ul> Konkrétní vybavení ZP bude upřesněno v dalším stupni projektové přípravy, podkladem pro rozhodnutí budou zkušenosti z provozu stávajících parkovišť.
analýza rizik	Za nejzávažnější rizika řešené lokality ZP lze označit její omezené možnosti dopravního napojení. Otázkou je i to, jaké budou reálné možnosti napojení po stabilizaci výsledného řešení přestavby ul.Cingovy, kde je t.č. prověřována možnost zahloubení či alespoň částečného zakrytí.
priorita výstavby	S ohledem na omezené možnosti dopravního napojení není toto ZP zařazeno mezi vybrané lokality „užšího“ výběru.

### 5.5.7.3 Shrnutí

Parkoviště využívá stávající neznepevněnou plochu u sportovní haly. Jedná se o potenciální lokalitu, jejíž realizace ale není na pořadu dne. Je totiž otázkou, jaká bude možnost dopravního napojení po rekonstrukci ul.Cingovy, jejíž konečná podoba je t.č. stále ve fázi projednávání - je posuzována možnost zahloubení trasy sil.I/56 či alespoň její zakrytí. Dosud sledované napojení je předpokládáno podjezdem prodl.ul.Nemocniční pod ul.sil.I/56. Druhou eventualitou je výstavba obslužné komunikace podél objektu Budoucnost na úkor zrušené vlečkové tratě s napojením do rampy severně situované MÚK ul.Místecká x Cihelní. Na oblast centra je lokalita napojena pěší trasou v koridoru Stodolní – Nemocniční s podchodem pod železniční tratí a chodníky podél ul.Českobratrské.

## 5.6 PRIORITY VÝSTAVBY ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ

Při zařazení lokalit do níže uvedených etap se přihlíželo k definovanému deficitu bilance statické dopravy, spádové oblasti, kterou je třeba podchytit, potenciálu uživatelů ZP, stavu projektové přípravy ZP, vyvolaným investicím a k požadavkům na koordinaci s jinými záměry v území, které mají dopad na stávající nabídku statické dopravy. Na základě zhodnocení byla navržena priorita výstavby záchytných parkovišť definovaná třemi etapami:

1.etapa výstavby záchytných parkovišť - lokality jejichž realizace je doporučována pro pokrytí nejaktuálnějších potřeb,

- P+R / 06, lokalita „ul.Místecká, Hlubina“
- P+G / 01, lokalita „ul.Porázková, estakáda Českobratrská“

- P+G / 04, lokalita „ul.Místecká, Frýdlantské mosty“ – rozšíření stávajícího ZP
- P+R / 07, lokalita „ul.28.října, Krajský úřad a Dům kultury“
- P+R / 02, lokalita „ul.Nemocniční“
- P+R / 09, lokalita „žst.Ostrava, Svinov“
- P+R / 05, lokalita „ul.Místecká, kolonie Jeremenko“
- P+R / 03, lokalita „ul.Frýdecká, Zárubek“

2.etapa výstavby záchytných parkovišť - lokality s realizací přibližně do 10 let, s nimiž se počítá pro pokrytí deficitu bilance statické dopravy při dosažení stupně automobilizace 1 : 2,

- P+R / 01, lokalita „ul.Hlučínská“
- P+R / 04, lokalita „ul.28.října, Hulváky“-parkoviště na terénu
- P+R / 08, lokalita „ul.Těšínská, Hranečnick“ – rozšíření stávajícího ZP
- P+R / 10, lokalita „žst.Ostrava, hl.n.“
- P+G / 02, lokalita „ul.Bohumínská, estakáda Českobratrská“
- P+G / 05, lokalita „Smetanovo nám.“
- P+G / 06, lokalita „ul.Švabinského a Dům umění“
- P+R / 11, lokalita „Michálkovice, ul.Československé armády-1.etapa“

3.etapa výstavby záchytných parkovišť - lokality s nimiž se počítá pro pokrytí deficitu bilance statické dopravy při dosažení stupně automobilizace 1 : 1,8,

- P+R / 08, lokalita „ul.Těšínská, Hranečnick“ – nové ZP u vozovny
- P+G / 03, lokalita „Tatran“
- P+G / 07, lokalita „ul.Cingrova, zimní stadion“
- P+G / 04, lokalita „ul.Místecká, Frýdlantské mosty“ – parkovací objekt
- P+R / 11, lokalita „Michálkovice, ul.Československé armády-2.etapa“
- P+R / 04, lokalita „ul.28.října, Hulváky“-parkovací objekt

- ☐ LOKALITY PRO VÝSTAVBU ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ V 1. ETAPĚ
- ☐ LOKALITY PRO VÝSTAVBU ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ VE 2. ETAPĚ
- ☐ LOKALITY PRO VÝSTAVBU ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ VE 3. ETAPĚ



Při zařazení do jednotlivých etap byla zohledněna skutečnost, že pro město Ostravu je charakteristické roštové uspořádání komunikační sítě města s prostorově nespojitou zástavbou významných celků obytné zástavby (centrum, Jižní město a Poruba), které nabízí dobrou dostupnost centra. Proto byly v první etapě preferovány lokality záchytných parkovišť v režimu P+G, případně P+R (G).

## 6 ORGANIZACE STATICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA

Problematice zajištění organizátora se podrobně věnovala dokumentace „Studie provozování systému parkování a odstavování vozidel v Ostravě, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o., 2008“, ze které jsou citovány vybrané části.

Ve statické dopravě působí řada subjektů bez vzájemné provázanosti. Zatímco městské obvody zajišťují zejména administraci parkování na místních komunikacích a pronájem parkovišť, SMO prosazuje koncepci statické dopravy, řídí systém parkovacích automatů a rovněž pronajímá povrchová parkoviště provozovatelům. Finanční prostředky vygenerované ve statické dopravě pod působností SMO a MO se vrací do systému pouze ve formě úhrady provozních nákladů, zatímco investiční činnost je dlouhodobě podhodnocená.

Přehled v současné době poskytovaných služeb v řešeném území a jejich garanty je obsahem následné tabulky:

Forma parkování	Vlastník	Provozovatel
Vyhrazené parkovací místo	Úřad městského obvodu	Úřad městského obvodu
Rezidentní a abonentní karty	Úřad městského obvodu	Úřad městského obvodu
Místní komunikace s parkovacími automaty	Magistrát města	Ostravské komunikace
Placená povrchová parkoviště	různé subjekty	různé subjekty
Hromadné parkovací objekty	různé subjekty	různé subjekty

Současná nevyhovující situace v oblasti statické dopravy vyžaduje změnu organizace. Z dříve zpracovaných dokumentací vyplývá následné doporučení na realizaci těchto kroků:

1. Sjednotit co nejvíce aktivit SMO a také MO ve statické dopravě pod jeden subjekt, tzv. „Organizátora“ v rámci společnosti Ostravské komunikace a.s., která již v současné době provádí správu parkovacích automatů, části parkovišť v centru města a hromadné garáže na Jižním městě s převažujícím podílem rezidentů.
2. Vytvořit nezbytné podmínky pro činnost „Organizátora (finanční, personální, legislativní a.j.).
3. Kontrolovat úroveň poskytovaných služeb a jejich soulad s dopravní politikou města
4. Mez hlavní činností „Organizátora“ bude patřit zejména:
  - integrace – sjednocení co možná největšího množství parkovacích aktivit pod svojí správu
  - organizace – organizace, optimalizace stávajících parkovacích míst a další rozvoj systému (napojení parkovacích kapacit na navigační systém, zapojení statické dopravy do IDS jeho jeden z jeho subsystémů, nové Smart technologie a.j.)

„Organizátor“ sjednotí zejména nabídku návštěvnického parkování. Pro řešení rezidentního parkování, bude však muset město a jeho obvody hledat zdroje investičních prostředků. Po realizaci výstavby

parkovacích objektů se „Organizátor“ může stát jejich provozovatelem, jak je tomu již dnes u HG Dubina.

Zajištění navrhovaných záměrů si vyžádá jednoznačnější evidování finančních toků. Jedním z možných opatření by mohlo být vytvoření „účelového fondu statické dopravy“. Inspirací by mohl být např. již existující fond statické dopravy v Karviné, chystaný fond v Brně i zkušenosti z Českých Budějovic s investičním příspěvkem za zabraná parkovací stání do účelového fondu města české Budějovice, který je určen pro výstavbu např. záchytných parkovišť.

Účelem tohoto peněžního fondu by bylo zajištění zdrojů na správu, provoz a rozvoj dopravní infrastruktury statické dopravy.

Potenciálními zdroji fondu statické dopravy by mohly být následující položky:

- 100 % příjem z placených parkovišť;
- 50 % z příjmů na místním poplatku za užívání veřejného prostranství; (vyhrazená stání pro obyvatele, stanoviště TAXI, zásobování a jiné)
- 100 % příjem za rezidenční parkovací karty;
- 100 % příjem z vybraných správních poplatků za vydání povolení ke zvláštnímu užívání místních komunikací;
- 50 % z příjmů ze sankčních poplatků (pokut) na úseku dopravy vč. odtahů vozidel;
- 50 % z příjmů za vybrané správní poplatky z dopravně správních agend;
- 100% z příjmů za prodej obecních pozemků t.č. využívaných jako parkoviště;
- 100% z příjmů za zábor stávajících stání v důsledku dostavby města ( např. když nové napojení vč. rozhledových polí znemožní využití části stávajících stání na vozovce);
- příspěvky dotačních titulů
- příspěvek z rozpočtu města.

## 7 SHRNUÍ A DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ POSTUP

### 7.1 OBECNÉ ZÁSADY ŘEŠENÍ STATICKÉ DOPRAVY

Navrhovaná koncepce zahrnuje soubor opatření, které se navzájem ovlivňují a směřují k dosažení cíle, kterým je zmenšení deficitu v oblasti parkování a odstavování v centru města. Tato opatření se snaží v předstihu reagovat na současný vývoj automobilizace, ze kterého vyplývá, že nebude reálné uspokojit všechny teoretické požadavky na parkování.

Dá se očekávat, že některá z opatření, jako např. zpoplatnění parkování, omezení nabídky stání pro určitou skupinu uživatelů atd. vyvolají nesouhlasnou reakci veřejnosti, protože přirozeným požadavkem motoristů je zaparkovat co nejbližší cíle a zdarma. Splnění tohoto ideálu však už dnes není v mnoha lokalitách reálné a s rostoucí automobilizací bude stále hůře splnitelné. Proto je třeba prosazovat komplexní řešení statické dopravy jako celku.

Cílem nového přístupu k řešení statické dopravy města Ostravy je omezení objemu dopravy vjíždějící do centra města přesměrováním zejména dlouhodobého parkování návštěvníků na záchytná parkoviště, tak aby pro následnou cestu do centra města zvolili MHD, případně cyklistickou či pěší dopravu.

Návrh strategie sleduje diferencovaný přístup k jednotlivým skupinám uživatelů parkovacích stání s důrazem na obyvatele a cílem zabránit jeho postupnému „vyliďňování“. Při přerozdělování kapacity je proto nutno dodržet následující pořadí v uspokojování požadavků na parkování:

1. obytelé (zachování obytné funkce území - viz. parkovací karty R, A)
2. návštěvníci krátkodobí (zachování dostupnosti území pro veřejnost)

3. návštěvníci dlouhodobí = zaměstnanci (převedení uživatelů IAD na MHD)

Této zásadě musí odpovídat nastavená cenová politika, která bude vytvářet strukturovanou nabídku pro zaparkování návštěvníků centra v pořadí od nejdražší po nejlevnější sazbu:

1. stání na terénu v centru města
2. stání v parkovacím objektu v centru města
3. stání na záchytném parkovišti systému P+G na obvodu centra
4. stání na záchytném parkovišti systému P+R na příjezdu k centra

Pro dosažení cíle bude nezbytná nejen cenová politika, ale i kontrolní činnost respektování nastaveného režimu. Důležitá je i osvěta a informovanost veřejnosti, k lepšímu uživatelskému „komfortu“ by měly přispět i prvky „smart“ technologií.

## 7.2 SHRnutí ANALÝZY A NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ V ŘEŠENÝCH OBLASTECH

Závěry zpracované koncepce statické dopravy na území širšího centra

- celková nabídka legálních parkovacích míst je **15 400 parkovacích míst**,
- současný stupeň automobilizace je cca 1: 2,4, výhledový stupeň automobilizace 1 : 2,0 (1 automobil / 2 obyvatele) je v městě Ostrava dosažitelný v horizontu cca 10 let, z toho důvodu byla bilance doplněna i výpočtem pro stav při dosažení stupně automobilizace ve městě 1: 1,8,
- nárůst stupně automobilizace 1:2,4 na 1: 1,2 představuje **nárůst současné poptávky o 25%**, nárůst na 1: 1,8 představuje **nárůst současné poptávky o 36%**,
- v horizontu cca 10-15 let, kdy lze předpokládat dosažení stupně automobilizace 1:2,0, bude potřebné dobudování kapacit pro **cca 3 200 stání**, po dosažení stupně automobilizace 1:1,8 bude deficit činit cca 4 900 stání.
- stávající nabídku negativně ovlivní plánované záměry na zástavbu ploch dočasně využívaných pro parkování. Největší dopad bude v oblasti historického centra, kde by dostavba volných ploch znamenala **ztrátu cca 1 450 stání, tj. 35% současné nabídky**, schválená architektonická studie přestavby Černé louky by dokonce tuto ztrátu navýšila o dalších 350 stání.
- Při dosažení stupně automobilizace 1:2 byl prognózován deficit stávající nabídky v celkovém objemu 4 500 stání (cca 3200 vliv růstu stupně automobilizace + 1 300 stání vliv dopadu zástavby území).
- Na navrhovaných 5 000 stáních se podílí 58% stání na záchytných parkovištích (na terénu a v objektech) a 16 % stání v parkovacích objektech. Zbývajících 26% tj. ¼ představují stání na terénu.
- Uvedené hodnoty deficitu jsou teoretické hodnoty odvozené od současné poptávky. Je pravděpodobné, že výhledové potřeby budou postupně korigovány a upřesňovány dle skutečného vývoje.

Závěry zpracované koncepce statické dopravy na území městského obvodu Poruba (Studie řešení parkování v Ostravě-Porubě v rámci projektu PARKING CZ-PL, 2013, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.)

- z textu dokumentu lze odvodit deficit parkovacích stání **cca 5000 stání**,
- návrh parkovacích kapacit představuje výstavbu **3820 parkovacích míst**, z toho 3056 stání v parkovacích objektech a 764 stání na terénu. Povrchová parkoviště jsou tedy zastoupena 20% a v hromadných parkovacích objektech je navrženo 80% nových kapacit,

Závěry zpracované koncepce statické dopravy na území městského obvodu Ostrava – jih (Koncepce statické dopravy v městském obvodu Ostrava - jih, 2013, Mott MacDonald CZ, spol. s r.o.)

- celková nabídka legálních parkovacích míst (na povrchu, bez garážového stání) je **20 675 parkovacích míst**;
- maximální poptávka po parkování ve špičkovém období činila **22 675 vozidel**;
- z textu dokumentu lze odvodit deficit parkovacích stání **cca 6000 stání**,
- návrh představuje **výstavbu 6552 parkovacích míst**, z hlediska jednotlivých navrhovaných typů opatření jsou nejvíce zastoupena povrchová parkoviště 74%, v hromadných parkovacích objektech je navrženo 26% nových parkovacích kapacit,

## 7.3 DOPORUČENÍ PRO DALŠÍ POSTUP

Na základě výše uvedených závěrů, signalizujících nedostatek parkovacích stání pro stávající i nejbližším období je navržen následující postup:

- vytvořit nezbytné podmínky pro činnost „Organizátora (finanční, personální, legislativní a.j.), stanovení kompetencí a prvků statické dopravy, jejichž správou bude organizátor pověřen
- jednáním s městskými obvody dospět ke sjednocení postupu při řešení statické dopravy
- navrhnout nový finanční model statické dopravy prosazující princip reinvestice prostředků získaných ze statické dopravy na její rozvoj a současně hledat i další potenciální zdroje (např. fond statické dopravy)
- přijmout jednotné zásady při povolování staveb s ohledem na stanovení pokrytí potřeb statické dopravy a při rozhodování o prodeji a využití pozemků **důsledně hájit pozemky určené pro výstavbu parkovacích objektů**
- u nově budovaných objektů je nutno zajistit pokrytí všech potřeb statické dopravy (parkování a odstavování vozidel), novou stavbou nesmí dojít k omezení stávající kapacity parkovišť a tím ke zvýšení deficitu statické dopravy – nepovolit stavby, které tento požadavek nebudou splňovat
- zapojit řízení statické dopravy do IDS jako jeden z jeho subsystémů
- provést inventarizaci stávajících zpevněných ploch využívaných či využitelných pro parkování a upřesnit legislativní a technické podmínky pro jejich zařazení do portfolia kapacit v působnosti „Organizátora“, vybrané plochy je doporučeno definovat v Územním plánu“ jako dopravní plochy
- provést inventarizaci potenciálních ploch využitelných pro výstavbu nových kapacit v hromadných garážích
- připravit projekty a realizovat záchytná parkoviště zařazené do 1. etapy společně se zavedením regulace parkování do dalších oblastí širšího území centra
- realizovat jedno záchytné parkoviště s různým „smart“ vybavením, s bezobslužným provozem a propojením na MHD. Následně provést vyhodnocení, na základě kterého bude zpracováno vzorové řešení, jenž bude sloužit jako podklad pro realizaci dalších parkovišť
- připravit projekty, zajistit financování na realizaci hromadných garáží (zejména pro rezidenty)
- při řešení podporovat možnosti využití parkovacích stání vzájemnou zastupitelností různých skupin uživatelů ve vhodných lokalitách (KÚ MSK, Dům Kultury, Vědecká knihovna)

## 7.4 ZÁVĚR

Koncepce řešení parkování na území Ostravy byla zpracována v návaznosti na platný územní plán města a ostatní územně plánovací podklady. S ohledem na prognózu nárůstu automobilizace je zřejmé, že stávající kapacity statické dopravy nebudou schopné uspokojit výhledové nároky a bude nutno přistoupit k diferencovanému přístupu k jednotlivým skupinám uživatelů a navrhnout i nové prvky řešení, mezi než patří výstavba záchytných parkovišť.

Provedená analýza signalizuje v horizontu cca 10 let vysoké deficity statické dopravy, které v oblasti širšího centra dosahují cca 4 500 stání, obdobné hodnoty však signalizují i provedené průzkumy v oblasti Poruby – 5 000 stání a Jižního města – 6 000 stání.

Hlavním předmětem řešení zpracované koncepce byl návrh záchytných parkovišť s důrazem na řešení deficitu parkovacích ploch v území širšího centra. Návrh byl řešen v nezbytné koordinaci s ostatními záměry v území a zohlednil i ostatní druhy doprav jako veřejnou osobní, pěší a cyklistickou dopravu. Cílem bylo zajistit komplexnost tohoto dokumentu s ponecháním možnosti pro jeho následné dopracování a využití při projednávání požadavků dotačních titulů statické dopravy na celém území města.

V Ostravě, červen 2018

Zpracovatelé: Ing. Nečas Bedřich, Ing. Navrátilová Margita

## DOKLADOVÁ ČÁST

## Záznam

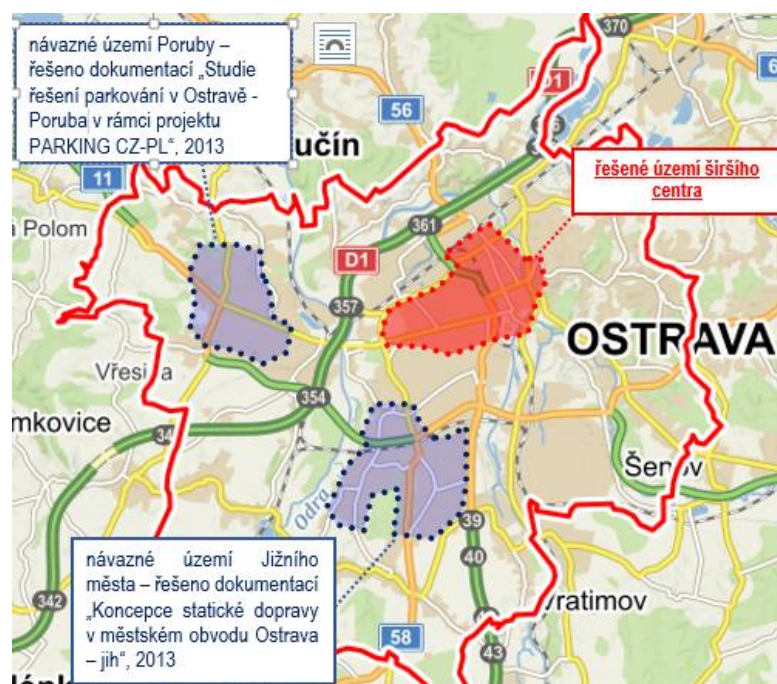
z vstupního projednání úkolu „Návrh koncepce řešení parkování na území města Ostravy“  
konané dne 9.4.2018 na MMO

---  
Účast:

- Ing. Glumbík Břetislav, MMO odbor dopravy
- Ing. Adámek Richard, MMO odbor dopravy
- Ing. Vojáček Pavel, MMO odbor dopravy
- Ing. Friedelová Eva, MMO odbor dopravy
- Ing. Navrátilová Margita, Ostravské komunikace a.s.
- Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o.

Hlavním cílem studie je návrh koncepce statické dopravy s důrazem na řešení území širšího centra města Ostravy vymezeného ul. Mariánskohorskou, řekou Ostravicí, ul. Železárenskou vč. oblasti Kamence, které s širším územím centra bezprostředně souvisí. Toto území zahrnuje historické centrum s pěší zónou, objekty významné celoměstské vybavenosti jako např. magistrát a radnice městských obvodů, banky, školy, nemocnice, restaurace a obchody. Dále se v území širšího centra nachází obytné celky vysokopodlažní zástavby i oblasti s vilovou zástavbou rodinnými domy. V území se nachází i železniční stanice a autobusové nádraží.

Dokument však bude založen v základní struktuře pro celé území města s cílem postihnout nezbytné vazby záchytných parkovišť na celoměstskou problematiku statické dopravy. Návrhy pro oblasti mimo širší centrum, zejména pro území vysokopodlažní zástavby Poruby a Jižního města, budou zpracovány v nezbytném rozsahu s využitím dříve zpracovaných dokumentací.



Hlavním předmětem řešení zpracované koncepce bude návrh záchytných parkovišť s důrazem na řešení deficitu parkovacích ploch v území širšího centra. Návrh bude řešen v nezbytné koordinaci s ostatními záměry v území a zohlední i ostatní druhy dopravy jako veřejnou osobní, pěší a cyklistickou dopravu. Cílem bude zajistit komplexnost tohoto dokumentu s ponecháním možnosti pro jeho následné

dopracování a využití při projednávání požadavků dotačních titulů statické dopravy na celém území města.

Předmětem vstupního jednání byla informace o dosud provedené inventarizaci poskytnutých podkladů a rámcové struktuře úkolu charakterizované prvotním návrhem grafických příloh:

- Vymezení řešených oblastí na území města Ostravy (schéma z map 1: 10000)
- Základní prvky stávajícího řešení statické dopravy na území města Ostravy (zóny zákazů stání nákl.vozidel, zpoplatněné zóny, HG, s regulací a.j. + připravované změny+ hranice JM, P a ŠC, hranice obvodů.....schéma z map 1: 10000)
- Stávající nabídka statické dopravy v oblasti širšího centra (situace 1: 10000)
- Stávající poptávka statické dopravy v oblasti širšího centra v denním a nočním období (situace 1: 10000)
- Stávající využití jednotlivých typů stání v denním období (situace 1: 10000)
- Výsledky doplňkového průzkumu statické dopravy na území obvodu MH a H (situace 1: 2000)
- Záběr stávajících parkovišť v oblasti širšího centra vlivem urbanizace území a dostavby komunikační sítě
- Návrh úprav pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti širšího centra (situace 1: 10000)
- Podrobnější situace návrhů pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti širšího centra (soubor schémat formátu A3)
- Přehledná situace záchytných parkovišť na území města Ostravy, (situace 1: 10000)
- Podrobnější situace návrhů záchytných parkovišť (soubor schémat formátu A3)
- Návrh etapizace výstavby záchytných parkovišť na území města Ostravy
- Návrh úprav pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti Jižního města (členění na okrsky, nové a stávající HG a nové a stávající velkoplošné parkoviště na terénu, zdůraznění prvků s vazbou na širší centrum - situace 1: 10000)
- Podrobnější situace návrhů pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti Jižního města (soubor schémat formátu A3)
- Návrh úprav pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti Poruby (členění na okrsky, nové a stávající HG a nové a stávající velkoplošné parkoviště na terénu, zdůraznění prvků s vazbou na širší centrum - situace 1: 10000)
- Podrobnější situace návrhů pro zvýšení nabídky statické dopravy v oblasti Poruby (soubor schémat formátu A3)

Z diskuse vyplynuly závěry:

- do návrhu bude zapracován odkaz na městem připravované postupné zavádění prvků „smart“, sledující zvýšení efektivity využívání kapacit statické dopravy,
- součástí doporučeného vybavení nových a rekonstruovaných kapacit budou i nabíjecí stanice elektromobilů doplněné nabídkou cenově zvýhodněného parkování elektromobilů,
- v návrhu koncepce bude věnována „zvýšená“ pozornost problematice záchytných parkovišť, hodnocení jednotlivých lokalit bude zahrnovat multikriteriálními hodnocení zahrnující následující kritéria - *analýza současné dopravní situace, prognóza vývoje dopravy v horizontu 20 let, analýza spádové oblasti, analýza majetkových vztahů vůči pozemkům, požadavky na koordinaci s jinými záměry v území, návrh záchytného parkoviště, doprovodná opatření pro zajištění využití záchytného parkoviště, potenciál návazné veřejné hromadné dopravy, potenciál návazných pěších tras, motivační opatření a cenový model pro řidiče a analýza rizik.*

V Ostravě 9.4.2018

Zaznamenal: Ing.Nečas Bedřich, Ing. Navrátilová Margita

**Záznam**

**z projednání studie „Návrh koncepce řešení parkování na území města Ostravy“ dne 14.5.2018 na MMO**

**PREZENČNÍ LISTINA**

z výrobního výboru na akci NÁVRH KONCEPCE ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ  
NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY  
 konanou dne 14. 5. 2018 na OD MMO

Přítomni .....

Organizace	Jméno	Telefon	Podpis
OD MMO	ADÁMEK	544443374	<i>[Podpis]</i>
UDI MORAVA	NEČAS	604 166 091	<i>[Podpis]</i>
OD MMO	VOJÁČEK	727 825 985	<i>[Podpis]</i>
OD MMO	GLUMBÍK	607 893 333	<i>[Podpis]</i>
OD MMO	FRIEDLOVÁ	606 223 401	<i>[Podpis]</i>
OK, a.s. ODI	HERMANOVÁ	724 331 329	<i>[Podpis]</i>

Účast:

- JUDr. Semerák Lukáš, SMO
- Ing. Glumbík Břetislav, MMO odbor dopravy
- Ing. Adámek Richard, MMO odbor dopravy
- Ing. Friedlová Eva, MMO odbor dopravy
- Ing. Bilan Tomáš, MMO odbor strategického rozvoje
- Ing., Bc. Ševčík Jan, MMO odbor strategického rozvoje
- Ing. Navrátilová Margita, Ostravské komunikace a.s.
- Ing. Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o.
- Ing. Hermannová Magda, UDI Morava s.r.o.

Zpracovatel představil koncept návrhu řešení parkování na území města Ostravy, který je dokladován v samostatné příloze tohoto záznamu. Koncepce se zabývá řešením parkování na celém území Ostravy s větším důrazem na řešení v širším centru města. Pro přehlednější vyhodnocení stáv. stavu a stanovení výhledové poptávky po parkovacích stáních bylo území širšího centra rozděleno na dílčí oblasti (viz následující obrázek).



Pro tyto dílčí oblasti bylo provedeno vyhodnocení stávající nabídky a poptávky po parkovacích stáních a výhledové požadavky pro různé stupně automobilizace. Výsledky jsou uvedeny v příloze.

Dále byly představeny negativní faktory dopadu na výhledovou nabídku a možnosti eliminace těchto faktorů. Podrobněji byly rozebrány návrhy lokalit na umístění zachytných parkovišť typu P+R a P+G.

Zpracovatel předložil ukázky grafických výstupů zjištěných údajů a návrhu řešení.

Přítomní neměli k přednesenému konceptu zásadní připomínky. Z návrhu P+R doporučili vyloučit parkoviště u ZOO.



Zpracovatel byl informován o zadané studii řešící prostor kolem Slezsko-ostrovského hradu a přemístěné tramvajové smyčky (v dokumentaci označeno jako lokalita P+R/03 „ul.Frýdecká, Zárubek“), kde je sledována celková rekultivace území s výstavbou tramvajové smyčky se zázemím nejen pro cestující HMD a uživatele ZP, ale i cyklisty, výstavba vlastního parkoviště, dostavba přístupových pěších tras a optimalizace vedení cyklistických tras. Druhou informací byl záměr města na výkup pozemku v kontaktu s přestupním uzlem na Hulváckém kopci pro vybudování záchytného parkoviště (v dokumentaci bude označeno jako lokalita P+R / 04, lokalita „ul.28.října, Hulváky“).

Do dokumentace budou zapracovány i získané závěry z dříve zpracovaných analýz statické dopravy v obytných oblastech Poruby a Jižního města zahrnující deficit parkovacích ploch i návrhy na řešení jejich pokrytí.

V Ostravě 14.5.2018

Zaznamenal: Ing. Nečas Bedřich, Ing. Navrátilová Margita

Příloha: Prezentace Návrhu koncepce řešení parkování na území města Ostravy

**PREZENČNÍ LISTINA**

z výrobního výboru na akci KONCEPCE ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ NA ÚZEMÍ MĚSTA OSTRAVY

konanou dne 14. 5. 2018 na MMO

Přítomni .....

Organizace	Jméno	Telefon	Podpis
OD MMO	PAATHEK RICHARD	544 413 3324	
MMO OI	GLUMBÍK BR.	607 883 333	
MMO OD	FRIEDELOVÁ	606 223 401	
SKO	Semerák		
UDI MORAVA SRO	HERMANNOVÁ MAGDA	605 550 130	
MMO ORL	TOTAN BILAN	702 198 215	
UK, a.s. ODI	Navrátilová	729 331 329	
UDI MORAVA	NEČAS	604 166 091	

## Záznam

### z projednání úkolu „Návrh koncepce řešení parkování na území města Ostravy“ konané dne 27.6.2018 na MMO

---  
Účast:

- Semerák, radní
- Glumbík, Zátopek, Vojáček, Friedelová, MMO odbor dopravy
- Navrátilová, Ostravské komunikace a.s.
- Ševčík, Bilan, Hudec, MMO odbor strategického rozvoje
- Vaněk, Silver B.C.
- Zahrajová, MMO OI
- Vltavský, ÚHA
- Nečas Bedřich, UDI MORAVA s.r.o.

Zhotovitel z důvodu nových účastníků jednání shrnul základní body z předchozího jednání:

#### Analytická část

demografické a dopravní charakteristiky

inventarizace zpracovaných koncepčních dokumentací v oblasti statické dopravy

analýza území širšího centra

- členění území do dílčích oblastí
- průzkumy a rozборы (stávající nabídka-typy parkovacích ploch a jejich kapacita, organizace statické dopravy-zóny s regulací, způsob zpoplatnění, financování a organizování statické dopravy, vlastnictví atd.)
- stávající poptávka parkování v denním a nočním období
- bilance nabídky a poptávky
- prognóza poptávky, stanovení bilancí poptávky a nabídky s přihlédnutím ztráty nabídky způsobenou dostavbou v prolukách území

závěry

#### Návrhová část

Zásady návrhu

- zásady řešení
- základní návrhové prvky řešení
- priority pokrytí potřeb jednotlivých skupin uživatelů
- návrh režimu parkování a uživatelských kategorií
- návrh na zvýšení parkovacích kapacit návrh lokalit
  - změny organizace dopravy
  - modernizace stávající infrastruktury statické dopravy
  - výstavba nových parkovišť na terénu
  - výstavba hromadných garáží
  - výstavba záchytných parkovišť P+G, P+R

A pak následně představil:

- rekapitulace potenciálních lokalit záchytných parkovišť P+R/P+G
- podrobnější charakteristika jednotlivých lokalit záchytných parkovišť
- návrh etapizace, priority opatření
- financování
- organizační zabezpečení
- doporučení dalšího postupu

Z diskuse vyplynuly závěry, které zhotovitel zapracuje do dokumentace. Týká se to následujícího:

Současná nevyhovující situace v oblasti statické dopravy vyžaduje změnu organizace. Z dříve zpracovaných dokumentací vyplývá následné doporučení na realizaci těchto kroků:

5. Sjednotit co nejvíce aktivit SMO a také MO ve statické dopravě pod jeden subjekt, tzv. „Organizátora“ v rámci společnosti Ostravské komunikace a.s., která již v současné době provádí správu parkovacích automatů, části parkovišť v centru města a hromadné garáže na Jižním městě s převažujícím podílem rezidentů.
6. Vytvořit nezbytné podmínky pro činnost „Organizátora (finanční, personální, legislativní a.j.).
7. Kontrolovat úroveň poskytovaných služeb a jejich soulad s dopravní politikou města
8. Mez hlavní činností „Organizátora“ bude patřit zejména:
  - integrace – sjednocení co možná největšího množství parkovacích aktivit pod svojí správu
  - organizace – organizace, optimalizace stávajících parkovacích míst a další rozvoj systému (napojení parkovacích kapacit na navigační systém, zapojení statické dopravy do IDS jeho jeden z jeho subsystémů, nové Smart technologie a.j.)

„Organizátor“ sjednotí zejména nabídku návštěvnického parkování. Pro řešení rezidentního parkování, bude však muset město a jeho obvody hledat zdroje investičních prostředků. Po realizaci výstavby parkovacích objektů se „Organizátor“ může stát jejich provozovatelem, jak je tomu již dnes u HG Dubina.

Navrhovaná koncepce zahrnuje soubor opatření, která se navzájem ovlivňují a směřují k dosažení cíle, kterým je zmenšení deficitu v oblasti parkování a odstavování v centru města. Tato opatření se snaží v předstihu reagovat na současný vývoj automobilizace, ze kterého vyplývá, že nebude reálné uspokojit všechny teoretické požadavky na parkování.

Dá se očekávat, že některá z opatření, jako např. zpoplatnění parkování, omezení nabídky stání pro určitou skupinu uživatelů atd. vyvolají nesouhlasnou reakci veřejnosti, protože přirozeným požadavkem motoristů je zaparkovat co nejlépe a zdarma. Splnění tohoto ideálu však už dnes není v mnoha lokalitách reálné a s rostoucí automobilizací bude stále hůře splnitelné. Proto je třeba prosazovat komplexní řešení statické dopravy jako celku.

Cílem nového přístupu k řešení statické dopravy města Ostravy je omezení objemu dopravy vjíždějící do centra města přesměrováním zejména dlouhodobého parkování návštěvníků na záchytná parkoviště, tak aby pro následnou cestu do centra města zvolili MHD, případně cyklistickou či pěší dopravu.

Návrh strategie sleduje diferencovaný přístup k jednotlivým skupinám uživatelů parkovacích stání s důrazem na obyvatele a cílem zabránit jeho postupnému „vyliďňování“. Při přerozdělování kapacity je proto nutno dodržet následující pořadí v uspokojování požadavků na parkování:

5. obyvatelé (zachování obytné funkce území - viz. parkovací karty R, A)
6. návštěvníci krátkodobí (zachování dostupnosti území pro veřejnost)
7. návštěvníci dlouhodobí = zaměstnanci (převedení uživatelů IAD na MHD)

Této zásadě musí odpovídat nastavená cenová politika, která bude vytvářet strukturovanou nabídku pro zaparkování návštěvníků centra v pořadí od nejdražší po nejlevnější sazbu:

8. stání na terénu v centru města
9. stání v parkovacím objektu v centru města
10. stání na záchytném parkovišti systému P+G na obvodu centra

## 11. stání na záchytném parkovišti systému P+R na příjezdu k centru

Pro dosažení cíle bude nezbytná nejen cenová politika, ale i kontrolní činnost respektování nastaveného režimu. Důležitá je i osvěta a informovanost veřejnosti, k lepšímu uživatelskému „komfortu“ by měly přispět i prvky „smart“ technologií.

Na základě výše uvedených závěrů, signalizujících nedostatek parkovacích stání pro stávající i v nejbližším období je navržen následující postup:

- vytvořit nezbytné podmínky pro činnost „Organizátora (finanční, personální, legislativní a.j.), stanovení kompetencí a prvků statické dopravy, jejichž správou bude organizátor pověřen
- jednáním s městskými obvody dospět ke sjednocení postupu při řešení statické dopravy
- navrhnout nový finanční model statické dopravy prosazující princip reinvestice prostředků získaných ze statické dopravy na její rozvoj a současně hledat i další potenciální zdroje (např. fond statické dopravy)
- přijmout jednotné zásady při povolování staveb s ohledem na stanovení pokrytí potřeb statické dopravy a při rozhodování o prodeji a využití pozemků **důsledně hájit pozemky určené pro výstavbu parkovacích objektů**
- **u nově budovaných objektů je nutno zajistit pokrytí všech potřeb statické dopravy (parkování a odstavování vozidel), novou stavbou nesmí dojít k omezení stávající kapacity parkovišť a tím ke zvýšení deficitu statické dopravy – nepovolit stavby, které tento požadavek nebudou splňovat**
- zapojit řízení statické dopravy do IDS jako jeden z jeho subsystémů
- provést inventarizaci stávajících zpevněných ploch využívaných či využitelných pro parkování a upřesnit legislativní a technické podmínky pro jejich zařazení do portfolia kapacit v působnosti „Organizátora“, vybrané plochy je doporučeno definovat v Územním plánu“ jako dopravní plochy
- provést inventarizaci potenciálních ploch využitelných pro výstavbu nových kapacit v hromadných garážích
- připravit projekty a realizovat záchytná parkoviště zařazené do 1. etapy společně se zavedením regulace parkování do dalších oblastí širšího území centra
- realizovat jedno záchytné parkoviště s různým „smart“ vybavením, s bezobslužným provozem a propojením na MHD. Následně provést vyhodnocení, na základě kterého bude zpracováno vzorové řešení, jenž bude sloužit jako podklad pro realizaci dalších parkovišť
- připravit projekty, zajistit financování na realizaci hromadných garáží (zejména pro rezidenty)
- při řešení podporovat možnosti využití parkovacích stání vzájemnou zastupitelností různých skupin uživatelů ve vhodných lokalitách (KÚ MSK, Dům Kultury, Vědecká knihovna)

Bylo domluveno, že zhotovitel pošle zprávu k připomínkování, následně připomínky zapracuje a po domluvě s objednatelem příp. svolá závěrečné jednání s OD a OSR MMO.

V Ostravě 28.6.2018



Zaznamenal: Ing. Nečas Bedřich, Ing. Navrátilová Margita

### PREZENČNÍ LISTINA

z výrobního výboru na akci KONCEPCE ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ  
V OSTRAVĚ

konanou dne 27.6.2018 na MMO

Přítomní .....

Organizace	Jméno	Telefon	Podpis
OD MMO	Vojtěch	727825985	
MMO 01	Zahradník	737634210	
Silven B.č.	Váňek	605888338	
OD MMO	Blumhrt	607883333	
OSR MMO	BILAN	702198215	
UJHA a.s.	UJHAROV		
OSIZ	ŠEUCM		
OD MMO	ZHITOPEK		
SHO	Schwarz		
OD MMO	FELIŠEK	606223407	
UJHAROV	NEJEDL	604166031	
OD MMO	HUDEČEK		
SK, a.s. - 001	NAVRÁTILOVÁ	724331329	

## PŘÍLOHOVÁ ČÁST

- PŘÍLOHA Č. 1 – LEGISLATIVA A PŘEDPISY V OBLASTI STATICKÉ DOPRAVY POŽÍVANÁ PRO VYMEZENÍ LEGÁLNÍHO A NELEGÁLNÍHO PARKOVÁNÍ ÚZEMÍ
- PŘÍLOHA Č. 2 – PROBLEMATIKA PARKOVÁNÍ NA ŠÍŘKOVĚ LIMITOVANÝCH OBOUSMĚRNÝCH KOMUNIKACÍCH S VOZOVKOU 6M
- PŘÍLOHA Č. 3 – VYHODNOCENÍ PROVOZU PARKOVACÍCH OBJEKTŮ V REGIONU V R.2014
- PŘÍLOHA Č. 4 – ÚČELOVÝ FOND STATICKÉ DOPRAVY STATUTÁRNÍHO MĚSTA KARVINÉ
- PŘÍLOHA Č. 5 – INVESTIČNÍ PŘÍSPĚVEK ZA ZRUŠENÁ STÁVAJÍCÍ STÁNÍ UPLATŇOVANÝ V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH
- PŘÍLOHA Č. 6 – ZHODNOCENÍ FINANČNÍ NÁROČNOSTI JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ PARKOVÁNÍ
- PŘÍLOHA Č. 7 – POKRYTÍ DEFICITU STATICKÉ DOPRAVY PRO VÝHLEDOVÝ STUPEŇ AUTOMOBILIZACE 1:2 A 1:1,8

## **Příloha č. 1 – Legislativa a předpisy v oblasti statické dopravy** **požívaná pro vymezení legálního a nelegálního parkování území**

Při stanovení stávající kapacity na terénu se vycházelo z respektování Zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (§ 25, 26,27) a normy ČSN 73 6056 (Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel). Z toho vyplývá, že definovaná stávající kapacita na terénu je rovna kapacitě na plochách, v zálivech a na komunikacích, pokud to šířka komunikace vzhledem k organizaci dopravy umožňuje – u jednosměrných komunikací musí pro průjezd vozidel zůstat min. 3,0m a u obousměrných komunikací min. 6,0 (5,5m), pokud nebyl dopravním značením režim upraven jako jednoruhová obousměrná komunikace s „výhybnami“.

### **Zastavení a stání**

#### **§ 25**

##### **(1) Řidič smí zastavit a stát jen**

- a) vpravo ve směru jízdy co nejbližší k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo,**
- b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě doprava**

(2) Ve druhé řadě smí při výkonu taxislužby zastavit řidič taxislužby, je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

(3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.

(4) Při zastavení a stání nesmí řidič znemožnit ostatním řidičům vyjetí z řady stojících vozidel. Při zastavení a stání vedle vozidla s označením "Označení vozidla přepravujícího osobu těžce pohybově postiženou" musí ponechat boční odstup nejméně 1,2 m.

(5) Zajíždí-li řidič za účelem zastavení nebo stání k okraji pozemní komunikace nebo k chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy.

(6) Řidič vozidla, které zastavilo nebo stálo a opět vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Řidiči autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem.

#### **§ 26**

(1) Otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, jako i nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích.

(2) Řidič, který se hodlá vzdálit od vozidla tak, že nemůže v případě potřeby okamžitě zasáhnout, musí učinit taková opatření, aby vozidlo nemohlo ohrozit bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a nemohla je neoprávněně užit jiná osoba. Je-li vozidlo povinně vybaveno zařízením proti neoprávněnému použití 2) musí je řidič užit. Řidič motorového vozidla nebo jízdní soupravy povinně vybavených zakládacími klíny 2) jich musí užit, je-li třeba zajistit vozidlo nebo soupravu proti pohybu.

(3) Řidič motorového vozidla, které je povinně vybaveno přenosným výstražným trojúhelníkem, 2) musí tohoto trojúhelníku užit po dobu nouzového stání, například při přerušení jízdy pro závadu na vozidle nebo nákladu, v důsledku dopravní nehody nebo pro náhlou nevolnost, jestliže takové vozidlo tvoří

překážku provozu na pozemních komunikacích. Trojúhelník musí umístit na okraj vozovky tak, aby byl pro přijíždějící řidiče včas a zřetelně viditelný, a to ve vzdálenosti nejméně 50 m, na dálnici nejméně 100 m za vozidlem. V obci může být tato vzdálenost, vyžadují-li to okolnosti, kratší. Je-li motorové vozidlo vybaveno výstražným světelným zařízením, 2) musí ho řidič užit nejméně po dobu, než výstražný trojúhelník umístí na vozovce.

#### **§ 27**

##### **(1) Řidič nesmí zastavit a stát**

- a) v nepřehledné zatáčce a v její těsné blízkosti,**
  - b) před nepřehledným vrcholem stoupání pozemní komunikace, na něm a za ním,**
  - c) na přechodu pro chodce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před ním,**
  - d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace,**
  - e) v připojovacím nebo odbočovacím pruhu,**
  - f) u zastávky tramvaje, autobusu nebo trolejbusu bez nástupního ostrůvku v úseku, který začíná dopravní značkou "Zastávka autobusu", "Zastávka tramvaje" nebo "Zastávka trolejbusu" a končí ve vzdálenosti 5 m za označником zastávky, a tam, kde taková dopravní značka není, ve vzdálenosti kratší než 30 m před a 5 m za označником zastávky; je-li prostor zastávky vyznačen vodorovnou dopravní značkou "Zastávka autobusu nebo trolejbusu" nebo "Zastávka tramvaje", platí tento zákaz jen pro vyznačený prostor,**
  - g) na železničním přejezdu, v podjezdu a v tunelu a ve vzdálenosti kratší než 15 m před nimi a za nimi,**
  - h) v místě, kde by vozidlo zakrývalo svislou dopravní značku nebo vodorovnou dopravní značku "Směrové šipky" nebo "Nápis na vozovce",**
  - i) ve vyhrazeném jízdním pruhu,**
  - j) v jízdních pružích vyznačených na vozovce mimo pravého jízdního pruhu,**
  - k) ve vzdálenosti kratší než 5 m od začátku a konce vodorovné dopravní značky "Podélná čára souvislá" nebo nástupního ostrůvku tam, kde by mezi touto dopravní značkou nebo nástupním ostrůvkem a vozidlem nezůstal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m,**
  - l) na mostě,**
  - m) v tunelu; to neplatí v případě nouzového stání na místě označeném dopravní značkou "Nouzové stání"; v případě nouzového stání musí řidič vypnout motor,**
  - n) před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,**
  - o) na vyhrazeném parkovišti, nejde-li o vozidlo, pro které je parkoviště vyhrazeno; to neplatí, jde-li o zastavení a stání, které nepřekročí dobu tří minut a které neohrozí ani neomezí ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, popřípadě neomezí řidiče vozidel, pro ně je parkoviště vyhrazeno,**
  - p) na tramvajovém pásu,**
  - r) na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,**
  - s) na jiných místech, kde by tím byla ohrožena bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, zejména jízda ostatních vozidel.**
- (2) Zákaz zastavení a stání podle odstavce 1 písm. s) neplatí pro řidiče vozidel, která plní povinnosti podle zvláštního zákona.16a)
- (3) V době od 5.00 do 19.00 hodin je zakázáno stání tam, kde by nezůstal mezi vozidlem a nejbližší tramvajovou kolejnicí volný jízdní pruh široký nejméně 3,5 m.
- (4) Na silnicích I. třídy a za snížené viditelnosti i na silnicích II. a III. třídy 1) je mimo obec zakázáno zastavení a stání jinde než na místech označených dopravní značkou jako parkoviště.
- (5) Na dopravním okruhu označeném dopravní značkou "Okruh" nebo "Změna směru okruhu" je zakázáno stání.

## Příloha č. 2 – Problematika parkování na šířkově limitovaných obousměrných komunikacích s vozovkou 6m

### Legislativa obousměrného provozu na jednopruhovém komunikaci

#### – ČSN 73 6110 projektování místních komunikací

**Tabulka 3 – Skladební prvky šířkového uspořádání místních komunikací**

Označení	Název skladebního prvku	Šířka v m	Použití	Poznámka
a	jízdní pruh	3,50 3,25; 3,00 3,00; 2,75 (2,50 – 2,25) <sup>a)</sup>	Na rychlostních komunikacích. Na sběrných komunikacích. Na obslužných komunikacích.	Jízdní pruh komunikace v průmyslové zóně v šíři 3,50 m, v odůvodněných případech 3,25 – 3,00 m.
a <sub>1</sub> , a <sub>2</sub>	jízdní pruh	3,25; 3,00 3,00; 2,75 (2,50 – 2,25) <sup>a)</sup>	Na sběrných komunikacích. Na obslužných komunikacích	Při různých šířkách pruhů v jednom jízdním pásu.
c	zpevněná krajnice	2,50; 2,00	Na rychlostních komunikacích a na sběrných komunikacích v přechodových úsecích.	Podle ČSN 73 6101 (na přechodových úsecích)
e	nezpevněná krajnice	0,50	Na přechodových úsecích rychlostních a sběrných komunikací a na komunikacích bez chodníků.	Na úsecích s bezobrubníkovou úpravou (viz obrázky 5,6,21 – 24)
c <sub>p</sub>	parkovací a zastavovací pruh	2,25; 2,00 (1,80 ve stísněných poměrech) <sup>e)</sup>	Na sběrných a obslužných komunikacích.	Platí jen při podélném stání. Může být přerušen vysazenými chodníkovými plochami. <sup>f)</sup>
c <sub>ps</sub>	parkovací pás	4,50 – 5,00	Na obslužných komunikacích (v odůvodněných případech i na sběrných komunikacích).	Šikmá a kolmá stání podle ČSN 73 6056.

Viz obrázek 2

- <sup>a)</sup> Nezpevněná část krajnice (e) započítávána do volné šířky, nezpevněná část krajnice při umístění vodicích a bezpečnostních zařízení a zpevněná krajnice se navrhuje podle ČSN 73 6101.
- <sup>b)</sup> Na komunikacích funkčních skupin B a C lze šířku vodicích proužků redukovat na 0,25 m. V odůvodněných případech a ve stísněných poměrech lze vodicí proužky u obrubníku zcela vypustit<sup>9)</sup>, bude-li vhodným způsobem navrženo odvodnění. Umístění vodicích čar viz 7.5.1.
- <sup>c)</sup> Šířkové uspořádání všech místních komunikací musí odpovídat potřebám hasičských záchranných sborů (viz 4.1.11).
- <sup>d)</sup> Šířka 2,50 – 2,25 m jen v odůvodněných případech (viz 8.2.2) a jen na dvoupruhovém pásu, šířka 2,50 m na jednopruhovém pásu pouze s vodicími proužky 0,25 m nebo nezpevněnou krajnicí 0,50 m.
- <sup>e)</sup> V odůvodněných případech 2,75 m.
- <sup>f)</sup> Pokud parkovací pruh/pás není souvislý v celé délce mezi křižovatkami (může mít jedno a více stání), jedná se o parkovací záliv.

**7.5.1** Vodicí proužek se zřizuje zpravidla podél obrubníku. Má být barevně odlišný od přilehlých jízdních pruhů, především však dobře postřehnutelný i za snížené viditelnosti (v noci, za nedokonalého pouličního osvětlení, mlhy, deště apod.). Může být využit jako odvodňovací proužek přiléhající těsně k jízdním pruhům, nebo na rozmezí mezi jízdními, popř. přídatnými pruhy, a přidruženými pruhy, nebo zpevněnou částí krajnice.

Od barevného odlišení vodicího proužku může být upuštěno tehdy, jsou-li barevně dostatečně zdůrazněny přilehlé zvýšené obruby.

Na komunikacích funkčních skupin B a C lze vodicí proužky v odůvodněných případech a ve stísněných poměrech vypustit, bude-li vhodným způsobem navrženo odvodnění podle zvláštního předpisu.<sup>13)</sup>

Vodicí čára se vyznačuje na vodicím proužku na vnitřním okraji přiléhajícím k jízdnímu pruhu, při absenci vodicích proužků se umístí na okraj přídatného/přidruženého pruhu, nebo okraj zpevněné krajnice, přiléhající k jízdnímu pruhu a při absenci přídatných nebo přidružených pruhů a zpevněných krajnic na okraj jízdních (řadicích) pruhů. Vodicí čára se nezřizuje, pokud je vodicí proužek dostatečně kontrastně odlišen (např. přídlažbou, nebo jiným materiálem).

**8.2.2** Základní šířka jízdního pruhu se nenavrhne větší než 3,50 m a obvykle ne menší než 2,75 m. Šířka 2,75 m se může navrhovat pouze na komunikacích funkční skupiny C s malou intenzitou dopravy, popř. v úsecích místních komunikací vyhrazených pro osobní vozidla. V odůvodněných případech a ve stísněných poměrech současného stavu se může tato šířka použít také na komunikacích funkční skupiny B.

Na dvoupruhových komunikacích, zejména ve stísněných poměrech současného stavu, a na komunikacích menšího dopravního významu (např. v menších obcích a v okrajových částech větších obcí) a dále při aplikaci opatření podle zvláštních předpisů<sup>6)</sup> a podle článků 3.1.19, 3.1.20, 3.1.21, 3.1.22, 3.1.25 se může šířka jízdního pruhu snížit až na 2,25 m a za předpokladu vyřešení odvodnění se nemusí navrhovat vodicí proužky. V těchto případech se doporučuje snížit dovolenou rychlost.

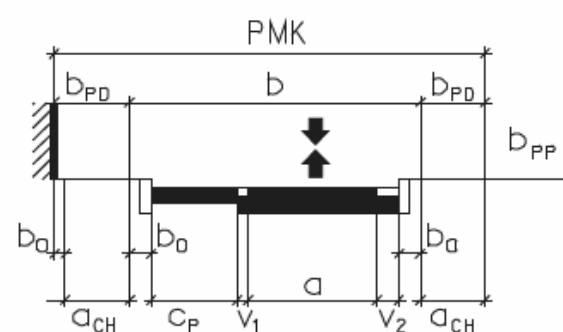
**10.1.2.4** Pokud šířka prostoru místní komunikace při rekonstrukcích současného stavu neumožňuje umístění oboustranného pásu pro chodce o šířce 1,50 m, pak se na komunikacích funkční skupiny B i C zvolí podle místních podmínek následující možné úpravy a opatření:

- šířka jízdních pruhů se zúží až na nejmenší hodnoty podle článku 8.2.2 a tabulky 3;
- vynechají se jízdní pruhy pro cyklisty;
- vynechají se vodicí proužky podle principů zvláštních předpisů;<sup>9)</sup>
- oboustranný pás pro chodce o šířce 1,50 m se navrhne bez bezpečnostních odstupů;
- dvoupruhový jízdní pás se zúží na jednopruhovému při zachování obousměrného provozu s úpravou přednosti v jízdě podle zvláštních předpisů.<sup>5)</sup> Délka této úpravy má být co nejkratší.
- chodník se navrhne pouze jednostranný při zachování nejmenší šířky 1,50 m (v odůvodněných případech 1,00 m v největší délce 50 m) a zachování bezpečnostních odstupů podle tabulky 4. Současně se navrhne opatření, které zajistí chodcům bezpečný přechod na průběžný pás pro chodce (přechod ze strany, kde je tento pás ukončen, na stranu, kde tento pás probíhá);
- pokud prostor místní komunikace ve stísněných podmínkách rekonstrukce současného stavu neumožňuje umístění ani jednostranného chodníku, pak na místní komunikaci (na průjezdním úseku silnice) platí dopravní režim za podmínek podle zvláštního předpisu.<sup>5)</sup> V tom případě se doporučuje pomocí stavebních, nebo organizačních opatření zajistit bezpečnost silničního provozu, případně dopravním značením podle zvláštního předpisu<sup>5)</sup> omezit dovolenou rychlost a/nebo upozornit na tento stav (dopravní značkou s dodatkovou tabulkou);

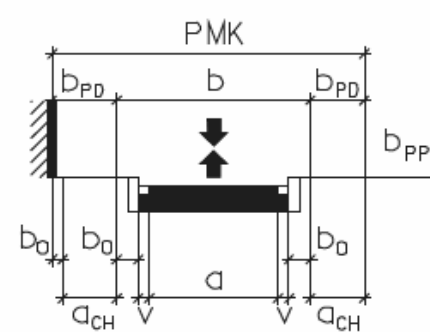
Při aplikaci uvedených opatření se postupuje tak, že v prvním pořadí se navrhne omezení šířky jízdního pásu a teprve při vyčerpání všech možností tohoto omezení se navrhnu úpravy v uspořádání pásu pro chodce a to nejprve ad c), v odůvodněných případech ad e) a pouze ve stísněných prostorových podmínkách ad f).

### 8.4.4 Funkční skupina C

Úsporné typy jednopruhových obousměrných komunikací se mohou navrhovat při intenzitě < 500 vozidel/24 h v obou směrech.



**Obrázek 16**  
Typ jednopruhové místní komunikace funkční skupiny C obousměrné/jednosměrné s parkovacím pruhem



**Obrázek 17**  
Typ jednopruhové místní komunikace funkční skupiny C obousměrné/jednosměrné

POZNÁMKY (k obrázkům 16 a 17):

- u obousměrné komunikace musí být výhybny ve vzájemné vzdálenosti 80 – 100 m;
- musí být vždy zachován průjezdní prostor pro vozidla hasičských záchranných sborů podle článku 4.1.11;
- v PMK musí být zajištěn prostor pro vjezdy do staveb a na pozemky (může být sloučen s výhybnami).

Tabulka k obrázku 16.

Charakteristika typu příčného uspořádání	Písmenný znak	MO1p 10,25/6,75/30	MO1p 8,8/5,3/30	MO1p 9/5,5/30
	PMK		10,25	8,80
Návrhová rychlost v km/h		30	30	30
Šířka v m	<i>b</i>	6,75	5,30	5,50
	<i>a</i>	3,00	2,75	3,00
	<i>v<sub>1</sub></i>	0,25	-	-
	<i>v<sub>2</sub></i>	0,50	0,25	-
	<i>c<sub>p</sub></i>	2,00	1,80	2,00 <sup>a)</sup>
	<i>a<sub>CH</sub></i>	2·0,75=1,50	2·0,75=1,50	2·0,75=1,50
	<i>b<sub>0</sub></i> <sup>b)</sup>	0,50	0,25	0,25
<i>b<sub>PP</sub></i> <sup>c)</sup>	1,75 (1,50)	1,75 (1,50)	1,75 (1,50)	

<sup>a)</sup> Odvodňovací proužek je součástí parkovacího pruhu podle článku 13.2.2.  
<sup>b)</sup> Ve stísněných podmínkách, při dovolené rychlosti 30 km/h a podél pevné překážky (uliční čára) 0,25 m.  
<sup>c)</sup> Čísla v závorce v řádku *b<sub>PP</sub>* se vztahují k profilu bez pevné překážky (pravá strana obrázku).

Tabulka k obrázku 17.

Charakteristika typu příčného uspořádání	Písmenný znak	MO1 8,25/4,75/30	MO1 7,5/4/30	MO1 7,25/4,25/30	MO1 6,50/3,5/30	MO1 8,5/3,5/30
	PMK		8,25	7,50	7,25 <sup>a)</sup>	6,50 <sup>a)</sup>
Návrhová rychlost v km/h		30	30	30	30	30
Šířka v m	<i>b</i>	4,75	4,00	4,25	3,50	3,50
	<i>a</i>	3,25 <sup>b)</sup>	3,00	2,75	2,50 <sup>c)</sup>	3,00
	<i>v</i>	0,25	0,25	0,25	0,25	- <sup>d)</sup>
	<i>c<sub>p</sub></i>	-	-	-	-	-
	<i>a<sub>CH</sub></i>	2·0,75 = 1,50	2·0,75 = 1,50	2·0,75 = 1,50	2·0,75 = 1,50	3·0,75 = 2,25
	<i>b<sub>0</sub></i> <sup>b)</sup>	0,50	0,25	0,50	0,25	0,25
	<i>b<sub>PP</sub></i> <sup>f)</sup>	1,75 (1,50)	1,75 (1,50)	1,50	1,50	2,50 (2,25)

<sup>a)</sup> Bez pevné překážky v uliční čáře.  
<sup>b)</sup> V odůvodněných případech při velkém podílu těžkých vozidel, např. v průmyslové zóně při intenzitách nad 100 vozidel/den.  
<sup>c)</sup> Šířka jízdního pruhu 2,50 m se může použít pouze v případech podle článku 8.2.2.  
<sup>d)</sup> Odvodnění do středu komunikace podle článku 13.2.2.  
<sup>e)</sup> Ve stísněných podmínkách, při dovolené rychlosti 30 km/h a podél pevné překážky (uliční čára) 0,25m.  
<sup>f)</sup> Čísla v závorce v řádku *b<sub>PP</sub>* se vztahují k profilu bez pevné překážky (pravá strana obrázku).

## Variace šířkového uspořádání

- TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi (City Plan s.r.o., 2000)

PŘEHLED ŠÍŘEK VOZOVEK PRO BEZPEČNÉ MÍJENÍ VOZIDEL A CYKLISTŮ			
Kategorie	Šířka zpevněné části v m	Možnosti míjení	Vyhovuje rychlosti míjení
S 11,5	10,5	SO+A+A+SO	návrhovou rychlostí
S 10,5	9,5	C+A+A+C	návrhovou rychlostí
S 9,5	8,5	C+A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		C+A+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5	7,0	A+A+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		A+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	návrhovou rychlostí
S 7,5*	6,0	O+O+C	rychlostí pod 50 km/hod
		A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
S 6,5	5,5	A+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+N	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+A	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
nekategorijní	4,75	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		N+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+L	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		L+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
		O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,35	L+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	4,00	O+O	sníženou rychlostí pod 40 km/hod
	3,25	O+C	sníženou rychlostí pod 40 km/hod

Zdroj: TP 131 Zásady pro úpravu silnic vč. průtahů silnic obcemi, City Plan s.r.o., 2000

Použité značky: A - autobus, O – osobní automobil, N – nákladní automobil, C – cyklista, L – lehké užitkové vozidlo, SO – stojící osobní automobil. Pro míjení se zastavením jednoho z vozidel lze šířku snížit o 0,25m.

### Ukázky realizace obousměrného provozu na jednopruhovém obousměrné komunikaci s šířkou jen 5,0m - SLATIŇANY – rekonstrukce ul.Škrovádké

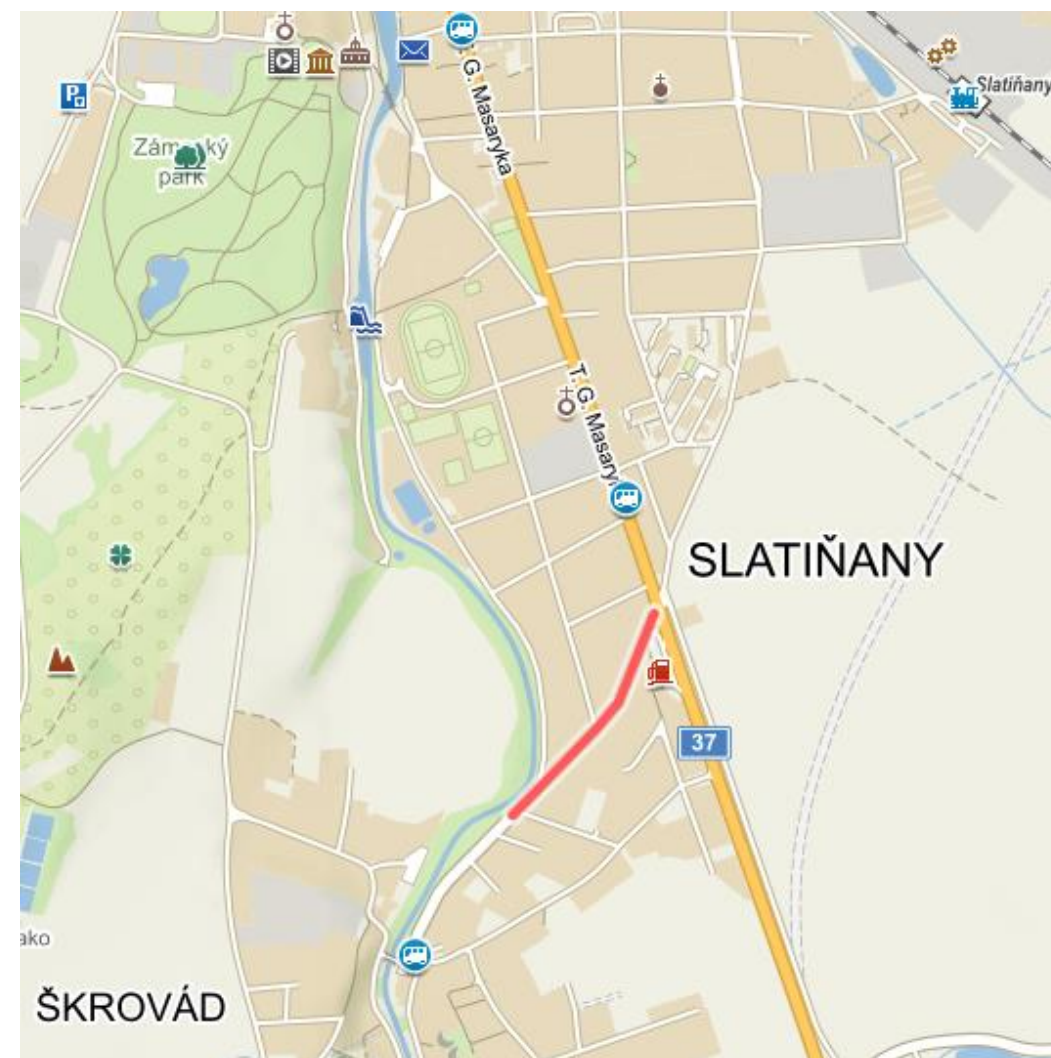
Ve Slatiňanech na Chrudimsku přihlásili do soutěže projekt rekonstrukce vozovky jedné z místních obslužných komunikací (k témuž viz i MO č. 9/2005). Jak uvedl starosta MVDr. Ivan Netík, ve Škrovádké ulici se město pokusilo nastavit nový způsob řešení místních komunikací. Autor projektu Ing. Petr Novotný vyšel ze soudobých poznatků o utváření silničního prostoru, které jsou zakotveny v ČSN 73 6110 a vozovku zúžil na 3,50 až 5,25 metru mezi obrubami. Nové uspořádání je doplněno víceúčelovým pásem s parkovacími stánkami proloženými zelení, přičemž

**dvoupruhové úseky komunikace jsou kombinovány s jednopruhovými. Pro každý dům v této lokalitě je vybudováno jedno odstavné stání pro osobní automobily.**

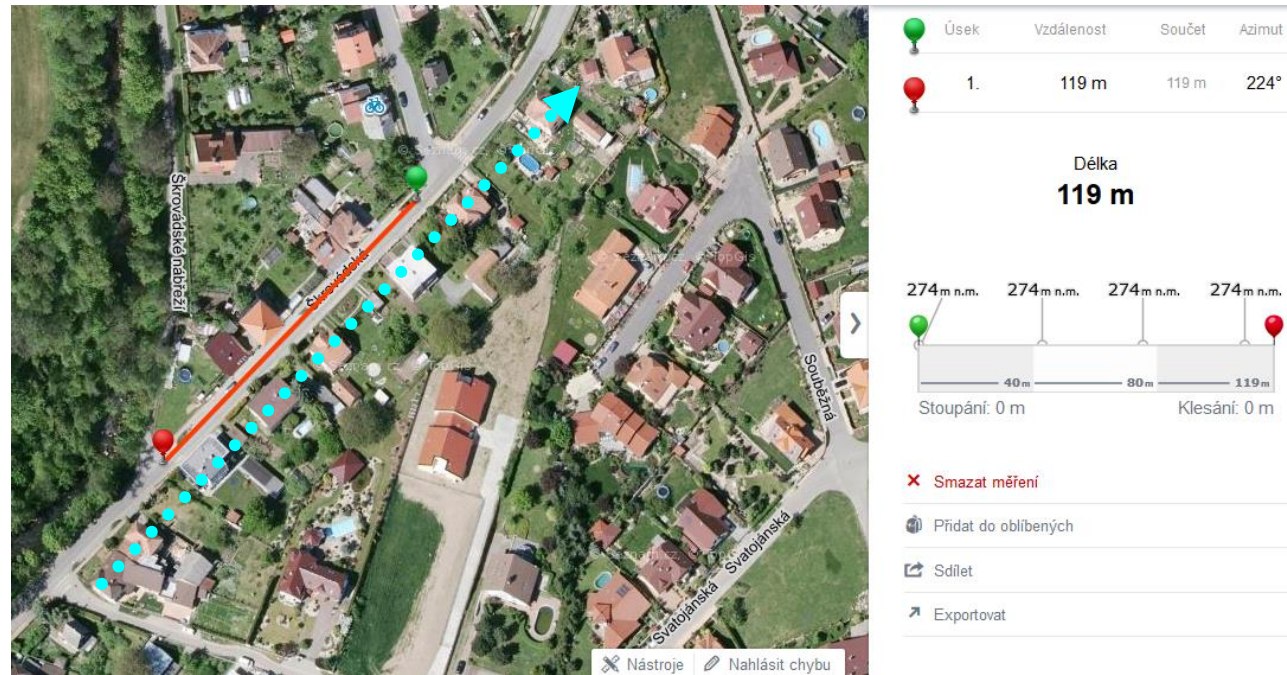
Slatiňany se při rekonstrukci vozovky mohly opřít o finanční pomoc Pardubického kraje, který prostřednictvím své Správy a údržby silnic financoval úpravy krytu vozovky a opravy odvodnění, zatímco město pokrylo náklady související s úpravami chodníků a veřejné zeleně.

Podle starosty ostatně ani jiný způsob financování možný nebyl, protože radnice ani nyní nezná žádný zdroj dotací na rekonstrukci silnic III. třídy nebo místních komunikací. Slatiňanští s rekonstrukcí Škrovádké ulice moudře počkali, až se tam nejprve vybuduje kanalizace a zrekonstruuje vodovodní řad. I když zatím nelze přínos uskutečněného projektu statisticky doložit, starosta Netík jej vidí v nesporném zmenšení rizika úrazu chodců a cyklistů, ale i v poměrně zásadní změně prostředí v ulici a navazující škrovádké návsi: „Ubyl černý asfalt, změnila se celková barevnost a místní občané i náhodní návštěvníci si z celé této lokality odnášejí příznivější estetický dojem.“

Jako jednu z podmínek úspěšnosti projektu starosta také připomíná dobrou spolupráci s příslušnými partnery a chválí přitom jak Správu a údržbu silnic Pardubického kraje, tak Vodovody a kanalizace Chrudim, ale i dopravní inženýry Policie ČR. „Také projektant Ing. Petr Novotný vždy velmi ochotně a operativně reagoval na Naopak nám trochu chybělo zvýšení dopravního dozoru na rozestavěné stavbě, které nebylo realizováno úplně podle našich představ,“ uzavřel starosta Slatiňan MVDr. Ivan Netík.





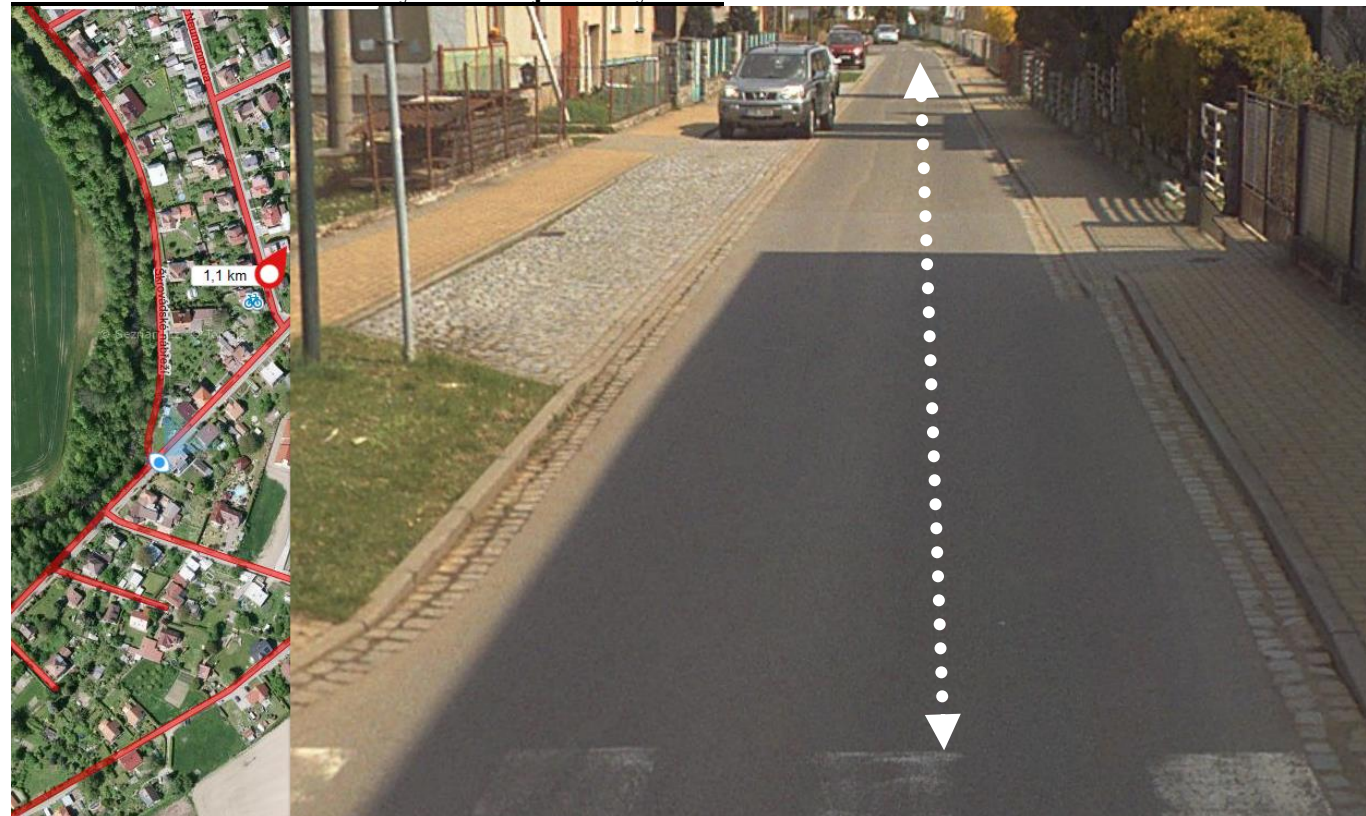


Obousměrný provoz na 5,25m široké vozovce s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem.



Nájezd do jednopruhového obousměrného úseku s 3,5m širokou vozovkou délky cca 120m s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem.

**Viditelnost mezi dvěma místy umožňujícími vyhnutí**



Obousměrný provoz na 3,5m široké vozovce dlouhé cca 120m s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem



Koncový úsek jednopruhového obousměrného úseku s 3,5m širokou vozovkou délky cca 120m s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem

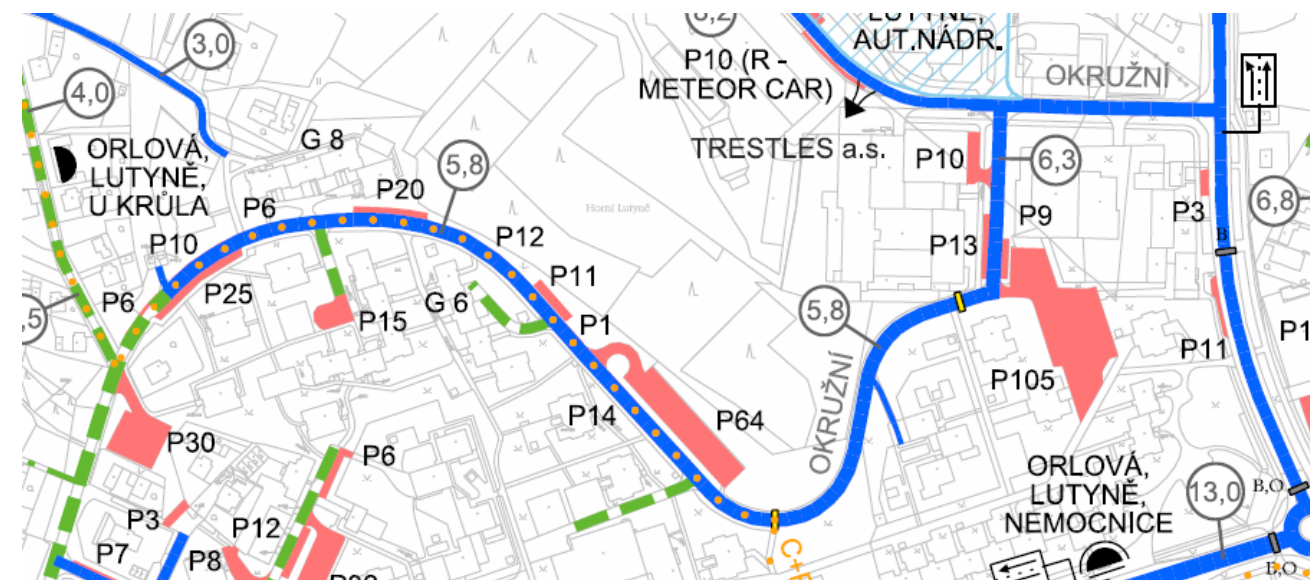
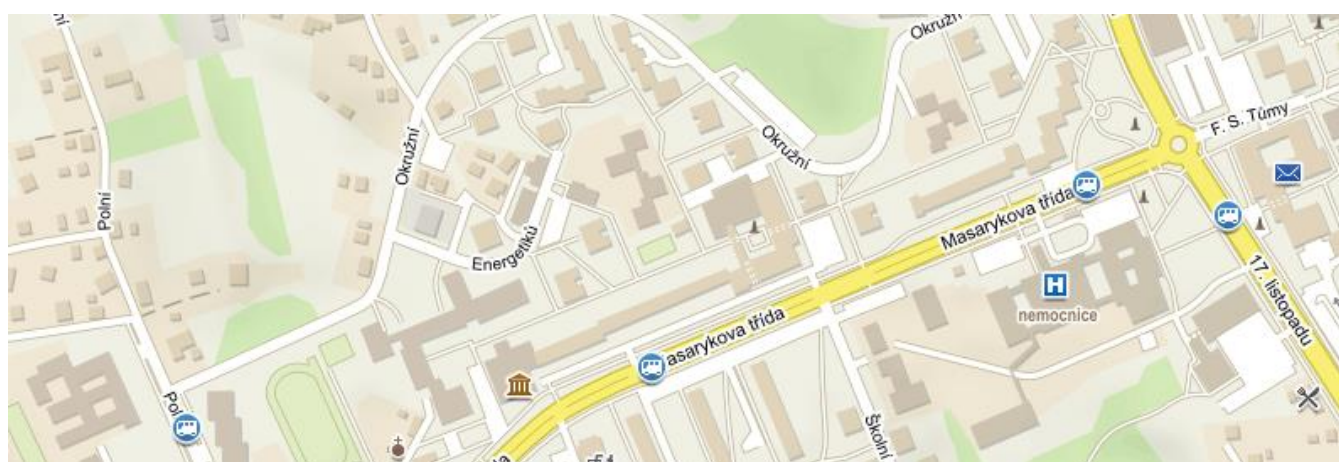


Obousměrný provoz na 5,25m široké vozovce s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem.



Nájezd do dvoupruhového obousměrného úseku s 5,25m širokou vozovkou s jednostranným dlážděným parkovacím pruhem.

Ukázka realizace obousměrného provozu na jednopruhovém obousměrné komunikaci s šířkou jen 6,0m – Orlová, ul. Okružní



Obousměrný provoz na 5,8m široké vozovce místní komunikace ul.Okružní (údaj z pasportu MK)í, na níž je vyznačen jednostranný parkovací pruh šířky 2m, tzn, že pro obousměrný provoz zůstává 3,8m.



## Příloha č. 3 –Vyhodnocení provozu parkovacích objektů

### v regionu v r.2014

Obsahem této kapitoly je shrnutí poznatků z provozu stávajících parkovacích objektů v Moravskoslezském kraji situovaných ve vysokopodlažní zástavbě, které slouží zejména pro odstavování vozidel obyvatel. Toto srovnání bylo provedeno v r.2013 a v této dokumentaci je uvedeno pouze pro doplnění vstupních informací k této problematice.

#### NADZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT – OSTRAVA

Jedná se parkovací objekt v panelovém sídlišti z 80 let, který je v provozu cca 10 let. Kapacita objektu je celkem cca 300 stání, kromě osobních automobilů jsou nabízeny stání i pro omezený počet motocyklů a dodávkových automobilů. Ze získaných informací vyplývají následující závěry:

- nabízené služby jsou prezentovány jako pronájem stání, nejedná se tady o „hlídané parkoviště“ se všemi z toho planujícími právními důsledky v případě poškození nebo vykradení vozu, kamerový systém má pouze funkci prevence trestné činnosti a ochrany majetku,
- spádovost nájemců parkovacích stání není sledována, nicméně odhadovaný rádius 500m je považován za reálnou hodnotu,
- provoz nonstop zajišťuje obsluha ve 12 hodinových směnách, celkem je ve stavu 4(5) zaměstnanců,
- nabídku služeb doplňuje ruční myčka,
- okruh uživatelů tvoří zejména obyvatelé a také firmy; lze předpokládat, že část firemních vozů tvoří referentské vozy,
- poplatek za stání bez vyhrazení konkrétního místa stojí cca 9500,- Kč/rok, což představuje 26,- Kč/den. Prakticky 100% tržeb představují příjmy za dlouhodobá stání (měsíc a více), nabídka krátkodobých stání v sídlišti prakticky využívána není,



- kromě klasického stání bez jeho konkrétního určení je nabízena možnost vyhrazeného konkrétního stání dle výběru majitele parkovacího čipu, cena stání se v takovém případě zvyšuje o cca 1/3.
- v poslední době byla ve vzdálenosti cca 1km od stávající patrové garáže, zprovozněna další zpoplatněná kapacita pro parkování obyvatel v nevyužitém podzemním parkovišti obchodního centra. Lze konstatovat, že v původním objektu HG došlo k poklesu poptávky o cca 10% odlivem zákazníků, kteří se zřejmě rekrutovali z okrajové oblasti docházkové izochrony 500m, průměrná obsazenost se pohybuje v rozpětí 80 až 100%, přičemž vyšší údaj se týká zimního období (nikdy neklesla pod 75%),
- výnosy z tržeb v zásadě pokryjí provozní náklady provozovatele, který zajišťuje provoz objektu, jenž je v majetku města, přebytky z tržeb jsou cca 10%, větší opravy (investiční povahy) objektu a jeho zařízení realizuje vlastník objektu, což je řešeno mimo ekonomiku provozu objektu zajišťovanou provozovatelem.

#### *Poznámka:*

V loňském roce byla prověřována prostorová reálnost situování nových parkovacích objektů na území Ostravy, jednou z lokalit byl i tento parkovací objekt, jehož pozemek umožňuje navýšení jeho kapacity přístavbou současného objektu o 50%, event. až o 100% dle zvolené šířky modulu dostavby.

#### PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT S HŘIŠTĚM NA STŘEŠE – ORLOVÁ

Problém s parkováním na sídlišti Orlová - Lutyně pomohl řešit unikátní parkovací objekt s parkovací plochou zapuštěnou v terénu; na střeše objektu mají děti možnost užívat dětské hřiště. Důvodem, proč se k výstavbě parkovacího objektu přikročilo, byl velký zájem obyvatel sídliště o parkování v blízkosti bydliště. Sídliště bylo vybudováno v 80. letech minulého století a v době jeho budování se nepočítalo s rozvojem automobilové dopravy. Parkovacích ploch na terénu byl nedostatek a rozšiřování stávajících parkovacích ploch na terénu by bylo možné již jen na úkor zeleně.

Stavba účelně využila terén a nabídla prostor pro parkování 154 automobilů, z toho 3 místa pro invalidní občany. O parkování v objektu byl velký zájem, lidé oceňují především jisté místo pro parkování v zastřešeném objektu a v docházkové vzdálenosti od bydliště. Parkovací objekt i hřiště jsou pod dohledem kamerového systému a mají i svého správce.

I přes poměrně podrobný hydrogeologický průzkum zkomplikovala výkopové práce skutečná geologická skladba vrstev, které bylo nutné odtěžit a skutečná poloha stávajících podzemních inženýrských sítí, které si po odkrytí vyžádaly vícepráce. V místě byl mimo jiné i kružberský přívaděč, který bylo třeba přeložit. Kromě toho se město rozhodlo dát na sportoviště umělé povrchy místo původně plánovaných asfaltových.

Objekt zprovozněný v listopadu roku 2003 se stává ze dvou částí – podzemní hlídané garáže s kapacitou 154 stání a pochozí střecha se sportovním hřištěm a hracím koutkem se třemi zahrádkami a zelení. Hřiště je v dopoledních hodinách využíváno žáky sousední školy ZŠ K. Dvořáčka a odpoledne slouží veřejnosti.

Celkové investiční náklady činily cca 61 mil. Kč. Současná výše ročního pronájmu je 10.200,- Kč. Snahou města je, aby tržby za pronájem pokryly provozní náklady. Od počátku provozu je kapacita HG používána pouze pro parkování obyvatel z návazné části tzv. 5. etapy Orlová - Lutyně. Objekt je hlídán fyzickou ostrahou, která má k dispozici kamerový systém a o objekt se stará údržbář.

S ohledem na v současné době existující vícenásobnou vybavenost domácností osobním automobilem umožňuje provozní řád, aby se na pronajatém 1 stání mohlo podle potřeby střídát více vozidel s evidovanými SPZ na pronajímatele tohoto stání.

Atraktivita stání v HG je tak velká, že na uvolněná stání existuje pořadník.



#### OSTATNÍ POZNATKY O PROVOZU PARKOVACÍCH OBJEKTŮ V REGIONU

V Ostravě-jih se poblíž objektu hromadné garáže, na vjezdu do oblasti vícepodlažní panelové zástavby, nachází oplocená parkovací plocha s kapacitou 186 stání, na níž je pronajímáno 1 stání v sazbě 650,- Kč/ měsíc. V současné době jsou všechna stání pronajata.

V Českém Těšíně je v sídlišti Svibice na vjezdu do vícepodlažní panelové zástavby oplocená parkovací plocha s kapacitou cca 130 stání, na níž je pronajímáno 1 stání v sazbě 600,- Kč/ měsíc. V ploše parkoviště byla zvažována výstavba třípatrového parkovacího objektu pro obyvatele s kapacitou cca 200 stání.

Rámcová nabídka pronájmu boxových garáží v regionu představuje nabízené sazby v rozpětí cca 800,- až 1200,- Kč/měsíc.

## **Příloha č. 4 – Účelový fond statické dopravy statutárního města Karviné**

### **Zřizovací listina**

#### **Účelového fondu statické dopravy statutárního města Karviné**

Zastupitelstvo města Karviné svým usnesením č. 169 ze dne 29. 06. 1999 zřídilo s účinností od 01. 01. 2000 účelový fond statické dopravy (dále "Fond") podle ustanovení § 25, odst. 4 zákona č. 576/1990 Sb., o pravidlech hospodaření s rozpočtovými prostředky ČR a obcí ČR, v platném znění a § 14, odst. 1, písm. e) zákona č. 367/1990 Sb., o obcích, v platném znění a současně stanovuje tyto závazné zásady pro činnost Fondu a nakládání s prostředky Fondu.

Záměr na zřízení účelového fondu statické dopravy vychází ze schválených Zásad dopravní politiky města Karviné a účelem jeho vzniku je vázání finančních prostředků ze zdrojů v oblasti regulace parkování a zvláštního užívání místních komunikací na dostavbu parkovacích ploch dle schváleného Řešení statické dopravy v sídlištních částech města včetně změn v organizaci dopravy.

#### **Čl. 1**

##### **Název**

**Účelový fond statické dopravy statutárního města Karviné**

#### **Čl. 2**

Prostředky fondu používá statutární město Karviná vždy prostřednictvím příjmů a výdajů svého rozpočtu.

#### **Čl. 3**

##### **Cíl fondu**

Cílem fondu je zajistit dostatečný objem finančních prostředků na řešení narůstajících problémů ve statické dopravě, který sleduje zejména pokrytí celkových nároků na parkování v sídlištních částech města.

#### **Čl. 4**

##### **Zdroje fondu**

Finanční prostředky pro realizaci předmětných investic v oblasti statické dopravy bude Fond získávat zejména ze schváleného, případně upraveného rozpočtu města, a to takto:

- 100 % příjem z placených parkovišť s parkovacími automaty;
- 50 % z příjmů na místním poplatku za užívání veřejného prostranství;
- 100 % příjem za rezidenční parkovací karty;
- 100 % příjem z vybraných správních poplatků za vydání povolení ke zvláštnímu užívání místních komunikací;
- komunikací;
- 50 % z příjmů ze sankčních poplatků (pokut) na úseku dopravy;
- 50 % z příjmů za vybrané správní poplatky z dopravně správních agend.

Další příspěvek do tohoto Fondu z rozpočtu města a jeho výše bude na rozhodnutí Zastupitelstva města Karviné, které tím může urychlit tempo řešení problémů ve statické dopravě. Nevyčerpané finanční prostředky Fondu v daném roce budou převedeny do roku následujícího.

#### **Čl. 5**

##### **Použití fondu**

Fond je určen k financování nákladů na:

- pořízení kompletní projektové dokumentace na dostavbu jednotlivých parkovacích ploch
- vlastní realizaci (investici) nových parkovacích ploch, popř. rozšíření parkovacích ploch stávajících, které již kapacitně nevyhovují.

Použití Fondu k jiným účelům než zde uvedeným, je nepřipustné. Údržba místních komunikací včetně parkovišť, svislého a vodorovného dopravního značení, parkovacích automatů nebo zavádění nových obytných zón, bude prováděna z prostředků určených na běžnou údržbu nebo na samostatné jmenovité akce.

#### **Čl. 6**

##### **Orgány fondu**

K posouzení správného použití finančních prostředků z Fondu a ke schválení jejich konkrétního použití zřizuje Rada města Karviné podle § 102, odst. 3 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích odbornou pracovní skupinu.

Členy odborné pracovní skupiny jsou vždy:

- náměstek primátora
- člen Rady města Karviné
- vedoucí oddělení provozu a údržby majetku Odboru majetkového Magistrátu města Karviné
- vedoucí Odboru majetkového Magistrátu města Karviné
- předseda a jeden člen komise dopravy

Odborná pracovní skupina se schází podle potřeby, nejméně však 4x ročně. Pracovní skupina je usnášení schopná, je-li přítomna nadpoloviční většina členů, přičemž je přijato to rozhodnutí, pro něž hlasovala většina přítomných. V případě rovnosti hlasů rozhoduje hlas náměstka primátora. Každé rozhodnutí o použití Fondu musí být učiněno písemně a opatřeno podpisem náměstka primátora a dalšího člena odborné pracovní skupiny.

V souladu s rozpočtovými pravidly města zodpovídá za nakládání s prostředky Fondu, na základě doporučení odborné pracovní skupiny, vedoucí Odboru majetkového Magistrátu města Karviné. Vedení agendy Fondu, operativní evidence příjmů, výdajů a pokladních operací a příprava podkladů pro rozborovou činnost je zabezpečována zaměstnancem oddělení provozu a údržby majetku Odboru majetkového Magistrátu města Karviné.

#### **Čl. 7**

##### **Společná a závěrečná ustanovení**

Kontrolu hospodaření s prostředky Fondu provádí oddělení interního auditu a kontroly Magistrátu města Karviné v souladu se zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů.

Fond je zřízen na dobu neurčitou. Rozhodne-li zřizovatel o jeho zrušení, provede se účetní uzávěrka ke dni zrušení.

Tato listina je novým zněním zřizovací listiny s účinností od 01. 05. 2015.

Tomáš Hanzel

primátor

Ing. Lukáš Raszyk

náměstek primátora

## **Příloha č. 5 – investiční příspěvek za zrušená stávající stání uplatňovaný v Českých Budějovicích**

Při rekonstrukci objektů v Českých Budějovicích docházelo v rámci výstavby nových napojení opakovaně ke zrušení stávajících stání. Každá akce, při které dochází ke zrušení parkovacího stání je projednána v Radě města a na základě usnesení je následně uzavřena Smlouva o náhradě za omezení vlastnického práva. Za každé zrušené 1 parkovací místo je peněžitá náhrada ve výši 50 000,- Kč.

Peněžní prostředky takto získané statutární město České Budějovice výhradně použije k financování nákladů na úseku dopravy a zajišťování parkovací kapacity na území st. města ČB. V současné době ještě nebylo těchto financí využito na žádnou stavbu.

Bližší informace lze získat dotazem u p.Nataši Bláhové (viz. kontaktní údaje), která zpracovateli poskytla i vzorovou smlouvu.

Nataša Bláhová  
Vedoucí oddělení komunikací  
odbor správy veřejných statků  
Magistrát města České Budějovice  
nám. Přemysla Otakara II. 1/1  
370 92 České Budějovice  
mob.: 777 346 124  
tel.: 386 802 511  
mail: blahovan@c-budejovice.cz

2016000629

**Smlouva č. 2016000---**

**Statutární město České Budějovice**  
se sídlem nám. Přemysla Otakara II. 1/1, 370 92 České Budějovice, IČ: 00244732  
bankovní spojení: č. ú. 500010432/0800

zastoupené v souladu s § 103 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), v platném znění (dále jen „zákon o obcích“), Ing. Jiřím Svobodou, primátorem města,  
(dále jen „Příjemce“)

a

**Petr Štětka**  
Nová 51,  
370 01 České Budějovice,  
bankovní spojení: č. ú. 3120717173/0300 ČSOB  
(dále jen „Poskytovatel“)

uzavírají v souladu s usnesením Rady města České Budějovice č.251/2016 ze dne 29.2.2016 tuto

**smlouvu o náhradě za omezení vlastnického práva**  
(dále jen „Smlouva“):

**Čl. 1**  
**Úvodní ustanovení**

1) Příjemce je vlastníkem místní komunikace a veřejných parkovacích míst, které jsou její součástí, v Českých Budějovicích, v ulici Ledenická, na parcele č. 3684/65, v k.ú. České Budějovice 5 (dále též jako „místní komunikace“).

2) Poskytovatel prohlašuje, že v souvislosti s jeho stavební činností na pozemku parc. č. 1201 v k.ú. České Budějovice 5 (dále jen „pozemek“), který přímo sousedí s výše uvedenou místní komunikací Příjemce, má v úmyslu požádat, popř. již požádal, příslušný silniční správní úřad o povolení připojení pozemku k uvedené místní komunikaci, přičemž v důsledku tohoto připojení dle předmětného projektu („Nástavba bytového domu Ledenická 508/26, Č. Budějovice“), zaniknou celkem 4 veřejné parkovací místa ve vlastnictví Příjemce nacházejících se na místní komunikaci v místě žádaného připojení.

3) Smluvní strany shodně prohlašují, že činností Poskytovatele popsanou výše, dojde k omezení vlastnického práva Příjemce k výše uvedené místní komunikaci spočívající v zániku veřejných parkovacích míst a v povinnosti Příjemce strpět zřízení a provozování vjezdu na místní komunikaci, kdy tento zánik je rovněž zásahem do naplňování povinností Příjemce stanovených v ust. § 35 odst. 2 zákona o obcích, spočívajících v péči o řádný rozvoj území, jelikož jím dochází ke snížení parkovací kapacity na území statutárního města České Budějovice.

**Čl. 2**  
**Povinnost Poskytovatele k náhradě**

Poskytovatel se touto Smlouvou zavazuje poskytnout Příjemci náhradu za omezení vlastnického práva popsaného v čl. 1 této smlouvy, a to formou zaplacení peněžitě náhrady ve výši a za podmínek dle čl. 3 této Smlouvy.

**Čl. 3**  
**Výše náhrady a platební podmínky**

1) Výše peněžitě náhrady za každé zrušené parkovací místo se sjednává ve výši 50 000 Kč. Poskytovatel je povinen uhradit Příjemci celkem 200 000 Kč (slovy dvě stě tisíc korun českých) za 4 zrušená veřejná parkovací místa. Výše příspěvku sjednaná v tomto článku je konečná a nelze ji měnit, ledaže se smluvní strany písemně dohodnou jinak.

2) Poskytovatel se zavazuje uhradit peněžitou náhradu podle předchozího odstavce tohoto článku do 30 dnů ode dne uzavření této Smlouvy. Poskytovatel zaplatí peněžitou náhradu bezhotovostním převodem peněžních prostředků na účet Příjemce uvedený v záhlaví této Smlouvy, popř. jiný účet sdělený po uzavření této Smlouvy Příjemcem.

3) Náhrada se považuje za uhrazenou až k okamžiku, kdy byly peněžní prostředky připsány na příslušný účet Příjemce.

**Čl. 4  
Povinnosti Příjemce**

- 1) Příjemce je povinen poskytnout součinnost nezbytnou k přijetí náhrady podle předchozího článku.
- 2) Příjemce se v souladu s účelem této Smlouvy zavazuje, že peněžní prostředky získané z peněžité náhrady obdržené od Poskytovatele použije výhradně k financování nákladů na úseku dopravy a zajišťování parkovací kapacity na území statutárního města České Budějovice, popř. i mimo toto území pro potřeby občanů či návštěvníků statutárního města České Budějovice. K takto uskutečněným stavbám a zařízením však Poskytovateli nevznikají vlastnická ani žádná jiná práva.
- 3) Poskytovatel bere na vědomí, že Příjemce nemůže s výjimkou svých kroků jakožto soukromoprávního subjektu a vlastníka předmětných místních komunikací, resp. jakožto účastníka předmětných správních řízení, jakkoli ovlivňovat postup příslušných orgánů státní správy, a že tudíž tato Smlouva v žádném případě nemůže zavazovat Příjemce k zabezpečení určitého postupu Magistrátu města České Budějovice, pokud jedná jako stavební úřad, silniční správní úřad anebo jakýkoliv jiný správní orgán.

**Čl. 5  
Odstoupení od Smlouvy**

- 1) Poskytovatel je oprávněn bez dalšího od této Smlouvy odstoupit v případě, že Příjemce použije peněžitou náhradu podle této Smlouvy za jiným účelem, než bylo sjednáno v této Smlouvě (čl. 4 odst. 2).
- 2) Poskytovatel je dále oprávněn od této Smlouvy odstoupit v případě, že
  - a) příslušný silniční správní úřad ve svém rozhodnutí zamítl žádost Poskytovatele dle čl. 1 o připojení pozemku k místní komunikaci, pokud toto zamítavé rozhodnutí nabylo právní moci,
  - b) příslušný silniční správní úřad nevydal rozhodnutí o povolení připojení pozemku k místní komunikaci, neboť Poskytovatel vzal svou žádost zpět anebo příslušný silniční správní úřad z jiného důvodu pravomocně skončil řízení jinak než vydáním tohoto povolení,
  - c) příslušný silniční správní úřad ve svém rozhodnutí vyhověl žádosti Poskytovatele dle čl. 1 a připojení pozemku k místní komunikaci povolil, avšak toto připojení a tedy ani rušení veřejných parkovacích stání ve smyslu této Smlouvy nebude realizováno, ať již z vlastního rozhodnutí Poskytovatele či pro zamítavé rozhodnutí příslušného stavebního úřadu v následném územním či stavebním řízení, popř. z jiného důvodu, a to za podmínky, že vydané povolení silničního správního úřadu pozbylo platnosti uplynutím doby, na kterou bylo vydáno, anebo bylo ještě před uplynutím této doby pravomocně zrušeno, přičemž v důsledku těchto skutečností již nemůže být připojení a tedy ani rušení veřejných parkovacích stání ve smyslu této Smlouvy realizováno.
- 3) Příjemce je oprávněn bez dalšího od této Smlouvy odstoupit v případě, že Poskytovatel neuhradil řádně a včas peněžitou náhradu dle čl. 3.
- 4) Odstoupení od Smlouvy musí být písemné a musí být druhé smluvní straně doručeno. Smlouva zaniká ke dni doručení tohoto odstoupení druhé smluvní straně, s účinky ex tunc (od počátku). Byla-li již peněžítá náhrada podle této Smlouvy, popř. její část, Poskytovatelem uhrazena, je Příjemce v případě zániku Smlouvy z důvodu odstoupení od Smlouvy kteroukoliv ze smluvních stran povinen celé toto plnění vrátit Poskytovateli bez zbytečného odkladu, nejpozději však do 30 dnů ode dne zániku Smlouvy.
- 5) Pokud by po zániku této Smlouvy odstoupením Poskytovatele dle odst. 2 došlo z jakéhokoliv důvodu a i přes splnění podmínek tam uvedených k realizaci připojení ve smyslu této Smlouvy, pak se Poskytovatel zavazuje uhradit Příjemci na jeho výzvu do 30 dnů peněžitou náhradu ve výši stanovené v čl. 3 odst. 1 věť první za každé zrušené veřejné parkovací stání. Smluvní strany si ujednávají, že povinnost Poskytovatele podle tohoto odstavce odstoupením kterékoliv ze smluvních stran nezaniká a trvá ještě po dobu pěti let ode dne zániku Smlouvy v důsledku odstoupení, ledaže Poskytovatel odstoupil od Smlouvy z důvodů uvedených v odst. 1.

**Čl. 6  
Ostatní ujednání**

- 1) Všechny peněžní částky uváděné touto Smlouvou jsou vč. DPH ve výši stanovené příslušnými právními předpisy, je-li z povahy věci a s ohledem na tyto právní předpisy DPH na dané peněžní plnění aplikovatelná.
- 2) Změna této Smlouvy je možná jen ve formě písemných dodatků uzavřených mezi smluvními stranami.
- 3) Touto Smlouvou výslovně neupravené vztahy se řídí příslušnými ustanoveními zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění, a dalších právních předpisů.
- 4) Tato smlouva se pořizuje ve čtyřech vyhotoveních, každá ze smluvních stran obdrží po dvou vyhotoveních.
- 5) Tato Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího uzavření, tj. ke dni podpisu poslední ze smluvních stran.

6) Poskytovatel uzavřením této Smlouvy současně poskytuje svůj souhlas s tím, aby úplné znění této Smlouvy včetně všech případných pozdějších dodatků bylo zveřejněno na internetových stránkách Příjemce.

Poté, co se smluvní strany seznámily s obsahem této Smlouvy, prohlašují, že byla sepsána podle jejich pravé a svobodné vůle a že s ní bez výhrad souhlasí, na důkaz čehož připojují své vlastnoruční podpisy.

V Českých Budějovicích, dne .....

V ....., dne .....

.....  
za Příjemce  
Ing. Jiří Svoboda

.....  
za Poskytovatele  
Petr Štětka

## Příloha č. 6 – Zhodnocení finanční náročnosti jednotlivých druhů parkování

JUNIORSTAV 2008  
8. Udržitelná výstavba budov a udržitelný rozvoj sídel

### ZHODNOCENÍ FINANČNÍ NÁROČNOSTI JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ PARKOVÁNÍ

EVALUATION OF CAPITAL INTENSITY OF VARIOUS KIND OF PARKING

Miroslava Příhodová<sup>1</sup>

#### Abstract

Nowadays there is one big problem called PARKING in urban areas. We can look at this problem from the point of driver's view, but there is also an investor's view. This article is specialized in the investor's decision making which should contain to the answers the questions. This questions mostly starts with „how?“, „What type?“ and „How much?“ Mostly there aren't people - investors, who can give a serious reply. The investors should think over all positives and negatives of the realization and compare data and prices of all possible kinds of parking. This article could help them to resolve on what kind of parking they can use and how much money they should have to pay for these investments.

#### Keywords

Parking, investor, prices, negatives, positives.

#### 1 ÚVOD

V dnešní době se stává větším a větším problémem pro investora rozhodnutí, jaký typ parkování navrhnout pro jeho nově navrhovaný objekt občanské vybavenosti, výrobní haly nebo parkoviště jako takové apd.. Problematika je jasně daná: velký počet osob v objektu, pozemek je finančně náročná záležitost (v mnohých případech nedostupná záležitost díky vlastnickým vztahům), nákladnost investice a její návratnost v budoucnu je otázkou. Pokud se člověk ocitne v pozici investora realizujícího objekt, ke kterému je nutné vybudovat větší počet parkovacích stání, bude si klást otázku, jakým způsobem statickou dopravu vyřešit a kolik financí do toho bude muset investovat. Mnoho lidí na tuto zásadní otázku není schopno odpovědět a proto se o to pokouší tento článek.

#### 2 DRUHY PARKOVÁNÍ

Pro potřeby článku se musely druhy parkování rozdělit do několika skupin:

- **plošné parkování venkovní**
  - podélné
  - kolmé
  - šikmé
- **podzemní parkování** – podzemní garáže, kde podlaha nejvyššího podlaží je níže než 0,5m pod úrovní okolního terénu
- **nadzemní garáže** – podlaha nejnižšího podlaží je max. 0,5m pod úrovní terénu

Pozn. Podzemní a nadzemní garáže můžeme také dělit podle počtu podlaží na:

- Jednopodlažní garáže
- Vícepodlažní garáže, kde vozidla jsou umístěna v několika podlažích nad sebou a k příjezdu vozidel do nepřízračných vozidel jsou nutné rampy nebo výtah

Relativně nově se proboujícím systémem na trhu jsou **automatické parkovací systémy**, které se využívají v patrových garážích k manipulaci s vozidly bez zásahu řidiče. K automatickým parkovacím systémům blíže viz.kap.č.4

#### 3 VOLBA PARKOVACÍHO SYSTÉMU

Při volbě parkovacího systému si musí investor zjistit, jaký je nejvhodnější systém pro jeho stavbu. Pro výběr existují různá hlediska jako počet požadovaných parkovacích stání, prostorové možnosti, vhodnost parkovacího systému z hlediska jeho použitelnosti viz.Tab.č.1.

<sup>1</sup> Miroslava Příhodová, Ing., VŠB-TU Ostrava, FAST, katedra městského inženýrství, L.Poděště 1875, 708 33 Ostrava Poruba, [miroslava.prihodova.fast@vsb.cz](mailto:miroslava.prihodova.fast@vsb.cz)

JUNIORSTAV 2008  
8. Udržitelná výstavba budov a udržitelný rozvoj sídel

Tab. 1 Vhodnost parkovacího systému

Typ parkování	Použití
<b>Klasické venkovní parkoviště</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• vlastníme volný pozemek přiléhající k objektu</li> <li>• máme menší nároky na kapacity parkoviště</li> <li>• na nezastavěných územích s možností větších kapacit - zelené louky, průmyslové areály</li> </ul>
<b>Podzemní garáže</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nevlastníme pozemek u objektu</li> <li>• geologické podmínky dovolují výkopové práce</li> <li>• v centrální části města s nedostatkem volných pozemků</li> </ul>
<b>Nadzemní garáže</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• jako samostatně stojící objekt mimo či blízko centra</li> <li>• velké kapacity parkovacích stání</li> </ul>
<b>Podzemní nebo nadzemní garáže s použitím automatického parkovacího systému</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• v nadzemním nebo podzemních garážích při nedostatku místa</li> <li>• nechceme platit obsluhu, ani obslužné komunikace</li> </ul>

Na začátku veškerého rozhodování se musí provést sumarizace aktiv a negativ jednotlivých současně možných druhů parkování. Co se týče investora pravděpodobně nejvyšší rozhodovací prvek bude cena realizace. Toto hledisko má největší váhu, avšak zkusme si vyjmenovat několik dalších zásadních pro a proti u jednotlivých druhů parkování. Jaké jsou možné výhody a nevýhody vybraných druhů parkování ukazuje Tab.č.2.

Tab. 2 Výhody a nevýhody jednotlivých druhů parkování

#### Výhody a nevýhody jednotlivých druhů parkování

Druh	Výhody	Nevýhody
<b>Klasické venkovní parkoviště</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Rychlá dostupnost k PM z komunikace</li> <li>nenáročná na stavební konstrukce</li> <li>lze zřídit na každé zpevněné ploše</li> <li>neřeší se odvětrávání</li> <li>nejnižší náklady</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>náročná na pozemky - problematika majetkoprávních vztahů</li> <li>při velkých požadovaných kapacitách obrovské zábery půdy</li> <li>nechráněné při nepříznivém počasí</li> </ul>
<b>Podzemní garáže bez automatického parkovacího systému</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>parkování v místě objektu</li> <li>jednoduchý přístup</li> <li>chrání před nepříznivým počasím</li> <li>možnost naplnění kapacit v centru</li> <li>šetří plochy pozemků</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>náročnost na realizaci</li> <li>složitá výkopové práce</li> <li>finančně náročná</li> <li>nutnost řešení odvětrávání a požární bezpečnosti</li> </ul>
<b>Nadzemní garáže bez automatického parkovacího systému</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>kapacitní parkovací plochy</li> <li>méně náročná na pozemky</li> <li>chrání před nepříznivým počasím</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>náročnost stavební konstrukce</li> <li>řešení odvětrávání a požární bezpečnosti</li> <li>finančně náročná</li> </ul>
<b>Podzemní nebo nadzemní garáže s použitím</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Významné úspory ploch a obestavěných prostor</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>vyloučení lidského činitele</li> </ul>



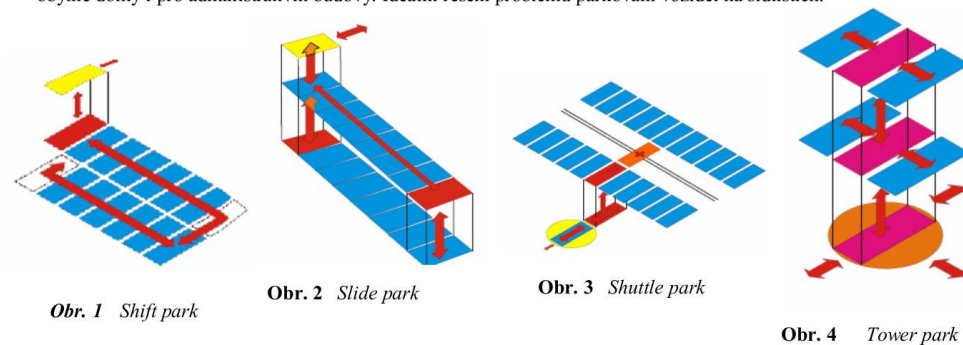
<b>automatického parkovacího systému</b>	Není nutné budovat plochy pro pojiždění v patrech a mezi patry  Není potřeba schodišť, osobních výtahů, ani zázemí obslužného personálu a odpadají s tím spojené mzdové náklady	finanční nákladnost  závislost na energetických zdrojích
--	---	--

#### 4 DOSTUPNÉ AUTOMATICKÉ PARKOVACÍ SYSTÉMY NA TRHU

Na trhu existuje velké množství druhů automatických parkovacích systémů, které jsou založeny na principu pohybu automobilu bez řidiče a jeho umístění do parkovací zóny. Tyto systémy byly vyvinuty pro jednodušší parkování automobilu při maximálním shodnocení prostoru bez většího nároku na prostor příjezdových komunikací. Z mnoha druhů těchto systémů lze vybrat např. Wohr, Logipark, Krenotech, Trevipark atd., které se dlouhodobě pohybují na trhu. Na jednom příkladě si uvedeme funkci systému.

**Firma Logipark nabízí několik druhů parkovacích systémů :**

- **Shift park** - prostorově úsporné a ekonomické řešení vhodné pro vestavby, zejména pod administrativní budovy a bytové domy. Zvyšování kapacity parkovacích míst lze dosáhnout skládáním několika systémů do bloků vedle sebe nebo za sebou.
- **Slide park** - Úsporné řešení vhodné zejména pro využití menších podzemních prostor v městských centrech. Odbavovací kabina (terminál) je nejčastěji vybudován přímo nad výtahem. Pro snadnější vjezd a výjezd je možná instalace točny.
- **Shuttle park** - Rychlý systém vhodný zejména pro střední a velká parkoviště. Využívá technologie automatických přesuvů.
- **Tower park** - Výkonný systém využívající technologie centrálního svislého dopravníku. Vhodný jako garáž pro obytné domy i pro administrativní budovy. Ideální řešení problému parkování vozidel na sídlištích.



#### 5 PŘÍKLADY REALIZOVANÝCH PARKOVIŠŤ A PARKOVACÍCH SYSTÉMŮ

Na několika příkladech konkrétních staveb jsou uvedeny celkové ceny za objekty a z nich vypočítané ceny připadající na jedno parkovací stání. Ceny byly získávány kontaktováním jednotlivých realizátorů, ale je zapotřebí brát je s rezervou a s ohledem na reálný čas a měřítko. V příkladech je zastoupeno jak klasické parkoviště, tak také jsou zde uvedeny nadzemní a podzemní garáže, ale také příklad řešeného garážového objektu s použitím automatického parkovacího systému. Stavby uvedené v Tab.č.3 se nacházejí převážně v České republice, ale je zde jedna ze Slovenské republiky viz. parkoviště Univerzity Komenského v Bratislavě. Ceny se pohybují od 70 tis. Za jedno parkovací místo při rekonstrukci parkovacích ploch v již zmiňované Bratislavě, přes cca 200 tis. za 1 PS ve vícepodlažních garážích v Ostravě realizovaných v roce 1998 až k 1 milionu u podzemního parkování v centru Prahy. Na příkladech lze sledovat rozmanitost druhů konstrukcí i cen na jedno parkovací stání, přičemž do ceny jsou zahrnuty veškeré náklady stavby.

*Vysvětlivky: PS ... parkovací stání*

Tab. 3 Příklady realizovaných staveb

Stavba	Charakteristika	Cena celkem (Kč)	Počet PS	Cena / PS (Kč)	
<b>Nadzemní vícepodlažní parkovací objekt Černá Louka, Ostrava firmy Garáže Ostrava,a.s.</b>	4 nadzemní a 1 podzemní patro, parkovací plocha cca 1 500 m <sup>2</sup> . stavební technologie montovaného ŽB skeletu tvořeného sloupy profilu 500/500 mm, průvlaky tvaru T a stropními předpjatými panely SPIROLI. Obvodový plášť je z tahokovu a makrolonu.		59 000 000	316	186 710
<b>Podzemní parkoviště Prokeřovo náměstí - pod radnicí (vlastník Garáže Ostrava,a.s.)</b>	Dvoupodlažní podzemní garáže v centrální části města byly vybudovány pro zlepšení situace s parkováním. Jedná se o plochu cca 3 500 m <sup>2</sup> . Nosným konstrukčním systémem je ocelobeton LUKAS II, nosné sloupy jsou ocelobetonové 400/400 mm a kruhové o průměru 245 mm. vodorovné nosné konstrukce tvoří ocelobetonové průvlaky a vylehčený železobetonový strop tl. 290 mm tvořený filigránovými deskami.		118 641 000	203	585 000
<b>Balustráda Chrudim</b>	Moderní multifunkční centrum s bydlením a obchody má v suterénu objektu situován APS - automatický parkovací systém, pracující na principu regálového zakladače s kapacitou 95 parkovacích míst.		43 200 000	96	450 000
<b>Podzemní garáže v Praze mezi Wucherlovou a Kafkovou ulicí.</b>	V Praze 6 se nově vybudovala dvě podzemní podlaží se 116 možnými parkovacími stáními, nad kterými potom vznikla plocha náměstí s vodními prvky.		120 000 000	116	1 034 500
<b>Rekonstrukce areálu Univerzity Komenského, Mlynské Luhý 4, Bratislava</b>	Nově navrhované parkoviště Univerzity Komenského realizované včetně komunikačních ploch o celkové ploše 840m <sup>2</sup> .		2 306 600 (Sk)	33	70 000 Sk

## 6 REÁLNÁ CENA

Co každého investora zajímá je jasné. Chce vědět, kolik ho bude investice stát a jestli je naděje, pokud ji zpoplatní – tedy prodá PS nebo pronajme PS, že se mu investice vrátí. V následujících několika řádcích je sumarizace reálných cen, ve kterých se investor může pohybovat, pokud bude investovat do jednoho nebo více z následujících objektů. Ekonomická studie provedená pro účely investic společností Garáže Ostrava ,a.s. vyplývají následující závěry.

Veřejné podzemní parkovací (garážovací) objekty představují nejdražší řešení. Jedná se o investici, jejíž výnosy nejsou schopny uměřit pořizovací náklady v přijatelném časovém období a kterou soukromý investor jako samostatnou investici nezvládne. V takových případech je lepší investici financovat z více zdrojů, nejlépe za podpory z některých EU fondů.

**Průměrné náklady u samostatných podzemních objektů činí cca 650 tis. Kč/1 stání.** Samostatný objekt bez vazby na pořizovací náklady je schopen fungovat se ziskem v atraktivních lokalitách centra města v návaznosti na regulaci ostatní statické dopravy. Realizace podzemních garáží představuje řešení zvolené z jiných (např. Společenských, pozemkových) důvodů, než je finanční výhodnost.

Realizace nadzemních hromadných garáží je ekonomicky méně náročná a doba splatnosti investic se pohybuje v rozmezí 30 až 40 let – dle typu objektu. Při zachování současné přijatelné úrovně cen však ani tato investice není ekonomicky reálná pro soukromého investora. **Průměrné náklady na jedno parkovací místo činí 200-250tis.korun.**

Ekonomická prosperita objektu úzce souvisí s jeho polohou (centrum x sídliště), dle které je specifikována nabídka a nasazení ceny.

Ziskové provozování objektu v centru je podmíněno přijatelnou úrovní cen a správnou regulační politikou statické dopravy v celém území; na sídlišti jsou předpokladem zisku přetlak poptávky a přijatelná cena. Pro objekt HG - 360 stání lze uvažovat roční výnosy cca 5 mil. Kč v centru města a cca 3,0 mil. na sídlišti, přičemž provozní náklady objektu lze očekávat cca 2,5 mil. Kč (včetně odpisů nebo nájmu v jejich úrovni).

Zřízení hromadného parkoviště na terénu s NON STOP obsluhou lze realizovat jako soukromou investici (**pořizovací náklady na P 200 v závislosti na povrchu cca 3,0 mil. Kč**) a úspěšně jej provozovat v lokalitě přeplněných sídlišť (poptávka vyšší o 20 – 30%), přičemž doba návratnosti investice by měla činit cca 5 let.

## 7 ZÁVĚR

Úlohou investora je si náležitě zvážit, jakým způsobem a za jakou cenu chce danou investici realizovat. Musí však počítat s tím, že ceny jsou všeobecné a mění se podle zvoleného stavebního materiálu a konstrukce stavby, co se týče hromadných podzemních a nadzemních garážovacích objektů. Díky individuálním podmínkám prostředí, ve kterém se bude vybraný druh parkování realizuje, se musí rozhodovat o konstrukčním řešení a jednotlivých variantách systému. Každý investor by si měl dobře promyslet všechna pro a proti svého zvoleného systému, aby později nedocházelo k možným nepřijemnostem.

## Literatura

- [1] KUTA, Vítězslav. *Investiční proces a jeho technicko organizační aspekty*. Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava. 1998. 62 s. 80-7078-522-5.
- [2] 28. MEZINÁRODNÍ SETKÁNÍ DOPRAVNÍCH ODBORNÍKŮ BESKYDY 1999: *Doprava v klidu*. Praha. Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy. 1999. 55 s.
- [3] Sborník *Parkovací plochy v městských aglomeracích*. Brno: Silniční společnost při akciové společnosti Brněnské komunikace a.s., 1997, 68 s.
- [4] <http://www.krenotech.cz/parkovacisystemy/index.htm>
- [5] [http://ec.europa.eu/transport/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/transport/index_en.html)
- [6] <http://www.logipark.cz/index.asp?obsah=2&styl=0>

## Recenzoval

Milan Ondrovič, Ing. PhD., STU v Bratislave, Stavebná fakulta, katedra dopravných stavieb, pedagog, Radlinského 11, Bratislava, [milan.ondrovic@gmail.com](mailto:milan.ondrovic@gmail.com), +421 908 453 387

