

# **Koncepce parkovacího systému na území města Nového Jičína**

**Návrhová část**

Ing. Petr Macejka PhD. a Lukáš Staněk

UDIMO spol. s r. o.

**2020**



## **OBSAH**

OBSAH .....	1
SEZNAM OBRÁZKŮ .....	2
SEZNAM TABULEK .....	2
SEZNAM ZKRATEK.....	2
1. ÚVOD .....	3
2. IDENTIFIKACE SKUPIN UŽIVATELŮ .....	3
3. NÁVRH PARKOVACÍ POLITIKY MĚSTA .....	4
3.1.VIZE .....	4
3.2.POLITIKA PARKOVÁNÍ V CENTRU MĚSTA.....	4
3.3.POLITIKA ODSTAVOVÁNÍ VOZIDEL V BYTOVÝCH SOUBORECH .....	5
4. NÁVRHY NA MOŽNOSTI REGULACE A ZPOPLATNĚNÍ V CENTRU MĚSTA .....	5
4.1.ORGANIZACE DOPRAVY .....	5
4.2.KONTROLA NASTAVENÉ ORGANIZACE.....	6
4.3.NÁVRH TELEMATICKÝCH SYSTÉMŮ .....	7
4.4.NÁVRH VÝSTAVBY PARKOVACÍCH KAPACIT V OKOLÍ CENTRA.....	9
5. NÁVRHY ROZŠÍŘENÍ KAPACIT A MOŽNOSTI REGULACE A ZPOPLATNĚNÍ V BYTOVÝCH OBLASTECH ....	10
5.1.LOKALITA NA LANI .....	12
5.2.LOKALITA DLOUHÁ .....	12
5.3.LOKALITA VANČUROVA - JUBILEJNÍ .....	13
5.4.LOKALITA B. MARTINŮ .....	14
5.5.LOKALITA LOUČKA.....	14
5.6.LOKALITA NOVELLARA A MYSLBEKOVA .....	14
5.7.LOKALITA PURKYŇOVA.....	14
5.8.LOKALITA SMETANOVY SADY, POD LIPAMI .....	14
5.9.LOKALITA NERUDOVA.....	15
5.10. LOKALITA REVOLUČNÍ.....	15
5.11. LOKALITA DVOŘÁKOVA.....	15
5.12. LOKALITA LUČNÍ .....	15
5.13. LOKALITA TRLICOVA A KPT. JAROŠE .....	15

5.1. LOKALITA SPORTOVNÍHO AREÁLU .....	16
6. PROGNOZA POČTU VOZIDEL, DLOUHODOBÝ VÝHLED.....	16
ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ Z HLEDISKA ZPOPLATNĚNÍ STÁNÍ NA KOMUNIKACÍCH. ....	17
ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ Z HLEDISKA KAPACIT .....	17
NÁVRH LEGALIZACE STÁNÍ A NÁVRH NOVÝCH ODSTAVNÝCH KAPACITY V BYTOVÉ ZÁSTAVBĚ .....	18
7. ÚPRAVA REŽIMU REZIDENTNÍCH ZÓN.....	18
8. POSOUZENÍ POTŘEBNOSTI PARKOVACÍCH DOMŮ .....	19
9. ROZVOJ ELEKTROMOBILITY .....	20
NABÍJENÍ V REZIDENTNÍCH OBLASTECH .....	20
NABÍJENÍ V CENTRU MĚSTA .....	20
NASTAVENÍ PODMÍNEK PRO SOUKROMÝ SEKTOR .....	20
10. PARKOVÁNÍ KOL A PODPORA CYKLISTIKY .....	20
11. PODPORA VEŘEJNÉ DOPRAVY .....	21
12. ETAPIZACE REALIZACE NÁVRHŮ.....	21
12.1. AKČNÍ PLÁN .....	21
12.2. NÁVRHY PRO DLOUHODOBÝ VÝHLED .....	25

### **Seznam obrázků**

Obrázek 1 Parkování na parkovacím pruhu bez vyznačení jednotlivých míst, Kopřivnice. ....	11
Obrázek 2 Příklad řešení parkování plastovými zatravnovacími rohožemi.....	11
Obrázek 3 Příklad uličního profilu s oboustranným kolmým stáním a stromořadím ulice Korunní Ostrava.....	12
Obrázek 4 Úprava sportovního areálu dle zastavovací studie .....	16

### **Seznam tabulek**

Tabulka 1 Návrh obnovy technologií pro výběr parkovného .....	8
Tabulka 2 Předpokládaný výběr parkovného.....	9
Tabulka 3 Odhadovaná realizační cena návrhů výstavby parkovacích míst na terénu v lokalitě ulice Dlouhá.....	13
Tabulka 4 Prognóza růstu počtu vozidel v bytové zástavbě města .....	16
Tabulka 5 Prognóza růstu stupně automobilizace v bytové zástavbě města .....	17
Tabulka 6 Zvažované lokality pro výstavbu parkovacích objektů v blízkosti centra .....	19
Tabulka 7 Akční plán do roku 2024 .....	22

### **Seznam zkratk**

ČSN - Česká státní norma

IZS - integrovaný záchranný systém

K+R - parkovací místa pro krátkodobé parkování doprovodu pro účely vysazování a nastupování spolujezdců

KB - Komerční banka, a.s.

KSD - Koncepce statické dopravy

NN - inženýrská síť nízkého napětí

P+G zaparkuj a jdi, parkoviště v docházkové vzdálenosti chůze

P+R - parkoviště pro zaparkování vozidla při pokračování veřejnou dopravou

SLDB - sčítání lidu domů bytů

SVJ - společenství vlastníků jednotek

VO - veřejné osvětlení

## 1. Úvod

Návrhová část Koncepce statické dopravy, dále také KSD, je zpracována na základě analytické části. KSD je strategickým dokumentem, který detailněji řeší statickou dopravu.

Dokumentace bude syntetickým materiálem, který obsahuje Akční plán definující navržená opatření pro naplnění stanovených cílů a jejich prioritizaci. Do dokumentu jsou zakomponovány již dříve vypracované materiály města Nový Jičín, a to včetně plánované výstavby.

### Sledovaná časová období:

- Současný stav v roce 2019
- Krátkodobý horizont – tj. do roku 2024
- Vize do roku 2039

## 2. Identifikace skupin uživatelů

Parkování je rozděleno do zón, ve kterých platí určitý režim parkování či odstavování vozidel. Identifikujeme 4 základní skupiny uživatelů:

**Rezident** je osoba, která vlastní či provozuje silniční motorové vozidlo (zaznamenává se do technického průkazu) a má trvalý pobyt nebo vlastní nemovitost v zóně stání.

**Abonent** je právnickou nebo fyzickou osobou, která provozuje motorové vozidlo za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu a která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce.

**Návštěvník** je osoba, která v zóně nebydlí ani neprovozuje službu. Tato skupiny služby využívá.

**Zaměstnanec** je osobou, která vlastní nebo provozuje vozidlo, má bydliště mimo zónu a zajišťuje chod služeb.

Mezi ostatní patří např. invalidé, vozidla TAXI, zásobování, sociální služby a další. Tito uživatelé jsou řešeni individuálně dle místních podmínek.

### 3. Návrh parkovací politiky města

#### 3.1. Vize

Vize je platná dle Strategického plánu města Nový Jičín.

#### **Nový Jičín - nejlepší místo pro život v Moravskoslezském kraji.**

Tato je respektována Koncepcí statické dopravy.

Politiku statické dopravy rozdělujeme na 3 části. Jsou to:

1. Parkování v centru města
2. Odstavování vozidel v bytové zástavbě
3. Parkování kol

#### 3.2. Politika parkování v centru města

Centrum města plní množství funkcí. Historicky jsou centra měst již od středověku spojena obchodními aktivitami, pro které je vymezeno tržiště. Současně slouží jako středisko městské samosprávy a přenesené státní správy. Centrum je také historicky spojeno se slavnostmi. Je centrem zábavy, řemeslné výroby a církve a v neposlední řadě také bydlení.

Ve 20. století přestává být vliv církve zásadní. Tato role centra města je potlačena na okraj zájmu.

Po roce 2000 se role centra mění. Příchodem obchodních center (supermarketů) přestává mít centrum města monopol na soustředění obchodní funkce. Supermarkety historickému centru konkurují.

Bydlení se stahuje z centra města a přesouvá se na periferii a následně s příchodem automobilizace po r. 1989 také do zázemí města (okolních obcí).

Příchodem digitalizace státní správy a zbudováním služby Czechpoint je role historického centra jako střediska přenesené působnosti potlačena na minimum. Většinu běžných úkonů spojených se státní správou lze provést na běžné poště.

Centrum města nelze již dnes označit díky příchodu rádia, televize a dalších technologií za středobod zábavy ve městě.

Centrum města je stále centrem samosprávy, je spojeno se slavnostmi pořádanými na náměstí a maloobchodem, který konkuruje obchodním řetězcům. Obchodní centrum Tabačka či Kaufland mají každé obdobnou poptávku jako centrum města. Hovoříme o polycentrickém rozmístění maloobchodu ve městě.

Dnes běžně prezentované dogma, že motorovou dopravu v centrech měst je nutné za všech okolností **potlačit**, se opírá o status quo neochvějně přitažlivosti nabídky aktivit v centru. Tento status quo byl již v mnoha městech překonán a měl by být revidován. Pokud se podíváme na roli dnešního centra města, tato je velmi potlačena oproti historii. Ve 21. století je nutné **podporovat** obchodní funkci centra, funkci bydlení a funkci historicko-společenskou a zábavní. Centrum města má v rámci regionu nejlepší dopravní dostupnost veřejnou dopravou, danou blízkostí autobusového nádraží. Tato dostupnost nemusí být pro vybrané skupiny návštěvníků či zaměstnanců z nějakého úhlu pohledu dostatečná, proto volí osobní automobil. Pro tyto skupiny je nutné zajistit dostatečnou kvalitu služby. Pro zavedení systému P+R ve směru do centra města není Nový Jičín dostatečně velkým městem, proto nejsou tato záchytná parkoviště na okraji navržena.

Dnešní politika parkování v centru města je zaměřena na podporu maloobchodu a bydlení. Návrh doporučuje toto zachovat. Parkování pro návštěvníky je zajištěno v blízkosti centra města na 2 hodiny zdarma Na Valech. Toto parkoviště obslouží většinu krátkodobých návštěvníků. Další návštěvníci využívají parkoviště Gen. Hlaďo a Tyršova za 10 Kč za hodinu. Formálně je zpoplatněno také parkoviště na ulici Divadelní. Vzhledem k zastaralosti automatů zde není režim kontrolován.

V rámci koncepce je navrženo systém zachovat a zvýšit dohled nad dodržováním pravidel technickými prostředky. Návrh upravuje režim na vybraných parkovištích.

Zaměstnanci centra města mohou parkovat v nárazníkové zóně do 800 m od náměstí. Odstavení vozidel rezidentů je vhodné zajistit v dostatečné míře do 300 m od bydliště.

### **3.3. Politika odstavování vozidel v bytových souborech**

Politika odstavování vozidel v bytových souborech se zabývá bydlením v městské bytové zástavbě a možností mít dostupný osobní automobil. Tuto dostupnost lze v zásadě zajistit pouze sdílenou službou (spolusdílení vozidel) nebo vlastnictvím osobního vozidla rodinou bydlící v bytě. Dostupnost osobního automobilu při odstavení nesouvisí s jeho využíváním. Nedostatek nabídky odstavných stání je charakterizován vysokým podílem nelegálního stání v bytových souborech (24 %). Současně je zde malá skupina rodin vlastníci 2 a více vozidel. Celkový stupeň automobilizace v bytové zástavbě je jen 259 vozidel/1000 obyvatel. Průměr za ČR byl v roce 2018 543 vozidel/1000 obyvatel. Cílem dopravní politiky zajištění dostupnosti osobního vozu v bytových souborech je vyvážit potřeby jednotlivců a možnosti výstavby odstavných stání v sídlištích.

Obyvatelé v bytové zástavbě využívají chůzi, kolo nebo veřejnou dopravu více než obyvatelé v rodinné zástavbě. Bydlící v rodinných domech rostou na úkor obyvatelů bytů v bytových domech. Aktualizace tohoto trendu by měla být vyčíslena po SLDB 2021.

Obyvatelé v původní zástavbě bytových domů, kde pozemky veřejných ploch jsou městské, jsou také jedinou skupinou obyvatel, u které je možné zavádět regulace odstavování osobních vozidel. Bydlící v rodinných domech a nových bytových domech mají místo pro odstavení vozidla převážně zajištěno na vlastním pozemku. Pořízení tohoto místa stojí v rozmezí od cca 50 tis. na terénu po cca 250 tis. Kč v parkovacím objektu.

Počet míst pro odstavení vozidel v oblastech původní bytové zástavby je charakterizován jejich bezplatnou nabídkou a nedostatečnou kapacitou.

## **4. Návrhy na možnosti regulace a zpoplatnění v centru města**

### **4.1. Organizace dopravy**

Návrh organizace dopravy v okolí centra města předpokládá stávající stav s několika úpravami.

Pro podporu maloobchodu v centru města je v souladu s parkovací politikou nutné zajistit dostatečnou kapacitu bezplatného stání v souvislosti s konkurenčním prostředím centra města, které představují obchodní řetězce. Pro zajištění rychlého obratu krátkodobých návštěvníků je navrženo zachovat kapacitní parkoviště Na Valech v režimu 100% dodržování nastavených pravidel. Proto je zde navrženo ponechání závorového systému, který zajistí parkování krátkodobých návštěvníků. Zvažovaná alternativa důslednou kontrolou městské policie nebyla doporučena z důvodu velké zátěže městské policie a rizika nelegálního dlouhodobého stání, čímž by plocha ztratila svou funkci.

Mimo toto exponované parkoviště jsou navrženy parkoviště s režimem zpoplatněného parkování v ulicích Gen. Hlaďo, Divadelní a Tyršova. Na ulici Tyršova je navrženo rozšíření systému placeného stání o 20 míst před Hotelem Praha a na ulici Štefánikova u KB, kde je navrženo 19 míst ke zpoplatnění.

Současně je navrženo zrušení zpoplatnění parkoviště na ulici Revoluční. Toto ve vztahu k centru města plní více funkci záchytného parkoviště P+G a rezidentního stání. Mimo tuto funkci je navrženo ponechání 10 míst pro potřeby pošty s omezeným stáním do 30 minut na parkovací hodiny.

Doplnění nabídky parkování centra města je navrženo na ulici Hoblíkova v prostoru tzv. bývalého areálu České pošty. Zde je navrženo 126 míst s výjezdem do ulice Sokolovská. Toto nové parkoviště je navrženo na pozemcích města a společnosti IMMOTEL, a.s. Pro provoz parkoviště je vhodné zajistit dohodu mezi městem a společností IMMOTEL, zejména ve vztahu příjezdu ke všem stáním. Návrh počítá se zpoplatněním 101 míst na pozemcích města a vyhrazení 25 míst na pozemcích společnosti IMMOTEL. Současně je vjezd z ulice Hoblíkova a výjezd na ulici Sokolovskou navržen tak, aby mohlo být zpoplatněné parkoviště provozováno i v případě, že k dohodě nedojde. Na ploše je uvažováno umístění dvou parkovacích automatů. Cenová politika by měla obsahovat zpoplatnění částkou za 24 hodin parkování bez progresivní sazby.

Dopravní značení bude upraveno dle navržené organizace dopravy.

#### **4.2. Kontrola nastavené organizace**

Kontrolu lze zajistit Městskou policií běžnou pochůzkou. Tento systém je preferován ve stávajícím stavu. Ročně bylo vydáno cca 900 pokut. Na místech osazených parkovacím automatem je dosaženo 49 % legálního stání, 51 % je nelegální. V objemu to je cca 60 vozidel za den. V místě osazení závorového systému se předpokládá 100% legální stání.

Zvýšení podílu legálního parkování lze pouze restrikcemi nebo technickým zabezpečením.

Dnešní systémy lze rozdělit na automatizované, umožňující sepsání přestupku tzv. na provozovatele, a neautomatizované.

Zajištění kontroly Městskou policií neautomatizovaným systémem lze rozdělit do několika kroků:

- a) nalezení vozidla porušující nastavená pravidla
- b) vypsání blokové pokuty, nasazení botičky
- c) řešení blokové pokuty nebo přestupku správním řízením

Některé telematické systémy detekce umožňují identifikovat vozidla parkující mimo nastavená pravidla a tím snížit pracnost kroku a). Jedná se zejména o řešení instalace čidel do vozovky v podobě kabelů nebo samostatných senzorů. Obě varianty jsou umísťovány do konstrukčních vrstev vozovky nebo na vozovce. Samostatné senzory jsou napájeny z baterie s životností 5 - 10 let dle výrobce. Další možností je detekce kamerovým systémem.

Zajištění kontroly Městskou policií automatizovaným systémem lze rozdělit do několika kroků:

- a) automatické nalezení vozidla porušující nastavená pravidla
- b) řešení přestupku oznámením provozovateli nebo správním řízením



### **4.3. Návrh telematických systémů**

V rámci zajištění navrženého zpoplatnění parkování nutné zajistit odpovídající technologii pro výběr parkovného a kontrolu nastaveného systému. Toto nelze zajistit stávajícími technologiemi, které jsou zastaralé.

Navrhujeme pořízení nové technologie pro výběr parkovného a kontrolu specifikované následovně:

Tabulka 1 Návrh obnovy technologií pro výběr parkovného

Etapa	Ulice	Počet míst	Technologie	KS	Návrh	Orientační pořizovací cena
1	Vjezd do MPR	---	Automaty	3	Zrušení	45 000
1	Revoluční	35	Parkovací automat	1	Zrušení	10 000
1	Na Valech	105	Závorový systém s kasou	1	Obměna	1 000 000
1	Gen. Hlaďo	64	Parkovací automat	3	Obměna	450 000
1	Tyršova	35+20	Parkovací automat	3	Obměna, doplnění	450 000
1	Divadelní	52	Parkovací automat	2	Obměna	300 000
1	Štefánikova	19	Parkovací automat	1	Doplnění	150 000
Celkem etapa 1						2 405 000
2	Hoblíkova	101	Parkovací automat	2	Doplnění	300 000
Celkem etapa 2						300 000

Technologické zařízení Na Valech bude obsahovat závorový systém vjezdové a výjezdové závory, čtecí zařízení RZ pro automatické otevření závory na vjezdu i výjezdu, výdejní stojan lístků, čtečku lístků na výjezdu a pokladnu. Pokladna bude obsahovat platbu mincemi, bankovkami a bezkontaktní platební kartou. Systém bude obsahovat dálkový přístup obsluhy a dálkový přenos telemetrických provozních dat o stavu systému, denním počtu odbavených vozidel, délce stání jednotlivých vozidel a způsobu úhrady.

Parkovací automaty osazené na samostatných parkovištích budou umožňovat výdej lístků, platbu mincemi, bezkontaktní platbu kartou a propojení s platební metodou mobilní aplikace. Pro tyto potřeby budou osazeny klávesnicí pro zadání registrační značky vozidla, pro které je lístek vydán. Automaty budou obsahovat dálkový přístup obsluhy a dálkový přenos telemetrických provozních dat o stavu systému, denním počtu odbavených vozidel, délce stání jednotlivých vozidel a způsobu úhrady. Napájení automatů se preferuje solárními kolektory s baterií, případně z VO s baterií.

Mobilní aplikace bude zajišťovat možnost prodloužení doby parkování platební metodou. Systém bude obsahovat databázi pro potřeby zpracování dat.

Pro kontrolu budou pořízeny 4 mobilní zařízení pro čtení registračních karet pro potřeby městské policie.

Etapizace realizace je plánována následovně. V první etapě se plánuje nákup technologie závorového systému na Valech, 9 parkovacích automatů pro ulice Gen. Hlaďo, Divadelní, Tyršova a Štefánikova, propojených s mobilní aplikací a 4 mobilních zařízení pro kontrolu RZ.

Ve druhé etapě se předpokládá na základě opce na nákup 2 automatů pro parkoviště na ulici Hoblíkova.

Předpokládaný výběr parkovného a náklady.

Tabulka 2 Předpokládaný výběr parkovného

KS	Ulice	Počet míst	Technologie	Sazba 1.h/2.h/3.h	Tržba <sup>1</sup>	Náklady <sup>1</sup>
1	Na Valech	105	Závorový systém s kasou	0/0/30	220 000	- 250 000
3	Gen. Hlaďo	64	Parkovací automat	10/10/10	260 000	- 9 000
3	Tyršova	35+20	Parkovací automat	10/10/10	300 000	- 9 000
2	Divadelní	51	Parkovací automat	10/10/10	160 000	-6 000
1	Štefánikova	19	Parkovací automat	10/10/10	50 000	-3 000
Celkem etapa 1					980 000	-277 000
2	Hoblíkova	101	Parkovací automat	20/0/0	202 000	-6 000
Celkem etapa 2					202 000	-6 000
Celkem					1 182 000	- 283 000

#### 4.4. Návrh výstavby parkovacích kapacit v okolí centra

V krátkodobém horizontu je předpokládána výstavba 126 míst a vyznačení 9 míst.

V rámci návrhu je plánováno vyznačení cca 9 podélných míst na vozovce na ulici Divadelní. Tato místa budou zařazena do systému zpoplatnění. Stavební úprava se nepředpokládá. Předpokládaná realizační cena je odhadnuta na 15 tis.

V ulici Hoblíkova bude zbudováno parkoviště o celkové kapacitě 126 míst z čehož bude 101 zpoplatněno parkovacím systémem s denní sazbou pro dlouhodobé parkování. Předpokládaná realizační cena je odhadnuta na 9 mil. Kč.

Ve střednědobém horizontu bude pro potřeby všech skupin uživatelů vč. návštěvníků a zaměstnanců centra města realizován parkovací dům s kapacitou min. 300 míst na ulici Bezručova. Předpokládaná realizační cena je odhadnuta na 75 - 105 mil. Kč.

<sup>1</sup> předpoklad

## 5. Návrhy rozšíření kapacit a možnosti regulace a zpoplatnění v bytových oblastech

Naproti problematice parkování v centru města, která je řešena časovým omezením a zpoplatněním v docházkové vzdálenosti, odstavování vozidel v obytných oblastech se potýká s vyčerpáním kapacity stání. Tento problém je nejvyšší na sídlišti Dlouhá.

Předpokládá se růst stupně automobilizace v průměru o 1,5 % - 2,4 % ročně. V reálných číslech je to nárůst o 82 - 116 vozidel ročně v bytové zástavbě. Počet obyvatel stagnuje. V případě naplnění prognózy do r. 2039 přibude v bytové zástavbě 1675 - 2931 vozidel. Prognózovaný stupeň automobilizace v bytové zástavbě je velmi nízký, tj. 348 - 416 vozidel/1000 obyvatel. Územní plán počítá s celkovým výhledovým stupněm automobilizace ve městě 400 vozidel / 1000 obyvatel.

Současný stav v oblasti parkování je charakterizován nedostatkem parkovacích míst s velkým množstvím nelegálních stání na komunikacích v objemu 1151 vozidel denně. Průměrný stupeň automobilizace je v bytové zástavbě průměrný v porovnání se stupněm automobilizace v bytové zástavbě moravských měst. Dosahuje pouze 259 vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace v bytové zástavbě srovnatelných měst v Čechách dosahuje 300 vozidel/1000 obyvatel. Je nutno podotknout, že ve vybraných lokalitách stupeň automobilizace dosahuje již dnes 600 vozidel na 1000 obyvatel a více. To je dáno metodikou výpočtu, kdy dochází v těchto lokalitách k P+G<sup>2</sup>, tedy parkování mimo lokalitu samotného bydlení. Hodnota 300 vozidel na 1000 obyvatel je průměrná pro města v Čechách a pro Uherské Hradiště, zatímco na Moravě to je okolo 268 vozidel na 1000 obyvatel.

Vzhledem k trendům vývoje počtu vozidel rezidentů ve městě, kdy počet vozidel stoupá a počet obyvatel stagnuje, je třeba diskutovat o cílovém počtu parkovišť ve městě a o nutnosti a dopadech omezování vlastnictví osobního vozidla. Tempo růstu počtu vozidel v Novém Jičíně je průměrné až dynamické.

Řešení parkování v situaci velmi pozvolného růstu je navrženo výstavbou parkovacích ploch na terénu, které lze v sídlištní zástavbě zón 30 realizovat. Zejména sídliště Dlouhá má velké rezervy. Kolmé stání je z hlediska odstavování vozidel nejefektivnější. Lze také využít realizaci zatravnovacích rohožemi, které nezvyšují podíl zpevněných ploch. Kolmé stání je z estetického hlediska nutné proložit zelení, resp. stromořadím.

Při plánování kolmého stání je nutné brát v potaz průjezd MHD. V místech s vyloučením či omezením nákladní dopravy je možno uvažovat vozovku šíře  $2 \times 2,25 \text{ m} = 4,5 \text{ m}$ , která umožňuje pro osobní vozidla dvoupruhový provoz. Požadavek na šířku vozovky v případě pojezdu vozidly MHD je  $2 \times 3,0 \text{ m} = 6,0 \text{ m}$ . V případě pojezdu vozidly MHD jedním směrem můžeme odvodit minimální parametry vozovky na  $3,0 + 2,25 = 5,25 \text{ m}$ . V případě nízkých intenzit dopravy okolo 500 vozidel za 24 hodin dle ČSN 736110 lze uvažovat obousměrný provoz na jednom pruhu komunikace s výhybnami. V tomto případě je nutné uvažovat se šířkou mezi obrubami min. 3,0 m pro potřeby obsluhy vozidly IZS.

Velikost stání se uvažuje dle ČSN 736056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Pro podélné stání je uvažován základní rozměr 6,75 x 2,0m. Pro kolmá stání pak 2,5 x 5,0 m. Vyznačení podélných stání dle ČSN má za následek snížení počtu stání oproti stání bez vyznačení míst v pruhu. Proto se doporučuje bloky více podélných stání řešit parkovacím pásem bez vyznačení jednotlivých míst.

---

<sup>2</sup> park and go, parkování ve větší docházkové vzdálenosti.

Dobrým příkladem z jiného města je např. ulice Korunní v Ostravě nebo řešení parkování v Kopřivnici.



*Obrázek 1 Parkování na parkovacím pruhu bez vyznačení jednotlivých míst, Kopřivnice.*



*Obrázek 2 Příklad řešení parkování plastovými zatravnovacími rohožemi*





Obrázek 3 Příklad uličního profilu s oboustranným kolmým stáním a stromořadím ulice Korunní Ostrava

### **5.1. Lokalita Na Lani**

V lokalitě je uvažováno předláždění stávající plochy šíře 21 m s novou organizací dopravy 2x kolmé stání + průjezdní profil 5 m. Po krajích budou ponechány plochy pro pohyb pěších v šířce min. 2x2,0 m. Požadavky IZS pro hašení přílehlého vysokopodlažního objektu budou řešeny případným vynecháním míst. Úpravou se předpokládá navýšení počtu stání o cca 20 míst. Předláždění celé plochy je odhadováno na 500 tis. - 1 mil. Kč. Částečné předláždění bude prověřeno. Realizační cena je závislá na rozsahu nutného předláždění.

### **5.2. Lokalita Dlouhá**

V lokalitě Dlouhá jsou částečně řešeny také požadavky ulic Sportovní a Budovatelů, kde jsou možnosti navýšení počtu míst omezené. Na ulici Budovatelů je navrženo zvýšení počtu o 9 míst úpravou svahu. Realizační cena je odhadnuta na 1 mil. Kč.

Na ulici Dlouhá jsou navržena podélná a kolmá stání. Kolmá stání, kde je nutné řešit posunutí chodníku, jsou znázorněna ve výkrese. Celkový počet míst na ulici Dlouhá je navržen v objemu 183 míst. Z toho je 20 míst zvažováno po demolici bývalého výměníku s předpokládanou realizační cenou 2,4 mil. Kč. 26 míst je uvažováno v místech kolize s IS. 7 míst je uvažováno v místě kolize se stromy. 87 míst je uvažováno s úpravou chodníku. 9 míst je uvažováno zúžením chodníku o cca 20 cm. Realizační cena navržených stání na terénu odhadnuta na 22,7 mil Kč.

*Tabulka 3 Odhadovaná realizační cena návrhů výstavby parkovacích míst na terénu v lokalitě ulice Dlouhá*

Číslo	Název	Počet míst	Realizační cena
10	kolmá stání podél hlavní cesty	90	7 700 000 Kč
11	podélná stání podél hlavní cesty	9	765 000 Kč
12	zúžení chodníku o 20cm	9	120 000 Kč
14	U ZŠ Dlouhá	9	5 000 Kč
15	Cesta k ZŠ Dlouhá, kolmé stání	7	550 000 Kč
16	Vedle výměníku	8	625 000 Kč
17	Křižovatka Dlouhá, k bytovým domům, kolmá stání	8	800 000 Kč
18	Dlouhá, obytná komunikace směrem k D50,52	20	1 300 000 Kč
19	Dlouhá, podél komunikace nahoru vlevo	12	800 000 Kč

Mimo projekty alokované přímo do ulice Dlouhá je navržena akce rozšíření parkoviště Dlouhá 8-14, 2. etapa s 70 místy. Realizační cena je odhadnuta na 10 mil. Kč.

### **5.3. Lokalita Vančurova - Jubilejní**

Na ulici Dlouhá je navrženo 6 míst v kolizi s inženýrskými sítěmi. Realizační cena je odhadnut na 450 tis. Kč.

Dále 6 míst na ulici Jubilejní a 5 míst v ulici Vančurova s nutností přeložení chodníku. Realizační cena je odhadnuta na 2 x 600 tis. Kč.

U MŠ Máj jsou navržena 3 nová místa. Předpokládá se využití plastových rohoží. Realizační cena je odhadnuta na 120 tis. Kč.

U domů v ulici Vančurova 449/4 je navrženo malé parkoviště a 2 místa u garáží v zeleni. Orientační cena je odhadnuta na 735 tis. Kč.

U domů v ulici Vančurova 1805/1 je navrženo 11 míst a 3 místa u Vančurova 1648/6 s možnou kolizí se stromy. Celková realizační cena je odhadnuta na 735 tis. Kč.

Vyznačení vodorovným značením a legalizace 167 míst na vozovce je navrženo v objemu cca 170 tis. Kč. Svislé značení pro vyznačení stání na vozovce není dle metodiky nutné. Toto je vyžadováno pouze v případě stání mimo vozovku nebo v případě nutnosti stanovení regulace stání.

Pro potřeby P+G je uvažována případná demolice J klubu s možností výstavby 50 míst na terénu nebo parkovacího domu. Realizační cena odkupu, demolice a výstavby parkoviště je odhadnuta na 13,5 mil. Kč.

#### **5.4. Lokalita B. Martinů**

U ZŠ jsou navržena místa K+R pro vysazování dětí. Uvažována jsou podélná stání v zálivu. Celkem je navrženo 6 míst. Současně je vhodné osadit příchod do školy sloupky zamezující vjezd k hlavnímu vchodu. Před vchodem by měl být zajištěn shromažďovací prostor pro pěší.

Realizační cena je odhadnuta na 500 tis. + 75 tis. za sloupky.

#### **5.5. Lokalita Loučka**

Pro potřeby vysazování dětí před MŠ Máj (Loučka) je vhodné omezit vjezd vozidel před samotný vstup do školky fyzickou zábranou, současně je vhodné zajistit min. 3 místa K+R na ulici Na Drázkách, která jsou navržena jako podélná k vozovce na pozemku města. V rámci projektu je vhodné zvážit kolmá stání, která by umožnila otočení vozidel. Realizační cena je odhadnuta na 200 tis. Kč.

#### **5.6. Lokalita Novellara a Myslbekova**

Obě ulice jsou obsluhny komunikacemi v rodinné zástavbě. Problematika průjezdu je ovlivněna jednosměrnou komunikací Slovanská, která vytváří poptávku po kroužení vozidel s možností průjezdu ulicemi k ulici K Nemocnici. Současně je ulice Novellara ve špičce užívána k objezdu kolony křižovatky B. Martinů x K Nemocnici, Průjezd obsluhnu lokalitou rodinných domů pro tranzit je chybou. Současně jsou ulice částečně využívány návštěvníky nemocnice k parkování.

V ulicích je navržena legalizace stání na vozovce vyznačením podélných stání. Současně je obyvateli preferováno zjednosměrnění ve směru k Slovanské. Navrhujeme tedy v rámci zklidnění lokality zjednosměrnění ulic Novellara i Myslbekova ve směru ke Slovanské nebo zřízení obousměrné jednopruhové komunikace v úseku včetně části ulice Novellara, K Nemocnici a Bratří Jaroňků.

Realizace dopravního značení a vyznačení 31 míst na vozovce je odhadována na 30 tis. Kč.

#### **5.7. Lokalita Purkyňova**

V lokalitě je uvažováno zpřístupnění a vyznačení 40 míst na fotbalovém stadionu. Odhadovaná realizační cena za vyznačení míst je 40 tis. Kč. Pro zpřístupnění je nutná demolice oplocení, která není zahrnuta v ceně.

#### **5.8. Lokalita Smetanovy sady, Pod Lipami**

Lokalita je ovlivněna blízkostí nemocnice (přes park). Současně je nabídka stání pro odstavení vozidel značně poddimenzována. Návrh nedoporučuje realizaci parkovacích stání až před jednotlivými vchody. Na žádost SVJ domu č.p. 420/20, 430/22, 435/24, Nový Jičín, Smetanovy sady je navrženo také toto nevhodné rozšíření, kdy dochází ke kolizi pěších vč. dětí před domem a vozidel.

Před domy Pod Lipami 20 - 24 je navrženo 12 míst, 10 z nich v kolizi s VO. Realizační cena je odhadnuta na 1 mil. Kč.

Pro zajištění navýšení parkovacích kapacit je navržena úprava náměstí u býv. letního kina s kruhovou organizací dopravy. Změnou na klasické parkoviště je možné zvýšit kapacitu stání až o cca 12 vozidel. Návrh je v kolizi s vodovodem, NN a stromy. V rámci revitalizace je vhodné řešit výsadbu stromů přímo na nově plánovaném parkovišti návrhem zeleně místo



vybraných stání. Toto není ve výkrese zohledněno. Bude upraveno na základě studie či dalšího stupně PD.

Realizační cena je odhadnuta na 6,5 mil. Kč.

Pro ochranu rezidentů je zde navrženo rozšíření rezidentní zóny.

### **5.9. Lokalita Nerudova**

Ulice Nerudova je monofunkční rezidentní zónou s nízkou nabídkou parkovacích míst. Vozidla stojí jednostranně podél komunikace. Místní úpravou navrhujeme legalizaci stání vyznačením na vozovce vodorovným značením. Celkem je zde navrženo 31 míst. Realizační cena za dopravní značení je odhadnuta na 28 tis. Kč.

V lokalitě je navrženo výhledové zbudování etážového stání nad současným parkovištěm a navýšení kapacity o 20 vozidel s odhadovanou realizační cenou 10 mil. Kč.

### **5.10. Lokalita Revoluční**

V lokalitě je navržena legalizace 10 míst na vozovce s odhadovanou realizační cenou 9 tis. Kč. Dále je navržena realizace 15 míst kolmého stání s odhadovanou realizační cenou 1,1 mil. Kč. Navržené stání kolidují se sítí vodovodu a VO. Další stání jsou navržena rozšířením stávajícího parkoviště o 12 míst. Zde bude nutné prověřit nutnost kácení stromů. Lokalitu je možné využít pro parkování ze sídliště Dvořákova v docházkové vzdálenosti do 300 m. Realizační cena je odhadnuta na 1,2 mil. Kč.

### **5.11. Lokalita Dvořákova**

Sídliště s hustou zástavbou, kde není vhodné navyšovat kapacity parkování uvnitř. Vhodné je realizovat odstavné kapacity v systému P+G do 300 m v lokalitách U Jičinky, Nádražní, Revoluční, Bezručova.

V lokalitě U Jičinky je navrženo 17 kolmých stání. Orientační cena realizace je 1,5 mil. Kč.

Současně jsou uvažovány volné kapacity na Horním nádražní s návrhem vyznačení parkovacích stání s odhadem realizační ceny 50 tis. Kč a Bezručova s výhledovým nahrazením parkovacím objektem s kapacitou 300 stání a odhadem realizační ceny 90 mil. Kč.

### **5.12. Lokalita Luční**

Lokalita bytových domů s poddimenzovanými kapacitami. V docházkové vzdálenosti je ulice Hřbitovní, kde lze podélně odstavit vozidlo. Současně je navržena realizace 15 nových stání při vjezdu do lokality tak, aby byla tato zatížena dynamickou dopravou co nejméně.

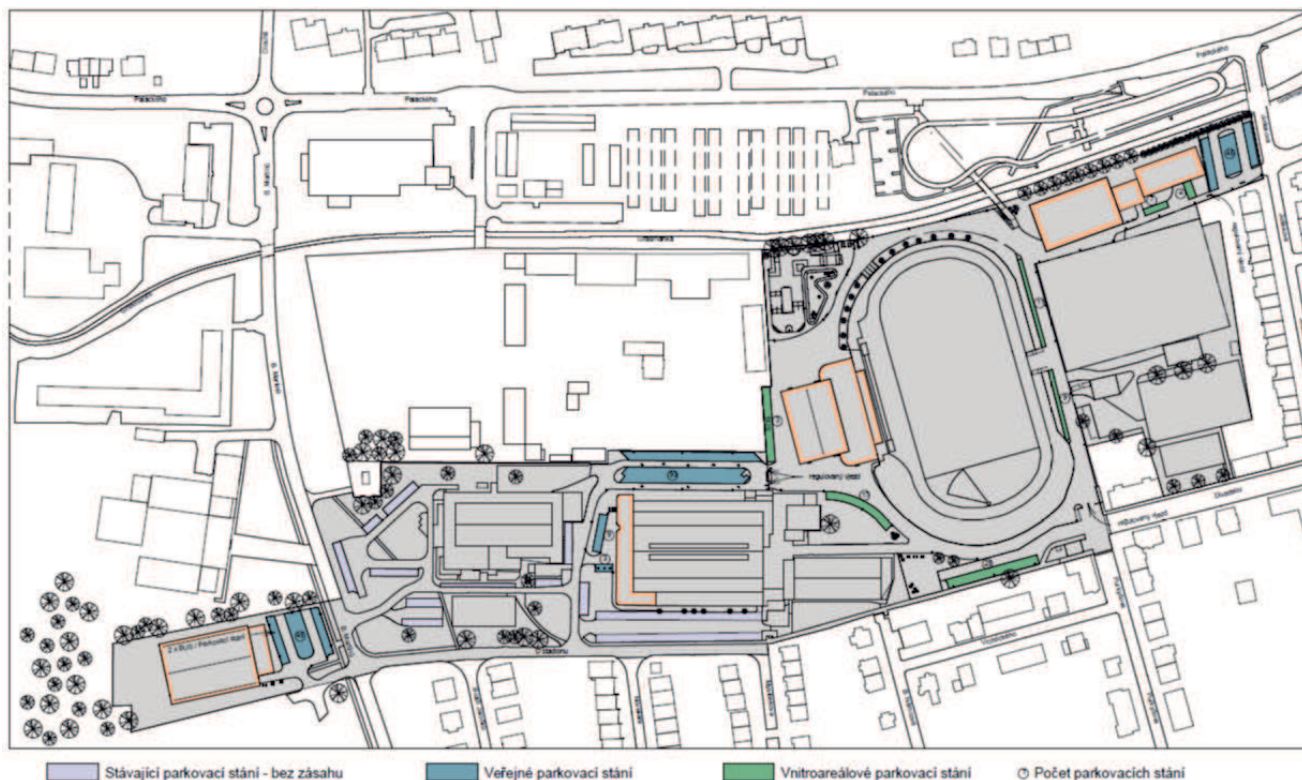
Realizační cena je odhadnuta na 1,7 mil. Kč.

### **5.13. Lokalita Trlicova a Kpt. Jaroše**

Lokalita bytových a rodinných domů v obslužné části dopravního skeletu s cílovou dopravou. V ulici je navržen obousměrný jednopruhový provoz vyznačením stání vodorovným značením po obou stranách s výhybnami v místech sjezdů a křižovatkách. Navrženo je celkem 91 míst. V křižovatkách jsou respektovány vlečné křivky nákladního vozidla pro možnost svozu komunálního odpadu. Realizační cena je odhadnuta na 70 tis. Kč.

## 5.1. Lokalita Sportovního areálu

Úprava sportovního areálu dle zastavovací studie předpokládá také úpravu parkovacích stání v objemu 211 míst. Tato realizace je uvažována za horizontem roku 2024 s realizační cenou odhadnutou na 16 mil. Kč.



Obrázek 4 Úprava sportovního areálu dle zastavovací studie

## 6. Prognóza počtu vozidel, dlouhodobý výhled

Prognóza dopravy ukazuje možný vývoj změny stupně automobilizace v bytové zástavbě a vyvolané potřeby poptávky po odstavení. V lokalitách bytové zástavby bude bez realizace přeložek inženýrských sítí a výstavby parkovacích objektů nerealizovatelné krytí takto vysoké poptávky.

Jednou z možností je regulace odstavení vozidel rezidentní zónou s progresivním zpoplatněním druhého a dalších vozidel v domácnosti.

Tabulka 4 Prognóza růstu počtu vozidel v bytové zástavbě města

Rok	Nízký		Střední		Vysoký
2019			4826		
2024	4826	5130	5434	5705	5977
2029	4826	5472	6118	6424	6729
2034	4826	5857	6888	7232	7577
2039	4826	6291	7755	8143	8531

Tabulka 5 Prognóza růstu stupně automobilizace v bytové zástavbě města

Rok	Nízký		Střední		Vysoký
2019			259		
2024	259	275	292	306	321
2029	259	294	328	345	361
2034	259	314	370	388	406
2039	259	337	416	437	458

V tabulkách výše je zobrazen stávající a výhledový stupeň automobilizace a počet vozidel v bytové zástavbě. V případě, že bude vývoj odpovídat trendu, bude se počet vozidel zvyšovat dle hodnot v oranžových polích. Červená pole s hodnotami ukazují zrychlení vývoje. Zelená pole ukazují zpomalení. V tabulce je celkový počet poptávky po odstavení dle roku a vývoje.

Návrh konkrétního parkování by měl být proveden tak, aby bylo možné před jednotlivými domy zastavit, vyložit náklad či cestující a následně zaparkovat ve vzdálenosti do 300 m od bydliště. Toto může být zajištěno svíslým či vodorovným dopravním značením.

Priority při řešení parkování v obytných souborech jsou následující:

1. Zajištění kvalitní pěší dopravy.
2. Zajištění kvalitní cyklistické dopravy.
3. Zajištění kvalitní městské hromadné a příměstské dopravy.
4. Legalizace stávajícího nelegálního stání, kde to je možné.
5. Zjištění senzitivity obyvatel k redukci zeleně a optimalizaci návrhů s cílem snížit dopad do zeleně.
6. Zajištění informací a možností zastupitelnosti s dostatečnou rezervou.
7. Zajištění kapacit parkování rezidentů vč. nové výstavby a kapacit pro carsharing.
8. Zajištění kapacit parkování krátkodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
9. Zajištění kapacit parkování dlouhodobých návštěvníků vč. nové výstavby.
10. Zajištění kapacit parkování zaměstnanců vč. nové výstavby.
11. Realizace zpoplatnění a regulace stání pro jednotlivé skupiny uživatelů.
12. Návrh formy a nákladnosti dohledu.

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

### Řešení parkování z hlediska zpoplatnění stání na komunikacích.

- A. **Bez zavedení rezidentních zón.** tj. zpoplatněná zóna s parkováním povoleným parkovací kartou vydanou městem. Tlak na změnu dopravního chování je dán kapacitou.
- B. **Postupné snižování volné kapacity** ve prospěch zpoplatněných vyhrazených stání a R – lokalit. Tlak na změnu dopravního chování cenou a kapacitou.
- C. **Plošné zavedení rezidentních zón** a tvorba nabídky pro rezidenty, návštěvníky a zaměstnance. Tlak na změnu dopravního chování je dán cenou. (Celkem lze postihnout až 18 tis. obyvatel).

### Řešení parkování z hlediska kapacit

1. Snížení počtu stání na komunikacích o 1150 nelegálních stání fyzickým zamezením stání na nich či vymáháním práva. Snížení počtu míst na 190 na 1000 obyvatel v bytové zástavbě.

2. Ponechání stávajícího stavu cca 259 míst na 1000 obyvatel a tolerování nelegálního stání v podobě 24% parkování na komunikacích.
3. Ponechání stávajícího stavu cca 259 míst na 1000 obyvatel, zamezení nelegálního parkování stavebními úpravami a zvýšení počtu odstavných stání v docházkové vzdálenosti do 300 m pro pokrytí zrušených stání.
4. Zajištění výstavby nových parkovacích kapacit vlastněných městem. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 416 vozidel na 1000 obyvatel. Město je garantem výstavby a parkovací politiky.
5. Zajištění podmínek pro výstavbu parkovacích míst občany bydlícími v lokalitách. Podpora města je pouze formou nastavení formálních pravidel a prostorového vymezení možných ploch. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 416 vozidel na 1000 obyvatel. Nové kapacity realizuje soukromý sektor.
6. Výstavba nových parkovacích ploch a objektů městem a následný prodej či pronájem občanům. Město supluje roli developera v investičně nezajímavém prostředí. Zvýšení počtu parkovacích míst ke 416 vozidel na 1000 obyvatel.

Po projednání je doporučeno pokračovat postupným zaváděním rezidentních zón a snižovat volnou kapacitu parkování ve městě. Nejlépe je rozšíření R-zón vnímáno obyvateli s cílem ochrana bydlicích před zaměstnanci (centra/nemocnice). Tento problém v současné době nenastal. Hovořit o něm můžeme zejména v lokalitě Myslbekova / Novellara, kde je možné zavedení R zón realizovat ve vztahu k řešení parkování v okolí nemocnice. Dále je navrženo rozšíření rezidentních zón v lokalitě Pod Lipami a Smetanovy sady. Současně je navržena dostavba parkovacích kapacit v režii města s možným následným odprodejem části etážových objektů zřízením SVJ s podílem města. Tím bude zajištěna rychlá návratnost části investice a možnost výstavby dalších etážových objektů.

### **Návrh legalizace stání a návrh nových odstavných kapacity v bytové zástavbě**

V lokalitách bytové zástavby je denně odstaveno nelegálně 1151 vozidel. Návrh na toto reaguje návrhem legalizace míst vyznačením ve vozovce vodorovným značením. Tato místní úprava je navržena s vědomím zúžení šířky průjezdního profilu v odůvodněných případech až na 4,5 m v případě nutnosti obousměrné komunikace se dvěma pruhy. V případě zajištění obousměrného provozu na jednom jízdním pruhu, tzv. jednopruhá obousměrná komunikace, je navržena šířka průjezdního profilu min. 3,0 při nízkých intenzitách dopravy. Další možností je navržení jednosměrné komunikace se šířkou jízdního pruhu min. 3,0 m. Návrh jednosměrné komunikace je proveden v ulicích Novellara a Myslbekova ve směru ke Slovanské.

Celkově je uvažováno vyznačením nebo výstavbou realizovat 898 odstavných míst. Tato jsou situována do lokalit s nejvyšším nedostatkem. Z toho je možné realizovat 217 míst bez významných problémů. 34 míst je navrženo za předpokladu kácení stromů s náhradní výsadbou. 139 míst je navrženo v místech s nutností přeložek inženýrských sítí. Tyto jsou povětšinou identifikovány jako VO nebo NN. 340 míst je navrženo k legalizaci vodorovným značením a stanovením místní úpravy. 9 míst je navrženo ke zrušení využívání pro ZŠ Jubilejní ve prospěch rezidentů. 98 míst je navrženo k vybudování za předpokladu přeložky chodníku. 70 míst je navrženo jako parkoviště v případě demolice výměníku na Dlouhé a J-klubu na Palackého.

## **7. Úprava režimu rezidentních zón**

Parkování v rezidentní/abonentní zóně se prokazuje parkovací kartou vydanou městem do příslušné zóny. Stávající zóny jsou 4. Tyto budou doplněny o zónu Novellara, Myslbekova a zónu Pod Lipami, Smetanovy Sady pro ochranu rezidentů před parkováním návštěvníků nemocnice.

Navrhuje se.

Parkovací karta se vydá vlastníkovi nebo provozovateli vozidla ve vztahu k bytové jednotce v dané lokalitě. Cena parkovací karty vydané k předmětné **bytové jednotce** bude zohledněna v ceníku. Parkovací karta má platnost jeden rok.

Pro vydání parkovací karty musí být zřejmý vztah k bytové jednotce (vlastník, nájemní smlouva). Majiteli vozidla, provozovateli vozidla nebo osobě užívající služební vozidlo k soukromým účelům, která je vlastníkem nemovitosti či nájemcem nemovitosti v zóně, může být vydána rezidentní parkovací karta. Pro identifikaci bytové jednotky se užije adresa a číslo bytové jednotky v nemovitosti na předmětné adrese dle výpisu z katastru nemovitostí nebo nájemní smlouvy.

K bytové jednotce je možné vydat parkovací karty na maximálně 2 vozidla.

Pro vydání parkovací karty musí být zřejmý vztah k sídlu nebo provozovně v zóně. Majiteli vozidla, provozovateli vozidla nebo osobě užívající služební vozidlo k firemním účelům, která má provozovnu nebo sídlo v zóně, může být vydána abonentní parkovací karta.

První parkovací karta pro rezidenty je zdarma. Poplatek za druhé a každé další vozidlo vztahující se k předmětné bytové jednotce činí 1.600 Kč/rok.

Abonentní parkovací karta stojí 2.000 Kč/rok, druhá a více 8.000 Kč/rok (na stejné IČO)

Při změně SPZ se platí poplatek 50 Kč.

## 8. Posouzení potřebnosti parkovacích domů

Parkovací domy je vhodné budovat v blízkosti centra města pro zvýšení kapacity parkovacích stání.

Pro rozvoj byly vybrány 4 lokality:

Tabulka 6 Zvažované lokality pro výstavbu parkovacích objektů v blízkosti centra

Ulice	Počet míst na podlaží	Počet podlaží	Míst celkem	Orientační cena (odhad)
Bezručova	100 míst	3	300 míst	90 mil.
Hoblíkova	76 míst	2	152 míst	38 mil.
Štefánikova	52 míst	3	154 míst	60 mil.
Palackého	50 míst	4	200 míst	75 mil.

Z hlediska využití nejlépe vychází parkovací dům na ulici Bezručova, kde je poptávka po parkování také v nočních hodinách. Dům by sloužil pro denní i noční parkování.

Parkovací dům v ulici Hoblíkova je vhodné realizovat jako parkoviště na terénu.

Parkovací dům na ulici Štefánikova není vzhledem ke stísněným poměrům doporučen. V případě realizace je nutné studijní prověření zejména ve vztahu křížení chodníku a výškových poměrů.



Parkovací dům na ulici Palackého počítá s demolicí domu 2000/48. Demolice je uvažována v objemu 25 mil. Kč. V návrhu je v místě tohoto domu uvažováno parkoviště s kapacitou 50 míst pro potřeby sídliště Vančurova, které je v docházkové vzdálenosti 100 - 300 m.

Vzhledem k umístění je doporučena prioritně realizace parkovacího domu na ulici Bezručova.

Mimo centrum jsou uvažována etážová stání na ulici Na Lani se 40 místy na etáž, na ulici Nerudova s 20 místy na etáž. Etážové stání Na Lani je uvažováno s kapacitou 80 míst s realizační cenou cca 20 mil Kč.

Další etážové stání je možné vybudovat nad stávajícím parkovištěm Nerudova s kapacitou na 2. etáži 20 míst s realizační cenou cca 10 mil. Kč.

## 9. Rozvoj elektromobility

Podpora elektromobility je navržena organizačně. Je navrženo, že elektromobily označené značkou "EL" mají parkování v zónách zpoplatněného stání zdarma.

Další podpora je ve výstavbě nabíjecích stanic.

### Nabíjení v rezidentních oblastech

Nabíjení v rezidentních oblastech je nejpřirozenější a nejefektivnější nabíjení elektromobilů. V současné době není možné nabíjet elektromobily ze stejné sítě jako VO. K tomuto je nutná změna energetického zákona. Další možností je v rámci rekonstrukce VO vést samostatný okruh pro nabíjení z lamp VO nebo samostatných zásuvek ve stojanech. Realizace bude postupovat dle plánu rekonstrukce VO s cílem zajistit ve střednědobém horizontu možnost nabíjení ve všech sídlištích města.

### Nabíjení v centru města

Nabíjení v centru města je prioritně předpokládáno v podobě nabíjecích stanic s výkonem 22kW a více v místech Revoluční, Komenského (u bazény), na parkovišti Sokolovská a Štefánikova. Podpora je vhodná povolením dlouhodobého pronájmu pozemků pod nabíjecí stanicí. Podpora by měla zahrnovat možnost či přímou podporu vstupu různých subjektů nabízejících nabíjení, aby bylo vyloučeno monopolní postavení jednoho subjektu v oblasti nabíjení v Novém Jičíně.

### Nastavení podmínek pro soukromý sektor

Nastavení podmínek pro soukromý sektor spočívá ve vymezení lokalit výstavby veřejných<sup>3</sup> nebo poloveřejných<sup>4</sup> nabíjecích stanic soukromým sektorem. Podpora spočívá v nastavení rychlého a transparentního schvalovacího procesu investičních akcí soukromého sektoru městem.

## 10. Parkování kol a podpora cyklistiky

Parkování kol je řešeno výstavbou stojanů na kola u exponovaných míst, autobusové nádraží, vlakové nádraží, centrum města, základní školy, střední školy a nemocnice.

Ve školách je vhodné zajistit krytou kolárnu. Současně v terminálů hromadné dopravy je vhodné zřídit cykloboxy. V centru města je vhodné instalovat stojany na kola v souladu s cyklogeneralem.

---

<sup>3</sup> s platebním terminálem.

<sup>4</sup> s nutností registrace před využitím služby.

V Novém Jičíně začíná rekreační cyklostezka, která je vyhledávaným cílem v širokém okolí, proto je navrženo parkoviště na ulici Nádražní k využití pro parkování vozidel. Toto parkoviště je na okraji zájmu využití pro odstavení vozidel sídliště Dvořákova. Na parkovišti navrhujeme provést orientační značení.

## **11. Podpora veřejné dopravy**

Veřejná doprava je alternativou k dopravě individuální. Automobilová doprava je největším producentem CO<sub>2</sub> v rámci dopravního řetězce. Použití veřejné dopravy generuje v průměru 3x méně emisí CO<sub>2</sub> oproti použití osobního vozidla. Naopak veřejná doprava bývá v průměru 2x pomalejší než užití osobního vozu. Parkovací politika Nového Jičína směřuje k zajištění komfortu vlastnictví osobního vozu v lokalitách bydlení, jelikož cílem je udržení obyvatel v těchto lokalitách, kde mohou využít multimodální nabídku MHD, cyklistické dopravy a chůze. Přesun obyvatel za město je z pohledu udržitelné dopravy nejhorším scénářem.

Parkovací politika současně návrhem zpoplatnění a časovou regulací v okolí centra města podporuje využití veřejné dopravy pro cesty do práce.

Říkáme, bydlí v bytovém domě ve městě, měj osobní vozidlo pro případ nutnosti, ale využívej veřejnou dopravu chůzi a cyklistickou dopravu. Parkování není řešeno na úkor podpory těchto udržitelných forem dopravy.

Cílem je posílení významu Městské hromadné dopravy a příměstské autobusové dopravy tak, aby nabídla alternativu k individuální automobilové dopravě obyvatelům, pro které je pěší nebo cyklistická doprava z různých důvodů nevhodná. K jejímu posílení by mělo dojít zejména pro obsluhu sídlišť vzdálenějších od centra (Loučka, Dlouhá), vzdálenějších místních částí (Straník, Kojetín, Žilina) a vybudováním nových zastávek tak, aby byla zvýšena její dostupnost (Bludovice, Straník, Loučka). Vedlejším cílem je také zlepšení napojení na železniční dopravu spojením se železničními stanicemi na hlavní trati ve směru Bohumín – Olomouc – Praha (Suchdol nad Odrou, Hranice na Moravě).

## **12. Etapizace realizace návrhů**

Etapizace navržených aktivit je provedena pro krátkodobý výhled a pro dlouhodobý výhled. Krátkodobý výhled se jmenuje Akční plán. Je proveden do roku 2024

Dlouhodobý výhled obsahuje aktivity s nižší prioritou či projekčně komplikované.

Navržené aktivity jsou dle čísel akčního plánu a písmen dlouhodobého horizontu zobrazeny také ve výkresové části.

Celkem akční plán obsahuje investice za bezmála 75 mil. Kč. Návrhy pro dlouhodobý horizont obsahují investice za 131 mil Kč bez DPH. Realizační ceny jsou orientační a platné pro rok 2020. Realizační cena bude upřesněna v dalším stupni projektové přípravy. Termín realizace je proveden pro potřeby plánu. Reálný termín realizace může být upraven dle projektové přípravy a změny finančních možností města.

### **12.1. Akční plán**

Akční plán je seznam aktivit, které je v plánu realizovat do roku 2024, který představuje krátkodobý výhled. Jedná se o aktivity, které mají prioritu v realizaci. Akční plán byl projednán s vedením města.

Tabulka 7 Akční plán do roku 2024

Č.	Opatření	Lokalita	Cena v tis. Kč	Nových míst	Náklady / 1 místo	PD	Realizace**
1	K+R	Bohuslava Martinů	500	6	83 333 Kč		2021
	sloupky u příchodu ke škole	Bohuslava Martinů	75	0	- Kč		2021
2	Výměna a doplnění 9 parkovacích automatů	Centrum	1 500	0	- Kč		2020
3	Výměna závorového systému s kasou	Centrum	1 000	0	- Kč		2020
4	2 parkovací automaty Hoblíkova (býv. Areál České pošty)	Centrum	300	0	- Kč		2022
5	9 podélných míst na vozovce v centru (Divadelní)	Centrum	15	9	1 667 Kč		2020
6	Parkoviště Hoblíkova (býv. areál České pošty)	Centrum	9 000	101	89 109 Kč	2021	2022
7	Budovatelů	Dlouhá	1 000	9	111 111 Kč		2022
8	Demolice výměníku + výstavba parkoviště	Dlouhá	2 400	20	120 000 Kč	2022	2023
9	kolmá stání podél hlavní cesty	Dlouhá	7 700	90	85 556 Kč	2021	2022
10	podélná stání podél hlavní cesty	Dlouhá	765	9	85 000 Kč	2021	2022
11	zúžení chodníku o 20cm	Dlouhá	120	9	13 333 Kč	2020	2021
12	rozšíření parkoviště Dlouhá 8-14, 2. etapa	Dlouhá	10 000	70	142 857 Kč		2020
13	U ZŠ Dlouhá	Dlouhá	5	9	556 Kč		2020
14	Cesta k ZŠ Dlouhá, kolmé stání	Dlouhá	550	7	78 571 Kč	2023	2024
15	Vedle výměníku	Dlouhá	625	8	78 125 Kč	2021	2022
16	Křižovatka Dlouhá, k bytovým domům, kolmá stání	Dlouhá	800	8	100 000 Kč	2023	2024
17	Dlouhá, obytná komunikace směrem k	Dlouhá	1 300	20	65 000 Kč	2022	2023



	D50,52						
18	Dlouhá, podél komunikace nahoru vlevo	Dlouhá	<b>800</b>	12	66 667 Kč	2022	2023
19	Horní nádraží	Dvořákova	<b>50</b>	30	1 667 Kč		2021
20	Etážové stání Loučka	Loučka	<b>20 000</b>	40	500 000 Kč	2023	2024
21	Předláždění Na Lani	Loučka	<b>1 000</b>	20	50 000 Kč		2021
22	K+R u MŠ na Drážkách + zamezení vjezdu před školku	Loučka	<b>200</b>	3	66 667 Kč	2022	2023
23	Stání při vjezdu do lokality	Luční	<b>1 700</b>	15	113 333 Kč	2021	2023
24	Myslbekova - Novellara; zjednosměrnění	Myslbekova-Novellara	<b>30</b>	31	968 Kč		2020
25	Nerudova	Nerudova	<b>28</b>	31	903 Kč		2021
26	Podélné stání	Revoluční	<b>9</b>	10	900 Kč		2022
27	Kolmé stání	Revoluční	<b>1 100</b>	15	73 333 Kč	2022	2024
28	Rozšíření parkoviště	Revoluční	<b>1 200</b>	12	100 000 Kč	2023	2024
29	Změna režimu park. Revoluční	Revoluční	<b>10</b>	0	- Kč		2020
30	Smetanovy sady 20-24	Smetanovy sady	<b>1 000</b>	12	83 333 Kč	2021	2022
31	Přestavba parkoviště u býv. Letního kina	Smetanovy sady	<b>6 500</b>	50	130 000 Kč	2023	2024
32	obousměrný jednopruhový provoz	Trlicova	<b>70</b>	91	769 Kč		2021
33	Dlouhá, směrem k Anenské	Vančurova - Jubilejní	<b>450</b>	6	75 000 Kč	2023	2024
34	Jubilejní, kolmá stání	Vančurova - Jubilejní	<b>600</b>	6	100 000 Kč	2023	2024
35	Vančurova, podélná stání	Vančurova - Jubilejní	<b>600</b>	5	120 000 Kč	2022	2023
36	MŠ Máj	Vančurova - Jubilejní	<b>120</b>	3	40 000 Kč	2022	2023
37	Vančurova - nové parkoviště na zelené ploše + u garáží	Vančurova - Jubilejní	<b>735</b>	14	52 500 Kč	2022	2023
38	Vančurova, kolmé a podélné v zeleni	Vančurova - Jubilejní	<b>735</b>	14	52 500 Kč	2023	2024

39	Vyznačení vodorovným značením a legalizace	Vančurova - Jubilejní	<b>170</b>	167	1 018 Kč		2021
<b>Celkem</b>			<b>74 762</b>	<b>962</b>	<b>77 715 Kč</b>		

## 12.2. Návrhy pro dlouhodobý výhled

Návrh pro dlouhodobý horizont představuje aktivity, které nejsou dnes prioritně vnímány, nicméně jejich potřeba v budoucnu bude s nejvyšší pravděpodobností naplněna. Do dlouhodobého výhledu mohou být také přesunuty aktivity z akčního plánu v případě nedostatku financí na jejich realizaci.

Písmeno	Opatření	Lokalita	Cena v tis. Kč	Nových míst	Kč / 1 místo	Realizace	Poznámka
A	Parkovací dům Bezručova	Centrum	90 000	(0) 300	300 000 Kč	po r. 2024	Náhrada za parkoviště
B	U Jičínky - kolmé stání	Dvořákova	1 500	17	88 235 Kč	po r. 2024	Dnes nízká poptávka
C	Etážové stání Nerudova	Nerudova	10 000	20	500 000 Kč	po r. 2024	20 míst na etáž
D	Sportovní areál	U Stadionu	16 285	211	77 180 Kč	po r. 2024	Dle studie
E	Rezidentní zóna Myslbekova- Novellara	Myslbekova- Novellara				po r. 2024	
F	Rezidentní zóna Smetanovy sady	Smetanovy sady				po r. 2024	
G	Demolice J-klubu a stavba parkoviště	Vančurova - Jubilejní	13 500	50	270 000 Kč	po r. 2024	Nutný odkup
<b>Celkem</b>			<b>131 258</b>				