



Koncepce parkovacího systému na území širšího centra města Jihlavy

Objednavatel: **Statutární město Jihlava**
Masarykovo náměstí 97/1, 586 28 Jihlava
IČ: 00286010

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

Ostrava, únor 2012

OBSAH DOKUMENTACE:

1) ZADÁNÍ DOKUMENTACE

2) ÚVOD, VÝCHOZÍ PODKLADY A ZDROJE

3) ANALYTICKÁ ČÁST

3.1 ROZBORY DEMOGRAFIE

3.2 ROZBORY AUTOMOBILIZACE

3.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

3.4 ORGANIZACE PROVOZU, DOSTUPNOST ÚZEMÍ

3.5 DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

3.6 PRVKY DOPRAVNÍ TELEMATIKY

4) NÁVRHOVÁ ČÁST

4.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ

4.2 ODHAD VÝHLEDOVÉ POPTÁVKY

4.3 ORGANIZACE ÚZEMÍ, NÁVRH VÝHLEDOVÉ NABÍDKY

4.4 ETAPA NEJBLIŽŠÍCH 10 LET, PO ROCE 2020

4.5 KONCEPCE VYUŽITÍ ITS V PARKOVACÍM SYSTÉMU

4.6 ORGANIZAČNÍ ZABEZPEČENÍ SYSTÉMU

4.7 ORIENTAČNÍ EKONOMICKÁ BILANCE

4.8 PŘEDNOSTNÍ KROKY A NEJISTOTY KONCEPCE

1) ZADÁNÍ DOKUMENTACE

Vypracování dokumentace bylo sjednáno s objednatelem, Statutárním městem Jihlava, smlouvou o dílo evidovanou pod číslem 2377/ÚÚP/11 ze dne 12.9.2011.

Předmětem díla je zpracování koncepce parkovacího systému na území širšího centra města Jihlavy včetně souvisejících analýz parkování ve Statutárním městě Jihlava.

Rozsah řešeného území byl schválen v podobě zobrazené na obr. 1. Tento rozsah je pro potřeby tohoto projektu nazýván územím širšího centra města Jihlavy (USC).

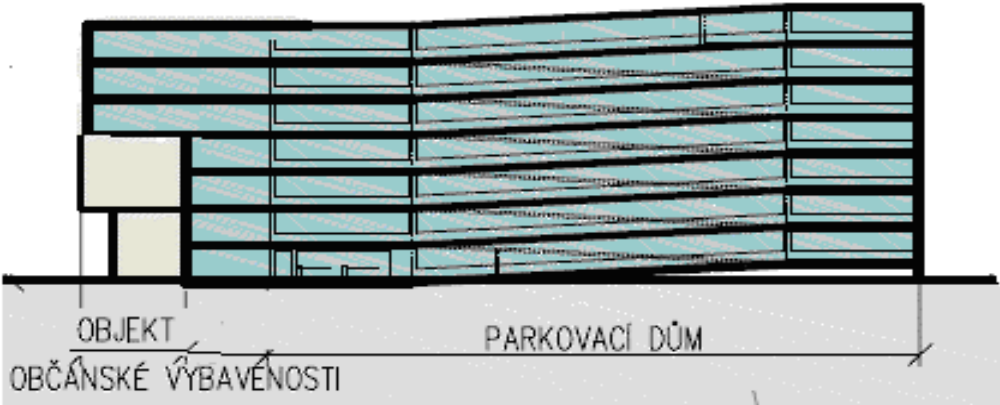


Obrázek: Vyznačená lokalita pro zpracování koncepce parkovacího systému

V této lokalitě se předpokládá výstavba parkovacího domu, pro který byla zvolena lokalita za obchodním domem Billa na ulici Legionářů. Na základě zpracované analýzy se předpokládá vybudování nájezdového parkovacího domu s minimálně 350 místy pro automobily, ve variantě bez komerce kapacita PD 400 parkovacími místy ve výše zmíněné lokalitě.

Následující tabulka uvádí modelované parametry parkovacího domu.

Tabulka: Modelované parametry parkovacího domu

Parametr	
Zadavatel / vlastník PD	Jihlava
Kapacita PD	min. 350 míst pro automobily, ve variantě bez komerce kapacita PD 400 10 motocyklů
Typ PD	nadzemní nájezdový s opláštěním plnou čelní uliční frontou v oblasti komerce
Občanská vybavenost (komerce) - cca 500 m ²	Přízemí + 1. patro
Počet půlpodlaží v PD	7
Počet vjezdů / výjezdů	2 / 2
Investiční náklady včetně komerce	cca 85 mil. Kč
	

Doprava v klidu na území širšího centra města Jihlavy má být podle zadání postavena na třech základních prvcích. Ty jsou tvořeny zónou placeného parkování, velkými parkovišti využitelnými jako záchytné parkoviště na významných vjezdech do centra (systém zaparkuj a jdi) a parkovacím domem. Systém by měl působit jako celek, k tomu je třeba zajistit fungování zóny placeného stání a její provázanost se záchytnými parkovišti zejména pomocí vhodné cenové politiky a dobře fungujícího informačního a navigačního systému.

Pro předmětné území byly definovány tři hlavní cíle řešení:

- podstatně omezit počet vozidel vjíždějících a parkujících v městské památkové rezervaci.
- postupně zajistit bezpečné parkování co největšího počtu rezidentů, abonentů a návštěvníků ubytovaných v centru města mimo pěší zónu v přijatelné docházkové vzdálenosti.
- zavést efektivní systém parkování návštěvníků města zejména v období hlavní turistické sezóny.

Zadání obsahovalo následující výchozí podmínky pro řešení:

- Statutární město Jihlava si zachová kontrolu nad parkováním na území města na parkovištích v jeho vlastnictví, pokud na základě výsledků zpracovaného projektu a souvisejících analýz nerozhodne zastupitelstvo města o jiném řešení,
- bude dodrženo zvolené technické řešení parkovacího domu (viz bod 1 výše), pokud nerozhodne zastupitelstvo města o jiném řešení,
- bude zachováno současné zónování (zóny A, B, C) v MPR Jihlava
- varianty řešení organizace parkování a technické vybavenosti budou vždy v příslušné fázi přípravy předloženy ke schválení orgánům Statutárního města Jihlavy.

2) ÚVOD, VÝCHOZÍ PODKLADY A ZDROJE

ÚVOD DO PROBLEMATIKY

Doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy ve městech s významnou prostorovou náročností, má nezastupitelnou roli při komplexním řešení zajištění mobility. Jako služba nabídkového charakteru, kterou je nezbytné významně organizovat se postupně stává zásadním problémem měst.

Dokládáme převzaté motto ze zahraničních podkladů

„Každá komunální dopravní politika je tak kvalitní jak je kvalitní řešení dopravy v klidu“.

V obecné rovině, z pohledu plánování a koncepcí možné problematiku dopravy v klidu rozdělit do dvou základních oblastí:

- strategie managementu (organizační a ekonomická úroveň)
- technické koncepce (technická a provozní úroveň),

přičemž bezpochyby významnější je úroveň managementu, které se ze strany komunální politiky nedostává potřebné pozornosti.

Složitost a náročnost řešení dopravy v klidu je dána rozsahem a záběrem, komplikovanost pak např. sladěním regulačních prvků s principy tržního prostředí a to vše v podmínkách, kdy jsou při hledání vhodné strategie a koncepce uplatňovány místy významně protichůdné cíle a požadavky.

Mezi rozhodující cíle resp. požadavky může patřit:

- a) zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- b) udržení kvality života a kvality území
- c) snížení negativních vlivů na životní prostředí.

Právě řešit zmíněné požadavky, ke kterým se připojuje také ekonomická rovina, je jednoznačně úkolem pro týmy odborníků jako jsou urbanisté a architekti, odborníci na životní prostředí, sociologové, ekonomové, dopravní odborníci a další. Právě nízký zájem o společná komplexní řešení lze v současnosti považovat za jeden z nejvýznamnějších handicapů plánování dopravy v klidu.

VÝCHOZÍ PODKLADY A ZDROJE

- ČSÚ Krajská správa Jihlava
- MD ČR, MV ČR, registr vozidel
- EK, Eurostat
- Průzkum statické dopravy, UDIMO, listopad 2011
- Intenzity dopravy z modelu dopravy města Jihlavy, CityPlan
- Novela metodiky výpočtu hluku silniční dopravy 2004
- HCM 2000

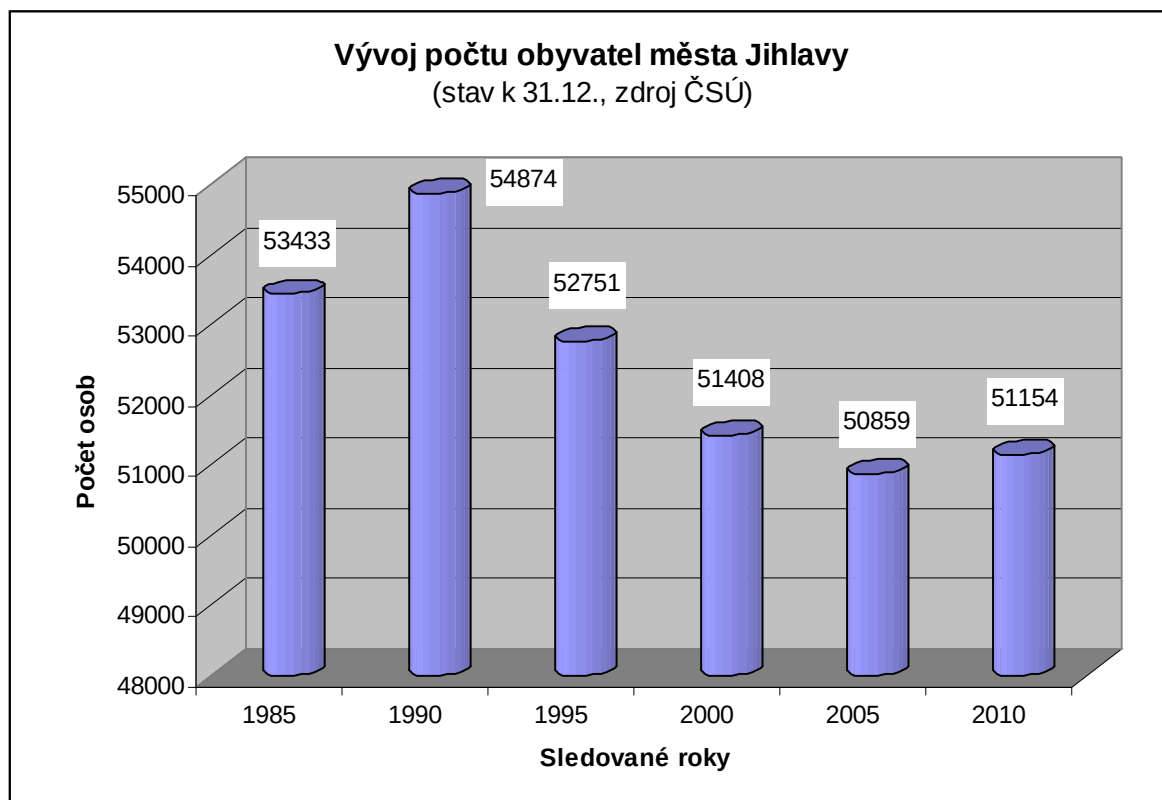
Podklady Statutárního města Jihlavy, Magistrátu města Jihlavy

- Pasport statické dopravy, DHV, září 2006
- Analýza stavu parkovacích možností v centru Jihlavy, MMJ, červen 2011
- Řešení nedostatku parkovacích ploch v jednotlivých částech města Jihlavy, MMJ 2008
- Intenzity dopravy z modelu dopravy města Jihlavy
- Data z detektorů křižovatky Znojemská-Hradební a další.

3) ANALYTICKÁ ČÁST

Pro zajištění stávajícího stavu úrovně organizace dopravy v klidu byl proveden sběr informací a podkladů. Byly provedeny demografické a dopravní rozbor, analýza ploch řešeného území, proběhly aktualizací průzkumy statické dopravy zaměřené na zjištění stavu poptávky, resp. uživatelů parkování a odstavování vozidel.

3.1 ROZBORY DEMOGRAFIE

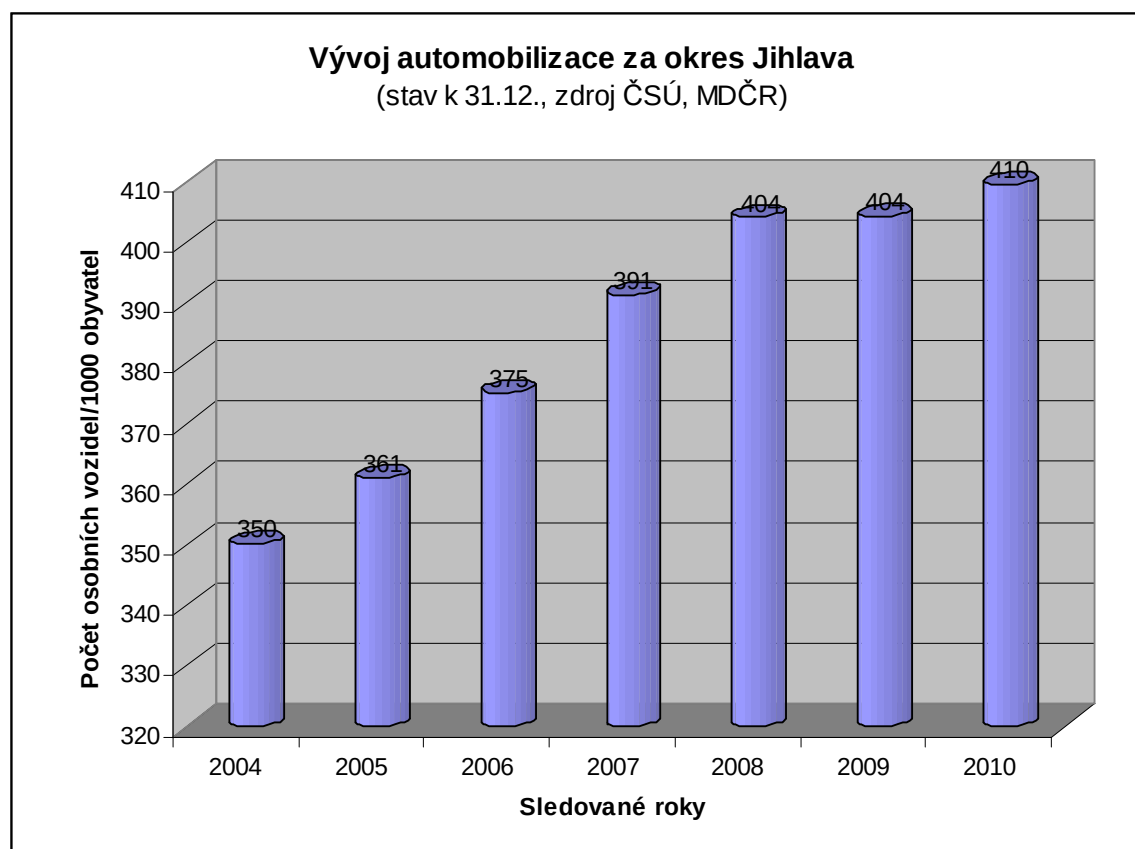


Graf: Vývoj počtu obyvatel města Jihlavy, období 1985-2010; Zdroj Český statistický úřad

Z doloženého grafu je patrná stagnace počtu obyvatel města Jihlavy za období 2000-2010, rok 2010 vykazuje oproti roku 1990 pokles obyvatel o přibližně 6,8%.

3.2 ROZBORY AUTOMOBILIZACE

Vývoj automobilizace je významným podkladem pro řešení statické dopravy, bezprostředně vyjadřuje vývoj poptávky na odstavná stání. Samozřejmě se automobilizace významně promítá do vývoje poptávky na parkovací stání, nicméně zde do změn zasahují další faktory jako např. dělba přepravní práce v mobilitě osob, regulační a organizační koncepce a další.



Graf: Vývoj automobilizace za období 2004-2010 v okrese Jihlava; Zdroj MDČR, ČSÚ

Uvedené statistické údaje dokládají určitou stagnaci ve vývoji automobilizace za poslední 3 roky, nicméně v roce 2010 byla automobilizace přibližně o 17% vyšší než v roce 2004. Tento nárůst představuje průměrný roční přírůstek ve výši zhruba 2,7%.

3.3 PRŮZKUM STATICKÉ DOPRAVY

Analytická část obsahuje především rozbor současného stavu řešení dopravy v klidu s ohledem na územní regulaci a organizaci provozu a statické dopravy. Rozhodující část představují výsledky provedení aktualizací průzkumu statické dopravy ve vymezeném území. Ten byl jednoznačně zaměřen na analýzu poptávky, přičemž nabídka byla převzata z podkladů objednavatele. Především na analýze zákazníků, resp. znalosti poptávky je možné založit dlouhodobou koncepci statické dopravy.

Významná část řešeného území, jedná se o prostor MPR v centru města Jihlavy, je územím regulovaného (zpoplatněného) stání, podle následujícího obrázku jsou zde vymezeny 3 územní zóny A, B a C. Jednotlivé plochy pro statickou dopravu jsou přiděleny přednostně 2 skupi-

nám uživatelů, přičemž jsou uplatněny základní standardní regulační prvky parkování. Nabídka pro krátkodobé parkování je řešena ve dvou úrovních, jedná se o zpoplatněná stání prostřednictvím parkovacích automatů (PA) a dále omezený počet parkovacích stání regulovaných max. dobou parkování, tzv. „kotoučky“. Nabídka odstavných stání je řešena rovněž v omezeném rozsahu prostřednictvím rezidentních karet s vymezením ploch i zón. Rozdíly mezi jednotlivými parkovacími zónami jsou jednak v rozsahu uspokojování jednotlivých skupin uživatelů, zóny A, B přednostně obsahují krátkodobá stání zpoplatněná PA, dalším rozdílnost je ve výši tarifů za tyto služby, které jsou sestupné od zóny A (30,- Kč/hod.) po zónu C (10,- Kč/hod.)

Na tuto regulovanou oblast navazuje zbývající část řešeného území, která má převážně smíšený (obslužný) nebo obytný charakter a z pohledu funkce v rámci statické dopravy jej můžeme pojmenovat jako nárazníkové území pro regulované oblasti. Právě zde se realizuje rozhodující objem statické dopravy, přednostně do těchto oblastí se koncentrují zbývající skupiny uživatelů dlouhodobého parkování nad 3 hod. Přestože se jedná o jednu z největších uživatelských skupin, stávající koncepce ji zohledňuje pouze okrajově. Výsledky průzkumu prokazují nezbytnost hledání nových konceptů pro řešení právě denních návštěvníků města.

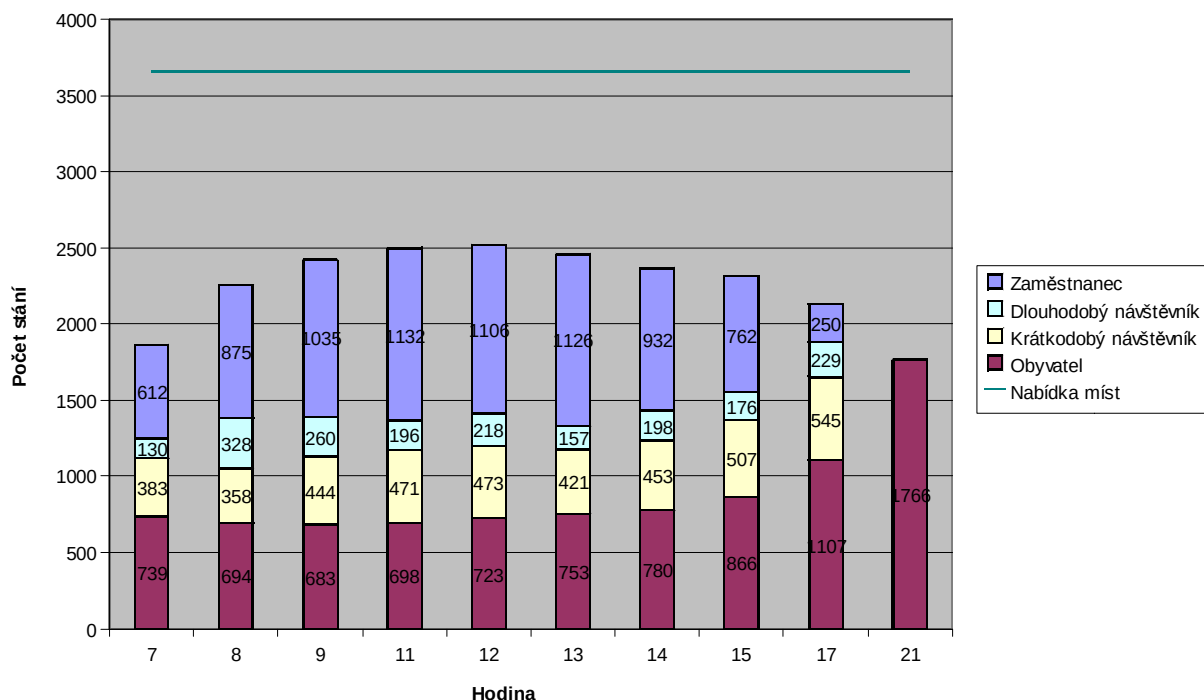
Průzkum statické dopravy byl výhradně zaměřen na sledování poptávky z hlediska doby využívání parkovacího místa, resp. podle jednotlivých skupin uživatelů. Průzkum se uskutečnil ve středu 2.11.2011 v době 7-18 hod. a ve 21 hod. Pro potřeby průzkumu bylo území pracovníě rozděleno do celkem 7 oblastí A až G tak, aby bylo možné vyhodnocení podle stávajícího, resp. pracovního rozdělení území.

V grafické vyjádření se jedná o přílohu 01 – Přehledná situace řešeného území. V grafické příloze 02 – Demografie a potenciální nabídka parkování je doloženo podle jednotlivých oblastí počet obyvatel, domácností a potenciálních stání dle podkladu Pasport statické dopravy, DHV, září 2006.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ (OBLAST A až G)

Vyhodnocení řešeného území

VYHODNOCENÍ PARKOVÁNÍ



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za celé řešené území

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	7959
Odvozený počet domácností /domácnosti/	3647
Potenciální nabídka statické dopravy 1) /stání/	3658
Maximální obsazení nabídky ve 12 hod. /vozidla/	2520
Využití nabídky /%/	68,9

Tabulka: Základní informace za celé zkoumané území

Poznámka 1): Potenciální nabídka byla odvozena z poskytnutých podkladů Magistrátem města Jihlavy – Pasport statické dopravy, DHV, září 2006 (bilance 3576 stání), Analýza stavu parkovacích možností v centru Jihlavy, Magistrát města Jihlavy, červen 2011 (bilance 3864 stání) a odpovídá průzkumem sledovaných oblastí a lokalit ve vymezeném území.

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky ve 12 hod.	2520 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	1766 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 11 hod.	1132 vozidel
Skupina „Návštěvník“, maximální obsazení v 9 hod. a 17 hod. 2)	704/774 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za celé zkoumané území

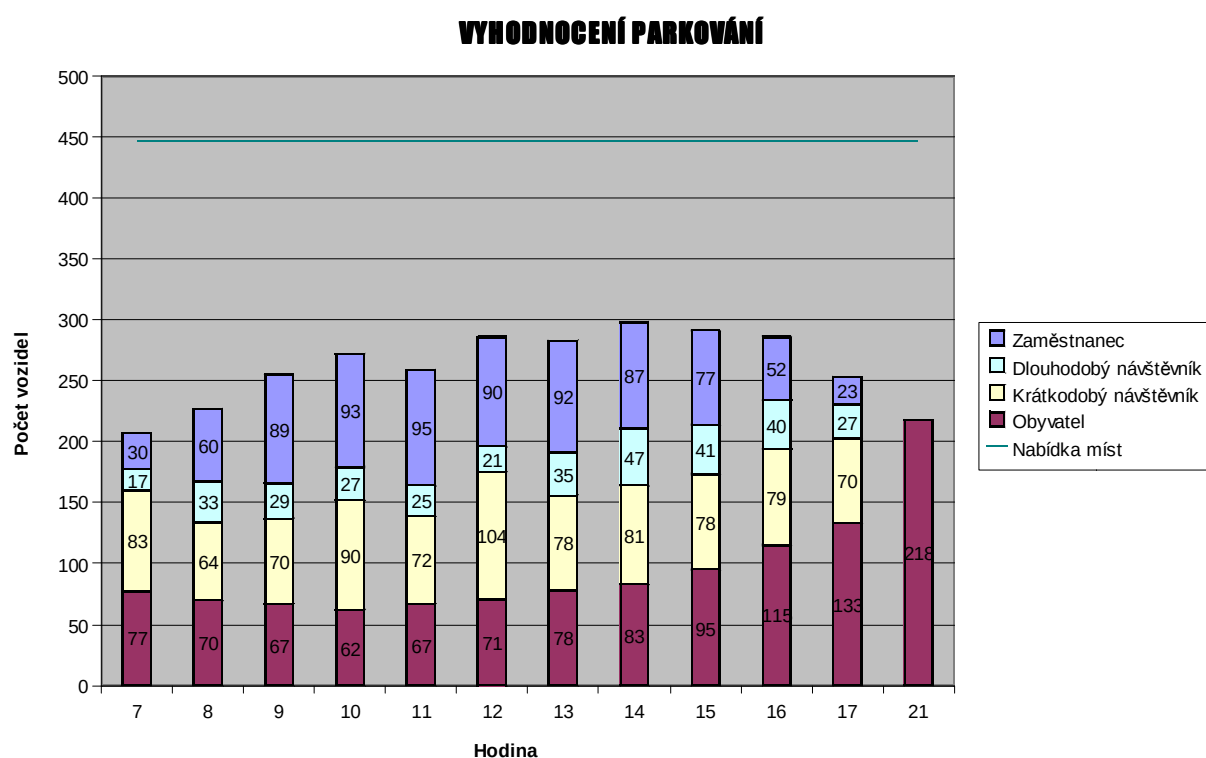
Poznámka 2): Zjištěné maximální obsazení v 17 hod. u skupiny „Návštěvník“ bylo ovlivněno konáním hokejového zápasu na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

Upozornění

Termín „Potenciální nabídka“ byl převzat z dokumentace Pasport statické dopravy, DHV, září 2006, kdy se jedná spíše o bilanci parkování. Dokumentace eviduje všechna zjištěná parkující vozidla, resp. místa s následným rozdělením podle legality na vyznačené, nevyznačené a v zásadním rozporu. Např. v oblastech A, B a C (městská památková rezervace) bylo zjištěno celkem 1517 vozidel nebo míst, z nichž jako vyznačení bylo stanoveno 1073. Znamená to, že 444 vozidel nebo míst nerespektují nastavená pravidla statické dopravy v MPR. Pokud do bilance zapracujeme pouze vyznačená stání, resp. legitimní stání a odečteme nevyužívané parkoviště ZOO pak reálná nabídka činí 2940 stání a ve vztahu k maximálnímu obsazení 2520 vozidel se využití zvyšuje na přibližně 85,7%. Tento parametr, s ohledem na průběžnou rotaci vozidel, dosahuje možné teoretické využití nabídky na úrovni až 85-90%.

OBLAST A

VYHODNOCENÍ OBLASTI A



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast A

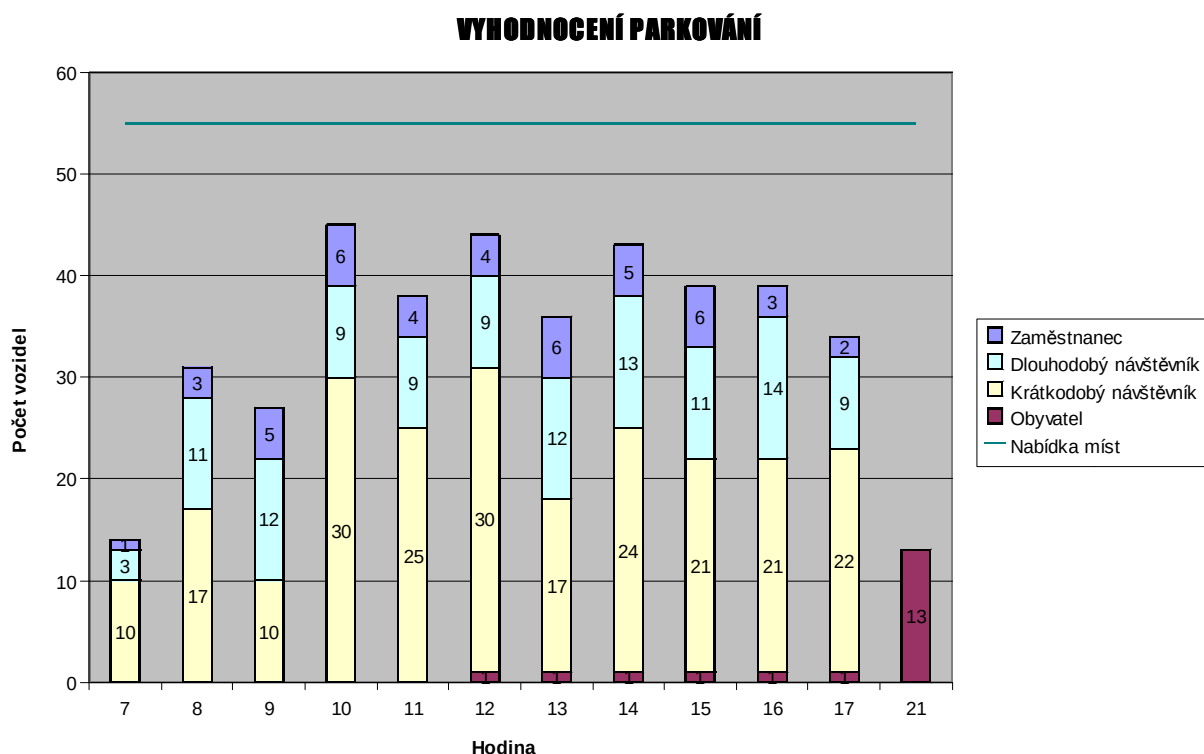
Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	1126
Odvozený počet domácností /domácnosti/	494
Vydaný počet karet R/P /ks/	289/18
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/ z toho	447
- vyhrazená stání pro karty R, P	170
- zpoplatněná stání PA	118
Maximální obsazení nabídky ve 14 hod. /vozidla/	298
Využití nabídky /%/	66,7

Tabulka: Základní informace za oblast A; celkem 145 stání není legitimních

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/návštěvník
Maximální obsazení nabídky ve 14 hod.	298 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	218 vozidel
Skupina „Návštěvník“, maximální obsazení ve 14 hod.	128 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 11 hod.	95 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast A

VYHODNOCENÍ PARKOVIŠTĚ MASARYKOVO NÁMĚSTÍ (zpoplatnění PA, tarif 30,- Kč/hod.)



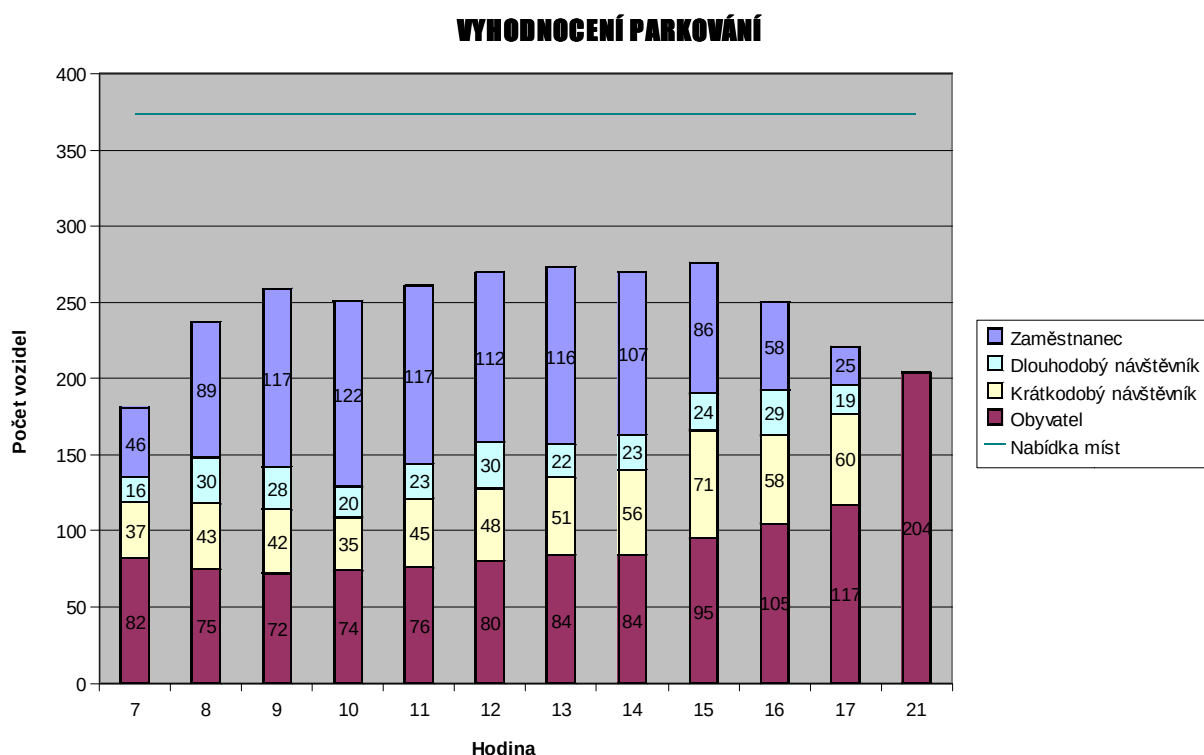
Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů, parkoviště Masarykovo náměstí v oblasti A

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Skupina uživatelů statické dopravy	návštěvník
Nabídka statické dopravy	55 stání
Maximální obsazení nabídky v 10 hod.	45 vozidel
Využití nabídky	81,8 %
Orientační výnosy podle obsazení v pracovním dni	10 tis. Kč/den
Přibližný odhad výnosů v průběhu kalendářního roku	2,8 mil. Kč/rok

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu, Masarykovo náměstí v oblasti A

OBLAST B

VYHODNOCENÍ OBLASTI B



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast B

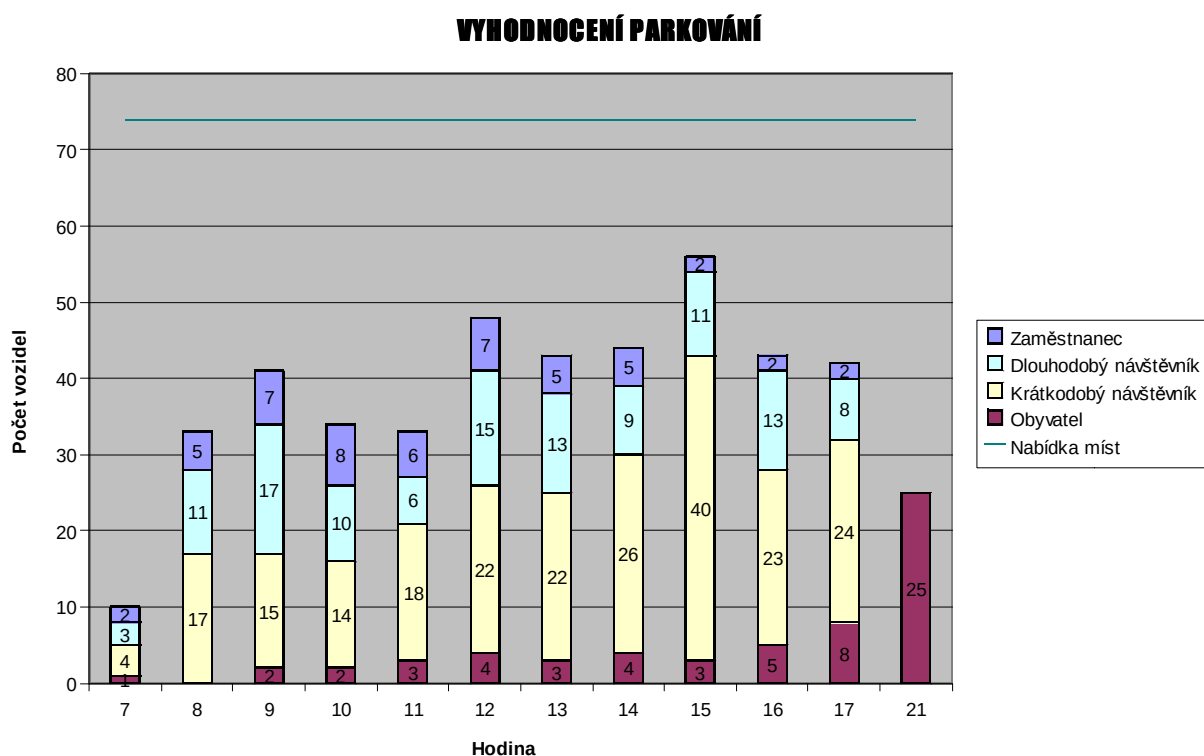
Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	1076
Odvozený počet domácností /domácnosti/	472
Vydaný počet karet R/P /ks/	143/7
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	393
z toho	
- vyhrazená stání pro karty R, P	114
- zpoplatněná stání PA	88
Maximální obsazení nabídky v 15 hod. /vozidla/	276
Využití nabídky /%/	70,2

Tabulka: Základní informace za oblast B; celkem 95 stání není legitimních

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky v 15 hod.	276 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	204 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 10 hod.	122 vozidel
Skupina „Návštěvník“, maximální obsazení ve 15 hod.	95 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast B

VYHODNOCENÍ PARKOVIŠTĚ MASARYKOVO NÁMĚSTÍ (zpoplatněno PA, tarif 30,- Kč/hod.)



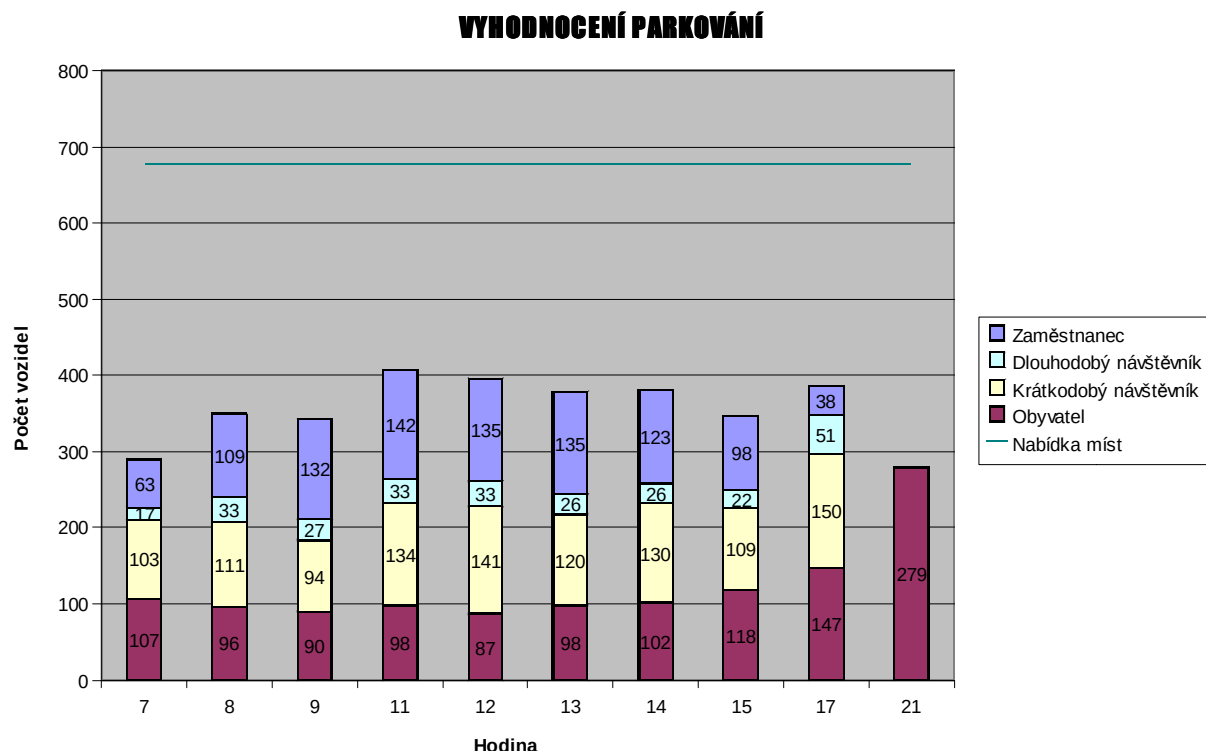
Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů, parkoviště Masarykovo náměstí v oblasti B

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Skupina uživatelů statické dopravy	návštěvník
Nabídka statické dopravy	74 stání
Maximální obsazení nabídky v 15 hod.	56 vozidel
Využití nabídky	75,7 %
Orientační výnosy podle obsazení v pracovním dni	10 tis. Kč/den
Přibližný odhad výnosů v průběhu kalendářního roku	2,8 mil. Kč/rok

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu, Masarykovo náměstí v oblasti B

OBLAST C

VYHODNOCENÍ OBLASTI C



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast C

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	1907
Odvozený počet domácností /domácnosti/	836
Vydaný počet karet R/P /ks/	249/20
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	677
z toho	
- vyhrazená stání pro karty R, P	175
- zpoplatněná stání PA	106
Maximální obsazení nabídky v 11 hod. /vozidla/	407
Využití nabídky /%/	60,1

Tabulka: Základní informace za oblast C; celkem 204 stání není legitimních

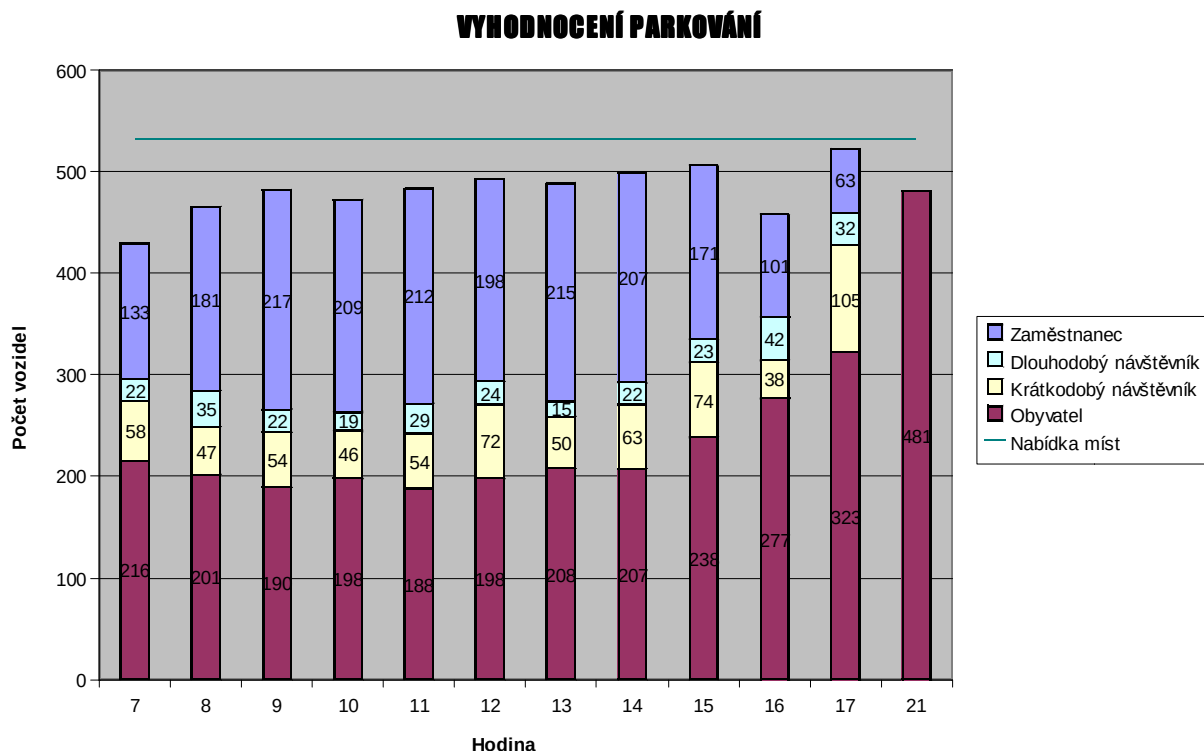
Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/návštěvník
Maximální obsazení nabídky v 11 hod.	407 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	279 vozidel
Skupina „Návštěvník“, max. obsazení ve 12 hod. a 17 hod. 1)	174/201 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 11 hod.	142 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast C

Poznámka 1): Zjištěné maximální obsazení v 17 hod. u skupiny „Návštěvník“ bylo ovlivněno konáním hokejového zápasu na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

OBLAST D

VYHODNOCENÍ OBLASTI D



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast D

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	1891
Odvozený počet domácností /domácnosti/	880
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	532
Maximální obsazení nabídky v 17 hod. /vozidla/	522
Využití nabídky /%/	98,1

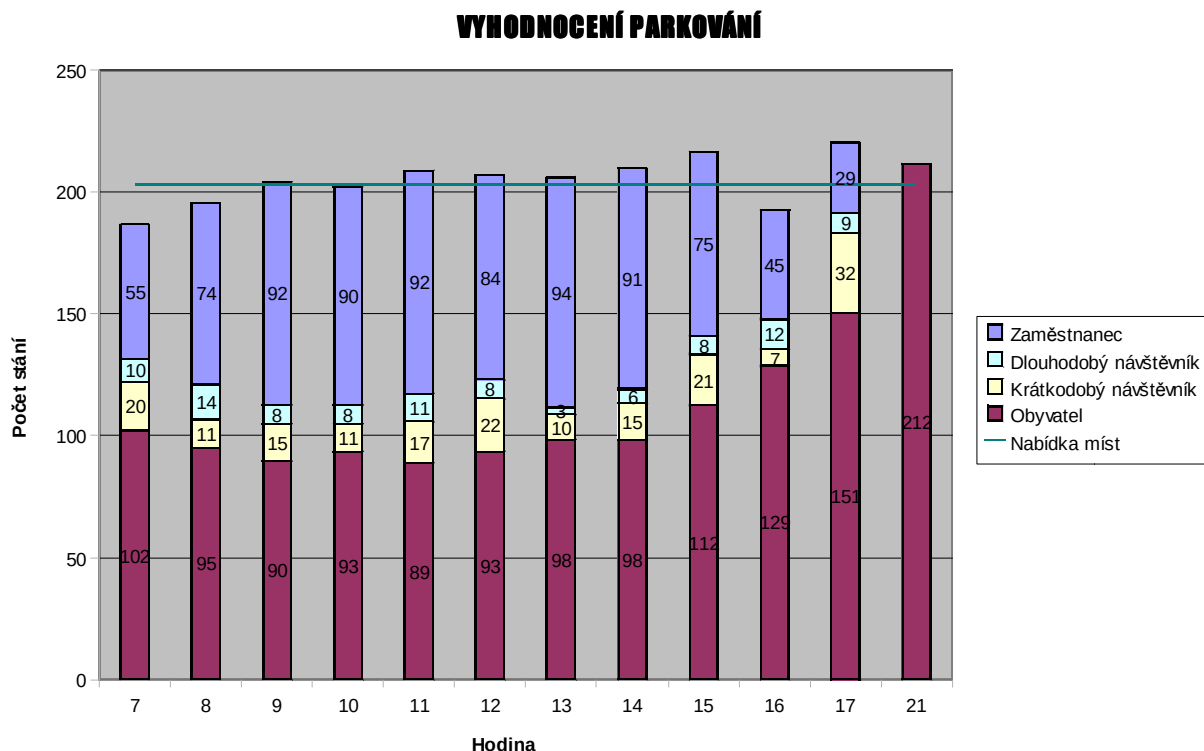
Tabulka: Základní informace za oblast D; celkem 0 stání není legitimních

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky v 17 hod.	522 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	481 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 9 hod.	217 vozidel
Skupina „Návštěvník“, max. obsazení v 15 hod. a 17 hod. 1)	97/137 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast D

Poznámka 1): Zjištěné maximální obsazení v 17 hod. u skupiny „Návštěvník“ bylo ovlivněno konáním hokejového zápasu na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

VYHODNOCENÍ PARKOVIŠTĚ V SÍDLIŠTI U PIVOVARU (neregulované a bezplatné parkování)



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů, parkoviště v sídlišti U Pivovaru v oblasti D

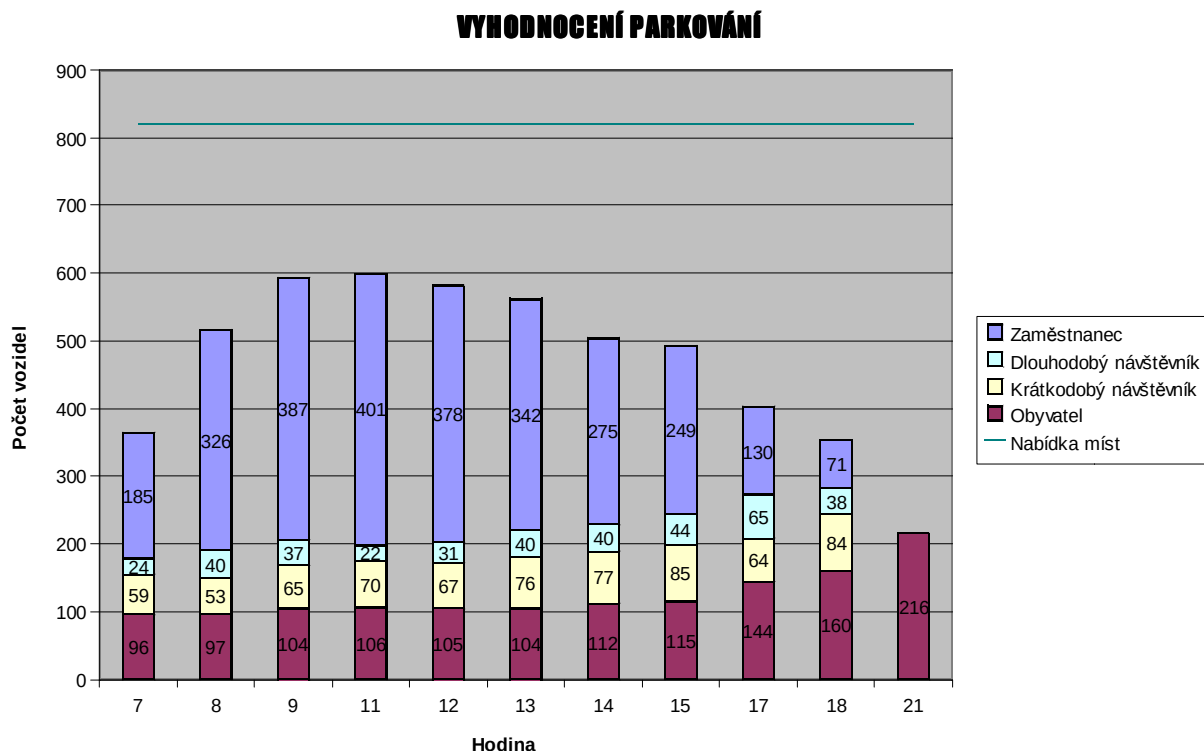
Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/zaměstnanec
Nabídka statické dopravy	203 stání
Maximální obsazení nabídky v 17 hod.	221 vozidel
Využití nabídky	108,9 %
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	212 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení ve 13 hod.	94 vozidel
Skupina „Návštěvník“, max. obsazení v 17 hod. 1)	41 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu, sídliště U Pivovaru v oblasti D

Poznámka 1): Zjištěné maximální obsazení v 17 hod. u skupiny „Návštěvník“ mohlo být ovlivněno konáním hokejového zápasu na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

OBLAST E

VYHODNOCENÍ OBLASTI E



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast E

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	667
Odvozený počet domácností /domácnosti/	291
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	819
Maximální obsazení nabídky v 11 hod. /vozidla/	599
Využití nabídky /%/	73,1

Tabulka: Základní informace za oblast E; celkem 21 stání není legitimních

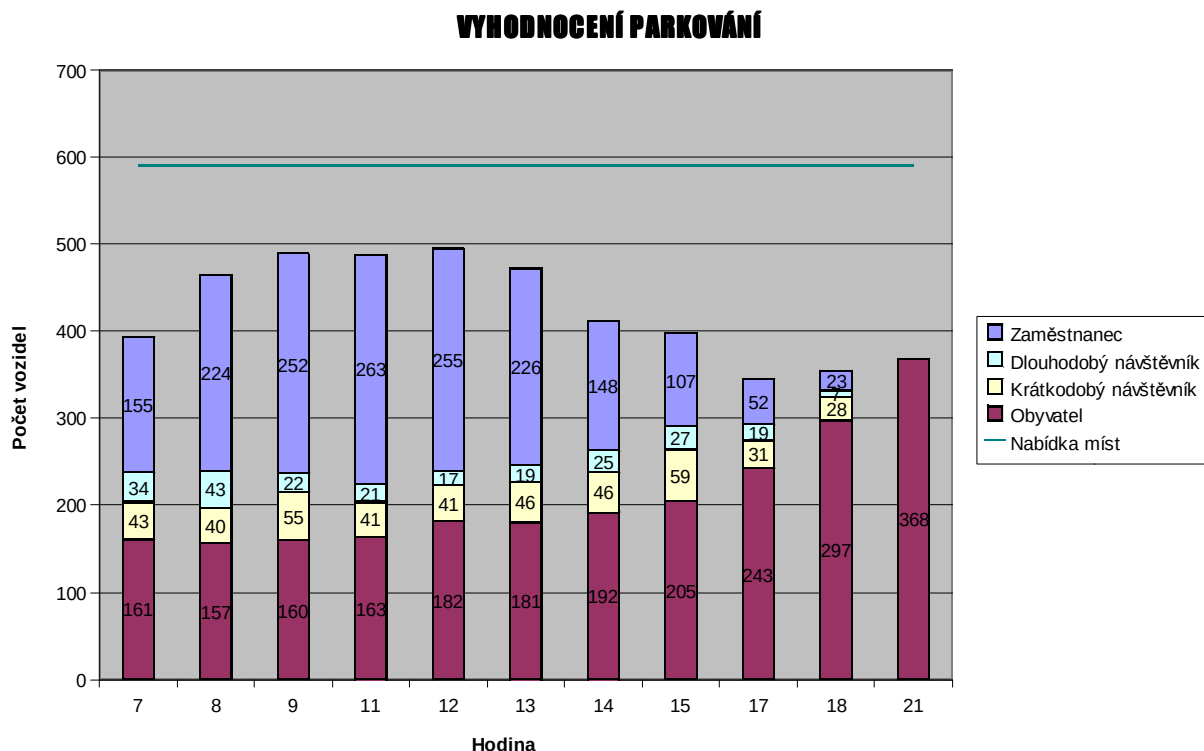
Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky v 11 hod.	599 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 11 hod.	401 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	216 vozidel
Skupina „Návštěvník“, max. obsazení v 15 hod. a 17 hod. 1)	129/129 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast E

Poznámka 1): Zjištěné obsazení v odpoledních hodinách 15-18 hod. u skupiny „Návštěvník“ je odrazem existence nákupního centra Billa, omezeně zde je možné zaznamenat také vliv konání hokejového zápasu na Horáckém zimním stadionu v Jihlavě.

OBLAST F

VYHODNOCENÍ OBLASTI F



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast F

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	1285
Odvozený počet domácností /domácnosti/	561
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	590
Maximální obsazení nabídky ve 12 hod. /vozidla/	495
Využití nabídky /%/	83,9

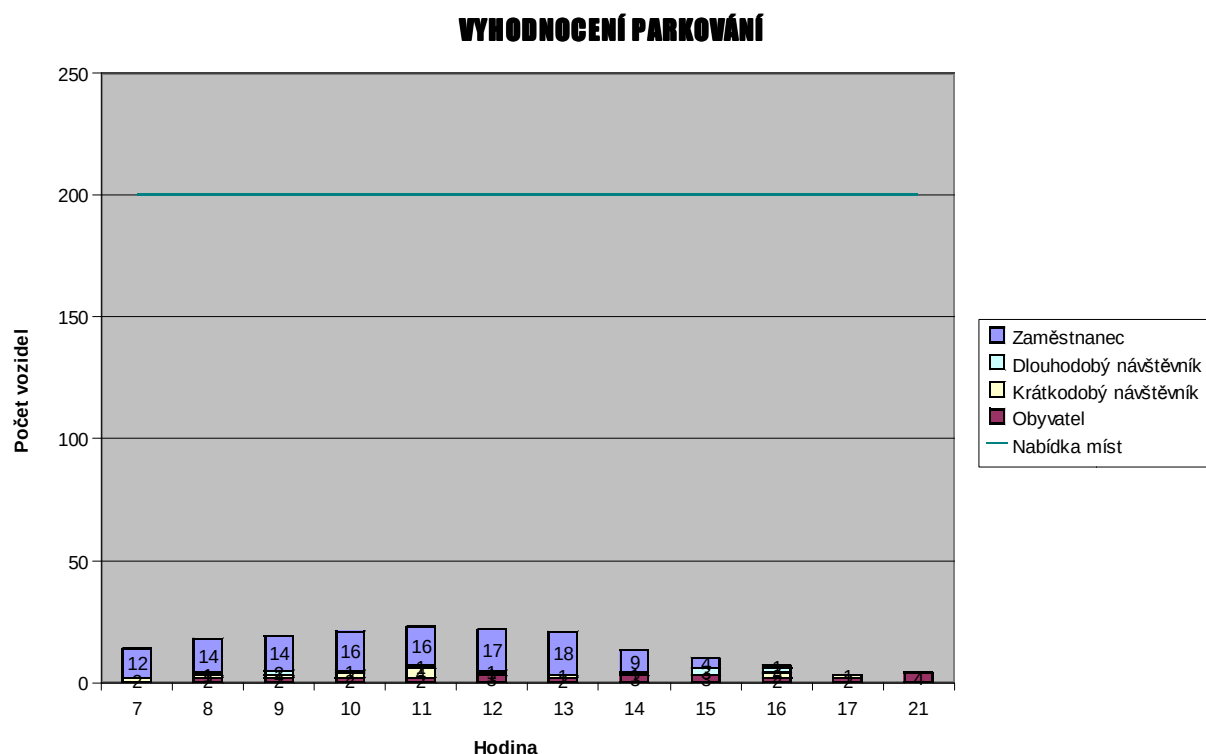
Tabulka: Základní informace za oblast F; celkem 53 stání není legitimních

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	obyvatel/zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky ve 12 hod.	599 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	368 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení v 11 hod.	263 vozidel
Skupina „Návštěvník“, maximální obsazení v 15 hod.	86 vozidel

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast F

OBLAST G

VYHODNOCENÍ OBLASTI G



Graf: Vyhodnocení poptávky podle jednotlivých skupin uživatelů za oblast G

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Zjištěný počet obyvatel v území /osoby/	7
Odvozený počet domácností /domácnosti/	3
Potenciální nabídka statické dopravy /stání/	200
Maximální obsazení nabídky v 11 hod. /vozidla/	23
Využití nabídky /%/	11,5

Tabulka: Základní informace za oblast G; celkem 0 stání není legitimních

Název ukazatele/parametru	Hodnota, údaj
Rozhodující skupiny uživatelů statické dopravy	zaměstnanec
Maximální obsazení nabídky ve 11 hod.	23 vozidel
Skupina „Zaměstnanec“, maximální obsazení ve 13 hod.	18 vozidel
Skupina „Návštěvník“, maximální obsazení v 11 hod.	5 vozidel
Skupina „Obyvatel“, maximální obsazení ve 21 hod.	4 vozidla

Tabulka: Rekapitulace výsledků průzkumu statické dopravy za oblast G

HODNOCENÍ

Současný, výchozí stav poptávky

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů			Celkem vozidel	Potenciální nabídka
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec		
A	222	128	95	445	447
B	212	95	122	429	393
C	376	173	133	682	677
D	484	103	226	813	532
E	160	129	401	690	819
F	309	86	263	658	590
G	4	5	18	27	200
Celkem	1767	719	1258	3744	3658

Tabulka: Současný, výchozí stav poptávky za celou sledovanou oblast

Současný stav statické dopravy, resp. vztah mezi nabídkou (potenciální) a poptávkou musí být přibližně vyrovnaný, rozdíl mezi vozidly a nabídkou není směrodatný s ohledem na podstatný vliv zastupitelnosti. Na jedné straně uvedená potenciální nabídka 3658 míst obsahuje 518 nelegitimních a 200 nevyužívaných stání u ZOO, poptávka zase nemá zohledněnou zastupitelnost uživatelských skupin, především živelné dlouhodobé parkování. Výsledné využití potenciální nabídky téměř 69%, resp. reálné nabídky přes 85% lze považovat za dosti vysoké. Nicméně vlastní rozdělení nabídky, resp. uspořádání statické dopravy nenabízí dostatečnou kvalitu všem skupinám zákazníků, nemá žádnou vnitřní rezervu ani neobsahuje žádné systémové řešení a proto bude velmi obtížné jej dále rozvíjet.

Např. z pohledu celkové bilance řešeného území je potřebné zdůraznit, že stávající potenciální nabídka v objemu přibližně 3,6 tis. stání dokáže uspokojovat současnou celkovou poptávku jen proto, že zjištěná automobilizace domácností (vozidla skupiny „obyvatel“) v řešeném území vychází přibližně 1 osobní vozidlo na 2 domácnosti. S předpokládaným růstem automobilizace se při počtu domácností 3,6 tis. tato „rezerva“ bude postupně snižovat. Bude tedy nutné, s ohledem na bilanční výsledky a možné negativní dopady na veřejný prostor v obytném území, hledat nové kapacity pro ostatní zákaznické skupiny statické dopravy. Jako nejvíce problémové z pohledu řešení se jeví oblasti C, D a F.

Na území regulované statické dopravy (oblasti A, B a C), což je přibližně území městské památkové rezervace (dále MPR), je rovněž stav dosti komplikovaný. Rozhodující skupina uživatelů „obyvatel“ je značně poddimenzována. Pro vydaných 681 rezidentních karet je nabídnuto celkem 459 rezervovaných odstavných stání, přičemž zjištěná skupina „obyvatel“ představovala v době průzkumu 695 vozidel. V tomto případě využití zastupitelnosti pro tuto skupinu zákazníků prostřednictvím zpoplatněných stání je s ohledem na danou provozní dobu diskutabilní. **Odhadujeme, že skutečná poptávka po odstavování vozidel obyvatel dosahuje zhruba 810 stání (viz. tabulka „Současný, výchozí stav poptávky“).** Druhá nejvýznamnější skupina uživatelů „zaměstnanec“, což jsou pracující v MPR, není systémem regulace řešena vůbec, odhadujeme, že se na celkovém počtu podílí přibližně 60%. Znepokojující u této skupiny je skutečnost, že v regulovaném území byla zjištěna přítomnost 23% těchto vozidel, což je částečně odrazem nekázně a nerespektování nastavených pravidel. Regulované území MPR zabezpečuje v odpovídající kvalitě pouze nabídku krátkodobého parkování pro zákaznickou skupinu „návštěvník“.

3.4 ORGANIZACE PROVOZU, DOSTUPNOST ÚZEMÍ

Jedná se o nezbytnou analýzu souvislostí mezi statickou a dynamickou složkou dopravy s cílem zachovat dlouhodobou dostupnost parkovacích kapacit v území a to jak stávajících, tak i výhledových. Hodnocení se zabývá jednak vlastní organizací provozu, především pak nedostatky a závadami stavu, dále posouzením výkonnosti rozhodujících distribučních křižovatek pro území MPR.

Pro tyto účely bylo posuzované území, zahrnující území městské památkové rezervace (MPR), vymezeno přibližně ulicemi Brněnská (silnice II/602), Hradební (silnice II/523), Jiráskova, Tolstého a Březinovy sady.

Rozsah komunikací je doložen grafickou přílohou 03 – Komunikační síť řešeného území.

Komunikační síť MPR je tvořena obousměrnými i jednosměrnými místními komunikacemi. Rozhodujícím komunikačním uzlem pro oblastí parkování A, B na jižní straně území MPR je světelně řízená křižovatka ulic Hradební-Znojemská. Dostupnost oblasti C na západní straně zabezpečuje světelně řízená křižovatka ulic Vrchlického-Dvořákova-Jana Masaryka-Jiráskova, na severní straně pak křižovatka ulic Křížová-Srázná-Tolstého.

Na celém území MPR je vyznačena zóna s dopravním omezením, která zakazuje stání v této oblasti. Zákaz stání v oblasti vyznačené svislými dopravními značkami IP25a a IP25b platí v období pondělí až pátek od 7 do 17 hodin.

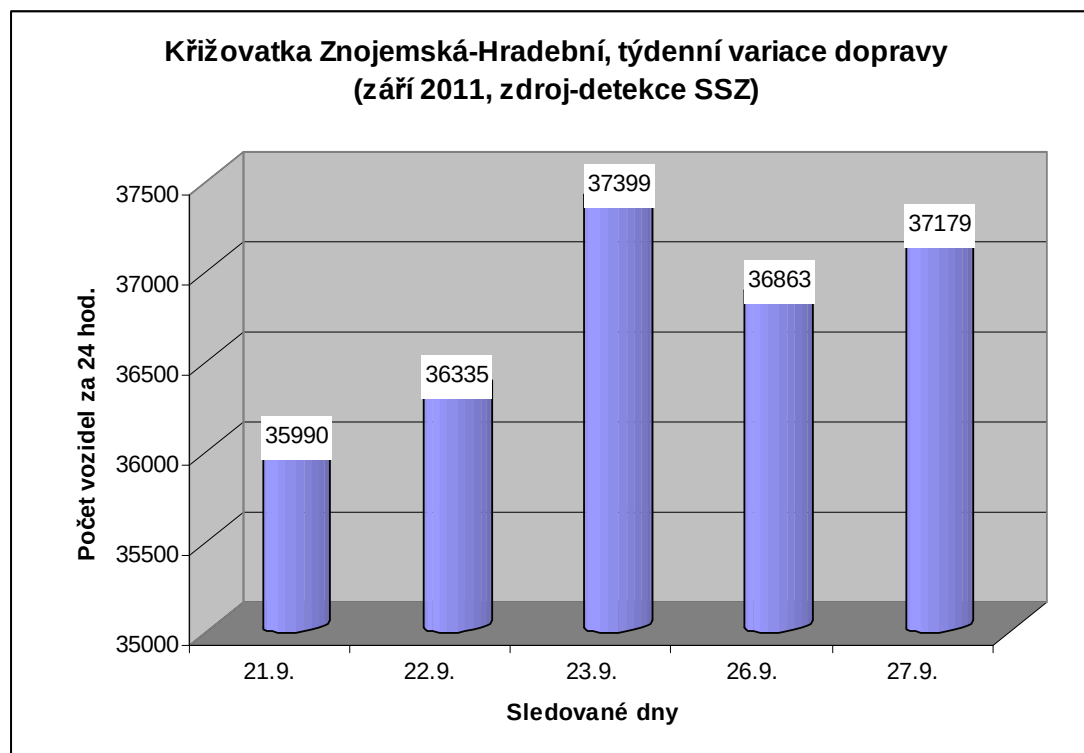
Průjezd Masarykovým náměstím je zakázán po celých 24 hod. všem motorovým vozidlům svislou dopravní značkou B11 s dodatkovou tabulkou „MIMO ZÁSOBOVÁNÍ v době 5-10 a 16-18 h po dobu max. 30 min./MIMO BUS, POLICIE, penzion WILLA, vozidel O1 a slavnostních obřadů“.

(Původní text: Průjezd Masarykovým náměstím je v době od 6 hod. do 19 hod. zakázán všem motorovým vozidlům svislou dopravní značkou B11, mimo autobus, vozidla s označením O1 a povolením Magistrátu města Jihlavy čerpal ze zdroje Městská policie Jihlava).

V rámci území MPR je řádně vyznačena pěší zóna, která se nachází v jádrovém území a je vymezena ulicemi Komenského, Benešova, Palackého, Věžní a Matky Boží. Do pěší zóny, vyznačené svislými dopravními značkami IP25a a IP25b, mohou vjíždět v období pondělí až pátek 0-11 hodin a 17-24 hodin, sobotu 0-9 hodin a 12-24 hodin a v neděli bez časového omezení pouze vozidla dopravní obsluhy s výjimkou vozidel TAXI. V období pondělí až pátek 11-17 hodin a v sobotu 9-12 hodin je vjezd povolen pouze na čipovou kartu. Stání vozidel v pěší zóně je omezeno na maximálně 20 minut, přičemž zde nejsou parkovací stání vyznačena, jak ukládají příslušné právní předpisy.

Jednosměrný provoz v oblasti A je v ulicích Havířská, Smetanova, v úsecích ulic Masarykovo náměstí, Židovská, Kosmákova, Palackého, Mrštíkova a Husova. V oblasti B je jednosměrný provoz organizován v ulicích Čajkovského, Lazebnická, Joštova, Farní, U Mincovny, v úsecích ulic Masarykovo náměstí a Brněnská. Jednosměrné ulice a úseky ulic v oblasti C jsou Komenského, Husova, Palackého, Jana Masaryka, Bezručova, Tyršova, třída Legionářů a Divadelní.

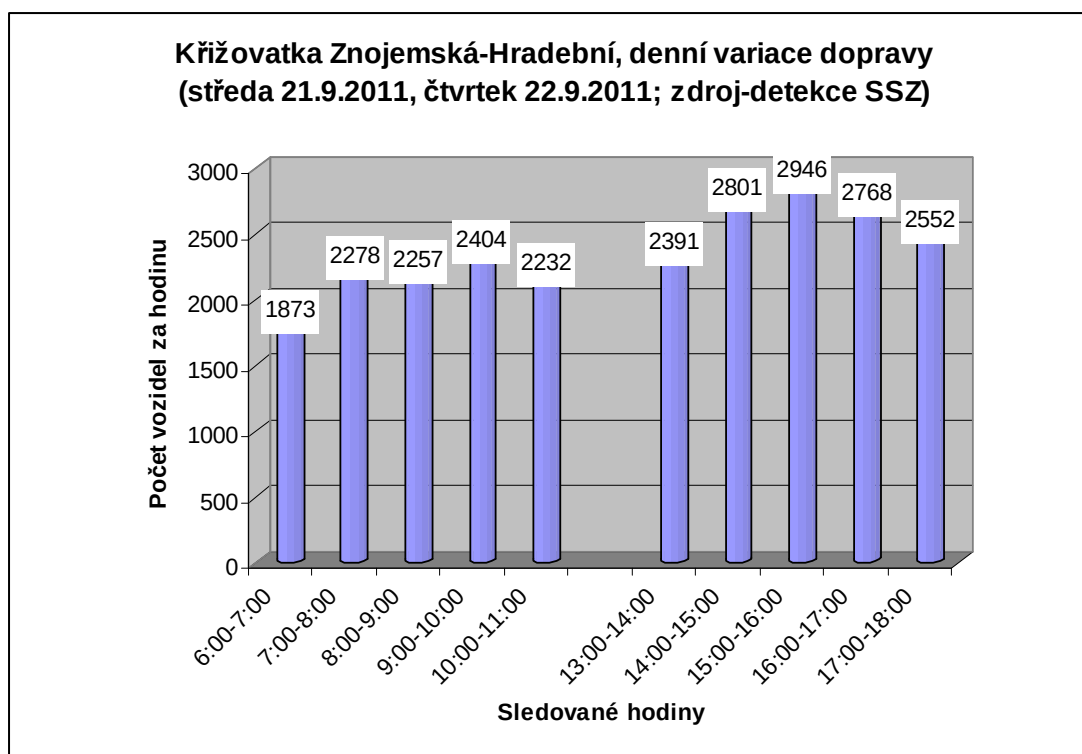
Pro dostupnost území MPR je jednoznačně dominantní distribuční křižovatka Znojemská-Hradební, která je současně také strategickou křižovatkou základního dopravního skeletu města. Pro hodnocení úrovně kvality provozu je její výkonnost zcela zásadní a nezastupitelná, významu odpovídá dopravní zatížení, kdy v týdnu od 21.9.2011 do 27.9.2011 bylo v pracovním dni během 24 hod. zjištěno průměrně přibližně 36,8 tisíc vozidel na vjezdech do křižovatky. Následující grafické vyjádření dokládá z detektorů SSZ zaznamenané týdenní variace dopravy, data představují součet vozidel na vjezdech do křižovatky za 24 hod.



Graf: Křižovatka Znojemská-Hradební, týdenní variace dopravy, září 2011; Zdroj MMJ, detektory SSZ

Denní variace dopravy jsou doloženy v dalším grafu, z něj je patrné, že maximální intenzita dopravy se kumuluje do odpoledního špičkového období 14-17 hod. se zatížením v rozmezí 2,8-2,9 tisíc vozidel za hodinu.

Přehled intenzit dopravy je dokladován grafickou přílohou 04 – Dopravní zatížení ve vozídlech za 24 hod.



Metodou plánovací analýzy podle HCM byly odvozeny provozní stavy pro maximální odpolední období s hodnotami uvedenými v následující tabulce.

TABULKA: ANALÝZA VÝKONNOSTI, STŘEDA 21.9.2011

Odpolední špičková hodina 15-16 hod.

<i>Ukazatel</i> <i>Intenzity ve vozidlech za hod.</i>	<i>Rok 2011, odpolední špičková hodina</i>
Přehled kritických intenzit	
- Hradební, přímo; Hradební vlevo	758
- Znojemská, přímo; Znojemská, vlevo	536
Součet kritických intenzit; hodina	1294 vozidel
Součet kritických intenzit / 0,9; 15 minut	1438 vozidel
Analýza výkonnosti, hodnocení	
a) srovnání s mezní intenzitou; hodina	> 1200 voz.
b) vztah k pravděpodobné výkonnosti	Blízko výkonnosti
Vztah k labilní úrovni 1200 voz./hod.	Překročení o 8%
Analýza výkonnosti, hodnocení	
a) srovnání s mezní intenzitou; 15 minut	> 1400 voz.
b) vztah k pravděpodobné výkonnosti	Nad výkonností
Vztah k maximální úrovni 1400 voz./hod.	Překročení o 3%
<i>Hodnocení</i>	<i>Nevyhovuje</i>

TABULKA: ANALÝZA VÝKONNOSTI, STŘEDA 21.9.2011

Odpolední špičková hodina 14-15 hod.

<i>Ukazatel</i> <i>Intenzity ve vozidlech za hod.</i>	<i>Rok 2011, odpolední</i> <i>špičková hodina</i>
Přehled kritických intenzit	
- Hradební, přímo; Hradební vlevo	699
- Znojemská, přímo; Znojemská, vlevo	575
Součet kritických intenzit; hodina	1274 vozidel
Součet kritických intenzit / 0,9; 15 minut	1416 vozidel
Analýza výkonnosti, hodnocení	
a) srovnání s mezní intenzitou; hodina	> 1200 voz.
b) vztah k pravděpodobné výkonnosti	Blízko výkonnosti
Vztah k labilní úrovni 1200 voz./hod.	Překročení o 6%
Analýza výkonnosti, hodnocení	
a) srovnání s mezní intenzitou; 15 minut	> 1400 voz.
b) vztah k pravděpodobné výkonnosti	Nad výkonností
Vztah k maximální úrovni 1400 voz./hod.	Překročení o 1%
<i>Hodnocení</i>	<i>Nevyhovuje</i>

Výsledky jednoznačně signalizují problémy a rizika sledované křižovatky, prakticky v průběhu celého odpoledního špičkového období se nachází ve stavu „blízko výkonnosti“ což odpovídá labilnímu (nestabilnímu) režimu, kdy již nepatrné zvýšení dopravního zatížení může vést k přetížení křižovatky s tvorbou front a širokým rozmezím středního zdržení. V kratších časových úsecích 15 minut dokonce dochází k překročení výkonnosti, křižovatka se nachází ve stavu „nad výkonností“, kdy se dají očekávat nadměrná zdržení dopravních proudů, výsledky také mohou naznačovat problémy s dopravním uspořádáním.

3.5 DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Významným hlediskem pro hodnocení dopravní situace jsou dopady na životní prostředí, v tomto případě se jedná o hlukové hladiny z dopravy pro chráněný venkovní prostor staveb (Nařízení vlády číslo 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací). Podle tohoto Nařízení vlády jsou pro místní komunikace 2 třídy stanovené hygienické limity s hodnotami 60 dB pro denní období a 50 dB pro noční období, pro místní komunikace 3 třídy pak 55 dB pro denní období, resp. 45 dB pro noční období.

Pro výpočet hluku automobilového provozu na komunikacích byla použita druhá „Novela metodiky pro výpočet hluku ze silniční dopravy“ z roku 2004, kterou vydalo Ministerstvo životního prostředí v roce 2005.

Výpočty byly provedeny pro základní komunikace v území MPR, jsou vyhotoveny pro odrazivý terén ve vzdálenosti 7,5 m od osy komunikace a ve výšce 2 m nad terénem. Do výsledků nejsou zapracovány korekce D_p pro narušování plynulosti dopravního proudu z titulu přechodu pro chodce nebo křižovatky, které mohou dosahovat hodnot až +4 dB v prostoru křižovatky s postupným odzníváním tohoto základu na délce 50-100 m komunikace podle intenzity dopravy.

Tabulka: Výsledky výpočtů hluku pro vybrané komunikace MPR Jihlava

Komunikace Úsek komunikace	Dopravní zatížení za 24 hod. (vozidla celkem/nákladní)	Ekvivalentní hladina hluku Y (dB; den/noc)
Znojemská	8615/897	63,7/54,8
Křížová	5873/962	62,8/53,7
Masarykovo náměstí	2666/962	62,2/53,1
Masarykovo náměstí horní část	2036/0	52,2/43,1
Masarykovo náměstí dolní část	1431/1	50,7/41,6
Brněnská		
Masarykovo náměstí	2047/7	52,5/43,4
Úzká-Lazebnická	1166/17	50,8/41,7
Lazebnická-Joštova	976/10	49,8/40,7
Benešova		
Masarykovo náměstí	2508/0	53,1/44,0
Palackého-Masarykovo nám.	1109/0	49,5/40,4
Jana Masaryka	1591/14	51,8/42,7
Třída Legionářů	1528/14	51,6/42,5
Husova		
Dvořákova-Věžní	1278/10	50,7/41,7
Palackého-Komenského	608/10	48,1/39,0
Kosmákova	904/0	48,6/39,5
Palackého		
Husova-Benešova	820/0	48,2/39,1
Jana Masaryka-Divadelní	788/0	48,0/38,9
Kosmákova-Židovská	574/0	46,7/37,6
Divadelní-Husova	557/0	46,5/37,4
Benešova-Matky Boží	533/0	46,3/37,2
Komenského	667/10	48,4/39,3
Čajkovského	440/6	46,5/37,4
Divadelní	402/10	46,8/37,8
Dominikánská	385/0	44,9/35,8

Hygienické limity podle Nařízení vlády číslo 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací pro chráněný venkovní prostor staveb jsou překročeny v ulicích Znojemská, Křížová a Masarykovo náměstí. Zcela rozhodujícím zdrojem hluku je zde nákladní doprava, respektive autobusová a trolejbusová MHD. Mírné zlepšení výsledků hlukové zátěže by bylo možné dosáhnout snížením objemu individuální automobilové dopravy.

Za zmínku rovněž stojí vhodnost přeřazení MK, po kterých je vedena MHD do místních komunikací 2. třídy s hygienickými limity 60 dB pro denní období a 50 dB pro noční období.

Výsledky výpočtů jsou doloženy grafickou přílohou 05 – Ekvivalentní hladina hluku-denní období

3.6 PRVKY DOPRAVNÍ TELEMATIKY

Podle zahraničních analýz a poznatků osobní vozidlo je v provozu průměrně jen 40 minut denně, zbývajících více než 23 hodin parkuje. Hledání volných odstavných a parkovacích stání může tvořit až 30% dopravního výkonu osobních vozidel v území, znamená to, že intenzita dopravy na komunikacích může být až o 30% vyšší než je skutečná potřeba.

Uvedené zahraniční poznatky vedou zcela jednoznačně k závěru, že obsahem koncepce statické dopravy musí být doprovodná technická a technologická zařízení a inteligentní komunikační systémy (prvky dopravní telematiky). Mezi ty důležité patří systémy zabezpečující online přenos dat o aktuální nabídce směrem k zákazníkům statické dopravy a to prostřednictvím městského informačního systému nebo navigačního systému.

V této oblasti je situace na území města Jihlavy velmi nedobrá. Ve vztahu k provozování statické dopravy nejsou na komunikační síti města ani městské památkové rezervace instalovány žádné prvky dopravní telematiky, které by byly nápomocny k organizování a dostupnosti systému parkování. Jediným zdrojem informací o systému parkování jsou webové stránky Statutárního města Jihlavy, kde jsou základní informace o nabízených zpoplatněných parkovacích kapacitách s uvedením počtu stání a ceny za parkování. Informace neobsahují aktuální stav obsazenosti parkovacích kapacit.

4) NÁVRHOVÁ ČÁST

4.1 KONCEPCE ŘEŠENÍ

Dlouhodobě udržitelný rozvoj představuje v dopravním odvětví řešení mobility osob a nákladu při akceptovatelném dopadu na životní prostředí a kvalitu života. Svobodný přístup k mobilitě nemůže obtěžovat ostatní, což znamená nutnost únosného organizování mobility především prostřednictvím organizačních, ale také ekonomických nástrojů.

Koncepce parkování musí zahrnout nejen poznatky o kondici dopravní sítě, jako druhotného jevu spojeného s parkováním, ale zejména určit limity využití území a stanovit politické cíle. Celková plocha centra města je konečná. Tato musí být rozdělena na funkční plochy občanské vybavenosti, bydlení, plochy veřejných prostranství ekonomických aktivit, nedopravní plochy pobytové funkce, zeleň a dopravní plochy dle druhu preferované dopravy (plochy prioritně pěší dopravy, plochy automobilové dopravy, plochy cyklistické dopravy) a plochy statické dopravy (odstavování a parkování). Celkovou syntézou dostáváme fungující městské centrum. Jednotlivé plochy se vzájemně ovlivňují kladně i záporně (generací negativních faktorů, tedy vzájemným obtěžováním). Systém městského centra je velmi komplikovaný a není možné jej zvládnout bez znalosti stávajícího území a bez kompromisů mezi dopravními odborníky, architekty, ekonomy, ekology a politiky.

Cílem řešení dopravy v klidu v centru města by měla být redukce zbytné dopravy při hledání parkovacího místa, redukce ploch určených statické dopravě, zajištění přiměřené docházkové vzdálenosti mezi funkční plochou parkování a místem uspokojení prioritní potřeby (bydlení, nakupování, návštěva divadla atd.) ve vztahu k podpoře udržitelných druhů dopravy.

Doporučené základní aspekty řešení:

1) Dlouhodobá ekonomická stabilita a rozvoj systému statické dopravy v rámci udržitelného rozvoje města

- finanční prostředky získané regulací statické dopravy investovat do rozvoje městského systému statické dopravy, výnosy rovněž využívat na řešení statické dopravy v obytných oblastech
- záměry, které by zakládaly dlouhodobé ekonomické závazky města spíše podporovat finančními nebo jinými pobídkami, rozhodující příjmy do systému statické dopravy založit na výnosech z prodeje parkovacích karet a na tržbách z parkovacích automatů

2) Zajištění nabídky v odpovídajícím rozsahu a kvalitě pro všechny uživatele systému statické dopravy

- záměr sleduje bez zbytku zajistit odstavná stání pro obyvatele řešeného území, nutným předpokladem je jejich územní a dopravně organizační garance, odstavná stání v rámci zastupitelnosti dále využívat parkováním pro majitelé firem a živnostníky
- atraktivitu města podpořit plošným řešením krátkodobého parkování, rozhodující objem nabídky situovat do hromadného parkování, zejména pak obchodních a kulturních objektů
- nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a bez zpoplatnění

3) Zajištění dostupnosti a ochrany životního prostředí

- kvalitní dostupnost území je základní podmínkou využitelnosti systému statické dopravy, s ohledem na dopravní situaci křižovatky Znojemská-Hradební bude vhodné rozvíjet nové kapacity statické dopravy zejména v severozápadních lokalitách řešeného prostoru
- zajistit kvalitu bydlení a pobytové funkce v celém prostoru MPR dodržením hygienických limitů hluku pro chráněný venkovní prostor staveb.

4.2 ODHAD VÝHLEDOVÉ POPTÁVKY

Konstrukce výhledové poptávky byla primárně odvozována z předpokládané cílové automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel, což je přibližně úroveň, která byla např. v Itálii nebo Lucembursku dosažena kolem roku 2005. Pokud bychom dále vycházeli z odvozeného průměrného tempa růstu automobilizace v evropských zemích za období 1995 až 2005, pak by mohlo být cílové úrovně automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel dosaženo orientačně kolem roku 2040, vztaženo k roku 2010 za 30 let. Z uvedeného propočtu lze pak definovat také dílčí časové horizonty, např. kolem roku 2020 vychází stupeň automobilizace 467 vozidel/1000 obyvatel (koeficient růstu 1,14) a v roce 2030 533 vozidel/1000 obyvatel (koeficient růstu 1,3). Dalším významným aspektem bylo výchozí přerozdělení poptávky obyvatel mezi jednotlivými sledovanými oblastmi řešeného území z titulu ovlivňování se regulovaných a neregulovaných prostor.

Výsledná souhrnná poptávka pro cílový stupeň automobilizace

a) Obyvatelé, odstavné stání (3,6 tis. domácností)	2,6 tis. vozidel
b) Návštěvníci, krátkodobé parkování	1,1 tis. vozidel
c) Zaměstnanci, dlouhodobé parkovací	1,8 tis. vozidel
Celková bilance poptávky ve vymezené území	5,5 tis. vozidel

Následující tabulka dokládá rozdělení poptávky pro cílové období do jednotlivých oblastí řešeného území, závěrečný sloupec bilancuje stávající potenciální nabídku danou pasportem parkování bez zapracování možné zastupitelnosti uživatelských skupin. Pokud budeme vycházet z bilance současného stavu, který lze po započítání legality a zastupitelnosti považovat za blízky naplnění, dá se konstatovat výsledný deficit kolem 1,8 tis. stání.

Konstrukce výhledové, cílové poptávky pro 600 voz./1000 obyvatel

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů			Celkem vozidel	Potenciální nabídka
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec		
A	324	187	139	650	447
B	310	139	178	626	393
C	549	253	194	996	677
D	707	150	330	1187	532
E	234	188	585	1007	819
F	451	126	384	961	590
G	6	7	26	39	200
Celkem	2580	1050	1837	5466	3658

Tabulka: Konstrukce poptávky pro cílový stupeň automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel

4.3 ORGANIZACE ÚZEMÍ, NÁVRH VÝHLEDOVÉ NABÍDKY

Vymezené území, oblasti A až G, představuje prostor, ve kterém systém statické dopravy je územně a uživatelsky organizován. Právě organizování mobility je zcela nezbytná podmínka koexistence všech typů odstavných a parkovacích ploch a jejich ekonomické regulace. Předmětné území doporučujeme z hlediska funkce a významu organizačně rozdělit do dvou základních parkovacích zón. V pracovní podobě se nabízí např. ustavení zelené parkovací zóny pro dnešní oblasti A, B a C (území MPR) vyjadřující zklidněné, z hlediska životního prostředí příznivé území. Obálkou tohoto prostoru může být např. modrá parkovací zóna, zahrnující dnešní oblasti D, E, F a G, která má územně i dopravně spíše smíšený charakter. Rozlišení prostor dle parkovacích zón lze promítnout do informačního systému ohledně zákaznických skupin, dále se dá využít při odvozování tarifů zpoplatnění. Námět je znázorněn v grafické příloze 06 – Návrh rozdělení území do zón a oblastí.

Systém vlastní nabídky musí být a je konstruován jako otevřený, základními podmínkami vstupu nových subjektů musí být akceptování zásad a principů systému a kompatibilita technického vybavení, případně také i finanční účast na organizování systému statické dopravy. Sestavení výhledové nabídky na jedné straně vychází z předpokládané poptávky pro cílový stupeň automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel, na druhé straně respektuje možnosti území a jeho využití, především pak citlivý prostor MPR. Tvorba nabídky, podle uvedených východisek, v co největší míře využívá existující stání na terénu s výjimkou potenciální nabídky na komunikacích v pěší zóně. Významným prvkem sestavení nabídky je zastupitelnost odstavných stání. Cílová nabídka předpokládá symbiosu komunálních a komerčních kapacit, u komunální nabídky převažuje stání na terénu, v případě soukromého sektoru se jedná především o stání v objektech. V následující tabulce je doloženo sestavení výhledové nabídky pro jednotlivé oblasti řešeného území. Výsledný návrh je doložen grafickou přílohou 07 – Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží, cílový stav a grafickou přílohou 08 – Časová dostupnost centra města ve vztahu k parkovacím objektům. Z grafických příloh je zřejmé, že některé navržené kapacity jsou k dispozici uživatelům více oblastí. Na následujících stránkách je dokladován rámcový popis výhledové nabídky.

Sestavení výhledové nabídky stání

Oblast území	Počet stání ve skupinách uživatelů				Celkem stání	Stání na terénu	Stání v objektech
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec	Zastoupení			
A	303	135	0	78	438	278	160
B	307	124	0	66	431	351	80
C	533	152	0	96	685	685	0
D	700	186	203	147	1089	569	520
E	278	390	798	60	1466	576	890
F	463	70	97	106	630	580	50
G	6	7	200	0	213	13	200
Celkem	2590	1064	1298	553	4952	3052	1900

Tabulka: Sestavení nabídky pro cílový stupeň automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel

OBYVATELÉ

Této skupině uživatelů jsou vymezeny prakticky všechna stání na komunikacích a plochách, která jsou k dispozici v rámci současné nabídky. Nabídka je tak rozprostřena na celé řešené území což umožnilo přiblížení jednotlivých stání adresám bydlících. Celkový výhledový počet 2590 stání pro obyvatele je tvořen 2200 odstavnými stáními na terénu a 390 odstavnými stáními v objektech a garážích. Objekty řeší nedostatečné výhledové kapacity v oblastech A, D a F, konkrétně se jedná o 1 odstavnou garáž s kapacitou 80 stání ve správě města, zbývající nabídka je součástí 2 polyfunkčních objektů mimo komunální správu. Na území MPR je k dispozici celkem 1063 odstavných stání na terénu, resp. na komunikacích. V rámci této nabídky je řešeno parkování majitelů firem, podnikatelů a živnostníků formou zastupitelnosti. Takto parkující vozidla v celkovém objemu 553 stání využívají uvolněnou kapacitu odstavných stání se záměrem o co největší využití kapacit. Výsledný počet byl odvozen z rozdílu mezi maximálním a minimálním obsazením míst s jistou mírou bezpečnosti, bylo rovněž přihlédnuto k počtu podnikatelských subjektů a fyzických osob, včetně živnostníků, kterých bylo ve městě Jihlava k 31.12.2011 celkem 6717, resp. 4711 (Zdroj: ČSÚ) a odhadujeme, že řešená oblast by mohla představovat kolem 10% uvedeného počtu. Předpokládá se, že při přijatelné cenové regulaci lze dosáhnout využití odstavných stání až v rozmezí 70-80%. Garance odstavných a parkovacích stání na terénu je doporučena formou zpoplatněných rezervačních karet.

NÁVŠTĚVNÍCI

Výhledové rozložení nabídky předpokládá mírný pokles parkovacích stání na území MPR a významnější orientaci kapacit do navazujícího území, především pak do severních oblastí D a E. Uživatelská skupina návštěvníci využívá v menší míře parkovacích ploch na terénu s celkovou kapacitou 434 parkovacích stání, z tohoto počtu připadá do správy města 327 parkovacích stání. Převážná část celkové nabídky, v úhrnu 630 parkovacích stání, je ve správě soukromých investorů a jedná se o 1 monofunkční parkovací garáž a další 3 objekty v rámci obchodních a společenských center. U těchto center se předpokládá, že z celkové kapacity bude možné do systému statické dopravy začlenit přibližně 20%, tj. celkem 280 parkovacích stání. Nabídka na terénu je v zásadě koncipována tak, aby se jednalo převážně o rozsáhlejší plochy, které lze za pomoci automatizovaných technologií zařadit do informačního a navigačního systému statické dopravy města Jihlavy. Předpokládá se, že obdobnými kompatibilními technologiemi budou rovněž vybaveny parkovací garáže a objekty v rámci systému statické dopravy. Na území MPR je k dispozici celkem 251 parkovacích stání, v úvahu ještě přichází dalších cca 30 parkovacích stání v horní části Masarykova náměstí (stávající parkoviště u pošty). Předpokládá se, že parkovací stání pro návštěvníky budou zpoplatněna. V zahraničí není ne-

obvyklým jevem, že cenová regulace upřednostňuje parkovací stání v objektech před stáními na terénu.

ZAMĚSTNANCI

Jedna z nejvýznamnějších a nejvíce komplikovaná kategorie, která upřednostňuje bezplatné dlouhodobé parkování i za cenu nižšího komfortu v dostupnosti území. Podle sestavené nabídky se jedná o přibližně 1850 parkovacích stání, ve které se nacházejí další podskupiny zákazníků. Především sem patří majitelé firem, podnikatelé a živnostníci, kteří jsou částečně řešeni formou zastupitelnosti. Do celkové nabídky také patří vyhrazená stání, které si realizují firmy na svých pozemcích a na své náklady. Pokud se vše uvedené zohlední zůstává k řešení přibližně 1100 parkovacích stání. Pro zabezpečení nabídky byly vytipovány 3 rozhodující oblasti, v jižní části lokalita u ZOO s celkovou kapacitou 200 parkovacích stání, na západním okraji řešeného území 180 parkovacích míst v rámci Kongresové centra krajského úřadu Kraje Vysočina a v severní části řešeného území (oblast E) 500 parkovacích stání v lokalitě městského nádraží, kde se připravuje vybudování dopravního terminálu. Všechna tato uvedená parkovací stání jsou řešena v parkovacích objektech, v případě městské správy se jedná o 700 parkovacích stání ve dvoupodlažních otevřených parkovacích garážích. Předpokládá se, že rezervovaná parkovací stání budou zpoplatněna, jinak půjde o bezplatné parkování.

CHARAKTERISTIKA ROZHODUJÍCÍCH PLOCH, GARÁŽÍ A OBJEKTŮ

MĚSTSKÁ INFRASTRUKTURA

A) PLOCHY V SYSTÉMU

- Masarykovo náměstí, dolní část; 99 parkovacích stání
 - Bezručova; 52 parkovacích stání
 - Fibichova; 60 parkovacích stání
 - Havlíčkova; 70 parkovacích stání
- k dalšímu posouzení a zvážení
- Masarykovo náměstí, horní část; 30 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY

- Odstavná garáž PALACKÉHO, uzavřený objekt APS do výše 3 nadzemního podlaží, území cca 600m², kapacita 80 odstavných stání
- Odstavná a parkovací garáž KONGRESOVÉ CENTRUM, polyfunkční 2 podlažní podzemní objekt v rámci kongresového centra Krajského úřadu Kraje Vysočina, území cca 8400m², kapacita 700 stání, městská část 350 stání
- Parkovací garáž NÁDRAŽÍ MĚSTO, nadzemní 2 podlažní nájezdový objekt otevřeného typu, území cca 5500m², kapacita 500 parkovacích stání
- Parkovací garáž ZOO, nadzemní 2 podlažní nájezdový objekt otevřeného typu, území cca 2200m², kapacita 200 parkovacích stání

B) SOUKROMÉ A JINÉ PLOCHY, GARÁŽE A OBJEKTY

A) PLOCHY V SYSTÉMU

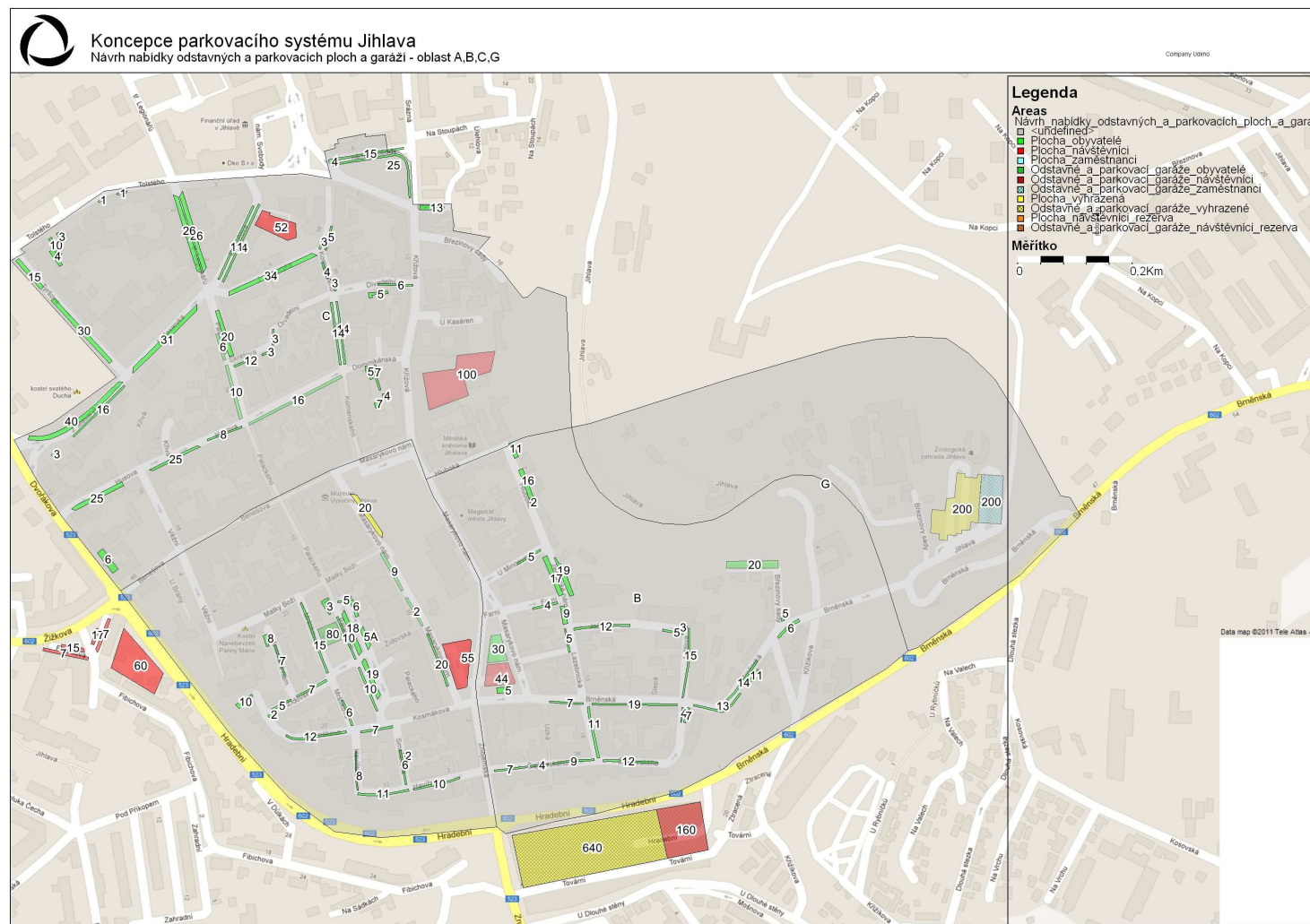
- Křížová; 100 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY

- Obchodní centrum CITY PARK, kapacita 800 stání, v systému 160 parkovacích stání
- Parkovací garáž TRÍDA LEGIONÁŘŮ, nadzemní uzavřený 4 podlažní nájezdový objekt, kapacita 350 parkovacích stání

- Obchodní centrum FRITZOVA (AN), kapacita 400 stání, v systému 80 parkovacích stání
- VŠ KNIHOVNA na ulici tř. Legionářů, kapacita 200 stání, v systému 40 parkovacích stání
- Odstavná a parkovací garáž KONGRESOVÉ CENTRUM, polyfunkční 2 podlažní podzemní objekt v rámci kongresového centra Krajského úřadu Kraje Vysočina, území cca 8400m², kapacita 700 stání, kongresová část 350 stání, v systému 90 odstavných stání
- STRÍBRNÉ TERASY na ulici Havlíčkova, kapacita 500 stání, v systému 50 odstavných stání

POPIS JEDNOTLIVÝCH ŘEŠENÝCH OBLASTÍ – OBLASTI A, B, C, G



Obrázek: Návrh odstavných a parkovacích ploch a garáží – oblasti A, B, C, G

Územní vymezení oblastí odpovídá současnému stavu, oblasti A, B a C náleží do navrhované zelené parkovací zóny. Stávající způsob organizace statické dopravy a organizace provozu jsou rozšířeny na celou ulici Brněnskou, navazující ulici Březinovy sady, případně také část ulice Křížkové. Z hlediska celkové koncepce a bilance je do tohoto prostoru zapracována také oblast G, území Jihlavské zoologické zahrady. Konečná nabídka pro jednotlivé skupiny uživatelů byla sestavena následovně.

Obyvatelé

Pro bydlící osoby v oblasti A je vyhrazeno celkem 223 odstavných stání na terénu, jedná se o využití stávajících ploch na komunikacích. Garance těchto odstavných stání bude i nadále řešena rezervačními kartami na registrační značku. Další nabídku tvoří 80 stání v odstavné hromadné garáži PALACKÉHO mezi ulicemi Palackého a Mrštíkova. Hromadná garáž typu APS se předpokládá nadzemní, do výše třetího nadzemního podlaží na ploše zhruba 600 m². V rámci zastupitelnosti jsou částečně řešeny vozidla majitelů firem podnikatelů a živnostníků mající sídlo v oblasti, formou rezervačních karet se předpokládá 78 stání.

Pro bydlící osoby v oblasti B je vyhrazeno celkem 307 odstavných stání na terénu, jedná se o využití stávajících ploch na komunikacích, dále část parkovací plochy na Masarykově náměstí a přibližně polovina dnešní nebezpečné plochy na ulici Březinovy sady. Garance těchto odstavných stání bude i nadále řešena rezervačními kartami na registrační značku. V rámci zastupitelnosti jsou částečně řešeny vozidla majitelů firem podnikatelů a živnostníků mající sídlo v oblasti, formou rezervačních karet se předpokládá 66 stání.

Pro bydlící osoby v oblasti C je vyhrazeno celkem 533 odstavných stání na terénu, především se jedná o využití stávajících ploch na komunikacích, včetně ploch v současnosti zpoplatněných. Garance těchto odstavných stání bude i nadále řešena rezervačními kartami na registrační značku. V rámci zastupitelnosti jsou částečně řešeny vozidla majitelů firem podnikatelů a živnostníků mající sídlo v oblasti, formou rezervačních karet se předpokládá 96 stání.

V úhrnu je v území MPR celkem vyhrazeno 1063 odstavných stání na terénu, dále 80 stání v odstavné garáži, v rámci zastupitelnosti se předpokládá využití 240 stání pro vozidla majitelů firem, podnikatelů a živnostníků.

Návštěvníci

Krátkodobé zpoplatněné parkování na území MPR je řešeno parkovacími plochami v dolní části Masarykova náměstí s kapacitou 99 míst. Další zpoplatněné parkování je řešeno parkovací plochou na ulici Bezručova s kapacitou 52 stání a plochou na ulici Křížová s kapacitou 100 parkovacích stání. Další nabídku pro krátkodobé parkování tvoří celkem 106 stání na terénu u ulic Žižkova a Fibichova a 70 stání na terénu u ulice Havlíčkova. Doporučujeme stanovit provozní režim, který předpokládá 30-60 minut parkování zdarma a maximální dobu parkování 3 hodiny. V horní části Masarykova náměstí je navrženo celkem 20 vyhrazených stání pro vozidla taxi, zásobování, tělesně postižených a další.

Ke zvážení se nabízí zachování parkovacích stání v horní části Masarykova náměstí s kapacitou 30 stání, tato nabídka není v grafické příloze zakreslena.

Další výhledová poptávka je řešena v následujících objektech:

- obchodní centrum CITY PARK, předpokládaná vyhrazená kapacita 160 stání
- parkovací garáž TRÍDA LEGIONÁŘŮ, předpokládaná kapacita 350 stání
- objekt VŠ KNIHOVNA na ulici tř. Legionářů, vyhrazená kapacita cca 40 stání.

Problémem dostupnosti zůstává zajištění návštěvníků Magistrátu města Jihlavy, jako možné řešení se nabízí vyhrazení části kapacit pro obyvatele, případně rozšíření stávajících kapacit výstavbou parkovacího objektu v rámci vlastněných ploch. Tento námět není součástí dokumentace ani celkové bilance statické dopravy.

Zaměstnanci

Dlouhodobé parkování není na území MPR uplatněno, výjimkou je předpokládaná a výše uvedená zastupitelnost pro celkem 240 vozidel majitelů firem podnikatelů a živnostníků mající sídlo v území a to formou rezervačních karet.

Pro zabezpečení výhledové poptávky jsou navrženy parkovací garáže v lokalitách

- ZOO s celkovou kapacitou 200 parkovacích stání pro jižní část území
- KONGRESOVÉ CENTRUM krajského úřadu Kraje Vysočina s vymezenou kapacitou 180 parkovacích míst pro západní část území
- NÁDRAŽÍ MĚSTO s celkovou kapacitou 500 parkovacích stání pro severní část území.

V případě lokality ZOO a NÁDRAŽÍ MĚSTO doporučujeme sledovat výstavbu dvoupodlažních otevřených parkovacích garáží. Předpokládá se, že rezervovaná parkovací stání budou zpoplatněna, jinak by se mělo jednat o bezplatné parkování.

OBLAST D



Obrázek: Návrh odstavných a parkovacích ploch a garáží – oblast D

Pracovně je území oblasti D vymezeno ulicemi Jiráskova, 17.listopadu, Žižkova, Dvořákova, Jana Masaryka, Tyršova a Fritzova a náleží do navrhované modré parkovací zóny. Způsob organizace provozu vychází ze stávající dopravní situace, režim organizace statické dopravy odpovídá konstrukci nabídky, přednostně jsou v oblasti uplatněna vyhrazená odstavná stání pro obyvatele. Konečná nabídka pro jednotlivé skupiny uživatelů byla sestavena následovně.

Obyvatelé

Pro bydlící osoby v oblasti D je vyhrazeno celkem 440 odstavných stání na terénu, jsou využity veškeré stávající plochy na komunikacích a uvnitř bytové zástavby. Doporučujeme garanci těchto odstavných stání řešit obdobně jako u MPR rezervačními kartami na registrační značku. Další nabídku tvoří 260 odstavných stání v rámci Kongresové centra krajského úřadu Kraje Vysočina, kde se předpokládá vybudování celkové kapacity 2x 350 stání.

V rámci zastupitelnosti se předpokládá využití 147 stání pro vozidla majitelů firem, podnikatelů a živnostníků.

Návštěvníci

S ohledem na celkový nedostatek kapacit statické dopravy v oblasti není krátkodobé zpoplatněné parkování zde uplatněno. Námětem může být omezený prostor ulic Žižkova/Fibichova s kapacitou 46 stání a parkovací ploch Fibichova s kapacitou 60 stání. Doporučujeme také zde stanovit provozní režim, který předpokládá 30-60 minut parkování zdarma a maximální dobu parkování 3 hodiny.

Na ulici Tyršova je navrženo celkem 23 vyhrazených stání pro vozidla taxi, tělesně postižených a další.

Další výhledová poptávka je navržena k řešení v následujících objektech:

- obchodní centrum FRITZOVA (AN), předpokládaná vyhrazená kapacita 80 stání
- parkovací garáž TŘÍDA LEGIONÁŘŮ, předpokládaná kapacita 350 stání
- objekt VŠ KNIHOVNA na ulici tř. Legionářů, vyhrazená kapacita cca 40 stání.

Zaměstnanci

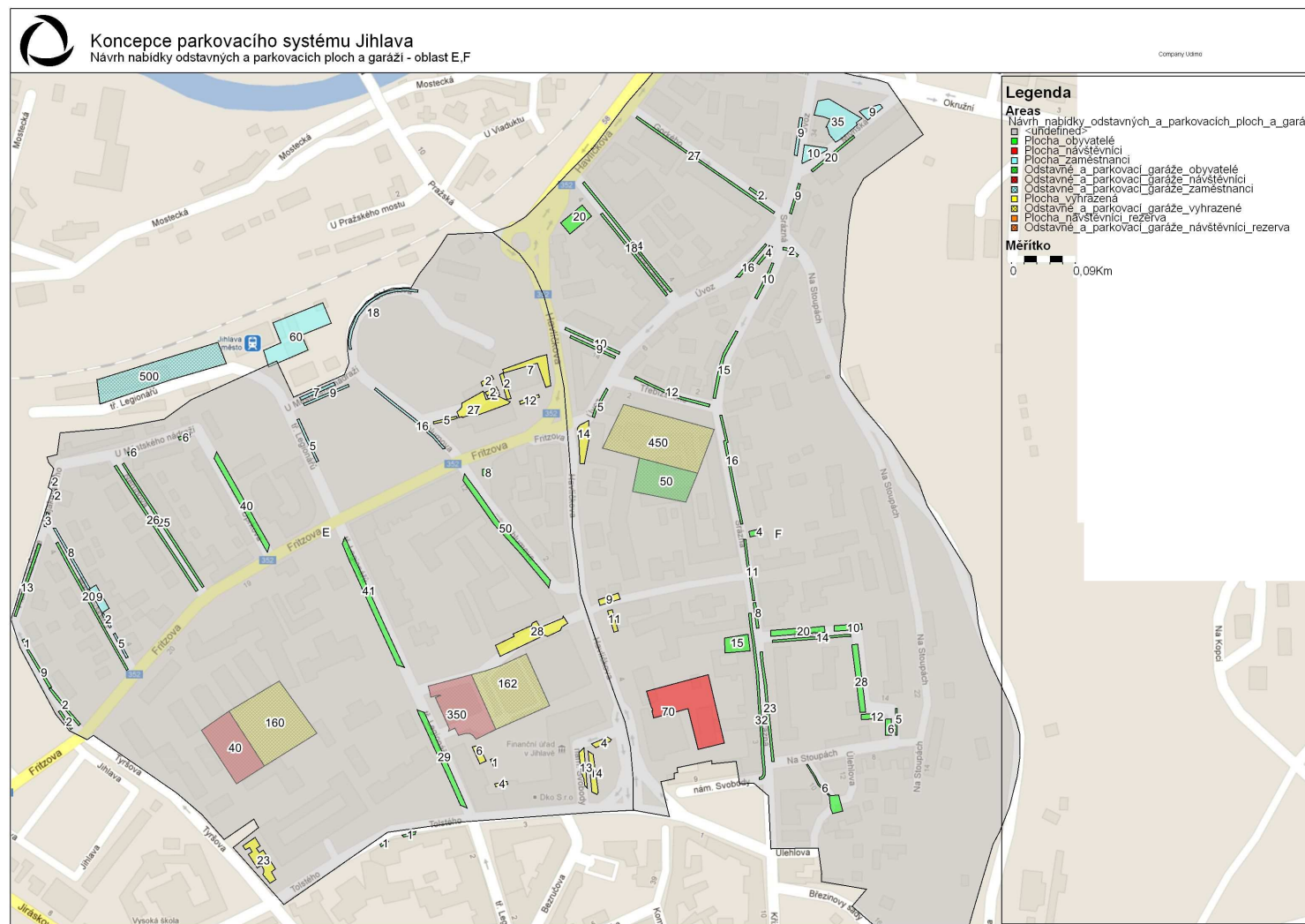
Dlouhodobé parkování není na území oblasti D uplatněno, výjimkou je předpokládaná a výše uvedená zastupitelnost pro celkem 147 vozidel majitelů firem podnikatelů a živnostníků mající sídlo v území a to formou rezervačních karet.

Pro zabezpečení výhledové poptávky jsou navrženy parkovací garáže v lokalitách

- KONGRESOVÉ CENTRUM krajského úřadu Kraje Vysočina s vymezenou kapacitou 180 parkovacích míst
- NÁDRAŽÍ MĚSTO s celkovou kapacitou 500 parkovacích stání.

V případě lokality NÁDRAŽÍ MĚSTO doporučujeme sledovat výstavbu dvoupodlažní otevřené parkovací garáže. Předpokládá se, že rezervovaná parkovací stání budou zpoplatněna, jinak by se mělo jednat o bezplatné parkování.

OBLASTI E, F



Obrázek: Návrh odstavných a parkovacích ploch a garáží – oblasti E, F

Pracovně je území oblasti E vymezeno ulicemi Plukovníka Švece, Tyršova, Tolstého, Havlíčkova a koridorem železniční tratě Jihlava-Kostelec u Jihlavy. Území oblasti F je zase vymezeno ulicemi Havlíčkova, náměstím Svobody, Srážná, vodním tokem Jihlávka a dále ulicí Okružní. Obě oblasti jsou zařazeny do navrhované modré parkovací zóny. Způsob organizace provozu vychází ze stávající dopravní situace, režim organizace statické dopravy odpovídá konstrukci nabídky. Změna organizace dopravy je navržena pouze v části ulice Srážná a v obytné oblasti Na Stoupách, jedná se o zavedení jednosměrného provozu s cílem legalizace současného parkování. V obou oblastech jsou částečně uplatněna vyhrazená odstavná stání pro obyvatele. Konečná nabídka pro jednotlivé skupiny uživatelů byla sestavena následovně.

Obyvatelé

Pro bydlící osoby v oblasti E je vyhrazeno celkem 278 odstavných stání na terénu, jsou využity stávající plochy na komunikacích v blízkosti obytných domů. Pro bydlící osoby v oblasti F je vyhrazeno celkem 413 odstavných stání na terénu, jsou opět využity stávající plochy na komunikacích v blízkosti obytných domů. Dosažení potřebného počtu stání na komunikaci je podmíněno úpravou organizace provozu, kdy část ulice Srážná a komunikace uvnitř obytné oblasti Na Stoupách je řešena s jednosměrným provozem. Pro zajištění výhledové poptávky v oblasti F je navrženo využít 50 odstavných stání v rámci objektu Stříbrné terasy s celkovou kapacitou 500 stání. Doporučujeme garanci odstavných stání na terénu řešit obdobně jako u MPR rezervačními kartami na registrační značku.

V rámci zastupitelnosti se předpokládá využití celkem 166 stání pro vozidla majitelů firem, podnikatelů a živnostníků.

Návštěvníci

Výhledová poptávka po krátkodobém parkování v oblastech E a F je řešena především v lokalitách

- parkovací plocha HAVLÍČKOVA, kapacita 70 parkovacích stání
- parkovací garáž TRÍDA LEGIONÁŘŮ, předpokládaná kapacita 350 stání
- objekt VŠ KNIHOVNA na ulici tř. Legionářů, vyhrazená kapacita cca 40 stání.

Jedná se o zpoplatněná parkovací stání, v případě parkovací plochy Havlíčkova je doporučen provozní režim, který předpokládá 30-60 minut parkování zdarma a maximální dobu parkování 3 hodiny.

Zaměstnanci

Dlouhodobé parkování je v předmětných oblastech uplatněno omezeně, např. v ulicích Majakovského, Chlumova, Mlýnská a Úvoz nebo v prostoru městského nádraží. V rozhodující míře je však výhledová poptávka řešena nabídkou dvoupodlažní parkovací garáže otevřeného typu v lokalitě

- NÁDRAŽÍ MĚSTO s celkovou kapacitou 500 stání.

Předpokládá se, že rezervovaná parkovací stání budou zpoplatněna, jinak by se mělo jednat o bezplatné parkování.

Součástí celkové nabídky je přibližně 186 vyhrazených parkovacích stání na terénu, u kterých se předpokládá, že jsou situována na soukromých pozemcích s přednostním využíváním vlastníků.

4.4 ETAPA NEJBLIŽŠÍCH 10 LET, PO ROCE 2020

Na základě stanovené výhledové poptávky, která byla primárně odvozena z předpokládané cílové automobilizace 600 vozidel/1000 obyvatel a s ohledem na očekávaný průměrný roční růst automobilizace byl pro etapu nejbližších 10 let definován stupeň automobilizace 467 vozidel/1000 obyvatel, resp. koeficient růstu od roku 2010 na výsledných 1,14. Takto byla následně stanovena výsledná poptávka pro uvedenou etapu.

Výsledná souhrnná poptávka pro etapu 10 let

a) Obyvatelé, odstavné stání (3,6 tis. domácností)	2,0 tis. vozidel
b) Návštěvníci, krátkodobé parkování	0,8 tis. vozidel
c) Zaměstnanci, dlouhodobé parkovací	1,5 tis. vozidel
Celková bilance poptávky ve vymezené území	4,3 tis. vozidel

Dále přiložená tabulka dokládá rozdělení poptávky pro etapu nejbližších 10 let (období po roce 2020) do jednotlivých oblastí řešeného území, závěrečný sloupec bilancuje stávající potenciální nabídku danou pasportem parkování bez zapracování možné zastupitelnosti uživatelských skupin. Pokud budeme vycházet z bilance současného stavu, který lze po započítání legality a zastupitelnosti považovat za blízký naplnění, dá se konstatovat výsledný deficit přibližně 600 stání.

Odvozená poptávka pro etapu 10 let

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů			Celkem vozidel	Potenciální nabídka
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec		
A	253	146	108	507	447
B	242	108	139	489	393
C	429	197	152	777	677
D	552	117	258	927	532
E	182	147	457	787	819
F	352	98	300	750	590
G	5	6	21	31	200
Celkem	2014	820	1434	4268	3658

Tabulka: Odvozená poptávka pro etapu nejbližších 10 let, po roce 2020

ETAPOVÁ NABÍDKA

Východiska pro návrh etapové nabídky jsou totožná jako v případě sestavování výhledové nabídky a platí pro všechny uživatelské skupiny. Tvorba nabídky, podle dříve uvedených východisek, v co největší míře využívá existující stání na terénu s výjimkou potenciální nabídky na komunikacích v pěší zóně. Významným prvkem sestavení nabídky je zastupitelnost odstavných stání. Etapová nabídka je v rozhodující míře řešena komunálními stáními a plochami, chybějící počty jsou pak řešeny ve 2 variantách, buď dalším rozvojem komunálních kapacit nebo investicí soukromého sektoru do parkovací garáže. V následující tabulce je doloženo sestavení etapové nabídky pro jednotlivé oblasti řešeného území. Výsledná etapová nabídka je graficky znázorněna v příloze 09 – Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží – etapa 2020, varianta s PG a příloze 10 – Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží – etapa 2020, varianta bez PG.

Z doložených grafických příloh vyplývá, že některé navržené kapacity jsou k dispozici uživatelům více oblastí.

Sestavení nabídky stání pro etapu nejbližších 10 let, po roce 2020 - varianta bez PG

Oblast území	Počet stání ve skupinách uživatelů				Celkem stání	Stání na terénu	Stání v objektech
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec	Zastoupení			
A	263	135	20	78	418	338	80
B	257	154	0	66	411	331	80
C	432	229	24	96	685	685	0
D	550	106	173	147	829	829	0
E	228	150	498	60	876	876	0
F	362	70	97	106	529	529	0
G	4	6	121	0	131	31	100
Celkem	2096	850	933	553	3879	3619	260

Tabulka: Sestavení nabídky pro etapu 10 let, po roce 2020, varianta bez parkovací garáže Tř. Legionářů

Sestavení nabídky stání pro etapu nejbližších 10 let, po roce 2020 - varianta s PG

Oblast území	Počet stání ve skupinách uživatelů				Celkem stání	Stání na terénu	Stání v objektech
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec	Zastoupení			
A	263	55	20	78	338	338	0
B	257	74	0	66	331	331	0
C	432	229	24	96	685	685	0
D	550	46	173	147	769	769	0
E	228	400	498	60	1126	776	350
F	362	70	97	106	529	529	0
G	4	6	121	0	131	31	100
Celkem	2096	880	933	553	3909	3459	450

Tabulka: Sestavení nabídky pro etapu 10 let, po roce 2020, varianta s parkovací garáží Tř. Legionářů

Vymezené území, oblasti A až G, představuje prostor, ve kterém systém statické dopravy je územně a uživatelsky organizován. Právě organizování mobility je zcela nezbytná podmínka koexistence všech typů odstavných a parkovacích ploch a jejich ekonomické regulace. Předmětné území doporučujeme z hlediska funkce a významu organizačně rozdělit do dvou základních parkovacích zón. V pracovní podobě se nabízí např. ustavení zelené parkovací zóny pro dnešní oblasti A, B a C (území MPR) vyjadřující zklidněné, z hlediska životního prostředí příznivé území. Obálkou tohoto prostoru může být např. modrá parkovací zóna, zahrnující dnešní oblasti D, E, F a G, která má územně i dopravně spíše smíšený charakter. Rozlišení prostor dle parkovacích zón lze promítnout do informačního systému ohledně zákaznických skupin, dále se dá využít při odvozování tarifů zpoplatnění. Námět je znázorněn v grafické příloze 06 – Návrh rozdělení území do zón a oblastí.

Systém vlastní nabídky musí být a je konstruován jako otevřený, základními podmínkami vstupu nových subjektů musí být akceptování zásad a principů systému a kompatibilita technického vybavení, případně také i finanční účast na organizování systému statické dopravy.

Následuje rámcový popis etapové nabídky.

OBYVATELÉ

Popisovaný stav platí pro obě dokladované varianty. Této skupině uživatelů jsou vymezeny prakticky všechna stání na komunikacích a plochách, která jsou k dispozici v rámci současné nabídky. Nabídka je tak rozprostřena na celé řešené území což umožnilo přiblížení jednotlivých stání adresám bydlících. Celkový etapový počet 2096 stání pro obyvatele je tvořen výhradně odstavnými stáními na terénu, pro zvládnutí poptávky v oblasti D je navrženo nové odstavné parkoviště na terénu Ke Skalce s kapacitou 110 stání. Na území MPR je k dispozici celkem 952 odstavných stání na terénu, resp. komunikacích. V rámci této nabídky je řešeno parkování majitelů firem, podnikatelů a živnostníků formou zastupitelnosti, součástí může být také řešení vozidel zásobování. Takto parkující vozidla v celkovém objemu 553 stání využí-

vají uvolněnou kapacitu odstavných stání se záměrem o co největší využití kapacit. Výsledný počet byl odvozen shodně jako v případě výhledového řešení. Garance odstavných a parkovacích stání na terénu je doporučena formou zpoplatněných rezervačních karet.

NÁVŠTĚVNÍCI

Etapová nabídka představuje celkem 850-880 parkovacích stání, řešené varianty se od sebe odlišují sestavením kapacity a jejím rozložením. Z hlediska sestavení kapacity je zde parkovací garáž s nabídkou 350 stání, variantě je tento počet nahrazen 320 parkovacími místy z nichž $\frac{1}{2}$ je na terénu a $\frac{1}{2}$ využívá kapacitu stávajícího objektu CITY PARK. Z hlediska územního rozložení se v případě varianty s parkovací garáží významnější část kapacity přesouvá do severních oblastí D a E, u druhé varianty je rozložení nabídky rovnoměrnější kolem celého jádrového území. Uživatelská skupina návštěvníci u obou variant využívá přednostně parkovací plochy na terénu, u varianty s parkovací garáží se jedná o 530 parkovacích stání, u druhé varianty o 690 parkovacích stání. Ve správě soukromých investorů je v případě varianty s parkovací garáží právě tento objekt na ulici tř. Legionářů s kapacitou 350 stání, u varianty bez parkovací garáže se jedná o využívání části existující kapacity v počtu 160 stání. Nabídka na terénu je v zásadě koncipována tak, aby se jednalo převážně o rozsáhlejší plochy, které lze za pomoci automatizovaných technologií zařadit do informačního a navigačního systému statické dopravy města Jihlavy. Předpokládá se, že obdobnými kompatibilními technologiemi budou rovněž vybaveny parkovací garáže a objekty v rámci systému statické dopravy. Na území MPR je k dispozici celkem 358 parkovacích stání, v úvahu ještě přichází dalších cca 30 parkovacích stání v horní části Masarykova náměstí (stávající parkoviště u pošty). Předpokládá se, že parkovací stání pro návštěvníky budou zpoplatněna s tím, že lze nabízet prvních 30-60 minut bezplatně.

ZAMĚSTNANCI

Popisovaný stav platí pro obě dokladované varianty. Jedna z nejvýznamnějších a nejvíce komplikovaná kategorie, která upřednostňuje bezplatné dlouhodobé parkování i za cenu nižšího komfortu v dostupnosti území. Podle sestavené nabídky se jedná o přibližně 1490 parkovacích stání, ve které se nacházejí další podskupiny zákazníků. Především sem patří majitelé firem, podnikatelé a živnostníci, kteří jsou částečně řešeni formou zastupitelnosti. Do celkové nabídky také patří vyhrazená stání, které si realizují firmy na svých pozemcích a na své náklady. Pokud se vše uvedené zohlední zůstává k řešení přibližně 900 parkovacích stání. Pro zabezpečení rozhodující části nabídky byly vytypovány 3 základní oblasti, v jižní části území lokalita u ZOO s celkovou kapacitou 100 parkovacích stání, na západním okraji řešeného území 150 parkovacích míst v lokalitě Ke Skalce (území budoucího Kongresového centra) a v severní části řešeného území (oblast E) 200 parkovacích stání v lokalitě městského nádraží, kde se připravuje vybudování dopravního terminálu. Pouze 100 parkovacích stání v lokalitě ZOO je řešeno v parkovacím objektu a připadl by městské správě. Předpokládá se bezplatné parkování, u rezervovaných parkovacích stání bude zpoplatnění.

CHARAKTERISTIKA ROZHODUJÍCÍCH PLOCH, GARÁŽÍ A OBJEKTŮ

1. VARIANTA BEZ PARKOVACÍ GARÁŽE

MĚSTSKÁ INFRASTRUKTURA

A) PLOCHY V SYSTÉMU

Návštěvníci

- Masarykovo náměstí, dolní část; 99 parkovacích stání
 - Bezručova; 52 parkovacích stání
 - Fibichova; 60 parkovacích stání
 - Havlíčkova; 70 parkovacích stání
 - Třída Legionářů; 100 parkovacích stání
- k dalšímu posouzení a zvážení
- Masarykovo náměstí, horní část; 30 parkovacích stání

Zaměstnanci

- Ke Skalce; 150 parkovacích stání
- Nádraží Jihlava město; 200 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY

- Parkovací garáž ZOO, nadzemní 2 podlažní nájezdový objekt otevřeného typu, území cca 1100m², kapacita 100 parkovacích stání

SOUKROMÉ A JINÉ PLOCHY, GARÁŽE A OBJEKTY

A) PLOCHY V SYSTÉMU

- Křížová; 100 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY – POČET 1130 STÁNÍ

- Obchodní centrum CITY PARK, kapacita 800 stání, v systému 160 parkovacích stání

2. VARIANTA S PARKOVACÍ GARÁŽÍ

MĚSTSKÁ INFRASTRUKTURA

A) PLOCHY V SYSTÉMU

Návštěvníci

- Masarykovo náměstí, dolní část; 99 parkovacích stání
 - Bezručova; 52 parkovacích stání
 - Havlíčkova; 70 parkovacích stání
- k dalšímu posouzení a zvážení
- Masarykovo náměstí, horní část; 30 parkovacích stání

Zaměstnanci

- Ke Skalce; 150 parkovacích stání
- Nádraží Jihlava město; 200 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY

- Parkovací garáž ZOO, nadzemní 2 podlažní nájezdový objekt otevřeného typu, území cca 1100m², kapacita 100 parkovacích stání

SOUKROMÉ A JINÉ PLOCHY, GARÁŽE A OBJEKTY

A) PLOCHY V SYSTÉMU

- Křížová; 100 parkovacích stání

B) GARÁŽE A OBJEKTY – POČET 1130 STÁNÍ

- Parkovací garáž TŘÍDA LEGIONÁŘŮ, nadzemní uzavřený 4 podlažní nájezdový objekt, kapacita 350 parkovacích stání

4.5 KONCEPCE VYUŽITÍ ITS V PARKOVACÍM SYSTÉMU

ÚVOD

Pro optimální využití nabídky parkovacích míst v rámci města Jihlavy a omezení doby hledání volného parkovacího místa je navržen systém navádění na volná parkovací místa ve městě.

Za tímto účelem bude na klíčových přístupových komunikacích do města umístěno proměnné dopravní značení, které řidiče informuje o obsazenosti spádových parkovišť. Řidič si pak zvolí s ohledem na cíl své cesty nejvýhodnější parkoviště s volnými parkovacími místy. V blízkosti vjezdu na jednotlivá parkoviště bude umístěna signalizace obsazenosti tak, aby měl řidič ještě před vlastním vjezdem do parkoviště informaci o jeho obsazenosti. Tak se předejde blokování vjezdu do obsazeného parkoviště.

Základním předpokladem fungování navrhovaného systému navádění je získání informací o obsazenosti kapacitně významných parkovacích ploch. Je navrženo, aby významná parkoviště byla vybavena automatizovaným parkovacím systémem, který mimo zefektivnění odbavení vozidel a výběru parkovného dokáže kalkulovat obsazenost parkoviště a tuto informaci předat pro další zpracování ve spolupracujících systémech.

V rámci návrhu koncepce jsou stanoveny technologické a technické podmínky nasazení a fungování systému, výběr konkrétní technologie a dodavatele je předmětem dalšího řízení investora.

PARKOVACÍ SYSTÉM

Pro obsluhu jednotlivých parkovacích ploch je navržen systém s využitím tisku a čtení čárového kódu.

Do systému budou zařazeny následující komponenty:

- 19x příjezdový terminál PT pro výdej parkovacího lístku
- 19x automatická závora AZ na příjezdu
- 19x výjezdový terminál VT na výjezdu
- 19x automatická závora AZ na výjezdu
- 17x automatický platební terminál APT
- 22x panel VOLNO/OBSAZENO

Terminály i APT budou vybaveny čtečkami abonentních karet.

Na příjezdové komunikaci na parkovací plochu je umístěn příjezdový terminál PT a závora AZ. Technologickou součástí těchto zařízení jsou indukční smyčky zabudované v komunikaci u terminálu a závory. Zákazník na příjezdu zastaví u příjezdového terminálu, před kterým je ve vozovce instalována indukční smyčka a stisknutím tlačítka pro výdej lístku obdrží parkovací lístek. Výdej lístku je podmíněn aktivací této indukční smyčky. Na lístku jsou vytisknuty údaje o provozovateli parkoviště, datum a čas vydání lístku a jeho pořadové číslo. Datum a čas vydání parkovacího lístku je také zakódován ve formě čárového kódu a tento je na lístku rovněž vytisknut. Odebráním lístku ze šterbiny se závora otevře a zákazník projede na parkoviště. Zavření závory je provedeno automaticky po projetí bezpečnostní indukční smyčkou

pod ráhnem závory. Bezpečnostní smyčka pod ráhnem závory hlídá přítomnost automobilu a tak nedovolí spustit ráhno, které by mohlo automobil poškodit.

Vlastníci abonentních karet použijí pro povolení vjezdu tuto bezkontaktní kartu, kterou přiloží na příslušné místo na příjezdovém nebo výjezdovém terminálu.

Před výjezdem z parkoviště zákazník provede úhradu parkovacího poplatku v automatickém platebním terminálu APT. Zákazník zasune parkovací lístek do příslušné štěrbiny, terminál vypočítá cenu, na displeji se zobrazí částka a zákazník provede platbu. Po zaplacení pokladna vydá zpět parkovací lístek, případný přeplatek hotovosti a na požádání zákazníkem je možno vytisknout daňový doklad. Po zaplacení má zákazník dle návrhu provozovatele příslušnou dobu k opuštění parkoviště (např. 10 minut). Po překročení této doby nebude umožněno zákazníkovi opustit parkoviště a bude nucen provést dodatečnou úhradu za parkování u obsluhy. Tato úhrada se provádí opětovným přečtením stejného parkovacího lístku.

Po uhrazení platby tento zaplacený lístek zákazník na výjezdu zasune do štěrbiny výjezdového terminálu VT. Pokud je lístek zaplacený, terminál ponechá lístek v boxu pro zaplacené lístky (použité lístky se tak nepovalují kolem výjezdu a na komunikaci) a otevře závoru. Pokud není lístek zaplacený, na displeji terminálu se zobrazí příslušný text pro zaplacení a lístek je vrácen zpět zákazníkovi.

Úhrada parkovného může rovněž probíhat použitím abonentní karty v automatickém platebním terminálu APT nebo pomocí bankovní platební karty (úhrada bankovní platební kartou podléhá transakčním poplatkům bance).

Systém počítá automaticky obsazenost parkoviště a zobrazuje počet volných míst na číselném displeji proměnného dopravního značení - systém navádění na volná parkovací místa. Pro informaci u vjezdu na konkrétní parkoviště bude zobrazován text na panelu VOLNO/OBSAZENO.

V řídicím počítači je instalován obslužný software, který umožňuje monitorovat chod parkoviště. Komunikace mezi pokladním systémem a technologií (příjezdový terminál, závora) probíhá po sériové lince. Veškerá data pro nastavení systému se zadávají v části programu, který lze otevřít pouze zadáním hesla a je přístupný pouze provozovateli (vedoucímu, majiteli atd.) a dodavateli. Zde se zadávají data pro jednotlivé sazby parkování, nastavení údajů o parkovišti, měna (v budoucnosti EUR), DPH a další údaje pro nastavení.

SYSTÉM NAVÁDĚNÍ NA VOLNÁ PARKOVACÍ MÍSTA

Pro informování řidičů o obsazenosti významných parkovišť na území města Jihlavy budou na klíčových komunikacích ve městě umístěny dopravní značky (například IS5) s navigací na jednotlivá parkoviště. Tyto značky budou vybaveny displejem zobrazujícím počet volných míst na příslušném parkovišti.

Pro území města Jihlavy je uvažováno s instalací dopravních značek na 5-ti stanovištích. Předpokládáme jejich situování na kordonu dotčeného území, jedná se o přístupové komunikace Brněnská, Znojemská, Žižkova, Jiráskova a Pražská. Tento základní skelet značek s displejem je možné dále doplnit vnitřním systémem klasického dopravního značení navádějícího vozidla na konkrétní parkovací lokality (náklady na vnitřní dopravní značení nejsou v ceně kalkulovány).

ODHAD NÁKLADŮ, CÍLOVÝ STAV

A) Technologie parkovišť

15 mil Kč bez DPH

(PT, AZ, VT, APT včetně SW, instalace, integrace, zaškolení obsluhy)

B) Naváděcí systém na volná místa

0,75 mil Kč bez DPH

(Dopravní značky, zobrazovací displeje, napájení, komunikace, instalace)

ODHAD NÁKLADŮ, ETAPA ROKU 2020

A) Technologie parkovišť

12,5 mil Kč bez DPH

(PT, AZ, VT, APT včetně SW, instalace, integrace, zaškolení obsluhy)

B) Naváděcí systém na volná místa

0,75 mil Kč bez DPH

(Dopravní značky, zobrazovací displeje, napájení, komunikace, instalace)

4.6 ORGANIZAČNÍ ZABEZPEČENÍ SYSTÉMU

STAV A CÍLE ORGANIZOVÁNÍ

ZAJIŠTĚNÍ A POPIS NABÍDKY (SLUŽBY)

A) Statutární město Jihlava

- rezervovaná odstavná a parkovací stání
- vyhrazená parkovací stání.

B) Služby města Jihlavy s.r.o.

- placená stání na parkovacích automatech
- placená parkoviště na terénu

C) Soukromé subjekty

- placená parkoviště na terénu
- parkovací stání v komerčních objektech.

PŘEDNOSTI a PŘÍLEŽITOSTI

- existence regulace odstavování a parkování vozidel na území MPR
- rozhodující většina zpoplatněné kapacity je vlastněna městem Jihlava
- společnost Služby města Jihlavy s.r.o. provozuje placená stání se ziskem
- systémové řešení statické dopravy nabízí řešení pro všechny uživatelské skupiny, umožní zapojení soukromého sektoru
- prostředky získané ze statické dopravy se budou vracet do systému a zajistí jeho stabilizaci a rozvoj, včetně ztrátových činností
- rozvoj IT v systému statické dopravy jako součást organizace a řízení dopravy.

RIZIKA A OHROŽENÍ

- řešení statické dopravy dlouhodobě stagnuje, stav neřeší některé skupiny uživatelů a není zřejmá její dlouhodobá koncepce
- finanční prostředky získané v systému statické dopravy se vůbec nebo jen velmi omezeně vrací zpět do statické dopravy
- některé formy organizace statické dopravy nejsou dostatečně respektovány nebo vykazují nízkou účinnost
- problémy se budou nadále prohlubovat, rozdíl mezi poptávkou a nabídkou se stane obtížně zvládnutelný
- komerční pojetí statické dopravy bude překážkou systémovému řešení této služby jako celku

- zábor vhodných pozemků pro jiné účely, nedostatečná koordinací územně plánovací činnost a finanční problémy budou komplikovat systémová řešení.

CÍLE A ÚKOLY ORGANIZOVÁNÍ

- A) Optimalizace stávajících kapacit, výhledové řešení nabídky, územní a cenová regulace pro všechny skupiny uživatelů
- B) Přijatelná nabídka rozsahem, druhem i cenovým nastavením poskytovaných služeb pro všechny cílové uživatele
- C) Jednotné organizování systému, finanční prostředky získané ze systému statické dopravy efektivně využívat na stabilizaci a dlouhodobé řešení statické dopravy
- D) Do rozvoje statické dopravy, zejména v případě náročnějších investic a větších rizik, účelně zapojit soukromý sektor
- E) Parkovací plochy a objekty vybavit IT v rámci informačního a navigačního systému statické dopravy.

Uvedené cíle a úkoly musejí být základem organizování systému statické dopravy nejen pro vymezené a řešené oblasti, ale pro celé území Statutárního města Jihlavy. V rámci jednotného systému bude účelné a efektivní spojit a harmonizovat jednotlivé činnosti, naopak jako nevhodné se jeví vybírat prvky, které mohou být lukrativní. V této souvislosti je nutné si uvědomit, že vedle společně organizovaného prostoru bude stále existovat nabídka na soukromých pozemcích, zde lze dá pouze předpokládat vliv tržního prostředí.

INSTITUCIONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ

Z hlediska vlastnictví lze uplatnit dvě základní formy společnosti, která se může zabírat organizováním systému statické dopravy:

- a) Veřejná – obchodní nebo příspěvková společnost zřízená a vlastněná SMJ
- b) Soukromá – obchodní společnost zřízená a vlastněná soukromým subjektem

VEŘEJNÁ SPOLEČNOST

Pro návrh právní formy organizátora je nutno vycházet z existujících právních norem pro zajišťování činností územními samosprávnými celky. Alternativně lze uvažovat o těchto možnostech:

- zřízení organizace městem:
 - o příspěvková organizace města: právnická osoba, jediný zřizovatel, přímá vazba na město, zřizuje se pro činnost, která je zpravidla nezisková, ale může vykonávat doplňkovou činnost = podnikání, nemožnost přímého zapojení jiného subjektu do řízení,
 - o organizační složka města: není právnická osoba, měly být zakládány pro jednodušší činnosti,
- založení (spoluzaložení) organizace městem:
 - o obecně prospěšná společnost: právnická osoba, založení městem nebo dalšími osobami je neomezeno, vykonává obecně prospěšné služby, nesleduje zisk při poskytování služeb, ale může vykonávat i doplňkovou činnost (zaměřenou na zisk),
 - o společnost s ručením omezeným: právnická osoba, může být plně ve vlastnictví městem, ale může být uplatněno spoluvlastnictví až 50 osob, smyslem je vytváření zisku,
 - o akciová společnost: právnická osoba, buď plně ve vlastnictví města a nebo uplatnění dalších akcionářů.

Vzhledem k současné právní formě subjektů s účastí Statutárního města Jihlavy a obvyklému uspořádání v českém prostředí a možnostech jednotlivých forem lze zvažovat formu příspěvkové organizace, společnosti s ručením omezeným nebo akciové společnosti.

Institucionální zajištění

Záměrem a současně cílem je vytvořit jednotnou správu organizování systému statické dopravy na území SMJ. Důležitým aspektem při volbě vhodného subjektu je snaha o efektivní a hospodárné řešení, v této souvislosti se více přikláníme k využití stávajících kapacit před vytvářením nových. Rozhodující pro volbu vhodného subjektu pro zajištění systému bude analýza základního rámce činností, včetně rozsahu, který lze řešit dodavatelsky.

Předběžně v úvahu přicházejí zejména:

- Služby města Jihlavy, s.r.o.
- Dopravní podnik města Jihlavy, a.s.

S ohledem na skutečnost, že významnou součástí služby je dohled a kontrolní činnost, je možné podmíněně zvažovat také organizaci

- Městská policie Jihlava.

SOUKROMÁ SPOLEČNOST

Cíle, úkoly a zaměření soukromé společnosti v rámci systému statické dopravy musí být shodné s posláním veřejné společnosti. Ve své podstatě soukromá společnost na základě smluvního vztahu hospodaří s majetkem města.

Uvádějí se přednosti, které plynou ze soukromého sektoru jako např.

- snížení provozních nákladů se zachováním kvalitativních parametrů v důsledku vyšší efektivity činností,
- nižší investiční náklady, kdy soukromý sektor dokáže vyjednat s dodavateli zpravidla výhodnější podmínky,
- převzetí části rizik v případě použití institutu koncesní smlouvy.

Toto je možné komentovat řadou případů, kdy činnosti zajišťované veřejnou obchodní společností jsou z hlediska hospodárnosti srovnatelné. Významným prvkem výhodnosti lze spíše spatřovat ve spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

SMLUVNÍ VZTAHY

Město Jihlava může zabezpečit organizování systému statické dopravy prostřednictvím následujících smluvních vztahů:

Mandátní smlouva

Mandátní smlouvou se zavazuje mandatář uskutečnit pro mandanta požadované činnosti na jeho účet a jeho jménem a mandant se zavazuje zaplatit mu za to úplatu (zákon 513/1991 Sb., obchodní zákoník v platném znění, § 566 a další).

Dá se předpokládat, že tato forma může být již v současné době uplatněna u společnosti Služby města Jihlavy, s.r.o., i když je tato společnost stoprocentně vlastněna Statutárním městem Jihlava. Zjednodušeně se jedná o určitou formu zajištění činností podle pokynů o nichž musí rozhodnout nebo rozhodovat město.

Výhody:

- flexibilita při plnění úkolů, kdy je mandant vůči mandatáři v rozhodném postavení s možností okamžitého řešení organizace statické dopravy
- zodpovědnost mandatáře za škodu na věcech převzatých od mandanta.

- možnost poměrně rychlého ukončení smluvního vztahu ze strany mandanta.

Nevýhody:

- nízká zainteresovanost na stavu a rozvoji statické dopravy, je pouze vázán smluvním vztahem
- možnost poměrně rychlého ukončení smluvního vztahu ze strany mandátáře
- komplikované vztahy s třetími stranami působícími v oblasti statické dopravy.

Nájemní smlouva

Smlouvou o nájmu by město (pronajímatel) přenechal za úplatu soukromé společnosti (nájemci) veškerou infrastrukturu statické dopravy (zákon 40/1964 Sb., občanský zákoník v platném znění, § 663 a další). Soukromá společnost by z této infrastruktury pobírala užitky, přičemž by svým jménem a na svůj účet zajišťoval organizaci statické dopravy.

Výhody:

- rozhodování o běžných provozních otázkách se přesune na nájemce, včetně zodpovědnosti za tato rozhodnutí
- smlouvu je možno uzavřít na dobu neurčitou.

Nevýhody:

- nízká zainteresovanost na rozvoji systému statické dopravy
- málo flexibilní vztah, který je podmíněn uzavíráním dodatků k nájemní smlouvě
- možnost poměrně rychlého ukončení nájemního vztahu ze strany nájemce
- potřebnost zabezpečovat a hradit na náklady pronajímatele údržbu infrastruktury.

Koncesní smlouva

Koncesní smlouva a koncesní řízení jsou upraveny zákonem 139/2006 Sb., koncesní zákon v platném znění. Tento zákon upravuje podmínky a postup veřejného zadavatele při uzavírání koncesních smluv v rámci spolupráce mezi veřejnými zadavateli a jinými subjekty. Koncesní smlouva je poměrně nový právní institut, kdy se dodavatel zavazuje poskytovat služby nebo provést dílo a zadavatel se zavazuje umožnit koncesionáři brát užitky vyplývající z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla, popřípadě spolu s poskytnutím části plnění v penězích. Jedním ze základních rozdílů mezi smlouvou nájemní a smlouvou koncesní je, že podstatnou část rizik spojených s bráním užitků vyplývajících z poskytování služeb nebo z využívání provedeného díla nese koncesionář; rozdělení ostatních rizik mezi zadavatele a koncesionáře stanoví koncesní smlouva. Koncesní smlouva se vždy uzavírá na dobu určitou, a to nejméně na dobu pěti let.

Výhody:

- část ekonomických rizik nese koncesionář
- možnost zavázat koncesionáře k investicím
- správu a údržbu zabezpečuje koncesionář
- předem dané finanční mechanismy
- možnost uplatňování koncepce statické dopravy
- dlouhodobý smluvní vztah (minimální doba trvání je 5 let).

Nevýhody:

- možnost úpadku koncesionáře a tím ukončení koncesní smlouvy
- časová náročnost při přípravě koncesního řízení.

S ohledem na potřebnost flexibilního přístupu k celkové stabilizaci, optimalizaci a koncepčnímu rozvoji systému statické dopravy se jeví jako vhodný vztah mezi soukromou společností a městem podle koncesní smlouvy.

Institucionální zajištění

Ve výběru je nutné upřednostňovat soukromé obchodní společnosti s profesionálními zkušenostmi s organizováním jednotného, celoměstského systému statické dopravy, která se bude rovněž investičně podílet na jeho dlouhodobém rozvoji. Předpokládá se, že soukromému subjektu bude svěřena k užívání veškerá infrastruktura statické dopravy v majetku Statutárního města Jihlavy.

V současné době jsou na českém trhu např. tyto společnosti:

- EVROPARK PRAHA a.s.
- VINCI Park CZ a.s., dříve PARKING PRAHA a.s.
- City Parking Group s.r.o., dříve ACTIV Parking s.r.o.

Například v Rakousku je významně etablována společnost

- APCOA Rakousko s.r.o.

HLAVNÍ ČINNOSTI, HODNOCENÍ RIZIK

Zásadním hlediskem hodnocení možných subjektů zajištění organizování jednotného systému statické dopravy na území města Jihlavy je rámcová specifikace souvisejících činností a služeb, především pak jejich význam v systému, zastupitelnost, případně možnosti dodavatelského zajištění. Dalšími aspekty mohou být investiční možnosti, dotační programy apod.

V této souvislosti je nutné zdůraznit, že statická doprava jako služba umožňuje ovlivňovat mobilitu a chování osob a regulování a organizování dopravy, což jsou významné prvky dopravního plánování a managementu. Nezbytnou součástí této služby musí být také podnikatelská činnost jako produkt pro finanční zabezpečení „ztrátových“ aktivit. Nicméně podnikatelská činnost nemůže být prioritní činností.

ZÁKLADNÍ RÁMEC ČINNOSTÍ

Management systému

- Zajištění stávajících aktivit SMJ, administrace systému
- Organizační a finanční správa systému
- Investiční a rozvojové záměry, koordinační činnost
- Koncepce a dlouhodobý rozvoj systému, rozvoj IT
- Kontrolní činnost, dohled na dodržování systému

Technická a provozní správa

- zajišťuje provozní fungování a respektování systému
- provozuje a udržuje zpoplatněná stání na komunikacích
- obhospodařuje parkoviště a objekty v majetku SMJ
- realizuje záchytná parkoviště, objekty P+G
- investuje do obnovy a rozvoje rezidentních ploch a objektů
- buduje a provozuje informační a navigační systém.

Důležitý aspektem změny v organizování systému je především soustředění správy a odpovědnosti za stav a rozvoj statické dopravy na jediný subjekt v rámci celého území města Jihlavy. Tento krok umožňuje lepší koordinaci jednotlivých aktivit, dále efektivnější kontrolu stavu a především vyšší produktivitu při rozvoji systému. Na druhé straně není zcela nutné nahrazovat zavedené provozovatele parkovacích ploch a garáží ve vlastnictví města.

HODNOCENÍ RIZIK

Nejedná se o analýzu rizik spojených s posuzováním jednotlivých rozvojových projektů v rámci partnerství veřejného a privátního sektoru, kapitola se zaměřuje na shromáždění přínosů a defektů pro výběr vhodné varianty institucionální zajištění jednotného a celoměstského systému statické dopravy.

Způsob organizování a řízení

Díky instrumentu koncesní smlouvy je možné prakticky beze zbytku převést celou problematiku správy, provozu a rozvoje statické dopravy na soukromý subjekt. Do koncesní smlouvy je možné ze strany veřejného zadavatele definovat podrobný rozsah činností a služeb, objem investic v čase i prostoru, měřitelné ukazatele kvality, včetně pokut za jejich nedodržení. Rámcový výčet základních činností obsahuje oblasti a obory, u kterých je přesnější definice značně problematická, zejména se jedná o dlouhodobé koncepce a záměry, které se mohou v průběhu času vyvíjet a měnit. Na druhou stranu je zde řada činností z oblasti technické a provozní správy, které mohou být efektivně řízené a zajištěné soukromou společností. V otázce hospodaření je v případě každé společnosti nezbytné dodržovat standardní finanční postupy a dozorovou činnost.

Investice a provoz

Pro realizaci investice je zcela zásadní její připravenost a to jak územní, tak infrastrukturní. Obecný stav připravenosti odráží úroveň zpracované koncepce, její aktuálnost a zajištění rozvoje v rámci územního plánování. Vlastní investice pak představují např. obnovu stávající infrastruktury, výstavbu nových parkovacích ploch a hromadných garáží nebo zavádění moderních IT. Jedná se o významnou oblast organizování, protože investiční náklady budou tvořit rozhodující část výdajů. Lepší předpoklady pro řízení nákladů a vyjednání výhodnějších podmínek v dodavatelském systému má soukromý subjekt nad veřejným. Je to obvykle dáno větší podnikatelskou zkušeností a odlišnou pozicí vůči partnerským subjektům. Je tedy patrná výhodnost investičních projektů založených na spolupráci veřejného a soukromého sektoru.

V přímé souvislosti s investicemi je jejich financování, resp. dostupnost zdrojů a to v případě veřejné i soukromé společnosti. Zde chybí zpracovateli jakékoli informace, nabízí se prověření situace průzkumem trhu.

Provozní problematika obsahuje např. dostupnost nabízených služeb, rozsah a kvalitu poskytovaných služeb a pak zejména řízení provozních nákladů. Právě stav a vývoj provozních nákladů může být významný pro investiční strategii systému. Proto je nezbytné zaměřit se na objektivní výběr dodavatele služeb, uplatnění správné technologie obsluhy nebo důslednou kontrolu provozního hospodaření.

Legislativa

Kromě běžných problémů v legislativní oblasti jako jsou změny zákonů nebo nedostatečné smluvní nebo kompetenční vztahy, existuje v případě veřejné společnosti riziko nedovolené veřejné podpory. Problematiku upravuje zákon 215/2004 Sb., o úpravě některých vztahů v oblasti veřejné podpory a o změně zákona o podpoře výzkumu a vývoje a příslušná Nařízení Rady Evropského společenství.

S ohledem na skutečnost, že organizování statické dopravy není primárně založeno za účelem tvorby zisku, lze předpokládat možnost využití institutu služby ve veřejném zájmu s uplatněním veřejných dotací.

DOPORUČENÍ

Kapitola nabízí souhrnný pohled na problematiku organizování statické dopravy na území Statutárního města Jihlava. Bylo snahou zpracovatele doložit co nejvíce argumentů, předpokladů i názorů pro hodnocení možností a následné diskuse.

Na základě výše uvedeného považujeme za vhodné, aby management systému statické dopravy byl zajišťován veřejnou organizací, jejímž základem mohou být posílené Služby města Jihlavy s.r.o. Město si tak ponechává rozhodující vliv na koncepční řešení a rozvoj systému ve smyslu ovlivňování dopravy a mobility. Významným je rovněž aspekt, aby si veřejná organizace zachovala trvalé výnosy z části infrastruktury z důvodu potřeby zajišťovat jiné i „ztrátové“ činnosti.

Investice do systému, zejména ty rozhodující a finančně nákladné, bude nutné realizovat ve spolupráci se soukromým sektorem a to buď formou koncesní smlouvy nebo investičními pobídkami.

V technické a provozní oblasti je poměrně velký prostor pro spolupráci se soukromým sektorem, lze si představit také kumulaci činností pod soukromou správou, např. opět formou koncese.

4.7 ORIENTAČNÍ EKONOMICKÁ BILANCE

VÝCHOZÍ VÝNOSOVÉ A NÁKLADOVÉ UKAZATELE

DRUH NÁKLADOVÉHO UKAZATELE	JEDNOTKA	CENA V KČ
Parkoviště na terénu, betonové tvárnice	stání	40 tis.
Nadzemní 2 podlažní nájezdová garáž, otevřený typ	stání	125 tis.
Nadzemní uzavřená garáž APS, do úrovně 3 podlaží	stání	500 tis.
Podzemní 2 podlažní nájezdová garáž	stání	600 tis.
Průměrná cena krátkodobého parkování	hod.	20,-
Průměrná cena rezervační karty R na terénu	rok	1500,- / 700,-
Průměrná cena rezervační karty R v garáži	rok	3 tis.
Průměrná cena rezervační karty A na terénu	rok	6 tis. / 3 tis.
Dlouhodobé parkování-zaměstnanci, plochy a garáže	den	10,-
Průměrné provozní náklady pro plochy a garáže	stání/rok	2 až 5 tis.

Tabulka: Přehled uplatněných nákladových a výnosových ukazatelů

Poznámka: Dvojí ceny jsou uplatněny v případě navrhované zelené a modré parkovací zóny

VÝHLEDOVÝ STAV, OBDOBÍ 30 LET

ODHAD VÝNOSŮ ZA ROK

DRUH PARKOVÁNÍ, SKUPINA ZÁKAZNÍKŮ	STÁNÍ	TRŽBY V KČ
Krátkodobé parkování, návštěvníci	327	7,9 mil.
Rezervační karty, obyvatelé na terénu	2200	2,4 mil.
Rezervační karty, obyvatelé v garáži	250	0,8 mil.
Rezervační karty, zaměstnanci, zastupitelnost	550	2,4 mil.
Dlouhodobé parkování-zaměstnanci, plochy a garáže	940	1,2 mil.
Celkové odhadované roční výnosy		14,7 mil.

Tabulka: Odhad ročních výnosů komunální části statické dopravy, cílová stav

ODHAD NÁKLADŮ A POBÍDEK

DRUH INVESTICE, NÁKLADY NA PROVOZ	CENA V KČ
Parkovací a naváděcí systém	15,8 mil.
Parkovací plocha Fibichova (60 stání)	2,4 mil.
Odstavná garáž APS Palackého (80 stání)	40 mil.
Parkovací garáž ZOO (200 stání)	25 mil.
Odstavná a parkovací garáž Kongresové centrum (350 stání)	210 mil.
Parkovací garáž Nádraží Město (500 stání)	62,5 mil.
Investiční pobídky (560 stání, 100 tis. Kč/stání)	56 mil.
Provozní náklady městské infrastruktury, hrubý odhad	137,5 mil.
Odhadované náklady a pobídky po dobu 30 let	549,2 mil.
Odhadované průměrné roční náklady a pobídky	18,3 mil.
Ekonomická bilance, průměrný roční výsledek = ztráta	-3,6 mil.

Tabulka: Odhad celkových a ročních nákladů a pobídek za komunální část statické dopravy, cílový stav

Poznámka 1: Do provozních nákladů byly zapracovány pouze náklady na parkovací plochy a garáže ve vlastnictví města, nejsou zde obsaženy náklady na stání na komunikacích.

Poznámka 2: V propočtech nejsou kalkulovány úroková míra nebo diskontní sazba, tím však nedochází k významnějšímu zkreslování celkové ekonomické bilance.

Zejména významné a náročné investiční záměry se podepisují na výsledné ekonomické bilanci. Odhadovaná průměrná roční ztráta 3,6 mil. Kč dokladuje potřebnost zapojení soukromého sektoru do investiční výstavby, případně i do provozního zajištění. Rovněž tak se ukazují významnými vyhlášené finanční tituly na čerpání dotací. Dále je nutné upozornit, že s ohledem na vymezené území není řešena problematika statické dopravy v obytných oblastech města.

ETAPA 10 LET, PO ROCE 2020
VARIANTA BEZ PARKOVACÍ GARÁŽE

ODHAD VÝNOSŮ ZA ROK

DRUH PARKOVÁNÍ, SKUPINA ZÁKAZNÍKŮ	STÁNÍ	TRŽBY V KČ
Krátkodobé parkování, návštěvníci	584	14,2 mil.
Rezervační karty, obyvatelé na terénu	2090	2,2 mil.
Rezervační karty, zaměstnanci, zastupitelnost	550	2,4 mil.
Dlouhodobé parkování, zaměstnanci, plochy a garáže	510	0,6 mil.
Celkové odhadované roční výnosy		19,4 mil.

Tabulka: Odhad ročních výnosů komunální části statické dopravy, etapa 10 let, varianta bez PG

ODHAD NÁKLADŮ A POBÍDEK

DRUH INVESTICE, NÁKLADY NA PROVOZ	CENA V KČ
Parkovací a naváděcí systém	13,3 mil.
Parkovací plocha Fibichova (60 stání)	2,4 mil.
Parkovací garáž ZOO (100 stání)	12,5 mil.
Odstavná a parkovací stání Ke Skalce (260 stání)	10,4 mil.
Parkovací stání Nádraží Město (200 stání)	8 mil.
Provozní náklady městské infrastruktury, hrubý odhad	21,6 mil.
Odhadované náklady a pobídky po dobu 10 let	68,2 mil.
Odhadované průměrné roční náklady a pobídky	6,8 mil.
Ekonomická bilance, průměrný roční výsledek = zisk	12,6 mil.

Tabulka: Odhad celkových a ročních nákladů a pobídek za komunální část statické dopravy, etapa 10 let, varianta bez PG

Poznámka 1: Do provozních nákladů byly zapracovány pouze náklady na parkovací plochy a garáže ve vlastnictví města, nejsou zde obsaženy náklady na stání na komunikacích

Poznámka 2: V propočtech nejsou kalkulovány úroková míra nebo diskontní sazba, tím však nedochází k významnějšímu zkreslování celkové ekonomické bilance.

VARIANTA S PARKOVACÍ GARÁŽÍ

ODHAD VÝNOSŮ ZA ROK

DRUH PARKOVÁNÍ, SKUPINA ZÁKAZNÍKŮ	STÁNÍ	TRŽBY V KČ
Krátkodobé parkování, návštěvníci	424	10,3 mil.
Rezervační karty, obyvatelé na terénu	2090	2,2 mil.
Rezervační karty, zaměstnanci, zastupitelnost	550	2,4 mil.
Dlouhodobé parkování, zaměstnanci, plochy a garáže	510	0,6 mil.
Celkové odhadované roční výnosy		15,5 mil.

Tabulka: Odhad ročních výnosů komunální části statické dopravy, etapa 10 let, varianta s PG

ODHAD NÁKLADŮ A POBÍDEK

DRUH INVESTICE, NÁKLADY NA PROVOZ	CENA V KČ
Parkovací a naváděcí systém	13,3 mil.
Parkovací garáž ZOO (100 stání)	12,5 mil.
Odstavná a parkovací stání Ke Skalce (260 stání)	10,4 mil.
Parkovací stání Nádraží Město (200 stání)	8 mil.
Investiční pobídky (350 stání, 100 tis. Kč/stání)	35 mil.
Provozní náklady městské infrastruktury, hrubý odhad	18,4 mil.
Odhadované náklady a pobídky po dobu 10 let	97,6 mil.
Odhadované průměrné roční náklady a pobídky	9,8 mil.
Ekonomická bilance, průměrný roční výsledek = zisk	5,7 mil.

Tabulka: Odhad celkových a ročních nákladů a pobídek za komunální část statické dopravy, etapa 10 let, varianta s PG

Poznámka 1: Do provozních nákladů byly zapracovány pouze náklady na parkovací plochy a garáže ve vlastnictví města, nejsou zde obsaženy náklady na stání na komunikacích

Poznámka 2: V propočtech nejsou kalkulovány úroková míra nebo diskontní sazba, tím však nedochází k významnějšímu zkreslování celkové ekonomické bilance.

Vzhledem k tomu, že v průběhu sledované etapy nejsou realizovány žádné významné a nákladné rozvojové záměry, vychází souhrnná ekonomická bilance u obou variant poměrně příznivě s průměrným ročním ziskem 5,7 až 12,6 mil. Kč. Nicméně se jedná o přechodnou dobu, po kterou je nezbytné finanční prostředky kumulovat a využívat např. na řešení problematiky statické dopravy v neřešených obytných oblastech města, na obnovu a modernizaci technologií a infrastruktury apod.

4.8 PŘEDNOSTNÍ KROKY, NEJISTOTY KONCEPCE

Kapitola obsahuje především doporučený postup úvodních kroků rozvoje systému statické dopravy, dále výčet základních nejistot předložené koncepce. Na základě uvedeného je možné odvodit některá doporučení.

PŘEDNOSTNÍ KROKY ROZVOJE SYSTÉMU

Popis nezbytných opatření a doporučené kroky rozvoje jsou odvozeny na základě pracovně nazvaného návrhu revitalizace současného stavu statické dopravy. Vlastní návrh revitalizace vychází ze stejných koncepčních principů jako cílový nebo etapový stav, jenom tvorba nabídky reflektuje zjištěnou stávající poptávku. Prvotním a základním předpokladem je organizační a ekonomické ukotvení systému statické dopravy.

OBLAST ORGANIZAČNÍ A EKONOMICKÁ

- ustanovení managementu statické dopravy, např. posílené SMJ s.r.o., včetně převodu kompetencí (alternativou je ustavení nové městské organizace)
- posílení kontrolní činnosti a dohledu nad dodržováním systému; přednostní zaměření na dodržování rezervační politiky
- stabilizace ekonomické situace ve smyslu vytvoření samostatného účtu nebo kapitoly statické dopravy; v řadě případů se tato důležitá podmínka nahrazuje ustavením nové organizace
- příprava investičních a provozně technických záměrů, včetně partnerství se soukromým sektorem na rozvoji a správě systému

OBLAST NABÍDKY

Návrh revitalizace nabídky, současný stav roku 2011

Oblast území	Počet stání pro skupiny uživatelů				Celkem stání	Stání na terénu	Stání v objektech
	Obyvatel	Návštěvník	Zaměstnanec	Zastoupení			
A	232	86	20	78	338	338	0
B	240	91	0	66	331	331	0
C	407	254	24	96	685	685	0
D	440	106	173	147	719	719	0
E	182	129	365	60	676	676	0
F	362	70	97	106	529	529	0
G	4	5	118	0	127	27	100
Celkem	1867	741	797	553	3405	3305	100

Tabulka: Návrh revitalizace nabídky pro současný stav roku 2011

- zajištění dostatečného počtu stání pro obyvatele v rozsahu přibližně 1800 odstavných stání, včetně legalizace nevyznačených stání v MPR; ochrana rezervačními kartami
- nabídka parkování pro podnikatele a živnostníky v rámci zastupitelnosti v počtu maximálně kolem 500 parkovacích stání, významným prvkem pro jejich uplatnění je cenová regulace, v případě nenaplnění předpokladu se zvyšuje poptávka u skupiny „zaměstnanci“; ochrana rezervačními kartami
- výstavba nových kapacit pro skupinu uživatelů „zaměstnanci“ v rozsahu přibližně 300 parkovacích stání v lokalitách ZOO, Ke Skalce (Krajský úřad) a Městské nádraží; tuto nutnou podmínku lze nahradit např. výstavbou 300 parkovacích stání v lokalitě Ke Skalce
- stabilizace lokalit zpoplatněného krátkodobého parkování v počtu přibližně 700 parkovacích stání s upřednostněním parkovacích ploch s vazbou na informační a navigační systém (100 parkovacích stání zajišťuje soukromý sektor)
- výstavba základního rámce informačního a navigačního systému statické dopravy.

Doporučená nabídka revitalizace je graficky znázorněna v příloze 11 – Návrh revitalizace současného stavu.

ORIETAČNÍ EKONOMICKÁ BILANCE NÁVRHU REVITALIZACE

ODHAD VÝNOSŮ ZA ROK

DRUH PARKOVÁNÍ, SKUPINA ZÁKAZNÍKŮ	STÁNÍ	TRŽBY V KČ
Krátkodobé parkování, návštěvníci	631	15,3 mil.
Rezervační karty, obyvatelé na terénu	1760	1,9 mil.
Rezervační karty, zaměstnanci, zastupitelnost	550	2,4 mil.
Dlouhodobé parkování, zaměstnanci, plochy a garáže	100	0,1 mil.
Celkové odhadované roční výnosy		19,7 mil.

Tabulka: Odhad ročních výnosů komunální části statické dopravy, revitalizace současného stavu

ODHAD NÁKLADŮ ZA OBDOBÍ 3 LET

DRUH INVESTICE, NÁKLADY NA PROVOZ	CENA V KČ
Parkovací a naváděcí systém	13,3 mil.
Parkovací stání Fibichova (60 stání)	2,4 mil.
Parkovací garáž ZOO (100 stání)	12,5 mil.
Parkovací stání Ke Skalce (150 stání)	6,0 mil.
Provozní náklady městské infrastruktury, hrubý odhad	4,6 mil.
Odhadované náklady a pobídky po dobu 3 let	38,8 mil.
Odhadované průměrné roční náklady	12,9 mil.
Ekonomická bilance, průměrný roční výsledek = zisk	7,6 mil.

Tabulka: Odhad celkových a ročních nákladů za komunální část statické dopravy, revitalizace současného stavu

Poznámka 1: Do provozních nákladů byly zapracovány pouze náklady na parkovací plochy a garáže ve vlastnictví města, nejsou zde obsaženy náklady na stání na komunikacích

Poznámka 2: V propočtech nejsou kalkulovány úroková míra nebo diskontní sazba, tím však nedochází k významnějšímu zkreslování celkové ekonomické bilance.

RIZIKA KONCEPCE

ORGANIZOVÁNÍ SYSTÉMU, PROVOZNÍ ZAJIŠTĚNÍ

- systémová řešení přednostně ovlivňují mobilitu osob a organizaci provozu, podnikání není prioritou systému statické dopravy
- rozhodovací a plánovací funkce, koordinační a kontrolní činnosti v odpovídající kvalitě zachovat na úrovni města nebo městské organizace
- k provozování částí systému nebo jednotlivostí využít předností soukromého sektoru, vhodné je využívání koncese
- zapojení soukromého sektoru nesmí omezit management a rozvoj městské infrastruktury statické dopravy.

FINANCOVÁNÍ SYSTÉMU, INVESTICE

- samostatnost účtu, kapitoly statické dopravy; kumulace výnosů pro řešení neziskové části infrastruktury
- pro zajištění rozvoje neziskové infrastruktury si musí město zachovat trvalé výnosy ze statické dopravy, zapojením soukromého sektoru nesmí dojít k jejich ohrožení
- územní a cenová regulace, přiměřená úroveň zpoplatnění ve vztahu k využití a výnosům

- v maximálně možné míře využívat soukromý sektor pro dílčí investiční záměry, propojení a spolupráci komunální a privátní sféry řešit např. koncesemi nebo pobídkami.

NABÍDKA A POPTÁVKA

- legalizace nevyznačených parkovacích stání v MPR, podle dokladované evidence přes 400 stání
- řešení odstavování vozidel odstraněním disproporcí, dostatečné využití zastupitelnosti
- územně plánovací a majetkové zajištění rozvojových ploch
- budování parkovacích kapacit jako podmínka rozvoje, zejména ve formě P+G
- cílené a srozumitelné rozdělení ploch podle uživatelských skupin, cenovou regulací podporovat maximální využívání nabídky
- výstavba informačního a navigačního systému.

PROBLEMATIKA PARKOVACÍ GARÁŽE TŘÍDA LEGIONÁŘŮ

A) Funkce parkovací garáže by měla být přednostně koncipována k zabezpečení poptávky po krátkodobém parkování nebo rezidentním parkování. S ohledem na návrh cílového stavu a dílčích etap a koncepci rozložení nabídky doporučujeme její výstavbou řešit nedostatek parkovacích míst pro uživatelskou skupinu „návštěvníci“.

B) V rámci etapy revitalizace současného stavu nejsou z hlediska struktury zákazníků dostatečně vhodné podmínky pro výstavbu parkovací garáže, její využití pro zákaznickou skupinu „zaměstnanci“ nedoporučujeme.

C) Navržená etapa pro období 10 let, resp. po roce 2020 v jedné z variant sleduje realizaci a využití parkovací garáže, nicméně její reálnou potřebnost prokáže až založený systém statické dopravy a skutečné rozložení a reakce poptávky.

D) Za tohoto stavu poznání nelze odvodit výhodnost nebo nevýhodnost výstavby parkovací garáže ze soukromých zdrojů nebo naopak. Bude záležet na celkové finanční kondici systému statické dopravy jako celku, tzn. včetně neziskové infrastruktury v obytných oblastech. Obecně spíše doporučujeme její výstavbu realizovat ze soukromých zdrojů, tak jak je koncipován návrh pro cílový stav.

ZÁVĚR

Statická doprava, resp. odstavování a parkování vozidel je službou veřejnosti, její systémové řešení se v průběhu času a změn musí neustále vyvíjet a přizpůsobovat chování zákazníků. Je tedy zřejmé, že především koncepce a dlouhodobé záměry se budou muset systematicky posuzovat a případně korigovat podle reálných situací. Poměrně složitou otázkou je přístup a vztah soukromého sektoru k systému statické dopravy. Jeho zapojení je zcela nezbytné, nicméně management statické dopravy musí poměrně zřetelně definovat jeho působnost.

V Ostravě dne 29.2.2012

Ing. Pavel Roháč

Legenda

- Oblast parkování
- ☐ <undefined>
 - ☐ A
 - ☐ B
 - ☐ C
 - ☐ D
 - ☐ E
 - ☐ F
 - ☐ G

Měřítko

0 0,2Km

Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



Legenda

Oblast_parkování

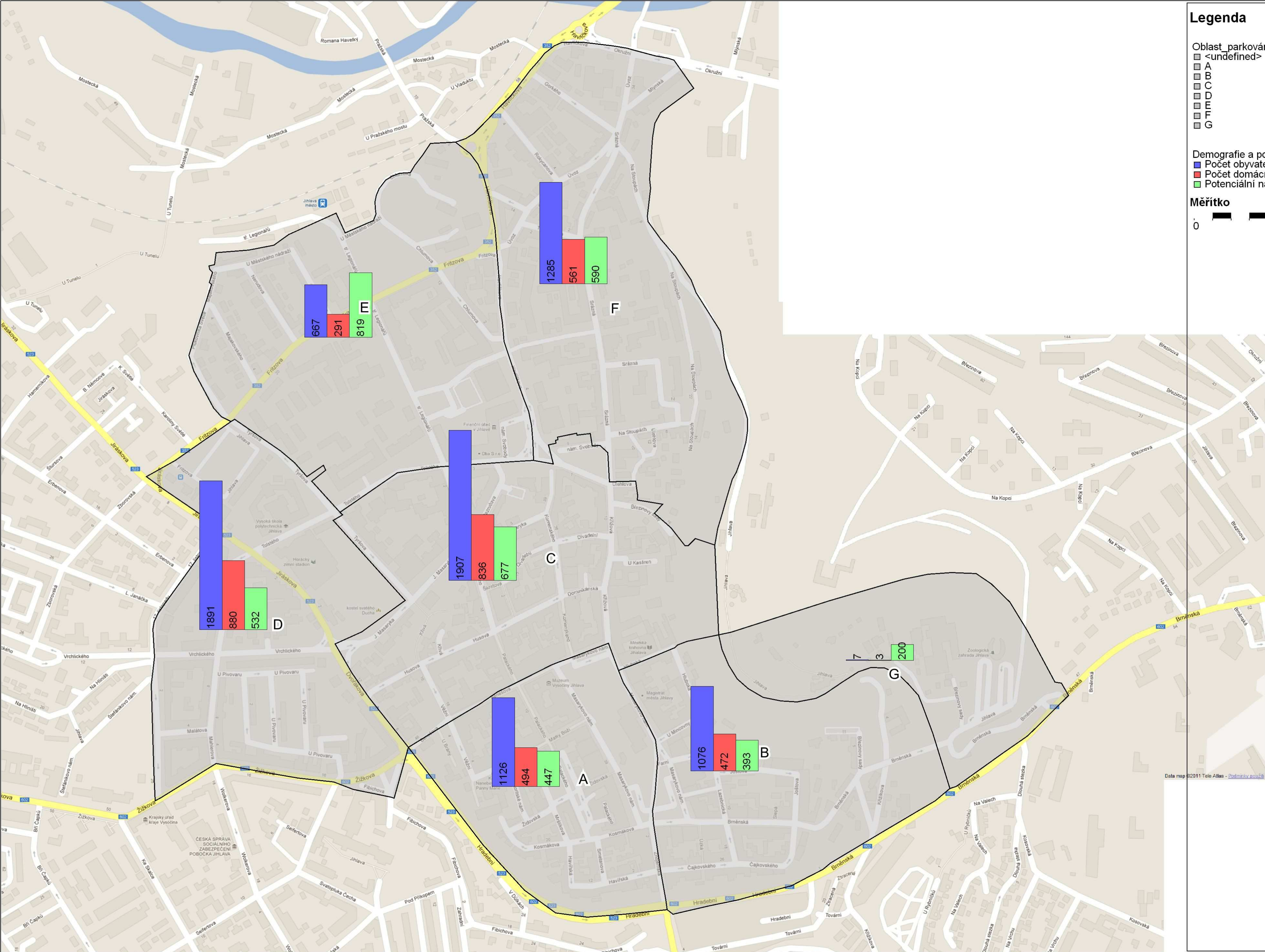
- <undefined>
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

Demografie a potenciální nabídka parkování

- Počet obyvatel
- Počet domácností
- Potenciální nabídka parkování

Měřítko

0 0,2Km



Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



Legenda

Oblast_parkování

- <undefined>
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

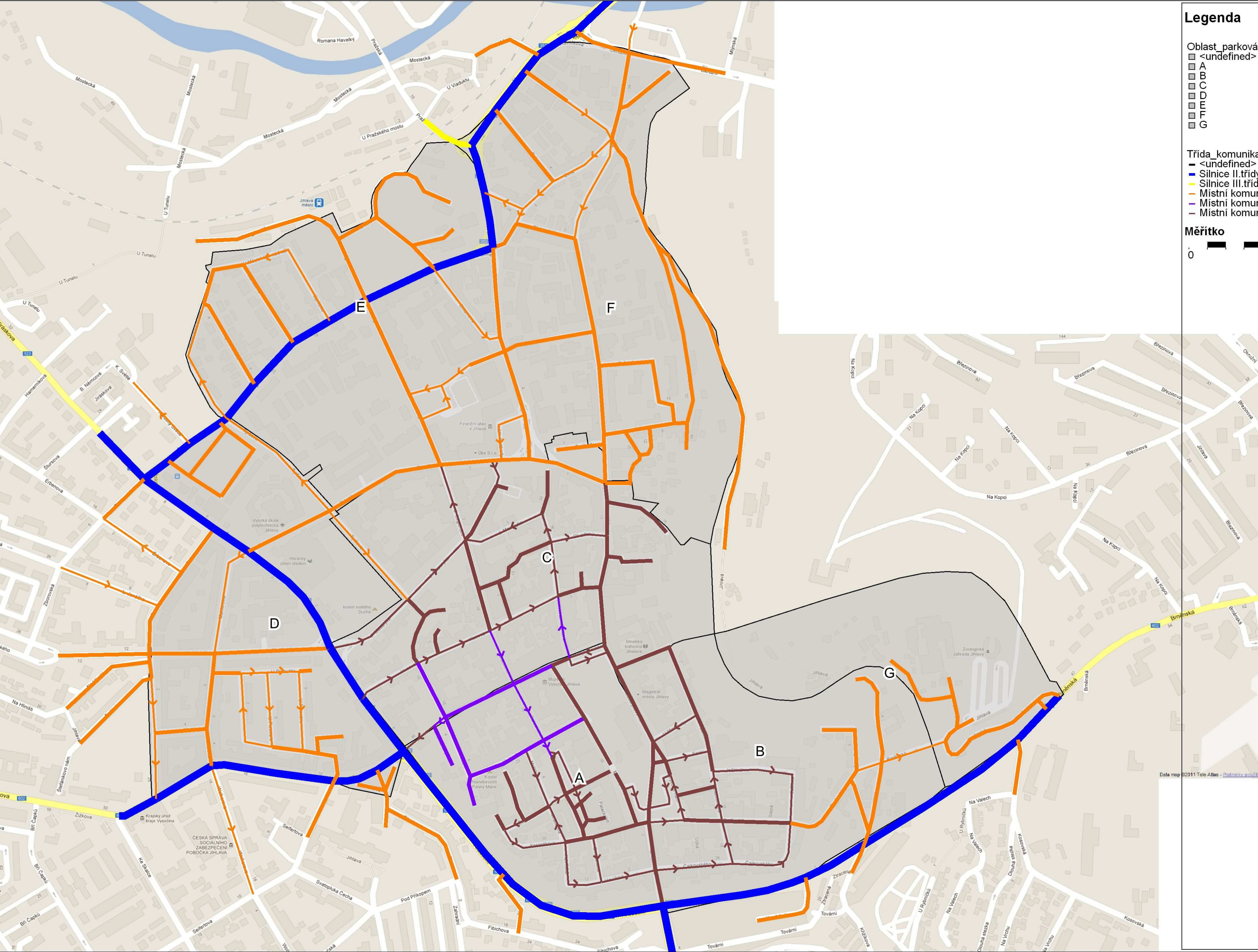
Třída_komunikace

- <undefined>
- Silnice II.třídy
- Silnice III.třídy
- Místní komunikace
- Místní komunikace - pěší zóna
- Místní komunikace - zóna zákazu stání

Měřítko



Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



Legenda

Oblast parkování

- <undefined>
- A
- B
- C
- D
- E
- F
- G

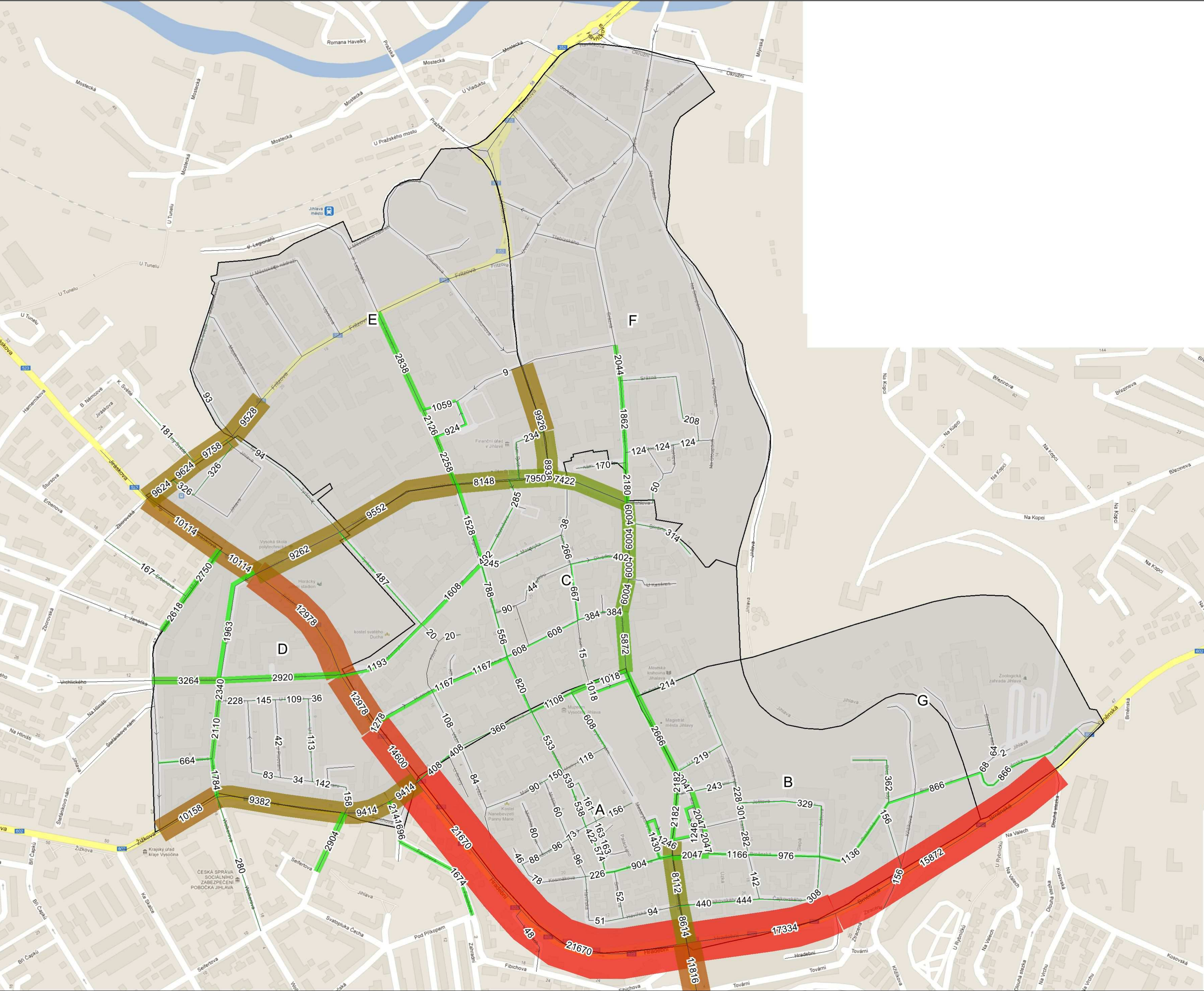
Dopravní zatížení ve vozidlech za 24 hodin

- 0 - 1000
- 1000 - 2000
- 2000 - 3000
- 3000 - 4000
- 4000 - 5000
- 5000 - 6000
- 6000 - 7000
- 7000 - 8000
- 8000 - 9000
- 9000 - 10000
- 10000 - 11000
- 11000 - 12000
- 12000 - 13000
- 13000 - 14000
- 14000 - 15000
- > 15000

Měřítko

0 0,2Km

Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



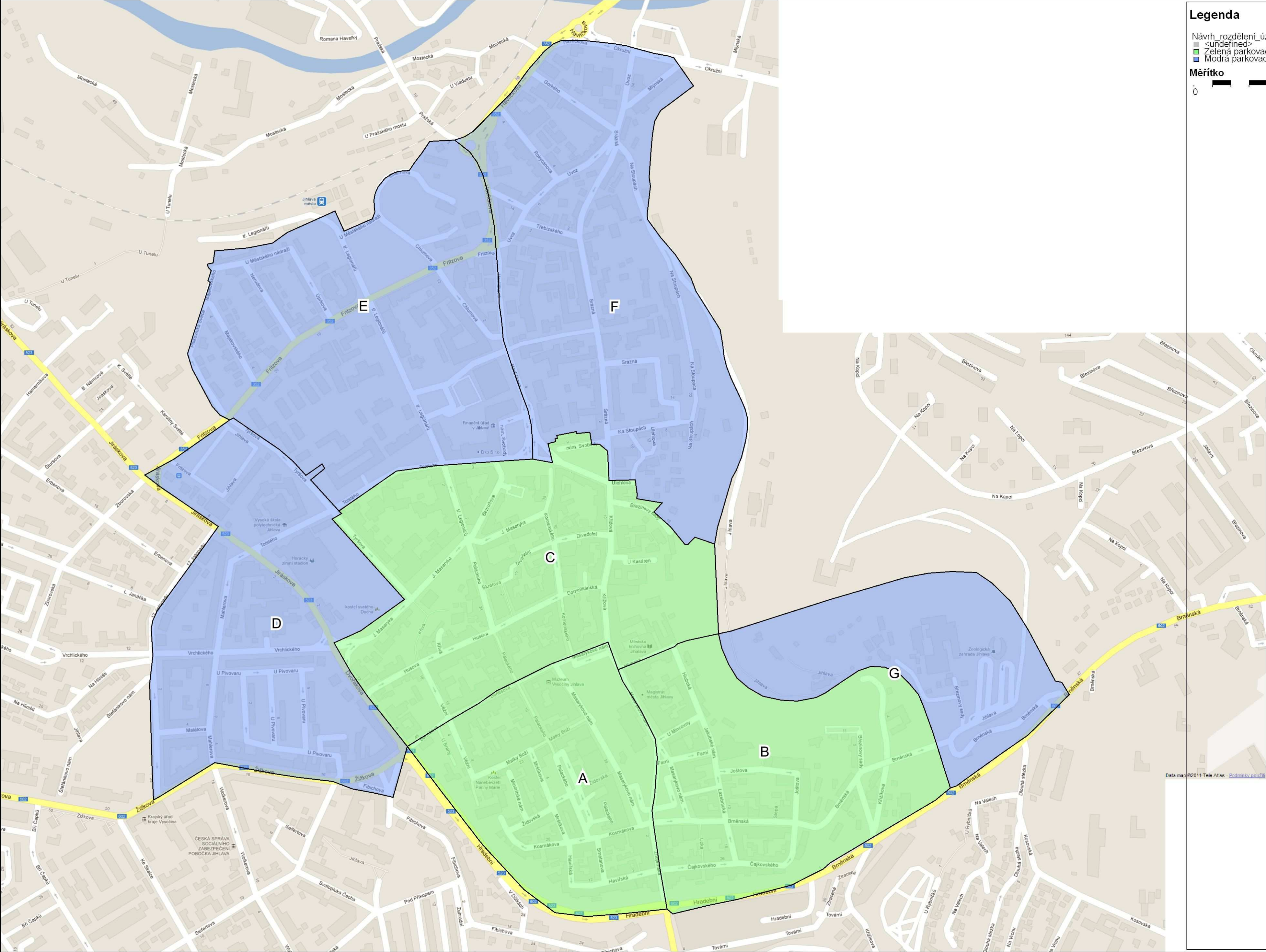
Legenda

Návrh rozdělení území do zón a oblastí

- <undefined>
- Zelená parkovací zóna
- Modrá parkovací zóna

Měřítko

0 0,2Km



Legenda

Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží

- <undefined>
- Plocha obyvatel
- Plocha návštěvníci
- Plocha zaměstnanci
- Odstavné a parkovací garáže obyvatel
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci
- Odstavné a parkovací garáže zaměstnanci
- Plocha vyhrazená
- Odstavné a parkovací garáže vyhrazené
- Plocha návštěvníci rezerva
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci rezerva

Měřítko

0 0,2Km

Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



Legenda

Časová dostupnost centra města v minutách

- 0 - 1,5
- 1,5 - 3
- 3 - 4,5
- 4,5 - 6
- 6 - 7,5
- 7,5 - 9
- 9 - 10,5
- 10,5 - 12
- 12 - 13,5
- 13,5 - 15
- > 15

Měřítko

0 0,2Km

Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



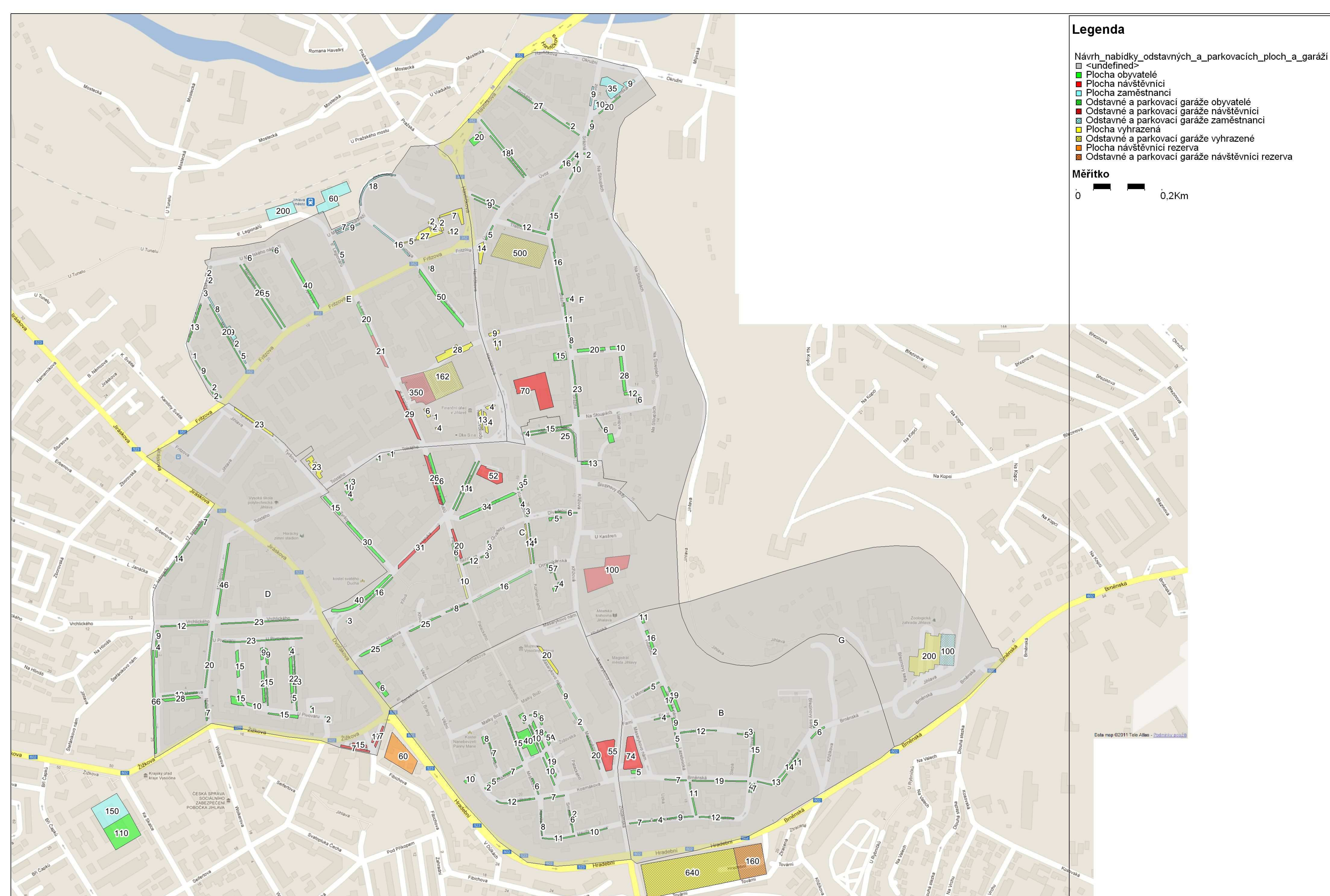
Legenda

Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží

- <undefined>
- Plocha obyvatelé
- Plocha návštěvníci
- Plocha zaměstnanci
- Odstavné a parkovací garáže obyvatelé
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci
- Odstavné a parkovací garáže zaměstnanci
- Plocha vyhrazená
- Odstavné a parkovací garáže vyhrazené
- Plocha návštěvníci rezerva
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci rezerva

Měřítko

0 0,2Km



Legenda

Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží

- <undefined>
- Plocha obyvatelé
- Plocha návštěvníci
- Plocha zaměstnanci
- Odstavné a parkovací garáže obyvatelé
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci
- Odstavné a parkovací garáže zaměstnanci
- Plocha vyhrazená
- Odstavné a parkovací garáže vyhrazené
- Plocha návštěvníci rezerva
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci rezerva

Měřítko

0 0,2Km

Data map ©2011 Tele Atlas - Podmínky použití



Legenda

Návrh nabídky odstavných a parkovacích ploch a garáží

- <undefined>
- Plocha obyvatel
- Plocha návštěvníci
- Plocha zaměstnanci
- Odstavné a parkovací garáže obyvatel
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci
- Odstavné a parkovací garáže zaměstnanci
- Plocha vyhrazená
- Odstavné a parkovací garáže vyhrazené
- Plocha návštěvníci rezerva
- Odstavné a parkovací garáže návštěvníci rezerva

Měřítko

0 0,2Km

