



GENEREL DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

Návrhová část – Generel dopravy v klidu

Objednatel: Statutární město Zlín
Náměstí Míru 12, 761 40 Zlín
IČ: 00283924

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

Ostrava, červen 2016

1. Generel dopravy v klidu

1.1. Základní cíle a koncepce řešení

Dlouhodobě udržitelný rozvoj představuje řešení mobility osob při akceptovatelném dopadu na životní prostředí a kvalitu života. Princip svobodného přístupu k mobilitě nemůže obtěžovat ostatní, což znamená nutnost únosného organizování mobility především prostřednictvím organizačních, územních, ale také ekonomických nástrojů. Doprava v klidu (statická doprava) představuje segment dopravní soustavy, který umožňuje ovlivňovat mobilitu, nicméně restriktivní opatření ani zde nejsou namístě.

Doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy s významnou prostorovou náročností, má nezastupitelnou roli při souhrnném řešení mobility. Jako služba nabídkového charakteru vyžaduje komplexní organizovanost a systémové přístupy, včetně řízení a financování.

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

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

Řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí potřebných nároků na parkování a odstavování vozidel, v návrhu jsou sledovány tyto rozhodující cíle:

- zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- udržení kvality života, kvality území a bydlení
- snížení negativních vlivů na životní prostředí.

Naplnit zmíněné cíle, ke kterým se připojuje také udržitelná mobilita a finanční udržitelnost je úkolem pro týmy odborníků jako jsou urbanisté a architekti, odborníci na životní prostředí, sociologové, ekonomové, dopravní odborníci a další.

Pouze komplexní řešení se zahrnutím nástrojů organizace dopravy v klidu může nabídnout nástroje pro dosažení vytýčených cílů snížení využívání automobilové dopravy a podporu udržitelných druhů dopravy.

Při hledání podoby vyváženého, funkčního a ekonomicky efektivního modelu dopravy v klidu doporučujeme naplňovat následující prvky:

- ekonomická stabilita a rozvoj systému v rámci udržitelného rozvoje města
 - finanční prostředky získané regulací dopravy v klidu investovat do rozvoje městského systému dopravy v klidu, výnosy rovněž využívat na řešení dopravy v klidu v obytných oblastech
 - záměry, které by zakládaly dlouhodobé ekonomické závazky města spíše podporovat finančními nebo jinými pobídkami
 - zajistit kvalitu bydlení a pobytové funkce v celém prostoru centra města.
- Zajištění nabídky pro všechny uživatele systému dopravy v klidu
 - pro obyvatele sledovat beze zbytku zabezpečení odstavných stání, nutným předpokladem je jejich územní a dopravně organizační garance, odstavná stání v rámci zastupitelnosti dále využívat pro parkování firem a živnostníků
 - atraktivitu centra města podpořit komplexním řešením krátkodobého parkování, nezbytná zaměstnanecká parkovací stání řešit především formou P+G bez nákladných investic a za akceptovatelného zpoplatnění.

Předpokládáme následující vývoj, související s problematikou dopravy v klidu:

- v centru města dojde ke stabilizaci počtu obyvatel, i když např. v ZSJ Zlín-střed došlo za období 2013/2001 ke snížení počtu obyvatel o téměř 11%
- v území s vícepodlažními bytovými domy bude dále probíhat migrace obyvatel do lokalit individuálního bydlení, ve vícepodlažní zástavbě se do výhledového roku 2035 sníží počet obyvatel v průměru o zhruba 8%.

Pro řešení statické dopravy je nutné oddělit odstavování vozidel od parkování vozidel. Zatímco odstavování vozidel je spjato s vlastnictvím vozidla a bude se odvíjet od vývoje stupně automobilizace a demografickým vývojem, parkování je spjato s jeho využíváním, resp. podmínkami mobility a rozsahem a hloubkou organizování a regulace.

Řešeními tak jsou zajištění podmínek pro vlastnictví či dostupnost osobního vozu v rezidentních oblastech a komplexním naplňováním managementu mobility, jehož obsahem je rovněž regulování statické dopravy v atraktivním centru města cenou, územními podmínkami a kapacitou nabídky.

1.2. Odstavování vozidel v obytných souborech

Stejně jako v případě problematiky IAD byla řešení dopravy v klidu postavena na optimistickém vývojovém scénáři dělby přepravní práce. Předpokládáme, že stupeň automobilizace se bude nadále zvyšovat a do stanoveného výhledového roku 2035 dosáhne úrovně kolem 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (růst o zhruba 22%). Změna demografické struktury (stárnutí) obyvatel povede pravděpodobně ke korekci růstu počtu vozidel, předpokládáme nárůst objemu osobních vozidel o zhruba 13%.

Principem řešení statické dopravy v obytných územích je zajištění pokrytí poptávky, kterou nelze žádným zásadním způsobem omezovat či regulovat. Nároky výhledových potřeb jsou tak dány počtem obyvatel, resp. počtem domácností a úrovní automobilizace. Výslednou poptávku pak dílčím způsobem koriguje sociální a věková skladba obyvatel. V rezidentních oblastech se pak nutné kapacity dimenzují na večerní nebo ranní poptávku, která bývá obvykle nejvyšší.

Řešení problému nedostatečných kapacit odstavování vozidel ve vícepodlažní zástavbě musí obsahovat především dostavbu v uličních profilech a návrh nových odstavných ploch, doplňkově pak výstavbu omezeného počtu objektů pro odstavování vozidel. Problém se týká zejména vícepodlažní panelové zástavby, která vznikala v 70. až 90. létech minulého století. V lokalitách rodinného bydlení je tento problém patrný v lokalitách „Baťových domků“, kde nejsou dostatečné prostory ani na soukromých pozemcích ani v rámci uličního profilu.

Pokrytí záporné bilance nabídky doporučujeme řešit i za částečného přispění soukromého sektoru. Toto zapojení může být prováděno ve 2 základních formách.

- a) Vymezení vyhrazených stání rezidentní zóny v části nebo celé oblasti vícepodlažní zástavby, čímž bude garantován příjem financí pro tvorbu nové nabídky. Cena rezidentní karty se může např. blížit reprodukční ceně odstavného stání na terénu nebo nákladům spojených s údržbou stání (například v Ostravě byla v roce 2015 zavedena lokální rezidentní zóna v sídlišti Fifejdy s cenou rezidentní karty pro 1 vozidlo 180,- Kč/rok). Tím je navozen systém pronájmu veřejných ploch. V rezidentních oblastech je však nutné zajistit dostatečné kapacity pro samotné obyvatele a současně také umožnit parkování návštěvníků, které je možné provozovat bez zpoplatnění v režimu omezené doby parkování a zpoplatnění dlouhodobé návštěvy (např. přes noc).

- b) Zapojením soukromého sektoru do výstavby kapacit v podobě vymezení ploch a podpory pro výstavbu hromadných garáží s kapacitou 20-50 míst v krátké docházkové vzdálenosti k zástavbě a vymezením ploch pro rozšíření stání na terénu, budovaných soukromým sektorem na dlouhodobě pronajatých plochách města.

Podpora výstavby hromadných garáží by měla spočívat ve vymezení a administrativní přípravě území pro výstavbu soukromým sektorem pro vybraný účel stavby hromadných garáží, případně i ve finanční podpoře k rozvoji rezidentního odstavování vozidel. Podpora výstavby stání na terénu spočívá ve vymezení konkrétních ploch jednotlivých stání pro tento účel a administrativní přípravě smluv o pronájmu či výpůjčce.

Výše uvedenými opatřeními by mělo dojít ke zlepšení situace v lokalitách, které vykazují nedostatečné kapacity odstavných stání. Odstavování vozidla mimo soukromé pozemky je v návrhu chápáno a koncipováno jako služba za úplatu.

Systém řešení statické dopravy v obytné oblasti zahrnuje obecně především tyto prvky:

- stání ve veřejném dopravním prostoru
- vyhrazená stání pro fyzické a právnické osoby
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby
- odstavná stání v objektech
- odstavná stání vozidel nákladní dopravy.

Stanovená výsledná výhledová bilance stání je sestavena z vozidel, které jsou odstavené nevyhovujícím způsobem. Jedná se především o stání na komunikaci o nedostatečné šířce, dále o stání na chodnících, zeleni a v zákazech stání. Dále z výhledového nárůstu osobních vozidel daného vývojem automobilizace a změny v demografii. Řešení dále předpokládá, že nevyhovující odstavná stání na komunikacích a mimo komunikace budou přednostně řešena za pomoci dopravně organizačních opatření, případně stavebně technickou činností v rámci řešení uličního profilu komunikace.

Využitelnými návrhy a opatřeními, které mají úsporný charakter a řeší i dopravně organizační a regulační nedostatky, mohou být například:

- jednosměrné komunikace; jejich využití pro dopravu v klidu je zřejmé, nejsou však vhodné v případech, kdy dochází k výraznému růstu společenských nákladů, musí být doprovázeny zklidňujícími opatřeními ke snížení rychlosti
- obytné ulice nebo zóny a úsporné komunikace, např. jednopruhové obousměrné; uplatní se v lokalitách s intenzitou do 500 vozidel/24 hod., kde se dá předpokládat pohyb chodců ve vozovce, bude upřednostněna pobytová funkce v území
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště; využívá se v oblastech, kde se ve větších objemech realizuje nevyhovující parkování a odstavování vozidel, kde je možné riziko v nevyužívání garážových objektů
- oblasti rezidentního stání; uplatní se v lokalitách, kde je možné riziko parkování dalších zákaznických skupin, které omezuje kvalitu bydlení, obvykle se jedná o obytná území v těsném sousedství dopravně atraktivního území,

jejich uplatnění je zcela individuální, řešení musí vycházet z konkrétních místních podmínek.

Důležitým aspektem koncepce a následného řešení dopravy v klidu je vymezení požárních ploch pro nástup IZS. Tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, tyto plochy zhoršují výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

Protože ve většině obytných oblastí jsou jen velmi omezené možnosti rozšiřování nabídky odstavných stání na terénu, budou muset být další chybějící kapacity statické dopravy, nad rámec řešení v uličních prostorech, zabezpečeny výstavbou objektů hromadných garáží za aktivní podpory města např. formou vlastní výstavby v lokalitách městských bytů nebo investičních pobídek v lokalitách družstevního nebo osobního vlastnictví. Široká nabídka typů hromadných garáží jak z hlediska stavebního uspořádání, technologického vybavení, tak i finanční náročnosti (orientačně 125 až 600 tis. Kč/stání) umožňuje realizovat nabídku pro rozdílné sociální skupiny potenciálních uživatelů, resp. vlastníků. Tyto objekty pak mohou být budovány na stávajících odstavných plochách, moderní technologie rovněž umožňují realizovat menší kapacity v těsném sousedství bytových domů. Budování větších kapacitních objektů hromadných garáží na obvodech obytných zón není v současnosti již doporučováno.

Souhrnná výhledová bilance ve sledovaných lokalitách města Zlína.

Oblast	Vymezení území	Počet obyvatel		Poptávka		Nabídka stav		Bilance
		Stav 2011	Výhled 2035	Stav 2015	Výhled 2035	Vyhovující	Nevyhovující	
A	Nad Stráněmi, Družstevní	2625	2441	584	612	484	263	-128
B	Luční, Středová	4088	3802	964	1010	789	247	-221
C	Česká	4214	3793	1126	1141	883	312	-258
D	Podlesí, Valachův žleb	4663	4336	1050	1100	1003	99	-97
E	Na Honech, Budovatelská	5076	4721	1230	1288	932	313	-356
F	Padělký	3599	3347	633	663	547	150	-116
G	Benešovo nábreží	1385	1247	365	370	283	112	-87
H	Ševcovská, Díly	4312	3881	785	796	946	57	150
I	Bartošova čtvrť	1386	1247	472	478	535	26	57
J	Obeciny	1935	1800	450	471	341	158	-130
K	Podhoří	1785	1660	265	278	158	112	-120
L	Husova, Mlýnská	1852	1759	330	353	382	64	29
M	Chelčického, Zahradní	3154	2933	754	790	743	46	-47
	Celkem	40074	36967	9008	9350	8026	1959	-1324

Poznámka: bilance představuje rozdíl mezi výhledovou poptávkou v roce 2035 a vyhovující nabídkou ve stavu; záporná bilance = nedostatek

Tabulka 1: Výhledová bilance poptávky po odstavení vozidel ve sledovaných obytných oblastech

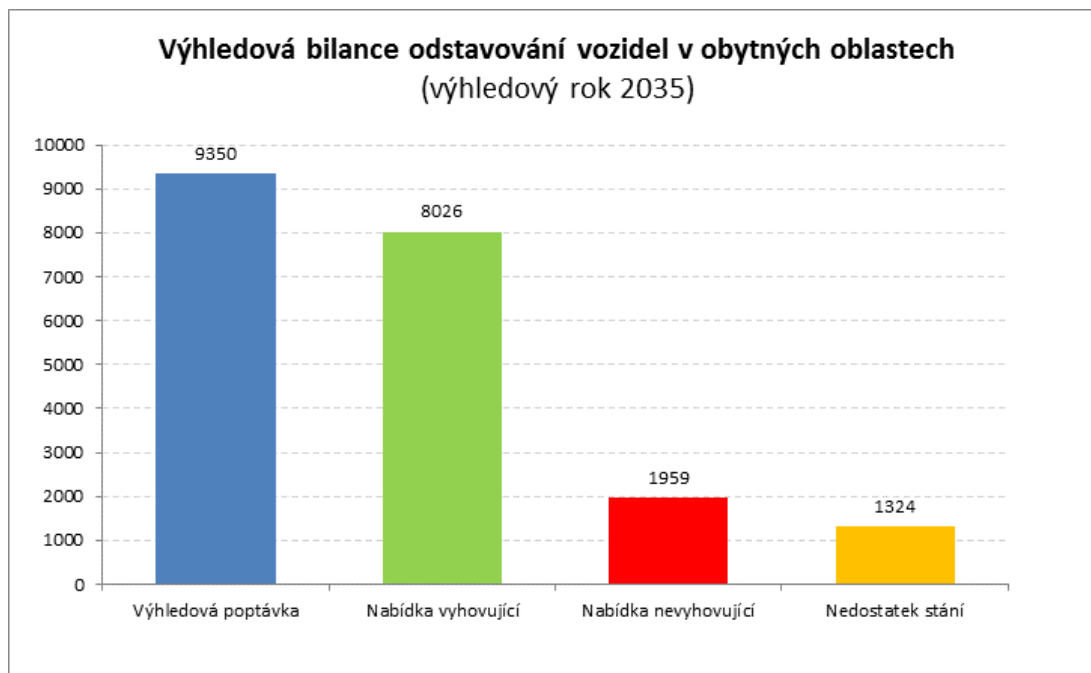
Poznámka:

Bilance byla sestavena podle následujících předpokladů:

- *automobilizace se k roku 2035 zvyšuje na přibližně 509 vozidel/1000 obyvatel*
- *stárnutím obyvatel se nárůst počtu odstavených vozidel redukuje na přibližně 12,5%*
- *počet obyvatel v oblastech se migrací snižuje do roku 2035 v průměru o 8%*

Celková výsledná poptávka ve sledovaných oblastech města k výhledovému roku 2035 činí 9350 odstavných stání. Tuto poptávku navrhujeme uspokojit stávající nabídkou 8026 vyznačených a vyhovujících stání na terénu a řešením nevyhovujícího odstavení vozidel (nevyhovujícím způsobem je v současnosti odstaveno 1959) formou dopravně organizačních opatření a stavebně technickými úpravami uličního profilu komunikací. Z porovnání sloupců tabulky „Nevyhovující“ a „Bilance“ je zřejmé, že vyřešením nevyhovujících stání vozidel bude s rezervou zabezpečena výhledová poptávka odstavení vozidel. Protože ale navrhovaná opatření nemusí pokrýt beze zbytku počet nevyhovujících stání, doporučujeme možný nedostatek řešit omezenou výstavbou odstavných stání na terénu, případně pak výhledovou výstavbou vícepodlažních objektů hromadných garáží. Pro objekty hromadných garáží doporučujeme přednostně využívat plochy stávajících parkovišť nebo garáží s kapacitou nových objektů 20-50 míst.

Celkovou výhledovou bilanci odstavování vozidel za všechny sledované oblasti města dokládá následující graf. Další obrázky ukazují možnosti řešení uličního profilu nebo jednoduchého objektu hromadné garáže.



Graf 1: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035, sledované oblasti Zlína



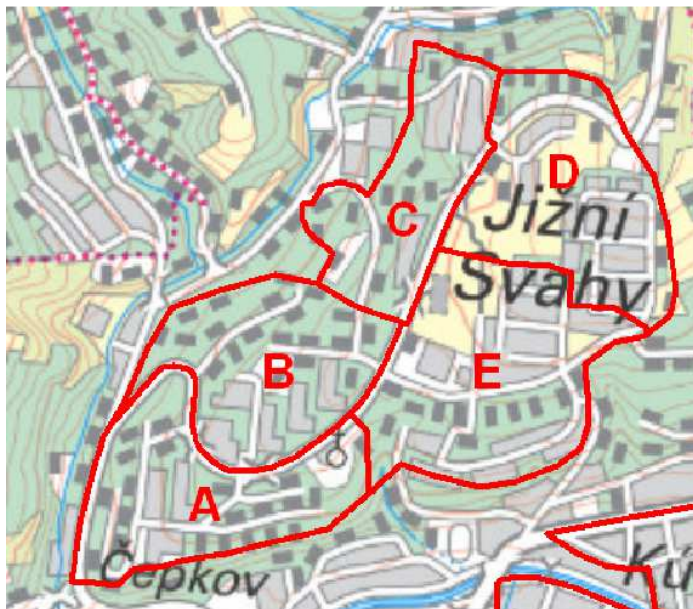
Obrázek 1: Příklad oboustranného kolmého stání v obytných souborech



Obrázek 2: Příklad malé polozapuštěné hromadné garáže v místě původního parkoviště

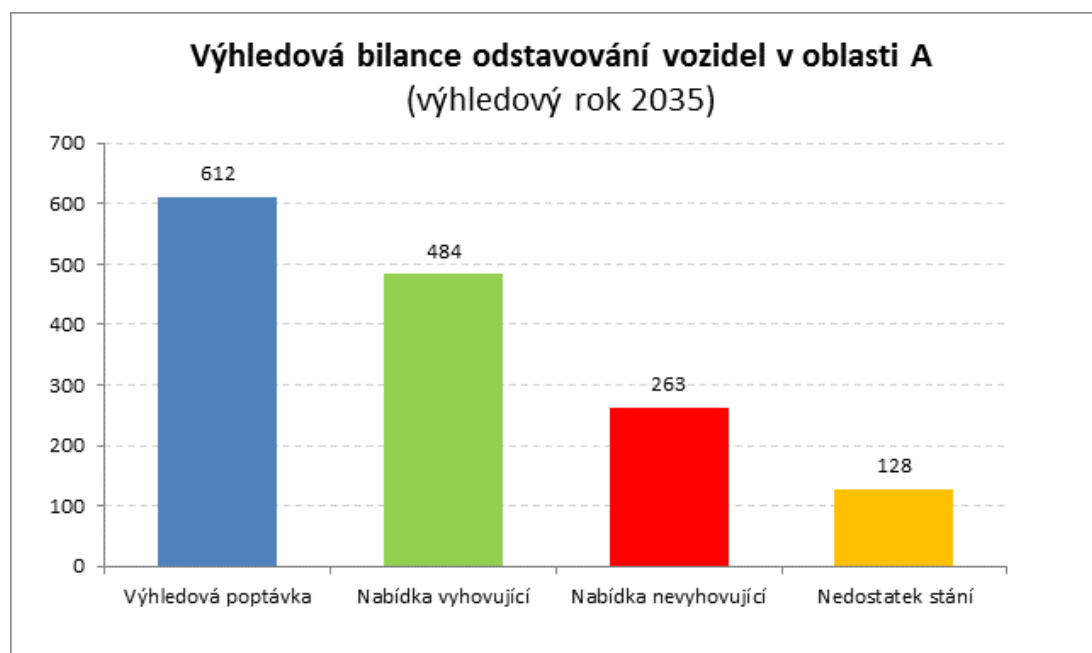
Následuje popis možných řešení a opatření, včetně grafického vyjádření možných lokalit nové nabídky odstavných stání.

Vymezení oblastí Jižních svahů A až E



Obrázek 3: Vymezení oblastí Jižních svahů A až E

Oblast A – Nad Stráněmi, Družstevní



Graf 2: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti A

Základní charakteristika regulačních prvků

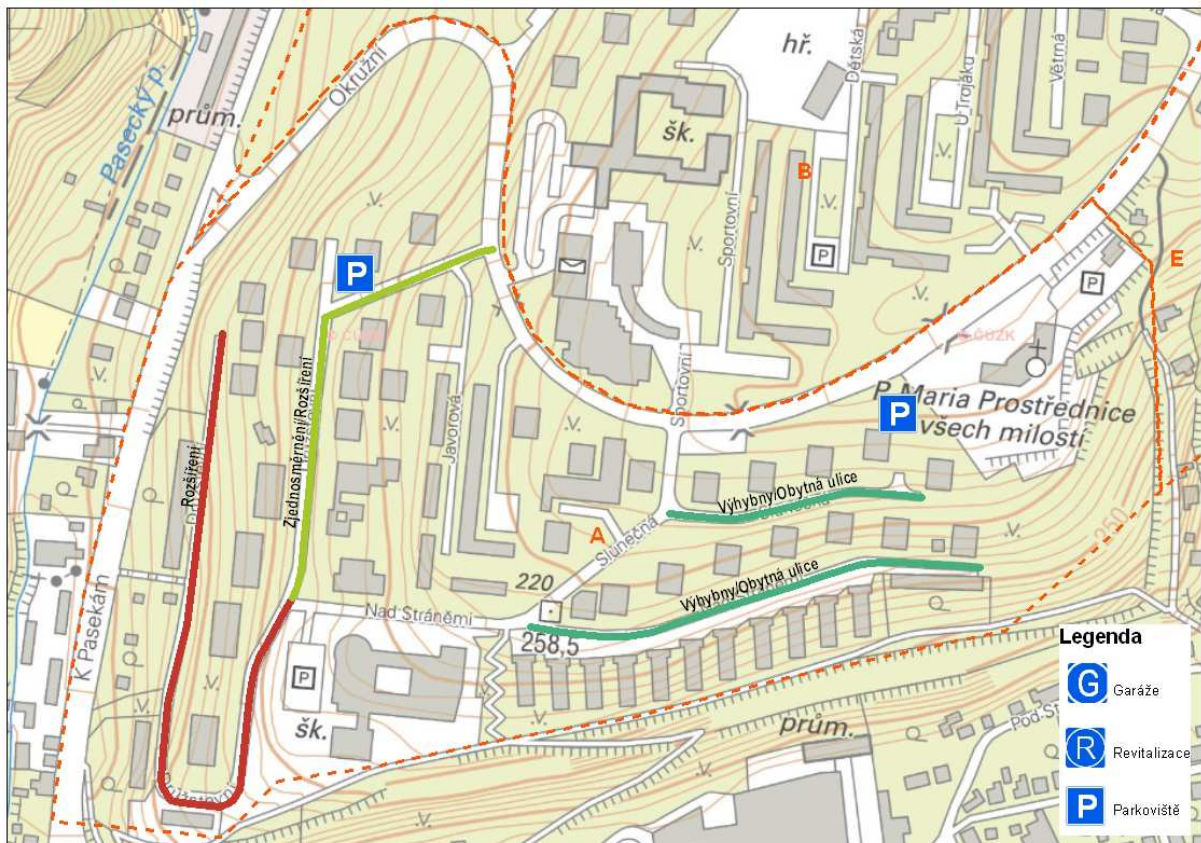
- zóna zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod, přednost zprava
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS
- omezený rozsah rezidentních stání z důvodu areálu UTB, vyhrazená + PA u UTB.

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Družstevní, Nad Stráněmi, Slunečná; intenzita 1,6-1,9 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta změny organizace provozu – jednosměrná komunikace v omezeném rozsahu (část ulice Družstevní), legalizace přibližně 44 stání
 - varianta obousměrného provozu Družstevní (Okružní), Slunečná (Okružní), rozšíření komunikace (legalizace 24 stání), alternativou je rozšířený jednosměrný provoz; částečně Nad Stráněmi PA před UTB
- slepý úsek ulice Družstevní; intenzita cca 1 tis. vozidel/24 hod.
 - rozšíření komunikace (legalizace 33 stání)
- slepé úseky ulic Nad Stráněmi, Slunečná; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 80 stání)
 - varianta obytných ulic, společný provoz chodců a vozidel (legalizace cca 100 stání)
- doplnění nabídky nových stání v lokalitách
 - ulice Okružní, domy 4555, 4556
 - ulice Družstevní, domy 4503, 4504, 4505



Obrázek 4: Stávající dopravní situace na ulici Družstevní



Obrázek 5: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti A

Oblast B – Luční, Středová



Graf 3: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti B

Základní charakteristika regulačních prvků

- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

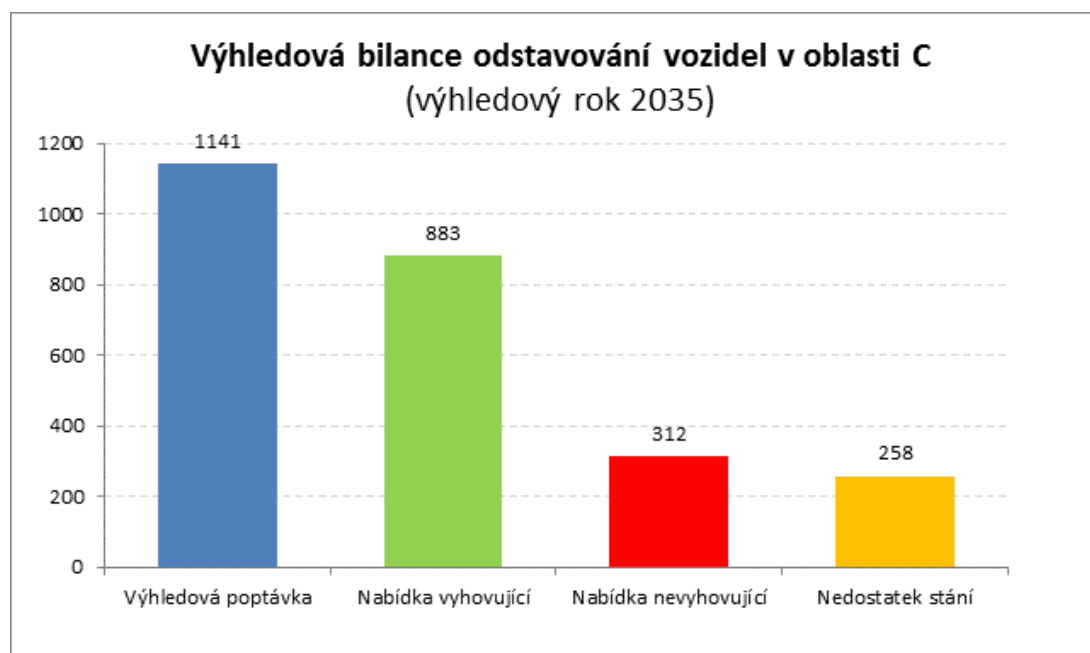
- ulice Luční (Okružní); intenzita 0,8-1,8 tis. vozidel/24 hod.
 - obousměrný provoz Luční do křižovatky Jílová, revitalizace ploch domy 4590, 4592 (legalizace 15 stání)
- ulice Jílová; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 20 stání)
 - varianta obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel (legalizace cca 33 stání)
 - nová plocha pod křižovatkou Jílová/Polní, 15-20 stání
- ulice Polní; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, revitalizace plochy domy 4575, 4582, 4583
 - nová plocha u křižovatky Jílová/Luční, 15-20 stání
- slepý úsek ulice Luční; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - revitalizace plochy, domy 4584, 4586
 - zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 10 stání)
- ulice Sportovní; intenzita cca 0,1 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, zákaz zastavení, parkování v HG
 - revitalizace ploch v závěru ulice, hřiště a dům 4591
- ulice Středová; intenzita cca 0,2-1,8 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření nebo zabor chodníku, legalizace 20 stání
- ulice Dětská, U Trojáku; intenzita cca 0,2-0,5 tis. vozidel/24 hod.
 - revitalizace ulice včetně ploch, obytné ulice, legalizace 20 stání
 - možnost výhyben na ulici U Trojáku (souhrnná legalizace 17 stání)

- ulice Větrná; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - po revitalizaci mimo vyznačená stání 20 vozidel; zachování provozu
- ulice Křiby; intenzita cca 0,7-1,0 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, omezené rozšíření, legalizace 9 stání
 - potenciální plocha naproti domu 4706, 4707
- doplnění nabídky na ulici Okružní, dům 4607, kapacita cca 15 stání



Obrázek 6: Stávající dopravní situace na ulici Jílová

Oblast C – Česká



Graf 4: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti C

Základní charakteristika regulačních prvků

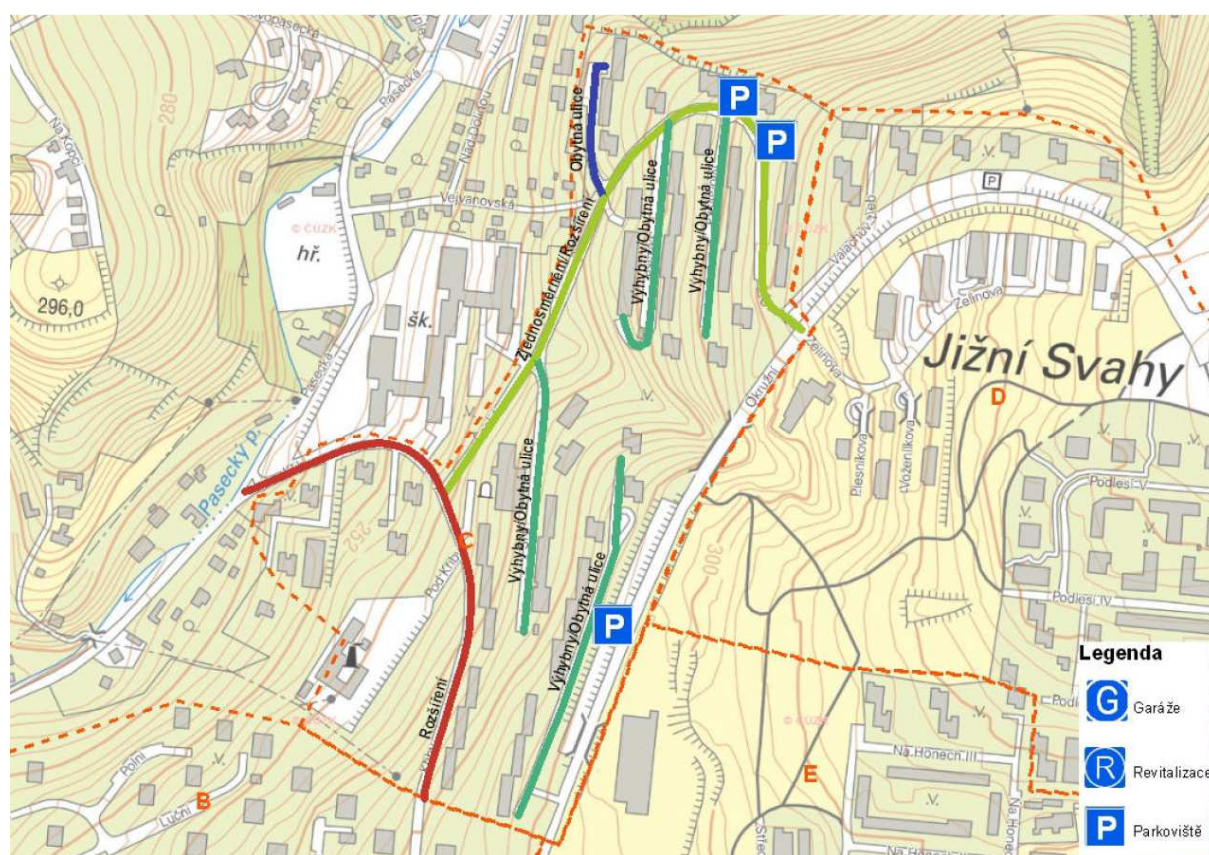
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Česká; intenzita cca 3,3-4 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření slepé České (ulice Vejvanovská), 19 stání
 - od slepé České rozšíření ulice, domy 4749-4759, 69 stání
 - alternativa jednosměrného provozu (směr od Okružní), legalizace 88 vozidel
 - nová plocha mezi domy 4757-4758, nebo pod domy 4755, 4756; 15-20 stání
- ulice slepá Česká; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - obytná ulice, 8 stání
- ulice Kříby; intenzita 0,7-1,1 tis. vozidel/24 hod., max. 5,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování jednosměrného provozu, rozšíření u křižovatky s Českou, 9 stání
 - slepé ulice Kříby, domy 4720 atd., ubytovna PS, zachování provozu
- ulice SNP; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 20 stání)
 - varianta obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel (legalizace cca 36 stání)
- ulice Slezská, Moravská; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 60 stání)
 - varianta obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel (legalizace cca 80 stání)
- ulice Okružní, domy 4723-4737; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 30 stání)
 - varianta obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel (legalizace cca 42 stání)
 - varianta doplnění stání, 2. podlaží na stávajících plochách; celkové pokrytí poptávky

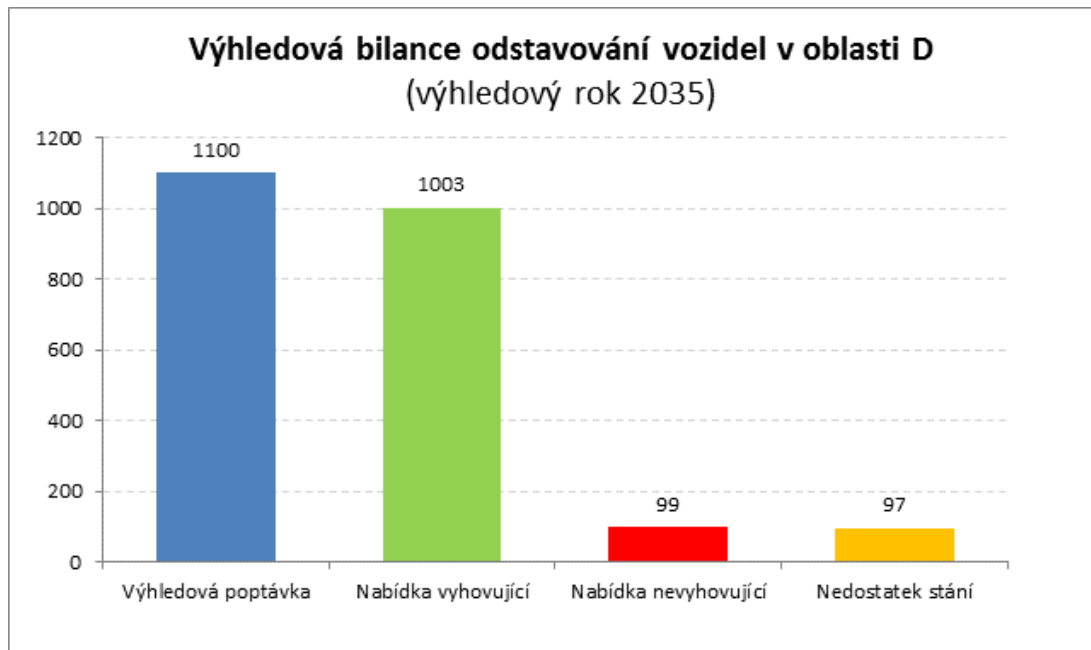


Obrázek 9: Stávající dopravní situace na ulici Česká



Obrázek 10: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti C

Oblast D – Podlesí, Valachův žleb



Graf 5: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti D

Základní charakteristika regulačních prvků

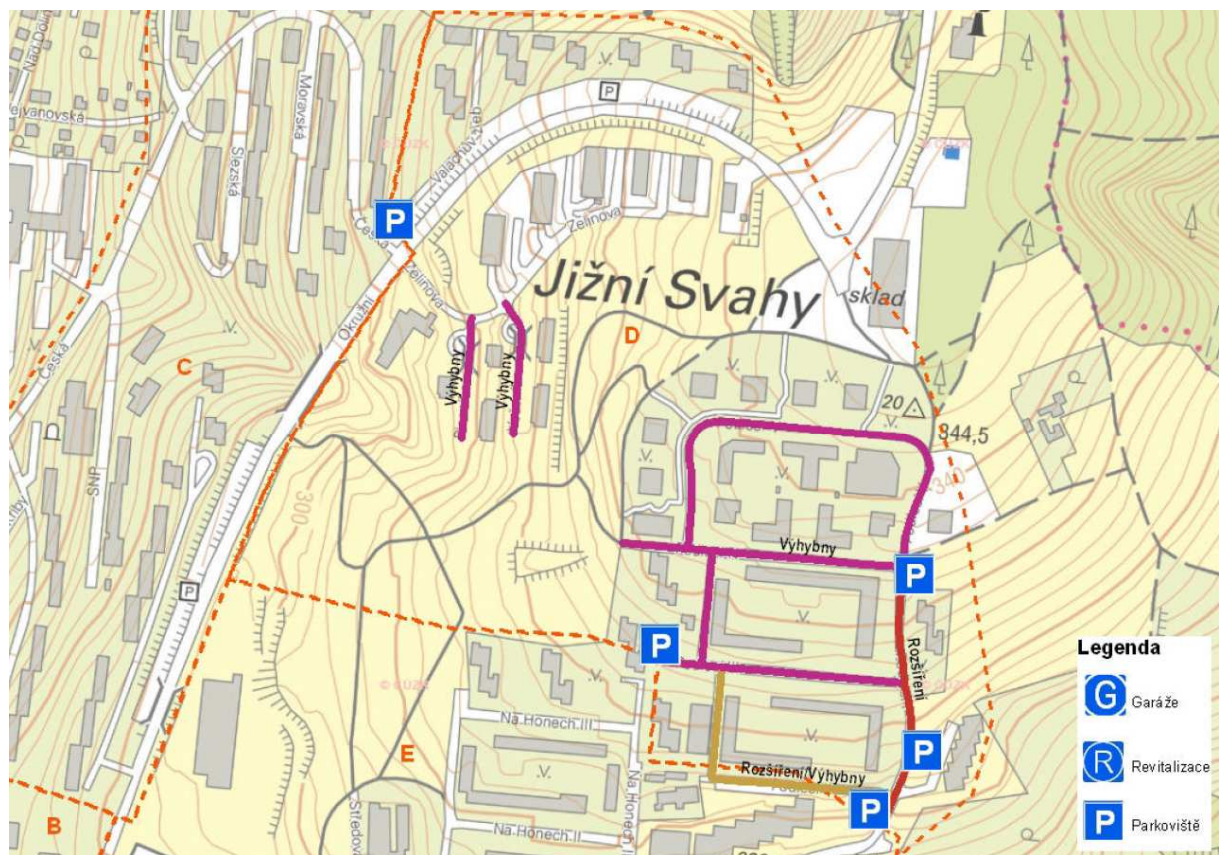
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Podlesí I; intenzita cca 2,9-3,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření komunikace pro MHD, zákaz stání na komunikaci
 - nové plochy podél východní strany Podlesí, na úrovni domů 4939, 4940 a na konci
- ulice Podlesí III, IV, V; intenzita cca 0,4-0,9 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, doplnění stání na komunikacích se zajištěním vyhýbání
 - potenciální plocha na konci Podlesí III
- ulice Podlesí II
 - varianta rozšíření ulice (legalizace cca 29 stání)
 - varianta zachování provozu, doplnění výhyben pro míjení (legalizace cca 21 stání)
 - potenciální plocha u křižovatky Podlesí I/Podlesí II
- ulice Valachův žleb; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, možné doplnění nabídky u ulice Česká nebo v navazujícím úseku
- ulice Zelinova; intenzita cca 1,7 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, garance požárních ploch, stání na vyznačených místech (garáže)
- ulice Plesníkova, Voženíkova
 - zachování provozu, na ulicích 20 vozidel mimo vyznačená stání, místa pro míjení a požární plochy (legalizace cca 14 stání)

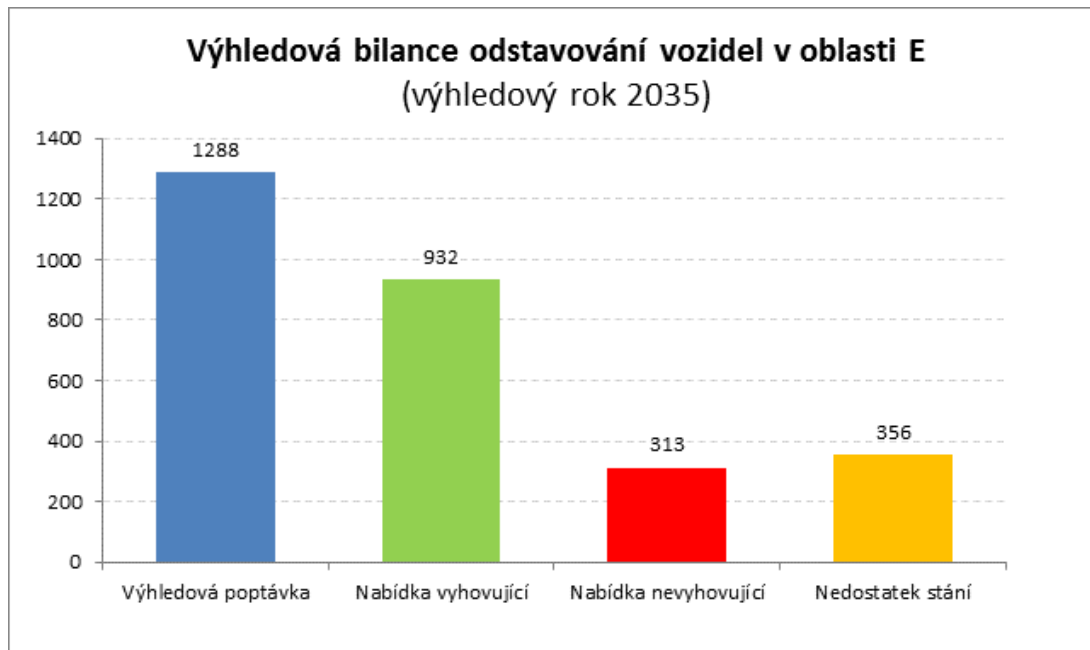


Obrázek 11: Stávající dopravní situace na ulici Podlesí II



Obrázek 12: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti D

Oblast E – Na Honech, Budovatelská



Graf 6: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti E

Základní charakteristika regulačních prvků

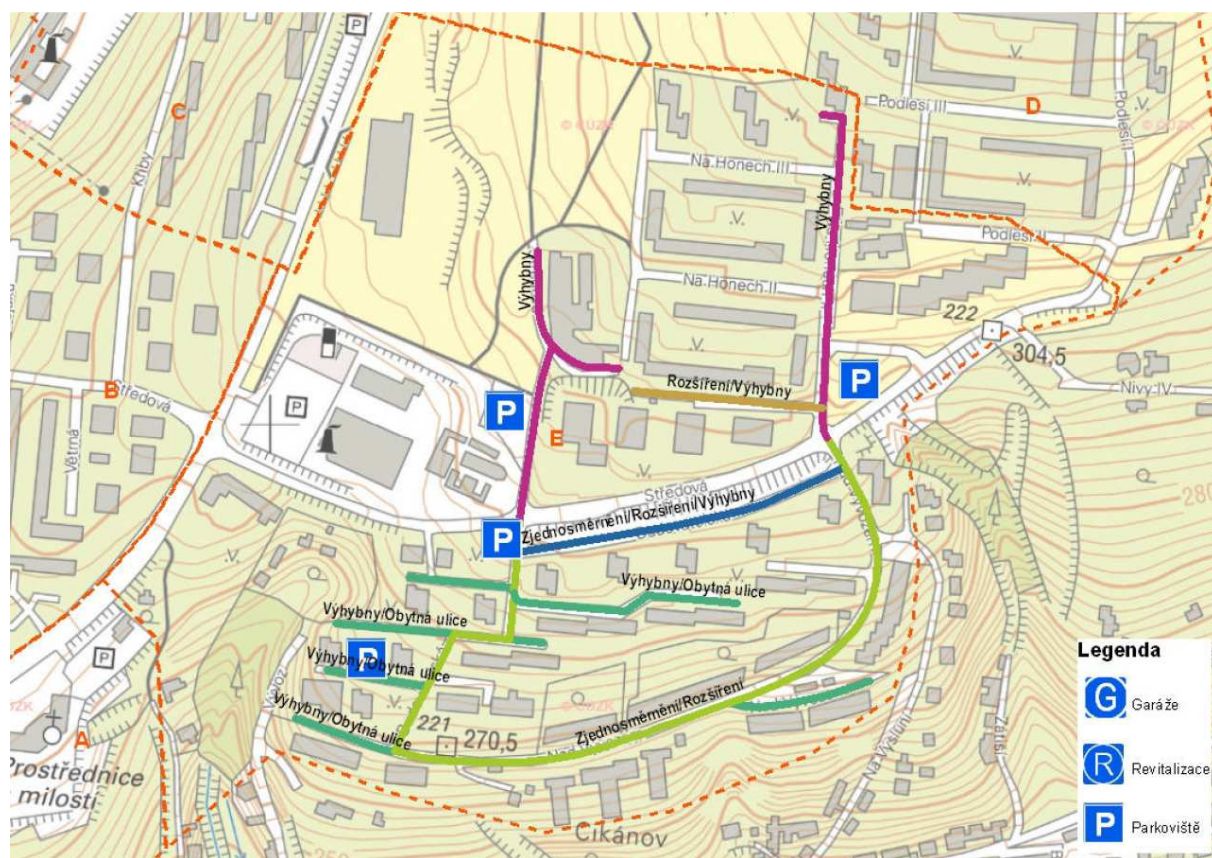
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod., oblasti s předností zprava
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Nad Vývozem; intenzita cca 0,5-1 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, rozšíření komunikace, legalizace 26 vozidel
 - varianta jednosměrného provozu, legalizace 26 vozidel
 - slepá ulice Nad Vývozem, obytná ulice nebo místo pro míjení, legalizace 7-10 vozidel
- ulice Budovatelská (souběžná se Středovou)
 - varianta zachování provozu, rozšíření nebo výhybny, legalizace 28-37 vozidel
 - varianta jednosměrného provozu, legalizace 37 vozidel
- ulice Budovatelská; intenzita cca 0,5-1,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 36 vozidel
 - potenciální plochy, u vjezdu od Středové, mezi domy 4816, 4818, u domu 4817
 - slepé ulice Budovatelské, obytné ulice nebo místa pro míjení, legalizace 60-72 vozidel
 - možnost propojení Budovatelská, Nad Vývozem s jednosměrným provozem
- ulice Na Honech I, II, III; intenzita cca 0,9-1,1 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice problematické; alespoň výhybny, cca 20 stání z 36 nevyhovujících
 - slepá ulice Na Honech I, rozšíření nebo výhybny, legalizace 16-22 vozidel, slepé ulice Na Honech II, III, zachování provozu
 - komplexní alternativa, plocha stávajícího obratiště 50-60 stání
- ulice Středová 7864; intenzita cca 1 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, místa pro míjení a požární plochy, zachování 25 stání z 31 vozidel
 - potenciální rozvojová plocha, stávající parkoviště u objektu 4998



Obrázek 13: Stávající dopravní situace na ulici Na Honech



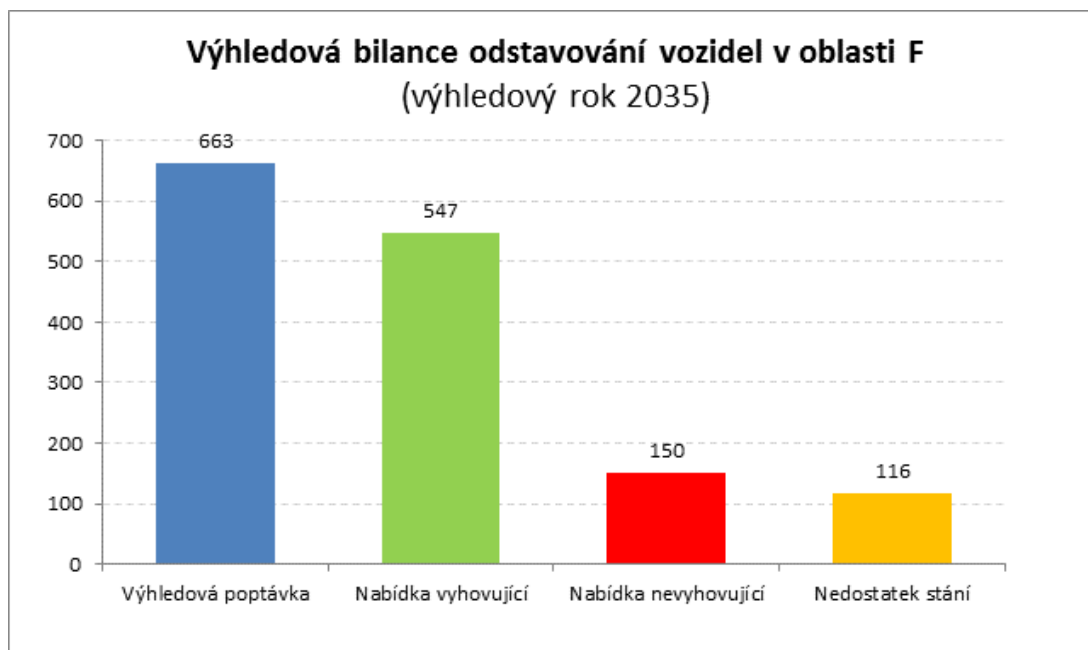
Obrázek 14: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti E

Vymezení oblastí navazujících na centrum města F až H



Obrázek 15: Vymezení oblastí navazujících na centrum města F až H

Oblast F – Padělky



Graf 7: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti F

Základní charakteristika regulačních prvků

- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod., oblasti s předností zprava
- vymezení rezidentních zón, vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

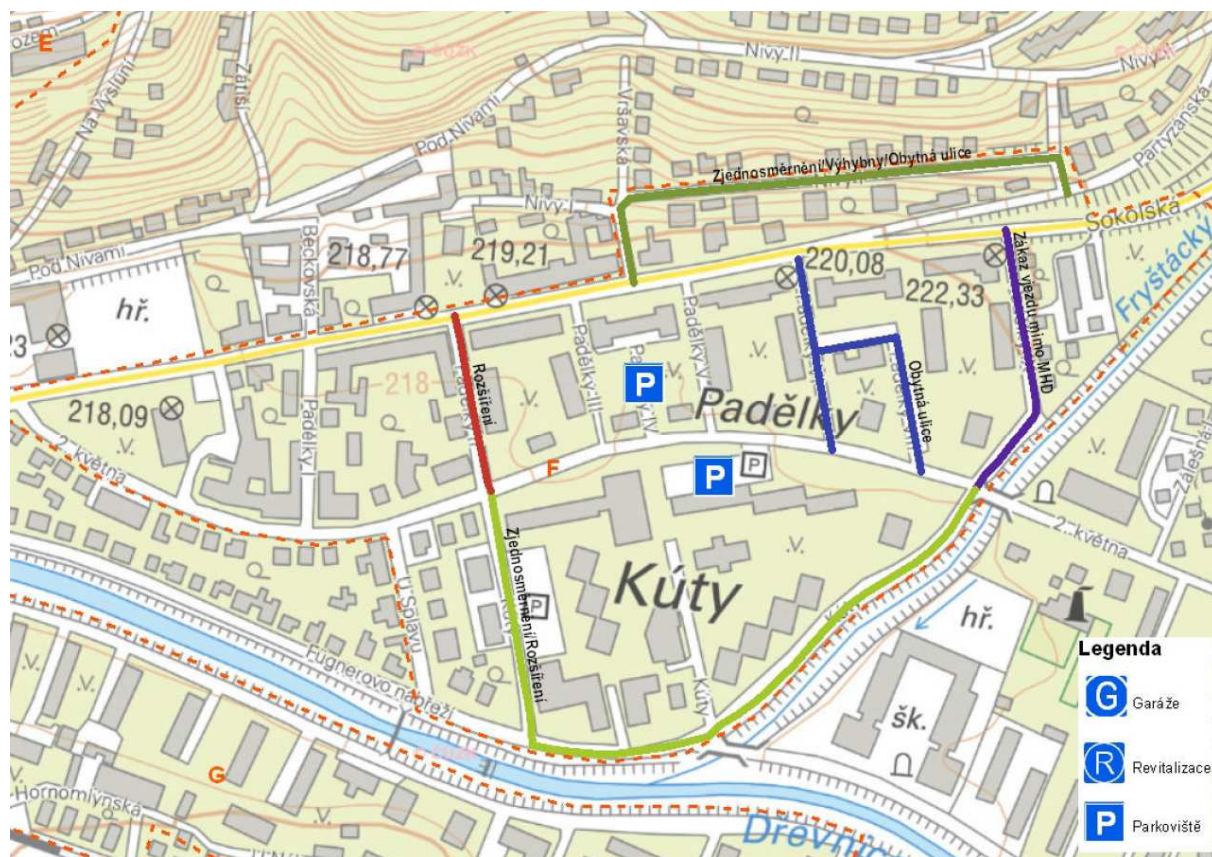
- ulice Kúty; intenzita cca 0,2-0,5 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, rozšíření komunikace, legalizace 84 vozidel
 - varianta jednosměrného provozu, legalizace 84 vozidel
- ulice Padělky II (jednosměrný provoz); intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 17 vozidel
- ulice Padělky III, IV
 - potenciální plochy, vnitroblok domů 4904, 4905, stávající parkoviště před domy 1949-1952, 30-40 stání
- ulice Padělky VI, VII; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel
- ulice Padělky IX; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zákaz vjezdu s výjimkou MHD (po zprovoznění obchvatu Zálešné)
- ulice Vršavská, Nivy I; intenzita cca 0,1-0,5 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, výhybny, legalizace 36 vozidel
 - varianta obytné ulice, společný provoz chodců a vozidel, legalizace 36 vozidel
 - varianta jednosměrného provozu, legalizace 51 vozidel



Obrázek 16: Současná dopravní situace na ulici Kúty

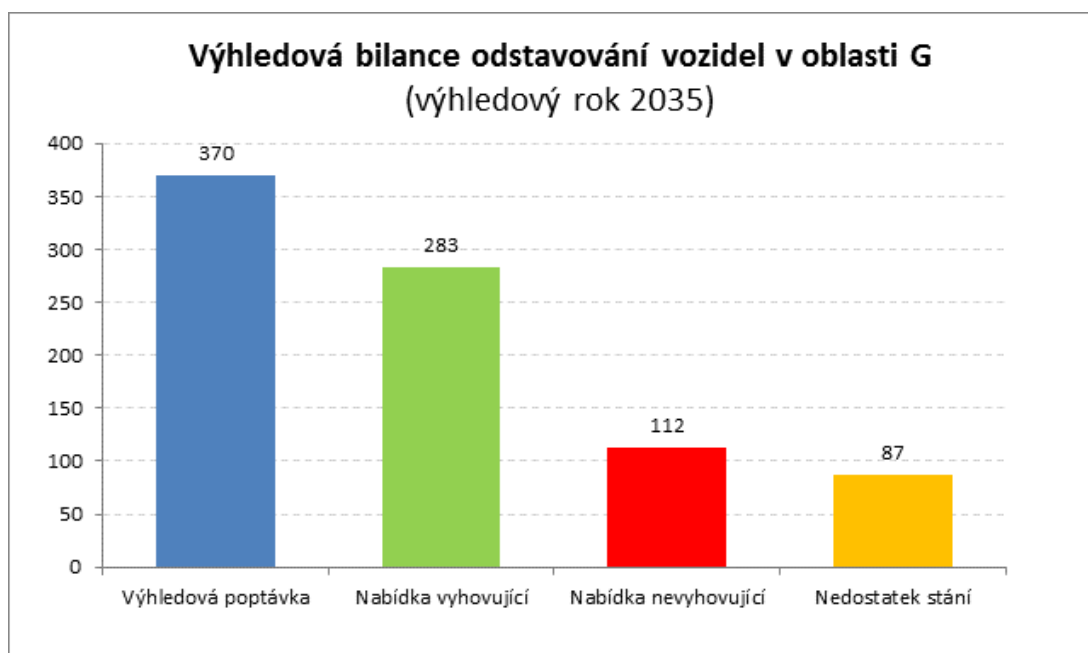


Obrázek 17: Současná dopravní situace na ulici Padělky II



Obrázek 18: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti F

Oblast G – Benešovo nábřeží



Graf 8: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti G

Základní charakteristika regulačních prvků

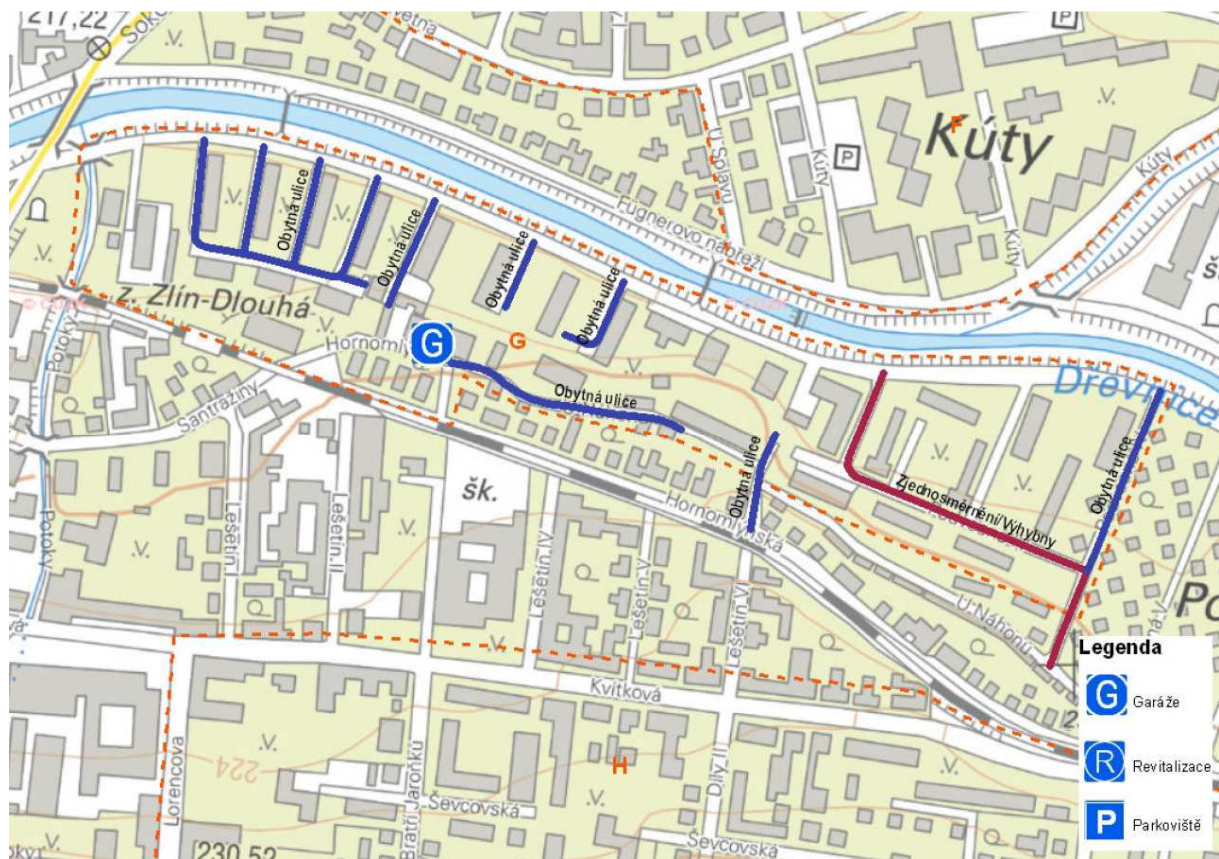
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení rezidentních zón, vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- Benešovo nábřeží, domy 3735 až 3746 (jednosměrný provoz)
 - nevhodný stav a provoz, chodci na vozovce, nelegálních 10 vozidel
 - forma obytné ulice, společný provoz, rezidenti a vyznačená stání, 10 stání, možnost dalších stání
- Benešovo nábřeží, domy 3735 až 3746 (jednosměrný provoz)
 - zachování stavu a provozu, chodci na vozovce
 - forma obytné ulice, společný provoz, rezidenti a vyznačená stání
- Benešovo nábřeží, domy 3944 až 3952, dům 3686
 - zachování stavu a provozu, chodci na vozovce (kromě domu 3686)
 - forma obytné ulice, společný provoz, rezidenti a vyznačená stání
- ulice U Náhonu; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod., chodci na vozovce
 - obytná ulice, společný provoz chodců a vozidel, legalizace stání před domem 5208
 - obytná ulice k domům 126-128
 - potenciál v přestavbě garáží u ulice Hornomlýnské
- ulice Podvesná IV; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - varianta zachování provozu, výhybny, legalizace 30 vozidel
 - varianta jednosměrného provozu, legalizace 42 vozidel
- ulice Podvesná IV, jednosměrný provoz; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - nevhodný stav provozu, chodci na vozovce, vozidla brání průjezdu nákladní obsluhy
 - možnost obytné ulice s rozšíření, 21 stání každý den (dnes mimo pondělí).

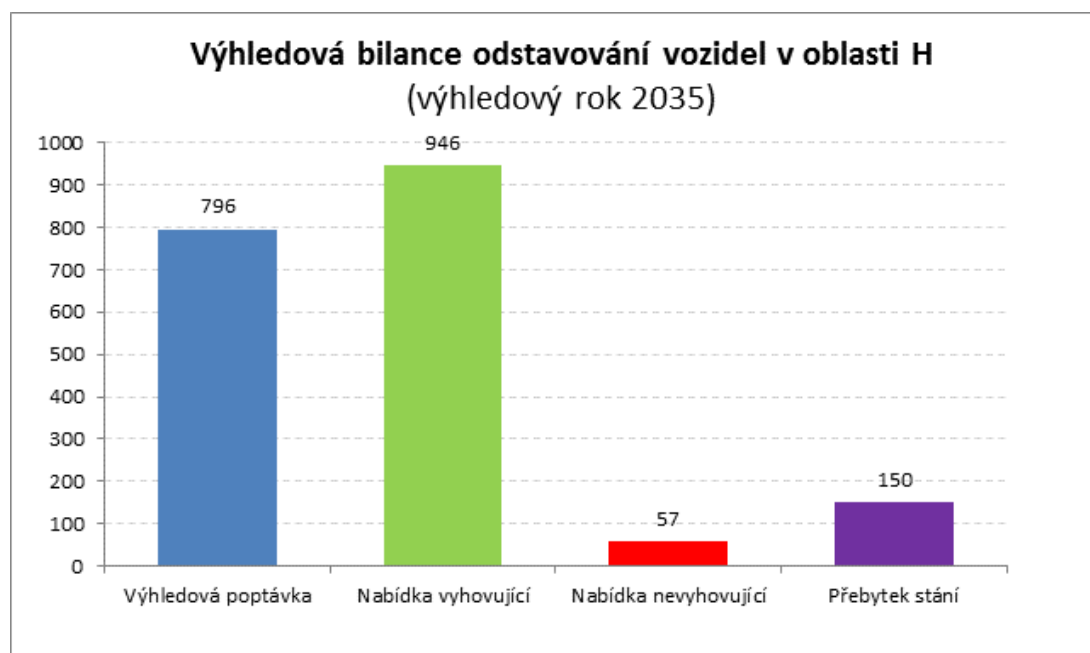


Obrázek 19: Stávající dopravní situace na ulici Podvesná IV



Obrázek 20: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti G

Oblast H – Ševcovská, Díly



Graf 9: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti H

Základní charakteristika regulačních prvků

- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení rezidentních zón, vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Kvítková; intenzita cca 1,7-3,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav, rezidentní ulice
- ulice Lorencova, Bratří Jaroňků, Díly II, Díly III; intenzita cca 0,7-3,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav, rezidentní ulice, 30 km/hod.
- ulice Ševcovská, z Bratří Jaroňků; intenzita cca 0,5-0,6 tis. vozidel/24 hod.
 - ulice k domu 4063, záporná bilance, zachování stavu, rezidentní stání a revitalizace plochy
 - ulice naproti, zachování provozu, rezidentní stání
- ulice Ševcovská, z Dílů II; intenzita cca 0,2-0,6 tis. vozidel/24 hod.
 - ulice k domu 4075, záporná bilance, zachování stavu, rezidentní stání a revitalizace plochy u domu
 - ulice k domu 4078, možnosti – zábor chodníku+výhybny, obytná ulice se společným provozem chodců a vozidel, vždy rezidentní stání
- ulice Ševcovská, z Dílů III; intenzita cca 0,4 tis. vozidel/24 hod.
 - ulice k domu 4078, záporná bilance, zachování provozu nebo obytná ulice, vždy rezidentní stání
- ulice Revoluční; intenzita cca 0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - nevhodný stav provozu, chodci na vozovce, vozidla brání průjezdu obsluhy
 - možnost obytné ulice s rozšířením, legalizace 21 stání
 - potenciál v přestavbě garáží podél Kvítkové (17 garáží)
- ulice Kvítková 1276; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.

- nevhodný stav provozu, chodci na vozovce
- možnost obytné ulice a revitalizace plochy s rozšířením, legalizace 21 stání
- potenciál v přestavbě garáží podél Kvítkové (32 garáží)
- ulice Díly IV; intenzita cca 1,9 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 13 vozidel
- ulice Kvítková, Albert; intenzita cca 0,7 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, revitalizace ulice a plochy před hotelem Sole
- ulice Věžové domy; intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu s rozšířením nebo místy pro míjení, legalizace 20-30 vozidel
 - potenciál v přestavbě garáží podél ulice (36 garáží)
- ulice Tř. T.Bati, domy 3757 až 3762; intenzita cca 0,6 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu s rozšířením nebo místy pro míjení, legalizace 7-10 vozidel



Obrázek 21: Stávající dopravní situace na ulici Ševcovská k domu 4063

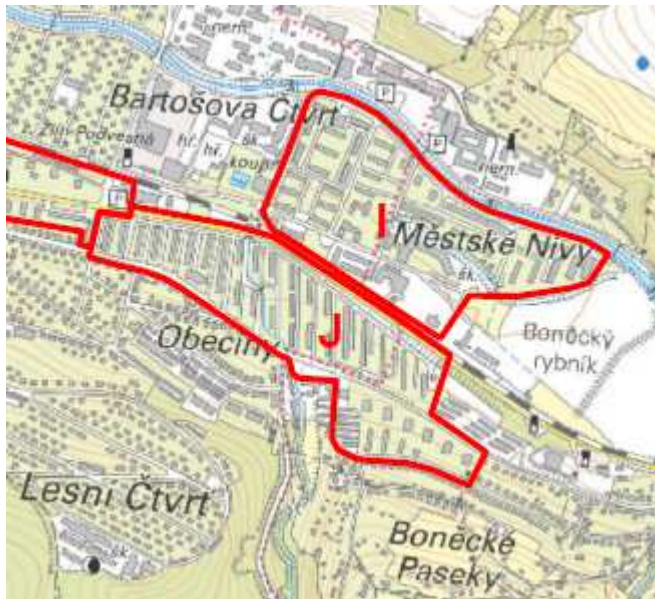


Obrázek 22: Stávající dopravní situace na ulici Ševcovská k domu 4078



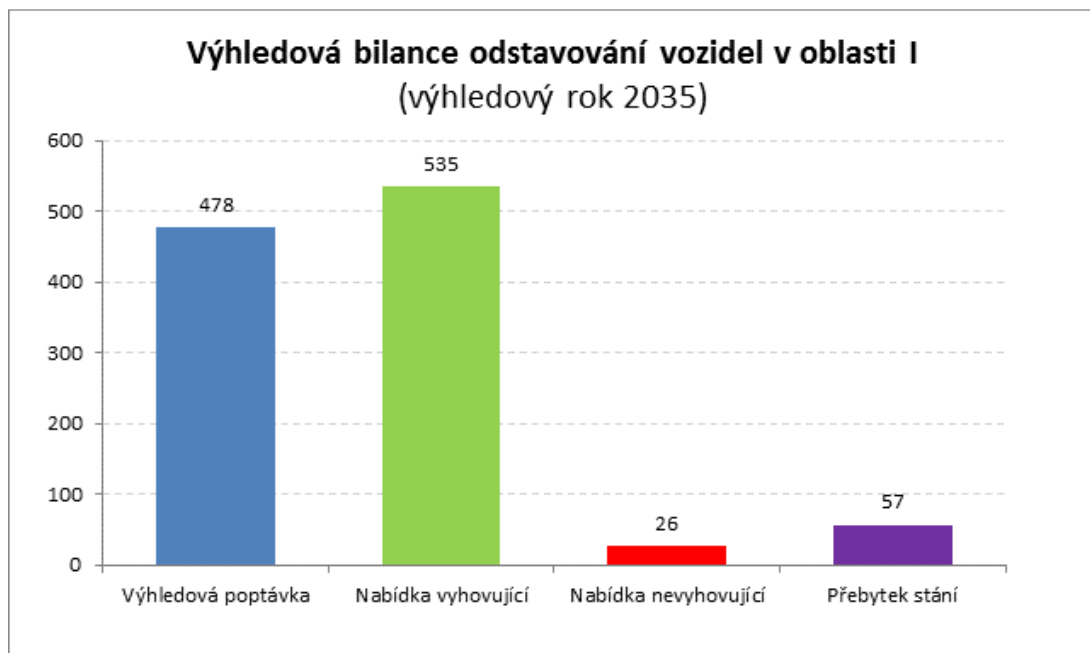
Obrázek 23: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti H

Vymezení lokalit Bartošova a Obeciny, oblasti I a J



Obrázek 24: Vymezení lokalit Bartošova a Obeciny, oblasti I a J

Oblast I – Bartošova čtvrť



Graf 10: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti I

Základní charakteristika regulačních prvků

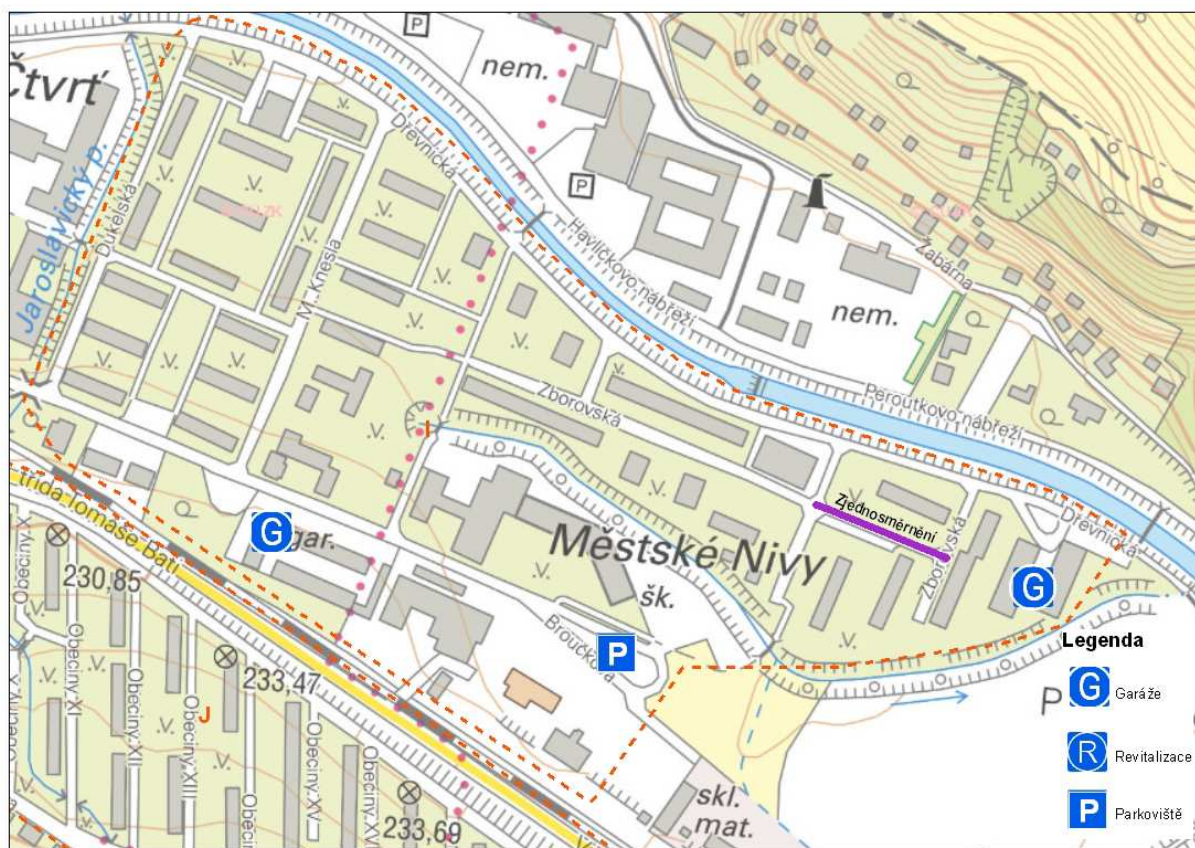
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Broučkova; intenzita cca 1,1-2,5 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav
 - stávající smyčka MHD = parkoviště pro potřeby Zdravotní školy a Domova pro seniory
- ulice Dřevnická; intenzita cca 0,1-1,1 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav
- ulice Dukelská, včetně propojení s ulicí M. Knesla; intenzita cca 0,1 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav
- ulice Miloše Knesla; intenzita cca 0,2-0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav
 - potenciál v přestavbě garáží u ulice Broučkova (126 garáží)
- ulice Zborovská; intenzita cca 0,2-0,5 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, doplnění jednosměrného provozu kolem domů 4161, resp. 4158, legalizace 10 vozidel
 - u domu 4127, napojení na ulici Dřevnickou, 4 nevyhovující stání; možnost doplnění u domu podél Dřevnické
 - potenciál v přestavbě garáží v závěru ulice Dřevnické (136 garáží)

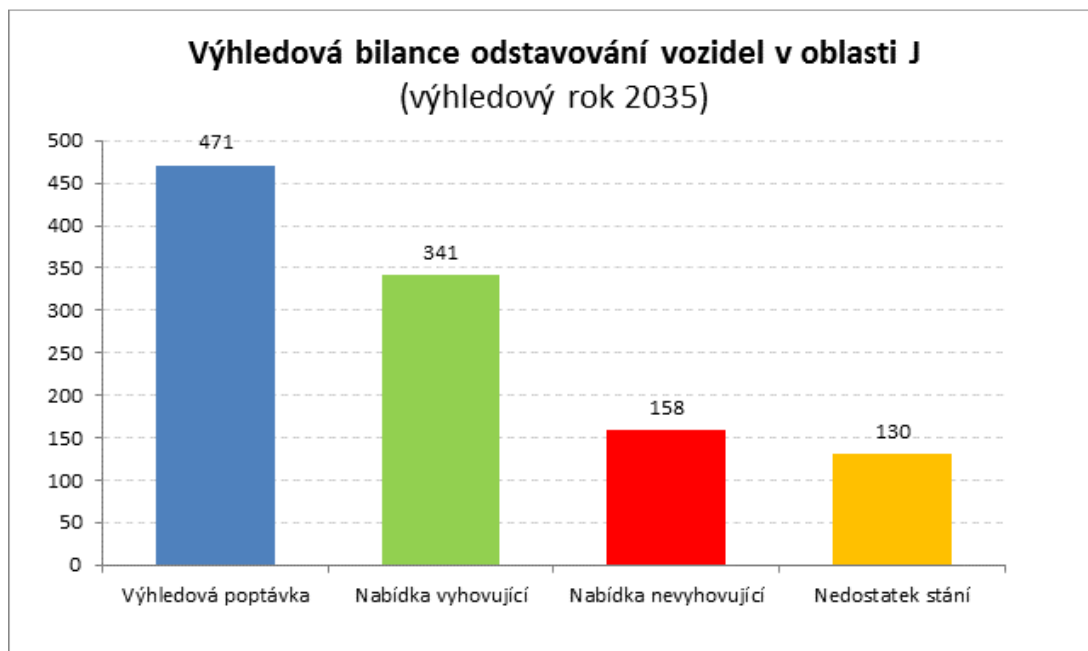


Obrázek 25: Stávající dopravní situace na ulici Zborovská



Obrázek 26: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti I

Oblast J – Obceiny



Graf 11: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti J

Základní charakteristika regulačních prvků

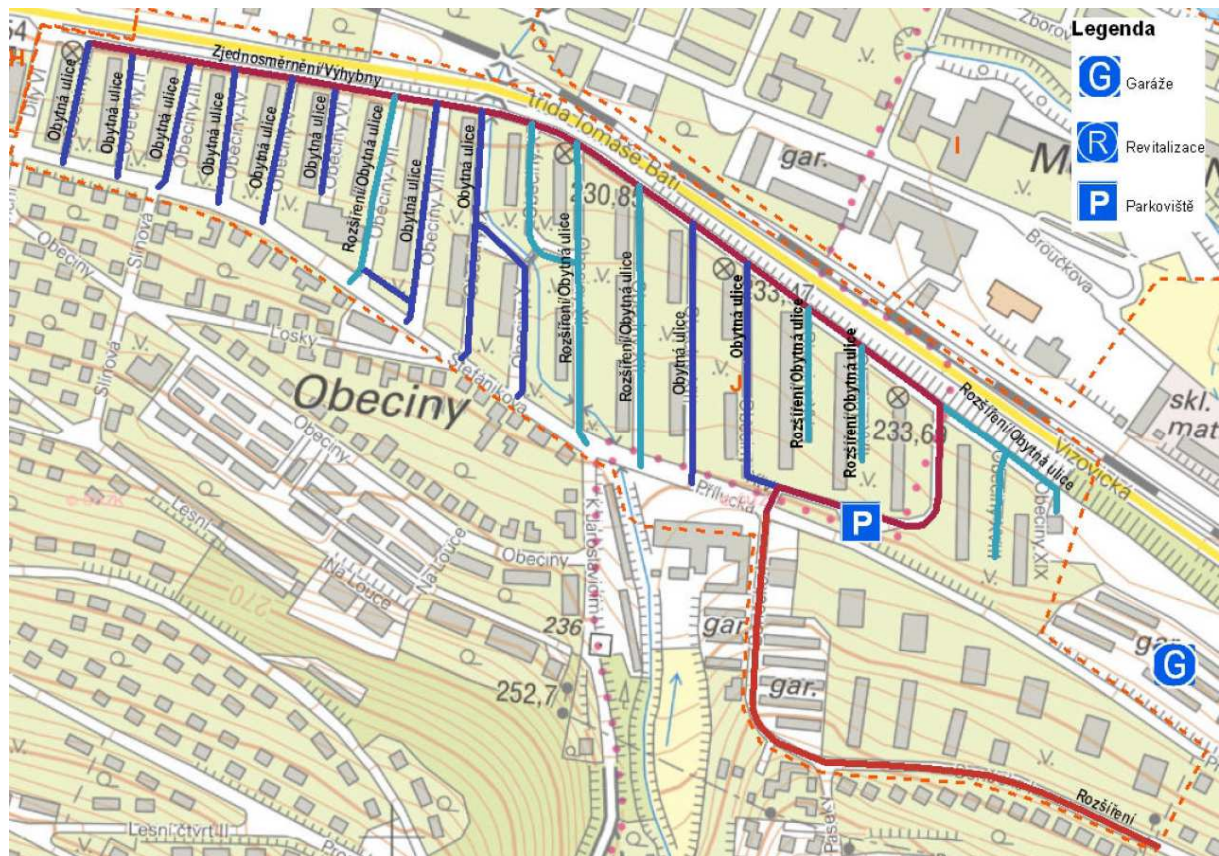
- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Štefánikova; intenzita cca 5,3-10,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, vyhovující stav
 - potenciál v přestavbě garáží u ulice Přílucká (306 garáží)
- ulice Obeciny I až V; intenzita až cca 0,3 tis. vozidel/24 hod., možnost obytných ulic
 - zachování jednosměrného provozu, vyhovující stav
 - spojovací komunikace, výhybny nebo jednosměrný provoz, legalizace 6 vozidel
- ulice Obeciny VI až X; intenzita až cca 0,2 tis. vozidel/24 hod., možnost obytných ulic
 - zachování provozu, Obeciny VII rozšíření, legalizace 7 vozidel
 - spojovací komunikace, výhybny nebo jednosměrný provoz, legalizace 6 vozidel
- ulice Obeciny X až XII; intenzita až cca 0,2 tis. vozidel/24 hod., možnost obytných ulic
 - zachování provozu, rozšíření ulic, legalizace 44 vozidel
 - spojovací komunikace, výhybny nebo jednosměrný provoz, legalizace 3 vozidel
- ulice Obeciny XIII až XIV; intenzita až cca 0,2 tis. vozidel/24 hod., možnost obytných ulic
 - zachování provozu, vyhovující stav
 - spojovací komunikace, výhybny nebo jednosměrný provoz, legalizace 3 vozidel
- ulice Obeciny XV až XIX; intenzita až cca 0,2 tis. vozidel/24 hod., možnost obytných ulic
 - zachování provozu, rozšíření ulic Obeciny XV, XVI, legalizace 20 vozidel
 - spojovací komunikace, výhybny nebo jednosměrný provoz, legalizace 8 vozidel
 - rozšíření, přestavba plochy parkoviště (16 stání)
- ulice Boněcko I; intenzita cca 0,8-1,6 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 37 vozidel nebo výhybny s legalizací 25 vozidel

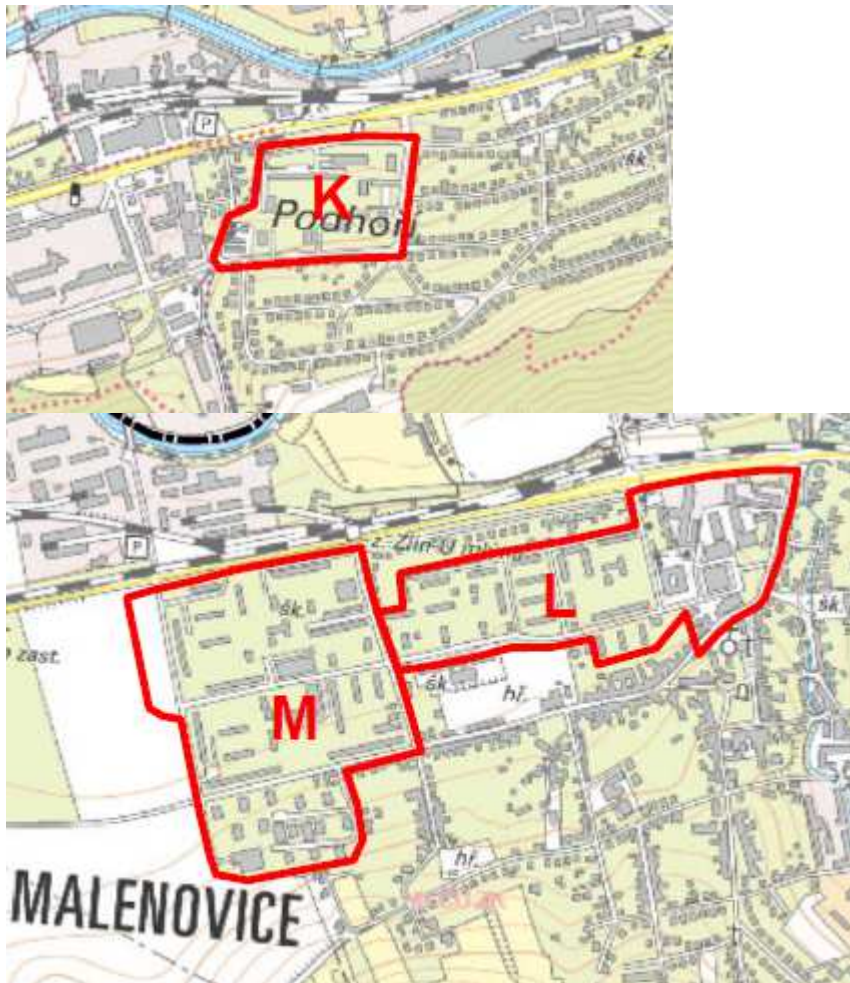


Obrázek 27: Stávající dopravní situace na ulici Boněcko I



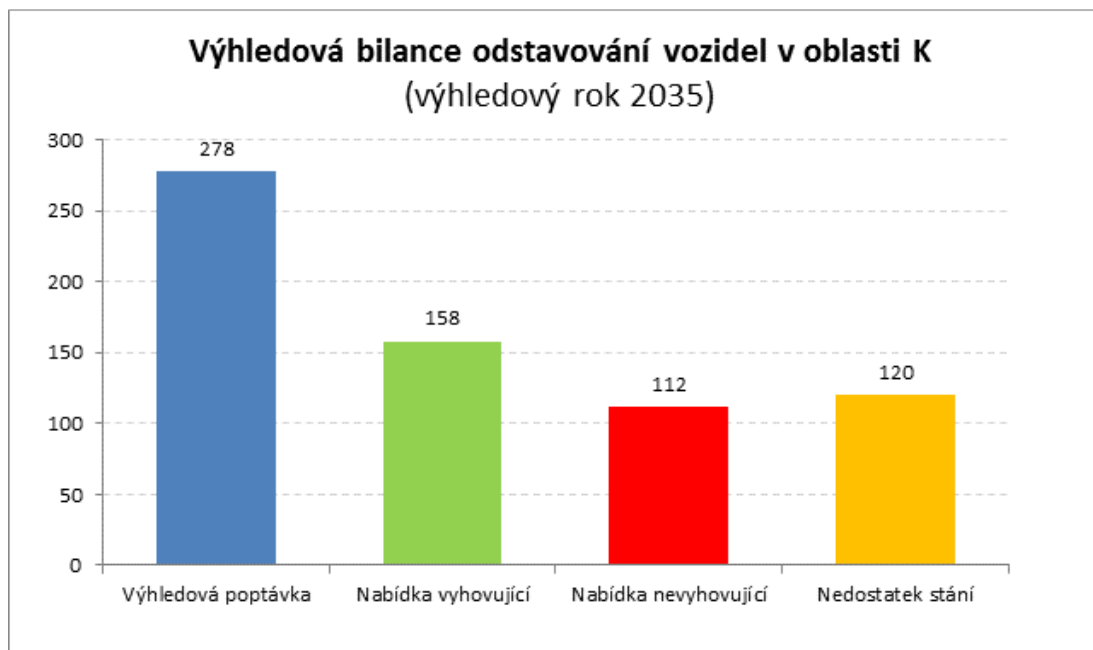
Obrázek 28: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti J

Lokalita Podhoří a území Malenovic, oblasti K až M



Obrázek 29: Vymezení lokality Podhoří a území Malenovic, oblasti K až M

Oblast K – Podhoří



Graf 12: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti K

Základní charakteristika regulačních prvků

- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky:

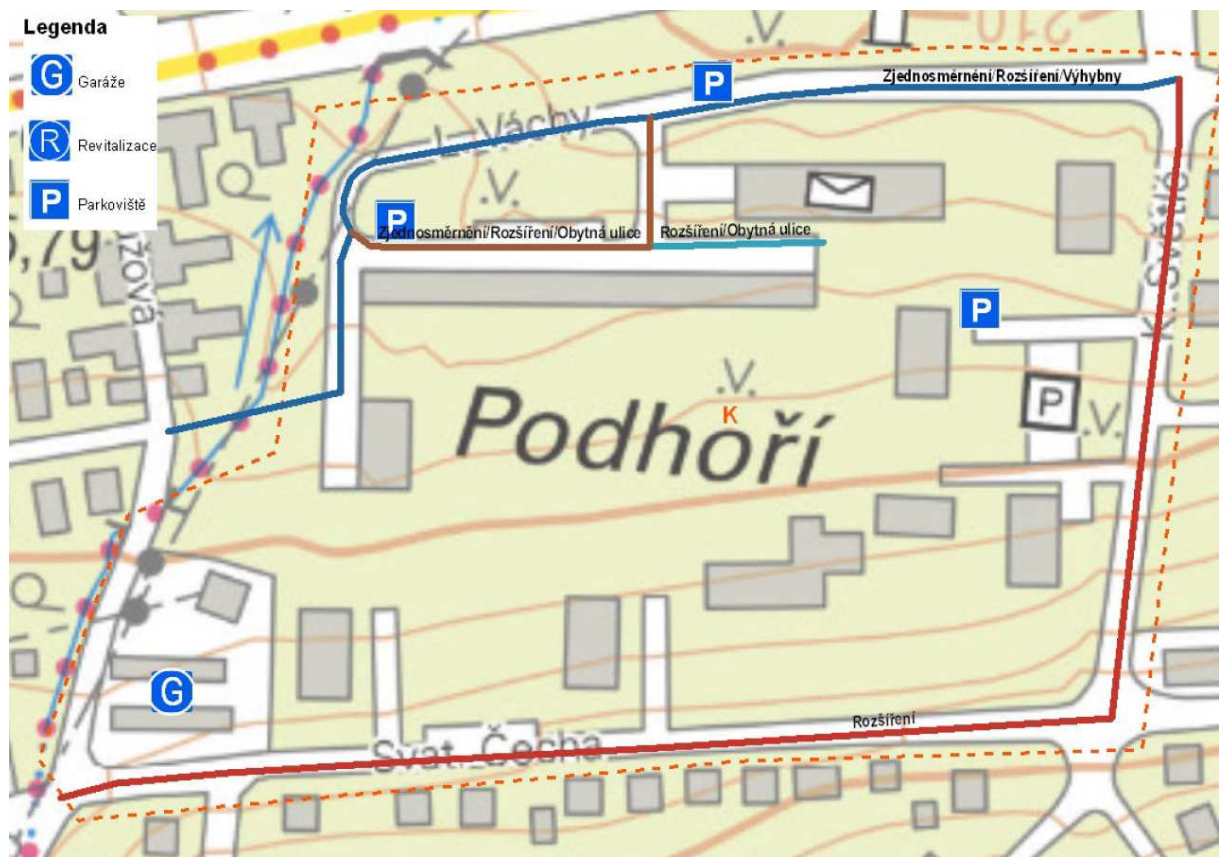
- ulice Karoliny Světlé; intenzita cca 1,3-2,5 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 17 vozidel
 - alternativou může být rozšíření stávajícího parkoviště B. Němcové (dům 489)
- ulice Svatopluka Čecha; intenzita cca 1,6-1,9 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice, legalizace 42 vozidel
 - potenciál v přestavbě garáží u ulice (48 garáží)
- ulice Ladislava Váchy; intenzita cca 0,1-0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu s několika variantami řešení
 - rozšíření ulice nebo výhybny, legalizace 24, resp. 18 vozidel
 - přesun 24 vozidel na nové parkovací plochy podél L. Váchy
 - propoj Růžová, L. Váchy s jednosměrným provozem, legalizace 18 vozidel
- ulice Ladislava Váchy, domy 493 až 502; intenzita cca 0,1 tis. vozidel/24 hod.
 - obytná ulice s rozšířením, jednosměrný provoz, legalizace 15 vozidel
 - alternativou může být obytná ulice s jednosměrným provozem a rozšíření stávajícího parkoviště před domy 500 až 502



Obrázek 30: Stávající dopravní situace na ulici Karoliny Světlé



Obrázek 31: Stávající dopravní situace na ulici Svatopluka Čecha



Obrázek 32: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti K

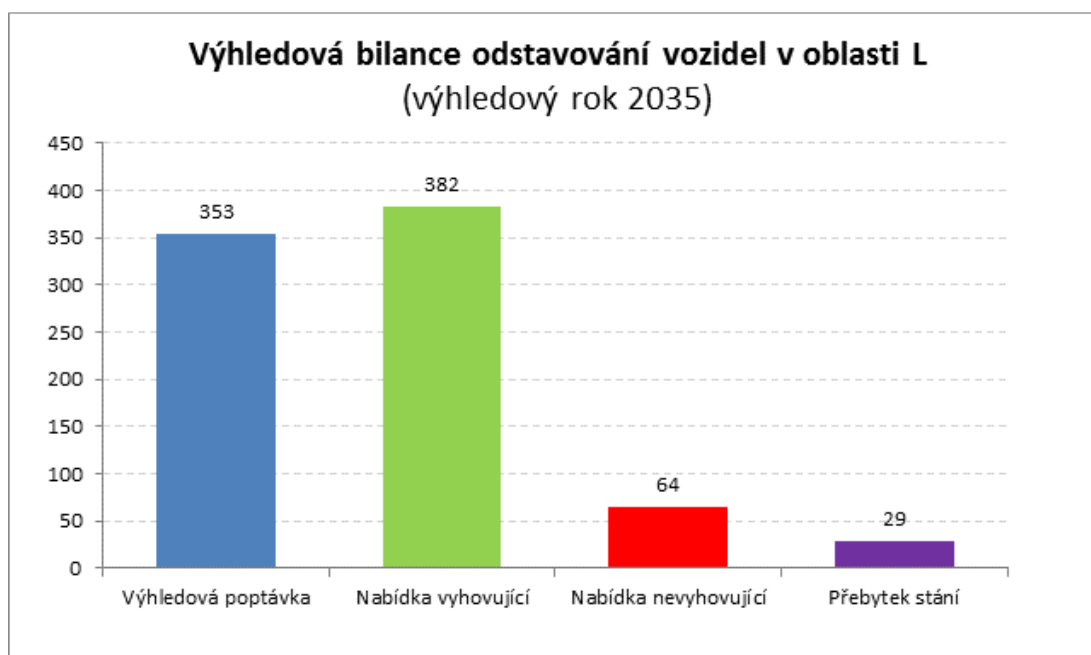


Obrázek 33: Nevyhovující dopravní situace na ulici Ladislava Váchy, úsek východně ulice K. Světlé

Kromě problémů v obytné oblasti Podhoří je nedobrá dopravní situace na ulici L. Váchy, v úseku východně ulice K. Světlé. Jedná se o MK v zastavěném území se šířkou kolem 6,1 m a předpokládanou výhledovou intenzitou dopravy zhruba 2,6-2,9 tisíc vozidel za 24 hodin. Na komunikaci se realizuje jednostranné parkování vozidel, v západní části se může jednat o obyvatele sídliště Podhoří, na východní straně pak o zaměstnance MMZ. S ohledem na vyšší intenzitu dopravy je nutný zásah do organizace provozu nebo parkování. Řešením může být částečné stání na chodníku s vymezením možných stání nebo zavedení jednosměrného provozu.



Oblast L – Chelčického, Zahradní



Graf 13: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti L

Základní charakteristika regulačních prvků

- zóny zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod.
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS
- ulice třída Svobody – nevyhovující stání vozidel přestavbou odstraněno

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Jaroslava Staši; intenzita cca 1,3 tis. vozidel/24 hod.

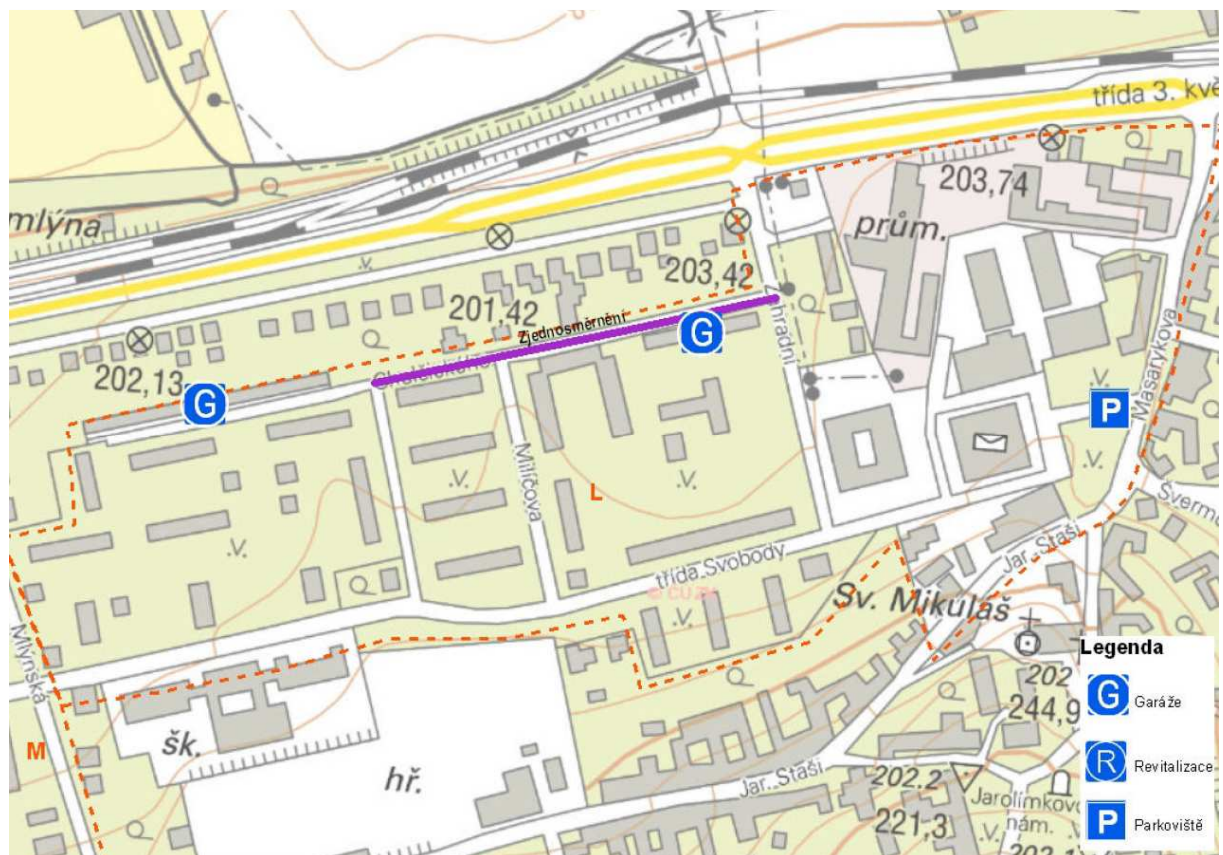
- zachování provozu, nevyhovujících 9 vozidel před domem 1148, odstranit s ohledem na provoz MHD
- variantou řešení může být rozšíření stávajícího parkoviště na ulici Masarykova
- ulice Chelčického; intenzita cca 0,3-1,5 tis. vozidel/24 hod.
 - komunikace nevyhovuje obousměrnému provozu, u napojení na ulici Zahradní 5 nevyhovujících vozidel (přes den 8 vozidel)
 - doporučujeme jednosměrný provoz od Zahradní po dům 715, legalizace 11 vozidel
 - potenciál v přestavbě garáží u ulice Chelčického (71 garáží)



Obrázek 34: Stávající dopravní situace na ulici Třída Svobody po rekonstrukci

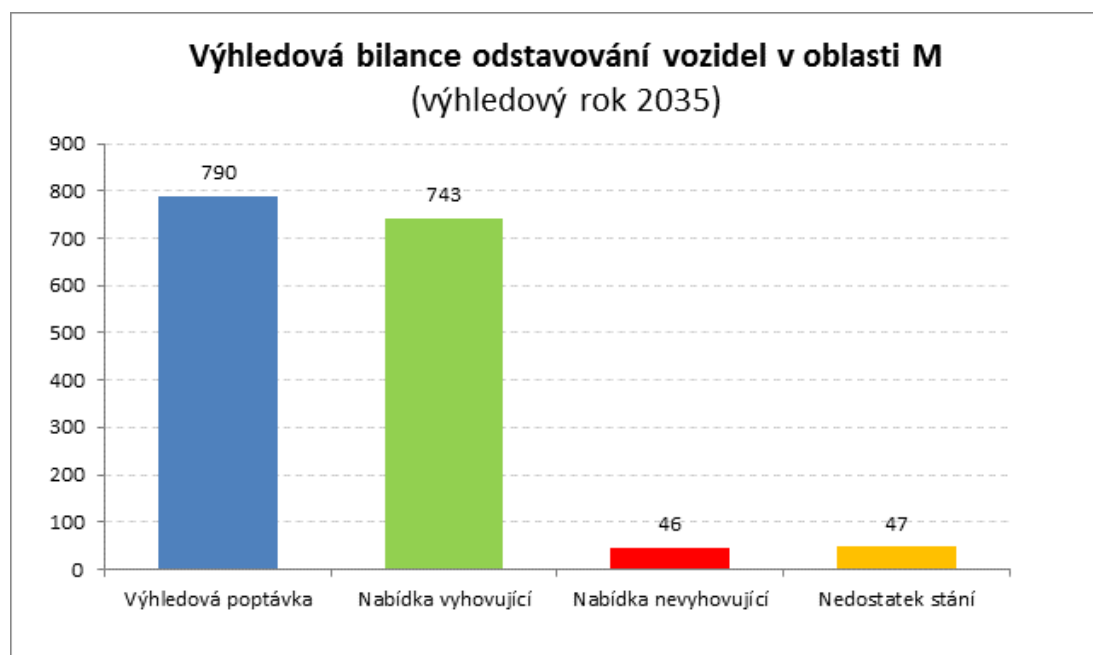


Obrázek 35: Stávající dopravní situace na ulici Chelčického



Obrázek 36: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti L

Oblast M – Husova, Mlýnská



Graf 14: Celková bilance nabídky a poptávky pro rok 2035 v oblasti M

Základní charakteristika regulačních prvků

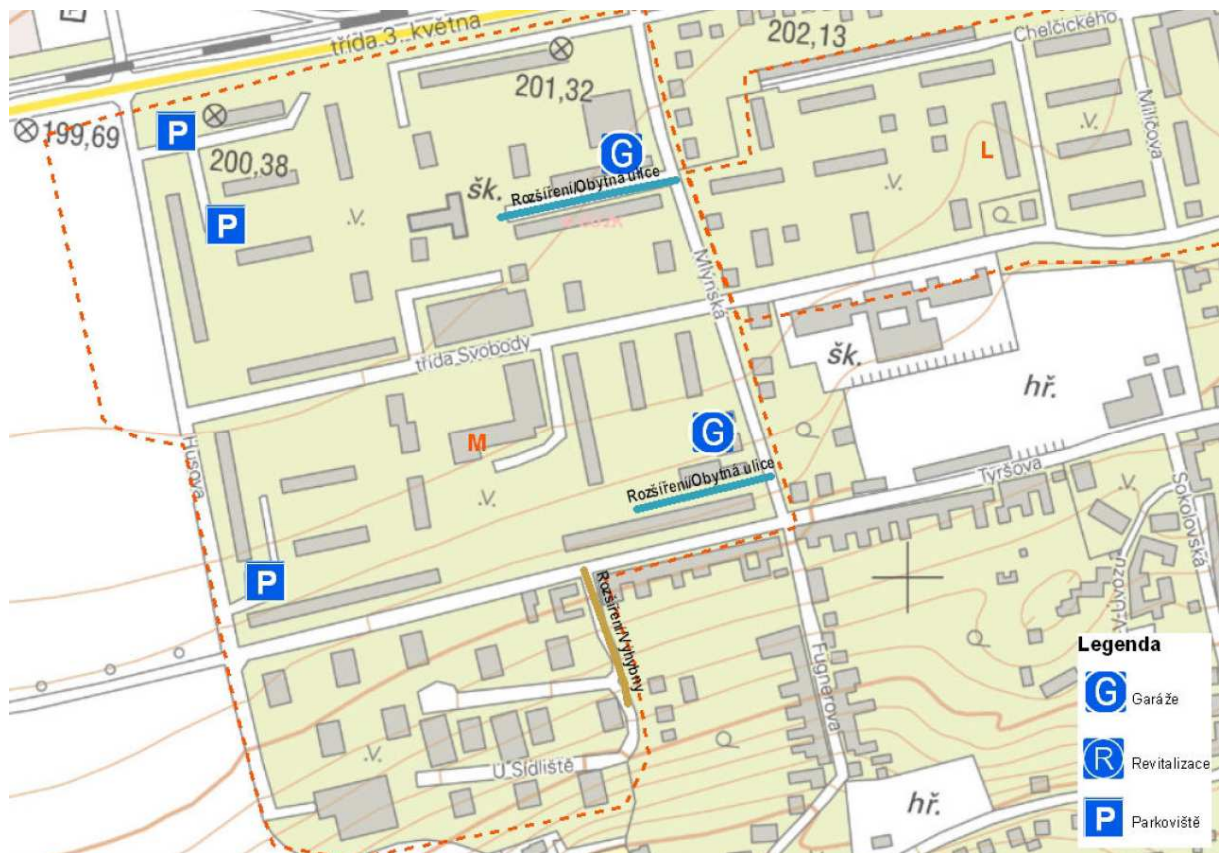
- zóna zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, 30 km/hod
- vymezení požárních ploch pro nástup IZS

Návrhy na řešení nabídky

- ulice Husova, u I/49, domy 789 až 797; intenzita 0,2-0,3 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu
 - rozšíření stávajícího parkoviště vedle domu 795 nebo rozšíření zálivu mezi domy 792/789 (odhad 20 stání), legalizace 9 vozidel; proběhla revitalizace ploch kolem domů 792, 795 na ulici Husova
- ulice Mlýnská, knihovna, domy 809-814 (vnitroblok)
 - zachování provozu, rozšíření ulice, případně i obytná ulice (odhad 15 stání), legalizace 8 vozidel
 - potenciál ve využití objektu HG, případně v přestavbě 15 garáží
- ulice Mlýnská, domy 727-733 (vnitroblok souběžně s ulicí Tyršova)
 - zachování provozu, rozšíření ulice, případně i obytná ulice (odhad 15 stání), legalizace 12 vozidel
 - potenciál v přestavbě 24 garáží na ulici Mlýnské
- ulice U sídliště (rest. Zubr); intenzita cca 0,2 tis. vozidel/24 hod.
 - zachování provozu, rozšíření ulice nebo výhybny, legalizace 11, resp. 8 vozidel
 - potenciál v přestavbě 12 garáží u křižovatky U sídliště-Tyršova
- ulice Husova, domy 772-774
 - rozšíření stávajícího parkoviště ve vnitrobloku, legalizace 5 vozidel
 - potenciál v přestavbě stávajícího parkoviště, stav 27 stání



Obrázek 37: Stávající dopravní situace na ulici U Sídliště



Obrázek 38: Návrhy opatření statické dopravy v oblasti M

Problematika oblastí Zálešná, Letná a podobných

Popis dopravní situace

- intenzita dopravy nepřesáhne 500 vozidel/24 hod., je možné použít úsporné kategorie komunikací, s ohledem na neexistující chodníky a pohyb chodců na vozovce je žádoucí snížit dovolenou rychlost na 20 km/hod.
- komunikace šířky cca 4m s obousměrným nebo jednosměrným provozem nedovoluje stání vozidel, tedy není možné parkování a odstavování vozidel, šířka komunikace ani různé režimy provozu neumožňují při parkování zásah vozidel IZS.



Obrázek 39: Stávající dopravní situace na ulici Zálešná IV



Obrázek 40: Stávající dopravní situace na ulici Kotěřova

Možnosti řešení

- legalizace dopravní situace představuje odstranění parkování na komunikaci, vozidla budou odstavena pouze na soukromých pozemcích
- s ohledem na pohyb chodců (neexistují chodníky) je řešením obytná zóna bez možnosti parkování vozidel (s jednosměrným provozem), lze předpokládat, že forma obytné ulice umožní realizovat omezený počet parkovacích stání v souladu s legislativou
- nabízí se chybějící nabídka realizovat parkovací plochami na koncích ulic, v místech navazující na stávající garáže v případě oblasti Zálešná
- v oblasti Letná lze komplikace v obsluze území řešit pouze novými kapacitami v okrajových prostorách území.

1.3. Parkování vozidel na území centra města

Vysoká koncentrace funkcí a intenzivní využívání území, spolu s atraktivitou oblasti, je důvodem, proč obvykle poptávka statické dopravy převažuje nad nabídkou, proč vozidla parkují v rozporu s legislativou a proč jsou některé skupiny uživatelů omezovány jinými skupinami. Nabídka bývá přednostně koncipována pro potřeby návštěvníků (cesty za nákupy, službami, za návštěvou komerčních či administrativních objektů, pro turistický ruch) a potřebami hospodářské dopravy zde sídlících právnických osob a živnostníků. Jsou vytvářeny nezbytné podmínky pro potřeby zaměstnanecké dopravy. Významná skupina uživatelů, obyvatelé řešeného území (podle průzkumu se jedná o 1458 vozidel) bývá obvykle na okraji zájmu systému.

Organizování statické dopravy (regulace parkování) by mělo být chápáno jako přiřazení vhodné parkovací kapacity veřejného prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny zákazníků, jako jsou obyvatelé, návštěvníci (krátkodobé parkování) a zaměstnanci (dlouhodobé parkování).

Při uspokojování požadavků doporučujeme sledovat princip vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin

- obyvatelé bydlící v oblasti (zachování obytné funkce území)

- právnické osoby se sídlem v oblasti (podpora podnikání)
- návštěvníci (zachování dostupnosti území pro veřejnost).

Za těmito skupinami pak doporučujeme zařadit skupinu zaměstnanci, kteří by měli mít „nejméně příznivé“ podmínky v dostupnosti území.

Obecně však platí podmínka, že regulace statické dopravy vyžaduje dostatečnou kapacitu nabídky, což obvykle v našich městech nebývá naplněno.

Systém řešení statické dopravy v centrálních oblastech zahrnuje obecně zejména tyto prvky:

- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G)
- vyhrazená stání K+R (Kiss and Ride) u terminálů veřejné dopravy
- nezaplatněná krátkodobá stání ve veřejném dopravním prostoru
- parkovací a odstavná stání v objektech s různými režimy regulace.

Koncepce statické dopravy na území centra města bude muset reagovat na několik významných skutečností stávajícího stavu a možných budoucích rizik. Předně, že při sledování poptávky jsou v běžném pracovním dni rozhodující skupinou uživatelů zaměstnanci, kteří společně s dlouhodobými návštěvníky tvoří zhruba 45% poptávky (1294 vozidel). V tomto období tvoří obyvatelé přibližně 29% poptávky (846 vozidel), přičemž po 19 hodině se počet uživatelské skupiny obyvatel zvyšuje až na 1458 vozidel. Tato dopravní situace vede k omezování odstavování vozidel obyvatel, zejména pak v územích bezprostředně navazujících na centrum města. Pro tato „narázníková“ území doporučujeme zvolit vhodnou formu ochrany, kdy za nejlepší a nejúčinnější se považuje dostatečný počet parkovacích míst společně s formou vymezených rezidentních oblastí. Pro uživatelskou skupinu zaměstnanec se předpokládají nejméně příznivé podmínky dostupnosti s nabídkou na okraji území centra města bez omezování rezidentních oblastí.

Následující tabulka dokládá výchozí poptávku pro stávající stav podle uživatelských skupin, jedná se o maximální poptávku v hodině běžného pracovního dne.

Výchozí poptávka současného stavu (maximální počty v hodině)						
(data obsahují průzkum oblastí centra, mimo areál Svitů a Čepkova)						
Druh nabídky/poptávky	Krátkodobé parkování	Dlouhodobé parkování	Zaměstnanci	Obyvatelé	Obyvatelé po 18 hod.	Suma
Komunikace a plochy (průzkum)	321	210	705	804	1403	2040
Zpoplatněné parkoviště (databáze)	275	44	116	42	55	477
Parkovací domy (databáze)	140	66	153	0	0	359
Celkem	736	320	974	846	1458	2876

Tabulka 2: Konstrukce současné výchozí poptávky podle uživatelských skupin a způsobu parkování, max. počet vozidel v hodině

Poznámka 1: Sloupec „Obyvatelé po 18 hod.“ představuje maximální poptávku po odstavování vozidel rezidentů ve sledovaném území.

Poznámka 2: Jednotlivé zákaznické skupiny lze charakterizovat následovně – krátkodobým návštěvníkem se rozumí stání do 1 hodiny, u dlouhodobého návštěvníka se předpokládá délka stání 2 hodiny, u zaměstnance pak 3 a více hodin s dalšími omezujícími podmínkami pro všechny uživatelské skupiny.

Vlastní řešení parkování v centru města vychází z následující bilance dopravy v klidu dopravy pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2035, sledovaný počet obyvatel a jeho demografické složení a výhledový optimistický scénář dělby přepravní práce.

Konstrukce výhledové poptávky pro automobilizaci 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (oblasti centra, mimo areál Svitů a Čepkova)						
Druh nabídky/poptávky	Krátkodobé parkování	Dlouhodobé parkování	Zaměstnanci	Obyvatelé	Obyvatelé po 18 hod.	Suma
Komunikace a plochy (průzkum)	302	197	663	909	1585	2070
Zpoplatněné parkoviště (databáze)	259	41	109	47	62	456
Parkovací domy (databáze)	132	62	144	0	0	337
Celkem	692	301	916	956	1648	2864

Tabulka 3: Konstrukce výhledové poptávky pro rok 2035 podle uživatelských skupin a způsobu parkování, max. počet vozidel v hodině

Konstrukce výhledové poptávky pro stupeň automobilizace 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (komunikace a plochy dle průzkumu, mimo areál Svitů a Čepkova)						
Oblast	Obyvatelé	Krátkodobé parkování	Dlouhodobé parkování	Zaměstnanci	Obyvatelé po 18 hod.	Celkem vozidel
PA	82	43	21	39	181	186
PB	124	32	26	84	193	266
PC	108	58	24	59	171	249
PD	34	8	10	108	43	160
PE	86	22	25	90	132	223
PF	111	62	33	41	216	247
PG	116	9	8	45	165	179
PH	68	23	24	95	242	209
PI	115	31	15	62	133	223
PJ	63	14	11	36	110	125
Celkem	909	302	197	661	1585	2068

Tabulka 4: Podrobnější rozdělení výhledové poptávky pro rok 2035 podle uživatelských skupin a průzkumem sledovaných oblastí, max. počet vozidel v hodině

Následující tabulka dokládá bilanci pro výhledové období roku 2035, odvozená maximální poptávka, která akceptuje úplné zabezpečení potřeb rezidentního stání je zhruba o 460 vozidel vyšší než odhad nabídky.

Konstrukce výhledové nabídky pro automobilizaci 509 osobních vozidel/1000 obyvatel (oblasti centra, mimo areál Svitů a Čepkova)				
Druh nabídky	Stanovená poptávka	Maximální poptávka	Odhad nabídky	Poznámka
Komunikace a plochy (průzkum)	2070	2747	1892	
Zpoplatněné parkoviště (databáze)	456	471	681	Gah 100 stání
Parkovací domy (databáze)	337	337	520	bez Svitů
Celkem	2864	3556	3093	

Maximální poptávka představuje stav, kdy dojde k úplnému zajištění rezidentních stání

Tabulka 5: Výsledná bilance poptávky a odhad nabídky pro výhledový rok 2035, max. počet vozidel v hodině

Základní koncepce řešení

- Stávající systém sdružené (společné) nabídky, která zajišťuje vyšší zastupitelnost a využití parkovací infrastruktury je modifikován na více segregovaný systém podporující a ochraňující uživatelskou skupinu obyvatel. Je využívána regulace územní i cenová.
- Pro tuto ochranu jsou na území centra města zřízeny lokální rezidentní oblasti, jedná se o lokality, kde byla zjištěna největší poptávka obyvatel, patří k nim i místa kde již v současnosti je kromě dopravní obsluhy vjezd zakázán. Rovněž v rámci pěší zóny lze připustit omezený počet vyhrazených stání pro obyvatele.

- Na rozhraní centra města a navazujícího území jsou navrženy tzv. nárazníkové zóny, resp. rozsáhlejší rezidentní zóny a zóny se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště. Součástí těchto oblastí jsou také koncentrované parkovací kapacity pro skupiny uživatelů zaměstnanec a dlouhodobě parkující.
- Uživatelská skupina krátkodobého parkování využívá stávající systém zpoplatněných veřejných ploch a lokalit, předpokládá se vyšší využití nabídky soukromých parkovacích objektů. Pro bilanční rovnováhu je navrženo doplnění nabídky.
- Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ regulací za hranice centra města, kde se předpokládá doplnění koncentrované nabídky s bezplatným provozem, případně s omezeným zpoplatněním ve vyšší části provozních nákladů. Lze uvažovat také s víceúčelovým využitím této nabídky pro obyvatele i podnikatele.
- Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává nevhodný provoz i následný rozvoj. Domníváme, že zjištěné vysoké počty zaměstnanců a dlouhodobě parkujících jdou právě na vrub kvality dohledu.
- Nutným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Z tohoto titulu je upřednostněna koncentrace těchto kapacit před roztříštěností.

Motivací koncepcí je zklidnění dopravy v návaznosti na pěší zónu, zřízení lokálních rezidentních oblastí výrazně snižuje obrátkovost parkujících vozidel s dopadem na nižší intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Záměr je podpořen návrhem na zklidnění ulice třída T. Bati v úseku Dlouhá-Gahurova v rámci řešení IAD.

Systémovost a regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromých ploch a parkování na nich, čímž je zajištěno hospodárnější využití území. Pozitivem je také podpora dalších udržitelných druhů dopravy. Podmínkou pro fungování systému je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky a cenovou regulací.

Rámcové vymezení nabídky v řešeném území

Základem návrhu je vymezení tzv. vnitřní rezidentní zóny, tedy území, které obsahuje pěší zónu a zklidněnou komunikaci třída T. Bati, rezidentní a abonentní oblasti (oblasti R+A) a zpoplatněná stání na plochách, komunikacích a parkovacích objektech pro zákaznickou skupinu krátkodobého parkování do 2 hodin. V tomto území se nepředpokládá dlouhodobé parkování a parkování skupiny zaměstnanci ve veřejném prostoru, pouze na soukromých pozemcích. Území je přibližně vymezeno ulicí Vodní s pokračováním podél železniční tratě, dále ulicemi Lešetín III, Bratří Jaroňků, Díly I, Štefánikova, Hluboká, Hradská a Gahurova.

Rezidentní a abonentní oblasti (oblasti R+A) jsou navrženy v ulicích

- Zarámí, Bartošova, Soudní a Sadová,
- Vodní (obslužné komunikace), Kvítková, Santražiny, Lešetín I, Lešetín II, Lorencová, třída T. Bati, Potoky, Hluboká a Na Požářě.

Krátkodobé parkování vozidel na stávajících zpoplatněných veřejných plochách, ulicích a veřejných i neveřejných parkovacích domech

- Divadlo,
- třída T. Bati, Kvítková a Hradská,
- Zlínstav, KUC, OC Zlaté Jablko a Vodní

a v nových lokalitách UTB a Zarámí.

Na vnitřní rezidentní zónu navazují nárazníková území ve formě rezidentních oblastí, na severu se jedná o území Tyršova nábřeží, na východě pak území vymezené ulicemi Benešovo nábřeží, Lešetín VI, Díly II, Příkrá, Pod Vodojemem, Prlovská a Hluboká. Západním směrem, v prostoru Baťova areálu, tvoří nárazníkové území zóna zákazu stání mimo vyznačená parkoviště s vymezením ulicemi třída T. Bati, Šedesátá, koridorem železniční tratě a ulicí Gahurova. Na jihu je nárazníkové území tvořeno také zónou zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, území je přibližně vymezeno ulicemi Růmy, Nad Ovčírnou a Březnická. Cílem rezidentních oblastí a zón zákazu stání mimo vyznačená parkoviště je eliminace nevyhovujícího parkování a odstavování na veřejných komunikacích. V těchto územích je navržena jednak nabídka pro krátkodobé parkování, ta je situována těsně u hranice vnitřní rezidentní zóny a dále nabídka pro dlouhodobé parkování a uživatelskou skupinu zaměstnanec, které je více vzdálena od vnitřního území.

Krátkodobé parkování vozidel na stávajících zpoplatněných veřejných plochách, ulicích a veřejných i neveřejných parkovacích domech

- Prior, Městské kino, Krytý bazén a revitalizovaná plocha Gahurova,
- Krajský úřad (Svit budova 11) a Svit budova 14 a 15

a v nových lokalitách

- Dopravní terminál Zlín střed a Štefánikova.

Pro uživatelské skupiny zaměstnanci a dlouhodobé parkování jsou navrženy stávající lokality

- Březnická, Čepkov (vymezená část)

a nové lokality

- Zimní stadion, Čepkov (zvýšení kapacity vymezené části), Sokolská (stadion Letná) a Malá scéna na třídě T. Bati. Tato nabídka by měla nahradit výpadek z titulu zavedení rezidentních oblastí v souhrnném objemu kolem 460 stání.

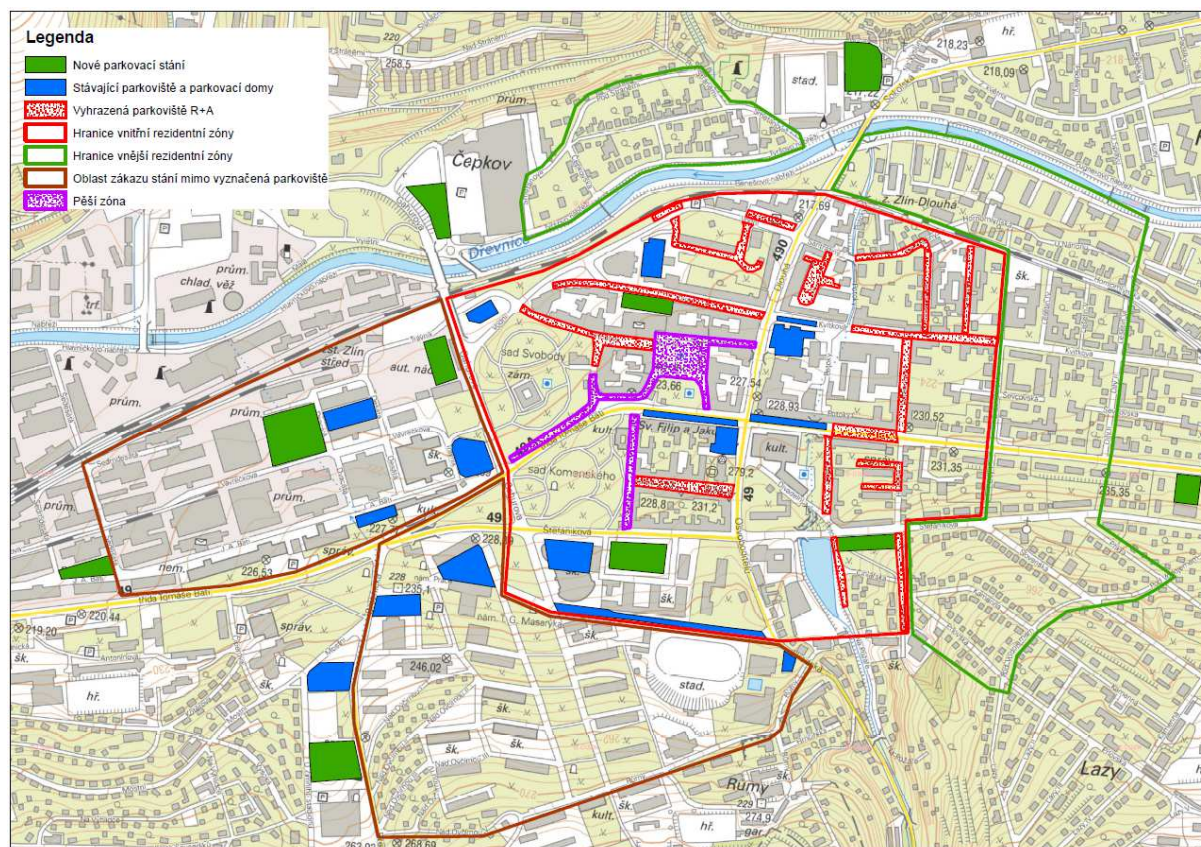
K zajištění dostupnosti území Baťova areálu jsou navrženy lokalita nového obchodního centra na ulici Vavrečkova a prostor podél třídy T. Bati kolem ulic J. A. Bati a Šedesátá.

Zkušenosti ukazují, že problematika dopravy v klidu vyžaduje trvalé hledání optimálního řešení. Výše uvedené koncepční návrhy, které lze hodnotit pouze jako vize výhledového řešení, budou muset být zpřesněny dalšími projekty, které vyžadují průběžné korekce podle výsledků realizace a fungování systému.

Dalším potřebným, doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu dopravy je integrovaný systém navádění vozidel na volná parkovací stání, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Účelem systému je zajištění efektivního využívání všech vytipovaných parkovišť a navádění vozidel na tato parkoviště tak, aby nedocházelo ke zbytečným jízdám, které vznikají hledáním volného místa (dle zahraničních zkušeností a výsledků průzkumů činí toto vyhledávání až 1/3 dopravního výkonu v území). Do systému doporučujeme zahrnout kapacitní parkovací plochy, veřejné a soukromé parkovací objekty pro krátkodobé parkování - a zabezpečené kapacitní parkoviště pro dlouhodobé parkování a zaměstnance -

Systém navádění vozidel pak ve své komplexnosti dokáže sledovat průběžně (on-line) obsazenost jednotlivých parkovacích kapacit, nabízí přístupové trasy na volná parkoviště a zabezpečuje komplexní informovanost řidičů pomocí informačních a naváděcích tabulí, v navigacích a mobilních aplikacích a telefonech. Součástí systému je rovněž nezbytná parkovací infrastruktura jako např. závory, pokladny a další.

Následující obrázek dokládá rámcový návrh dopravy v klidu na území centra města Zlína a v navazujícím území.



Obrázek 41: Koncepce dopravy v klidu v centru města Zlína a navazujícím území

1.4. Carsharing a systém K+R

Problematiku parkování a odstavování vozidel lze také alternativně podpořit systémem spoluvlastnictví a sdílením osobního vozu, tzv. carsharingem. Carsharing je spoluvlastnictví auta mezi více osobami, je dovoleno také vlastnictví vozidla třetím subjektem, který zajišťuje servis a údržbu.¹ Do systému mohou být zapojeny fyzické osoby, korporace i veřejné organizace. Vhodná podpora carsharingu ze strany města může spočívat ve vymezení bezplatných stání v rezidentních oblastech a v centru města nebo zajištěním celé služby, včetně vozidel. V tom případě je model možné přirovnat k půjčce aut, kdy vozidlo je odstaveno k výpůjčce, ale okruh uživatelů specifického vozidla je omezen. Provozování systému je vhodné doplnit IT technologiemi v podobě rezervačních aplikací a webů. Tento systém však může ve výhledovém období pokrýt pouze velmi omezený objem poptávky. V současné době je v České republice nabízeno ke sdílení celkem 108 vozidel, přičemž více než 70% připadá na Prahu. Podle vývojových trendů v západní Evropě, včetně rozvoje tzv.

¹ Subjekt vlastní vozidla může být 100% vlastněn městem, či soukromým subjektem.

plovoucích vozidel, odhadujeme pro výhledové období roku 2035 a území ČR nabídku zhruba až 2 tisíce sdílených vozidel. Pro město Zlín pak odhad vychází kolem 30-40 těchto vozidel a počet potřebných parkovacích a odstavných stání může dosáhnout zhruba 50-70 míst v rozhodujících rezidentních oblastech, centru města, dopravním terminálu a dalších dopravně exponovaných lokalitách jako např. Baťova nemocnice a UTB.



Obrázek 42: Příklad vyhrazeného parkoviště pro vozidla carsharingu; zdroj Bundesverband Carsharing (BCS)

Systém K+R (Kiss and Ride) je uplatnitelný pro potřeby dopravního terminálu Zlín střed. Jedná se o vyhrazená krátkodobá stání v trvání do 10 minut za účelem vyložení nebo naložení osob a zavazadel v návaznosti na železniční a autobusovou veřejnou dopravu. V podmínkách města Zlína odhadujeme potřebnost v rozmezí 10 až 20 vyhrazených stání. Systémy P+R a B+R jsou popsány v kapitole Veřejná doprava.