

Parkovací management města Jeseník

Přípravná část

srpen 2024



PUDIS a.s.

Obsah

Obsah	2
Úvod.....	3
1. Části dokumentu	4
2. Zájmové území.....	4
3. Návrhové horizonty	5
4. Stanovení zainteresovaných skupin	5
5. Podklady a zdroje informací.....	6
6. Důvody pořízení studie.....	6
7. Základní principy Managementu parkování	7
Seznam obrázků	9
Seznam zkratek.....	10

Úvod

Tento dokument je vypracován pro město Jeseník na základě smlouvy o dílo ze dne 27. 6. 2024.

Části dokumentu

- Přípravná část
- Analytická část
- Návrhová část

Předmět dokumentu

Předmětem přípravné a analytické části studie parkovacího managementu bylo nastavení mechanismů spolupráce zainteresovaných subjektů při zpracování dokumentu, realizace průzkumů dopravy v klidu, analýza stávajícího režimu parkování ve městě Jeseník a rešerše již zavedených parkovacích systémů v jiných městech. Výstupy analytické části budou podkladem pro vypracování návrhové části parkovacího managementu.

V rámci přípravné a analytické části díla byly zpracovány body:

- a) Vytvoření pracovní skupiny a nastavení mechanismů spolupráce zainteresovaných subjektů.
- b) Rešerše vybraných nadřazených dokumentů a existujících podkladů.
- c) Průzkumy dopravy v klidu.
- d) Analýza stávajícího parkovacího systému ve městě.
- e) Analýza parkování v areálu lázní.
- f) Rešerše zavedených parkovacích systémů z jiných měst.

V návrhové části studie bude řešen návrh koncepce statické dopravy na území města Jeseník, který bude v souladu s nadřazenými dokumenty.

Návrhová část managementu parkování bude zpracována pro krátkodobý horizont rok 2025 a dlouhodobý horizont rok 2030.

1. Části dokumentu

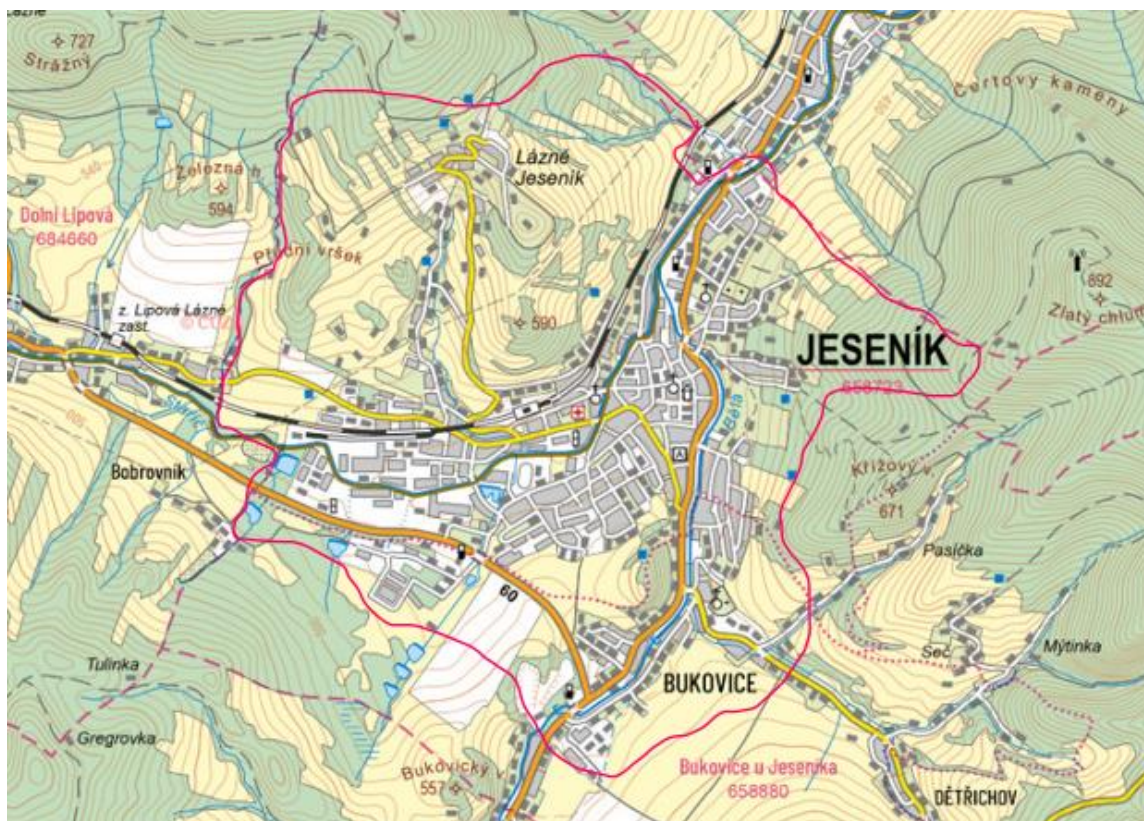
Přípravná část stanovuje vztah dokumentu k ostatním podkladům města, stanoví zájmové území, časové výhledové horizonty pro realizaci opatření a aktivit, specifikuje harmonogram zpracování projektu, jeho řízení, stanoví zainteresované subjekty a nastaví způsob jejich zapojení.

Cílem **analytické části** je analýza stávajícího stavu parkování ve městě a rešerše parkovacích systémů realizovaných v městech s obdobnou velikostí nebo srovnatelnou problematikou. K dosažení tohoto cíle budou provedeny analýzy dostupných dat města, proběhne sběr potřebných dat – provedeny budou stanovené dopravní průzkumy, rekognoskace území a další analýzy. Analytická část bude základním zdrojem informací pro následné definování cílů a opatření v návrhové části.

Podstatou **návrhové části** je vytvoření společné vize řešení parkování pro návrhová období, která bude řešit nejen parkování ve městě, ale bude zároveň podporovat rozvoj udržitelné mobility. Cílem této části je návrh způsobu řešení parkování na stávajících parkovacích kapacitách a využití vhodných ploch pro vytvoření nových parkovacích stání začleněných do nového systému parkování. Nedílnou součástí bude návrh systému chytrého parkování, který přinese optimalizaci parkování a sníží „zbytné“ cesty při hledání volných parkovacích kapacit.

2. Zájmové území

Parkovací management bude zpracován pro území vymezené katastrálním územím Jeseník a částečně Bukovice u Jeseníku. Zaměří se na kompaktní zastavěnou část města.



Obrázek 1 Vymezení zájmového území (zdroj podkladu: ČUZK)

V rámci studie budou zohledněny dopravní vazby a požadavky na parkovací kapacity ve vztahu k Priessnitzovým lázním.

3. Návrhové horizonty

Parkovací management města Jeseník bude zpracován pro následující časové období:

- Krátkodobý horizont – rok 2025
- Střednědobý horizont – rok 2030

4. Stanovení zainteresovaných skupin

Aktivní zapojení zainteresovaných skupin a jejich podíl na tvorbě, připomínkování a výsledné podobě návrhu parkovacího managementu je základním předpokladem pro vypracování co nejhodnějšího řešení. Participaci zainteresovaných skupin lze vnímat v několika rovinách. Jednou z nich může být přínos ve smyslu vnitřního pohledu, stávajících zkušeností se stávajícím stavem nebo vlastním pohledem na řešení dané problematiky. Zainteresované skupiny se stávají spoluautory studie a mohou mít i významný zájem na jeho následnou implementaci.

V rámci vstupního jednání si zadavatel s objednatelem upřesnil jednotlivé časové milníky zpracování projektu. V dalším kroku byl projednán časový rozsah dopravních průzkumů, umístění kamer na sledování požadovaných dopravních informací dle technické specifikace zadávací dokumentace. Současně byl projednán rozsah a formát výstupu studie.

Pracovní skupina byla sestavena ze zástupců zadavatele a odborných zástupců z:

- Rady města Jeseníku
- Oddělení strategického rozvoje a cestovního ruchu Městského úřadu Jeseník
- Odboru investic a majetku Městského úřadu Jeseník
- Odboru dopravy a silničního hospodářství Městského úřadu Jeseník
- Městské policie Jeseník
- Policie ČR
- Technických služeb Jeseník
- Dopravní komise při Radě města Jeseník
- Priessnitzových léčebných lázní.

V rámci prvního jednání byli členové pracovní skupiny seznámeni s cílem zpracovávaného dokumentu, rozsahem dopravních průzkumů, a byla projednána dostupnost dat z jednotlivých parkovacích systémů parkovacích systémů ve městě a lázních, která budou podkladem k návrhovou část dokumentu.

5. Podklady a zdroje informací

- [1]. Územní plán města Jeseník
- [2]. Strategický plán rozvoje města Jeseník
- [3]. Akční plán rozvoje města Jeseník na rok 2024
- [4]. Plán udržitelné městské mobility města Jeseník
- [5]. Manuál implementace SMART ČESKO do podmínek města Jeseník
- [6]. Dobré důvody a zásady pro regulaci a management parkování, Park4SUMP, 2020
- [7]. Management parkování a možnosti jeho využití v praxi: Zkušenosti z evropských měst, CDV, v.v.i, 2016
- [8]. Nařízení města Jeseník č. 1/2024, kterým se vymezují oblasti města Jeseník, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, město Jeseník, 2024
- [9]. Ceník za stání silničních motorových vozidel na místních komunikacích nebo jejich určených úsecích, město Jeseník 07/2024
- [10]. Data z parkomatů, město Jeseník, 2024
- [11]. Data ze závorových systémů parkovišť, Priessnitzovy léčebné lázně a.s., 2024
- [12]. Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích
- [13]. Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- [14]. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací

6. Důvody pořízení studie

Parkování je podstatnou součástí dopravního systému, který znamená pro města nemalé náklady na jejich řešení. Z tohoto důvodu si města nechávají zpracovat metodické dokumenty, pomocí kterých mohou účelněji řešit nároky obyvatel a návštěvníků města.

Nástroje parkovacího managementu patří mezi základní nástroje tzv. managementu mobility, pro nějž se v češtině používá také název řízení poptávky po dopravě. Cílem dokumentu „Parkovací management města Jeseník“ (dále „Parkovací management“) bude navrhnout soubor opatření, která povedou k účelnějšímu hospodaření s parkovacími místy, jako součást managementu mobility. Realizace opatření zaměřená na dopravní plánování ukazují, že parkovací management pomáhá nejen řešit nejnaléhavější problémy způsobené parkováním a odstavováním vozidel, ale že parkovací politika je bezesporu jedním z nejučinnějších nástrojů regulace dopravy.

Správná parkovací politika musí brát ohled jak na potřeby rezidentů, tak i návštěvníků města, zajistit kvalitní nabídku různých způsobů přepravy, dobře informovat o přínosech managementu parkování a přijatých opatřeních, kultivovat veřejný prostor a využívat jej i pro jiné funkce, než je doprava. Úspěšná implementace opatření vede k tomu, že každý má možnost zaparkovat, nehledat dlouho parkovací místo, bere se ohled na potřeby podniků, obchodů a služeb (zásobování, zastavení atd.). Toho je možné dosáhnout odstraněním dlouhodobého parkování z míst, která mají sloužit rezidentům nebo krátkodobému parkování, přesunem individuální automobilové dopravy (IAD) na jiné druhy dopravy, či rozložením cest do časů mimo špičky.

Tradiční způsob plánování používaný v minulosti vychází z předpokladu, že parkovacích míst musí být vždy dostatek a mají být poskytována zdarma. Náklady vynaložené na budování parkovacích míst se mají nepřímou započítávat do nákladů na výstavbu budov, nebo je má dotovat veřejná správa. Současné parkovací předpisy jsou uplatňovány rigidně, berou jen málo ohled na demografickou, geografickou a manažerskou praxi, která může významně ovlivnit požadavky na parkování.

Parkovací management naproti tomu předpokládá změnu současného způsobu rozvoje, zónování a projekční praxe. To vyžaduje, aby veřejní činitelé a projektanti, stejně jako veřejnost, změnili způsob,

jakým o problémech s parkováním a jejich řešení uvažují včetně změn příslušné legislativy. Je potřeba se seznámit se všemi strategiemi managementu parkování, které jsou dostupné, a s přínosy, které efektivní hospodaření s parkovacími místy může mít. Nezbytná je spolupráce všech zainteresovaných institucí a organizací a koordinace činností, které zlepší vymahatelnost opatření a budou se zabývat potenciálními dopady.

Moderní přístup k managementu mobility uznává, že podmínky dopravy i způsobu využívání území se mění, a to je třeba reflektovat i v praxi plánování parkovacích míst. Mohou se tak začít aplikovat nové přístupy, aby se vyzkoušelo, jakou mají účinnost. Starý model plánování naproti tomu funguje v podobě „předvídat a poskytnout“ – extrapoluje minulé trendy a podle nich předpovídá budoucí poptávku, kterou se pak projektanti snaží uspokojit. Často se tak vytváří sebenaplňující proroctví, protože zajištění hojné nabídky parkovacích míst zvyšuje využívání vozidel a vede k rozrůstání měst, což opět zvyšuje poptávku po parkování, a nabídku stání je pak potřeba neustále zvyšovat.

Management parkování představuje sadu nástrojů a opatření, které podporují efektivnější využívání parkovacích ploch, pomáhají definovat příčiny řady dopravních problémů a dosáhnout větší různorodosti používaných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek. Management parkování je součástí managementu mobility. Parkování je podstatnou součástí dopravního systému, každá cesta automobilem začíná a končí na parkovacím místě. Průměrný vůz je odstaven každý den po dobu 23 hodin, přičemž v průměru použije dvě až pět různých parkovacích míst denně – u každého cíle cesty musí být možnost, kde zaparkovat. To přináší velké nároky na prostor – každé parkovací místo potřebuje přibližně od 15 m² do 30 m². Snadné parkování přitom ovlivňuje způsob, jak se dá na různá místa dostat, a ovlivňuje tedy všeobecnou dostupnost i volbu dopravního prostředku. Parkování znamená pro společnost nemalé náklady. Postavit parkoviště u každého cíle je nákladné, neefektivní a někdy i nemožné. Výstavba parkovišť má také velký vliv na život města. Přesto se často k problémům s parkováním přistupuje tak, že je třeba uspokojit poptávku, a to především, či výhradně, úpravou nabídky – tj. navýšením počtu parkovacích míst. Volná parkovací místa ale motivují k jízdě další automobilisty a generují tak další dopravu, což zhoršuje dopravní zácpu, životní prostředí a pohyb po městech.

7. Základní principy Managementu parkování

Základní principy, dobré důvody a zásady pro regulaci a management parkování shrnuje mezinárodní projekt Park4SUMP. Park4SUMP si klade za cíl pomoci městům integrovat inovativní řešení regulace a managementu parkování do plánů udržitelné městské mobility (SUMP) pro lepší mobilitu a kvalitu života. Z podkladu [6] vyplývají tyto nejdůležitější principy a fakta:

1) **Management parkování je klíčem k řízení městské mobility**

Prakticky každá cesta autem končí na parkovacím místě. V souladu s tím správa parkovacích míst znamená řízení poptávky po používání automobilu a regulaci dopravních zácp. Ve srovnání s jinými dopravními politikami zaměřenými na správu používání automobilů představuje parkování dvě jasné výhody:

- *Správa parkovacích míst obvykle nevyžaduje velké investice, jako jsou nové silnice nebo extra podpora veřejné dopravy, a lze ji tedy realizovat v relativně krátké době.*
- *Nějaký druh parkovacího managementu již lze nalézt v téměř všech větších městech v Evropě. Díky tomu je veřejná přijatelnost správy parkovacích míst mnohem větší než nové způsoby regulace používání automobilů, například režim zpoplatnění dopravních zácp.*

2) **Při zjevném nedostatku parkovacích míst je nejlepší se pokusit o zlepšení managementu uličního parkování před zvýšením nabídky.**

Parkovací chaos a dlouhá doba vyhledávání volných parkovacích míst jsou často dávány za vinu nedostatku parkovacích míst. Obecnou odpovědí je, že město by mělo zajistit nové parkování mimo uliční prostor. Management stávajícího parkování je však často chytřejší a nákladově

efektivnější přístup, protože stávající hromadné parkování v blízkosti (např. parkovací domy) je často nedostatečně využíváno. Příslušné strategie a opatření pro management uličního parkování často mohou tento problém vyřešit a přesunout poptávku z ulice do parkovacích domů, což může být mnohem levnější než zvyšování nabídky. Tyto strategie mohou zahrnovat časová omezení, přiměřené ceny a/nebo lepší vymáhání.

3) Rozdělení veřejného prostoru často upřednostňuje parkování

Není snadné ani levné zvyšovat množství veřejného prostoru v našich městech, zejména v časech úsporných opatření, kdy orgány veřejné správy mají málo peněz na nákup dalších pozemků. Tato situace klade důraz na potřebu spravedlivějšího rozdělení veřejného prostoru, který již existuje – a jehož nepřiměřeně velké množství je v současnosti věnováno parkování. V moderních a inteligentních městech je nepopulární brát prostor z parků, dětských hřišť nebo oblastí, kde se lidé rádi setkávají a tráví čas. Na druhou stranu, vozidla – pohybující se i stojící - těží z většího prostoru, než by měla při zohlednění relativních modálních podílů. Existuje mnoho příkladů toho, jak bylo přerozdělení prostoru v neprospěch zaparkovaných aut spojeno se zlepšením v místní ekonomice.

4) Pro jedno auto je potřeba více než jedno parkovací místo - toto je neefektivní využití omezeného prostoru

V průměru jsou soukromé automobily zaparkovány 80 % času u domu jejich majitele, 16 % někde jinde a ve skutečnosti cestují pouze kolem 4 % času - a parkování je samozřejmě zajištěno téměř v každém místě určení. Parkování tak podporuje pozoruhodně neefektivní využití zdrojů. Snížení dostupnosti parkování motivuje lidi, aby využívali sdílenou mobilitu (veřejnou dopravu, spolujízdu) tam, kde jsou dnes vozidla používána ve značné míře času, nebo aby chodili nebo jezdili na kole, což vše je mnohem efektivnější využití městského prostoru.

5) Management parkování přispívá k lepšímu výběru druhu dopravy, a tím i ke kvalitě života

Politika nadměrné nabídky parkování přispívá k dopravním zácpám a omezuje dostupnost pro všechny: chodce, cyklisty, uživatele veřejné dopravy nebo řidiče automobilů. Navzdory tomu, že ve městech byla po mnoho let zajišťována nabídka parkování, zhoršily se dopravní zácpy; to jasně ukazuje na potřebu managementu parkování. Efektivní strategie managementu parkování jsou chytré způsoby, jak se vypořádat s omezenou dostupností a omezeným veřejným prostorem.

Seznam obrázků

Obrázek 1 Vymezení zájmového území (zdroj podkladu: ČUZK).....	4
--	---

Seznam zkratk

a.s.	akciová společnost
atd.	a tak dále
CDV, v.v.i.	Centrum dopravního výzkumu, veřejná vědecká instituce
č.	číslo
ČR	Česká republika
ČSN	česká technická norma
ČUZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
IAD	individuální automobilová doprava
m ²	metr čtvereční
Sb.	sbírka
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
tj.	to jest