

Generel dopravy v klidu města Plzně Aktualizace 2006

Útvar koncepce a rozvoje města Plzně

RNDr. Milan Svoboda

ředitel

Ing. František Zídek

náměstek pro dopravní a technickou koncepci

Ing. Irena Vostracká

náměstek pro urbanistickou koncepci

Zpracoval

ateliér dopravy

Ing. Petr Raška
vedoucí ateliéru dopravy

Ing. Kateřina Routová

Libuše Bíšková

Spolupráce

kolektiv pracovníků ÚKRMP

Externí spolupráce a podklady

Správa veřejného statku města Plzně
Odbor právní a legislativní Magistrátu města Plzně
Úřad Městského obvodu Plzeň 3
Activ s.r.o.
Designa Parking & Access s.r.o.,
Simac Technik ČR, a.s.

prosinec 2006

Obsah

A. Průvodní zpráva

Část 1. Organizace statické dopravy pro centrální oblast

1. Úvod
2. Veřejné prostory centrální oblasti
3. Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi
4. Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jeď veřejnou dopravou
5. Podmínky organizace statické dopravy
6. Organizace statické dopravy pro centrální oblast - shrnutí

Část 2. Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava

1. Obytné oblasti
2. Kulturní, společenské, rekreační a sportovní aktivity
3. Odstavování nákladních vozidel
4. Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava - shrnutí

Závazné prvky a závěrečná doporučení

B. Grafické přílohy

- B.1 Průzkumy a rozbor
- B.2 Centrální oblast
- B.3 Celkové řešení

C. Dokladová část

- Záznam z vnitřního projednání na Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně dne 24. 11. 2006
- Záznam z projednání s dotčenými orgány a organizacemi Magistrátu města Plzně dne 1. 12. 2006
- Vyjádření MMP OPP k projednání aktualizace Generelu dopravy v klidu
- Záznam z jednání „Právní rámec zóny placeného parkování, legislativní nástroje pro výběr poplatků za parkování a vymáhání sankcí od neplatičů“ na Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně dne 21. 11. 2006
- Vyjádření Správy veřejného statku města Plzně ke studii firmy Activ

D. Podkladová část

- D.1 Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města - spolupráce při přípravě aktualizace generelu dopravy v klidu, Activ, 9/2006, výtah ze studie
- D.2 Informační a navigační systém, Ing. Zelenka, Designa, 9/2006, studie
- D.3 Správa zóny placeného parkování, právní a technické nástroje, Vaške, Simac Technik ČR, 9/ 2006, studie
- D.4 Dokumentace k záchytným parkovištím – výtah z dokumentací zpracovaných po schválení Generelu dopravy v klidu Plzeň 1997
- D.5 Vyhodnocení lokalit pro odstavování nákladních vozidel na území města Plzně, ÚKRMP, 2006
- D.6 Právní podklady
- D.7 Výtah ze Systémové části Generelu dopravy v klidu Plzeň 1997
- D.8 Dokumentace k dalším parkovacím objektům a parkovištím - výtah z dokumentací zpracovaných po schválení Generelu dopravy v klidu Plzeň 1997
- D.9 Generel dopravy v klidu Plzeň – aktualizace podkladů 2003 – 2004, ÚKRMP
- D.10 Ověření kapacitních možností lokalit pro záchytná parkoviště, ÚKRMP, 2006

Část 1. Organizace statické dopravy pro centrální oblast

1. Úvod

Statická doprava jako jeden z prvních fenoménů moderní doby narazila v centrech měst na omezující limity prostředí. Požadavky na statickou dopravu v centrech měst nemohou naplnit nová parkoviště a parkovací objekty. Klíčem k řešení je organizace celého systému s regulací poptávky. Realizace nových kapacit pro dopravu v klidu pouze zmírňuje největší diference nebo poskytuje náhradu za rušená stání v přeplněných ulicích. Většina potenciálních uživatelů, a to jak rezidentů, zaměstnanců nebo návštěvníků se musí orientovat na parkování a odstavování vozidel mimo centrální oblast.

Infrastruktura pro statickou dopravu je jiná než u ostatních dopravních systémů. Tam, kde ostatní systémy disponují komunikačními sítěmi složenými z propojených a vzájemně se ovlivňujících úseků a uzlů, statická doprava má jednotlivá, nespojitá, neprovázaná, samostatná stání. Můžeme tedy uvažovat u statické dopravy o systému?

Kvůli úspoře času nebo lidské pohodlnosti se každý řidič snaží zaparkovat co nejbliže svého cíle. Díky tomu dochází k záplavě aut ve středu města, protože právě v centrech měst je největší koncentrace aktivit. Chceme-li tento jev změnit, musíme umožnit organizátorovi statické dopravy používat nástroj pro regulaci dopravy v klidu. Tímto nástrojem je cena za parkování. Cena ovlivňuje chování řidiče při výběru místa pro parkování a měla by být závislá na atraktivitě jednotlivých lokalit. Organizátor statické dopravy pak má možnost regulovat jevy statické dopravy, tj. pracovat se statickou dopravou jako s pružně a cíleně utvářeným systémem.

Pro vytvoření systému statické dopravy, který je realizovatelný prostřednictvím hodnotových (cenových) vazeb mezi parkovacími místy je nejdůležitějším prvkem zóna placeného parkování. Cenové vazby však prostupují celým systémem statické dopravy a uplatňují se i u záchytných parkovišť zaparkuj a jdi i zaparkuj a jed' veřejnou dopravou.

V zóně placeného parkování má hodnota parkovacích stání regulační roli s cílem omezení poptávky, u záchytných parkovišť má hodnota parkovacích stání motivační roli s cílem využití nabízené kapacity.

2. Veřejné prostory centrální oblasti

2.1 Průzkumy a šetření

2.1.1 Rozsah zóny placeného parkování

Zóna placeného parkování je účinný nástroj regulace statické dopravy pro území charakteristické omezenou nabídkou parkovacích míst, velkým objemem cílové dopravy a polyfunkční náplní, přinášející pestrou skladbu uživatelů. Tento charakter má zejména centrum města. Zde byl šetřen rozsah území, které má uvedené atributy. Výsledkem šetření bylo zjištění plošného rozsahu takto charakterizovaného území, které pokrývá nejen celou centrální oblast vymezenou vnitřním komunikačním okruhem, ale i přiléhající území v oblasti Petrohradu, Doudlevecké třídy, Bor, Roudné a v okolí Centrálního autobusového nádraží .

Závěr:

Rozsah jevů, které je nutno řešit zónou placeného parkování pokrývá celou centrální oblast vymezenou vnitřním komunikačním okruhem. Současně je nutné se zabývat i přiléhajícím územím Petrohradu, Doudlevecké třídy, Bor, Roudné a územím severně od areálu Škoda.

2.1.2 Kapacity ploch pro dopravu v klidu

Kapacity pro dopravu v klidu jsou uvedeny v následující tabulce

Tabulka 1 - počty parkovacích a odstavných míst v centrální oblasti

č. UO	Počet parkovacích a odstavných stání						Zásobování
	Legální	Nelegální	Pro invalidy	Vyhrazené	Garáže	Saturace	
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	$(1+2+3+4)/(1+3+4)$	
001	611	91	15	57	10	113,3	25
002	603	14	11	133	39	101,9	4
003	801	36	20	22	20	104,3	26
004	1159	174	13	55	206	114,2	13
005	881	80	21	14	153	108,7	12
009	182	76	4	133	0	123,8	0
010	157	6	5	52	0	102,8	1
celkem	4394	477	89	466	428	109,6	81

Zdroj: Správa veřejného statku města Plzně

U vybraných objektů jsou dále uvedeny podrobnější výsledky provedených průzkumů:

Parkovací objekt v Korandově ulici

Objekt má 2 nadzemní podlaží. V 1. NP se nachází 26 garážových stání, ve 2. NP je servis firmy Ford, stání jsou zde zrušena, ve 2. NP se odhaduje původně asi 42 stání. Objekt by měl celkovou kapacitu asi 68 stání.

Parkovací objekt na Denisovo nábřeží

Kapacita objektu je 93 stání a 10 stání na pozemku před objektem. 6 stání je vyhrazeno pro firmu Inwest, 21 stání je volných, ostatní jsou trvale pronajata.

Parkovací objekt v Pařížské ulici

Objekt má 2 NP a je pronajat soukromé firmě. V 1. NP se nachází 16 parkovacích stání, z toho 6 je pronajato pro organizace spadající pod Magistrát města Plzně, zbylých 10 je také pronajato. Ve 2. NP se nachází 45 stání, ovšem provozovatel objektu plánuje jiné využití 2. NP

V souhrnu nejsou uvedeny uzavřené parkovací plochy mimo místní komunikace s omezeným vjezdem, či parkovací objekty. Kapacita parkovacích objektů činí cca 400 parkovacích míst a kapacita uzavřených vnitrobloků pak dalších cca 1 200 parkovacích míst.

Závěr:

Ve sledované oblasti se nachází zaokrouhleně cca 5 900 parkovacích míst, saturace překračuje kapacitu oblasti a dosahuje cca 110 %.

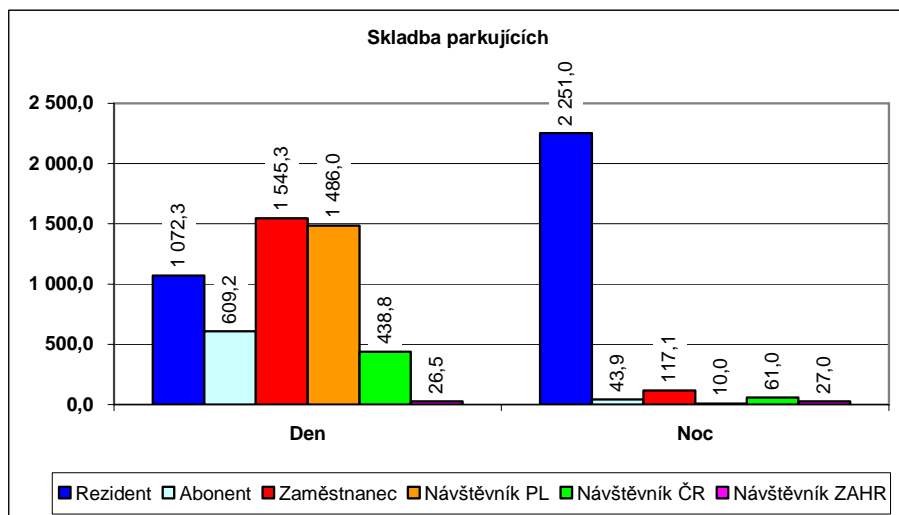
Organizace statické dopravy pro centrální oblast Veřejné prostory centrální oblasti

2.1.3 Skladba uživatelů

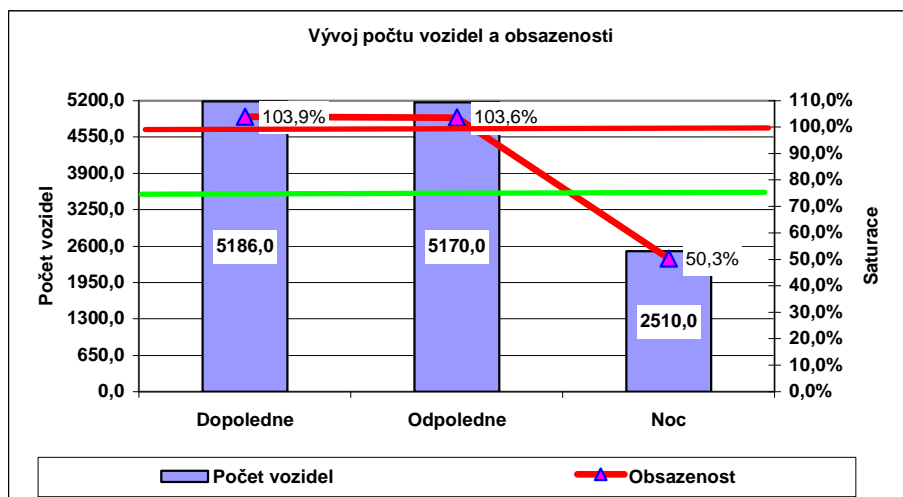
Podrobný průzkum skladby uživatelů provedla firma Activ v září roku 2006, a to pravidelným cyklickým zapisováním SPZ, čímž byla doložena obrátkovost jednotlivých vozidel na parkovacích plochách a z ní zpracována struktura uživatelů (viz následující graf). Podrobné hodnoty pro jednotlivé urbanistické obvody jsou doloženy v podkladové části.

Graf 1. - skladba parkujících, souhrnné výsledky za celou centrální oblast

Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006



Graf 2. - skladba uživatelů, souhrnné výsledky za celou centrální oblast



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Závěr:

Největší skupinu ve skladbě uživatelů tvoří zaměstnanci a návštěvníci oblasti za nimi jsou s mírným odstupem rezidenti. V nočních hodinách zůstávají v oblasti převážně rezidenti a dochází k výraznému poklesu obsazenosti zhruba na 50 procent.

2.1.4 Cenová regulace, regulační a represivní nástroje a jejich účinnost

Zóna placeného parkování pokrývá přibližně třetinu centrální oblasti, zpoplatněné území obsahuje 1769 parkovacích míst a je pokryto 71 parkovacími automaty. Zóna je rozdělena do tří cenových pásem označených písmeny A, B, C s tarify v rozmezí 10 až 30 Kč za hodinu. Kromě jednorázových plateb existují pro právnické osoby sídlící nebo podnikající v zóně předplatitelské karty a pro obyvatele bydlící v oblasti rezidentské karty. V roce 2005 bylo vydáno celkem 159 předplatitelských a 352 rezidentských karet.

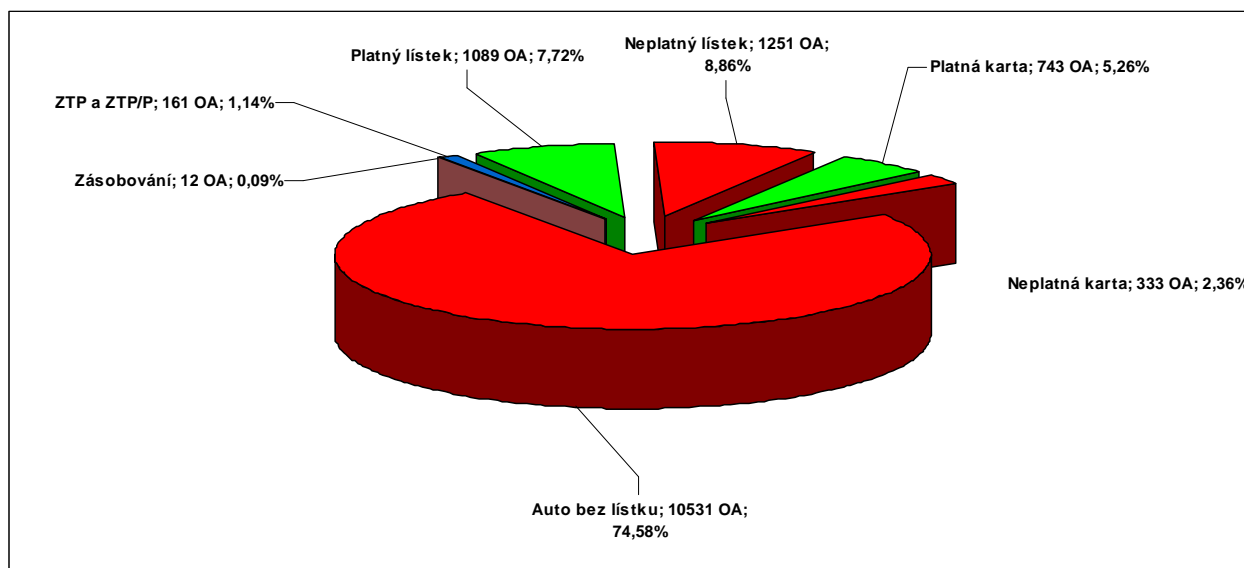
Základním problémem zóny je zajištění dodržování jejího režimu ze strany řidičů. Respektovanost zóny stále klesá a pohybuje se na hodnotě 10 – 13% platících řidičů. Tato nízká hodnota je důsledkem neefektivního kontrolního a sankčního postupu.

Na neefektivnosti stávajících postupů se nejvíce podílí nevyužívání „prostředků pro zabránění odjezdu vozidla“, takzvaných botiček. Tato skutečnost se odráží v rozdílu mezi neúčinnou zónou placeného parkování v Plzni a poměrně dobře fungujícími zónami v jiných městech České republiky.

Zóny placeného parkování jsou včetně využívání botiček provozovány například v Mladé Boleslavi, Táboře, Pardubicích, Liberci, Ostravě, Brně, Českých Budějovicích a v Praze.

Podrobný průzkum respektovanosti zóny placeného parkování provedla firma Activ v září roku 2006 (viz následný graf).

Graf 3. – analýza respektovanosti zóny placeného parkování (září, 2006)



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Závěr:

Cenová regulace a její účinnost je závislá na efektivní kontrole a účinném postihu neukázněných řidičů. Stávající **respektovanost zóny placeného parkování je 13%**. Tato nízká hodnota odráží neefektivní uplatňování kontrolních a sankčních mechanismů (nevyužívání botiček) a je příčinou **nefunkční organizace statické dopravy v centru města**.

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Veřejné prostory centrální oblasti**

2.1.5 Zpracování demografických údajů

Jestliže při řešení vztahu nabídky a poptávky lze na jedné straně s určitou tolerancí stanovit nabízenou kapacitu parkovacích míst, tak stanovení poptávky nelze racionálně provést, neboť je závislá na proměnných faktorech a zejména právě na nabízené kapacitě. Pro představu potenciálního tlaku cílové dopravy je však nutné sledovat rozhodující demografické hodnoty počtu obyvatel a počtu pracovních příležitostí. Samozřejmě, že svoji roli hraje i dojíždka návštěvníků oblasti (viz kapitolu 3.1.2 Skladba uživatelů). Rozhodující demografické údaje počtu obyvatel a počty dojíždějících uvádí následující tabulka.

Tabulka 2. – počet obyvatel v centrální oblasti

Městský obvod	Urbanistický obvod	Počet obyvatel		Počet dojíždějících za práci
		Rok 2002 *)	Rok 2020 **)	Rok 2001 ***)
Centrální oblast				
MO Plzeň 3	UO 001 – Plzeň - historické jádro	1990	1530	5584
MO Plzeň 3	UO 002 – Centrum - východ	400	310	2565
MO Plzeň 3	UO 003 – Centrum - jih	2080	1620	5157
MO Plzeň 3	UO 004 – Centrum - jihozápad	4050	3160	3502
MO Plzeň 3	UO 005 – Centrum - západ	1200	930	2358
MO Plzeň 1	UO 006 – Park kultury	100	80	398
Centrální oblast celkem		9820	7630	19564
Okolní urbanistické obvody				
MO Plzeň 1	UO 008 – Roudná	1260	990	1427
MO Plzeň 3	UO 009 – U Spartaku	270	210	948
MO Plzeň 3	UO 010 – Hamburk	80	60	663
MO Plzeň 2	UO 011 – Hlavní nádraží	0	0	472
MO Plzeň 3	UO 012 – Pivovary	250	210	2498
MO Plzeň 2	UO 022 – Petrohrad	6510	5140	4559
MO Plzeň 3	UO 040 – Dukelská	1700	1330	3186
MO Plzeň 3	UO 041 – Bory - u nemocnice	4140	3350	1992
MO Plzeň 3	UO 043 – Proti Belánce	1970	1560	860
MO Plzeň 3	UO 044 – Bezovka	4400	3740	839
MO Plzeň 3	UO 055 – Zelený trojúhelník	30	4760	869
MO Plzeň 3	UO 056 – Hlavní závod	100	80	7296
Okolní urbanistické obvody celkem		20710	21430	25609
Střed města celkem (centrální oblast a okolní urbanistické obvody)		30530	29060	45173

*) Útvar koncepce a rozvoje města Plzně – zprac. z registru obyvatel Správy informačních technologií města Plzně

**) Útvar koncepce a rozvoje města Plzně – zpracování odhadů pro rok 2020

***) Český statistický úřad - Sčítání lidu domů a bytů 2001 (modelové dopočty ÚKRMP)

Závěr:

Z demografického hlediska vykazuje centrální oblast i přes předcházející výrazný úbytek stále značný počet obyvatel a je i územím s vysokou koncentrací pracovních míst. To vyvolává vysoký potenciál poptávky po parkování mnohonásobně převyšující stávající i výhledové kapacity, ale i značné dopravní zatížení přístupové komunikační sítě.

2.2 Analýza stávajícího stavu

Centrální oblast i přes předcházející výrazný úbytek stále vykazuje značný počet obyvatel a je i územím s vysokou koncentrací pracovních míst. To vyvolává vysokou poptávku po parkování převyšující možnosti území.

Ve sledované oblasti se nachází ve veřejném prostoru zaokrouhleně cca 5 000 parkovacích míst. Tyto kapacity statické dopravy jsou příčinou velkých objemů cílové dopravy s negativním dopadem na přístupovou komunikační síť.

Pro řešení statické dopravy je nevyhnutelné zavedení účinné a cílené organizace (regulace) statické dopravy pomocí cenových nástrojů. Rozsah území, které je nutné řešit zónou placeného parkování, pokrývá celou centrální oblast. Současně je nutné se zabývat i přílehlým územím Petrohradu, Doudlevecké třídy, Bor, Roudné a územím severně od areálu Škoda.

Velmi početnou skupinu ve skladbě uživatelů tvoří zaměstnanci. Ti obsazují jednotlivá parkovací stání na 8 a více hodin a představují velmi neefektivní využití prostoru vyčleněného pro statickou dopravu. Masivní parkování zaměstnanců na parkovacích stáních v centru města je luxusem, těžko představitelným v kterémkoli větším městě západní Evropy. Tento jev je současně dokladem nefunkčnosti zóny placeného parkování.

Organizace statické dopravy je závislá na cenové regulaci a ta zase na efektivní kontrole a účinném postihu neukázněných řidičů. Tyto základní podmínky nejsou v současné době naplněny.

2.3 Návrh

Návrh potvrzuje zónu placeného parkování jako jeden z pilířů systému dopravy v klidu v městě Plzni. Zóna placeného parkování se rozšiřuje na celou centrální oblast s rozdělením do tří cenových pásem. První cenově nejvyšší pásmo zahrnuje historické jádro a jeho okolí, druhé pásmo zbývající části středu centrální oblasti a třetí cenově nejnižší pásmo zahrnuje okrajové západní a východní části centra (viz grafickou přílohu č. 2). Cenové zónování představuje ideový návrh a bude nutné je přesněji plošně i cenově vymezit a pravidelně pružně aktualizovat dle vyhodnocování poptávky po parkování.

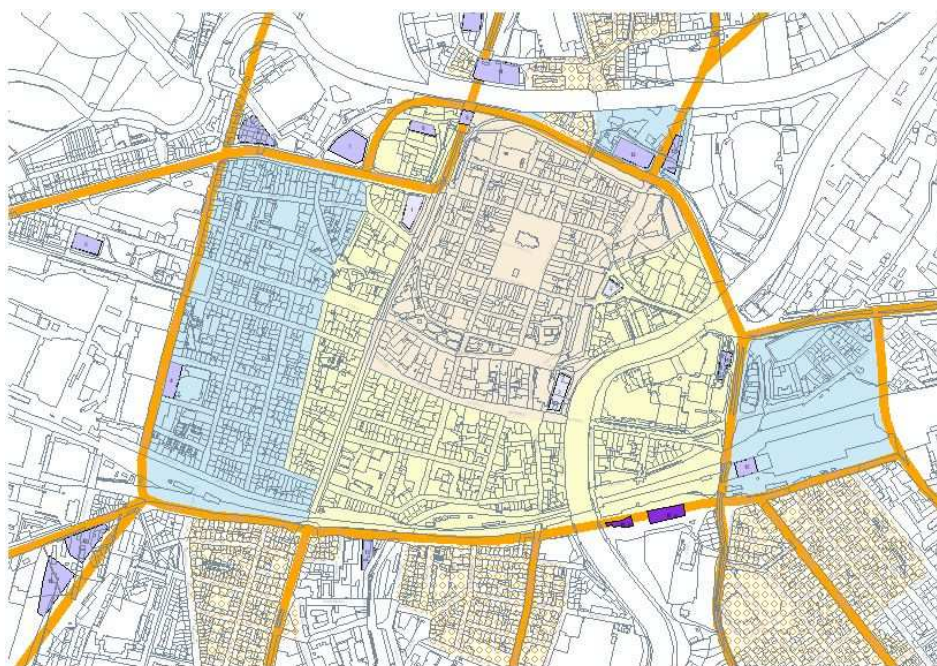
Před navrženým zvětšením rozsahu zóny placeného parkování je nutné zajistit funkčnost stávající zóny placeného parkování, ochromenou rezignací na provádění kontrolní a sankční činnosti.

V souběhu se zavedením efektivní cenové regulace bude nutné orientovat část uživatelů na záchytná parkoviště případně na jiné druhy dopravy. Cílem je postupné omezení parkovacích míst v ulicích a uvolnění veřejných prostorů pro zlepšení komfortu pěší dopravy, celkové zpříjemnění prostředí a rozvoj společenských aktivit.

Přesycenost veřejných prostorů parkujícími a odstavenými automobily se projevuje i za hranice centrální oblasti a vyžaduje i zde organizaci (regulaci) statické dopravy. Vlastní návrh řešení a způsob regulace musí navázat na zavedení a vyhodnocení zóny placeného parkování v hranicích centrální oblasti.

Součástí rozvoje a zkvalitnění zóny placeného parkování musí být i opatření k zlepšení uživatelského komfortu pro samotné uživatele zóny, spočívající například v zahuštění sítě parkovacích automatů v ulicích, jejich výraznějším vyznačení, zavedení elektronických forem placení parkovného prostřednictvím Plzeňské karty nebo prostřednictvím mobilních telefonů atd. Největším přínosem pro uživatele bude celkové snížení poptávky a větší uvolnění kapacit v ulicích.

Obrázek: Návrh rozsahu zóny placeného parkování s cenovými zónami A, B a C.



3. Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi

Závazný prvek generelu

3.1 Průzkumy a šetření

Platný územní plán města Plzně obsahuje 11 lokalit na obvodu centrální oblasti určených pro záchytná parkoviště a parkovací objekty. Jedná se o závazné prvky generelu obsažené již v jeho původním znění, lokalizované v těsné vazbě na vnitřní komunikační okruh. Z navržených parkovacích objektů je realizován pouze objekt integrovaný do ulice U Trati s kapacitou cca 200 míst v objektu a 51 míst jako úrovněová parkoviště pod mostovkou estakády. Nerealizován zůstal pěší podchod do prostoru Pařížské ulice. Problémové zůstalo zapojení objektu do organizace dopravy v klidu v centrální oblasti, a to z důvodu zmíněného chybějícího pěšího propojení i z důvodu nezaplatnění prostoru Pařížská – Denisovo nábřeží (není motivace platit za stání v objektu). Roli hraje i naprosto nedostatečný chybějící naváděcí a informační systém. Objekt je pronajat soukromé firmě, která jej provozuje. Po počátečních potížích s naplněním kapacity objektu se dnes větší část míst využívá pro funkci dlouhodobého garážování. Záchytná funkce objektu je dnes plněna velmi omezeně.

V dočasné stavební úpravě jako úrovněová parkoviště v místech navržených parkovacích objektů jsou v provozu parkoviště v lokalitách sady Pětatřicátníků, Peklo, Rychtářka, předprostor Hlavního nádraží, náměstí Emila Škody, ve zhruba polovičním rozsahu plánované velikosti je úrovněová parkoviště Lochotínská. Roli záchytného parkoviště hraje především parkoviště Rychtářka. Pro podrobnější přehled viz následující tabulku.

Tabulka: Stávající parkoviště a parkovací objekty na obvodu centrální oblasti

lokality	parkoviště na terénu / parkovací objekt	kapacita	placené / neplacené
Náměstí Emila Škody	parkoviště na terénu	135 stání	neplacené
Sady Pětatřicátníků	parkoviště na terénu	107 stání	placené
Parkoviště před Peklem	parkoviště na terénu	64 stání + 3 stání pro autobusy	placené
Lochotínská ulice, sjezd z Rondelu	parkoviště na terénu	210 stání	neplacené
Rychtářka	parkoviště na terénu	124 stání + 6 stání pro autobusy	neplacené
Ulice U Prazdroje	parkoviště na terénu	48 stání	placené
Sirková ulice	parkoviště na terénu	91 stání	placené
Prostor u Hlavního nádraží	parkoviště na terénu	38 stání + 9 stání pro taxi	placené
Ulice U Trati	parkoviště na terénu	51 stání	neplacené
	parkovací objekt	200 stání	placené

Zdroj: Šetření v terénu, listopad 2006

Komentář

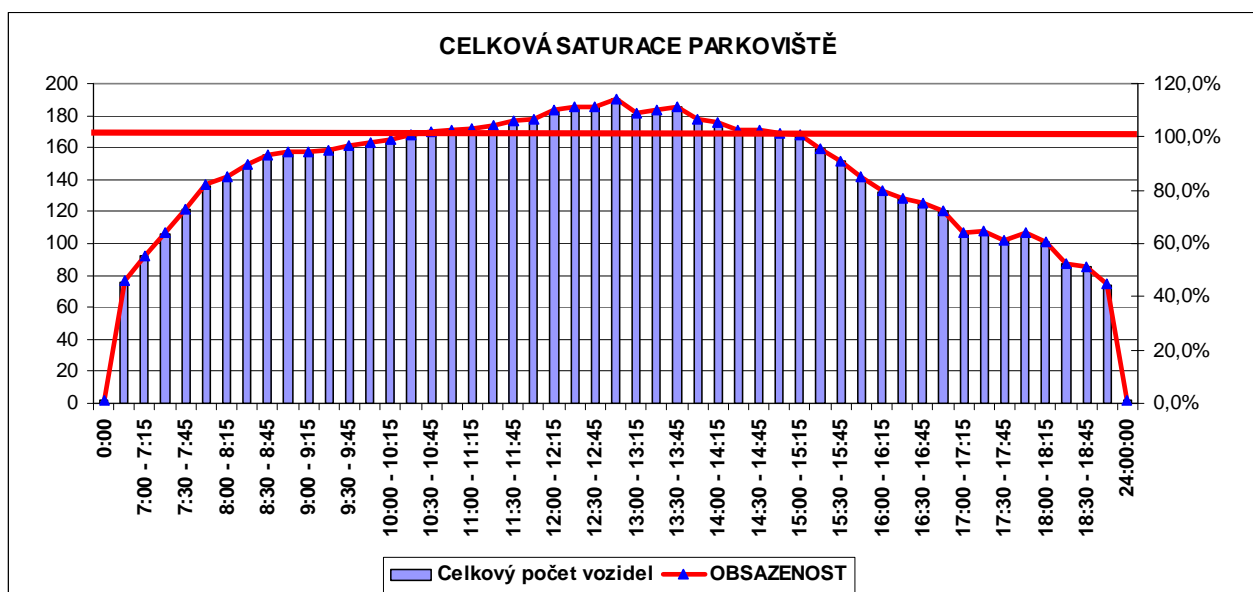
Na obvodu centrální oblasti je v současnosti k dispozici na samostatných parkovištích:

- 864 stání pro os. automobily na terénu;
- 200 stání pro os. automobily v objektu
- 9 stání pro autobusy

Organizace statické dopravy pro centrální oblast Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi

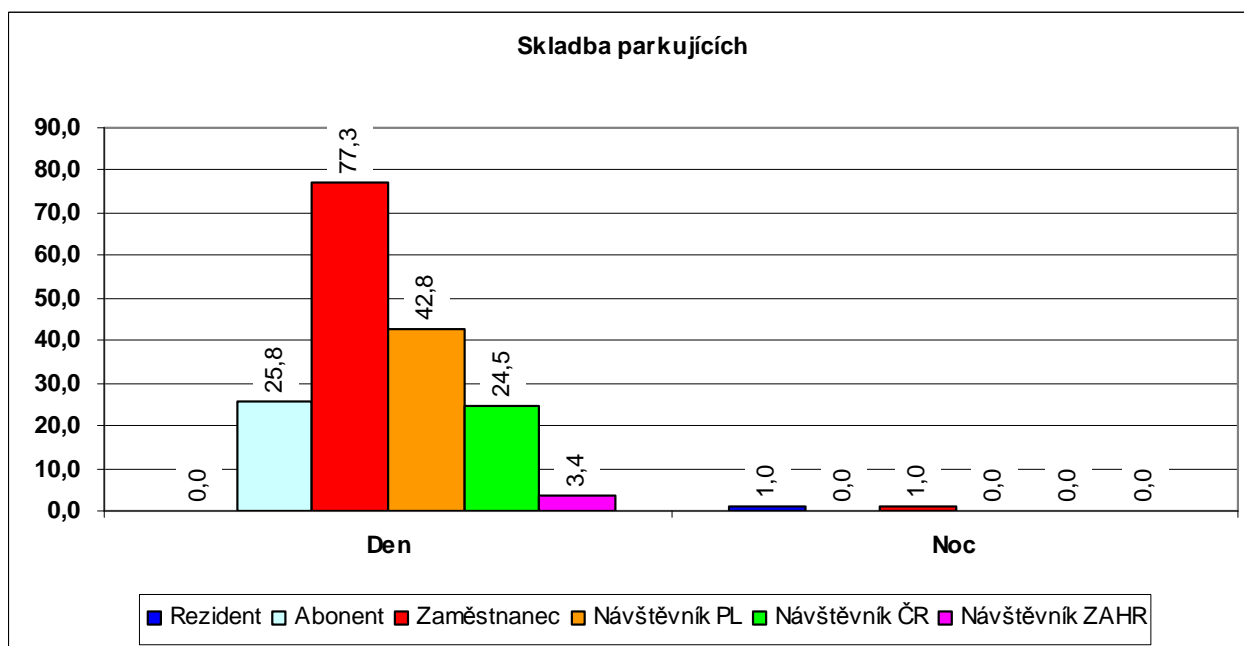
Denní průzkum obsazenosti parkovišť

Graf: Denní průběh obsazenosti parkoviště Rychtářka (září, 2006)



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Graf: Skladba uživatelů parkoviště Rychtářka (září, 2006)



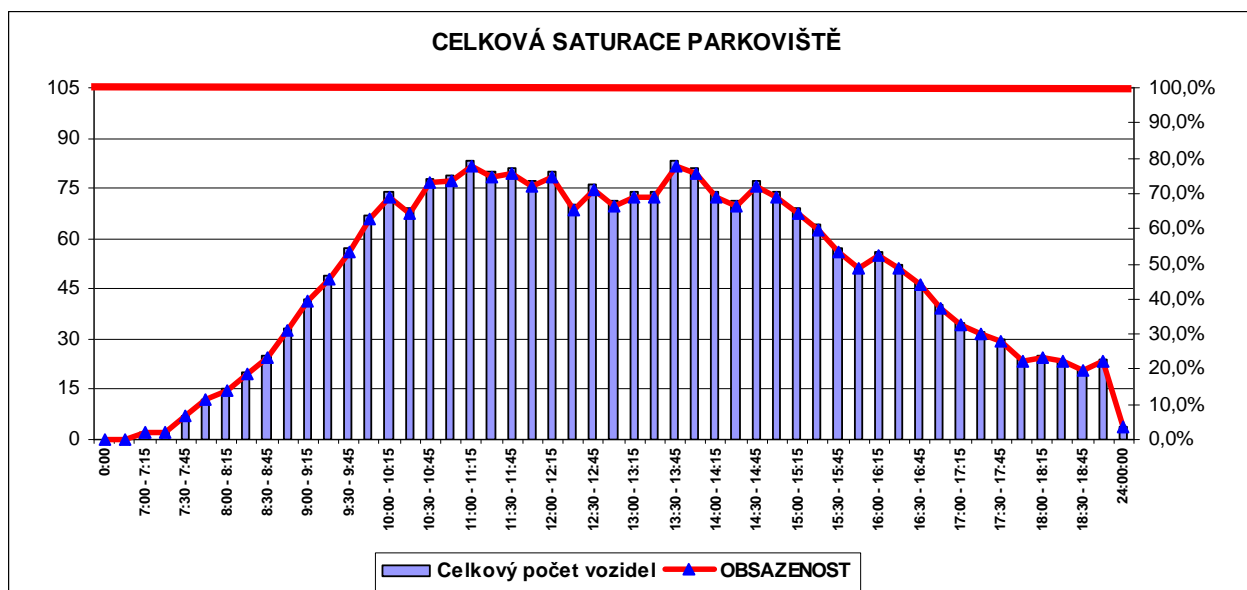
Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Komentář

Parkoviště Rychtářka prokazuje přeplněnost v době od cca 11:00 do 15:00. Největší podíl uživatelů tvoří zaměstnanci. Kapacita parkoviště je využívána převážně pro dlouhodobé parkování, což přináší nižší efektivnost využití plochy (dlouhodobá obsazenost parkovacích míst jednou skupinou uživatelů). Změnu by přineslo zpoplatnění parkoviště po zavedení efektivního provozování zóny placeného parkování.

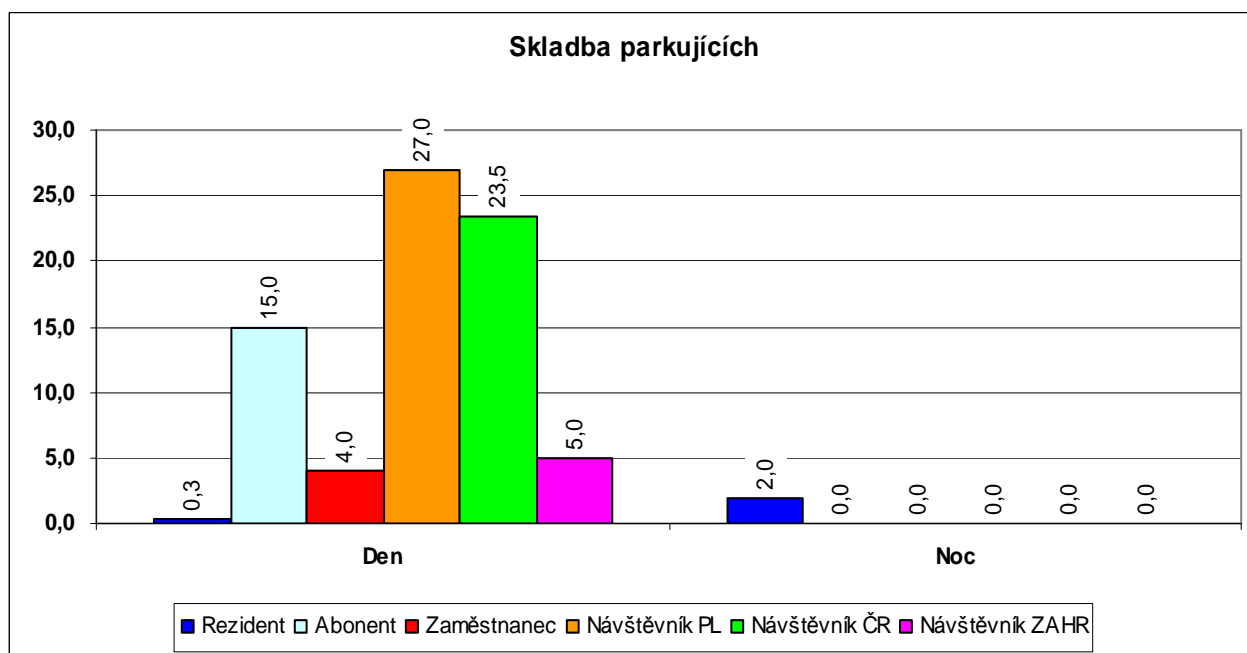
Organizace statické dopravy pro centrální oblast Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi

Graf: Denní průběh obsazenosti parkoviště sady Pětatřicátníků (září, 2006)



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Graf: Skladba uživatelů parkoviště sady Pětatřicátníků (září, 2006)



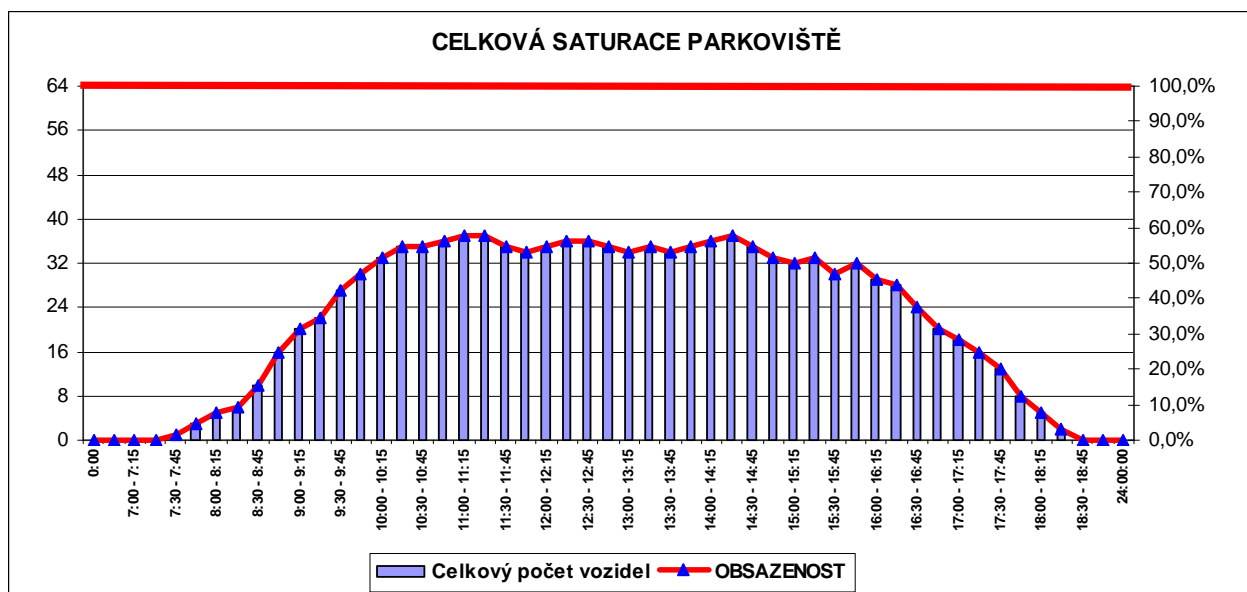
Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Komentář

Parkoviště sady Pětatřicátníků prokazuje i ve špičce mezi 10:00 a 15:00 na rozdíl od přeplněných uličních profilů nízkou obsazenost. Největší podíl uživatelů tvoří krátkodobí návštěvníci. Změnu v efektivnosti využití parkoviště by přineslo zefektivnění provozování zóny placeného parkování.

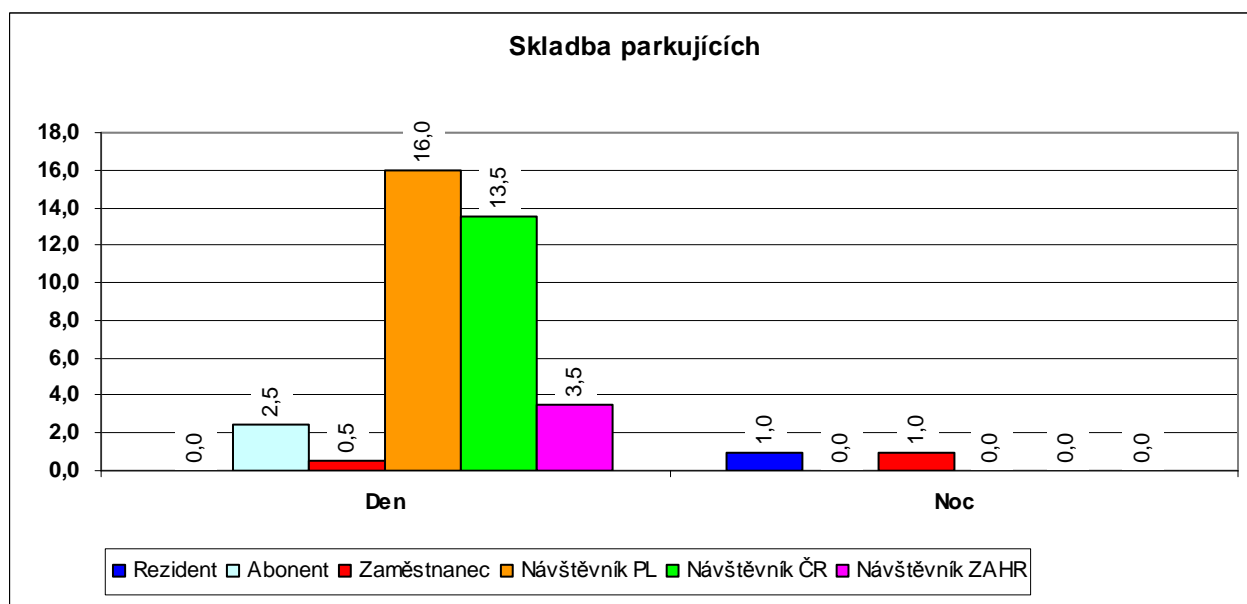
Organizace statické dopravy pro centrální oblast Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi

Graf 5. Denní průběh obsazenosti parkoviště Peklo. (září, 2006)



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Graf 6. Skladba uživatelů parkoviště Peklo (září, 2006)



Zdroj: Řešení dopravy v klidu v centrální oblasti města Plzně, Activ, 9/2006

Komentář

Parkoviště Peklo prokazuje i ve špičce mezi 10:00 a 15:00 na rozdíl od přeplněných uličních profilů velmi nízkou obsazenost. Největší podíl uživatelů tvoří krátkodobí návštěvníci. Změnu v efektivnosti využití parkoviště by přineslo efektivní provozování zóny placeného parkování.

3.2 Analýza stávajícího stavu

Parkovací objekt pod estakádou ulice U Trati

Způsob využívání parkovacího objektu pod estakádou ulice U Trati se zcela rozešel s původním záměrem. Objekt je využíván z větší části pro garážování a zcela evidentně neplní funkci záchytného parkoviště. Příčinou tohoto stavu je zejména chybějící pěší propojení do Pařížské ulice, nezpлатněné parkování v oblasti mezi Americkou a drážním tělesem a nedostatečný naváděcí a informační systém.

Parkoviště Rychtářka

V mezidobí od 7,00 do cca 16,00 hodin slouží toto parkoviště téměř výhradně jako zaměstnanecká parkovací plocha. Teprve v odpoledních hodinách dojde k jeho využití i střednědobou a krátkodobou klientelou. Krátkodobé stání – návštěvnické do 2 hodin tvoří 55 % pohybů na tomto parkovišti a odehrává se na přibližně 1/3 kapacity parkoviště. Střednědobé parkování - návštěvnické (2 – 6 hodin) tvoří 15 % obratu a je realizováno na 1/6 parkoviště. Dlouhodobé parkování – zaměstnanecké (více než 6 hodin) pak zabírá 55 % kapacity plochy, avšak tvoří pouze 1/3 obratu parkoviště.

Parkoviště sady Pětatřicátníků

Parkoviště má vyrovnanější průběh příjezdů a odjezdů, který se drží v průběhu dne ve vyrovnaném intervalu 8 – 16 hodin. Placený charakter této parkovací plochy je zřetelný z nižšího zatížení oproti parkovišti Rychtářka. Krátkodobé stání – návštěvnické do 2 hodin tvoří 78,6 % pohybů na tomto parkovišti a odehrává se na přibližně 70 % kapacity parkoviště. Střednědobé parkování - návštěvnické (2 – 6 hodin) tvoří 18,4 % obratu a je realizováno na 1/6 parkoviště. Dlouhodobé parkování – abonentní (více než 6 hodin) pak zabírá necelých 10 % kapacity plochy a tvoří 3 % obratu parkoviště.

Parkoviště Peklo

Parkovací plocha Peklo je využívána chová podobně jako v sadech Pětatřicátníků. Platí zde vyrovnanost zatížení v průběhu dne. Je zřetelné, že tato parkovací plocha je využívána až v okamžiku naplnění uličního profilu. Krátkodobé stání – návštěvnické do 2 hodin tvoří 3/4 pohybů na tomto parkovišti a má k dispozici 60 % kapacity parkoviště. Střednědobé parkování - návštěvnické (2 – 6 hodin) tvoří 21,0 % obratu a je realizováno na 1/4 kapacity parkoviště. Dlouhodobé parkování – abonentní (více než 6 hodin) pak zabírá necelé 2 % kapacity plochy a tvoří 2 % obratu parkoviště.

Závěr:

Po schválení Generelu dopravy v klidu v roce 1997 byl realizován pouze jeden parkovací objekt. Některé další lokality jsou provozovány jako úroňová parkoviště v placeném nebo volně přístupném režimu. U placených parkovišť převládá krátkodobé parkování, u neplacených je parkování zčásti krátkodobé a zčásti dlouhodobé. Díky systémovým problémům v organizaci statické dopravy (nefungující zóna placeného parkování) neplní záchytná parkoviště uspokojivě svoji funkci (převládající garážování v objektu U Trati, nízké využití zpoplatněných parkovišť sady Pětatřicátníků a Peklo, zahlcení nezpлатněné Rychtářky dlouhodobým parkováním). Přesto tyto negativní skutečnosti mají záchytná parkoviště P+G všechny předpoklady být jedním z nosných a perspektivních prvků organizace statické dopravy. Jejich realizaci je třeba dále intenzivně připravovat. Podmínkou úspěšnosti tohoto postupu je však fungující zóna placeného parkování v centrální oblasti.

3.3 Návrh

Návrh záchytných parkovišť tvoří celek obsahující jak jednotlivá parkoviště a parkovací objekty, tak související technické prvky a podmiňující organizační předpoklady. Návrh parkovišť P+G je závazným prvkem generelu.

Mezi předpoklady podmiňující funkci systému statické dopravy a tedy i funkci záchytných parkovišť P+G patří:

- fungující zóna placeného parkování;
- vytvoření organizátora statické dopravy s jasně vymezenou odpovědností za celý systém;
- vytvoření systému financování.

Mezi související realizační prvky systému statické dopravy patří:

- aktivní navigační systém;
- odbavovací systém; kontrolní kamerový systém;
- dispečink organizátora statické dopravy.

Návrh jednotlivých parkovacích objektů a parkovišť je proveden ve dvou kategoriích, a to záchytná parkoviště na obvodu historického jádra (v konkrétních případech formou podzemních parkovacích objektů) a záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (formou úrovnových parkovišť nebo parkovacích objektů). Rozmístění záchytných parkovišť a objektů pokrývá v docházkové vzdálenosti cca 7 minut celou centrální oblast.

Záchytné parkovací objekty na obvodu historického jádra

1. sady Pětatřicátníků – podzemní parkovací objekt v místě stávajícího parkoviště
2. U Zvonu – podzemní parkovací objekt
3. Anglické nábřeží – podzemní parkovací objekt na ploše před Komerční bankou

Záchytná parkoviště a parkovací objekty na obvodu centrální oblasti

4. Korandova ulice, před objektem Škoda - Gastro
5. náměstí Emila Škody
6. Blok Kalikova - Radčická - Přemyslova
8. Blok Pobřežní – Jízdecká – Přemyslova
10. Parkoviště před Peklem, Jízdecká ulice
11. Lochotínská ulice, sjezd z Rondelu
12. Rychtářka II
- 13 Rychtářka I.
14. Parkovací objekt Sirková
15. Prostor u Hlavního nádraží
16. Ulice U Trati
17. Blok U Trati - Na Belánce – Nemocniční
18. Silnice I/27 - křižovatka Borská

Podrobněji jsou navržena parkoviště a parkovací objekty popsány v následujících tabulkách

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

Tabulka : Parkovací objekty P+G – na obvodu historického jádra

1. Sady Pětatřicátníků

číslo	1
Lokalizace	sady Pětatřicátníků
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP stávající parkoviště
Stávající kapacita	107 stání
Dokumentace	Studie parkovacího a garážového objektu sady Pětatřicátníků (studie, 11/1998)
Stavební řešení	var. 1 3 PP var. 2 2PP + parkoviště na terénu
Kapacita	varianta 1 3 PP kapacita 294 míst varianta 2 2 PP parkoviště na terénu kapacita 173 + 91 = 264 míst
Stavební náklady	107,385 mil. Kč (1998)
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, I/27
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajové linky 1, 2, 4, autobusové linky
Dopravní vazby - pěší dostupnost	západní část historického jádra a severozápadní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	nejsou

2. U Zvonu

číslo	2
Lokalizace	Mezi ulicemi U Zvonu a Pražská
Územně plánovací předpoklady	Ize uplatnit v rámci stávajícího ÚP
Dokumentace	Ověřovací územně-technická a ekonomická studie podzemního parkovacího objektu v lokalitě U Zvonu (studie, 5/2007)
Stavební řešení	podzemní parkovací objekt – 3PP
Kapacita	237-313 stání
Stavební náklady	192,8 – 304,2 mil. Kč
Dopravní vazby - silniční síť	vnitřní komunikace centrální oblasti
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajové linky č. 1 a 2 trolejbusová linka č. 10
Dopravní vazby - pěší dostupnost	východní část historického jádra a severovýchodní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	převážně v majetku města, částečně v majetku právnických osob
Související vazby	nejsou

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

3. Anglické nábřeží před Komerční bankou

Číslo	3
Lokalizace	Prostor ohraničený Americkou třídou, Kopeckého sady, Anglickým nábřežím a budovou Komerční banky
Územně plánovací předpoklady	realizace možná v rámci stávající funkční plochy SC
Dokumentace	Podzemní garáže a úprava předpolí ocelové lávky na Anglickém nábřeží (studie, 10/1997)
Stavební řešení	podzemní parkovací objekt, 3PP
Kapacita	216 stání
Stavební náklady	122,339 mil. Kč (rok 1997)
Dopravní vazby - silniční síť	vnitřní komunikace centrální oblasti
Dopravní vazby - veřejná doprava	trolejbusová linka č. 10 autobusové linky č. 14, 20, 33, 39, 40
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jihovýchodní část historického jádra
Majetkové vztahy	převážně v majetku města, částečně v majetku fyzických osob
Související vazby	nejsou

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

Tabulka : Parkoviště a parkovací objekty P+G – na obvodu centrální oblasti

4. Korandova ulice - před objektem Škoda - Gastro

číslo	4
Lokalizace	Korandova ulice před objektem Škoda - Gastro
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 104
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Studie hromadných garáží v Korandově ulici (studie, 9/1997)
Stavební řešení	2 PP, pojízdná střecha
Kapacita	1 PP 123 stání 2 PP 124 stání střecha 84 stání celkem 331 stání
Stavební náklady	43,323 mil. Kč (rok 1997)
Dopravní vazby - silniční síť	vnitřní komunikační okruh
Dopravní vazby - veřejná doprava	nejsou
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jihozápadní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku právnických osob
Související vazby	nekonfliktní – vnitřní komunikační okruh; vodovodní výtlak Homolka - Sylván

5. Náměstí Emila Škody

číslo	5
Lokalizace	náměstí Emila Škody
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, stávající parkoviště
Stávající kapacita	135 stání
Dokumentace	pracovní ověření dispozice objektu (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	max.: 5 NP ; 3 PP
Kapacita	max.: cca 8x115 = 920 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, II/203, II/605, III/180 50
Dopravní vazby - veřejná doprava	velmi dobrá vazba na linky MHD – velká četnost linek tramvajová linka č. 2 (napojení na st. podchod) trolejbusové linky č. 10, 11, 12 autobusové linky č. 28, 33, 35, 41, 55 CAN
Pěší dostupnost	výrobní areál ŠKODA
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	nejsou

6. Blok Kalikova - Radčická - Přemyslova

číslo	6
Lokalizace	Blok Kalikova – Radčická – Přemyslova na zbytkových plochách po výstavbě přel. silnice I/27
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP
Stávající kapacita	0
Dokumentace	není zpracována
Stavební řešení	neověřeno
Kapacita	neověřena
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/27, I/26, III/ 180 50
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka č. 2
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severozápadní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	převážně v majetku fyzických a právnických osob
Související vazby	podmíněno realizací přeložky I/27 a provedení demolic zbývajících zástavby

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

7. Blok Pobřežní – Jízdecká – Přemyslova

číslo	7
Lokalizace	blok Pobřežní – Jízdecká – Přemyslova nástavba parkovacího objektu Plaza
Územně plánovací předpoklady	doporučena změna ÚP
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Plzeň Plaza - společensko-obchodní centrum (DÚR, 11/2003)
Stavební řešení	nástavba jednoho až dvou dalších nadzemních podlaží
Kapacita	max.: 2x141 = 282 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, III/ 180 50
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka č. 2
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severozápadní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	realizace záměru Plaza

8. Parkoviště před Peklem, Jízdecká ulice

číslo	8
Lokalizace	Pobřežní ulice, před objektem Peklo
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v územním plánu stávající parkoviště
Stávající kapacita	64 stání + 3 autobusy
Dokumentace	pracovní ověření dispozice objektu (ÚKRMP 2006)
Stavební řešení	návrh podzemního parkovacího objektu dopravní obsluha jednotlivých podlaží výtahem, doporučení ověřit možnost nadzemních podlaží
Kapacita	3 PP kapacita 3x41 = 123 stání + stávající parkoviště
Stavební náklady	neověřeno
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, I/20, I/27, III/180 50
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajové linky 1, 2, 4
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severní a středová část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	zachování dopravní obsluhy přílehlých obchodních jednotek

9. Pod mostem generála Pattona - pravý břeh

číslo	9
Lokalizace	pod mostem gen Pattona, pravý břeh
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP veřejně prospěšná stavba D 106
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Parkoviště pod mostem Generála Pattona (DUR, 5/1997)
Stavební řešení	stupňovité parkoviště využívající podmostní prostor
Kapacita	51 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, I/27, I/20
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajové linky 1, 4 autobusové linky 34, 41
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	částečně v majetku města, částečně v majetku právnických osob
Související vazby	zamítavé stanovisko vlastníka pozemku pod komunikací

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

10. Lochotínská ulice, sjezd z Rondelu

číslo	10
Lokalizace	Lochotínská ulice, v současnosti supermarket Norma
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 119
Stávající kapacita	210 stání
Dokumentace	pracovní ověření dispozice parkoviště (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště se stínící zelení
Kapacita	182 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/27
Dopravní vazby - veřejná doprava	autobusové linky 34, 41
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	realizace napojení Lochotínské z rondelu, rekonstrukce Lochotínské ulice, realizace lávky Lochotínská – Dominikánská - Sedláčkova

11. Pod mostem generála Pattona - levý břeh

číslo	11
Lokalizace	pod mostem gen Pattona, levý břeh
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 107
Stávající kapacita	0
Dokumentace	pracovní ověření dispozice parkoviště (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště se stínící zelení
Kapacita	195 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	silnice I/27 a I/20,
Dopravní vazby - veřejná doprava	v letní sezóně zajištěno spojení na náměstí Republiky a zoologickou zahradu
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severní část bývalého výstaviště
Majetkové vztahy	částečně v majetku města, částečně v majetku právnických osob, částečně v majetku státu
Související vazby	realizace napojení Lochotínské z rondelu plánovaná rekonstrukce Lochotínské ulice a výstavba čerpací stanice kanalizačního sběrače; realizace lávky Lochotínská – Dominikánská – Sedláčkova území je v zátopě

12. Rychtářka II

číslo	12
Lokalizace	mezi Tyršovou ul., Truhlářskou ul. a II. napojením Sev. předměstí
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, stávající parkoviště
Stávající kapacita	124 stání + 6 stání pro autobusy
Dokumentace	Parkovací dům Na Rychtářce (4/2007, Studie)
Stavební řešení	6NP
Kapacita	774 stání (varianta s parkováním na střeše – 840 stání)
Stavební náklady	230,8 mil. Kč (2007)
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	autobusová linka 28
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severovýchodní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	příčně přes parkoviště prochází kanalizační sběrač

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

13. Rychtářka I

číslo	13
Lokalizace	mezi Tyršovou ul., II. napojením Sev. předměstí a Domem dětí
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 101
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Parkovací objekt Na Rychtářce I (10/1997, Studie)
Stavební řešení	1PP+2NP+stání na střeše
Kapacita	190 stání
Stavební náklady	32,85 mil. Kč (1997)
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	autobusová linka 28
Dopravní vazby - pěší dostupnost	severovýchodní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	připravovaná komunikace „Druhé napojení Severního předměstí“

14. Parkovací objekt Sirková

číslo	14
Lokalizace	Sirková ulice, před objektem Správy západočeského kraje PČR
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP
Stávající kapacita	stávající parkoviště vyhrazeno pro PČR
Dokumentace	Parkovací objekt, Sirková ulice (Studie, 9/1997)
Stavební řešení	2NP
Kapacita	127 stání
Stavební náklady	24 mil. Kč (1997)
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 1, 2 trolejbusové linky 10, 11, 12, 13, 16 autobusové linky 28, 34, 39
Dopravní vazby - pěší dostupnost	východní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	převážně v majetku státu
Související vazby	nesouhlasné stanovisko BIS s dokumentací

15. Prostor u Hlavního nádraží

číslo	15
Lokalizace	Mikulášská ulice, předprostor budovy Hlavního nádraží
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, stávající parkoviště
Stávající kapacita	38 stání + 9 stání pro taxi
Dokumentace	pracovní ověření dispozice podzemního objektu (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	podzemní objekt (1 případně 2 PP) + parkování na terénu
Kapacita	80 stání v objektu + 30 stání na terénu (pro 1 podzemní podlaží)
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 1, 2 vlaková doprava trolejbusové linky 10, 11, 12, 13, 16 autobusové linky 34, 39
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jihovýchodní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	převážně v majetku města
Související vazby	památkově chráněný areál – nutnost podzemního objektu; revitalizace budovy Hlavního nádraží v budoucnu rekonstrukce Mikulášské ulice a železniční trati

**Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+G, zaparkuj a jdi**

16. Ulice U Trati

Číslo	16
Lokalizace	ulice U Trati
Územně plánovací předpoklady	realizováno
Stávající kapacita	200 stání v objektu, 51 stání na terase pod estakádou
Dokumentace	realizováno
Stavební řešení	2PP + parkoviště na terénu
Stavební náklady	vhodná investice do pěšího podchodu pro spojení s centrem
Dopravní vazby – silniční síť	I/20, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	(dostupnost linek zhoršena nerealizováním podchodu) tramvajová linka 1, 2 trolejbusové linky 10, 11, 12, 13, 16 autobusové linky 34, 39; vlaková doprava
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jihovýchodní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	nerealizovaný podchod do Pařížské ulice; objekt je pronajatý soukromé firmě; kapacita není využita, nejsou dobře stanoveny podmínky pro fungování (špatný naváděcí systém, nízké ceny za parkování v centru...)

17. Blok U Trati - Na Belánce - Nemocniční

Číslo	17
Lokalizace	ulice U Trati, Nemocniční
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 103
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Architektonicko – technická studie parkovacího a garáž. objektu „Belánka“ v Plzni (Studie, 11/1998)
Stavební řešení	2PP+1NP
Kapacita	40 garážových stání + 208 parkovacích stání
Stavební náklady	200,296 mil. Kč (1998)
Dopravní vazby – silniční síť	I/27
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 4, autobusová linka 26
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jižní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	převážně v majetku fyzických osob
Související vazby	zajistit pěší propojení do centra lávkou v souběhu s Klatovskou tratí

18. Silnice I/27 - křižovatka Borská

Číslo	18
Lokalizace	Borská ulice a přeložka I/27
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 113
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Přeložka silnice I/27, Úsek Sukova – Borská (ÚKRMP,1999)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště se stínící zelení
Kapacita	551 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	přeložka I/27
Dopravní vazby - veřejná doprava	autobusové linky 22, 26, 41,
Dopravní vazby - pěší dostupnost	jihozápadní část centrální oblasti
Majetkové vztahy	majetku města a právnických osob

Komentář:

Uvedené studie jsou poplatné stavu poznání v době zpracování a dle postupu přípravy je nutné je aktualizovat.

4. Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

Závazný prvek generelu

4.1 Průzkumy a šetření



Komentář: Dosud jediné užití směrového dopravního značení na parkoviště P+R na Rokycanské třídě v Plzni

V současné době ze záchytných parkovišť systému P+R stavebně existují dvě parkoviště. Jedno na Rokycanské třídě u obchodního zařízení Tesco, druhé na Rokycanské třídě u obchodního zařízení Baumax.

Parkoviště na Rokycanské třídě u točky trolejbusu č. 11 je kapacitní parkoviště s počtem 110 parkovacích míst. Je prostřednictvím místní komunikace oboustranně napojeno na Rokycanskou třídu. Vlastní připojení parkoviště je řešeno jedním vjezdem. Plocha parkoviště je doplněna kvalitní zelení, která je tvořena pravidelně rozmístěnými vzrostlými stromy mezi parkovacími místy. Vazbu na veřejnou dopravu zajišťuje trolejbusová linka, významný potenciál však tvoří i smluvní autobusová linka k obchodnímu zařízení Tesco. Parkoviště není značeno jako P+R, je nehlídáno a není vytvořen žádný pobídkový systém motivující řidiče k jeho využití. Parkoviště je nevyužívané.

Parkoviště na Rokycanské třídě u navržené přeložky silnice I/20 je středně kapacitní parkoviště s počtem 51 parkovacích míst. Stavebním řešením je provázané s vedlejším parkovištěm obchodního zařízení Baumax. Parkoviště je obousměrně napojeno na Rokycanskou třídu. Vazbu na veřejnou dopravu směrem do centra zajišťuje několik trolejbusových linek. Parkoviště je bez zeleně a ostatní vybavenosti. Z hlediska dopravního značení je zde poprvé užito směrového značení se symbolem P+R.

Kromě výše uvedených parkovišť lokalizovaných při Rokycanské lze uvažovat s funkcí přestupu na linky veřejné dopravy též u parkovišť při Lochotínské a na náměstí Emila Škody.

Územním plánem je pro parkoviště P+R chráněno dalších 6 lokalit při významných vjezdech do města.

4.2 Analýza

Jedním z cílů tvorby a rozvoje dopravního systému je snížení tlaku individuální automobilové dopravy na centrální část města. Do tohoto záměru velmi dobře zapadá rozvoj záchytných parkovišť P+R. Schopnost těchto parkovišť zachycovat individuální automobilovou dopravu na okraji města přináší logicky řadu pozitivních vlivů jak v oblasti dopravy, tak v oblastech urbanismu, hygieny, životního prostředí atd. Pro získání těchto pozitiv je však nutný vklad v podobě motivačních opatření, orientujících řidiče na využívání těchto parkovišť.

Stavebně existují již některá parkoviště, která by mohla plnit funkci záchytných parkovišť P+R. chybějící motivační systém a celková nesystémovost organizace statické dopravy ve městě nedovolilo tuto funkci rozvinout. Provoz záchytných parkovišť P+R nebude v podmínkách Plzně dán přirozeným zájmem řidičů, ale mírou pobídkových opatření lákajících řidiče k využití těchto parkovacích ploch.

Mezi motivační nástroje patří zajištění hlídání zaparkovaných vozidel a dotace ceny za parkování s provázaností na městskou hromadnou dopravu a dostatečný komfort veřejné dopravy zejména z hlediska srovnatelné časové dostupnosti centra v porovnání s individuální automobilovou dopravou. Z hlediska stavebního je tedy nutné oplocení parkovišť, případně autorizace osob u vstupu na parkoviště, využití kamerového systému atd. U linek veřejné dopravy je nutné zajistit preferenci veřejné dopravy, ať už organizačními prostředky (např. při řízení světelných křižovatek) nebo stavebním uspořádáním (vyhrazené pruhy pro MHD atd.). Z hlediska dotované ceny s provázaností na jízdné ve veřejné dopravě je vhodné využití plzeňské karty s kombinací hotovostních plateb pro ostatní řidiče.

Mezi doplňkové, i když ne nevýznamné motivační nástroje, jejichž funkcí je zvýšení uživatelského komfortu, patří aktivní informační a naváděcí systém a další služby jako například sociální zařízení nebo drobný prodej.

Vzhledem k tomu, že provoz záchytných parkovišť je z hlediska jejich funkčnosti závislý na motivačních opatřeních, je i jejich ekonomický provoz závislý na dotaci a je ztrátový. Dotace je třeba krýt ze ziskových částí organizace statické dopravy.

Návrh parkovišť je nutné lokalizovat u významných vjezdů do města v místě přestupní vazby na linky veřejné dopravy.

4.3 Návrh

Návrh se skládá ze dvou částí, a to z organizačně provozních opatření a z vlastního návrhu souboru parkovišť. Parkoviště P+R jsou závazným prvkem generelu. Z hlediska funkčního zajištění je navrženo provozovat parkoviště P+R jako hlídaná. Pro zatraktivnění parkovišť se předpokládá využití informačního a naváděcího systému tvořeného dvojicí tabulí na příjezdu k parkovišti a tabulí přímo na parkovišti. Poslední dvě tabule by měly obsahovat informace o odjezdech navazujících linek veřejné dopravy. Pro navazující linky bude zabezpečena výrazná preference veřejné dopravy. Parkoviště budou vybavena kamerovým systémem a budou napojena na dispečink organizátora statické dopravy, který zajistí koordinační vazbu na ostatní složky dopravního systému. Pro zajištění uživatelského komfortu budou parkoviště vybavena sociálním zařízením, případně dalšími doplňkovými službami. Placení parkovného bude ve výhodné sazbě pro uživatele provázáno s jízdou ve veřejné dopravě. Ztráty pro provozovatele veřejné dopravy budou hrazeny ze zdrojů organizace statické dopravy. Návrh parkovišť P+R zobrazuje následující tabulka, četnost linek MHD v dopravních špičkách je nutné upravit dle potřeby systému P+R.

Tabulka: Přehled navržených záchytných parkovišť P+R (s uvedením stávajících vazeb na MHD).

lokality	Zachycuje příjezd do města po silnici	linky vedoucí do centra	interval linek v ranní špičce 6:30-8:00 / min.	linky okružní	interval linek v ranní špičce 6:30-8:00 / min.
			interval linek v odpolední špičce 15:00-16:30 / min.		interval linek v odpolední špičce 15:00-16:30 / min.
Náměstí Emila Škody	I/26	10, 11, 12, 28, 33, 41	1-5	-	-
			1-5		-
Lochotínská ulice, sjezd z Rondelu	významná radiální komunikace	41	3-6	-	-
			5		-
Silnice I/27 - křižovatka Borská	I/27	41	4-20	22	9-20
			10-20		7-20
Rokycanská třída - při točce trol. linky č 11	I/26	11	15-20	-	-
			5-20		-
Rokycanská třída - u křižovatky se silnicí I/20	I/26 výhledově I/20	10, 11, 13, 16, 28, 39	1-5	-	-
			1-3		-
Koterovská třída - za čerpací stanicí Shell	I/20	2	3-6	22, 51	11-17
			3-6		10-15
Koterovská třída - jižně od Libušínské ulice	I/20	2	3-6	22, 51	11-17
			6-7		15-25
Přeložka silnice I/27, Dobřanská - Kaplířova	I/27	4	2-4	21, 24, 26, 30, 32	1-6
			3		1-6
Silnice I/26, Nová Hospoda	I/26	12	4-5	21	15-45
			6		55
Silnice I/26, Vejprnická	I/26	2,10,12	1-4	-	-
			1-5		-
Plaská - u křižovatky se Studentskou	I/20, I/27	1,34	4-7	30	3-6
			4-7		5-8
Plaská - U Boleveckého rybníka	I/27	1, 34	4-7	30	3-6
			4-7		5-8

Podbarvené řádky tabulky vyznačují stávající parkoviště

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

Tabulka: Návrh parkovišť P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

19. Rokycanská třída - při točce trolejbusové linky č. 11

číslo	19
Lokalizace	Rokycanská třída, při obratišti trolejbusové linky č. 11
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v územním plánu, stávající parkoviště
Stávající kapacita	110 stání
Dokumentace	realizováno
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Stavební náklady	0
Dopravní vazby – silniční síť	I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	trolejbusové linky 11 intervaly 15-20 min.
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	nutnost zajistit oplocení, hlídání apod., zkrácení intervalů MHD

20. Rokycanská třída - u křižovatky se silnicí I/20

číslo	20
Lokalizace	Rokycanská třída, u křižovatky se silnicí I/20
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP stávající parkoviště
Stávající kapacita	51 stání
Dokumentace	realizováno
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Stavební náklady	0
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, přeložka I/20, II/231, II/233
Dopravní vazby - veřejná doprava	trolejbusové linky 10, 11, 13, 16 autobusové linky 28, 39 intervaly : ve špičce 3 min. mimo špičku 5-10 min.
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	nutnost provozně a stavebně oddělit záchytné parkoviště od parkoviště pro Baumax

21. Koterovská třída - za čerpací stanicí Shell

číslo	21
Lokalizace	Koterovská třída, za obratištěm tramvajové linky č.2
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP veřejně prospěšná stavba D 111 dnes autobazar, předpoklad rozšíření do prostoru současně točky po prodloužení tramvajové linky č.2 k žst. Plzeň – Koterov
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Plzeň - Slovany, Využití prostoru točky tramvaje č. 2 – Světovar (Základní regulační podmínky pro zástavbu, 2/2004)
Stavební řešení	1.etapa - úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení 2.etapa - nadzemní parkovací objekt
Kapacita	1.etapa - 139 stání 2.etapa – počet stání blíže nespecifikován
Stavební náklady	neuveďeno
Dopravní vazby – silniční síť	přeložka I/20
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 2 autobusové linky 22, 51 intervaly : ve špičce 4 min. mimo špičku 5-10 min.
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	realizace prodloužení tramvajové linky č. 2

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

22. Koterovská třída - jižně od Libušínské ulice

číslo	22
Lokalizace	Koterovská třída, jižně od Libušínské ulice
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 111
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Prodloužení tramvajové linky č.2 k žst. Plzeň – Koterov (DUR, 10/2003)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu (variantně patrový parkovací objekt)
Kapacita	75 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	přeložka I/20
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 2 autobusové linky 22, 51 intervaly : ve špičce 4 min.; mimo špičku 5-10 min.
Majetkové vztahy	v majetku právnických osob
Související vazby	prodloužení tramvajové trati k žst. Plzeň – Koterov

23. Přeložka silnice I/27, Dobřanská - Kaplířova

číslo	23
Lokalizace	Přeložka silnice I/27, Dobřanská, Kaplířova
Územně plánovací předpoklady	částečný nesoulad s ÚP, veřejně prospěšná stavba D 101
Stávající kapacita	0
Dokumentace	Tramvajová trať Bory - ZČU – zast. ČD Plzeň – Bory (Studie, 11/2004)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu
Kapacita	354 stání +12 stání pro bus
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	Přeložka silnice I/27, III/180 43
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 4 autobusové linky 24, 26, 30 intervaly : ve špičce 3-4 min.; mimo špičku 5-10 min.
Majetkové vztahy	v majetku právnických osob obrátiště v majetku města
Související vazby	výstavba přeložky sil. I/27, prodloužení tramvajové trati k ZČU

24. Silnice I/26, Nová Hospoda

číslo	24
Lokalizace	mezi přeložkou silnice I/26 a Domažlickou ulicí na Nové Hospodě
Územně plánovací předpoklady	vyžaduje změnu ÚP
Stávající kapacita	0
Dokumentace	pracovní ověření dispozice objektu (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Kapacita	cca 80 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	přeložka silnice I/26, I/26
Dopravní vazby - veřejná doprava	trolejbusová linka 12 autobusová linka 21 intervaly : ve špičce 5 min., mimo špičku 8-15 min.
Majetkové vztahy	převážně v majetku fyzických osob
Související vazby	vhodné spojit s parkováním nákladní dopravy v dané lokalitě existuje projekt STK, lokalita hustě zasíťována

Tabulka: Návrh parkovišť P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou - pokračování

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

25. Silnice I/26, Vejprnická

číslo	25
Lokalizace	u křižovatky silnice I/26 a Vejprnické ulice
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 114
Stávající kapacita	-
Dokumentace	Domažlická - Vejprnická – U Dráhy v Plzni (Územně technický podklad, 09/2005)
Stavební řešení	Dle studie podzemní parkování pod objektem
Kapacita	neověřena
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/26, II/203, II/605
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 2 trolejbusové linky 12 autobusové linky 33, 35, 55 intervaly : ve špičce 4 min. mimo špičku 5-10 min.
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	závislost na realizaci dopravního napojení a souvisejících staveb

26. Studentská - Pálenická

číslo	26
Lokalizace	Parkoviště u bývalého OD Globus, mezi ulicemi Studentská a Pálenická
Územně plánovací předpoklady	stávající parkoviště
Stávající kapacita	120 stání
Dokumentace	realizováno
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Stavební náklady	0
Dopravní vazby – silniční síť	silnice I/20
Dopravní vazby - veřejná doprava	autobusové linky 30, 33, 39, 40 intervaly : ve špičce 6-10 min. mimo špičku 15 min.
Majetkové vztahy	v majetku právnické osoby
Související vazby	nutnost získání plochy do majetku města,

27. Plaská - u křižovatky se Studentskou

číslo	27
Lokalizace	Plaská ulice – U Velkého rybníka
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP, veřejně prospěšná stavba D 109
Stávající kapacita	-
Dokumentace	pracovní ověření dispozice podzemního objektu (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Kapacita	174 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	Přeložka silnice I/20, I/27, III/18 05, III/180 08
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 1 autobusové linky 30, 34 intervaly : 5-8 min.
Majetkové vztahy	v majetku města
Související vazby	Plzeň - Plaská, stanovení základních regulačních podmínek

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Záchytná parkoviště P+R, zaparkuj a jed' veřejnou dopravou

28. Plaská - u Boleveckého rybníka

Číslo	28
Lokalizace	Plaská, Okounová, Pode Dvory, K Prokopávce
Územně plánovací předpoklady	zakresleno v ÚP veřejně prospěšná stavba D 108
Stávající kapacita	-
Dokumentace	pracovní ověření dispozice podzemního objektu (ÚKRMP, 2006)
Stavební řešení	úrovňové parkoviště na terénu se stínící zelení
Kapacita	249 stání
Stavební náklady	neověřeny
Dopravní vazby – silniční síť	I/27
Dopravní vazby - veřejná doprava	tramvajová linka 1 autobusové linky 30, 34 intervaly : 5-8 min.
Majetkové vztahy	v majetku právnických osob
Související vazby	koordinace s připravovanou rekonstrukcí přestupního uzlu MHD Plaská – Okounová získání plochy do majetku města

5. Podmínky organizace statické dopravy

5.1 Organizační zajištění

5.1.1 Průzkumy a šetření

Dosavadní organizační zajištění zóny placeného parkování vykazuje jistou roztržitost náročnou na koordinaci dílčích činností. Na řešení dopravy v klidu se podílí několik městských subjektů. Vztahy mezi těmito subjekty jsou definovány nepřesně nebo nejsou definovány vůbec. Správu zóny placeného parkování provádí Správa veřejného statku města Plzně. Zpracování městské vyhlášky „Parkovací řád“ provedl Odbor dopravy Magistrátu města Plzně. Prodej rezidentských a předplatitelských karet provádí úřad městského obvodu, na jehož území se zpoplatněná stání nachází. Kontrolní činnost zaměřenou na dodržování pravidel silničního provozu a udělování přestupků neukázněným řidičům provádí městská policie. Servis a obsluhu parkovacích automatů provádí soukromá firma. Parkovací objekt U Trati má v nájmu soukromá firma. Vyřizování přestupků provádí Odbor vnitřních věcí magistrátu města Plzně – přestupkové oddělení, nebo přestupková oddělení úřadů městských obvodů.

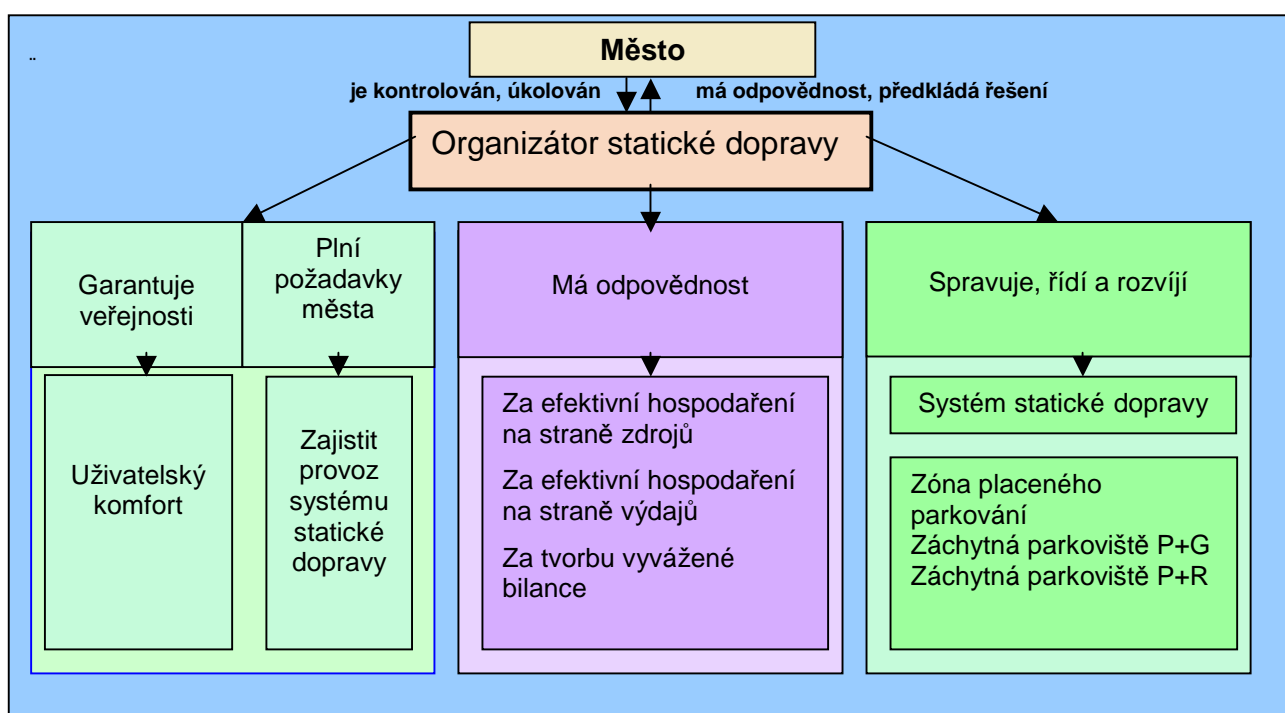
5.1.2 Analýza

Organizační zajištění systému neodpovídá potřebám komplexního organizování statické dopravy. Zejména chybí vrcholný řídicí subjekt s jasně definovanou odpovědností a pravomocemi, jehož činnost by obsáhla koordinovaný provoz a rozvoj zóny placeného parkování, záchytných parkovišť P+G a P+R včetně informačního a naváděcího systému a dalších podpůrných prvků.

5.1.3 Návrh

Návrh předpokládá organizační strukturu s jasným vymezením odpovědnosti i kompetencí. Jako zodpovědný subjekt za fungování systému dopravy v klidu je navrženo ustanovit „Organizátora statické dopravy“ (v původním generelu uváděn „Správce systému dopravy v klidu“). Do jeho rozhodovacích a výkonných pravomocí by náležely úkony související s organizováním statické dopravy, tj. s řešením těch částí statické dopravy, které vytvářejí provázaný systém - zóna placeného parkování, záchytná parkoviště P+G a P+R. Organizátor statické dopravy spolupracuje s dalšími subjekty (Městská policie, PMDP, složky a odborné útvary Magistrátu a městských obvodů atd.) případně si některé činnosti zajišťuje smluvně u komerčních subjektů. V celém procesu organizace dopravy má však organizátor řídicí roli.

Graf: Základní schéma činností, povinností a odpovědnosti organizátora statické dopravy.



5.2 Finanční zajištění organizace statické dopravy

5.2.1 Průzkumy a šetření

V současné době organizování statické dopravy vytváří zdroje ze zóny placeného parkování (příjmy z parkovacích automatů a z rezidentských a předplatitelských karet) a z placených parkovišť. Rozhodující položkou byly příjmy z parkovacích automatů, které činily za rok 2005 necelých 9 mil. korun.

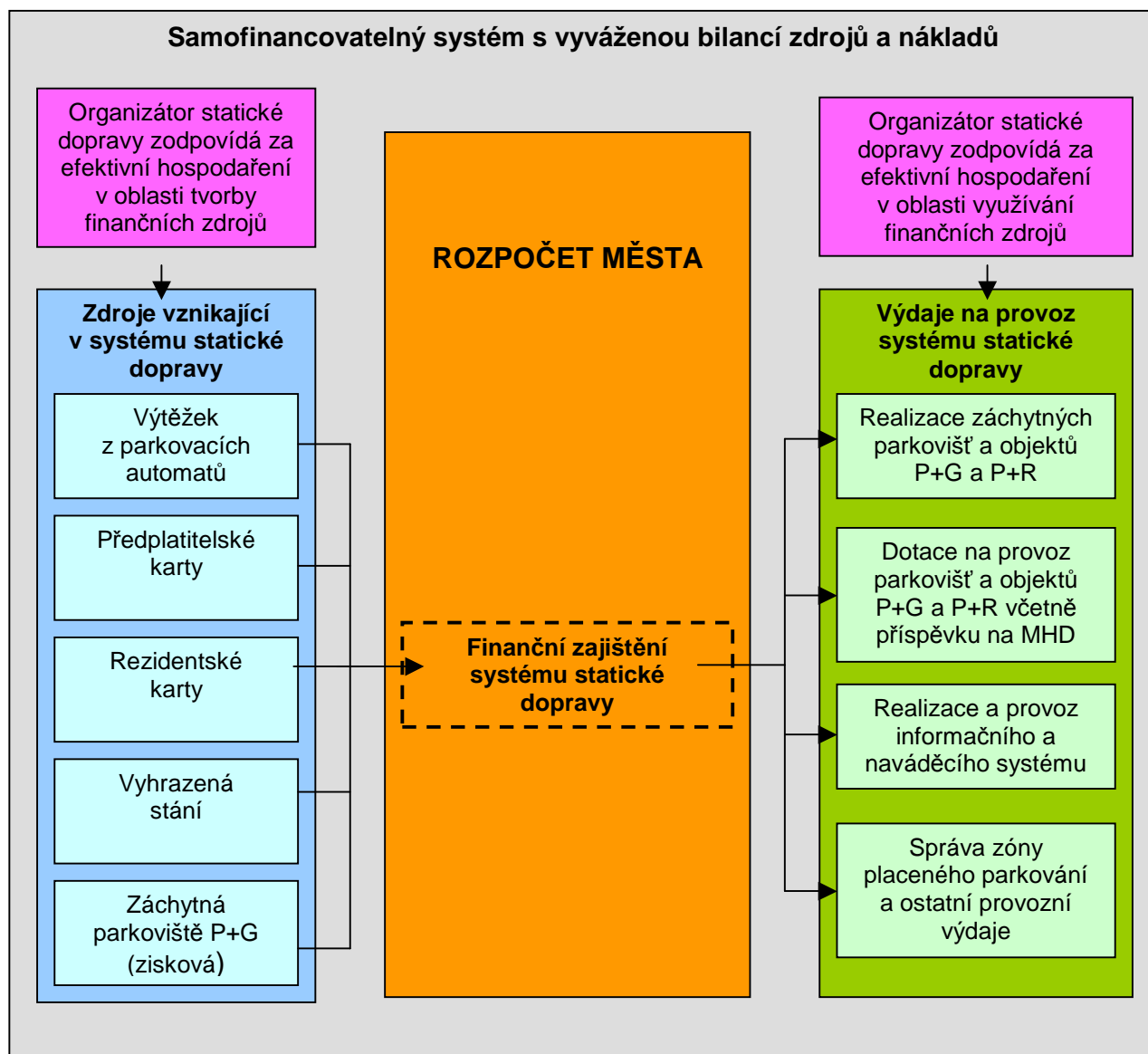
5.2.2 Analýza

Nízké respektovanosti zóny placeného parkování (viz kapitolu Veřejné prostory centrální oblasti) odpovídá i nízké vytváření finančních zdrojů. Průměrná respektovanost dosahuje ve sledovaných městech České republiky hodnotu 60 %. Při dosažení této hodnoty v Plzni by činily výnosy ze stávající zóny placeného parkování cca 50 mil. korun. Výnosy z dobře fungující zóny placeného parkování v navrženém rozsahu mohou dosahovat hodnot až 200 mil. korun ročně.

5.2.3 Návrh

Návrh předpokládá uzavřený systém financování, kdy veškeré zdroje vznikající v systému dopravy v klidu jsou opět využívány na podporu fungování a rozvoje tohoto systému (viz následující tabulku). Dílčí části systému je možno zejména při jeho zavádění a za jasně stanovených podmínek realizovat i jako projekty typu PPP.

Graf: Základní schéma financování organizace statické dopravy



5.3 Právní předpoklady organizace statické dopravy

5.3.1 Průzkumy a šetření

Právní základ pro zónu placeného parkování dává zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (§ 23), který umožňuje obci vydat nařízení obce, v němž obec vymezí oblasti, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou. Parkování vozidel v rozporu s vydaným nařízením obce, tj. zaparkování vozidla bez zaplacení sjednané ceny, je přestupkem a řeší se dle zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích. Efektivita řešení přestupku, tj. výběru parkovného a uplatňování sankcí však naráží na nedokonalost našeho současného právního řádu. Neukáznění řidiči jsou schopni velmi účinně aplikovat odvolání se na přestupek spáchaný osobou blízkou a na právo neprozrazení její identity. V důsledku to znamená, že pokud není řidič přistižen na místě při spáchání přestupku strážníky Městské policie Plzeň nebo policisty PČR a je-li znalý svých práv pro absolvování správního řízení, potom neexistuje způsob, jak vymoci uhrazení ceny za parkování a uplatnit sankci za její neuhrazení.

Pro snazší proces kontroly a postihu neukázněných řidičů využívají některá města v České republice nástroj „technický prostředek pro zabránění odjezdu vozidla“ (takzvané „botičky“) dle zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii. Těmto městům se daří po aplikaci tohoto prvku zóny placeného parkování úspěšně provozovat (respektovanost dosahuje cca 60%). Výklad možnosti použití „technických prostředků pro zabránění odjezdu vozidla“ je však nejednoznačný (příklad výkladu Ministerstva dopravy ČR z roku 2003 v příloze této kapitoly). Městská policie Plzeň jej v současné době pro případy porušení pravidel zóny placeného parkování nevyužívá.

5.3.2 Analýza

Stávající právní úprava nedokáže zajistit veřejný zájem a chrání jednotlivce sledující vlastní prospěch na úkor společenské potřeby. Organizování statické dopravy dle platných zákonů je anulováno možností alibistického nedoznání pachatele přestupku s falešným odkazem na spáchání přestupku osobou blízkou s právem neprozrazení její identity.

Důsledky výkladu a uplatňování právních předpisů jsou z hlediska organizace statické dopravy v městě Plzni katastrofální a zabraňují účinně celý systém řešení statické dopravy nastartovat a provozovat. Výsledkem je přeplnění centrální oblasti parkujícími a odstavenými vozidly.

5.3.3 Návrh

Řešení nejednoznačné právní situace je možné rozdělit do tří možností.

- A. Vyjít ze stávající právní úpravy a z hlediska výkladu o možnosti využití „technických prostředků pro zabránění odjezdu vozidla“ zvolit variantu příznivou pro provozovatele zóny, tj. „botičky“ využívat. Tento postup zvolila města v České republice, která zóny placeného parkování provozují.
- B. Iniciovat prostřednictvím Plzeňského kraje nebo prostřednictvím poslanců Parlamentu České republiky zákonodárnou iniciativu jasně definující možnost použití botiček při porušení režimu zóny placeného parkování. To lze buď úpravou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích nebo úpravou zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii. Návrh novel těchto zákonů provedl Odbor právní a legislativní Magistrátu města Plzně (viz následující příloha)

Tyto možnosti řeší použití botiček a přispívají tak k vyšší respektovanosti zóny placeného parkování. Neřeší však vymahatelnost přestupku.

- C. Prosadit zásadnější průlom do právního vnímání této situace například přenesením odpovědnosti z porušení pravidel pro parkování z řidiče na majitele vozidla.

Příloha: Návrh novely zákona o pozemních komunikacích a zákona o obecní policii.

zákon

ze dne

kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 259/1998 Sb., zákona č. 146/1999 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona č. 311/2006 Sb. a zákona č. 342/2006 Sb.

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I.

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákona č. 259/1998 Sb., zákona č. 146/1999 Sb., zákona č. 102/2000 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 489/2001 Sb., zákona č. 256/2002 Sb., zákona č. 259/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb., zákona č. 358/2003 Sb., zákona č. 186/2004 Sb., zákona 80/2006 Sb., zákona č. 186/2006 Sb. a zákona č. 311/2006 Sb. a zákona č. 342/2006 Sb. se mění takto:

1. V § 23 se doplňuje odstavec pátý:

„(5) Zaměstnanec obce zařazený do obecní policie je oprávněn použít technických prostředků podle zvláštního právního předpisu 12c) k zabránění odjezdu vozidla, které je ponecháno na místní komunikaci vymezené nařízením obce bez zaplacení ceny sjednané podle odstavce 1 a řidič se v blízkosti vozidla nezdržuje.

12c) § 17a zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů.

Čl. II.

Tento zákon nabývá účinnosti dnem ...

.....
Zákon

ze dne

kterým se mění zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění zákona č. 67/1993 Sb., zákona č. 163/1993 Sb., zákona č. 82/1995 Sb., zákona č. 153/1995 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 267/2006 Sb.

Parlament se usnesl na tomto zákoně České republiky:

Čl. I.

Zákon č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění zákona ve znění zákona č. 67/1993 Sb., zákona č. 163/1993 Sb., zákona č. 82/1995 Sb., zákona č. 153/1995 Sb., zákona č. 132/2000 Sb., zákona č. 311/2002 Sb., zákona č. 320/2002 Sb. a zákona č. 267/2006 Sb. se mění takto:

1. V § 17a odst. 1 se slovo „a“ před slovem „řidič“ nahrazuje čárkou a doplňuje se text: „nebo je-li vozidlo ponecháno na místní komunikaci vymezené nařízením obce podle zvláštního právního předpisu 15e) bez zaplacení ceny sjednané a“.

15e) § 23 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.

ČÁST TŘETÍ

Čl. II.

Tento zákon nabývá účinnosti dnem ...

Zpracováno ved. Odboru právního a legislativního MMP JUDr. Dominikem Tomáškem

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Podmínky organizace statické dopravy

Příloha: Stanovisko Ministerstva dopravy k oprávnění použití prostředků k zabránění odjezdu vozidla



MINISTERSTVO DOPRAVY
nábřeží Ludvíka Svobody 12
P. O. BOX 9
110 15 PRAHA 1

Došlo dne: 20.01.2003

ACTIV, a. s. Praha

Korunovační 6

170 00 Praha 7

VÁŠ DOPIS ZNAČKY/ZE DNE
/08.01.2003

NAŠE ZNAČKA
120/2003-O160

VYŘIZUJE/LINKA
Mgr. Večerka/266 097 299

PRAHA
20.01.2003


VĚC:

Placené parkování - žádost o vyjádření

K Vašemu dopisu, ve kterém žádáte o stanovisko k problematice placeného parkování, Vám podáváme následující sdělení.

Jestliže je vozidlo ponecháno na parkovišti (úseku místní komunikace) označeném svislou dopravní značkou IP13c a není v něm na viditelném místě ponechán doklad prokazující zaplacení ceny za stání vozidla a současně **netvoří překážku** provozu na pozemních komunikacích, je strážník obecní policie podle § 17a odst. 1 zákona č. 553/1991 Sb., o obecní policii, ve znění pozdějších předpisů, oprávněn použít technického prostředku k zabránění odjezdu vozidla.

Řidič, který zaparkoval vozidlo výše uvedeným způsobem, se současně dopustil přestupku, který je strážník obecní policie oprávněn projednat uložením pokuty v blokovém řízení podle § 86 písm. d) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.


JUDr. Milan Leitner
ředitel odboru agend řídičů

5.4 Informační a navigační systém

5.4.1 Průzkumy a šetření

Z hlediska organizace systému dopravy v klidu nejsou v Plzni využívány moderní informační technologie. Informační a navigační systém je řešen v omezeném rozsahu formou směrových informačních dopravních značek umístěných na silnicích první třídy v centru města.

5.4.2 Analýza

Systém dopravy v klidu postrádá aktivní řízení a využití moderních informačních technologií. Navigační systém je v omezené míře realizován v centrální oblasti. Je tvořen pasivními prvky bez možnosti reakce na aktuální situaci. Tento stav je třeba změnit a přetvořit informační a navigační systém na aktivní nástroj přispívající k efektivnější organizaci statické dopravy.

5.4.3 Návrh

Návrh předpokládá realizaci aktivního navigačního a informačního systému podílejícího se na efektivní organizaci statické dopravy a vytvářejícího uživatelsky vstřícné prostředí pro řidiče. Uplatnění informačních technologií vytvoří též podmínky pro efektivní a ekonomickou činnost organizátora statické dopravy. Základní podklad pro rozvoj těchto technologií vytváří zpracovaná studie Dispečerského řízení dopravy (pořizovatel – Plzeňský holding a.s.). Současně je třeba sledovat úzkou koordinaci s rozvojem informačních technologií Plzeňských městských dopravních podniků.

Rozvoj informačních technologií zejména předpokládá realizaci:

Dispečinku organizátora statické dopravy jako základního nástroje správy a řízení systému. Dispečink může být součástí širšího dopravně dispečerského pracoviště. Jeho úkolem bude sledování a řízení organizace statické dopravy, účast na správě zóny placeného parkování (administrace placení parkovného atd.), provozní zabezpečení systému (sledování funkčnosti jednotlivých technických zařízení), sběr statistických informací (například pro tvorbu cenové politiky) a zajišťování koordinace s dispečinkem městské hromadné dopravy a s řídicí ústřednou světelných křižovatek.

Informačního a navigačního systému s tabulemi s aktivními prvky umístěnými na vjezdech do města s navigací na parkoviště P+R (zobrazující např. i zbývající čas do odjezdu navazující linky MHD) na vjezdech na vnitřní komunikační okruh a na vnitřním komunikačním okruhu s navigací na záchytná parkoviště P+G, případně na jednotlivých parkovištích a v parkovacích objektech.

Přenosové sítě zajišťující datový přenos z jednotlivých parkovišť a technických zařízení na centrální pracoviště (dispečink) s využitím optických kabelů městské sítě MISNET nebo případně pomocí radiové sítě (u vzdálenějších tabulí na vjezdech do města).

Rozvoje nástrojů pro administraci zpoplatnění. Systém placení parkovného je navrženo rozšířit o čipové karty (Plzeňskou kartu) a o placení prostřednictvím mobilních telefonů prostřednictvím tzv. Parking Operátora (PO) s využitím elektronických účtů. Tyto systémy úhrady parkovného pracují velice ekonomicky v automatickém provozu za minimálních provozních nákladů. Poskytují přitom vyšší standard komfortu pro uživatele. Vedlejším, i když ne zanedbatelným efektem je snadné získání statistických dat pro kontrolu systému, jeho řízení a plánování. Pro zlepšení efektivnosti kontrolní činnosti se navrhuje vybavit hlídky v terénu přenosnými terminály umožňujícími přímo v terénu vyhodnotit u zaparkovaného vozidla lokalizaci, čas, zaplacení parkovného, totožnost majitele vozidla, evidenci a případně recidivu přestupků, záznam v evidenci odcizených vozidel atd.



Obrázek:

Příklad přenosného terminálu pro pracovníky obsluhy

Organizace statické dopravy pro centrální oblast
Podmínky organizace statické dopravy

Příloha: Příklady stávajících pasivních prvků informačního a naváděcího systému



Příloha: Příklady aktivních prvků naváděcího a informačního systému



6. Organizace statické dopravy pro centrální oblast - shrnutí

1. **Statická doprava nemá primárně systémový charakter. Vlastnosti systému jí dodává organizační řešení** založené především na základě zavedení cenových relací zohledňujících polohu parkovacího místa v urbanistické struktuře města. Vzhledem k tomu, že statická doprava se jako systém začíná chovat až na základě organizačního řešení, **je nutné, aby řízení dopravy v klidu prováděl jeden subjekt – „organizátor systému statické dopravy“** (též správce systému statické dopravy apod.)
2. Organizátor systému statické dopravy má zejména odpovědnost za ty části statické dopravy, které jsou propojeny do organizovaného systému, to jsou **zóny placeného parkování a záchytná parkoviště zaparkuj a jdi (P+G) a zaparkuj a jed' veřejnou dopravou (P+R)**.
3. Z ekonomického hlediska je vhodné **statickou dopravu finančně utvářet jako uzavřený samofinancovaný systém**. To nevyklučuje vstupní investici na počáteční rozběh systému. Navrhuje se, aby příjmy i výdaje systému statické dopravy procházely přes rozpočet města a aby vstupy i výstupy tvořily vyrovnanou bilanci. **Za efektivní hospodaření na příjmové i výdejové části financování systému zodpovídá organizátor statické dopravy**. Dílčí části systému je možno zejména při jeho zavádění a za jasně stanovených podmínek realizovat i jako projekty typu PPP.
4. Vzhledem k tomu, že základem systému statické dopravy je vytvoření vazby mezi hodnotou (cenou) parkovacího místa a jeho polohou v urbanistické struktuře města, je **nejvýznamnějším prvkem systému zóna placeného parkování. Bez jejího úspěšného provozování nelze očekávat fungování ostatních prvků systému** (záchytná parkoviště P+G a P+R). Cílem je redukce zájmu o parkovací místa v centrální oblasti s orientací řidičů na záchytná parkoviště P+G a P+R. Redukce by se nejvíce měla dotknout zaměstnanecké dopravy, která představuje největší podíl obsazenosti parkovacích míst a to s dlouhodobou blokáci míst (cca 9 hodin denní doby). K úspěšnému provozování zóny je nutné, aby organizátor systému měl k dispozici účinné nástroje pro postih neplatičů a jasně definované právní prostředí.
5. Parkoviště zaparkuj a jdi (P+G) tvoří logickou protiváhu zóně placeného parkování. Jsou rozdělena do dvou kategorií, záchytná parkoviště na obvodu historického jádra (tvořena třemi podzemními objekty) a záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (tvořena buď parkovacími objekty nebo parkovišti na terénu). Parkoviště na obvodu centrální oblasti jsou přístupná z vnitřního komunikačního okruhu a rozmístěna tak, aby pokryla celou centrální oblast s docházkovou vzdáleností do 7 minut. **Podmínkou úspěšného provozování záchytných parkovišť P+G je fungující zóna placeného parkování.**
6. **Parkoviště (P+R) zaparkuj a jed' veřejnou dopravou jsou důležitým prvkem organizace statické dopravy zejména pro svoji schopnost zachytit individuální automobilovou dopravu na okraji města. Jejich funkčnost je závislá na vytvoření pobídkových prvků motivujících řidiče k jejich využívání** (hlídání, dotace jízdného na veřejnou dopravu), kvalitě navazující veřejné dopravy i organizaci (regulaci) dopravy v centru města. Provoz parkovišť je ztrátový, dotovaný ze ziskové části organizace statické dopravy.
7. Pro úspěšné a efektivní organizování statické dopravy je vhodné, aby organizátor využíval technické nástroje využívající soudobé technologie, a to jak prvky zvyšující uživatelský komfort (moderní bezhotovostní formy placení parkování, informační a naváděcí systémy) tak prvky zefektivňující správní a řídicí roli organizátora a kontrolní funkci městské policie (dispečink, přenosové sítě, kamerové systémy, přenosné kontrolní terminály atd.)
8. **Závaznými prvky generelu jsou navržená záchytná parkoviště P+G a P+R. Ostatní prvky návrhu jsou směrné – doporučující.**

Část 2. Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava

Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava
Obytné oblasti

1. Obytné oblasti

1.1 Stav, analýza

Podrobné šetření a analýza stavu statické dopravy v obytných území byly zpracovány Útvarem koncepce a rozvoje v roce 2004. Obytná území byly vyhodnocena na základě vztahu poptávky a nabídky (viz přílohu S1). V těch urbanistických obvodech, kde poptávka převyšovala možnosti nabídky, byly provedeny podrobnější průzkumy a analýzy. Výsledky udává následující tabulka.

Tabulka: Výsledky šetření a analýz v obytných oblastech

Městský obvod	Urbanistický obvod	Počet obyvatel	Počet odstavných a park. míst	Navýšení vlivem ostatních funkcí	Poptávka	Celková poptávka	Potřeba nových míst	Potřeba nových míst v roce 2020
Plzeň 1	UO 015 – Bolevec	11300	2846	0%	5186	5186	2340	1198
	UO 018 – Lochotín	7310	1474	0%	3356	3356	1882	1142
	UO 019 - Vinice	6950	1367	0%	3190	3190	1823	2631
	UO 080 – Košutka	14110	2737	0%	6476	6476	3739	2182
	UO 095 – Lochotín – jih	5100	1320	0%	1656	1656	336	160
Plzeň 1	celkem	44770	9744		19864	19864	10120	7313
Plzeň 2 – Slovany	UO 022 – Petrohrad	6510	1906	10%	2988	3287	1381	689
	UO 027 – U Jiráskova náměstí	2410	721	0%	1107	1107	386	262
	UO 029 – Slovany – U lomu	3950	709	20%	1814	2177	1468	1293
	UO 030 – Sídliště Slovany	7650	1618	5%	3511	3687	2069	1775
Plzeň 2	celkem	20520	4954		9420	10258	5304	4019
Plzeň 3	UO 040 – Doudlevecká	1700	1108	25%	781	976	-132	-345
	UO 041 – U nemocnice	4140	922	10%	1900	2090	1168	771
	UO 043 – Proti Belánce	1970	475	15%	905	1041	566	350
	UO 044 - Bezovka	4629	1798		2126	2126	328	117
	UO 045 - Nad Bezovkou	1023	399		472	472	73	281
	UO 046 – Staré Bory	2220	721	0%	1020	1020	299	106
	UO 047 – Sídliště Bory	5620	766	0%	2579	2579	1813	614
	UO 059 – Přední Skvrňany	3090	790	0%	1419	1419	629	404
	UO 060 – Zadní Skvrňany	10030	2776	0%	4603	4603	1827	1076
	Plzeň 3	celkem	34422	9755		15805	16326	6703
Plzeň 4	UO 066 - Pod Švábinami	2827	1304		1299	1299	-5	1226
	UO 067 - Letná	2603	680		1196	1196	516	363
	UO 068 – Malá Doubravka	3450	786	0%	1584	1584	798	496
	UO 069 – Sídliště Doubravka	4770	830	0%	2190	2190	1360	1250
	UO 075 – Nad Týncem	1620	479	0%	744	744	265	109
Plzeň 4	celkem	15270	4079		7013	7013	2934	3444
Plzeň	celkem	114982	28532		52102	53461	25061	18495

1.2 Návrh

Zpracovaná analýza se stala podkladem pro zpracování projektů regenerace sídlišť. Při provedených pracovních koordinačních jednání se zpracovateli projektů regenerace byly posuzovány navržené lokality pro výstavbu garážových objektů. Plochy, které byly vyhodnoceny pro parkovací objekty jako vhodné bez potřeby dalšího podrobnějšího prověření, byly zapracovány do příloh S2 až S10. Ostatní lokality budou podrobněji vyhodnoceny a dopracovány v rámci projektů regenerace sídlišť.

Návrh doporučených lokalit pro realizaci kapacitních parkovacích objektů

Území městského obvodu Plzeň 1

UO 015– Bolevec

Příloha S2

Doporučené lokality pro kapacitní garážové objekty se nacházejí u křižovatek Plaská – Nýřanská a Plaská – Západní (předpokládá se vícepatrové řešení se zachováním stávajících parkovišť), při Tachovské poblíž točky tramvajové linky číslo 1 (na místě stávajícího trojúhelníkového parkoviště) a při Gerské ulici jižně od Plzeňky.

UO 019 - Vinice

Příloha S3

Návrh doporučených lokalit pro kapacitní garážové objekty využívá území podél ulice Na Chmelnicích s předpokladem odtěžení stávajících valů.

UO 018 a UO 095– Lochotín

Příloha S4

Doporučené lokality pro kapacitní garážové objekty jsou navrženy mezi ulicemi Plaská a Komenského (stávající parkoviště za bývalou Gerou), u křižovatky Komenského – Studentská, a u komunikace propojující Sokolovskou ulici s Karlovarskou.

UO 080 – Košutka

Příloha S4

Doporučené lokality se nacházejí na obvodu sídliště podél Gerské a Studentské ulice a uvnitř zástavby u křižovatky Rabštejnská – Kralovická (plocha stávajícího parkoviště) a u Toužimské ulice vedle již realizovaného kruhového garážového objektu.

Území městského obvodu Plzeň 2 - Slovany

UO 022 – Petrohrad

Příloha S5

Doporučeno vyhledání plochy pro kapacitní garážový objekt ve funkčních plochách VD severně od areálu společnosti ČEZ.

UO 027 – U Jiráskova náměstí

Příloha S5

V urbanistickém obvodu U Jiráskova náměstí se nenachází využitelné plochy pro kapacitní garážový objekt. Potřeby garážování nad stávající kapacitu nutno řešit mimo hranici tohoto urbanistického obvodu. Doporučená lokalita je v areálu bývalé papírny v sousedním urbanistickém obvodu.

UO 029 – Slovany – U lomu

Příloha S5

V urbanistickém obvodu Slovany – U Lomu se nenachází využitelné plochy pro kapacitní garážový objekt. Potřeby garážování nad stávající kapacitu nutno řešit mimo hranici tohoto urbanistického obvodu, zejména v navržených kapacitních garážových objektech v urbanistickém obvodu UO 030. Pro potřeby městského bazénu a ostatních sportovních zařízení je uvažováno s výstavbou vícepatrového parkoviště v místě stávající parkovací plochy v Habrmannově ulici. Vzniklá parkovací kapacita může ve večerních a nočních hodinách částečně vykryt nedostatek odstavných míst pro rezidenty.

UO 030 – Sídliště Slovany

Příloha S5

Pro realizaci kapacitních garážových objektů v kombinaci s veřejným parkovištěm jsou doporučeny lokality u křižovatky Koterovská – Blatenská (jako součást integrovaného objektu), v areálu bývalých kasáren Světovar a nástavba Centrogaráží v Částkově ulici (zvýšení stávajícího parkovacího objektu o cca dvě podlaží).

Území městského obvodu Plzeň 3

UO 040 – Doudlevecká

Příloha S7

V urbanistickém obvodu Doudlevecká se doporučuje vestavba kapacitního garážového objektu do některého z areálů při východním okraji území.

UO 041 – U nemocnice

Příloha S7

Pro realizaci kapacitního garážového objektu se předpokládá využití lokality v areálu Zeten (Zemědělské zásobování a nákup) na Belánce.

UO 043 – Proti Belánce

Příloha S7

Pro urbanistický obvod Proti Belánce se předpokládá využití lokality v sousedním urbanistickém obvodu v areálu Zeten (Zemědělské zásobování a nákup) na Belánce v urbanistickém obvodu U Nemocnice.

UO 044 – Bezovka

Příloha S7

V urbanistickém obvodu Bezovka se nenachází využitelné plochy pro kapacitní garážový objekt. Potřeby garážování nad stávající kapacitu nutno řešit mimo hranici tohoto urbanistického obvodu. Doporučená lokalita je podél jižního okraje Sukovy ulice.

UO 045 – Nad Bezovkou

Příloha S8

Pro výstavbu kapacitního garážového objektu se doporučuje využití plochy stávajících řadových garáží u Boettingerovy ulice.

UO 046 – Staré Bory

Příloha S8

V urbanistickém obvodu Staré Bory se nenachází využitelné plochy pro kapacitní garážový objekt. Potřeby garážování nad stávající kapacitu nutno řešit mimo hranici tohoto urbanistického obvodu. Doporučená lokalita je východně od přeložky silnice I/27 v úseku mezi Kaplířovou a Sukovou ulicí.

UO 047 – Sídliště Bory

Příloha S8

Návrh doporučených lokalit vychází ze zpracovaného projektu Regenerace sídliště Bory. Jedná se o tři lokality. První na místě stávajícího centrálního trojúhelníkového parkoviště u obchodního objektu Luna, druhá na místě stávající zelené plochy mezi objektem Luna a ulicí U Borského parku. Třetí lokalita je vytipována jako výhledová rezerva pro podzemní objekt v trojúhelníkovém prostoru mezi ulicí Heyrovského a Edvarda Beneše. Napojení tohoto objektu se předpokládá z ulice Edvarda Beneše. Horní úroveň podzemního objektu bude pod úrovní stávajícího terénu a umožní i výsadbu vyšší parkové zeleně.

UO 059 – Přední Skvrňany

Příloha S6

Doporučená lokalita využívá území podél Vejprnického potoka ve vazbě na již stávající garážový objekt.

UO 060 – Zadní Skvrňany

Příloha S6

Návrh doporučených lokalit vychází z Projektu regenerace sídliště Skvrňany a orientuje kapacitní parkovací objekty mezi železniční trať a komunikaci napojující západní část městského okruhu.

Území městského obvodu Plzeň 4

UO 066 - Pod Švábinami

Příloha S9

Potřebu parkovacích míst řešit rozptýleně v rámci urbanistického obvodu

UO 067 - Letná

Příloha S9

V urbanistickém obvodu Letná se nenachází využitelné plochy pro kapacitní garážový objekt. Pro potřeby garážování nad stávající kapacitu je doporučeno využít areál ČSAD v ulici V Malé Doubravce.

UO 068 – Malá Doubravka

Příloha S10

Pro výstavbu garážového objektu je doporučeno využít areál ČSAD v ulici V Malé Doubravce a dále plochu stávajícího parkoviště v nároží ulic V Homolkách a Železničářská.

UO 069 – Sídliště Doubravka

Příloha S10

Pro potřeby garážování je doporučeno realizovat kapacitní garážový objekt mimo hranici obvodu v ulici Na Kovárně v úseku U Cvičiště – Hřbitovní (areál výkupny sběrných surovin).

UO 075 – Nad Týncem

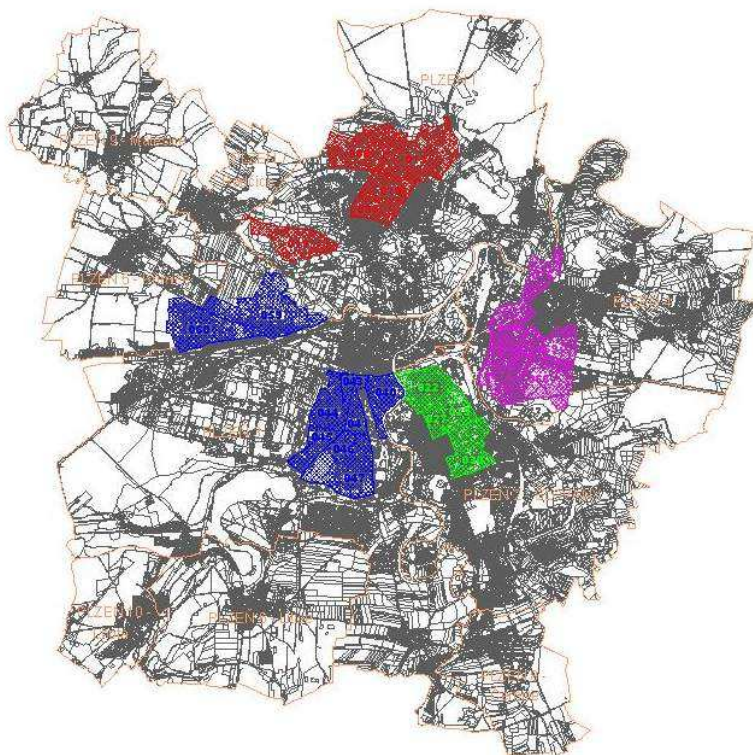
Příloha S10

Potřebu parkovacích míst řešit rozptýleně v rámci urbanistického obvodu.


Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava

Obytné oblasti





PŘÍLOHA S1



LEGENDA:

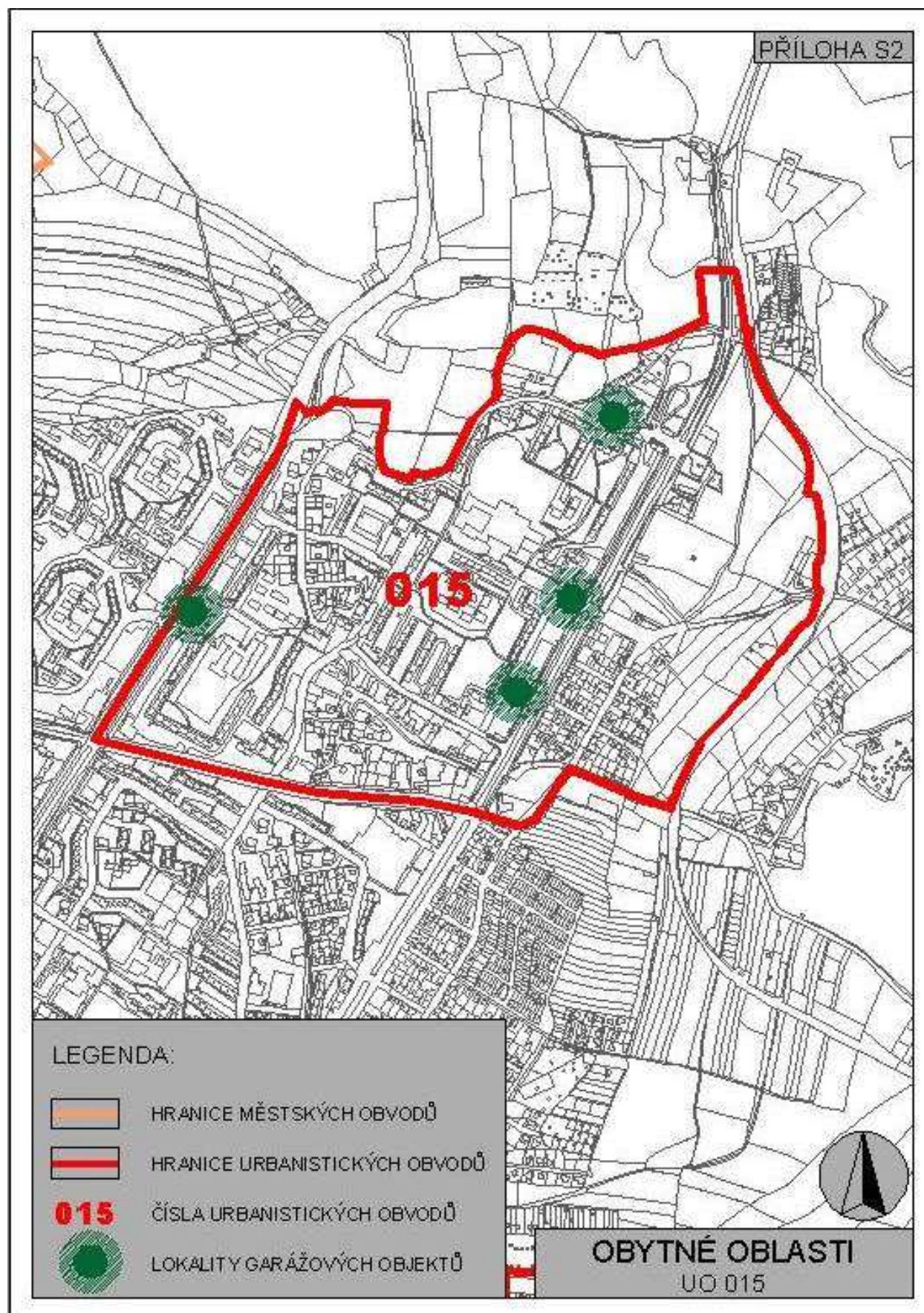
 HRANICE MĚSTSKÝCH OBLASTÍ

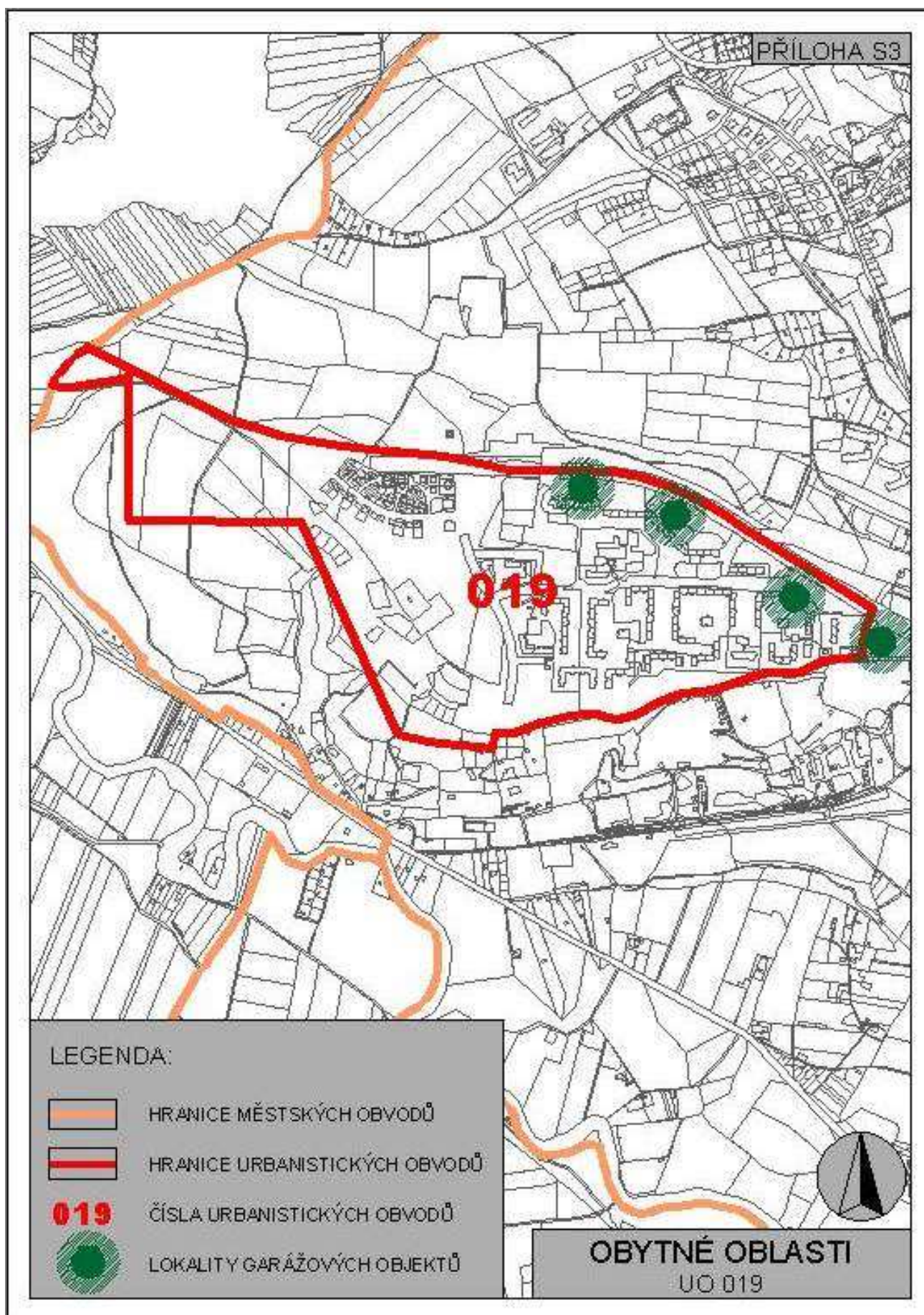
SLEDOVANÉ URBANISTICKÉ OBLASTI

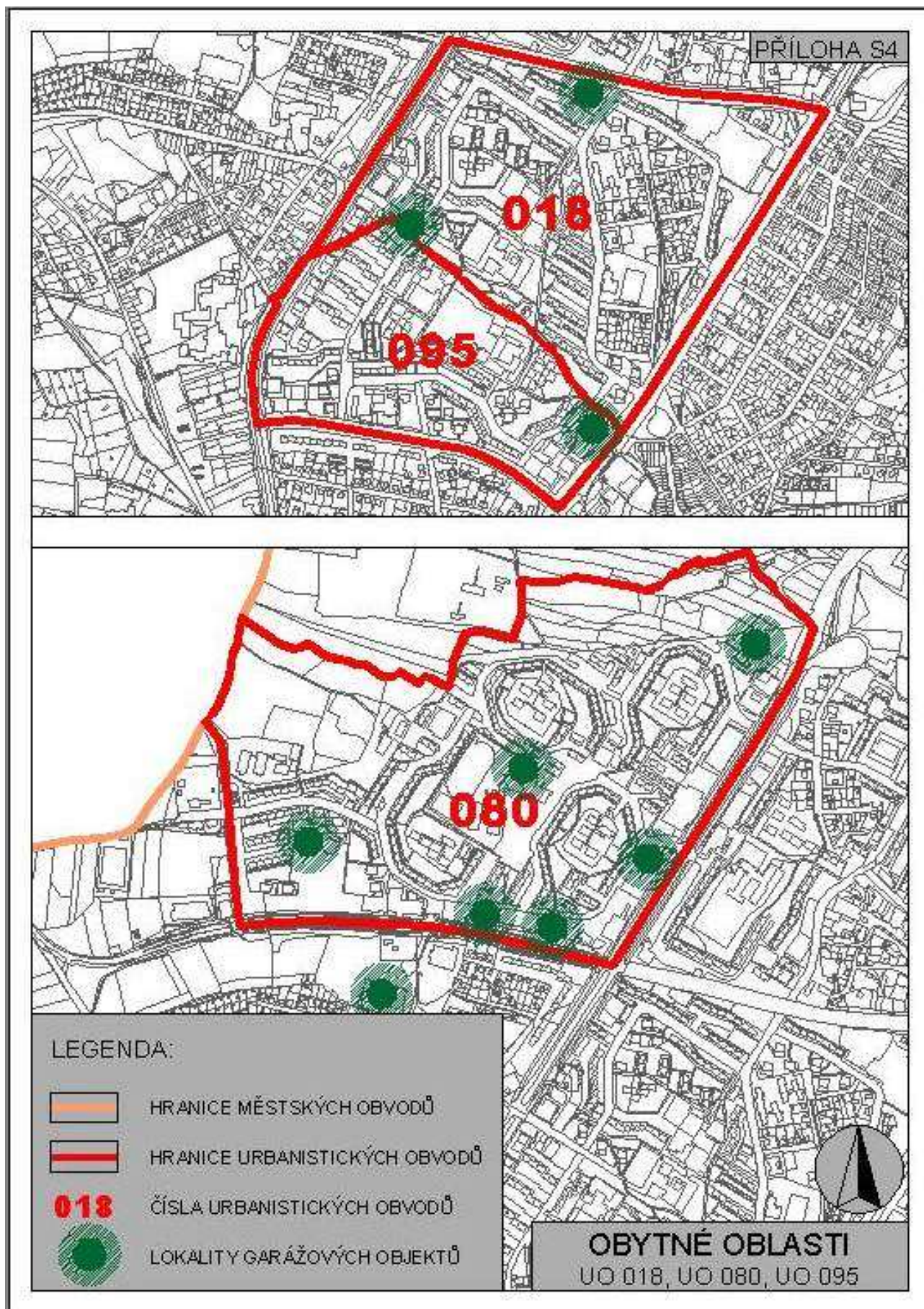
-  MO PLZEŇ 1
015 Bolevec
018 Sídliště Lochotín
019 Vinice
080 Košutka
095 Sídliště Lochotín - jih
-  MO PLZEŇ 2 - SLOVANY
022 Petrohrad
027 U Jiráskovynám.
029 Slovany - U lomu
030 Sídliště Slovany
-  MO PLZEŇ 3
040 Doulevecká
041 Bory - u nemocnice
043 Proti Belánce
044 Bezovka
045 Nad Bezovkou
046 Staré Bory
047 Sídliště Bory
059 Přední Skvrňany
060 Zadní Skvrňany
-  MO PLZEŇ 4
066 Pod Švábinami
067 Letná
068 Malá Doubravka
069 Sídliště Doubravka
075 Nad Týncem



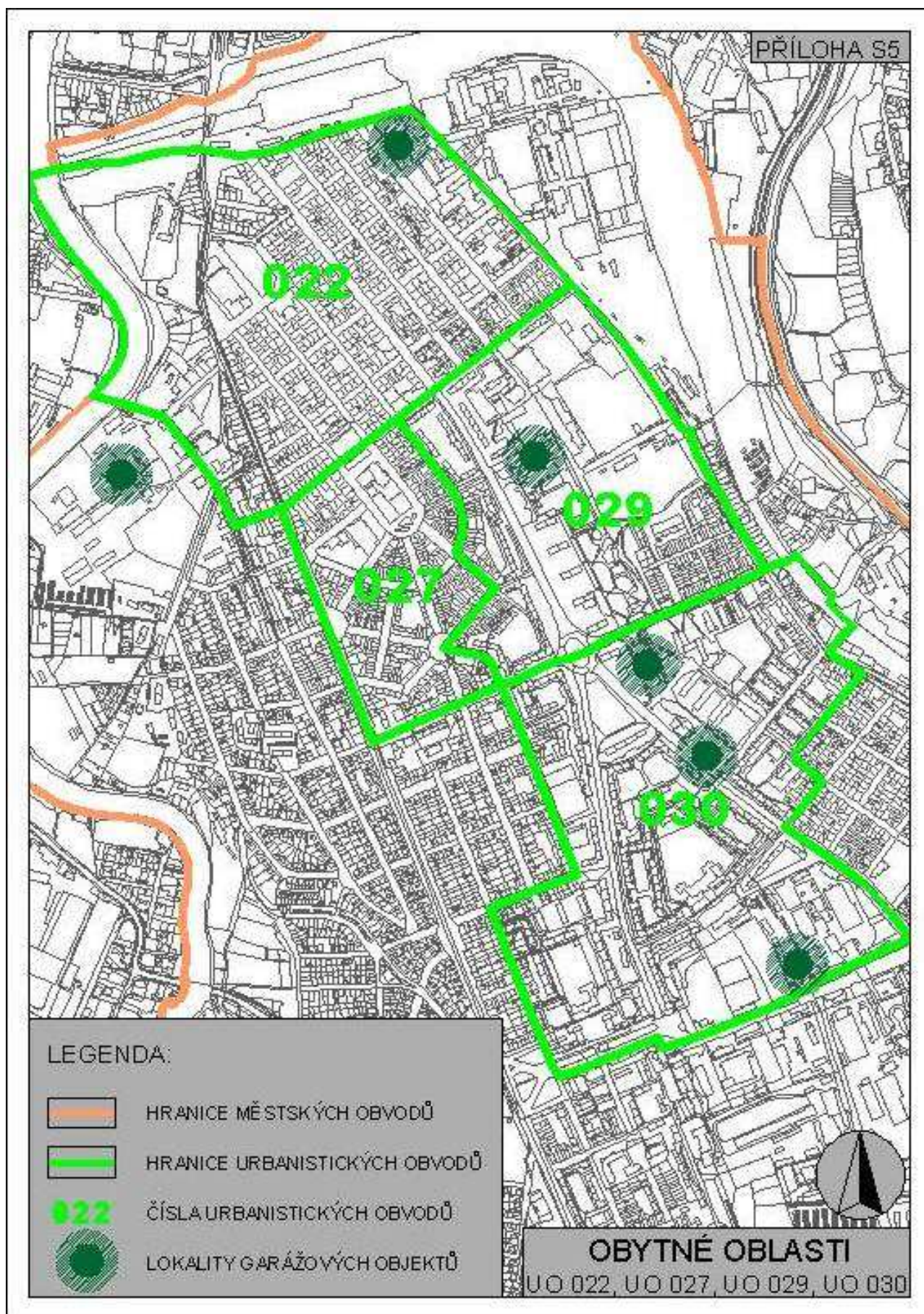
OBYTNÉ OBLASTI
PŘEHLEDNÁ SITUACE

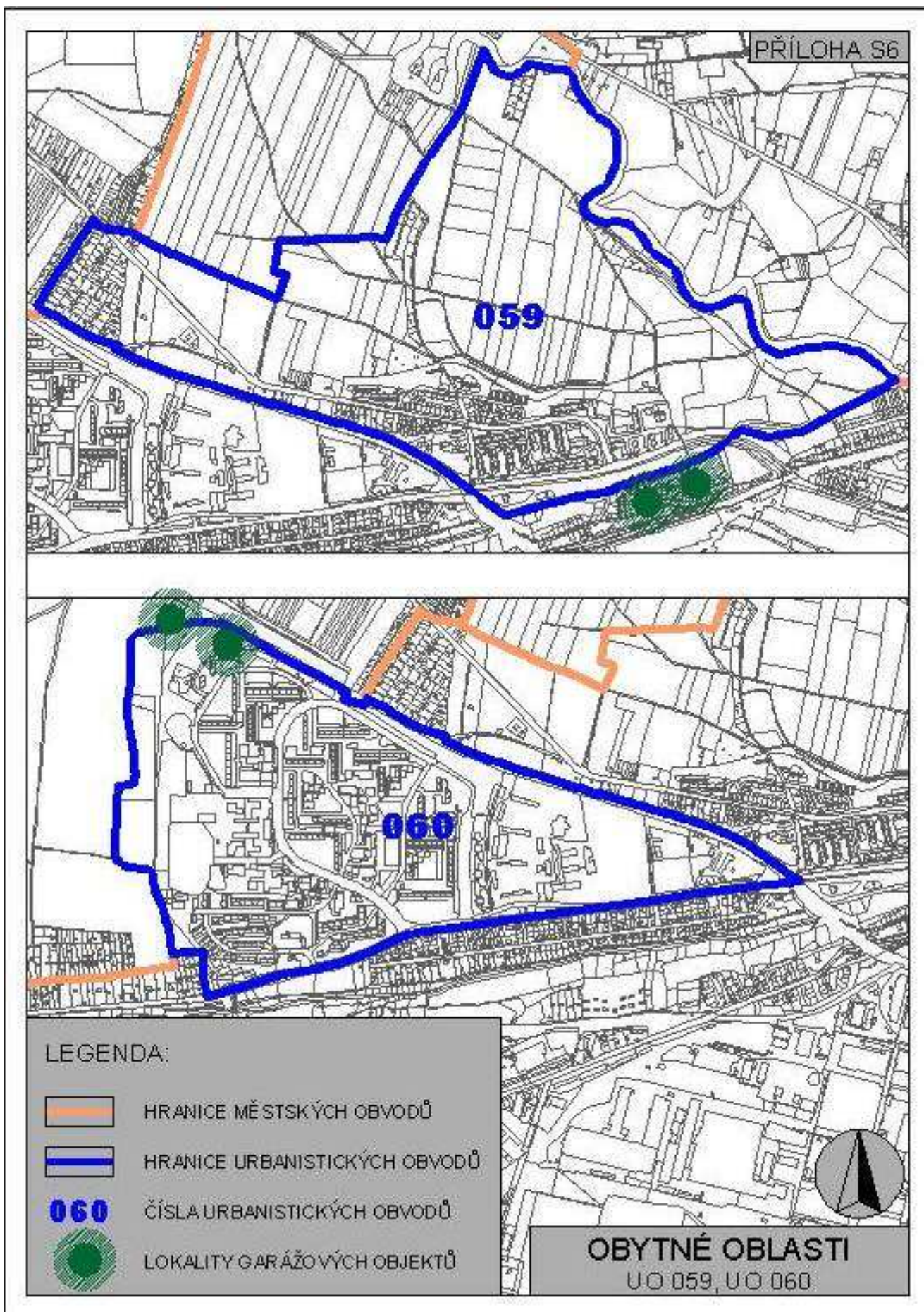


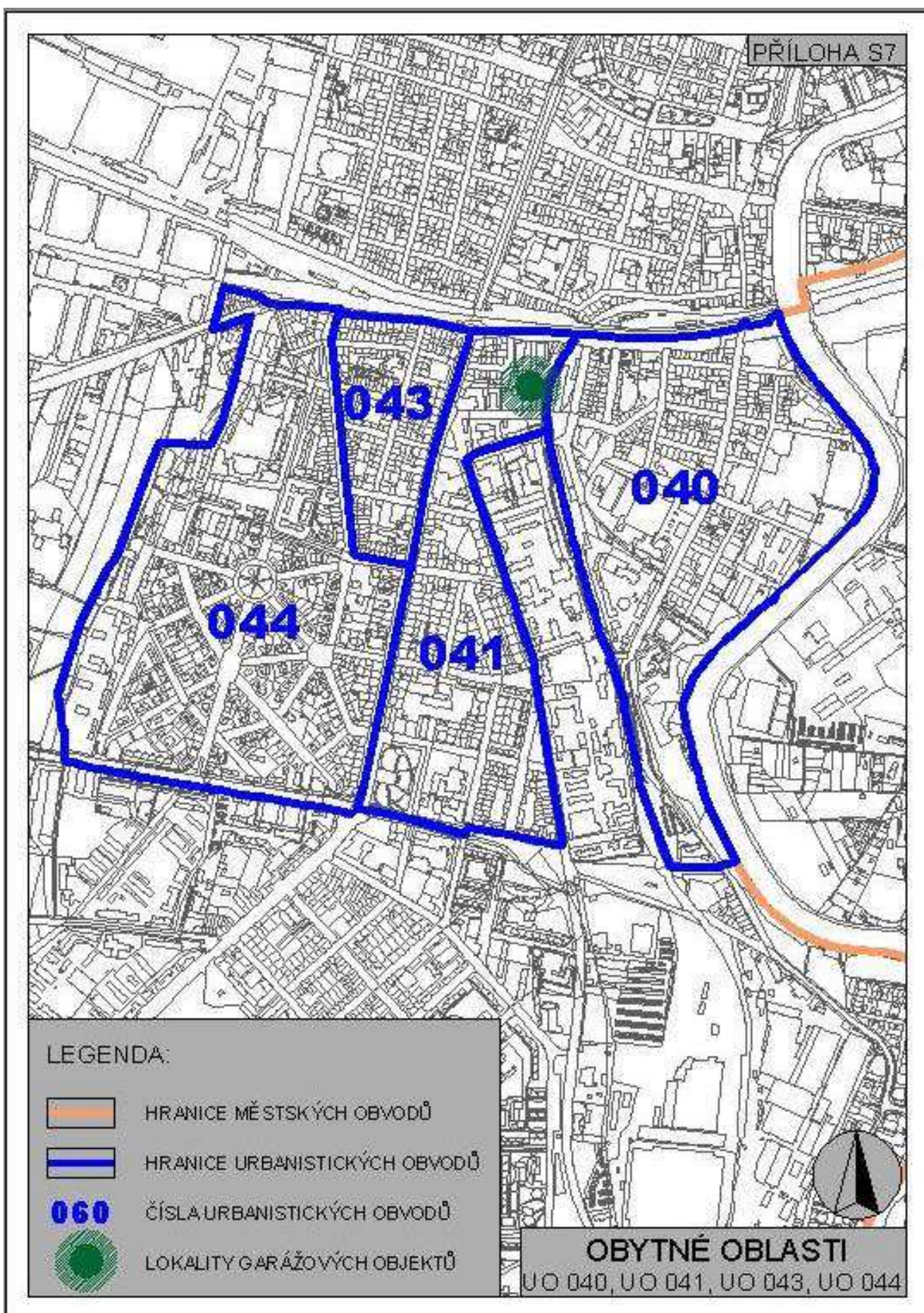




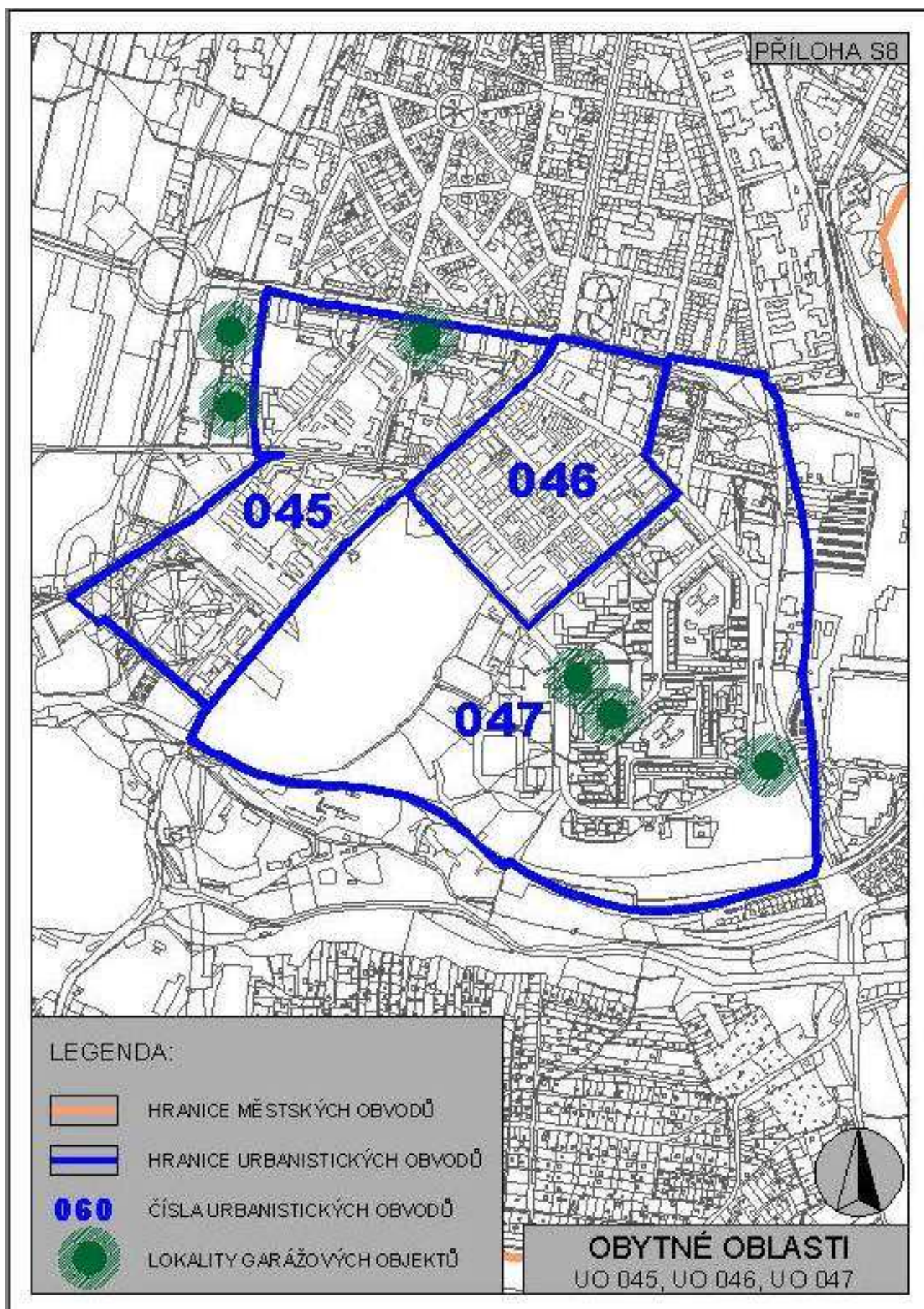
Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava
Obytné oblasti

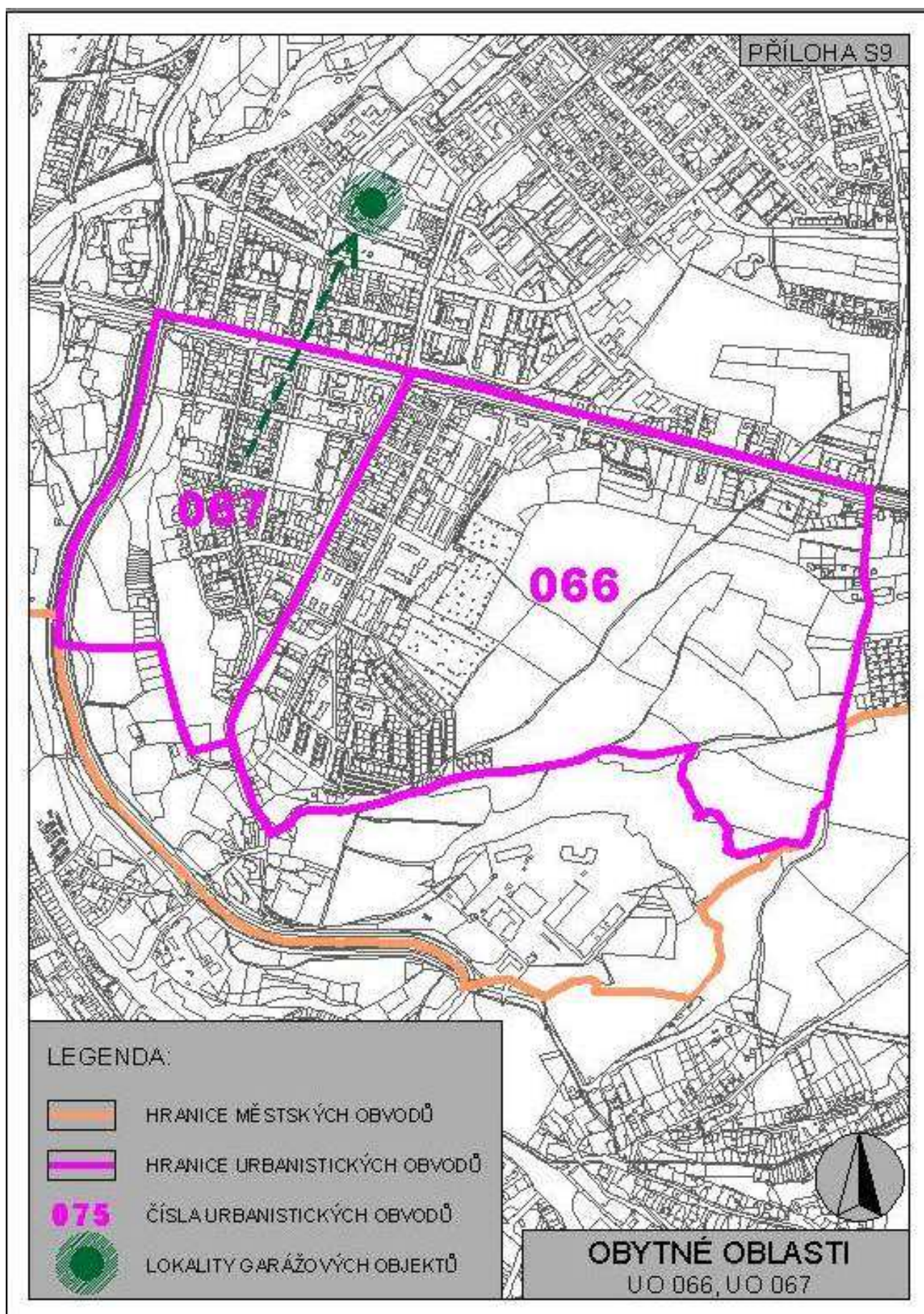


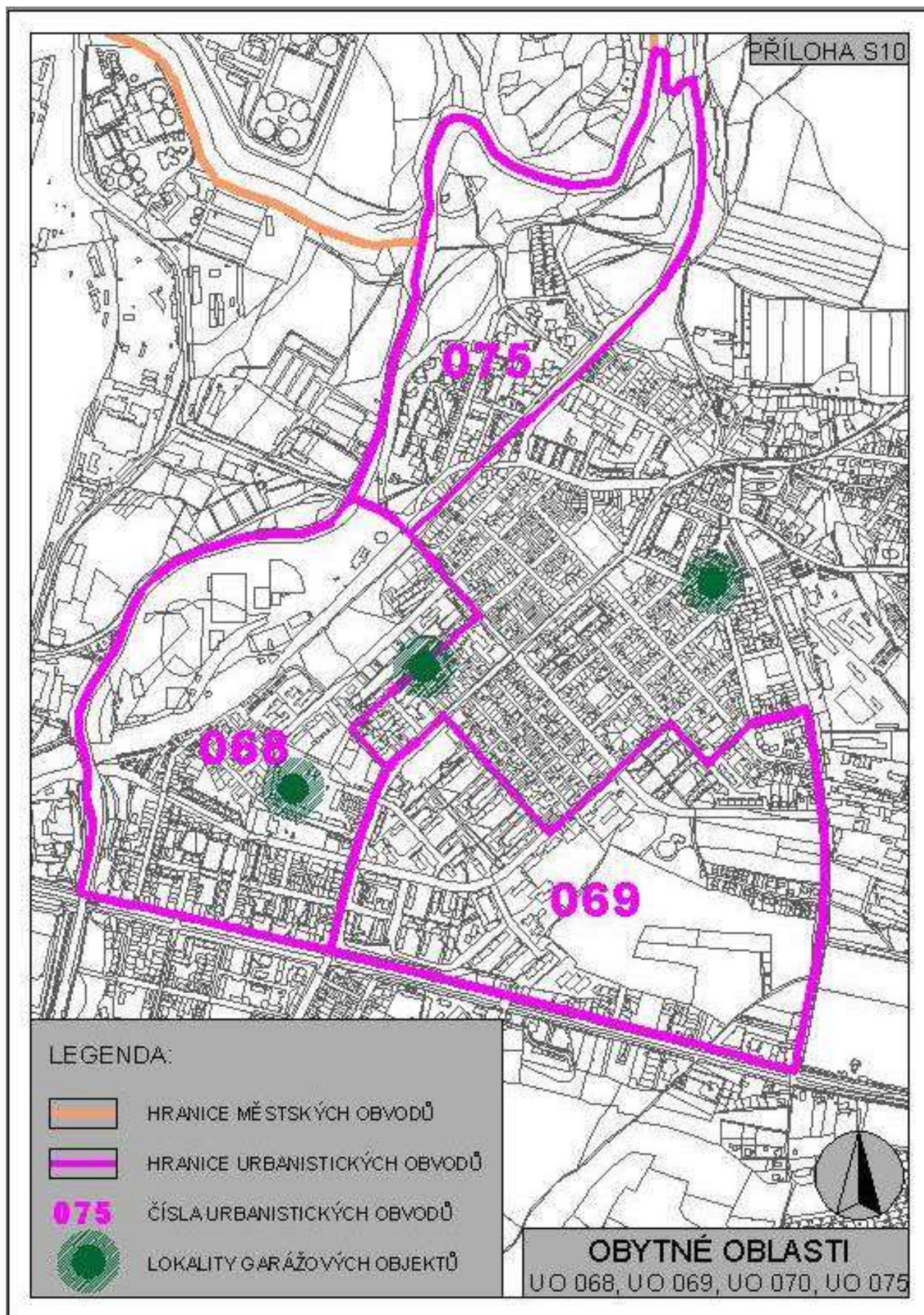




Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava
Obytné oblasti







2. Kulturní, společenské, rekreační a sportovní aktivity

2.1 Průzkumy a rozbory

Průzkumy a rozbory dopravy v klidu pro kulturní, společenské, sportovní a rekreační aktivity byly zpracovány v roce 2004 v dokumentaci Generel dopravy v klidu – aktualizace podkladů, ÚKRMP, 2004.

2.2 Návrh

Generel dopravy v klidu se v návrhové části zaměřuje pouze na nejvýznamnější aktivity s doporučujícím řešením. Předpokládá se, že potřeby dopravy v klidu pro kulturní, společenské sportovní a rekreační aktivity budou řešeny především v rámci vlastních plánů rozvoje.

Zoologická a botanická zahrada města Plzně patří mezi největší návštěvnické cíle v Plzni s počtem cca 300 tisíc návštěvníků ročně. Potřeby dopravy v klidu jsou řešeny parkovacími plochami a objekty v kontaktu a areálem, předpokládá se však i využití záchytného parkoviště při Lochotínské ulici propojené se ZOO výletním vláčkem (provoz vláčku zahájen v sezóně 2006). Kromě výběru vhodných ploch pro záchytná parkoviště je třeba věnovat pozornost i přístupovým trasám. Kromě parkovacích ploch vázaných na tradiční trasu Lochotínská – Pod Vinicemi procházející nevhodně Lochotínským parkem, jsou další parkoviště volena při ulici Na Chmelnicích (plocha zakreslena v územním plánu) a při Radčické ulici (navrženy dvě nové lokality).

Divadlo J. K. Tyla se nachází uvnitř zóny placeného parkování. Pro provozní potřeby divadla jsou vyhrazena parkovací stání u vyústění Bezručovy ulice do sadů Pětatřicátníků. Návštěvníci divadla mají k dispozici parkovací stání v Husově ulici.

Komorní divadlo se též nachází v zóně regulace statické dopravy. Pro potřeby divadla je možné dnes využívat parkoviště na Anglickém nábřeží (jižně od Americké ulice). Přesto je parkoviště využíváno omezeně a převládá dojíždka městskou hromadnou dopravou. Konečné řešení potřeb statické dopravy se očekává s připravovanou rekonstrukcí či výstavbou divadla v nové poloze.

Fakultní nemocnice Lochotín disponuje vlastním parkovištěm při aleji Svobody. V současné době je kapacita parkoviště již pravidelně překračována. Předpokládá se rozšíření stávajícího parkoviště severozápadním směrem.

Rekreační oblast Boleveckých rybníků je řešena komplexní rozvojovou studií. Řešení dopravy v klidu však nelze zatím považovat za stabilizované a nebylo převzato do generelu. Řešení statické dopravy pro tuto oblast bude dále dopracováno v rámci koncepce rozvoje této oblasti.

Rekreační oblast Borská přehrada disponuje parkovištěm u autokempu na jižním břehu přehrady. Stávající parkoviště je v současné době dostatečné.

Sportovní areál a Bazén na Slovanech se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích míst. Návrh předpokládá výstavbu patrového parkoviště s s vybudováním dalších dvou úrovní nad stávajícím parkovištěm.

Zimní stadion se dočkal realizace parkoviště při rekonstrukci plochy přiléhající k Doudlevecké třídě. Kapacita parkoviště je však pro potřeby stadionu nedostatečná a jsou i nadále využívány okolní komunikace včetně nově realizovaného parkoviště u prodejny Lidl. U této aktivity je i nadále vhodné počítat při zajištění dopravní obsluhy s významným podílem veřejné dopravy.

3. Odstavování nákladních vozidel

3.1 Průzkumy a rozbory

Průzkumy a rozbory lokalit pro odstavování nákladních automobilů byly zpracovány v roce 2004 v dokumentaci Generel dopravy v klidu – aktualizace podkladů, ÚKRMP, 2004.

3.2 Návrh

Výběr doporučených lokalit pro odstavování nákladních vozidel byl zpracován samostatnou dokumentací "Vyhodnocení lokalit pro odstavování nákladních vozidel na území města Plzně, ÚKRMP, 2006". Návrh byl zpracován ve třech krocích. První krok obsahoval sběr námětů na lokalizaci ploch. Výsledkem byl soubor 22 námětů. Tyto náměty byly vyhodnoceny z urbanistického hlediska, a jako vhodné pro další sledování bylo vybráno 11 lokalit. Vybrané lokality byly dále prověřeny z hlediska dopravního napojení, majetkových vztahů, zastavěnosti území atd. Výsledkem je návrh tří lokalit pro statickou nákladní dopravu.

Doporučené lokality

Lokalita při Koterovské mezi ulicemi Na Bořích a Mezi Řekami

Lokalita se nachází na okraji města při přeložce I/20, z které je dobře přístupná. Pozemek je v majetku města a je využíván pro provozní potřeby Správy veřejného statku města Plzně. Plocha je oplocena, částečně kryta velkoplošným přístřeškem. Na ploše se nachází několik provozních objektů.

Lokalita při Jateční mezi ulicemi Doubravecká a Chrástecká

Lokalita se nachází při Jateční ulici a je součástí většího areálu původně rezervovaného územním plánem pro technickou základnu Plzeňských městských dopravních podniků. Dopravní napojení plochy se předpokládá z jateční ulice. Plocha je v majetku města a je součástí většího areálu využívaného pro provozní potřeby Správy veřejného statku města Plzně.

Lokalita při Domažlické ulici na Nové Hospodě

Lokalita se nachází na Nové Hospodě mezi navrhovanou přeložkou silnice I/26 a Domažlickou ulicí. Pozemky nejsou v majetku města. Výběr lokality byl ovlivněn vazbou na průmyslovou zónu Borských polí. V sousedství navrhované plochy se připravuje realizace stanice technické kontroly vozidel.

4. Obytné oblasti, společenské aktivity, nákladní doprava - shrnutí

1. U obytných oblastí „Generel“ obsahuje návrh lokalit pro kapacitní garážové objekty. Jedná se o předběžný návrh, který byl dále dopracován v rámci zpracování projektů regenerace sídlišť, které přinášejí již konkrétní návrhy řešení garážových objektů v řešených oblastech.
2. Řešení dopravy v klidu pro kulturní, společenské, sportovní a rekreační aktivity je v „Generelu“ řešeno pouze rámcově. Konkrétní řešení musí vycházet přímo z rozvojových záměrů pro jednotlivé areály.
3. Z hlediska odstavení nákladních automobilů „Generel“ doporučuje dále sledovat tři lokality, a to při Koterovské mezi ulicemi Na Bořích a Mezi Řekami, při Jateční mezi ulicemi Doubravecká a Chrástecká a při Domažlické ulici na Nové Hospodě.
4. Pro řešení obytných oblastí, areálů společenských aktivity a nákladní dopravy nenavrhuje Generel dopravy v klidu – aktualizace 2006 žádné závazné prvky.

Závazné prvky a závěrečná doporučení

Závazné prvky

Závaznými prvky generelu jsou:

A. Parkoviště P+G - zaparkuj a jdi, která jsou promítnuta jako funkční plochy PG do výkresu I. Funkční využití ploch Územního plánu města Plzně

Sady Pětatřicátníků
Korandova ulice - před objektem Škoda - Gastro
Náměstí Emila Škody
Blok Kalikova - Radčická - Přemyslova
Blok Pobřežní – Jízdecká – Přemyslova
Parkoviště před Peklem, Jízdecká ulice
Pod mostem generála Pattona - pravý břeh
Lochotínská ulice, sjezd z Rondelu
Pod mostem generála Pattona - levý břeh
Rychtářka I
Rychtářka II
Parkovací objekt Sirková
Prostor u Hlavního nádraží
Ulice U Trati
Blok U Trati - Na Belánce - Nemocniční
Silnice I/27 - křižovatka Borská

B. Záchytná parkoviště P+R - zaparkuj a jed' veřejnou dopravou, která jsou promítnuta jako funkční plochy PG do výkresu I. Funkční využití ploch Územního plánu města Plzně

Rokycanská třída - při točce trolejbusové linky č. 11
Rokycanská třída - u křižovatky se silnicí I/20
Koterovská třída - za čerpací stanicí Shell
Koterovská třída - jižně od Libušínské ulice
Přeložka silnice I/27, Dobřanská - Kaplířova
Silnice I/26, Vejprnická

C. Podmínky ozelenění parkovišť stínící zelení

Při navrhování nových parkovacích ploch zajistit stínění těchto ploch vzrostlou zelení, a to v poměru jeden strom na pět parkovacích míst.

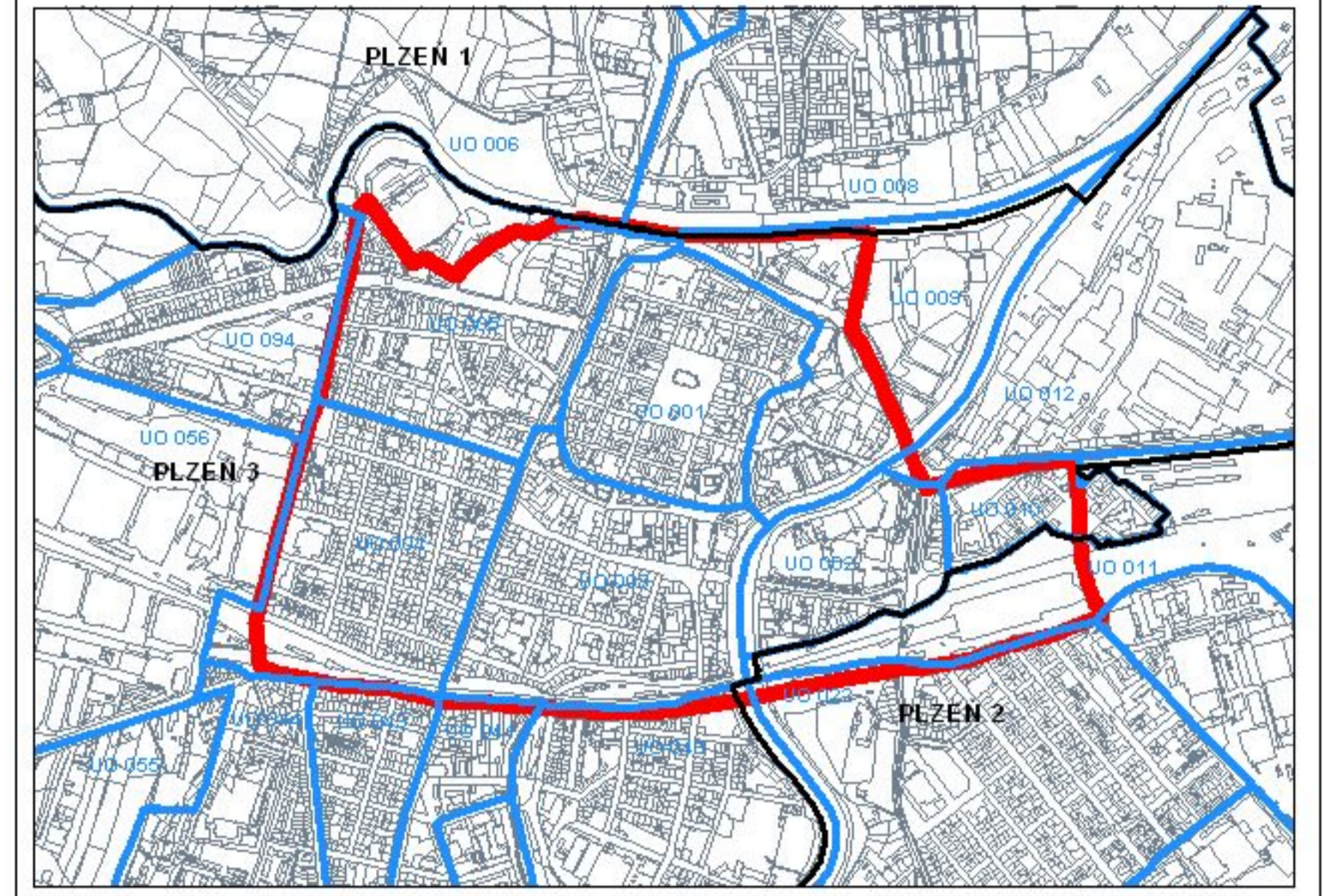
Závěrečná doporučení

Jako základní postup pro zajištění organizace statické doprava na území města Plzně se doporučuje realizování těchto kroků:

- 1. Zajistit vytvoření odpovědného a současně výkonného subjektu pro oblast organizace statické dopravy ustanovením Organizátora statické dopravy a pověřit jej realizací následných kroků 2, 3, 4.**
- 2. Zajistit fungování a rozšiřování zóny placeného stání.**
- 3. Zajistit systém samofinancování organizace statické dopravy s vyváženou bilancí zdrojů a nákladů.**
- 4. Zajistit realizaci záchytných parkovišť na obvodu centrální oblasti (P+G) a na vjezdech do města (P+R) dle návrhu generelu.**



POČET OBYVATEL A PRACOVNÍCH PŘÍLEŽITOSTÍ V URBANISTICKÝCH OBVODECH V CENTRU MĚSTA PLZNĚ



LEGENDA

- HRANICE MĚSTSKÝCH OBVODŮ
- HRANICE URBANISTICKÝCH OBVODŮ
- HRANICE CENTRÁLNÍ OBLASTI

Městský obvod	Urbanistický obvod	Počet obyvatel r. 2002	Počet obyvatel r. 2020	Počet pracovních příležitostí r. 2001
Centrální oblast				
MO Plzeň 3	UO 001 - Plzeň - historické jádro	1990	1530	5594
MO Plzeň 3	UO 002 - Centrum - východ	400	310	2565
MO Plzeň 3	UO 003 - Centrum - jih	2080	1820	5157
MO Plzeň 3	UO 004 - Centrum - jihozápad	4050	3160	3502
MO Plzeň 3	UO 005 - Centrum - západ	1200	920	2358
MO Plzeň 1	UO 006 - Park Kubary	100	80	299
Centrální oblast celkem		9820	7630	19564
Okořní urbanistické obvody				
MO Plzeň 1	UO 008 - Roudná	1280	990	1427
MO Plzeň 3	UO 009 - U Spartenky	270	210	848
MO Plzeň 3	UO 010 - Hamrůvka	80	60	663
MO Plzeň 2	UO 011 - Hlavní nádraží	0	0	472
MO Plzeň 3	UO 012 - Pivovary	250	210	2498
MO Plzeň 2	UO 022 - Pevňhrad	8510	5140	4559
MO Plzeň 3	UO 040 - Dolníká	1700	1320	1188
MO Plzeň 3	UO 041 - Březva - náměstí	4140	3250	1992
MO Plzeň 3	UO 043 - Proti Bělince	1070	1550	850
MO Plzeň 3	UO 044 - Bazovka	4490	3740	839
MO Plzeň 3	UO 055 - Zelený trojúhelník	30	4700	889
MO Plzeň 3	UO 056 - Hlavní západ	180	40	729
Okořní urbanistické obvody celkem		20710	21430	25509
Město celkem (centrální oblast a okořní urbanistické obvody)		30530	29060	45173

LEGENDA

- HRANICE CENTRÁLNÍ OBLASTI
- ZÓNA ZÁKAZU STÁNÍ
- ZÓNA ZÁKAZU VJEZDU
- VOZIDEL NAD 3,5 T
- PARKOVACÍ AUTOMAT - ZÓNA A
- PARKOVACÍ AUTOMAT - ZÓNA B
- PARKOVACÍ AUTOMAT - ZÓNA C
- ULIČNÍ PROSTOR - ZÓNA A
- ULIČNÍ PROSTOR - ZÓNA B
- ULIČNÍ PROSTOR - ZÓNA C
- PLACENÁ PARKOVISTĚ - STAV
- ZÁCHYTNA PARKOVISTĚ - STAV
- ZÁCHYTNA PARKOVISTĚ - NÁVRHOVÉ PLOCHY DLE ÚZEMNÍHO PLÁNU
- PROBLÉMOVÁ ÚZEMÍ V CENTRÁLNÍ OBLASTI
- PROBLÉMOVÁ ÚZEMÍ ZA HRANICÍ CENTRÁLNÍ OBLASTI
- INFORMAČNÍ SMĚROVÉ TABULE
- NAVÁDĚNÍ NA ZÁCHYTNA PARKOVISTĚ
- STÁVAJÍCÍ PARKOVACÍ OBJEKTY
- 1 PARKOVACÍ OBJEKT CENTRO GARÁŽE NERUDOVA ULICE - 26 P
- 2 PARKOVACÍ OBJEKT DŮM KULTURY - 103 P
- 3 PARKOVACÍ OBJEKT PAŘÍZSKÁ ULICE - 61 P
- 4 PARKOVACÍ OBJEKT ULICE U TRATI - 206 P
- ZÁSOBVACÍ BOX
- JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ
- ZASTÁVKY A TRASY MHD
- NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ
365 64 PLZEŇ, ŠK. ROPOVA 5, TELEFON 72 374 10, FAX 72 374 10

STUPEŇ: GENEREL

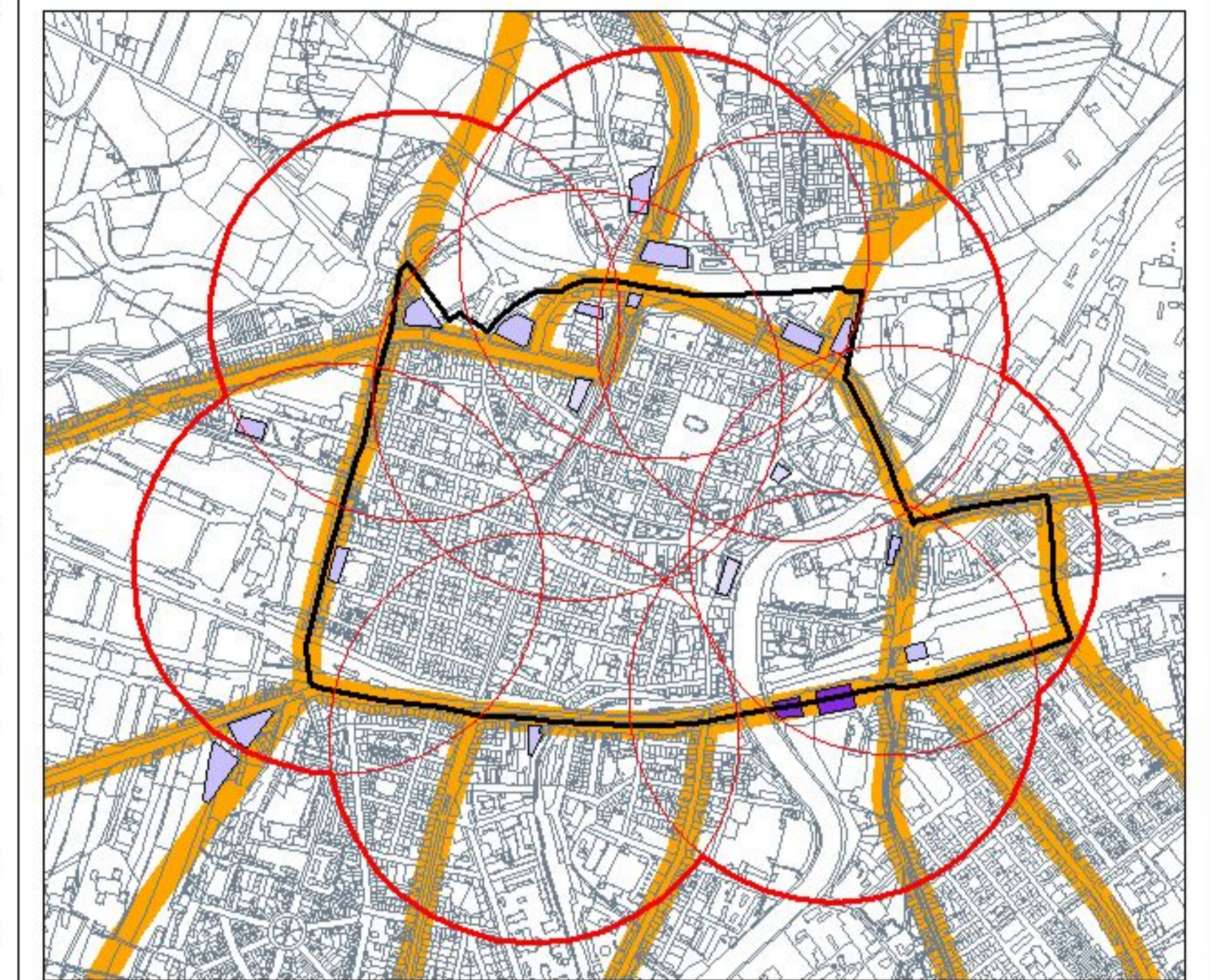
VEDOUcí ÚLOHU	ING. PETR RAŠKA
ZPRACOVÁL	ING. KATEŘINA POUSTOVÁ
OPRÁVKU ZPRACOVÁNI	LEUBIŠ BÍŠKOVÁ

GENEREL DOPRAVY V KLIDU MĚSTA PLZNĚ
AKTUALIZACE 2006
PRŮKUMY A ROZBORY

GENEREL DOPRAVY V KLIDU MĚSTA PLZNĚ
AKTUALIZACE 2006



DOSTUPNOST CENTRA ZE ZÁCHYTNÝCH PARKOVIŠŤ (7 MINUT)



LEGENDA

- HRANICE CENTRÁLNÍ OBLASTI
- DOCHÁZKOVÉ VZDÁLENOSTI
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU HISTORICKÉHO JÁDRA
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI - K REALIZACI
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI - REALIZACE
- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE

LEGENDA

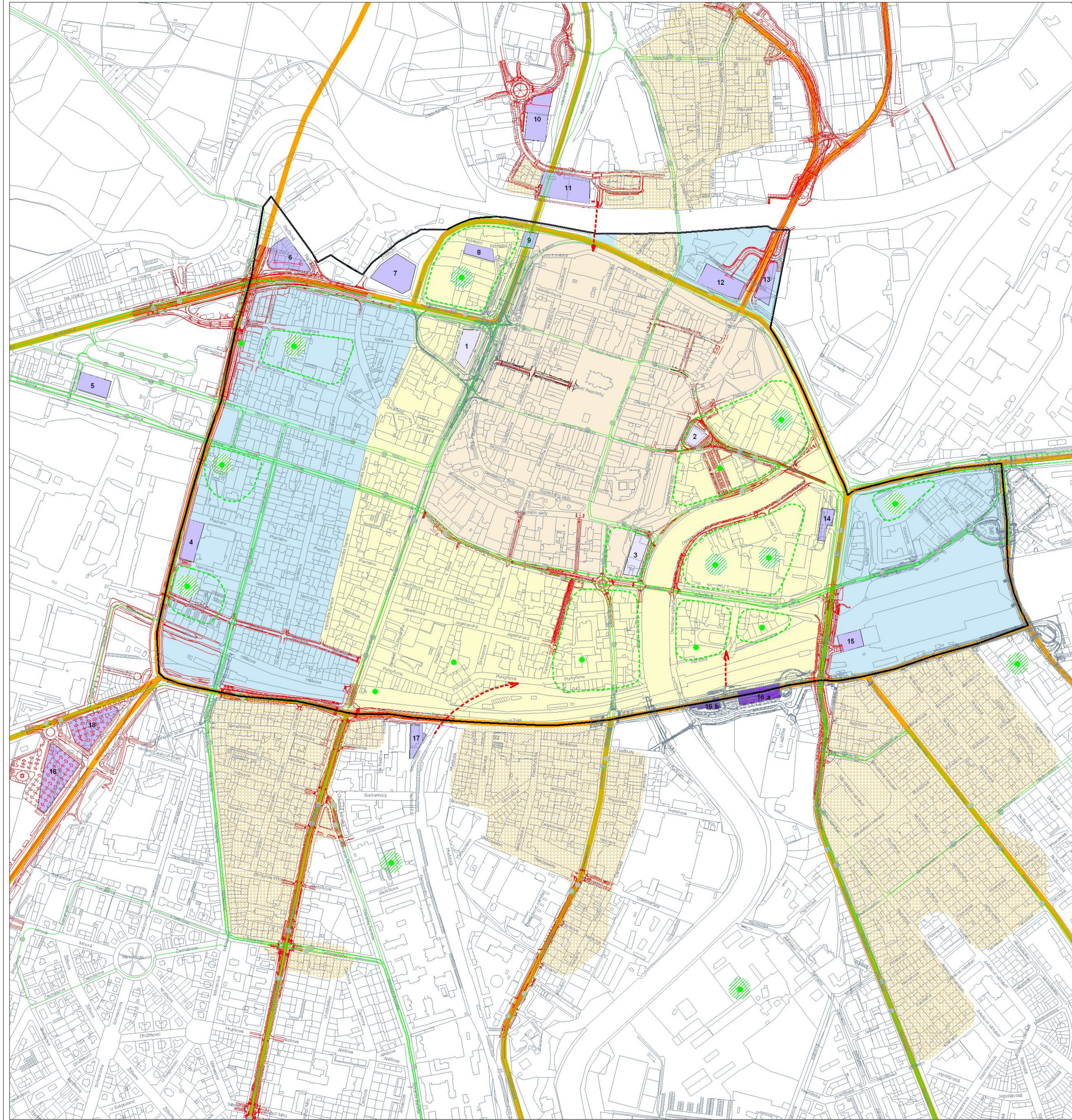
- HRANICE CENTRÁLNÍ OBLASTI
- ZÓNA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ - ZÓNA A
- ZÓNA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ - ZÓNA B
- ZÓNA PLACENÉHO PARKOVÁNÍ - ZÓNA C
- NAVAZUJÍCÍ OBLASTI S REGULACÍ DOPRAVY V KLIDU
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU HISTORICKÉHO JÁDRA - K REALIZACI
CELKEM V OBJEKTECH cca 550 - 650 STÁNÍ
1 ŠADY PĚTŘÍČÁTNÍKŮ
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 250 STÁNÍ
2 U ZVONU
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
KAPACITA NEURČENA
3 ANGLICHE NÁBRŽE
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 210 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI - REALIZACE
CELKEM cca 250 STÁNÍ
16 ULICE U TRATI
a) PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 200 STÁNÍ
b) PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
cca 50 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠŤE (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI - K REALIZACI
CELKEM cca 2300 - 3500 STÁNÍ
V OBJEKTECH cca 1500 - 2500 STÁNÍ
NA TERÉNU cca 800 - 1000 STÁNÍ
4 KO RANDOVA ULICE
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 200 STÁNÍ
5 NÁMĚSTÍ EMIL ŠKODY
PARKOVACÍ OBJEKT
max 920 STÁNÍ
6 BLOK KALHOVA - RAČICKÁ - PŘEMYSLOVA
PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
KAPACITA NEURČENA
7 BLOK POBRŽENÍ - JIŽDECKÁ - PŘEMYSLOVA
NÁSTAVA OBJEKTU
cca 280 STÁNÍ
8 PLOCHA PŘED PEKLEM - JIŽDECKÁ ULICE
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 120 STÁNÍ
9 PODMŮSTEM GENERÁLA PATTONA - PRAVÝ BŘEH
PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
cca 50 STÁNÍ
10 LOCHOTINSKÁ ULICE - SJEZD Z RONDELU
PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
cca 190 STÁNÍ
11 PODMŮSTEM GENERÁLA PATTONA - LEVÝ BŘEH
PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
cca 180 STÁNÍ
12 RYCHTÁŘKA II.
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 200 STÁNÍ
13 RYCHTÁŘKA I.
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 190 STÁNÍ
14 SIRKOVA ULICE
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 120 STÁNÍ
15 PROSTOR U HLAVNÍHO NÁBRAŽÍ
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 100 STÁNÍ
17 BLOK U TRATI NA BELANCE - NEMO CNIČNÍ
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 240 STÁNÍ
18 SILNICE 027 - KŘÍŽOVATKA BORSKÁ
PARKOVIŠŤE NA TERÉNU
cca 550 STÁNÍ
- DOPORUČENÉ LOKALITY PRO VÝSTAVBU KAPACITNÍCH GARÁŽOVÝCH OBJEKTŮ
- DOPORUČENÉ LOKALITY PRO VÝSTAVBU KAPACITNÍCH GARÁŽOVÝCH OBJEKTŮ - BEZ PŘESNÉ LOKALIZACE
- LOKALITY S UVAŽOVANOU PŘESTAVBOU NEBO DOSTAVBOU
- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE
- NUTNÁ PĚŠÍ PROPOJENÍ
- ZASTÁVKY A TRASY MHD
- NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ

ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ
365 44 PLZEŇ, ŠK. ROPOVA 5, TELEFON 72 374 10, FAX 72 374 10

VEDOUcí ÚLOHU	ING. PETR RAŠKA
ZPRACOVÁL	ING. KATEŘINA POUSTOVÁ
OPARKE ZPRACOVÁNÍ	LEUBIŠE BÍŠKOVÁ

GENEREL DOPRAVY V KLIDU MĚSTA PLZNĚ
AKTUALIZACE 2006
CENTRÁLNÍ OBLAST

DTUM	12/2006	IDENTIFIKAČNÍ Č.:	3002.01.04	MĚRKO	1:10 000	ČÍSLO VÝKRESU:	B.2
------	---------	-------------------	------------	-------	----------	----------------	-----



**GENEREL DOPRAVY V KLIDU MĚSTA PLZNĚ
AKTUALIZACE 2006**



LEGENDA

- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU HISTORICKÉHO JÁDRA (P + G) - K REALIZACI ZÁVAZNÝ PRVEK GENERELU
 CELKEM V OBJEKTECH cca 550 - 650 STÁNÍ
 - 1 SADY PĚTATŘICÁTNIKŮ
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 250 STÁNÍ
 - 2 U ZVONU
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
KAPACITA NEURČENA
 - 3 ANGLICKÉ NÁBŘEŽÍ
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 210 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI (P + G) - REALIZACE
 CELKEM cca 250 STÁNÍ
 - 16 ULICE U TRATI
a) PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 200 STÁNÍ
b) PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 50 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA OBVODU CENTRÁLNÍ OBLASTI (P + G) - K REALIZACI ZÁVAZNÝ PRVEK GENERELU
 CELKEM cca 2200 - 3500 STÁNÍ
 V OBJEKTECH cca 1500 - 2500 STÁNÍ
 NA TERÉNU cca 800 - 1000 STÁNÍ
 - 4 KÖRANDOVA ULICE
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 330 STÁNÍ
 - 5 NÁMĚSTÍ EMILIA ŠKODY
PARKOVACÍ OBJEKT
max 920 STÁNÍ
 - 6 BLOK KALVOVA - RADČICKÁ - PŘEMYSLOVA
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
KAPACITA NEURČENA
 - 7 BLOK POBŘEŽNÍ - JIŽDECKÁ - PŘEMYSLOVA
NÁSTAVBA OBJEKTU
cca 280 STÁNÍ
 - 8 PLOCHA PŘED PEKLEM, JIŽDECKÁ ULICE
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 120 STÁNÍ
 - 9 PŮD MŮSTEM GENERÁLA PATTONA - PRAVÝ BŘEH
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 50 STÁNÍ
 - 10 LOCHOTÍNSKÁ ULICE, SJEZD Z RONDELU
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 190 STÁNÍ
 - 11 PŮD MŮSTEM GENERÁLA PATTONA - LEVÝ BŘEH
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 190 STÁNÍ
 - 12 RYCHTÁŘKA II
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 200 STÁNÍ
 - 13 RYCHTÁŘKA I
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 190 STÁNÍ
 - 14 BIRKOVA ULICE
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 120 STÁNÍ
 - 15 PROSTOR U HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ
PODZEMNÍ PARKOVACÍ OBJEKT
cca 100 STÁNÍ
 - 17 BLOK U TRATI, NA BELÁNCĚ - NEMOCNÍČNÍ
PARKOVACÍ OBJEKT
cca 240 STÁNÍ
 - 18 SILNICE I/27 - KŘÍŽOVATKA BORSKÁ
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 550 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA VJEZDECH DO MĚSTA (P + R) - REALIZACE
 CELKEM cca 160 STÁNÍ
 - 19 ROKYCANSKÁ TRÍDA - PŘI TOČCE TROLEJBUSOVÉ LINKY Č. 11
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 50 STÁNÍ
 - 20 ROKYCANSKÁ TRÍDA - U KŘÍŽOVATKY SE SILNICÍ I/20
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 110 STÁNÍ
- ZÁCHYTNÁ PARKOVIŠTĚ (PARKOVACÍ OBJEKTY) NA VJEZDECH DO MĚSTA (P + R) - K REALIZACI ZÁVAZNÝ PRVEK GENERELU
 CELKEM cca 800 - 1400 STÁNÍ
 V OBJEKTECH cca 100 - 200 STÁNÍ
 NA TERÉNU cca 700 - 1200 STÁNÍ
 - 21 KOTEROVSKÁ TRÍDA - ZA ČERPAČÍ STANICÍ PH
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 130 STÁNÍ
 - 22 KOTEROVSKÁ TRÍDA - PŘÍČNĚ OD LIBUŠIŇSKÉ ULICE
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 70 STÁNÍ
 - 23 PŘELOŽKA SILNICE I/20, DOBRÁNSKÁ - KAPLÍŘOVA
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 350 STÁNÍ
 - 24 SILNICE I/26, NOVÁ HOŠPODA
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 70 STÁNÍ
 - 25 SILNICE I/26, VEJPRNICKÁ
PODZEMNÍ PARKOVÁNÍ POD OBJEKTEM
cca 190 STÁNÍ
 - 26 STUDENTSKÁ - PÁLENICKÁ
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 120 STÁNÍ
 - 27 PLÁSKÁ - U KŘÍŽOVATKY SE STUDENTSKOU
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 170 STÁNÍ
 - 28 PLÁSKÁ - U BOLEVEČEKÉHO RYBNÍKA
PARKOVIŠTĚ NA TERÉNU
cca 240 STÁNÍ
- PARKOVIŠTĚ PRO VÝZNAMNÉ KULTURNÍ
SPOLEČENSKÉ, SPORTOVNÍ A REKREAČNÍ AKTIVITY
- DOPORUČENÉ LOKALITY PRO VÝSTAVBU
KAPACITNÍCH GARÁŽOVÝCH OBJEKTŮ
- DOPORUČENÉ LOKALITY PRO ODSŤAVOVÁNÍ NÁKLADNÍCH
AUTOMOBILŮ
- CENTRÁLNÍ OBLAST
- VÝZNAMNÉ KOMUNIKACE
- HRANICE MĚSTSKÝCH OBVODŮ
- NÁVAZUJÍCÍ OBLASTI S REGULACÍ DOPRAVY V KLIDU
- > NÁVAZNÉ LINKY MHD



ÚTVAR KONCEPCE A ROZVOJE MĚSTA PLZNĚ 305 84 PLZEŇ, ŠKROUPOVA 5, TELEFON 72 374 10, FAX 72 374 10		STUPEŇ: GENEREL
VEDUČÍ OKOLU	ING. PETR RAŠKA	
ZPRACOVÁL	ING. KATEŘINA ROUTOVÁ	
GRAFICKÉ ZPRACOVÁNÍ	LIEBŮŠE BIŠKOVÁ	
GENEREL DOPRAVY V KLIDU MĚSTA PLZNĚ AKTUALIZACE 2006 CELKOVÉ ŘEŠENÍ		
datum: 12/2006	identifikační č.: 2002.06.04	měřítko: 1:20 000
		OŠLOVĚKRESU: B.3