

AKČNÍ PLÁN

8

Regulace a organizace parkování v Ústí nad Labem

Zlepšování podmínek pro dopravu v klidu
ve městě Ústí nad Labem



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Listopad 2012





Obsah

1 Úvod	4
2 Analýza	6
3 Prevence, organizace a regulace	7
3.1 Organizace dopravy	7
3.2 Regulace a dohled	7
4 Represe	8
5 Propagace, informace a osvěta	9
6 Spolupráce	10
7 Financování a personální zajištění	11
8 Časový harmonogram	12
9 SWOT analýza	13



1 Úvod

Dopravní politika měla v minulosti jediný cíl a to poskytnout dopravní cestu, dostatek parkovacích míst nebyl řešen, nebo byl řešen pro příliš nízký výhled automobilizace. Čím lepší dopravní cestu pro auta dopravní politika poskytla, tím větší byl však negativní dopad dopravy v klidu na životní prostředí a pobytovou funkci místa. Nezanedbatelným problémem nesystemového řešení dopravy v klidu je zábor prostoru a mizivá estetická úroveň parkovišť, zvláště v historických částech obcí.

Že dochází k významné disproporcii mezi předpokládaným a reálným nárůstem počtu vlastněných osobních automobilů bylo zjevné již v 70. letech minulého století. Vlastnictví osobního automobilu spolu s vlastnictvím chaty nebo chalupy se stalo vyvrcholením dosažitelné svobody a bohatství v období komunismu. Po roce 1989 došlo k dalšímu prudkému nárůstu počtu osobních aut tím, že se stávají k reálné mzdě stále dostupnější. Pro rostoucí počty osobních aut, zejména rezidentů, přestávají stačit plochy pro dopravu v klidu, které následně začaly omezovat plochy určené pro pobyt a odpočinek obyvatelstva. Postupně nastala situace, kdy je nedostatek parkovacích i odstavných stání kritický. S deficitem míst k parkování jsou vozidla parkována a odstavována často na naprosto nevhodných místech, kde mnohdy představují značné dopravně bezpečnostní riziko, nebo omezují přístup k objektům požární technice, zásobování a odvozu komunálního odpadu. Je potřeba tuto situaci řešit, ale ve stísněném uličním prostoru měst na veřejných plochách je vyhledání řešení složité a je potřeba k řešení přistupovat komplexně.

Problém se rozpadá na několik dílčích problémů:

- Dlouhodobé odstavování vozidel rezidentů na parkovištích;
- Dlouhodobé odstavování vozidel rezidentů v uličním prostoru;
- Dojíždění a celodenní parkování v místě zaměstnání;
- Krátkodobé parkování za účelem nákupu, kultury, vyřizování věcí atd.;
- Zásobování, služby, rozvážka, pošta atd.

Z výše uvedeného výčtu vyplývá zjevně, co a kde není problém: pokud uživatelé vozidel využívají vlastní pozemky, garáže, placená parkoviště mimo veřejné komunikace, veřejné či soukromé garáže.

Užívání veřejných prostranství a komunikací je veřejný statek, který má svoji hodnotu. Primárně by měly být komunikace užívány k pohybu a krátkodobé dopravní obsluze.

Bohužel se ulice měst mimo řídké zástavby rodinných domků staly skladištěm dlouhodobě odstavených automobilů a neplní primární funkci, pro kterou byly vybudovány. Navíc je dlouhodobé odstavování rezidentů často privilegováno bezplatným nebo velmi nízkým poplatkem za povolení, zatímco krátkodobé stání v centrech měst je zatíženo často vysokým parkovacím poplatkem. Město navštíví na více dnů ročně cca 150 000 zahraničních návštěvníků s průměrnou dobou pobytu kolem 4 dnů, z toho nejvíce Němci, kteří mají největší potenciál přicestovat osobním automobilem.

Celková parkovací politika musí proto být vyvážená a motivační.

Jako východisko pro akční plán slouží příslušné kapitoly „Generelu udržitelné dopravy“, týkající se jak současného stavu, tak výhledu jednotlivých podmínek dopravy a schválená strategie rozvoje města.

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015

Strategie rozvoje města Ústí nad Labem pro léta 2007 až 2015, schválená vedením města, obsahuje základní poznatky, vize a cíle města, slabá a silná místa a příležitosti a je základním dokumentem, jehož vize a cíle generel dopravy naplňuje. Proto i jednotlivé akční plány se opírají o společné či velmi specifické poznatky a úkoly a míří k jejich důslednému naplnění.

Z těchto poznatků obecného i konkrétního charakteru vyjímáme následující informace a cíle, které souvisí tematicky s akčním plánem regulace a organizace parkování:

Vize rozvoje města:

Varianta 1) Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné geografické polohy, atraktivní pro investory a návštěvníky, s konkurenceschopnou ekonomikou vycházející z průmyslové tradice, s rostoucí vzdělaností a kvalifikací obyvatel a s moderně fungující samosprávou;

Varianta 2) Ústí nad Labem - prosperující, zdravé a bezpečné město těžící ze své výhodné strategické obchodní polohy a průmyslové tradice, opírající svůj dynamický (udržitelný) rozvoj o zvyšující se atraktivitu pro vnější investice spojenou s motivací a efektivním využitím potenciálu vlastních obyvatel, ekonomických subjektů a městské samosprávy.

Vyššímu rozvoji turistického ruchu a návštěvnosti brání:

- Nízká atraktivita centra města, absence historického jádra;
- Nevyhovující kvalitativní struktura ubytovacích zařízení (málo zařízení vyšší kategorie);
- Relativní nedostatek větších ubytovacích zařízení využitelných pro větší zájezdy a skupiny (kapacita je rozdělena do většího počtu zařízení s malou kapacitou);
- Pro rozvoj cestovního ruchu nepříznivá výchozí image města.

Automobilová doprava ve městě způsobuje problémy také při odstavování vozidel. Největší nedostatek parkovacích míst je v centrální zóně města a na sídlištích

Opatření IO4: Doprava

Priorita 4.1: Rozvoj veřejné dopravy a její návaznosti na ostatní druhy dopravy

Strategie:

Atraktivitu veřejné dopravy zvýší také její lepší provázání s dalšími druhy dopravy (vybudování záchytných parkovišť, instalace stojanů na jízdní kola apod.). Atraktivitu veřejné dopravy je třeba posilovat i marketingovými nástroji.

Priorita 4.2: Rozvoj dopravní infrastruktury

Popis výchozího stavu:

Podmínky pro rozvoj dopravní infrastruktury jsou v Ústí nad Labem do značné míry predisponované reliéfem. Členitý terén a stísněné podmínky labského údolí představují významnou bariéru, která znesnadňuje či přímo znemožňuje vybudování odpovídající infrastruktury silniční dopravy. Řada míst na silnicích ve městě má nevyhovující technické a bezpečnostní parametry a snižuje tak plynulost i bezpečnost silničního provozu.

Významným problémem města je parkování, které trpí nedostatkem odstavných ploch. To platí zejména pro centrum města a pro velká sídliště, která byla dimenzována na nižší počet aut, než kolik se jich tam v současnosti pohybuje.

Strategie:

Kompletní řešení silniční dopravy ve městě by vzhledem k charakteru reliéfu vyžadovalo extrémní finanční prostředky. Je proto třeba zaměřit se na odstranění míst, která zásadním způsobem nevyhovují požadavkům na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Integrovaný přístup vyžaduje řešení problémů s parkováním. Možné rozšíření počtu parkovacích míst v lokalitách, kde je problém největší (centrum, sídliště), má jen omezený rozsah. Je proto třeba přijmout jiná opatření, a to jak dopravní (úpravy v silničním provozu, např. v systému jednosměrných ulic), tak i finančně-ekonomická (např. úprava parkovacích poplatků).

Přehled opatření naplňujících strategii:

- Integrované řešení dopravy v klidu
- Opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy
- Odstranění kolizních míst v silniční infrastruktuře
- Zavedení moderních dopravních systémů
- Rozvoj udržitelné dopravy

2 Analýza

Priority

- Zvýšení plynulosti dopravy ulicemi
- Zlepšení podmínek pro dopravu v klidu
- Zvýšit dodržování pravidel silničního provozu
- Zvýšení vzájemné ohleduplnosti účastníků provozu
- Zvýšení bezpečnosti na komunikacích

Cíle

- Krátkodobé cíle:
 - Formulovat a projednat rozumnou parkovací politiku s vyváženou nabídkou a regulací
- Střednědobé cíle:
 - Zajistit možnost parkování rezidentům v místě bydliště
 - Zajistit možnost parkování u zdravotnických zařízení
 - Zajistit možnost krátkodobého parkování u úřadů, služeb a kulturních zařízení
 - Zpřehlednit a zjednotřit systém placeného stání v centru města
- Dlouhodobé cíle:
 - kompenzovat deficit
 - Vyrovnání poptávky po odstavných stáních s nabídkou
 - Zavést stabilní systém parkování a odstavování vozidel v centru, včetně záchytných parkovišť

Sledování a prognózování dopravy

- Stanovení současné potřeby počtu parkovacích a odstavných stání
- Stanovení budoucí potřeby počtu parkovacích a odstavných stání s ohledem na předpokládaný růst stupně automobilizace a změn ve městě (nová výstavba, naplnění územního plánu atp.)

Charakteristika uživatelů

- Identifikace specifických potřeb uživatelů:
 - Rezidenti
 - Abonent, firmy a organizace
 - Dojíždějící za prací
 - Návštěvníci
 - Cyklisté
 - Chodci
 - Poskytovatelé služeb všeho druhu

3 Prevence, organizace a regulace

3.1 Organizace dopravy

- Cíl 3.1.1. Formulovat a projednat rozumnou parkovací politiku s vyváženou nabídkou a regulací
- Cíl 3.1.2. V rámci integrovaného systému zapojit i služby s dlouhodobým (celodenním) parkováním vozidel u nástupních míst hromadné dopravy.
- Cíl 3.1.3. Na základě současného stavu, územního plánu a trendů v ostatních zemích Evropy stanovit budoucí potřeby počtu parkovacích a odstavných stání na základě předpokládaného růstu stupně automobilizace a změn ve městě (nová výstavba, naplňování územního plánu atp.)
- Cíl 3.1.4. V rámci integrovaného systému vytvořit úplnou informační integraci dopravních služeb včetně parkování se zavedením jednotného platebního nástroje a dokladu.
- Cíl 3.1.5. Zajistit možnost parkování rezidentům v místě bydliště, a to i za cenu výstavby patrových parkovišť, garáží, rozšíření parkovacích ploch a zavedení zpoplatnění stání pro rezidenty.
- Cíl 3.1.6. Zajistit možnost časově omezeného (krátkodobého) parkování u zdravotnických zařízení, u úřadů, služeb a kulturních zařízení.
- Cíl 3.1.7. Vytvořit systém zpoplatnění, reflektující atraktivnost polohy, dlouhodobost parkování (např. do půl hodiny zdarma) podle lokality, cíle, kapacity parkovacích míst.
- Cíl 3.1.8. Dlouhodobě vyrovnat poptávku po parkovacích stáních s nabídkou, vyrovnat poptávku po odstavných stáních s nabídkou a zavést stabilní systém parkování a odstavování vozidel v centru, včetně záchytných parkovišť, a to zavedením nástrojů ekonomických (různé tarify zpoplatnění), stavebních (zřízení nových parkovacích ploch), organizačních

(systémem organizace průjezdu i stání dočítit vyšší využití ploch) i zapojením soukromých provozovatelů.

3.2 Regulace a dohled

- Cíl 3.2.1. Jasně vyznačit všechna parkovací stání a plochy a definovat režim na nich, omezení, případně zpoplatnění
- Cíl 3.2.2. Zajistit podmínky pro výběr parkovného srozumitelné i jednorázovým návštěvníkům a cizincům podle běžných evropských standardů.
- Cíl 3.2.3. Vytvořit podmínky pro zásobování obchodů a služeb a eliminovat tak blokování jízdních pruhů
- Cíl 3.2.4. Vyznačit jasně provozovatele jednotlivých parkovacích zařízení a ploch a dojednat vyvážené tarify mezi jednotlivými zařízeními (nadzemní a podzemní garáže, parkoviště, dvory, uliční prostor).
- Cíl 3.2.5. Vytvořit efektivní způsob kontroly dodržování podmínek pro parkování a odstavování vozidel včetně vymáhání pokut, používání botiček a používání odtahů vozidel. Vytvořit jedno odtahové centrum s nepřetržitým provozem a dohledem nad odtahovanými vozidly. Zajistit techniku pro odtahy.
- Cíl 3.2.6. Zajistit kontrolu, aby vozidla nestála v rozhledových trojúhelníkových křižovatkách, nezakrývala přechody pro chodce a neblokovala příjezd požární techniky nebo svoz odpadu.
- Cíl 3.2.7. Zajistit periodickou bezpečnostní inspekci parkovacích míst z hlediska omezení rozhledu a zakrývání chodců (zejména dětí) v místech přechodů nebo míst pro přecházení.

Prevence

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Policií ČR, Městskou policií

4 Represe

- Cíl 4.1.** Zajistit důrazný dohled nad pravidly parkování, formulovat rozumnou toleranci (časových limitů) a nekompromisní postih hrubého porušování pravidel.
- Cíl 4.2.** Zajistit koordinaci dohledu na dopravu v klidu prováděného Policií ČR a Městskou policií statutárního města Ústí nad Labem;
- Cíl 4.3.** Zajistit řešení některých méně závažných přešupků domluvou (výchovní efekt), v rám-

ci postihu přešupků se zaměřit na chybné parkování v rozhledových polích křižovatek a přešupků pro chodce, chybné parkování zne-možňující průjezd vozidel IZS (především ha-sičských vozů), dodržování podmínek vyhraze-ných stání a dodržování podmínek placeného parkování / odstavování vozidel.

Represe

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	Policií ČR, Městskou policií

5 Propagace, informace a osvěta

Cíl 5.1. Vydat a pravidelně aktualizovat informační leták o podmínkách a pravidlech parkování, způsobu regulace, zpoplatnění a kapacitě jednotlivých parkovišť.

Cíl 5.2. Informace o parkování zveřejnit na webu města a umožnit stahování v němčině a angličtině.

Cíl 5.3. Vzdělávací kampaní vysvětlit správné zásady při parkování, upozornit na nevhodné chování a vysvětlit důvody omezení a poplatků

Cíl 5.4. Provést kampaň, vysvětlující proč je parkování zpoplatněno a jaké jsou očekávány pozitivní přínosy, jaké jsou důvody zpoplatnění parko-

vání v centrech a jaké jsou důvody zpoplatnění parkování v rezidenčních oblastech s vysokým deficitem počtu míst (např. sídliště)

Cíl 5.5. Provést kampaň vysvětlující jak je možno poplatek uhradit a jak platí různí uživatelé (residenti, návštěvníci, tělesně postižení atp.)

Cíl 5.6. Provést kampaň znázorňující oblast se zpoplatněným parkováním, informující o možných sankcích při nerespektování stanovených pravidel.

Propagace a osvěta

Odpovědnost:	Odbor dopravy, Městská policie
Spolupráce s:	

6 Spolupráce

Jednotlivé oblasti působnosti akčního plánu přesahují rámec možností Odboru dopravy a k zajištění vykonatelnosti a efektivnosti navržených opatření je nutná průřezová spolupráce jednotlivých odborů Magistrátu města Ústí nad Labem.

Cíl 6.1. Rozvíjet úzkou spolupráci s krajským úřadem, dopravním podnikem, občanskými sdruženími, veřejně prospěšnými společnostmi, konzultačními a inženýrskými organizacemi a odbornou veřejností.

Cíl 6.2. V rámci mezinárodní spolupráce rozvíjet spolupráci se zahraničními městy, využít jejich zkušenosti z této oblasti, event. poučit se z chyb. Využít např. program CIVITAS ARCHIMEDES, kterého je město Ústí nad Labem účastníkem, aktivně vyhledávat a snažit se zapojit do jiných evropských projektů zabývajících se mobilitou a dostupností.

Mezinárodní spolupráce

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

7 Financování a personální zajištění

Cíl 7.1. Zajistit stálý přísun financí z rozpočtu města na realizaci prvků dopravy v klidu, zjistit možnosti dotací z Evropské unie a evropských fondů a případně se o ně ucházet, definovat

odpovědnost subjektů za konkrétní činnosti a stanovit kontaktní osoby, zajistit kontrolu provedených akcí

Financování a personální zajištění

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

8 Časový harmonogram

Cíl 8.1. Vytvořit časový harmonogram předpokládaných akcí za účelem splnění krátkodobých a dlouhodobých cílů

Časový harmonogram

Odpovědnost:	Město Ústí nad Labem
Spolupráce s:	

9 SWOT analýza

Cíl 9.1. Vypracovat SWOT analýzu potenciálu města Ústí nad Labem vzhledem ke zlepšení dopravy v klidu

SWOT analýza

Odpovědnost:	Odbor dopravy
Spolupráce s:	







THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION