

Studie řešení parkování ve městech  
Ostrava–Poruba a Racibórz

## **PARKING CZ–PL**

Studium rozwiązań budowy parkingów  
w mieście Racibórz i Ostrava–Poruba

## **PARKING PL–CZ**



Operační program přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007–2013  
Program Operacyjny Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007–2013



## **PARKING CZ-PL**

**Registrační číslo: CZ.3.22./3.3.04/12.03281**

Projekt je spolufinancován z Fondu mikroprojektů v Euroregionu Silesia v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2007–2013

### Finanční rekapitulace v EUR

Celkové způsobilé výdaje:	35.294,00 EUR
Z toho ERDF 85 %	29.999,90 EUR
Z toho Finanční prostředky z rozpočtu obcí 15 %	5.294,10 EUR

## **PARKING PL-CZ**

**Numer rejestracyjny: PL.3.22/3.3.04/12.03286**

Projekt jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz z budżetu państwa RP „Przekraczamy granice” w ramach Programu Operacyjnego Współpracy Transgranicznej Republika Czeska – Rzeczpospolita Polska 2007–2013

### Źródła finansowania mikroprojektu w EUR

Całkowite wydatki kwalifikowalne:	35.294,00 EUR
Z tego dofinansowanie z EFRR 85 %	29.999,90 EUR
Z tego środki finansowe z budżetu państwa 10 %	3.529,40 EUR
Z tego środki finansowe z budżetu gminy 5 %	1.764,70 EUR

## **Postup prací**

1. Inventarizace a analýza současného stavu
2. Vnější výchozí podmínky pro návrh systému parkování
3. Strategické cíle města v oblasti parkování
4. Návrhy variantních řešení parkování
5. Náznaky veřejnosti na variantní řešení
6. Závěrečné doporučení řešení parkování ve městě

## **Zakres prac**

1. Inwentaryzacja i analiza stanu obecnego
2. Zewnętrzne założenia dotyczące analizowanego systemu parkowania
3. Strategiczne cele miasta w zakresie budowy parkingów
4. Propozycje wariantów rozwiązań parkingów
5. Opinie mieszkańców nt. przyjętych rozwiązań w zakresie budowy miejsc parkingowych
6. Wnioski końcowe nowoprzyjętych rozwiązań na rzecz poprawy systemu parkowania



## SLOVO ÚVODEM

Statutární město Ostrava a její městský obvod Poruba a město Racibórz jsou centry příhraničního česko-polského regionu. Mnoho lidí zde nejenom bydlí, ale také dojíždí do zaměstnání. Nejpohodlnější dopravním prostředkem pro mnohé z nich je osobní automobil. Obě města však byla v době minulé urbanisticky koncipována pro podstatně nižší počet příjezdějících a hlavně parkujících aut. S růstem životní úrovně nepřipadá na jednu rodinu jeden automobil, nýbrž často dva a více. S touto skutečností souvisí problémy spojené s parkováním a jeho nedostatečnou kapacitou. Ať už se jedná o parkování rezidentů (zejména v odpoledních hodinách) nebo osob dojíždějících za prací a službami (zejména v dopoledních hodinách).

Problémy s parkováním jsou aktuálními tématy v obou městech. Z tohoto důvodu bylo společným projektovým záměrem zpracování 2 studií řešení parkování v obou městech při respektování specifik každé národní strany (ať už s ohledem na legislativní prostředí nebo konkrétní potřeby obou partnerů). Zpracovány byly 2 studie řešení parkování (v Ostravě-Porubě a v Raciborzu), které jsou vzájemně kompatibilní. Důležitou součástí realizace projektu a česko-polských workshopů je vzájemná informovanost a výměna zkušeností a dobrých praktik obou partnerů.

Na závěr realizace projektu se uskutečnily mezinárodní konference, na kterých byly odborné veřejnosti představeny výstupy projektu (1 v Ostravě, 1 v Raciborzu). Výstupy obou studií parkování budou podkladem pro přípravu budoucího projektového záměru (již realizačního) v novém programovém období EU 2014-2020.

## SŁOWO WSTĘPNE

Racibórz oraz Ostrawa-Poruba są znaczącymi miastami na pograniczu polsko-czeskim, których układ urbanistyczny nie odpowiada rosnącemu popytowi na miejsca parkingowe. W obu miastach, dominującym środkiem transportu wśród osób dojeżdżających do pracy jest samochód.

Zarówno w Raciborzu jak i Ostrawie-Poruba dostrzegane są problemy z parkowaniem wśród mieszkańców (w godzinach popołudniowych) oraz wśród osób dojeżdżających do pracy (w godzinach porannych).

Mając na uwadze powyższe problemy Partnerzy wspólnie opracowali projekt, którego produktem są dwa studia w zakresie budowy parkingów z poszanowaniem specyfik każdego z miast (prawodawstwo, potrzeby partnera).

W ramach projektu odbyły się wspólne polsko – czeskie spotkania podczas których wzajemnie informowano się o postępie wdrażania projektu, wymieniono doświadczenia oraz omawiano dobre praktyki w zakresie budowy parkingów.

Ważnym etapem realizacji projektu były dwie międzynarodowe konferencje podczas których przedstawiono ostateczne produkty projektu.

Zakłada się, że studia parkingowe stanowiąc będą podstawę do przygotowania przyszłego zadania inwestycyjnego, które może zostać współfinansowane w nowym okresie programowania budżetu UE na lata 2014-2020.

## Zakres prac

### 1. Inwentaryzacja i analiza stanu obecnego

- 1.1 Analiza dokumentów strategicznych miasta pod kątem parkingów
  - 1.1.1 Dokumenty strategiczne miasta
  - 1.1.2 Plan zagospodarowania przestrzennego
- 1.2 Typy istniejących parkingów
  - 1.2.1 Wydzielone miejsca parkingowe
  - 1.2.2 Abonamenty parkingowe dla mieszkańców
  - 1.2.3 Parkomaty
  - 1.2.4 Powierzchnia płatnych parkingów
  - 1.2.5 Wielopoziomowe parkingi
  - 1.2.6 Strefa płatnego parkowania
  - 1.2.7 Garaże
  - 1.2.8 Parkingi dla samochodów ciężarowych i autobusów

**Problematyka omówiona na warsztacie w Ostrawie-Porubie w dniu 26.02.2013**



### Analizie poddano:

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego.
- Strategię Rozwoju Miasta Racibórz na lata 2006-2015, oraz jej aktualizację do roku 2020.
- Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, mające swój zasięg terenowy w granicy opracowania (Ostróg, Płonia, Śródmieście, Proszowiec-Stara Wieś).

Inwentaryzacja miejsc postojowych pozwoliła na zidentyfikowanie miejsc parkingowych w obszarze opracowania. Biorąc pod uwagę sposób organizacji to dzielimy je na parkingi bezpłatne, płatne i czasowe. Forma parkingu to czy są to wydzielone miejsca; czy istnieje możliwość parkowania autobusów; garaże.

W Raciborzu opłaty w SPP pobierają wyznaczone do tego osoby - brak parkomatów. Nie ma również wielopoziomowych parkingów.

### Předmět analýzy:

Studium podmínek a směrů územního rozvoje

Strategický plán rozvoje města Racibórz na období 2006-2015, aktualizace Strategického plánu rozvoje města Racibórz do roku 2020.

Místní plány územního rozvoje, které mají vliv na řešené území (Ostróg, Płonia, Śródmieście, Proszowiec-Stara Wieś).

Inventarizace parkovacích míst identifikovala parkovací místa na řešeném území. Podle organizace parkování je rozdělujeme na parkoviště neplacené, placené a časové. Forma parkování je závislá na tom, zda se jedná o vyhrazená místa, zda existuje možnost parkování pro autobusy, garaže.

V Raciborzu v místě placeného parkování vybírají poplatek k tomu určené osoby – nejsou zde parkovací automaty. Nejsou zde rovněž hromadné parkovací objekty.


## Legenda

 Granica opracowania

 Rejonizacja

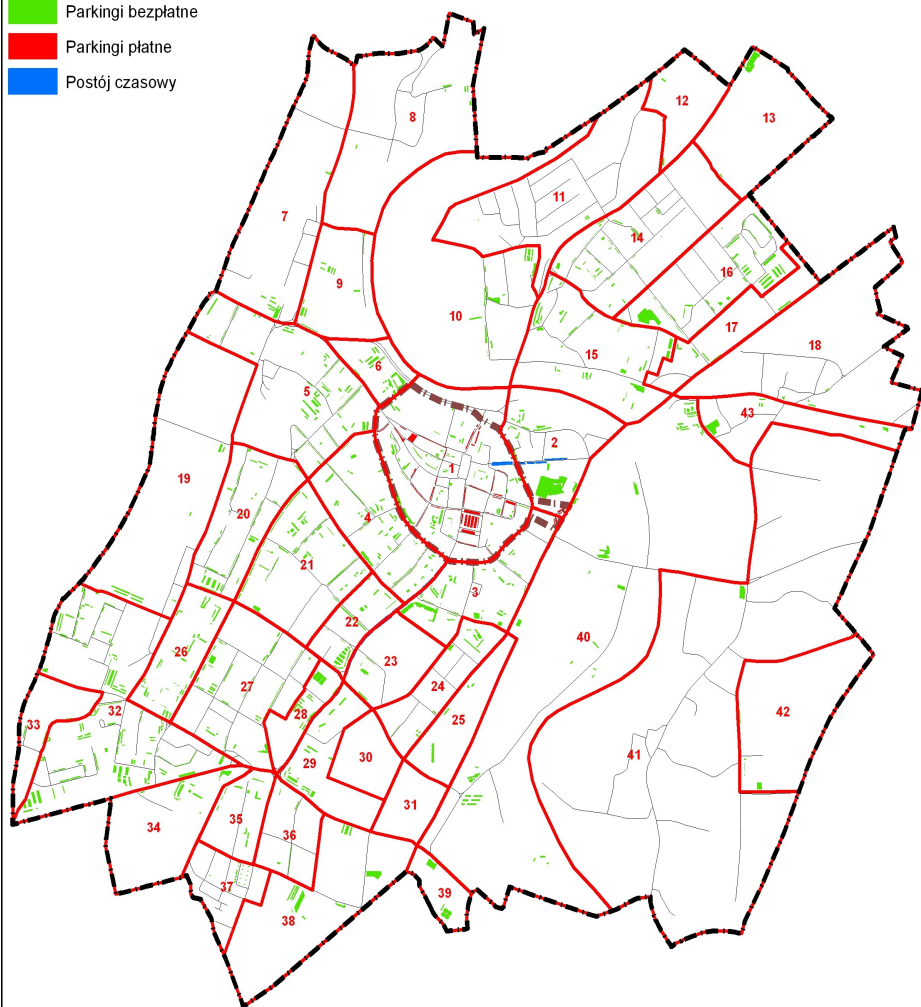
 ulice

## Typy istniejących parkingów

 Parkingi bezpłatne

 Parkingi płatne

 Postój czasowy



W obszarze opracowania znajduje się 1694 parkingów. 1625 to parkingi bezpłatne. 48 - parkingi płatne w SPP. Pozostałe 21 to parkingi czasowe.

Powierzchniowo parkingi zajmują 17,66 ha całego obszaru, z czego 16,34 ha stanowią parkingi bezpłatne.

## Legenda


 Strefa płatnego parkowania

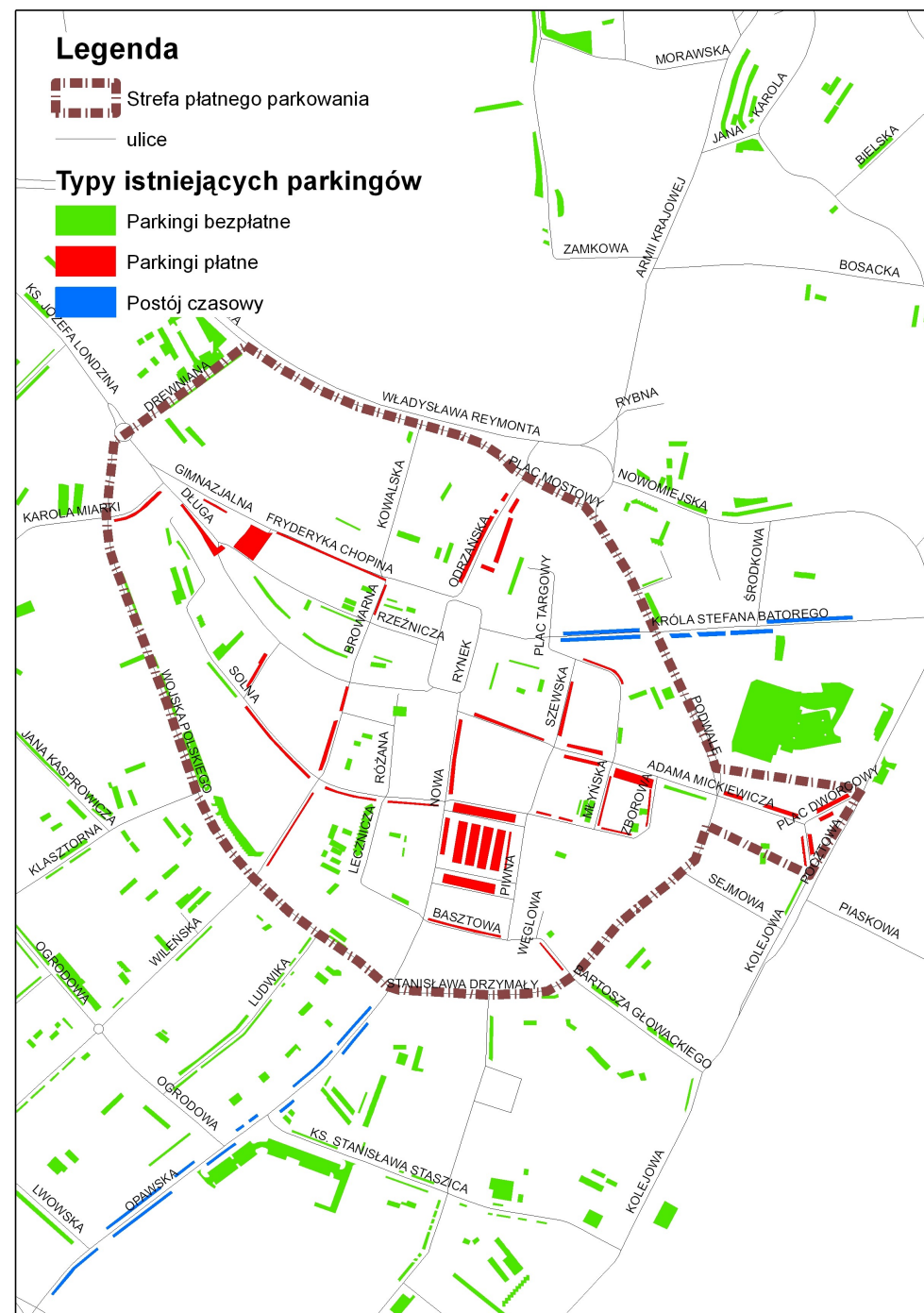
 ulice

## Typy istniejących parkingów

 Parkingi bezpłatne

 Parkingi płatne

 Postój czasowy



Strefa płatnego parkowania ustanowiona została na mocy uchwały Nr IX/268/2008 Rady Miasta Racibórz z dnia 2 kwietnia 2008r. W sprawie: zmiany uchwały Nr XXIV/339/2004 Rady Miasta Racibórz z dnia 29 września 2004 roku w sprawie ustalenia strefy płatnego parkowania dla pojazdów samochodowych na drogach publicznych oraz ustalenia wysokości stawek opłat i określenia sposobu ich pobierania i wyznaczają ją następujące ulice: **Drzymały, Wojska Polskiego, pl. Wolności, Drewniana, Reymonta, pl. Mostowy, Podwale, Mickiewicza, Poczta.**

SPP posiada 2 odrębnych zarządców dla poszczególnych parkingów:

- Pl. Długosza – powierzchnia ok. 0,21 ha - zarządzany przez Ośrodek Sportu i Rekreacji OSiR Racibórz,

- parkingi znajdujące się w strefie płatnego parkowania z wyłączeniem parkingu parkowania czasowego (ul. Batorego) oraz pl. Długosza – powierzchnia ok. 1,11 ha - zarządzany przez firmę wyłonioną w trybie przetargowym.

## Postup prací

### 1. Inventarizace a analýza současného stavu

- 1.1 Parkování a rozvojové dokumenty města
  - 1.1.1 Strategický plán města
  - 1.1.2 Územní plán města
- 1.2 Současné formy organizace parkování a dopravy
  - 1.2.1 Vyhrazená parkovací místa
  - 1.2.2 Rezydentní a abonentní karty
  - 1.2.3 Parkovací automaty
  - 1.2.4 Placená povrchová parkoviště
  - 1.2.5 Hromadné parkovací objekty
  - 1.2.6 Zóna placeného stání
  - 1.2.7 Garáže
  - 1.2.8 Parkování nákladních vozidel a autobusů

**Problematika uzavřena na společném workshopu 26.2.2013 v Ostravě-Porubě.**



### Strategický a generální dopravní plán

- Strategický plán rozvoje Statutárního města Ostravy na léta 2009-2015
- HDP (aktualizace 2002) v části statická doprava je zaměřen zejména na návrh operativních úprav organizace dopravy, návrh dostavby parkovacích kapacit na terénu a na návrh objemu a režimu hromadných garážovacích objektů

### Územní plán

- Schválen v roce 1994, aktualizován k 17. 7. 2012, v současnosti se připravuje nový územní plán

### Současné formy parkování

- V roce 2013 je evidováno přes 16 tisíc parkovacích míst
- Přes 1 tisíc vyhrazených parkovacích míst
- Není zaveden systém rezidentních a abonentních karet
- V 6 lokalitách je zaveden systém zpoplatněného parkování na povrchu
- Systém časově omezeného parkování v 1 lokalitě na ulici Francouzské

### Plany strategiczne

- Strategiczny plan rozwoju miasta Ostrawa na lata 2009-2015
- PKB (aktualizacja 2002) dotyczy w szczególności statystyki transportu, na podstawie propozycji operacyjnych regulacji organizacji sektora transportu, realizacji projektu zdolności parkingowej i w zależności od pojemności obiektów garażowych

### Plan miejscowy

- zatwierdzony w 1994 r., zaktualizowany - 17.07.2012, w przygotowaniach nowy miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego.

### Aktualne formy parkowania

- W 2013 roku zinwentaryzowano ponad 16.000 miejsc parkingowych
- Ponad 1000 zastrzeżonych miejsc parkingowych
- Brak kart abonamentowych oraz karnetów dla mieszkańców
- W 6 miejscach wprowadzony został system płatnego parkowania
- System czasowego parkowania znajduje się w jednym miejscu-na ul. Francuskiej **2**

# Inventarizace a analýza současného stavu

## Souhrnný přehled parkovacích míst, rok 2013

Stavební obvod	Komunikace a parkoviště	Garáže	Celkem
I.	2 478	455	2 933
II.	744	0	744
III.	1 206	4	1 210
IV.	1 803	791	2 621
V.	1 469	0	1 469
VI.	2 067	77	2 144
VII.	1 954	0	1 954
VIII.	1 795	337	2 132
IX. Nový Pustkovec	846	125	971
<b>Celkem</b>	<b>14 389</b>	<b>1 789</b>	<b>16 178</b>

Počet obyvatel Ostravy-Poruby k 31. 12. 2012: 66 777



Název mikroprojektu: PARKING CZ-PL, Registrační číslo: CZ.3.22./3.3.04/12.03281, financován z Fondu mikroprojektů v Euroregionu Silesia v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika-Polská republika 2007-2013.



## Zakres prac

### 1. Inwentaryzacja i analiza stanu obecnego

#### 1.3 Badanie poświęcone problematyce miejsc parkingowych

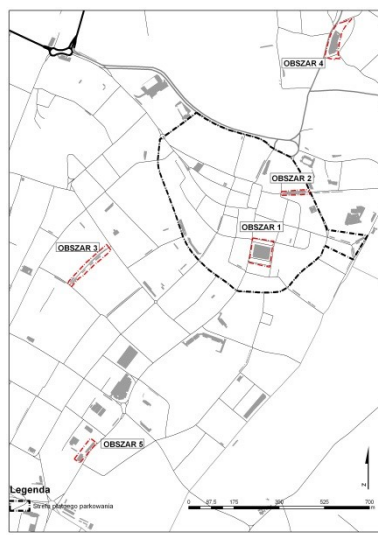
##### 1.3.1 Typy miejsc parkingowych i ich stopień wykorzystania

##### 1.3.2 Wybór miejsc parkingowych według użytkowników

##### 1.3.3 Dynamika ruchu drogowego i jego wpływ na miejsca parkingowe

##### 1.3.4 Wnioski z przeprowadzonych badań

**Problematyka omówiona na warsztacie  
26.2.2013 w Ostrawie-Porubie**



Do badań wybrano 5 obszarów parkingów o różnej wielkości, typie i sposobie parkowania:

**Obszar 1 (Centrum – Pl. Długosza);**

**Obszar 3 (ul. Pracy);**

**Obszar 2 (Centrum – ul. Batorego);**

**Obszar 4 (ul. Armii Krajowej);**

**Obszar 5 (część ul. Opawskiej)**

### Wnioski z przeprowadzonych badań:

- Użytkownicy parkingów to w większości pojazdy zarejestrowane w powiecie raciborskim.

- Miejsca parkingowe poza strefą płatnego parkowania, na osiedlach charakteryzuje obłożenie ciągłe, nawet pow. 70 %.

- W centrum nasilony ruch obserwuje się w godzinach 8-14.

- Największy deficyt miejsc postojowych występuje na osiedlach.

- Parking przy ulicy Stefana Batorego charakteryzuje się największą liczbą nielegalnie parkujących.

Pro dopravní výzkum bylo vybráno pět oblastí parkování různé velikosti, druhu a způsobu parkování:

**Oblast 1 (Centrum – Pl. Długosza);**

**Oblast 3 (ul. Pracy);**

**Oblast 2 (Centrum – ul. Batorego);**

**Oblast 4 (ul. Armii Krajowej);**

**Oblast 5 (część ul. Opawskiej)**

### Závěry dopravního průzkumu:

- Parkování využívají většinou vozidla registrovaná v okrese Racibórz.

- Parkovací místa, mimo placená parkoviště, na sídlištích charakterizuje nepřetržitá obsazenost, dokonce vyšší než 70%.

- V centru města pozorujeme zvýšený provoz mezi 8 – 14 hodinou

- Největší nedostatek parkovacích míst je na sídlištích.

- Parkování na ulici Stefana Batory se vyznačuje nejvyšším počtem nelegálně parkujících

## METODOLOGIA BADANIA

Wybrane miejsca parkingowe przeanalizowano:

- w dzień roboczy, targowy (17 stycznia 2013 r. - czwartek),
- w 4 przedziałach czasowych:
  - 8.00-10.00,
  - 12.00-14.00,
  - 16.00-18.00,
  - 20.00-22.00

Przeszkoleni komisarze w sposób analogiczny dla wszystkich obszarów, dla parkujących legalnie i nielegalnie, dokonali dokładnej inwentaryzacji parkingu i odnotowywali dla każdego pojazdu:

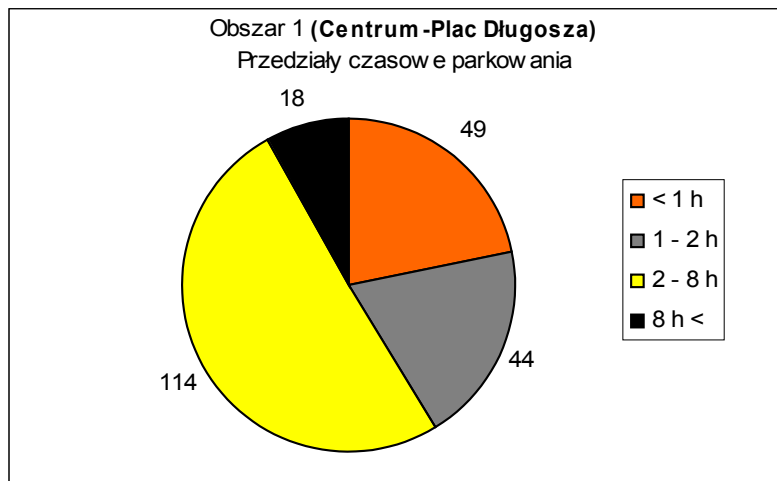
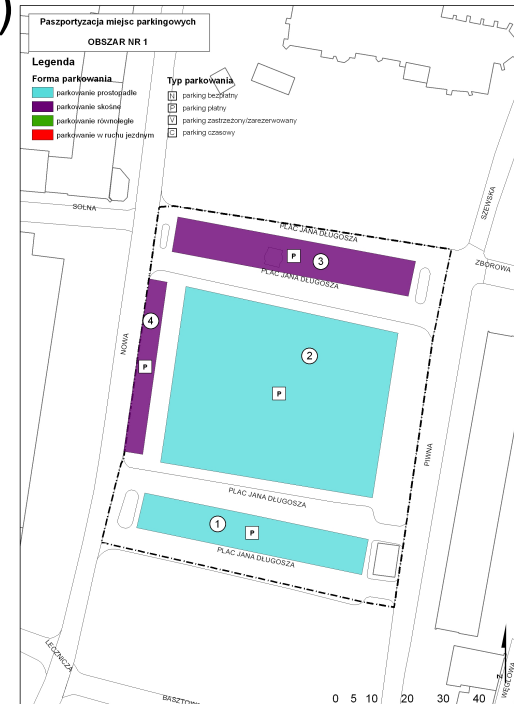
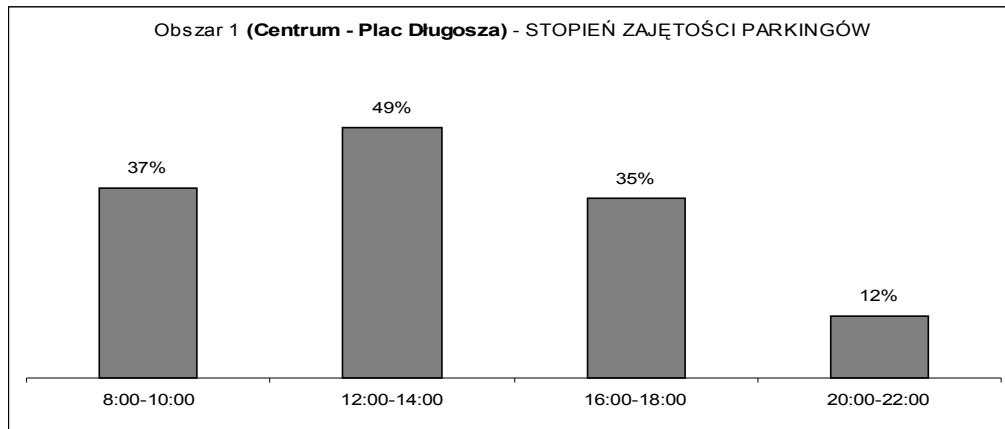
- godzinę wjazdu i wyjazdu,
- jego numer rejestracyjny,
- rodzaj parkującego pojazdu,
- sposób parkowania (parkowanie prostopadłe, parkowanie skośne, parkowanie równoległe, parkowanie w ruchu jezdnym),
- rodzaj miejsca (zwykłe, zastrzeżone),
- uiszczenie opłaty,
- typ parkingu (płatny, bezpłatny, czasowy) .



# Uzyskane wyniki w obszarach badania OBSZAR 1 (Centrum – Plac Długosza)

Płatne – 289 miejsc postojowych  
Bezpłatne – 0 miejsc postojowych

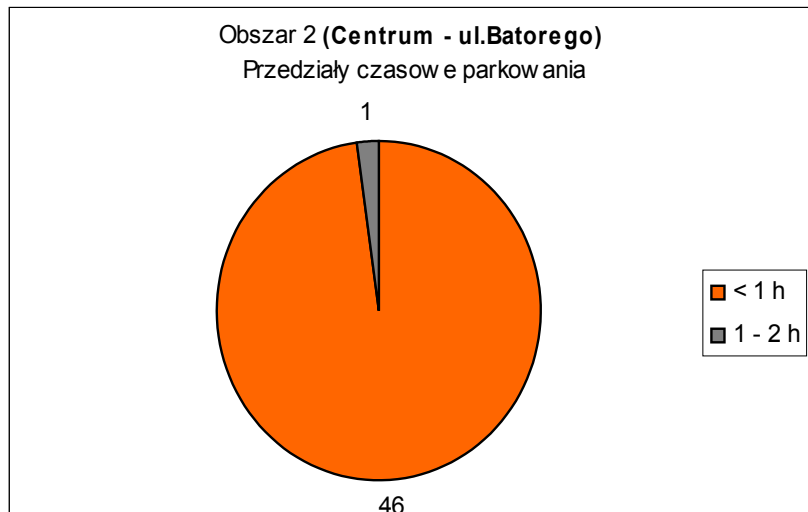
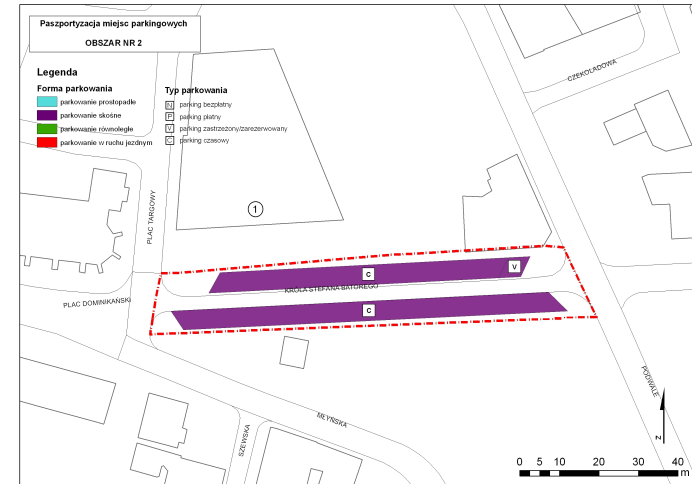
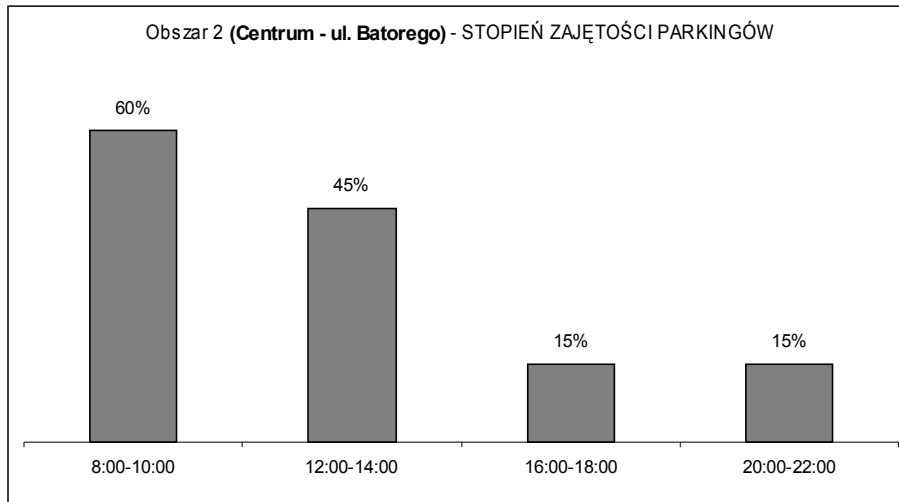
Zastrzeżone – 0 miejsc postojowych  
Czasowe – 0 miejsc postojowych



# Uzyskane wyniki w obszarach badania OBSZAR 2 (Centrum – ul. Batorego)

Płatne – 0 miejsc postojowych  
 Bezpłatne – 0 miejsc postojowych

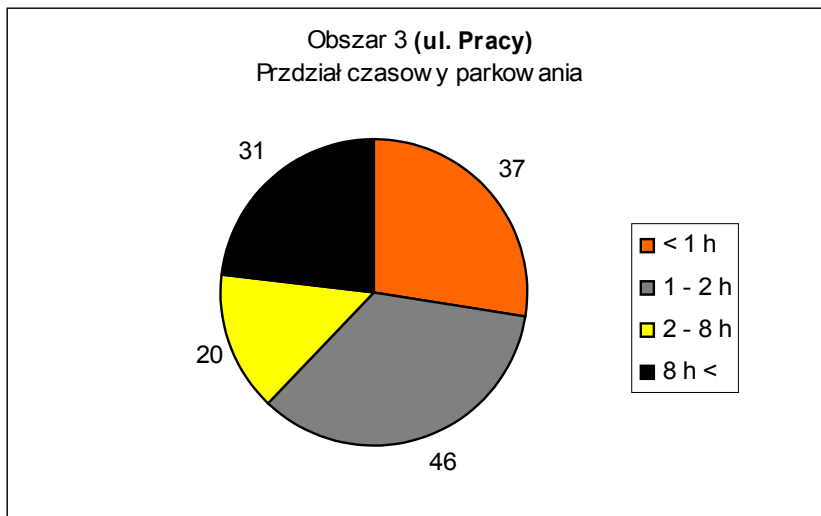
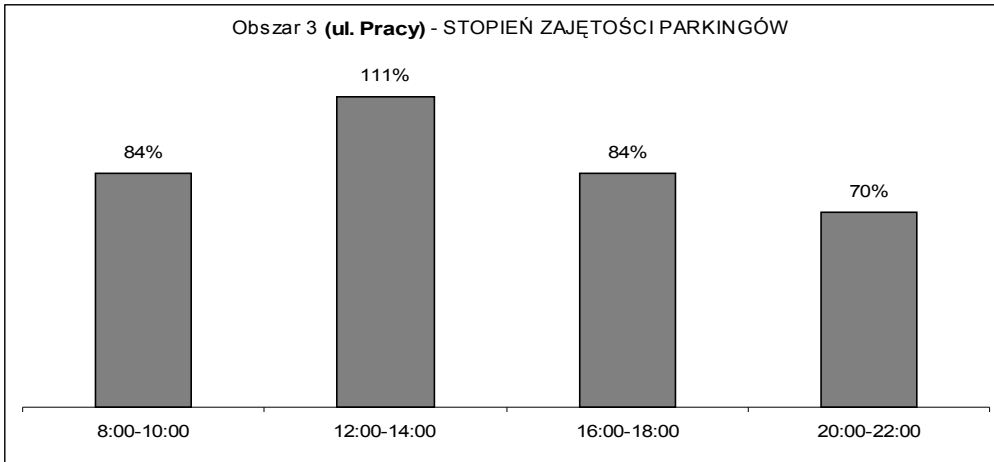
Zastrzeżone – 2 miejsc postojowych  
 Czasowe – 38 miejsc postojowych



# Uzyskane wyniki w obszarach badania OBSZAR 3 (ul. Pracy)

Płatne – 0 miejsc postojowych  
 Bezpłatne – 71 miejsc postojowych

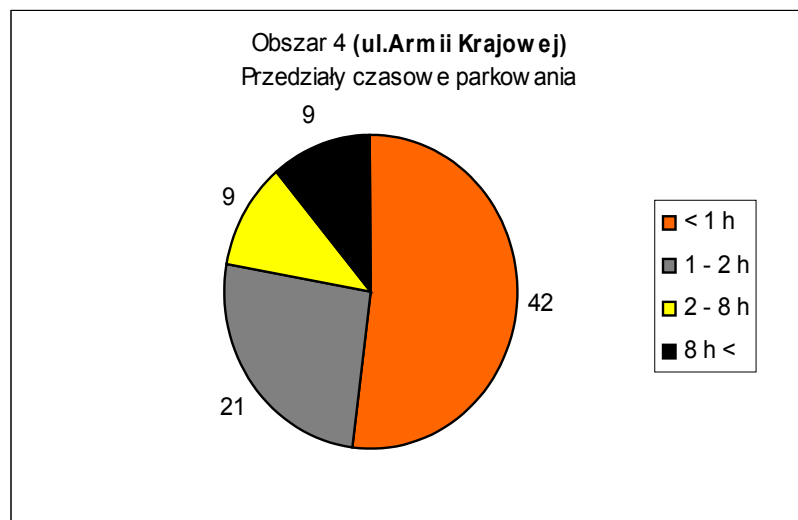
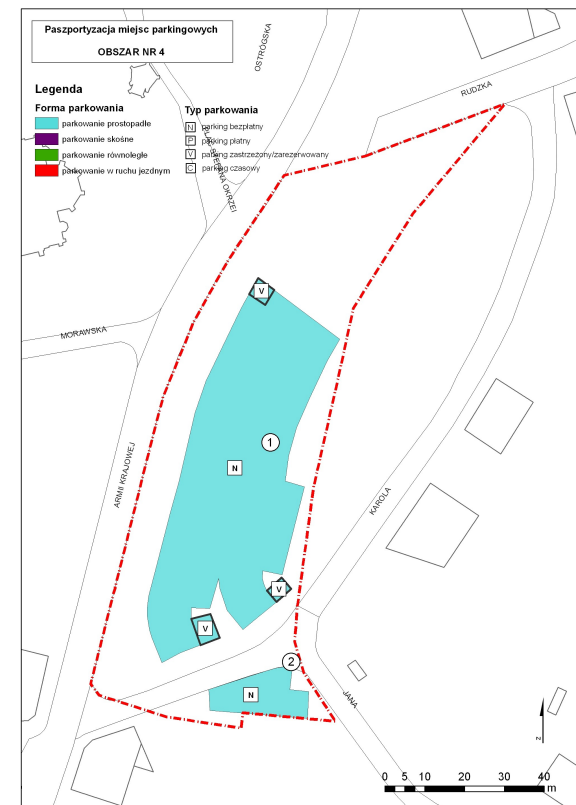
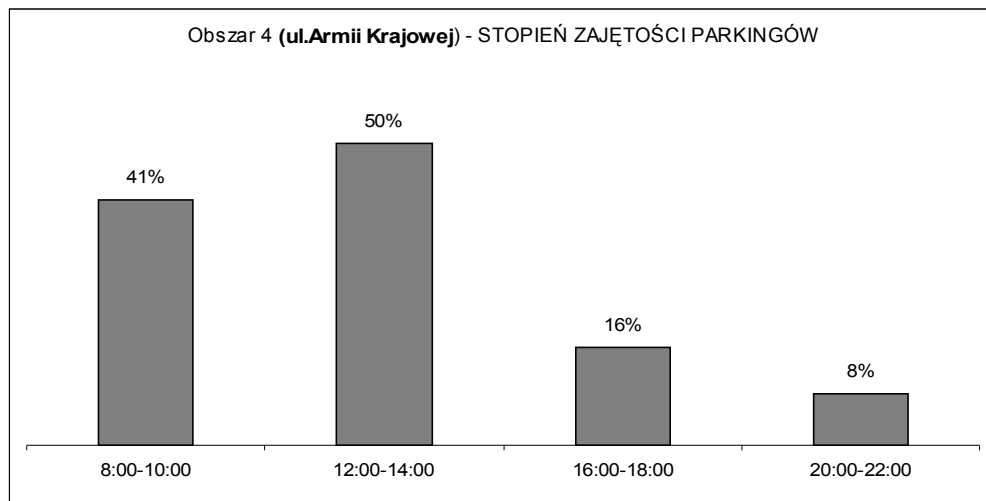
Zastrzeżone – 3 miejsc postojowych  
 Czasowe – 0 miejsc postojowych



# Uzyskane wyniki w obszarach badania OBSZAR 4 (ul. Armii Krajowej)

Płatne – 0 miejsc postojowych  
 Bezpłatne – 117 miejsc postojowych

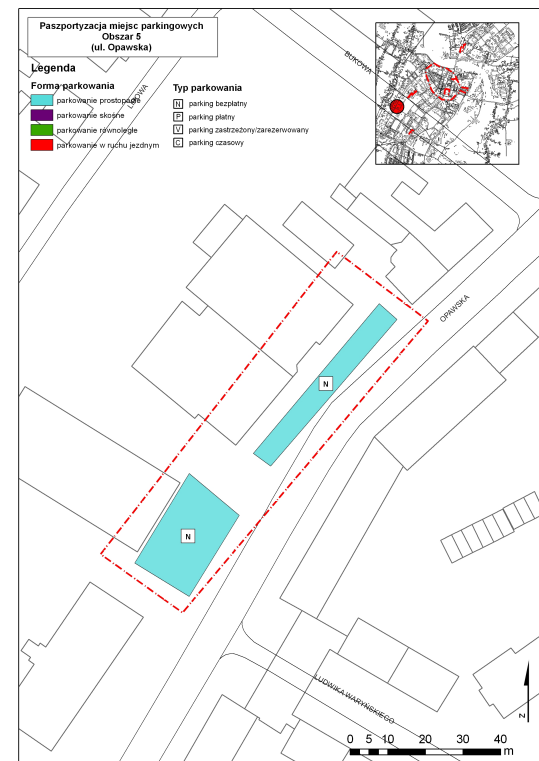
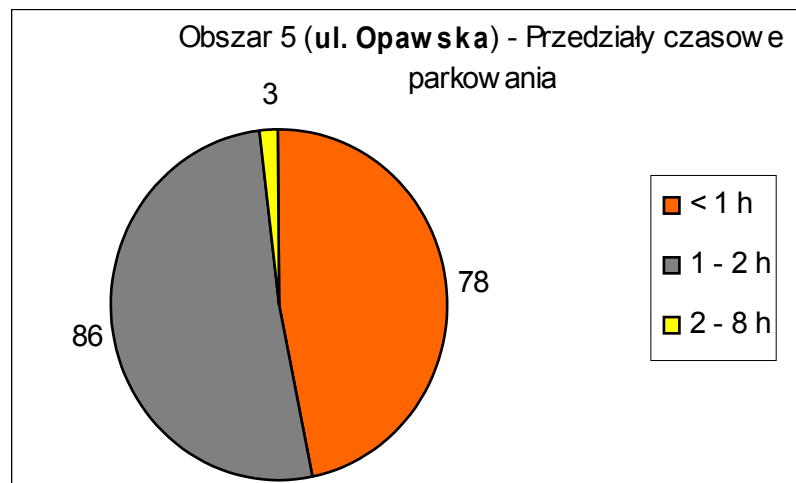
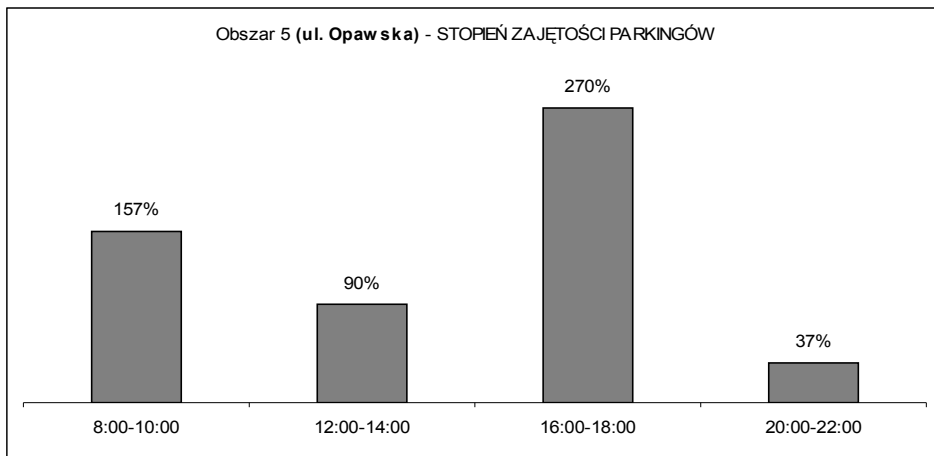
Zastrzeżone – 6 miejsc postojowych  
 Czasowe – 0 miejsc postojowych



# Uzyskane wyniki w obszarach badania OBSZAR 5 (ul. Opawska)

Płatne – 0 miejsc postojowych  
 Bezpłatne – 28 miejsc postojowych

Zastrzeżone – 2 miejsca postojowe  
 Czasowe – 0 miejsc postojowych



# Postup prací

## 1. Inventarizace a analýza současného stavu

### 1.3 Dopravní průzkum parkování

1.3.1 Typy parkovacích míst a jejich obsazenost

1.3.2 Volba parkovacích míst podle uživatele

1.3.3 Dynamická doprava a její vliv na parkování

1.3.4 Závěry dopravního průzkumu

**Problematika projednána na společném workshopu 26.2.2013 v Ostravě-Porubě**

## Inventarizace a analýza současného stavu

- Pasportizace referenčních lokalit

- Identifikace legálních a nelegálních parkovacích míst podle ČSN 73 6056

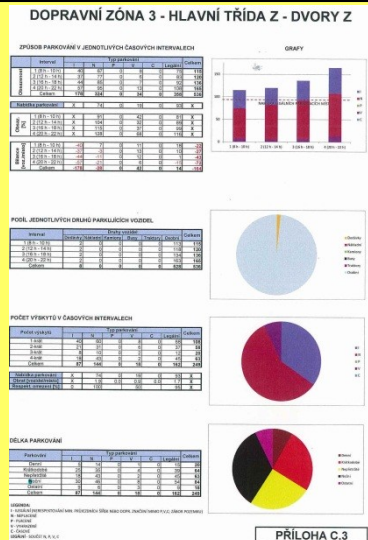
### Dopravní průzkumy

- Provedeny ve 20 referenčních lokalitách, ve 4 časových intervalech během 1 dne

- Při průzkumech bylo sledováno: časový interval parkování, obsazení parkovacího prostoru dle pasportizace, druh vozidla, 4 poslední znaky RZ pro identifikaci vozidla, typ parkování (neplacené, placené, vyhrazené, časově omezené, nelegální) a respektování omezení parkování vyplývající z povinnosti placení parkovného, vyhrazeného parkovacího stání a časově omezeného parkování

- Vliv dynamické dopravy byl určen na základě celostátního sčítání dopravy 2010, sčítání intenzit dopravy na komunikacích a dříve provedených směrových dopravních průzkumů

- Dopr. průzkumy vytvořily datovou základnu pro návrhovou část projektu



## Inwentaryzacja i analiza stanu obecnego

- Paszportyzacja referencyjnych miejsc

- Identyfikacja legalnych i nielegalnych miejsc parkingowych na podstawie przepisów ČSN 73 6056

### Badania drogowe

- Przeprowadzone w 20 reprezentatywnych miejscach, w 4 przedziałach czasowych w ciągu 1 dnia

- Podczas badań sprawdzano parkingi pod kątem: czasowego interwału parkowania, zajmowanych miejsc, rodzajów pojazdów, czterech ostatnich znaków rejestracji do identyfikacji pojazdów, typ parkingu (bezpłatny, płatny, zastrzeżony, czasowy, nielegalny) i ograniczenia parkowania: wynikające z obowiązku uiszczenia opłaty za parkowanie, zastrzeżone parkingi i czasowe.

- Natężenie ruchu zostało ustalone na podstawie ogólnego krajowego pomiaru ruchu drogowego 2010, natężenia ruchu drogowego i wcześniejszej analizy




- Badanie natężenia ruchu stworzyło bazę danych dla projektu





# Pasportizace a dopravní průzkumy



Charakter parkování v území

BYDLENÍ   
BYDLENÍ + SLUŽBY   
MONOFUNKČNÍ 

Dopravní zóny

HRANICE ZÓNY   
ČÍSLO ZÓNY 

STUDIE ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ  
V OSTRAVĚ - PORUBĚ

**PASPORTIZACE  
PARKOVACÍCH MÍST**

Dopravní zóny | 01 - 20

Měřítko | 1:10000

Datum | Leden 2013

Příloha | A.2



## Zakres prac

### 2. Zewnętrzne założenia dotyczące analizowanego systemu parkowania

- 2.1 Prognoza zapotrzebowania na wzrost liczby miejsc parkingowych
- 2.2 Przychody i koszty istniejącego systemu parkowania
- 2.3 Prawodawstwo w zakresie systemu parkowania
- 2.4 Propozycje i zakres rozwiązań zidentyfikowanych problemów

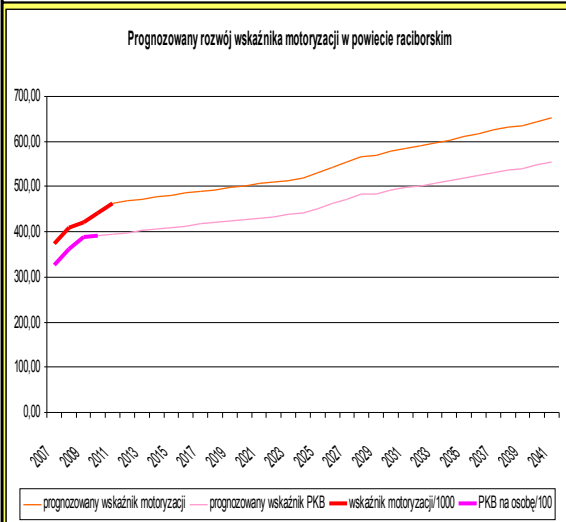
**Problematyka omówiona na warsztacie 21.5.2013 w Raciborzu**

**Prognoza zapotrzebowania na wzrost liczby miejsc parkingowych** określono na podstawie: aktualnego stanu miejsc postojowych, aktualnego zapotrzebowania na miejsca parkingowe, deficytu miejsc postojowych.

	Rejony	Zapotrzebowanie			Deficyt		
		2012	2020	2040	2012	2020	2040
Prognoza	1-43	20 708	22 365	28 784	-3 166	-4 823	-11 242
Istniejące	1-43	17 542					

**SPP** obejmuje 672 miejsca postojowe. Jedno miejsce postojowe generuje przychód w granicach 78,61 zł (dla wybranych miesięcy). **Pl. Długosza** - liczba miejsc postojowych to 272, przychód ok. 29,67 zł.

**Propozycje rozwiązań:** **1.przestrzenne:** wyznaczenie parkingów wielostanowiskowych, budowa parkingów wielopoziomowych. **2.organizacyjne:** utrzymanie parkingu-pl.Długosza, parkomaty, monitoring systemu parkingowego, ograniczenie dostępności „podwórzy“ w SPP tylko dla mieszkańców, reorganizacja parkingów przyulicznych w centrum.

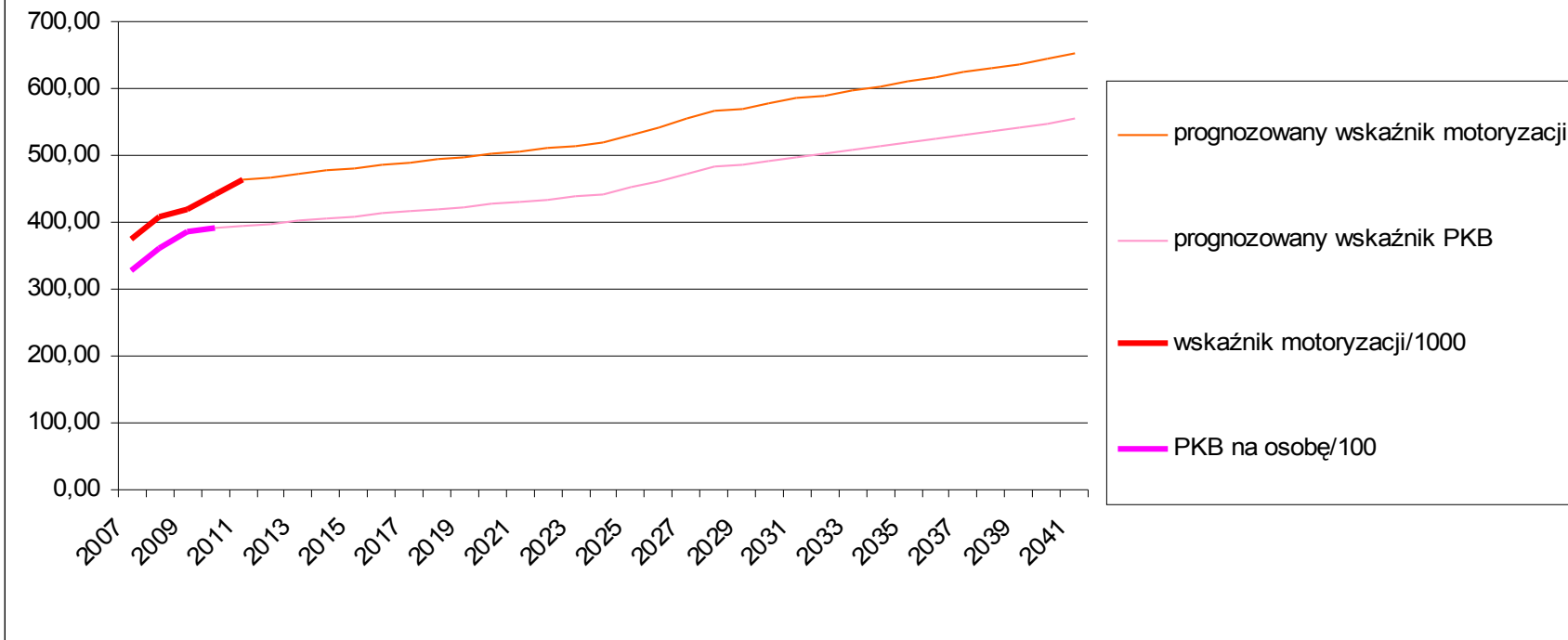


Prognoza potrzeby zvýšení počtu parkovacích míst byla určena na základě: současného stavu parkovacích míst, aktuální potřeby po parkovacích místech, deficitu parkovacích míst.

Zóna placeného parkování zahrnuje 672 parkovacích míst. Jedno parkovací místo generuje příjmy v rozmezí 78,61 PLN (v určitých měsících). Pl. Długosza - počet parkovacích míst je 272, příjem cca 29,67 PLN.

Návrhy řešení: 1. prostorové: vytvoření kapacitních parkovišť, výstavba hromadných parkovacích objektů, 2. organizační: zachování parkoviště - pl. Długosza, parkovací automaty, monitoring parkovacího systému, vymezení dostupnosti „dvorků“ v místě placeného parkování pouze pro rezidenty, reorganizace parkování na komunikacích v centru.

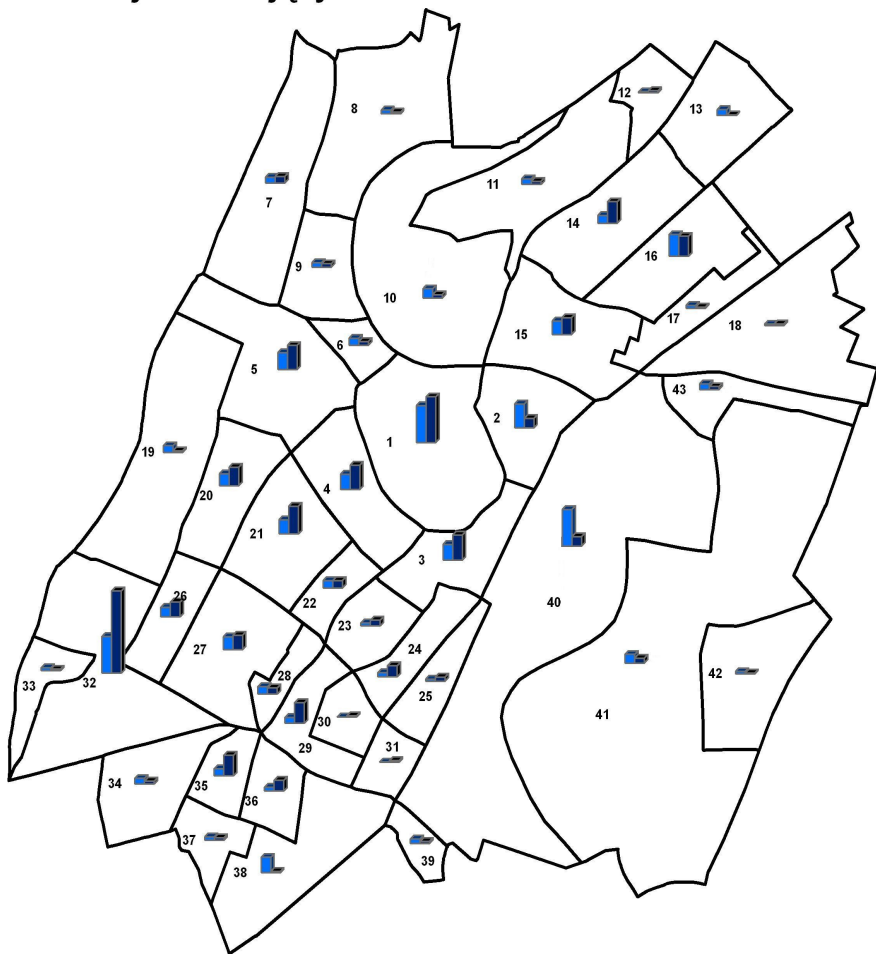
### Prognozowany rozwój wskaźnika motoryzacji w powiecie raciborskim



Zauważalny jest sukcesywny wzrost obu wskaźników. Daje to przedstawienie zjawiska jakim jest prognoza zapotrzebowania na miejsca parkingowe – zapotrzebowanie będzie rosnąć wraz z liczbą samochodów, aż do momentu nasycenia, po czym zacznie spadać.




## Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe w relacji z istniejącymi




### Legenda

 Granice rejonów

 1 700

 istniejące miejsca parkingowe

 zapotrzebowanie na miejsca parkingowe

### Propozycje rozwiązań przestrzennych

1. wyznaczenie parkingów strategicznych – wielostanowiskowych,
2. pierwszeństwo wyboru parkingów skupionych – wielopoziomowych,
3. wyznaczenie parkingów dla pojazdów ciężarowych (w tym dla przewozów towarów niebezpiecznych)

### Propozycje rozwiązań organizacyjnych

1. utrzymanie parkingu na pl. Długosza, a w przypadku zbycia terenu przez miasto określenie w warunkach sprzedaży konieczności stworzenia przez inwestora parkingu ogólnodostępnego towarzyszącego inwestycji komercyjnej,
2. wprowadzenie parkomatów,
3. monitoring systemu parkingowego w mieście,
4. ograniczenie dostępności „podwórz” w SPP wyłącznie dla mieszkańców,
5. przeorganizowanie parkowania przyulicznego w rejonie centrum miasta,
6. dokonanie zmian wskaźników dotyczących wymaganych miejsc parkingowych w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego

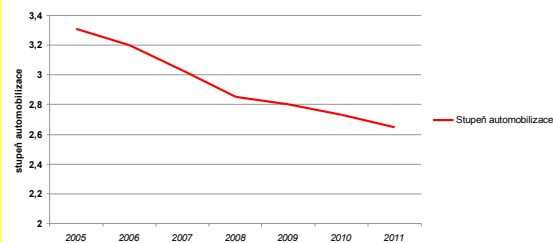
Istniejące miejsca parkingowe	Zapotrzebowanie na miejsca parkingowe	Deficyt miejsc parkingowych
Σ 17 542	Σ 20 708	Σ 3 166

## Postup prací

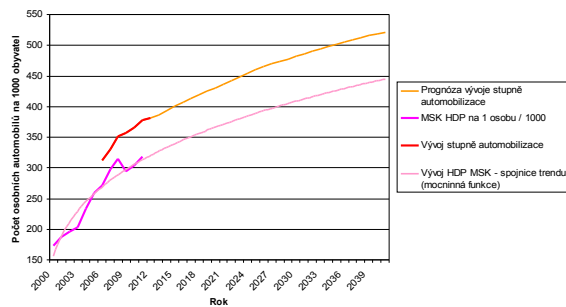
### 2. Vnější výchozí podmínky pro návrh systému parkování

- 2.1 Prognóza růstu dopravní poptávky
- 2.2 Současné tržby a náklady systému
- 2.3 Legislativa, právní rámec a smluvní vztahy
- 2.4 Rozsah a přístupy k řešení

**Problematika projednána na společném workshopu 21.5.2013 v Racibórze**



Prognóza vývoje stupně automobilizace v Ostravě



## Prognóza růstu dopravní poptávky

- Vstupní podklady jsou SLDB 2001 a 2011, statistiky ČSU (počet obyvatel, HDP, mzdy, územní členění), statistiky MD ČR, TP 225
- Prognóza je provedena metodou odhadu růstu stupně automobilizace a HDP
- Stupně automobilizace v Ostravě [počet os. aut/1000 obyvatel]: 381 rok 2012, 431 rok 2020 a 518 rok 2040

## Současné tržby a náklady systému a legislativa

- Příjmy MOB plynou z pronájmu vyhrazených parkovacích míst (a objektů), příjmy a náklady parkovacích automatů plynou Statutárnímu městu Ostrava
- Příjmy a náklady MOB v roce 2012: příjmy 10,3 mil. Kč, náklady 60 tis. Kč (pouze za objekt), náklady na údržbu povrchových parkovišť se samostatně nesledují
- Právní rámec (ob. záv. vyhlášky) a smluvní vztahy (nájemní smlouvy)

## Rozsah a přístupy k řešení

- Udržitelný způsob snížení deficitu parkovacích míst v SO

## Prognozovaný vzrost zapotřebování na místa parkingové

- Dane wejściowe pochodzą z NSP 2001 i 2011, GUS (populacja, PKB, płace, podział terytorialny), statystyki z Ministerstwa Transportu RCz, TP 225
- Prognóza została przeprowadzona w oparciu o wskaźnik motoryzacji i PKB
- Wskaźnik motoryzacji w Ostrawie [l. aut/1000 os.]: 381-2012r. , 431-2020r. i 518 w 2040r.

## Aktualne przychody, koszty systemu i prawodawstwo

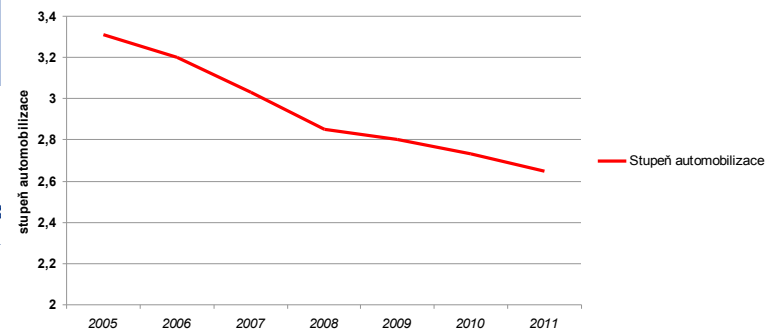
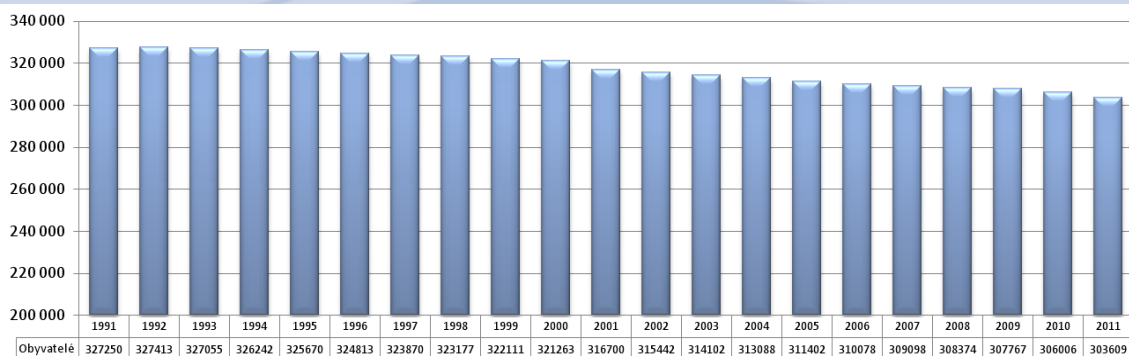
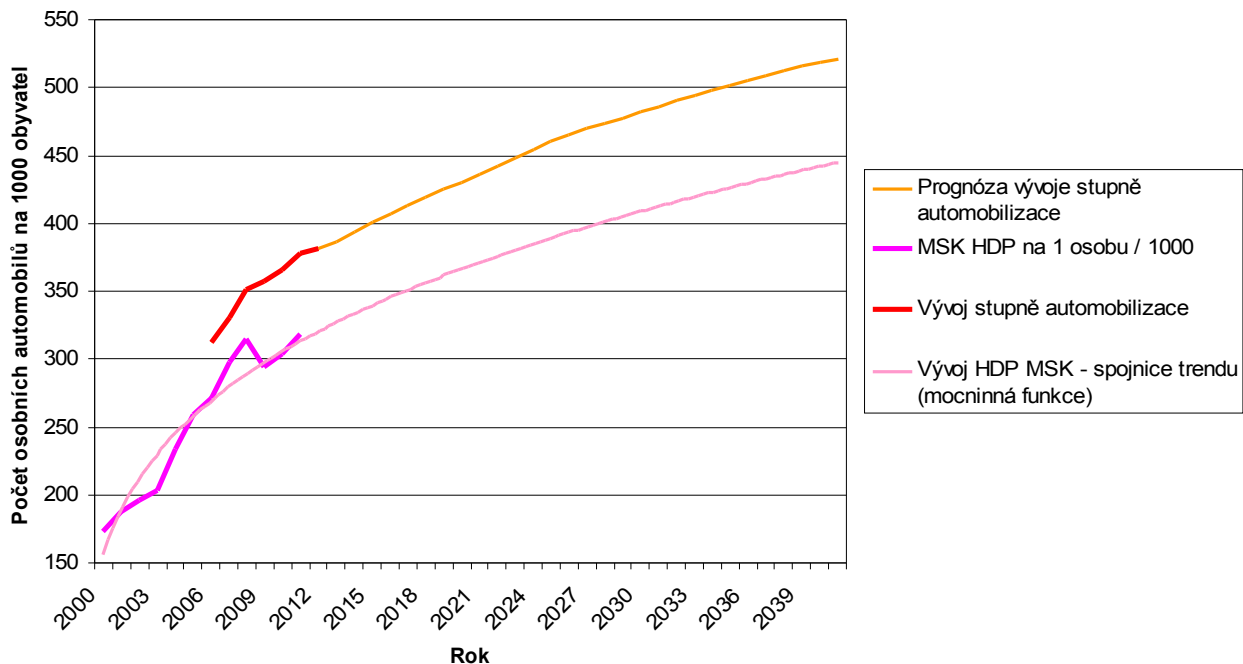
- Przychody Miejskiej Dzielnicy Poruba z tytułu opłat za korzystanie z parkingów, oraz przychody i koszty funkcjonowania parkomatów przekazywane są do budżetu Miasta Ostrawy
- Przychody Miejskiej Dzielnicy Poruba w 2012r. wynosiły 10,3 mln CZK, natomiast koszty: 60 tys. CZK (na pojazd), koszt utrzymania parkingów powierzchniowych - nie uwzględniono
- Prawodawstwo (uchwały, rozporządzenia), umowy np. najmu

## Propozycje i zakres rozwiązań zidentyfikowanych problemów

- Zmniejszyć deficyt miejsc parkingowych w mieście

# Prognóza růstu dopravní poptávky

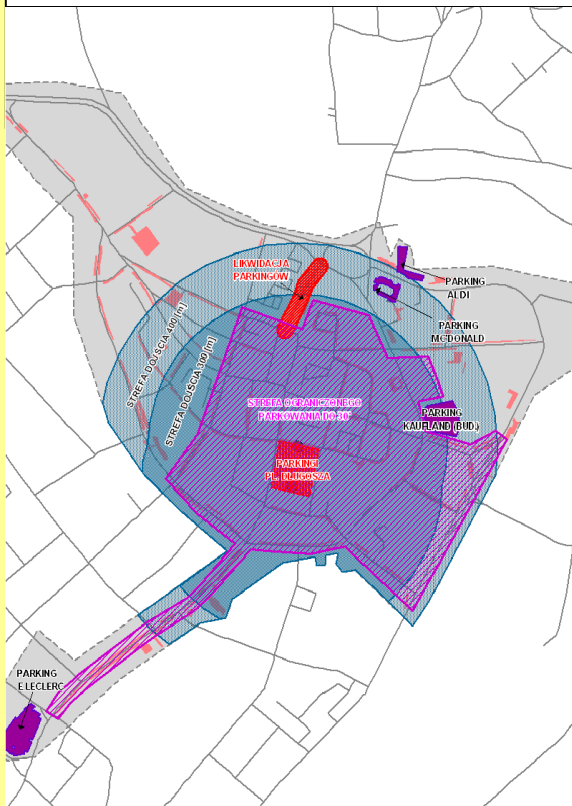
Prognóza vývoje stupně automobilizace v Ostravě



## Zakres prac

### 3. Strategiczne cele miasta w zakresie budowy parkingów

Problematyka omówiona na warsztacie  
21.5.2013 w Racibórze



Opracowania podejmujące problematykę miejsc parkingowych i kierunków działania oraz rzeczywiste działania miasta to: 1. Dokumenty strategiczne (omówione w pkt. 1.1.) 2. Studium komunikacyjne Raciborza. Cz.V. Raport końcowy-część wynikowa studium, grudzień 2005 (rysunek obok).

#### Strategiczne cele w zakresie kształtowania polityki parkingowej:

1. Systematyczne zmniejszanie deficytu miejsc parkingowych.
2. Kontrola systemu parkowania
3. Ekologia
4. Efektywność ekonomiczna i finansowa
5. Bezpieczeństwo i jakość przestrzeni publicznych
6. Akceptacja społeczna
7. Realizacja wyznaczonych celów.

Studie týkající se problematiky parkovacích míst, přístupů k řešení a skutečných aktivit města zahrnují: 1. Strategické dokumenty (popsané v bodě 1.1.), 2. Dopravní studie Raciborza, část V. Závěrečná zpráva – výsledková část studie, prosinec 2005 (viz obrázek vedle).

#### Strategické cíle v oblasti parkování:

1. Systematické snižování deficitu parkovacích míst
2. Kontrola systému parkování
3. Ekologie
4. Ekonomická a finanční efektivita
5. Bezpečnost a kvalita veřejných prostranství
6. Společenská akceptace
7. Realizace vymezených cílů

## Strategiczne cele w zakresie kształtowania polityki parkingowej:

### 1. Systematyczne zmniejszanie deficytu miejsc parkingowych.

1.1. **Rozwiązanie ilościowe.** Zapewnienie użytkownikom nowych i atrakcyjnych miejsc do parkowania oraz rozwiązań, które ograniczą nielegalne parkowanie a także uciążliwości w znalezieniu miejsca parkingowego w najbardziej newralgicznych miejscach. Planuje się do roku 2020 wyeliminowanie 2/3 potencjalnego deficytu.

1.2. **Rozwiązanie jakościowe.** Zastąpienie nielegalnych parkowań nowymi możliwościami parkingowymi, zarówno w garażach jak i parkingach powierzchniowych

### 2. Kontrola systemu parkowania

2.1. **Regulacje przestrzenne.** Wprowadzenie czytelnego systemu lokalizacji miejsc parkingowych poprzez oznakowanie legalnych miejsc parkingowych. Wyznaczenie czytelnych granic strefy płatnego parkowania. Wprowadzenie fizycznych barier ograniczających dostępność miejsc parkingowych.

2.2. **Regulacje ekonomiczne.** Ujednolicenie systemu parkowania na wszystkich parkingach płatnych. Wprowadzenie zróżnicowanych cenowo stref płatnego parkowania, co ma zapobiec tworzeniu się nielegalnych miejsc parkingowych w miejscach z wysokim popytem, a ma za zadanie motywować użytkowników do parkowania w miejscach do tego przeznaczonych.

2.3. **Regulacje prawne.** Reorganizacja istniejącego systemu funkcjonowania miejsc parkingowych. Rozważenie parkowania czasowego jako alternatywy dla płatnych parkingów. Sankcjonowanie przestrzegania zasad w taki sposób, który zachęcałby do przestrzegania zasad i zapobiegłby nielegalnym parkowaniom.

### 3. Ekologia

3.1 **Zmniejszenie degradacji środowiska przyrodniczego** poprzez usunięcie nielegalnych parkowań z terenów zielonych (trawniki, skwery itp.) jako źródło zachowań proekologicznych, zmniejszających emisję spalin i pyłów w mieście. Stosowanie zasady nadrzędności terenów zielonych nad terenami parkingowymi jako zasada przy wyborze nowych lokalizacji pod miejsca parkingowe oraz uwzględnianie zieleni urządzonej jako elementu towarzyszącemu parkingowi (funkcja izolacyjna oraz zwiększenie bilansu terenów zielonych w mieście).

3.2. **Zmniejszenie natężenia ruchu**, a tym samym ilości spalin poprzez wprowadzenie nowych miejsc parkingowych. Nowe lokalizacje spowodują zmniejszenie ilości pojazdów „krążących i szukających” miejsc parkingowych.

3.3. **Promowanie wykorzystania alternatywnych rodzajów napędu**, takich jak np. zasilane elektrycznie pojazdy. W budowie nowych parkingów należy uwzględnić lokalizację zintegrowanych stacji zasilania.



#### **4. Efektywność ekonomiczna i finansowa**

- 4.1. Powiększenie efektywności wykorzystania przestrzeni parkingowych** poprzez zwiększenie pojemności parkingowej, a tym samym, zwiększenie odsetka użytkowników. Takie rozwiązanie ma na celu uzyskanie większej stabilności finansowej służącej dalszemu finansowaniu inwestycji i ponoszeniu kosztów eksploatacji parkingów.
- 4.2. Zróżnicowanie możliwości parkowania** poprzez utrzymanie oferty skierowanej do użytkowników o różnych potrzebach, a w szczególności rozszerzenie oferty o możliwość wykupienia płatnego miejsca parkingowego w wybranej przez siebie lokalizacji.
- 4.3. Gospodarowanie miejscami garażowymi i postojowymi** należącymi do gminy w taki sposób, by pieniądze z nich uzyskiwane przeznaczone były na renowację osiedli, w tym utrzymanie miejsc parkingowych

#### **5. Bezpieczeństwo i jakość przestrzeni publicznych**

- 5.1. Zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników dróg i przestrzeni drogowej** poprzez parkowanie pojazdów tylko na legalnych miejscach parkingowych, ułatwienie dostępu do budynków wszelkiego rodzaju służb, m. in., straży pożarnej
- 5.2. Zmniejszanie ryzyka wandalizmu** na zaparkowanych pojazdach poprzez kształtowanie parkingów w skupiskach.
- 5.3. Poprawa jakości przestrzeni publicznej** poprzez usuwanie nielegalnie zaparkowanych pojazdów i wprowadzenie takich środków regulacyjnych, które skutecznie wyeliminują nielegalne parkowanie.
- 5.4. Zachowanie urbanistycznej koncepcji miasta** oraz powstrzymanie konsumpcji terenów zielonych na rzecz miejsc parkingowych.

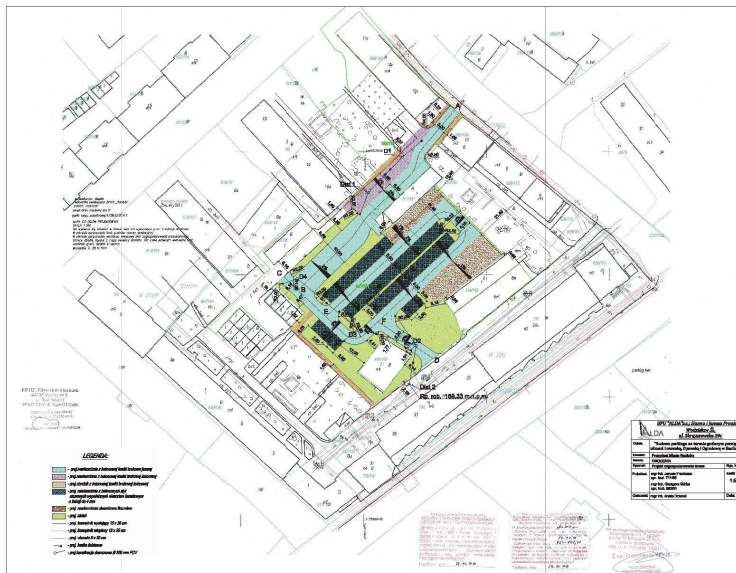
#### **6. Akceptacja społeczna**

- 6.1. Uzyskanie poparcia społecznego** dla proponowanych rozwiązań wyeliminowania deficytu miejsc parkingowych, w tym możliwość pobierania opłat na nowych parkingach w celu uzyskania funduszy na budowę kolejnych.
- 6.2. Czytelne rozmieszczenie tablic informacyjnych** o dostępności ilości miejsc parkingowych i ogólnej pojemności parkingu.



## 7. Realizacja wyznaczonych celów.

Osiągnięcie powyższych celów spowodowałyby znaczną poprawę sytuacji parkingowej w Raciborzu. Niektóre z tych celów mogą być jednak trudne w realizacji. By uniknąć pogłębiania istniejących problemów należy je systematycznie i skutecznie wdrażać. Najbardziej problematyczne będą cele związane z kwestiami finansowymi i organizacyjnymi, które obciążąby bezpośrednio użytkowników. Partycypacja użytkowników w kosztach budowy i rozwoju systemu parkingowego jest niezbędna zwłaszcza w sytuacji gdy środki publiczne są niewystarczające. Użytkownicy niechętnie będą ponosić koszty inwestycji, które ich zdaniem powinny leżeć po stronie miasta. Warto przy tym podkreślić, że istnieje drugi aspekt psychologiczny tej sytuacji. Ludzie ponosząc koszty inwestycji będą czuć się za nią odpowiedzialni i zmotywowani, aby korzystać z niej w odpowiedni sposób. Wzbudzi to, zamierzone w celach, zaangażowanie społeczne. Nowe inwestycje muszą iść także w parze z efektywnym zwalczaniem nielegalnych parkowań, tylko w ten sposób można zmotywować do korzystania zgodnie z obowiązującymi regulacjami. Nie bez znaczenia jest hierarchizacja opłat, gdyż inna cena powinna być naliczana w zależności od odległości od miejsca zamieszkania (zarezerwowany parking tuż przy domu, parking w odległości spaceru lub dalej).



Projekt o numerze rejestracyjnym PL.3.22/3.3.04/12.03286 pt. "PARKING PL-CZ" jest współfinansowany ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz z budżetu państwa RP „Przekraczamy granice”



## Postup prací

### 3. Strategické cíle města v oblasti parkování

Problematika projednána na společném workshopu 21.5.2013 v Racibórze

#### Strategické cíle města v oblasti parkování

- Jsou popsány v dokumentu Strategický plán rozvoje Statutárního města Ostravy na léta 2009 – 2015 (strategický cíl 5.2)
- 2 klíčové aktivity tohoto plánu: realizace záchytných parkovišť a výstavba parkovacích domů

#### Stanovené cíle v MOB Poruba

- Snížení kapacitních deficitů statické dopravy – řešení deficitu po stránce kvantity a po stránce kvality (parkovací objekty)
- Regulace – prostorová, ekonomická a legislativní
- Veřejný prostor a urbanismus – veřejný prostor, urbanistická koncepce, průjezdnost komunikací
- Ekonomická a finanční efektivnost
- Bezpečnost
- Veřejná přijatelnost – informování veřejnosti a získání její podpory
- Ekologie

#### Strategiczne cele miasta w zakresie budowy parkingów

- Opisane szczegółowo w Planie Strategicznym Rozwoju Miasta Ostrawy na lata 2009 - 2015 (Cel strategiczny 5.2 )
- 2 główne cele tego planu: budowa parkingów na obrzeżach miasta i nowych parkingów wielopoziomowych

#### Cele dla Miejskiej Dzielnicy Poruba

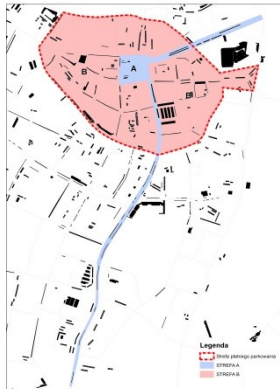
- Systematyczne zmniejszanie deficytu miejsc parkingowych
- Regulacja systemu parkowania - przestrzenna, ekonomiczna i prawna
- Przestrzeń publiczna – publiczne miejsca, koncepcja urbanistyczna, zdolności komunikacyjne
- Efektywność ekonomiczna i finansowa
- Bezpieczeństwo
- Akceptacja społeczna - informowanie opinii publicznej i uzyskanie aprobaty
- Ekologia

## Zakres prac

### 4. Propozycje wariantów rozwiązań parkingów

- 4.1 Wydzielone miejsca parkingowe
- 4.2 Abonamenty parkingowe dla mieszkańców
- 4.3 Parkomaty
- 4.4 Powierzchnia płatnych parkingów
- 4.5 Wielopoziomowe parkingi
  - 4.5.1 parkingi wielopoziomowe (tradycyjne)
  - 4.5.2 automatyczne systemy parkowania
- 4.6 Strefa płatnego parkowania
- 4.7 Parkingi dla samochodów ciężarowych i autobusów
- 4.8 wpływ przyjętych rozwiązań na dynamikę ruchu drogowego

### Problematyka omówiona na warsztacie 30.7.2013 w Ostrawie



Wydzielono **21 lokalizacji parkingowych** (tabela - slajd 15 prezentacji).

Proponuje się wprowadzić **abonamenty** w wysokości: 200zł – opłata zryczałtowana roczna dla jednego pojazdu; „pakiet 200zł plus”-przy dopłacie 200 zł można zarezerwować konkretne miejsce; 110zł – opłata zryczałtowana 6-miesięczna dla jednego pojazdu; 20zł – opłata zryczałtowana miesięczna dla jednego pojazdu.

Proponuje się zainwestowanie w **parkomaty, parkingi wielopoziomowe i automatyczne** (szczegółowo omówione w opracowaniu).

**Strefa płatnego parkowania (B)** będzie mieć powierzchnię ok. 44765m<sup>2</sup>; **Strefa czasowego parkowania (A)** będzie mieć powierzchnię ok. 293646m<sup>2</sup>.

Przyjęte rozwiązania wpłyną pozytywnie na dynamikę ruchu drogowego. Bez podjęcia zaproponowanych działań, przy prognozowanych zmianach w zapotrzebowaniu na miejsca parkingowe, miasto może stać się niedrożne, a tym samym niewydolne komunikacyjnie.

Bylo vyčleněno **21 míst vhodných pro parkování** (tabulka – 15 slide prezentace)

Navrhuje se zavést **abonentní karty** ve výši 200 PLN - roční paušální poplatek za jedno vozidlo, " balíček 200 PLN plus" - za příplatek 200 PLN je možné rezervovat konkrétní místo, 110 PLN - šestiměsíční paušální poplatek pro jedno vozidlo, 20 PLN - měsíční paušální poplatek pro jedno vozidlo.

Navrhuje se investovat do **parkovacích automatů, parkovacích domů a automatických parkovacích systémů** (podrobně popsáno ve studii).

**Zóna placeného parkování (B)** bude mít rozlohu cca 44 765 m<sup>2</sup>, **zóna časově omezeného stání (A)** bude mít rozlohu cca 293 646 m<sup>2</sup>.

Navrhované řešení bude mít pozitivní dopad na dynamickou dopravu. Bez přijetí navrhovaného řešení, při prognózované změně poptávky po parkovacích místech, může dojít k dopravní zácpě ve městě a tím bude město komunikačně paralyzováno.

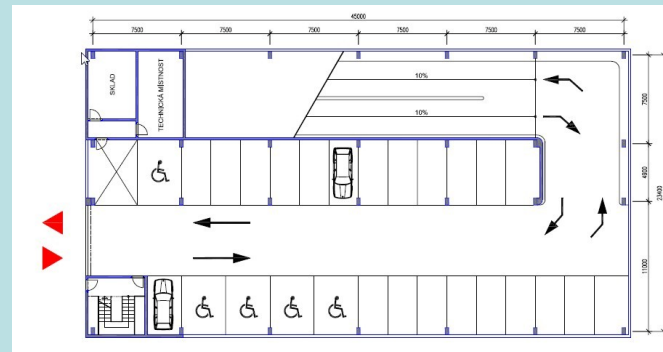
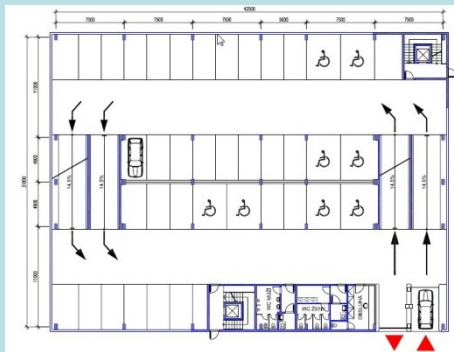
Proponuje się wprowadzenie abonamentów dla mieszkańców w wysokości:

- **200,00 zł [49,88 €]** – opłata zryczałtowana roczna dla jednego pojazdu mieszkańca (na wyznaczonym parkingu) zameldowanego na pobyt stały w obrębie strefy płatnego parkowania i/lub będącego właścicielem lub współwłaścicielem pojazdu samochodowego, którego prawo własności potwierdzone jest wpisem w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.
- **„pakiet 200 zł plus”** uprawniający, przy dopłacie 200 zł rocznie do poszerzenia abonamentu 200 zł, o możliwość wyboru lokalizacji miejsca postojowego, które będzie miejscem zarezerwowanym.
- **110,00 zł [27,90 €]** – opłata zryczałtowana 6-miesięczna dla jednego pojazdu mieszkańca (na wyznaczonym parkingu) zameldowanego na pobyt stały w obrębie strefy płatnego parkowania i/lub będącego właścicielem lub współwłaścicielem pojazdu samochodowego, którego prawo własności potwierdzone jest wpisem w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.
- **20,00 zł [4,98 €]** – opłata zryczałtowana miesięczna dla jednego pojazdu mieszkańca (na wyznaczonym parkingu) zameldowanego na pobyt stały w obrębie strefy płatnego parkowania i/lub będącego właścicielem lub współwłaścicielem pojazdu samochodowego, którego prawo własności potwierdzone jest wpisem w dowodzie rejestracyjnym pojazdu.



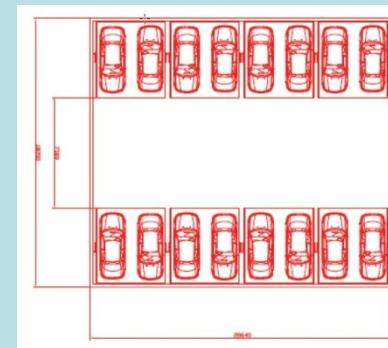
## Do korzyści z rozwiązań jakimi są parkingi wielopoziomowe, należą:

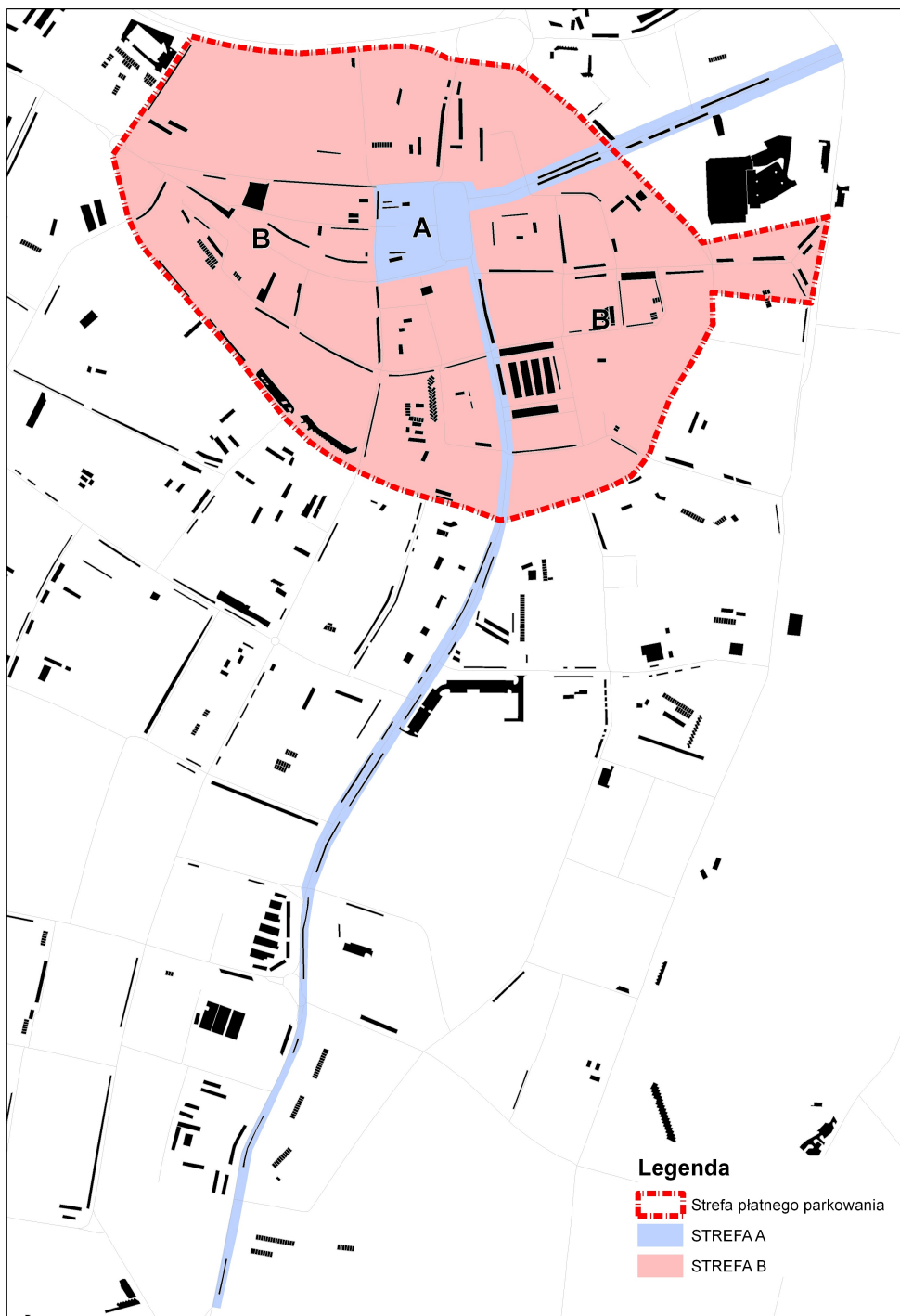
- poprawa bezpieczeństwa w ruchu drogowym,
- zmniejszenie zanieczyszczeń,
- odzyskiwanie terenów rekreacyjnych na potrzeby dzieci, młodych i starszych osób.



## Automatyczne systemy parkowania, zalety:

- Minimalizacja przestrzeni parkingowej
- Komfort
- Bezpieczeństwo
- Ekonomia eksploatacji
- Ekologia
- Elastyczność





## Rzeczony SPP jest bardzo ważnym elementem rozwoju systemu parkowania w mieście.

Proponuje się:

- zachowanie zasięgu powierzchniowego SPP,
- zmiany organizacyjne (opłaty, wprowadzenie strefy A i strefy B),

-Strefa płatnego parkowania (B) będzie mieć powierzchnię ok. 44 765 m<sup>2</sup>;

-Strefa czasowego parkowania (A) będzie mieć powierzchnię ok. 293 646 m<sup>2</sup>.

- wprowadzenie systemu informacyjnego.

**Przedstawiono wariant minimalny (bez parkingów typu ASP), oraz wariant optymalny, czyli wszystkie możliwe lokalizacje.**

**Deficyt/ Nadwyżka miejsc parkingowych stan obecny i po zrealizowaniu propozycji parkingowych**

Nr rejonu	deficyt	nowe miejsca (wersja minimalna)	deficyt/ nadwyżka po realizacji wariantu minimalnego	nowe miejsca (wersja optymalna)	deficyt/nadwyżka po realizacji wariantu optymalnego
1	-365	460	95	460	95
3	-398	88	-310	136	-262
4	-384	68	-316	68	-316
5	-310	118	-192	118	-192
10	251	246	497	246	497
14	-578	144	-434	144	-434
15	-139	170	31	170	31
16	70	188	258	188	258
26	-235	0	-235	48	-187
27	-64	528	464	528	464
32	-1917	264	-1653	312	-1605
33	59	548	607	548	607
36	-293	0	-293	144	-149
Pozostałe rejonu	1137	0	1137	0	1137
<b>Razem</b>	<b>-3166</b>	<b>2822</b>	<b>-344</b>	<b>3110</b>	<b>-56</b>



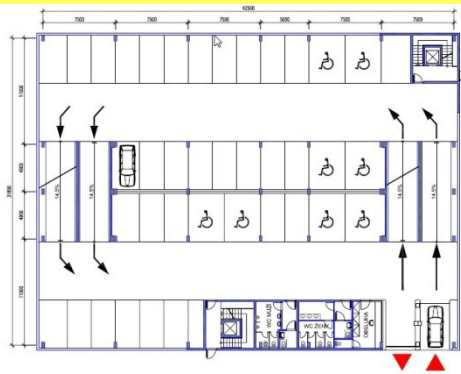


# Postup prací

## 4. Návrhy variantních řešení parkování

- 4.1 Vyhrazená parkovací místa
- 4.2 Rezidentní a abonentní karty
- 4.3 Parkovací automaty
- 4.4 Placená povrchová parkoviště
- 4.5 Hromadné parkovací objekty
  - 4.5.1 Parkovací domy
  - 4.5.2 Automatické parkovací systémy
- 4.6 Zóna placeného stání
- 4.7 Parkování nákladních vozidel a autobusů
- 4.8 Vliv variantních řešení na dynamickou dopravu

**Problematika projednána na společném workshopu 30.7.2013 v Ostravě-Porubě**



- Zvýšení počtu vyhrazených parkovacích míst nad současných 20%
- Nezavádět systém rezidentních a abonentních karet (administrativní a finanční náročnost, problematika dopravní obsluhy)
- Příjmy z parkovacích automatů nejsou příjmem MOB, na hlavních třídách Poruby nedoporučujeme instalovat (převažující rezidenti, mimo oblast u nemocnice) a nezavádět zóny placeného stání
- Kapacitní povrchová parkoviště jsou v návrhu umístěna především v okrajových částech, kladem jsou nízké investiční náklady, záporně prostorová náročnost
- Hromadné parkovací objekty: 3 základní typy (1 automatický a 2 klasické)
- Odstavování těžkých vozidel bylo navrženo do prostoru vedle logistického centra, napojení na komunikační síť prostřednictvím silnice II/647, popř. v okolí silnice I/11 v úseku mezi D1 a II/647, odstavení těžkých vozidel není zásadním problémem v Porubě
- Doplněním parkovacích kapacit do stávajícího území nedojde k pozměnění hlavních dopravních proudů

- Zwiększenie liczby zastrzeżonych miejsc parkingowych – obecnie 20%
- Brak akceptacji dla wprowadzenia kart abonamentowych oraz karnetów dla mieszkańców
- Dochody z parkomatów nie trafiają do Miejskiej Dzielnicy Poruba, dlatego nie będą instalowane na głównych ulicach (gdzie dominują parkujący mieszkańcy, poza obszarem szpitala), brak akceptacji dla wprowadzenia stref płatnego parkowania
- Parkingi powierzchniowe zaprojektowano na obrzeżach, plus to niskie koszty inwestycyjne, minus – duże wymogi powierzchniowe
- Parkingi wielopoziomowe: 3 podstawowe typy (1 automatyczny i 2 klasyczne)
- Pojazdy ciężarowe – parkingi zostały zaprojektowane w przestrzeni obok centrum logistycznego, połączone z siecią dróg za pośrednictwem dróg II/647, I/11 w sekcji pomiędzy D1 i II/647, miejsca postojowe dla pojazdów ciężarowych nie są podstawowym problemem w Porubie
- Dzięki rozbudowaniu istniejących parkingów nie zmienia się głównego strumienia ruchu

# Návrhy variantních řešení parkování

## Maximální upravená

## Minimální upravená

Stavební obvod	Podzemní	Typ I	Typ II	APS	Celkem míst		Typ I	Typ II	APS	Celkem míst
I.		1	2	8	1 020				4	192
II.		1	1	4	554				2	96
III.	2	1	1	3	706		1		2	184
IV.			1	3	418				2	96
V.		2	1	8	834		1		1	136
VII.		1	1	3	506			1	2	370
VIII.		1	1	2	458		1		1	136
IX. Nový Pustkovec				2	96				1	48
<b>Celkem</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>33</b>	<b>4 592</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>1 258</b>

Počet nových stání na povrchu v obou variantách:

**450 povrchová parkoviště + 314 stání na komunikacích = 764**



Název mikroprojektu: PARKING CZ-PL, Registrační číslo: CZ.3.22./3.3.04/12.03281, financován z Fondu mikroprojektů v Euroregionu Silesia v rámci Operačního programu přeshraniční spolupráce Česká republika-Polská republika 2007-2013.

## Zakres prac

### 4. Propozycje wariantów rozwiązań parkingów

4.1 Wydzielone miejsca parkingowe

4.2 Abonamenty parkingowe dla mieszkańców

4.3 Parkomaty

4.4 Powierzchnia płatnych parkingów

4.5 Wielopoziomowe parkingi

4.5.1 parkingi wielopoziomowe (tradycyjne)

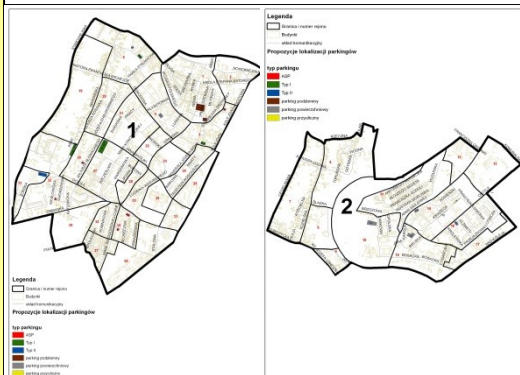
4.5.2 automatyczne systemy parkowania

4.6 Strefa płatnego parkowania

4.7 Parkingi dla samochodów ciężarowych i autobusów

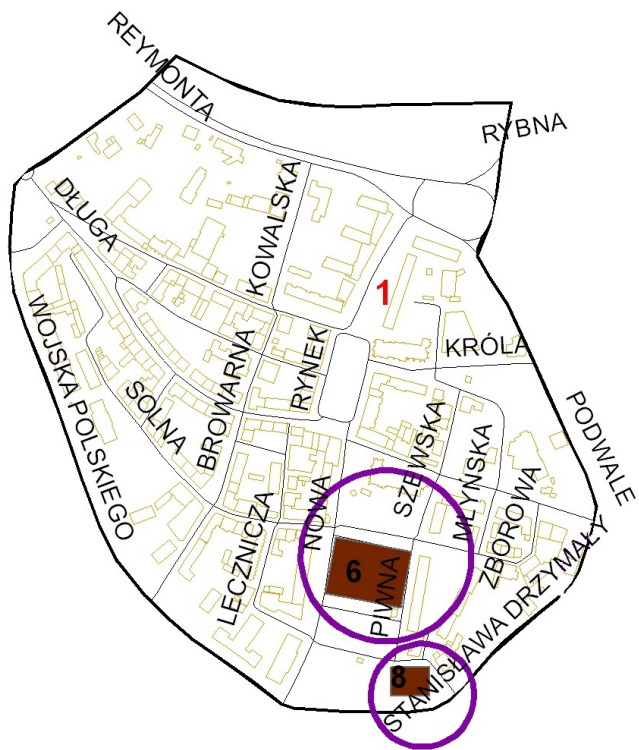
4.8 wpływ przyjętych rozwiązań na dynamikę ruchu drogowego

**Problematyka omówiona na warsztacie 30.7.2013 w Ostrawie**

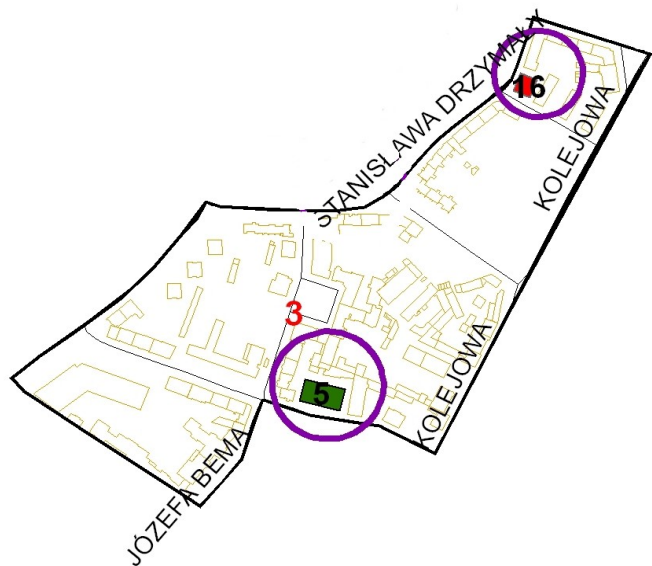


## Propozycja możliwych lokalizacji miejsc parkingowych

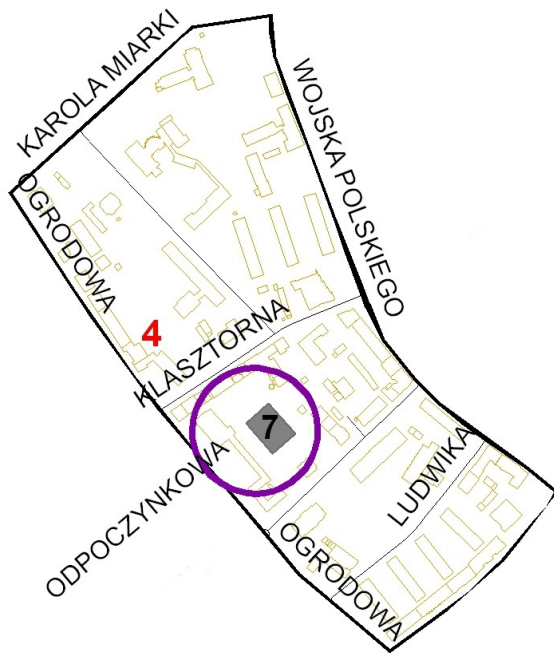
Nr parkingu	Rejon	Typ parkingu	Lokalizacja	Stan obecny	Ilość nowych miejsc parkingowych
6	1	parking podziemny	Pl. J. Długosza	parking powierzchniowy	368
8	1	parking podziemny	Ul. Basztowa – ul. S. Drzymały	trawnik, skwer	92
5	3	Typ I	Ul. Ks. S. Staszica	parking powierzchniowy	88
16	3	ASP	Ul. S. Drzymały – ul. Sejmowa	nieużytek	48
7	4	parking powierzchniowy	Ul. Wileńska-ul. Klasztorna	nieużytek	68
18	5	parking powierzchniowy	Raciborskie Centrum Kultury „Strzecha”	trawnik, nieużytek	30
19	5	Typ I	Ul. W. Różyckiego/Dąbrowskiego	parking powierzchniowy, trawnik	88
12	10	parking powierzchniowy	Ul. Zamkowa	nieużytek	246
9	14	parking przyuliczny	Ul. Książęca	trawnik	40
10	14	parking przyuliczny	Ul. Książęca	trawnik	32
14	14	parking powierzchniowy	Ul. Armii Krajowej	trawnik	72
13	15	parking powierzchniowy	Ul. Karola	nieużytek	170
11	16	parking przyuliczny	Ul. Przejazdowa	trawnik	116
20	16	parking powierzchniowy	Ul. Cecylii	nieużytek	72
15	26	ASP	Ul. J. Słowackiego	trawnik	48
4	27	Typ I	Ul. J. Słowackiego – ul. Jana Matejki – ul. S. Żeromskiego	trawnik, teren przy szkole	528
2	32	Typ I	Ul. Mariańska	rola	264
3	32	ASP	Ul. Częstochowska	trawnik	48
1	33	Typ II	Ul. Ocicka – ul. Żorska	trawnik	548
17	36	ASP	Ul. Miechowska	trawnik	48
21	36	ASP	Ul. Słoneczna	trawnik	96
<b>RAZEM</b>					<b>3110</b>



- Nr 6 –pl. Długosza, ilość nowych miejsc – 368
- Nr 8 – ul. Basztowa-ul. S. Drzymały, ilość nowych miejsc – 92



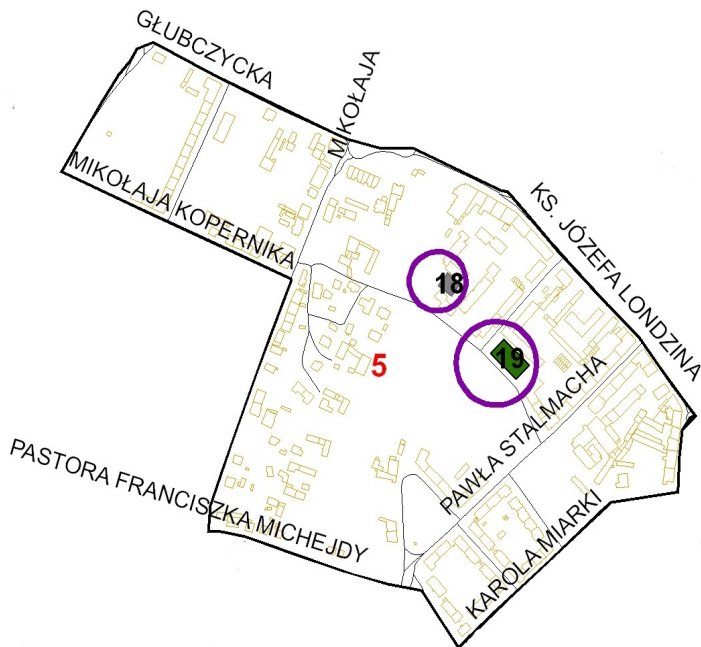
- Nr 5 – parking Typ I, ul. ks. S. Staszica, ilość miejsc – 88
- Nr 15 – parking ASP, ul. S. Drzymały – ul. Sejmowa, ilość miejsc 48

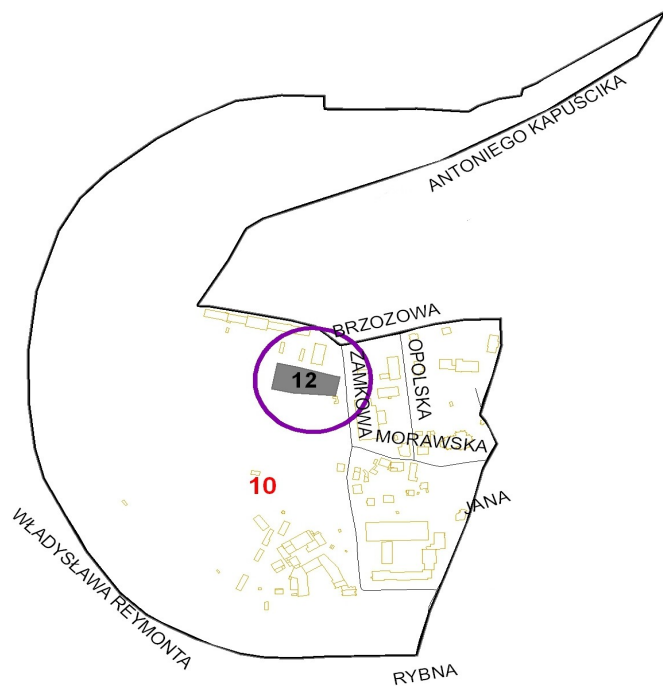


■Nr 7 – parking powierzchniowy, ul. Wileńska – ul. Klasztorna, ilość nowych miejsc – 68

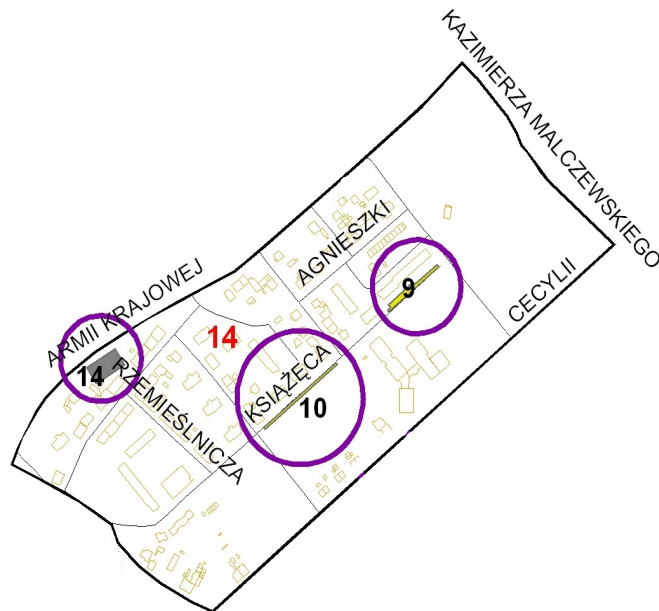
■Nr 18 – parking powierzchniowy, zlokalizowany przy Raciborskim Centrum Kultury „Strzecha”, ilość miejsc – 30

■Nr 19 – parking Typu I, ul. W. Różyckiego/Dąbrowskiego, ilość miejsc – 88





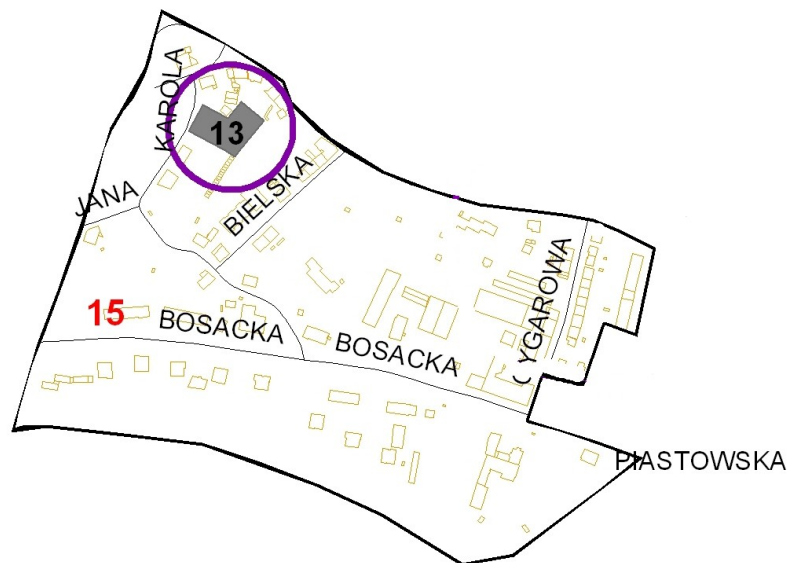
■Nr 12 – parking powierzchniowy, ul. Zamkowa, ilość miejsc - 246



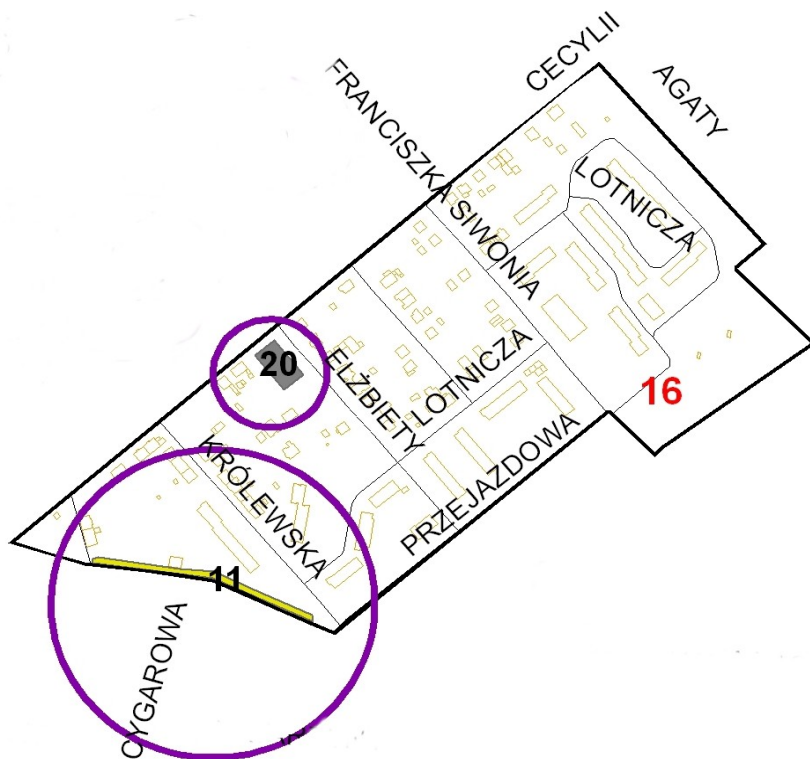
■Nr 9 – parking przyuliczny, ul. Książęca, ilość nowych miejsc – 40,

■Nr 10 – parking przyuliczny, ul. Książęca, ilość nowych miejsc – 32,

■Nr 14 – parking powierzchniowy, ul. Armii Krajowej, ilość miejsc - 72

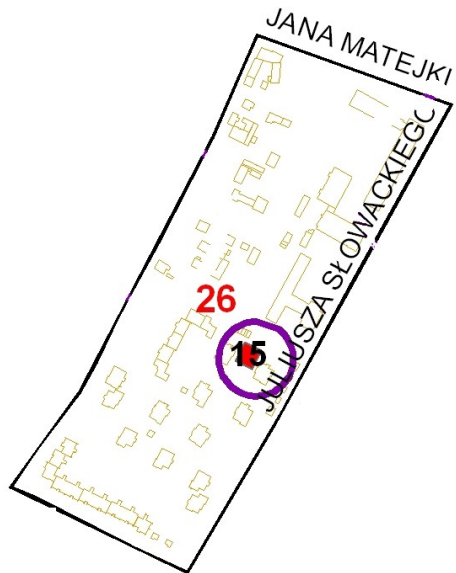


■Nr 13 – parking powierzchniowy, ul. Karola, ilość miejsc – 170

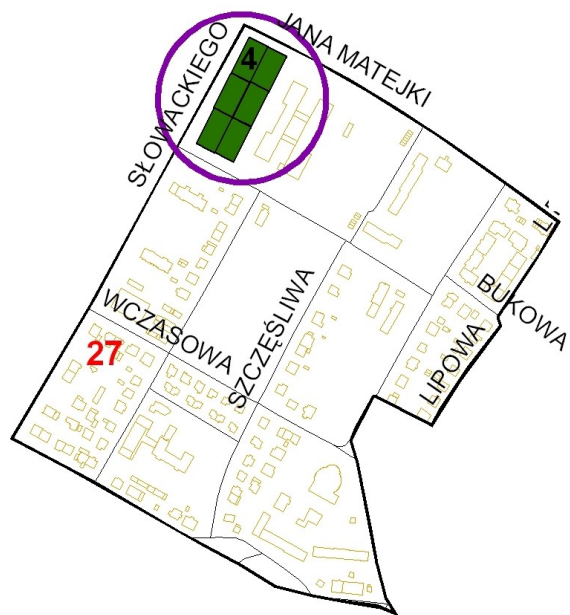


■Nr 11 – parking przyuliczny, ul. Przejazdowa, ilość miejsc – 116

■Nr 20 – parking powierzchniowy, ul. Ceczylia, ilość miejsc - 72

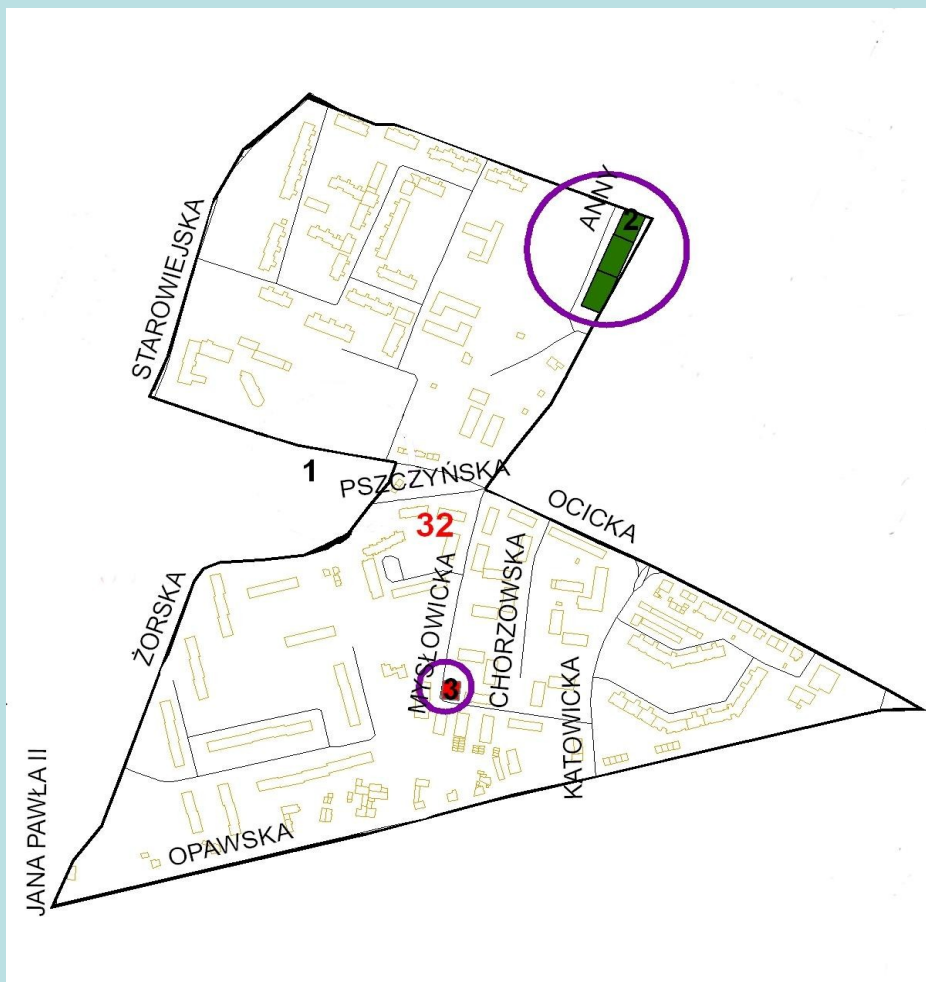


■Nr 15 – parking ASP, ul. J. Słowackiego, ilość miejsc – 48



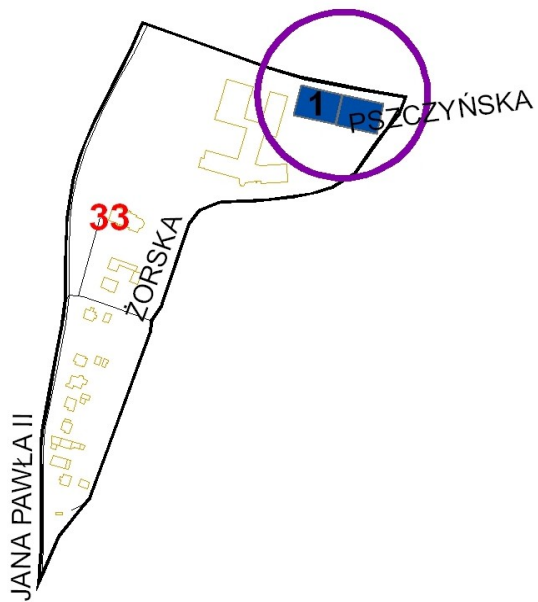
■Nr 4 – parking Typ I, ul. J. Słowackiego – ul. J. Matejki – ul. S. Żeromskiego, ilość miejsc 528



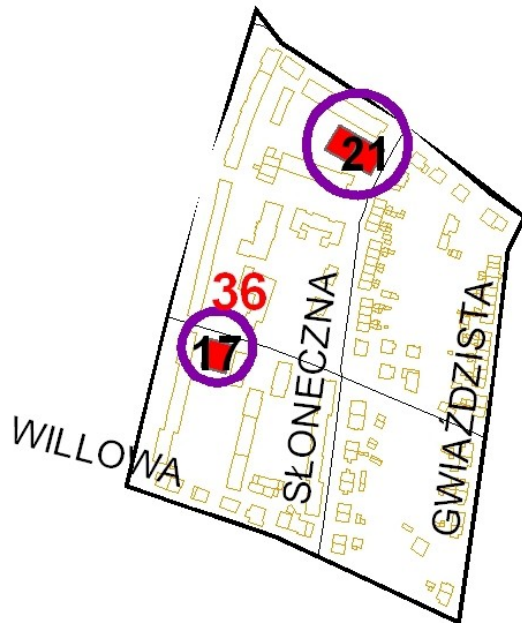


■Nr 2 – parking Typ I, ul. Mariańska, ilość miejsc – 264

■Nr 3 – parking ASP, ul. Częstochowska, ilość miejsc - 48



■Nr 1 – parking Typ II, ul. Ocicka – ul. Żorska, ilość miejsc – 548



■Nr 17 – parking ASP, ul. Miechowska, ilość miejsc – 48

■Nr 21 – parking ASP, ul. Słoneczna, ilość miejsc - 48

## Postup prací

### 4. Návrhy variantních řešení parkování

4.1 Vyhrazená parkovací místa

4.2 Rezidentní a abonentní karty

4.3 Parkovací automaty

4.4 Placená povrchová parkoviště

4.5 Hromadné parkovací objekty

4.5.1 Parkovací domy

4.5.2 Automatické parkovací systémy

4.6 Zóna placeného stání

4.7 Parkování nákladních vozidel a autobusů

4.8 Vliv variantních řešení na dynamickou dopravu

**Problematika uzavřena na společném workshopu 30.7.2013 v Ostravě**

### Uvažovaná varianta na úrovni roku 2020

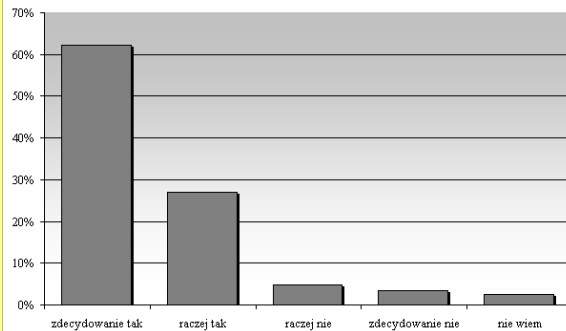
	Navržená kapacita celkem	Deficit 2020	Deficit 2020 po realizaci	Deficit 2020 (park. míst)	Deficit 2020 po realizaci (park.míst)
SO I	476	31,4%	18,2%	1 134	658
SO II	96	30,8%	21,8%	330	234
SO III	197	29,4%	17,8%	501	304
SO IV	293	20,8%	8,2%	481	188
SO V	167	27,8%	19,6%	567	400
SO VI					0
SO VII	390	26%	10,8%	673	283
SO VIII	355	20%	4,0%	445	90
SO IX	48	13%	8,5%	131	83
<b>Celkem</b>	<b>2022</b>			<b>4263</b>	<b>2241</b>

# Zakres prac

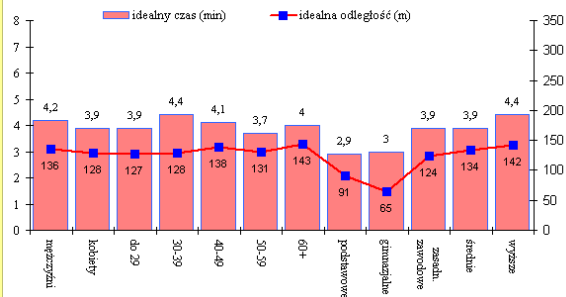
## 5. Opinie mieszkańców nt. przyjętych rozwiązań w zakresie budowy miejsc parkingowych

### 5.1 Marketingowe badania rynku Problematyka omówiona na warsztacie 26.9.2013 w Raciborzu

Czy uważa Pani/Pan że istnieje problem z parkowaniem w Raciborzu?



Jaki czas byłby idealny na przejeździe z domu do zaparkowanego samochodu i jaka jest to odległość?



- 90% ankietowanych twierdzi, że w Raciborzu jest problem z parkowaniem,
- 2/3 ankietowanych jest za wprowadzeniem jednego zarządcy dla parkingów płatnych,
- większość mieszkańców jest za wprowadzeniem parkomatów w strefie płatnego parkowania.
- 50% ankietowanych jest za utrzymaniem zegara parkingowego, a za rozszerzeniem strefy parkowania czasowego jest 45% ankietowanych,
- prawie 50% uważa, że 20 zł jest maksymalną kwotą jaką są w stanie płacić za ten abonament, ale co trzeci badany jest w stanie zapłacić 25 lub 30 zł na miesiąc,
- 2/3 jest za możliwością wykupienia płatnego miejsca parkingowego z wybraną lokalizacją,
- Odległość pomiędzy zaparkowanym samochodem, a domem wynosi średnio od 180 do 250 metrów i około 5 minut.

90% respondentů uvedlo, že v Raciborzu je problém s parkováním,

dvě třetiny respondentů je pro zřízení jednoho správce pro systém placeného parkování,

většina obyvatel je pro zavedení parkovacích automatů v zóně placeného parkování.

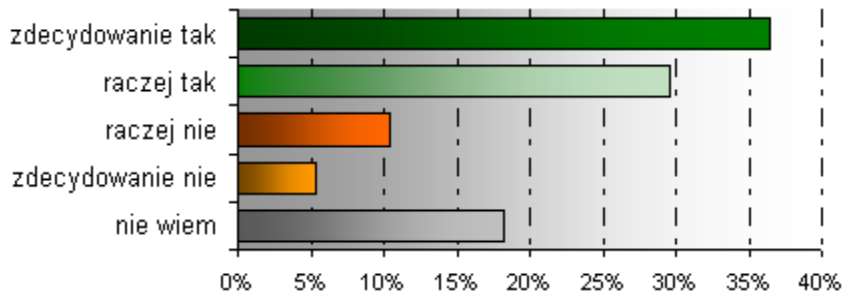
50% respondentů je pro zachování parkovacích hodin a 45 % respondentů je pro rozšíření zóny časově omezeného stání,

téměř 50% uvedlo, že 20 PLN je maximální částka, kterou jsou schopni platit za abonentní kartu, ale každý třetí respondent je ochoten zaplatit 25 nebo 30 PLN za měsíc,

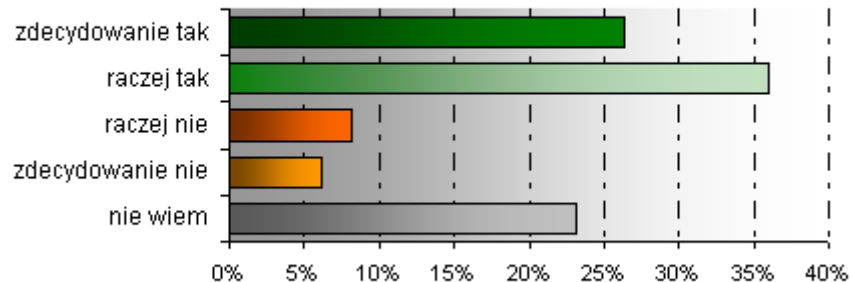
2/3 je pro možnost vyhrazeného placeného parkovacího místa ve vybrané lokalitě.

Vzdálenost mezi zaparkovaným automobilem a bydlištěm je průměrně od 180 do 250 m a asi 5 minut.

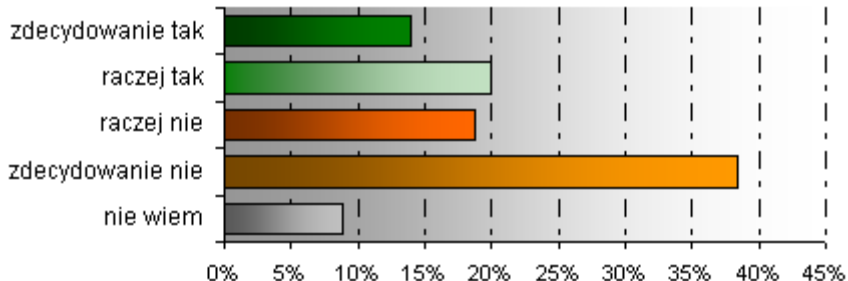
### Czy powinno się wprowadzić jednego zarządcę dla parkingów płatnych?



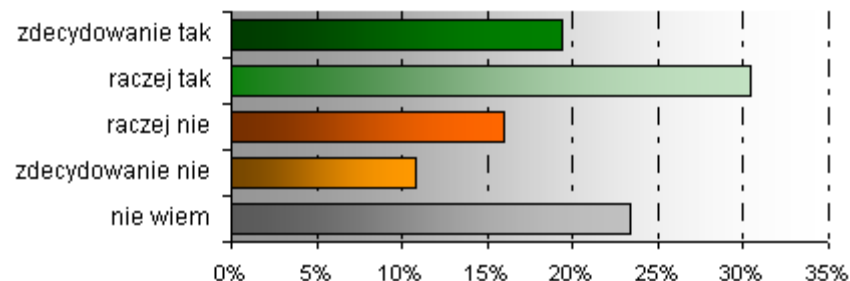
### Czy ujednoczenie płatności za kolejne godziny parkowania będzie dobrym rozwiązaniem?



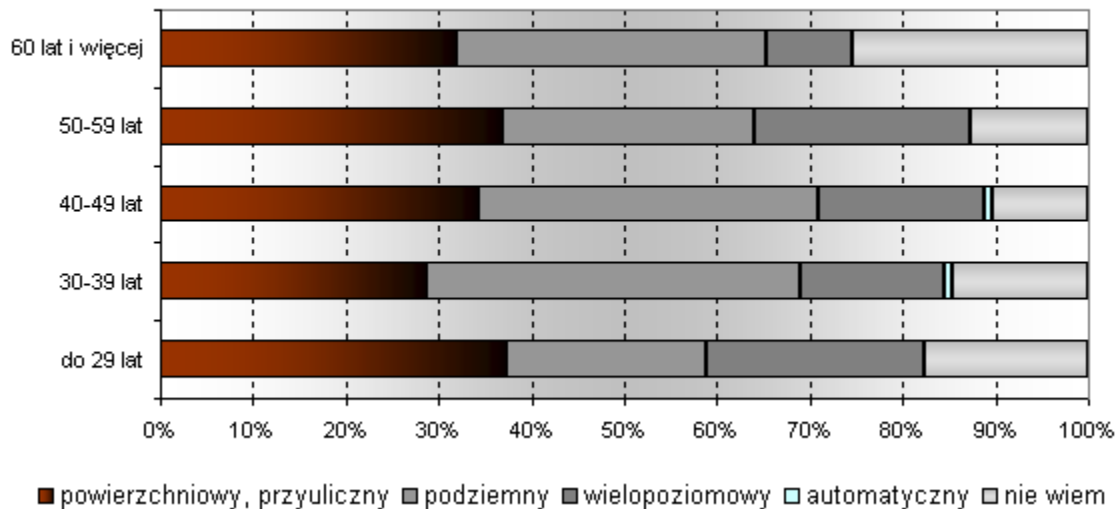
### Czy jest Pani/Pan zainteresowana/y zakupem miejsca postojowego lub garażu?



### Czy należy utrzymać karty parkingowe z zegarem parkingowym?



Typ parkingu preferowany przez respondentów w zależności od wieku



- 33% ankietowanych preferuje parkingi powierzchniowe, przyuliczne,
- 33% ankietowanych preferuje parkingi podziemne,
- 18 % ankietowanych preferuje parkingi wielopoziomowe,
- tylko 2 osoby wskazały jako preferowany parking automatyczny,
- pozostali nie mieli zdania.



## WNIOSKI Z BADAŃ ANKIETOWYCH:

- jeśli istnieje taka możliwość to większość stara się korzystać z parkingów bezpłatnych,
- system pobierania opłat za kolejne godziny powinien być bardziej przejrzysty i ujednolicony,
- 50% ankietowanych jest za utrzymaniem zegara parkingowego, ponad ¼ jest przeciw a niecała ¼ nie ma zdania.
- zwracano uwagę na możliwość skutecznego egzekwowania prawidłowego działania kart parkingowych z zegarem parkingowym,
- za rozszerzeniem strefy parkowania czasowego jest 45% ankietowanych, a 32% jest przeciwna,
- 44% zaproponowało kwotę za abonament za miejsce postojowe w strefie płatnego parkowania zbliżoną do obecnej kwoty jaką trzeba płacić, czyli 20 zł,
- 2/3 jest za możliwością wykupienia płatnego miejsca parkingowego z wybraną lokalizacją, z czego wyższy odsetek stanowią osoby, które już ponoszą opłaty za parkowanie.
- zdecydowana większość mieszkańców bardzo dobrze oceniła nowe potencjalne lokalizacje parkingów, przy czym wybór priorytetowych parkingów należy ocenić na podstawie innych wskazań, np. deficytu miejsc parkingowych, gdyż najistotniejszym i wzbudzającym zainteresowanie elementem były parkingi położone najbliżej miejsc zamieszkania, bądź pracy.



## Postup prací

### 5. Názory veřejnosti na variantní řešení

#### 5.1 Marketingový výzkum trhu

**Problematika projednána na společném workshopu 26.9.2013 v Racibórze**

#### Hlavní závěry marketingové studie

- Existuje nespokojenost se stavem parkování v Porubě
- Skutečný stav není tragický (i díky nerespektování zákonů a norem)
- Občané Poruby se střetávají relativně často s neuhy při parkování, především kriminalitou, ale i nedostatkem míst pro rezidenty
- Parkování v současné době do 5 minut od bydliště, do 250 metrů od bydliště
- Ideální časy do 3 minut, do 120 metrů, nepřijatelné 10 min a 650 metrů
- Nevyhraněný postoj veřejnosti k rezidenčním a abonentním kartám
- Rezidenční karty za 200 Kč, konkrétní parkovací místo za 350 Kč
- 2/3 respondentů pro hromadné parkovací objekty (HPO), cena do 300 Kč za měsíc
- Nezáměr o odkup těchto parkovacích míst v HPO
- Menší podpora (40%) u povrchových kapacitních parkovišť, cena do 170 Kč za měsíc

#### Główne wnioski z badań ankietowych:

- Niezadowolenie mieszkańców z systemu parkowania w Porubie
- Obecna sytuacja nie jest krytyczna
- Stosunkowo często dochodzi do nadużyć, łamania przepisów prawa spowodowane jest niewystarczającą ilością miejsc dla mieszkańców.
- Obecnie parking zlokalizowany jest 5 minut od domu, w odległości 250 metrów.
- Optymalny czas to 3 min. i odległość do 120 m, natomiast nie do przyjęcia jest czas 10 min. i odległość 650 m.
- Negatywny stosunek do kart abonamentowych oraz karnetów dla mieszkańców.
- Karty postojowe do 200 CZK, miejsce wydzielone 350 CZK
- 2/3 respondentów opowiada się za parkingami wielopoziomowymi (PW), cena od 300 CZK za miesiąc
- Brak zainteresowania zakupem miejsc na parkingach wielopoziomowych
- Mniejsze zainteresowanie parkingami powierzchniowymi (40 %), cena do 170 CZK za miesiąc



## Zakres prac

### 6. Wnioski końcowe nowoprzyjętych rozwiązań na rzecz poprawy systemu parkowania

6.1 szacunkowe koszty inwestycji

6.2 harmonogram budowy zaproponowanych nowych miejsc parkingowych

## Szacunkowe koszty:

rodzaj parkingu	liczba liczb parkingów	liczba liczb miejsc	koszt jednego miejsca	koszt budowy (bez VAT)	koszt budowy (z VAT 23 %)
parking przyuliczny	3	188	2 000,-	376 000,-	462 480,-
parking powierzchniowy	6	658	4 000,-	2 632 000,-	3 237 360,-
parking podziemny	2	460	100 000,-	46 000 000,-	56 580 000,-
Typ I	4	968	90 000,-	87 120 000,-	107 157 600,-
Typ II	1	548	60 000,-	32 880 000,-	40 442 400,-
ASP	5	288	68 000,-	19 584 000,-	24 088 320,-
Razem	21	3110	-	188 592 000,-	231 968 160,-

## Proponowany harmonogram budowy miejsc parkingowych:

**ETAP I** – do pierwszego etapu wybrano takie lokalizacje parkingów, gdzie deficyt jest bardzo duży. Poza tym koszt budowy miejsc parkingowych jest niski w porównaniu z kolejnymi etapami, (w większości parkingi przyuliczne, powierzchniowe), a ilość nowych miejsc znacząco poprawi sytuację parkingową.

**ETAP II** – obejmuje parkingi w ścisłym centrum (podziemne), powierzchniowy i Typ I, co znacząco poprawi sytuację w tych rejonach. Łącznie powstanie 650 nowych miejsc postojowych.

**ETAP III** – najdroższa część inwestycji, gdyż w dużej mierze obejmuje parkingi wielopoziomowe Typu I i II.

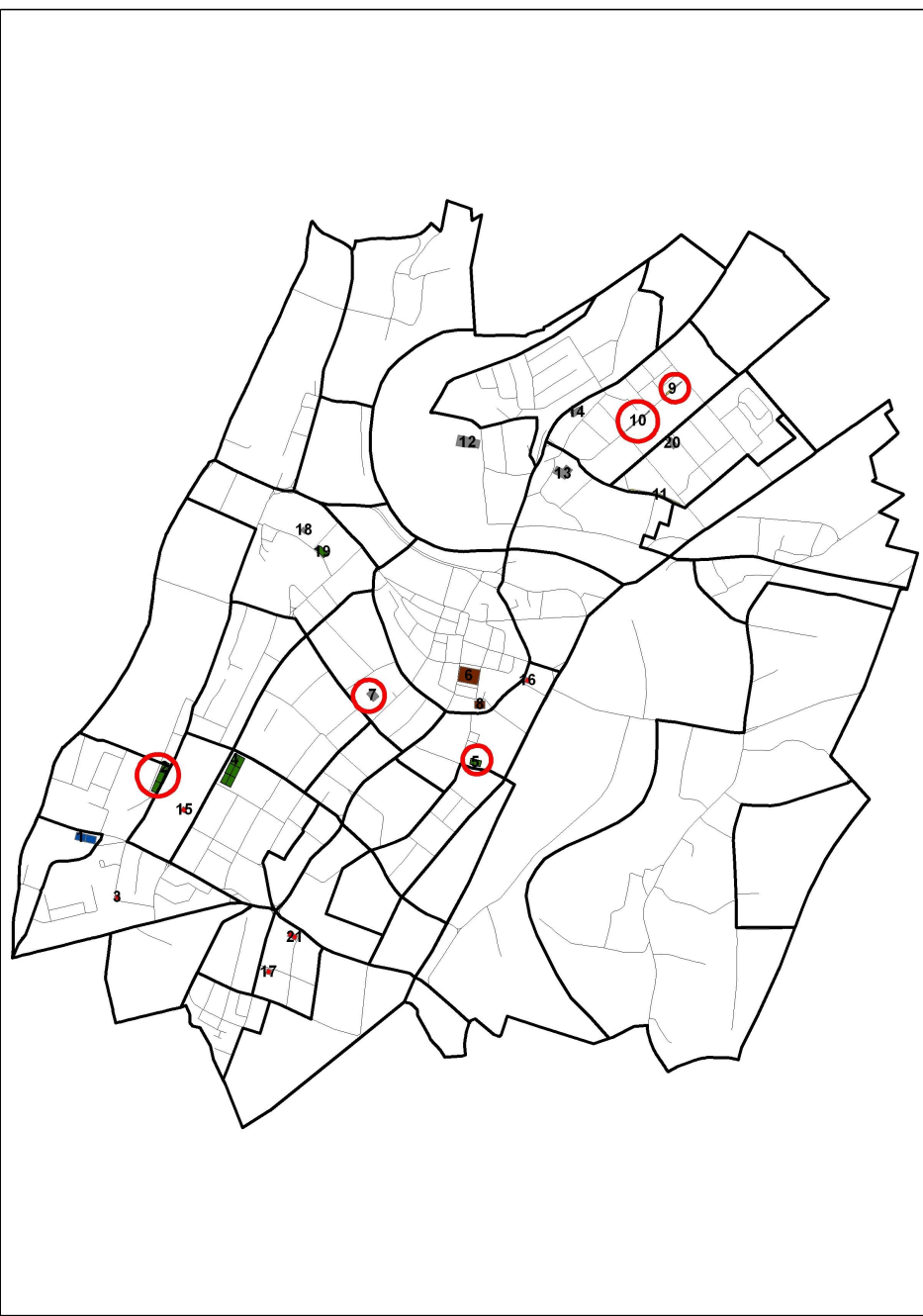
**ETAP IV** – to wszystkie parkingi ASP, nie zostały one podzielone w innych etapach, tylko skumulowane w jednym. Jest to spowodowane tym, iż finansowanie ich będzie pochodzić z jednego źródła. Ułatwi to sporządzanie wszystkich formalności.

**I. Etapa** – pro první etapu byly vybrány takové lokality, ve kterých je nedostatek parkovacích míst velmi velký. Kromě toho jsou ve srovnání s dalšími etapami náklady na výstavbu parkovacích míst nízké (většinou parkování na komunikacích, povrchová) a množství nových parkovacích míst výrazně zlepšit tuto situaci.

**II. Etapa** – zahrnuje parkovací místa v samém centru (podzemní), povrchové a Typ I, které výrazně zlepšit situaci v těchto oblastech. Celkem vznikne 650 nových parkovacích míst.

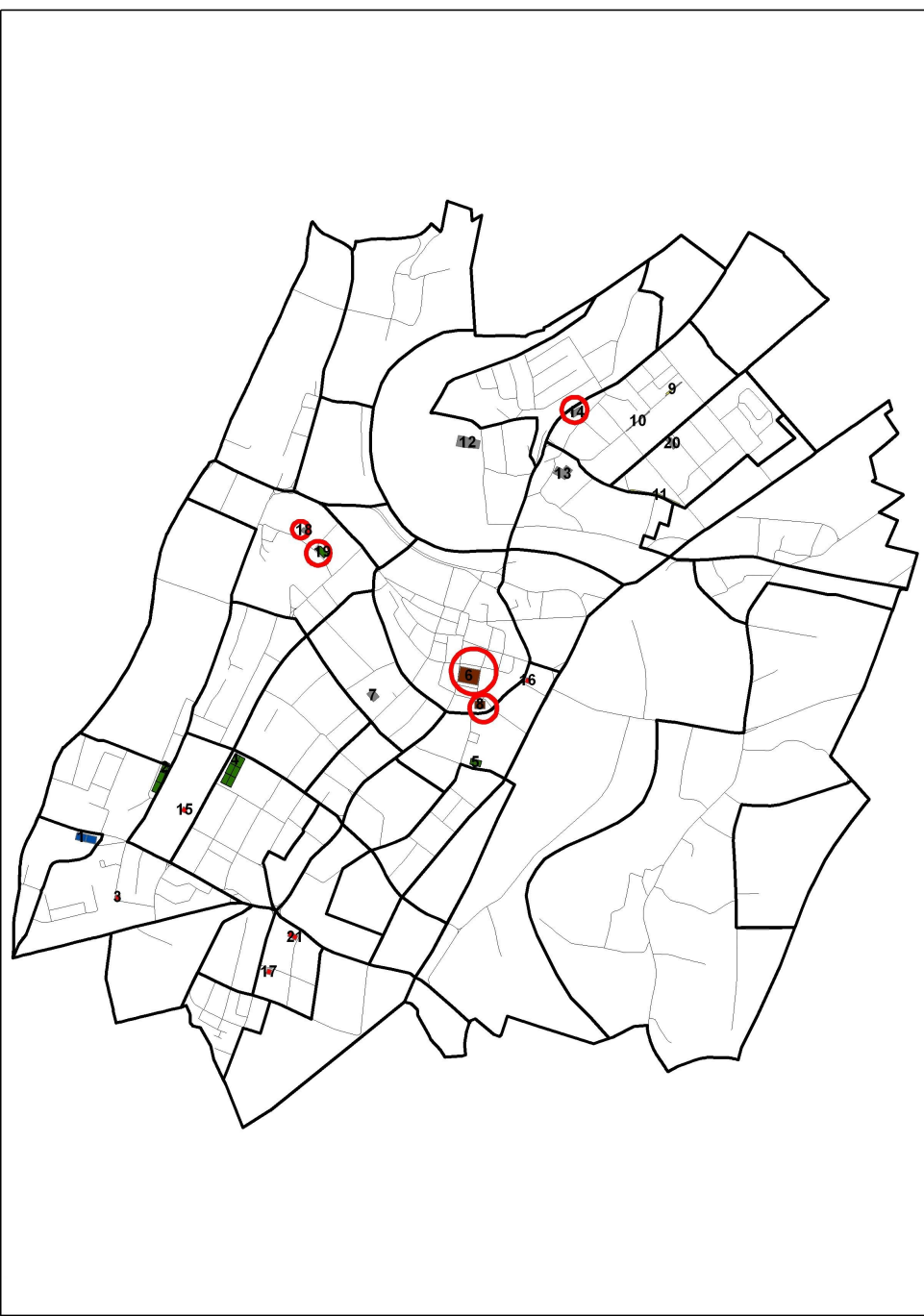
**III. Etapa** - nejdražší část investice, z velké části zahrnuje hromadné parkovací objekty Typu I a II.

**IV. Etapa** – jedná se o automatické parkovací systémy, které nebyly rozděleny do několika různých etap, ale jsou zahrnuty v jedné etapě. To je způsobeno tím, že budou financovány z jediného zdroje. Toto zjednoduší přípravu veškerých náležitostí.



### ETAP I

nr parkingu	rej on	deficyt [%]	deficyt po realizacji [%]	deficyt miejsc	nowe miejsca	koszt (z VAT 23%) [zł]
2	32	61 %	52 %	-1917	264	29 224 800,-
5	3	13 %	12 %	-398	88	9 741 600,-
7	4	12 %	10 %	-384	68	334 560,-
9	14	18 %	16 %	-578	40	98 400,-
10	14	18 %	16 %	j.w.	32	78 720,-
<b>Łącznie</b>				<b>-3 277</b>	<b>492</b>	<b>39 478 080,-</b>



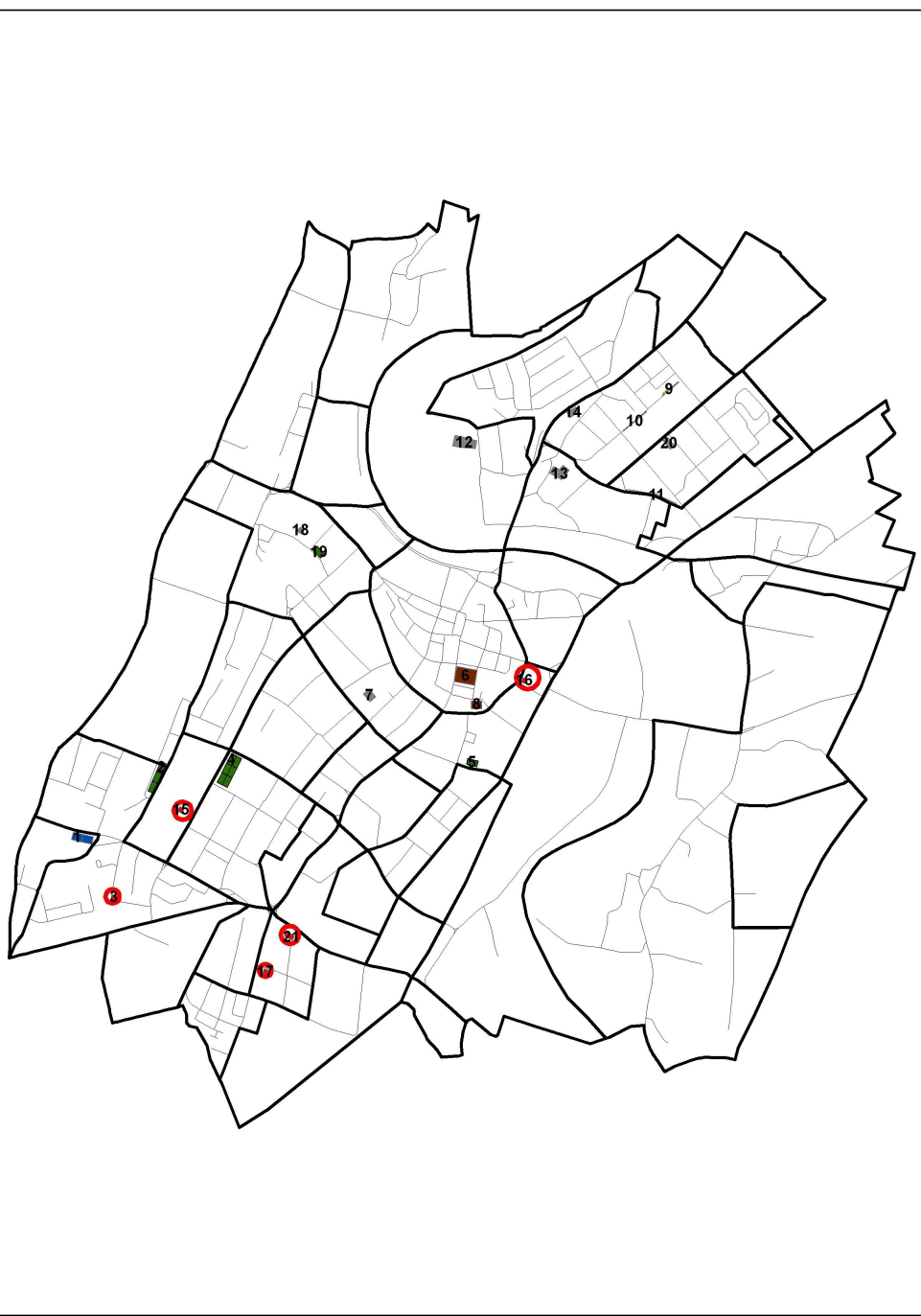
## ETAP II

nr parkingu	rejon	deficyt [%]	deficyt po realizacji [%]	deficyt miejsc	nowe miejsca	koszt (z VAT 23 %) [zł]
6	1	12 %	-3 %	-365	368	45 264 000,-
8	1	12 %	-3 %	j.w.	92	11 316 000,-
14	14	18 %	14 %	-578	72	354 240,-
18	5	10 %	6 %	-310	30	147 600,-
19	5	10 %	6 %	-310	88	9 741 600,-
<b>Łącznie</b>				<b>-1 563</b>	<b>650</b>	<b>66 823 440,-</b>



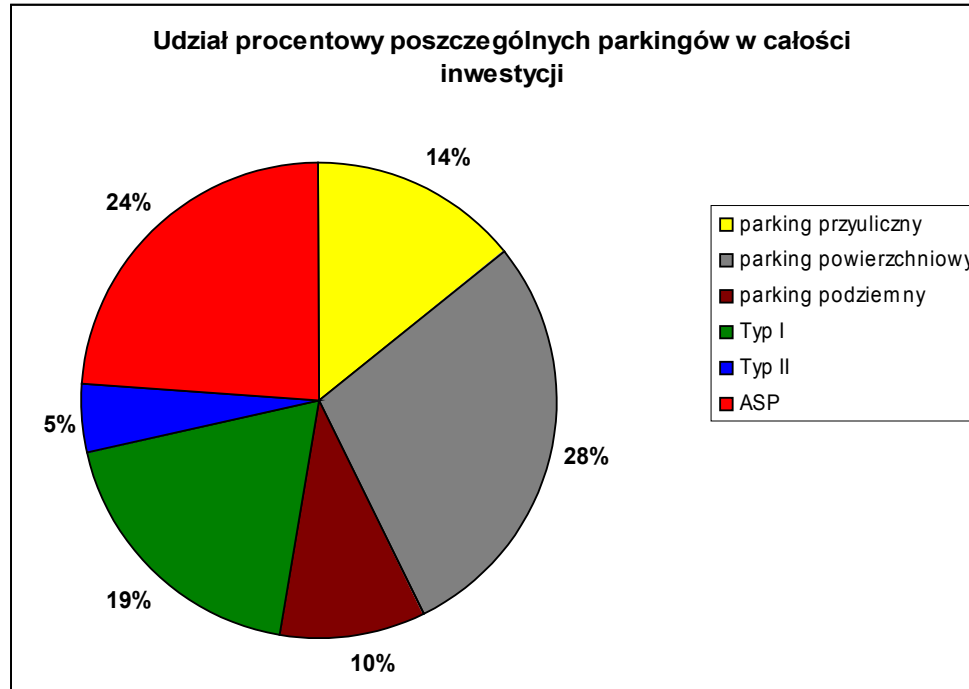
### ETAP III

nr parkingu	rejon	deficyt [%]	deficyt po realizacji [%]	deficyt miejsc	nowe miejsca	koszt (z VAT 23 %) [zł]
1	33	-2 %	-19 %	59	548	40 442 400,-
4	27	2 %	-15 %	-64	528	58 449 600,-
11	16	-2 %	-8 %	70	116	285 360,-
12	10	-8 %	-16 %	251	246	1 210 320,-
13	15	4 %	-1 %	-139	170	836 400,-
20	16	-2 %	-8 %	j.w.	72	354 240,-
<b>Łącznie</b>				<b>177</b>	<b>1680</b>	<b>101 578 320,-</b>



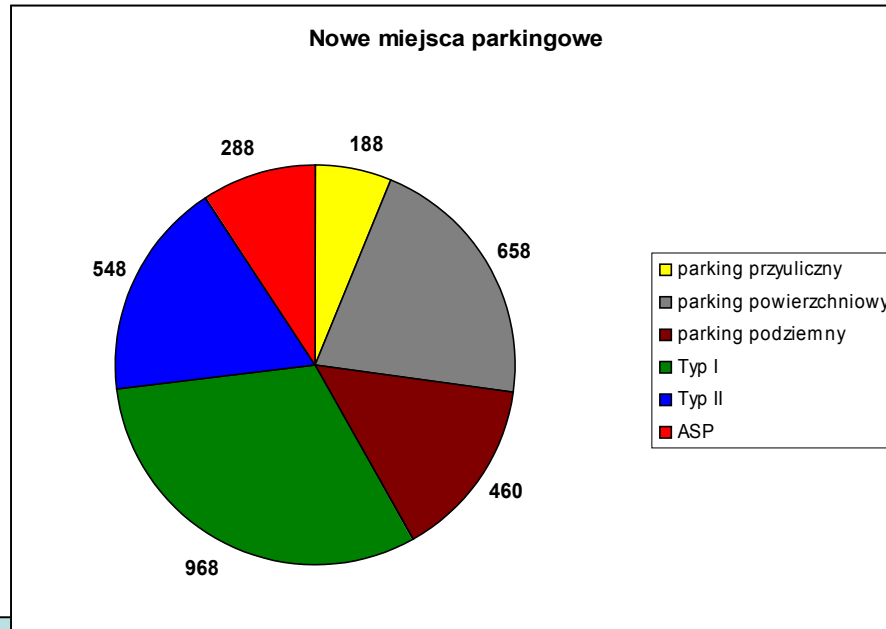
## ETAP IV

nr parkingu	rejon	deficyt [%]	deficyt po realizacji [%]	deficyt miejsc	nowe miejsca	koszt (z VAT 23 %) [zł]
3	32	61 %	51 %	-1917	48	4 014 720,-
15	26	7 %	6 %	-235	48	4 014 720,-
16	3	13 %	8 %	-398	48	4 014 720,-
17	36	9 %	5 %	-293	48	4 014 720,-
21	36	9 %	5 %	j.w.	96	8 029 440,-
<b>Łącznie</b>				<b>-2 843</b>	<b>288</b>	<b>24 088 320,-</b>

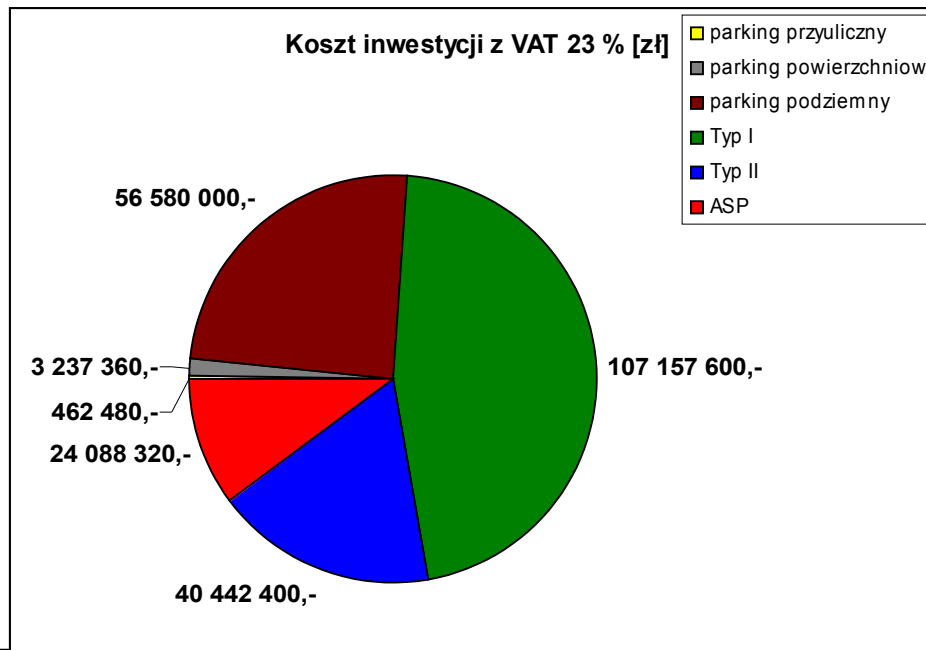


Najwięcej powstanie parkingów powierzchniowych (6), kolejno parkingi z automatycznym systemem (5), Typu I (4), itd. Tylko jeden będzie parking Typu II, wynika to z tego, iż parking ten będzie miał 6 kondygnacji, dlatego też z architektonicznego punktu widzenia nie wszędzie można go zlokalizować. W Raciborzu tylko w tym jednym miejscu będzie on urbanistycznie pasował do zabudowy sąsiedniej (skrzyżowanie ul. Ocicka – ul. Żorska).





Na parkingu Typu I powstanie najwięcej miejsc parkingowych, bo aż 968- to 31 % udziału tych miejsc parkingowych w całości inwestycji. 21 % stanowią miejsca postojowe w parkingach powierzchniowych. Trzecią grupę stanowią miejsca na parkingu Typu II, mimo iż będzie to tylko jeden taki parking w całej inwestycji jego udział jest bardzo znaczący – stanowi 18 %. Pozostałe parkingi w sumie stanowią 30 % ogółu inwestycji



Koszt całej inwestycji, jaką jest budowa 21 parkingów wynosi 231 968 160,- zł.  
 Prawie połowa kosztów tej inwestycji (47 %) to budowa parkingów Typu I.  
 ¼ inwestycji to budowa parkingów podziemnych.  
 Najmniej kosztowne są parkingi przyuliczne i parkingi powierzchniowe.



## Postup prací

### 6. Závěrečné doporučení řešení parkování ve městě

6.1 Investiční náklady – odhad

6.2 Harmonogram výstavby navrhovaných nových parkovacích míst

#### Investiční náklady - odhad

- Investiční náklady **výše uvedené varianty** jsou 540 milionů Kč bez DPH.

#### Harmonogram

- Harmonogram je navržen do 4 etap výstavby, dokončení projektu je předpokládáno v roce 2020

- Etapizace je navržena s ohledem na deficit nabídky parkovacích míst v jednotlivých SO:

■1. etapa: 1140 míst, investiční náklady 178, 2 milionů Kč

■2. etapa: 328 míst, investiční náklady 143,2 milionů Kč

■3. etapa: 458 míst, investiční náklady 180,4 milionů Kč

■4. etapa: 96 míst, investiční náklady 38,4 milionů Kč

- Celkem: 2022 míst, investiční náklady 540,2 milionů Kč, provozní náklady 8,2 milionů Kč ročně, příjmy za parkování 25 milionů Kč ročně (za předpokladu ceny parkovacího místa na měsíc: vyhrazené parkovací místo na povrchu 1200 Kč, HPO 900 Kč)

#### Szacunkowe koszty inwestycji

- Koszty inwestycyjne wyżej wymienionego wariantu – 540 mln CZK bez VAT.

#### Harmonogram

- Plan został podzielony na 4 etapy budowy, zakończenie projektu planowane jest w 2020 r.

- Etapowanie ma na celu zmniejszenie deficytu miejsc w każdym rejonie:

■1. etap : 1140 miejsc, koszty inwestycyjne 178,2 mln CZK

■2. etap: 328 miejsc, koszty inwestycyjne 143,2 mln CZK

■3. etap: 458 miejsc, koszty inwestycyjne 180,4 mln CZK

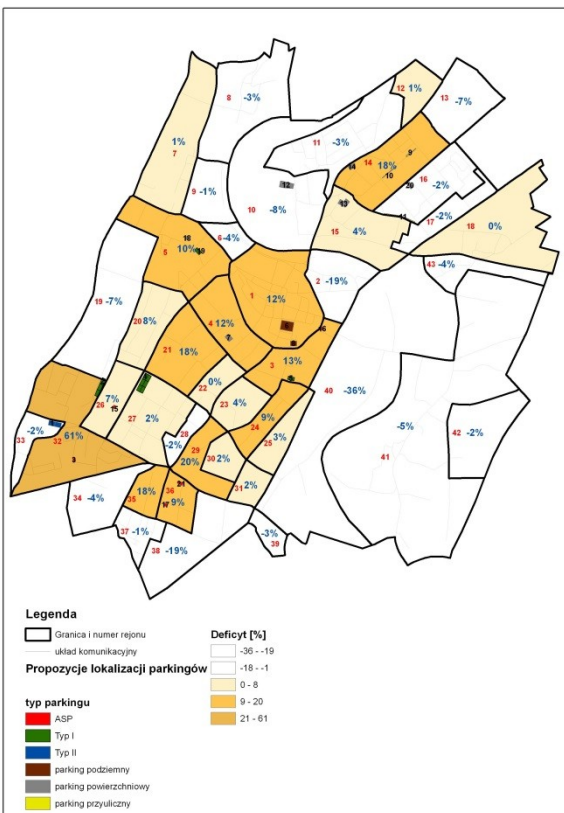
■4. etap: 96 miejsc, koszt inwestycji 38,4 mln CZK

- Razem: 2022 miejsc, koszty inwestycji 540,2 mln CZK, k. operacyjne 8,2 mln CZK/rok ,dochody z parkingu 25 mln CZK/rok (przy założeniu: miejsce parkingowe na miesiąc: powierzchniowe - 1200 CZK, PW - 900 CZK)

## Zakres prac

### 6. Wnioski końcowe nowoprzyjętych rozwiązań na rzecz poprawy systemu parkowania

#### 6.3 źródła finansowania (źródła krajowe i zagraniczne)



**Środki własne** – ze względu na znaczne koszty inwestycji miasto nie jest w stanie samodzielnie jej zrealizować. Możliwy udział i współfinansowanie z budżetu miasta w ograniczonym zakresie.

**Dotacje celowe/fundusze krajowe** - możliwość finansowania w przypadku pojawienia się programu w ramach którego można będzie przeprowadzić inwestycje.

**Pożyczki i kredyty** - Rozwiązanie niezalecane, ewentualnie do rozważenia w ograniczonym zakresie.

**Partnerstwo publiczno-prywatne** – ze względu na małą opłacalność inwestycji rozwiązanie mało realne jednak możliwe do wdrożenia w przypadku budowy parkingu połączonego z inwestycją komercyjną.

**Fundusze europejskie** - EFRR to jeden z funduszy strukturalnych UE, którego zadaniem jest zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju regionów należących do Unii Europejskiej. Rekomendowane finansowanie inwestycji.

**Vlastní zdroje** - vzhledem ke značným investičním nákladům nemůže město samo tuto investici realizovat. Možný je podíl a spolufinancování z rozpočtu města v omezené míře.

**Účelové dotace/ státní fondy** - možnost financování v případě, že je vyhlášen program, ve kterém je možné investice uskutečnit.

**Úvěry a půjčky** – nejsou doporučeným řešením, případně jen v omezeném rozsahu.

**Partnerství veřejného a soukromého sektoru** - z důvodu nízké návratnosti investic je toto řešení nepravděpodobné, nicméně možné v případě výstavby parkoviště v kombinaci s komerční investicí.

**Evropské fondy** - ERDF je jedním ze strukturálních fondů EU, který je určený na snižování rozdílů mezi úrovní rozvoje regionů patřících do Evropské unie. Doporučené financování investice.

## Postup prací

### 6. Závěrečné doporučení řešení parkování ve městě

#### 6.3 Zdroje financování (národní a zahraniční)

#### Zdroje financování

- Rozpočet Statutárního města Ostravy (MOB Poruba) – ne, hodnota projektu je nad finanční možnosti města
- Půjčka – ne, s ohledem na příjmy z parkování a investiční náklady není možné půjčku splatit
- PPP – ne, pro soukromý sektor nebude s ohledem na příjmy z parkování a investiční náklady zajímavé se do těchto projektů zapojovat
- Fondy EU – ano, podle našeho názoru jediná možná forma financování projektu je s využitím zdrojů, které nabízí fondy EU v rámci programového období 2014-2020 s dofinancováním z rozpočtu Statutárního města Ostravy
- Možné fondy k využití: Evropský fond pro regionální rozvoj (ERDF) a Fond soudržnosti (FS)

#### Źródła finansowania

- Środki z budżetu Miejskiej Dzielnicy Poruba - nie, wartość projektu jest poza możliwościami finansowymi miasta
- Pożyczka – nie, w odniesieniu do przychodów z parkingów i kosztów inwestycyjnych - niemożność spłaty kredytu
- PPP - nie, dla sektora prywatnego zbyt duże koszty inwestycyjne w stosunku do przychodów z parkingów
- Fundusze UE - tak, w naszej opinii, jedyną możliwą formą finansowania projektu to możliwości oferowane przez fundusze z Unii Europejskiej w okresie programowania 2014 - 2020 przy jednoczesnym finansowaniu z budżetu miasta Ostrawy
- Możliwość wykorzystania funduszy: Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego (EFRR) oraz Fundusz Spójności (FS )

## ZÁVĚR

Předmětem studie bylo navrhnout komplexní řešení problematiky parkování v městském obvodu Poruba, který je součástí Statutárního města Ostravy. Tato studie je základním dokumentem, na který případně navážou další stupně projektu, které zpřesní navržená opatření a přiblíží je realizaci. Studie byla vypracována v rámci česko-polského projektu PARKING CZ-PL.

V analytické části projektu byly zkoumány dosavadní studie, které se dotýkají problematiky parkování v Porubě. Na základě těchto analýz bylo vybráno 20 referenčních lokalit, ve kterých byla provedena pasportizace parkovacích míst podle platných norem. Následně v těchto lokalitách proběhl dopravní průzkum, jehož výstupem byla identifikace dopravního chování uživatelů parkovacích míst v Porubě. V MOB dominuje kromě oblasti v prostoru kolem nemocnice a vysoké školy rezidentní parkování. Deficit parkovacích míst je především ve večerních a nočních hodinách. Poruba nemá zásadní problém s parkováním těžkých vozidel a po dobudování silnice I/11 výrazně poklesne tranzitní doprava v porubském intravilánu. V závěru analytické části byl prověřen právní rámec, smlouvy a strategické záměry města v oblasti statické dopravy.

V úvodu návrhové části byly stanoveny cíle, kterých chce studie dosáhnout. Na základě provedených analýz byla navržena dvě základní řešení: maximalistické (2 mld. Kč) a reálné (0,5 mld. Kč). Tato řešení byla zpřesňována dle připomínek zástupců MOB, Poruba a výsledků marketingového průzkumu. U reálného řešení byly vypočteny investiční a provozní náklady, navržen harmonogram realizace a identifikovány možné zdroje financování. Při realizaci na úrovni roku 2020 poklesne deficit přibližně o 50% na 2200 parkovacích míst, což bude mít příznivý dopad na životní prostředí v Porubě.

■ Snížení počtu nelegálních záborů travnatých ploch parkujícími vozidly.

■ Snížení délky cesty vozidel hledajících místo na zaparkování. Uspoří se externí náklady plynoucí z emisí, hlukové zátěže a změn klimatu (CO<sup>2</sup>) ve výši necelých 14 milionů Kč ročně.

## PODSUMOWANIE

Studium Rozwiązań budowy parkingów w mieście Racibórz miało na celu zdiagnozować problem jakim niewątpliwie jest brak miejsc parkingowych, a następnie przedstawić propozycje rozwiązań.

Największe problemy z parkowaniem występują w centrum i w miejscach zabudowy wielorodzinnej – wykazały to analizy, a także badania ankietowe przeprowadzone wśród 500 mieszkańców-kierowców.

Deficyt miejsc parkingowych obecnie oscyluje w granicach 3166 miejsc. Zaproponowano więc 21 lokalizacji pod budowę nowych miejsc parkingowych. W tym celu wskazano kilka typów parkingów, które mogą powstać w wyznaczonych miejscach: od parkingów przyulicznych, powierzchniowych do parkingów podziemnych i wielopoziomowych.

Inwestycja parkingowa wymaga dużych nakładów finansowych oraz przygotowania formalnego i dokumentacyjnego, dlatego podzielono ją na 4 etapy. Proponuje się aby głównym źródłem finansowania były środki Unijne, gdyż z punktu widzenia finansowania projektu są jedynym realnym rozwiązaniem.

Realizacja nowych parkingów spowoduje poprawę sytuacji parkingowej w Raciborzu, poprawi płynność jazdy i warunki komunikacyjne w mieście. Realizacja nowoczesnych, zorganizowanych parkingów wpłynie również na poprawę jakości środowiska oraz pośrednio i bezpośrednio na wzrost ilości nowych miejsc pracy.

**Kompletní výstupy studie jsou k dispozici na [www.moporuba.cz](http://www.moporuba.cz)**

**Studium rozwiązań budowy parkingów dostępny jest na [www.raciborz.pl](http://www.raciborz.pl)**

## OGÓLNE WNIOSKI:

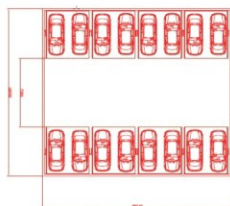
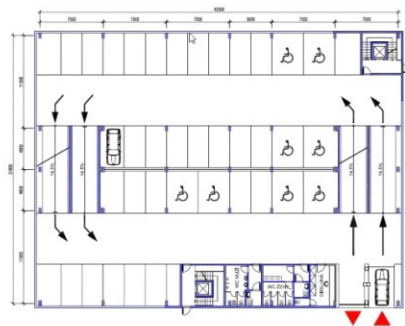
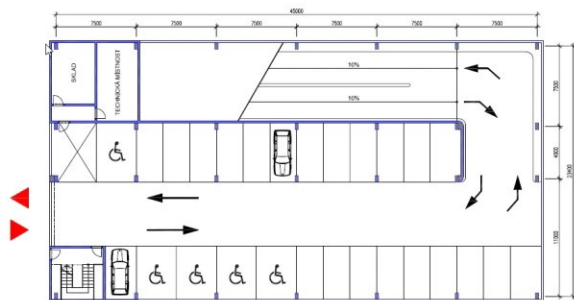
- Po realizacji inwestycji redukcja deficytu o prawie 98 %. (z poziomu 3166 do 58).
- Koszt inwestycji 232 mln PLN z VAT.
- Wykorzystanie przede wszystkim funduszy unijnych.
- Pozytywny wpływ na środowisko naturalne:
  - zmniejszenie liczby nielegalnych parkowań,
  - redukcja przejazdów pojazdów szukających miejsca do zaparkowania = ograniczenie kosztów zewnętrznych z emisji, hałasu i zmian klimatycznych (CO<sub>2</sub>)



- V roce 2020 snížení deficitu o přibližně 50%, tj. 2022 nových parkovacích míst.
- Investiční náklady 540 milionů Kč bez DPH.
- Využití fondů EU.
- Ochrana vozidel před vandalizmem.
- Pozitivní vliv na životní prostředí:
  - snížení počtu nelegálních záborů travnatých ploch,
  - snížení délky cest vozidel hledajících místo na zaparkování = úspora externích nákladů plynoucích z emisí, hlukové zátěže a změn klimatu (CO<sup>2</sup>) ve výši 14 milionů Kč ročně.



## Popis CZ a PL



Rozměry půdorysu	45 x 24 m
Počet podlaží	3
Počet parkovacích míst	88
Investiční náklady bez DPH	47 206 806 Kč
Investiční náklady s DPH 21 %	57 120 235 Kč
Provozní náklady bez DPH za rok	483 130 Kč
Využití zastavěné plochy (počet vozidel / m <sup>2</sup> zastavěné plochy)	0,0814

Planowanie wymiary	45 x 24 m
Liczba pięter	3
Liczba miejsc parkingowych	88
Koszty inwestycji bez VAT	7 920 000,-
Koszty inwestycyjne w tym VAT 23 %	9 741 600,-
Koszty operacyjne	891 615,- / rok

Rozměry půdorysu	43 x 32 m
Počet podlaží	6
Počet parkovacích míst	274
Investiční náklady bez DPH	94 779 046
Investiční náklady s DPH 21 %	114 682 645
Provozní náklady bez DPH za rok	970 000 Kč
Využití zastavěné plochy (počet vozidel / m <sup>2</sup> zastavěné plochy)	0,1991

Planowanie wymiary	86 x 32 m
Liczba pięter	6
Liczba miejsc parkingowych	548
Koszty inwestycji bez VAT	32 880 000,-
Koszty inwestycyjne w tym VAT 23 %	40 442 400,-
Koszty operacyjne	336 505,- / rok

Rozměry půdorysu	21 x 19 m
Počet podlaží	3
Počet parkovacích míst	48
Investiční náklady bez DPH	19 200 000 Kč
Investiční náklady s DPH 21 %	23 232 000 Kč
Provozní náklady bez DPH za rok	384 000 Kč / rok
Využití zastavěné plochy (počet vozidel / m <sup>2</sup> zast. plochy)	0,1203

Planowanie wymiary	21 x 19 m
Liczba pięter	3
Liczba miejsc parkingowych	48
Koszty inwestycji bez VAT	3 264 000,-
Koszty inwestycyjne w tym VAT 23 %	4 014 720,-
Koszty operacyjne	391 680,- / rok



**CZ** **PL** Cíl 3 / Cel 3  
2007-2013



EVROPSKÁ UNIE / UNIA EUROPEJSKA  
EVROPSKÝ FOND PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ / EUROPEJSKI FUNDUSZ ROZWOJU REGIONALNEGO  
PŘEKRAČUJEME HRANICE / PRZEKACZAMY GRANICE



Statutární město Ostrava  
Městský obvod Poruba  
Klimkovičká 55/28  
708 56 Ostrava – Poruba  
[www.moporuba.cz](http://www.moporuba.cz)  
Česká republika



Miasto Racibórz  
ul. Stefana Batorego 6  
47-400 Racibórz  
[www.raciborz.pl](http://www.raciborz.pl)  
Rzeczpospolita Polska

Odborná spolupráce /  
Współpraca specjalistyczna:

 Respond



Zpracovatelé studie /  
Wykonawcy studium:

 SoftGIS

 Mott MacDonald

