

Integrace parkovišť P+R do existujícího systému dopravních politik v Plzni

Autoři: Petra Bozděchová, Radka Koulová, Ondřej Stulík
Policy Paper CARP 1/2018

Obsah

1	Úvod, přehled současné situace a popis problémové situace	3
1.1	Koncepce dopravy v klidu a P+R	4
1.2	Přehled aktérů v politice P+R.....	6
1.3	Přehled strategických dokumentů v oblasti P+R (vycházející z koncepce doprava v klidu) ...	8
2	Analýza strategických veřejně politických dokumentů	11
2.1	Vstupní analyticko-metodická SWOT	11
2.2	Primární strategické veřejné politické dokumenty – podrobný popis obsahu.....	12
2.2.1	Zásady dopravní politiky města Plzně	12
2.2.2	Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně	12
2.2.3	Strategický plán města Plzně – tematická analýza Doprava.....	13
2.3	Sekundární strategické veřejné politické dokumenty – podrobný popis obsahu	13
2.3.1	Územní plán města Plzně	13
2.3.2	Generel dopravy v klidu (2007, 2012 a 2017).....	14
2.3.3	Systém dopravy v klidu – Požadavky na řešení parkovacích objektů	15
2.3.4	Systém dopravy v klidu – Návrh rozvoje.....	15
2.3.5	Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně.....	16
2.4	SWOT a sumarizace – doprava v klidu dle strategií	16
3	Rešerše aktérů.....	18
3.1	Primární aktéři.....	18
3.1.1	Magistrát města Plzně	20
3.1.2	Místní části města Plzně (rady UMO + zastupitelstva)	20
3.1.3	Útvar koncepce a rozvoj města Plzně	22
3.1.4	Odbor investic Magistrátu města Plzně	22
3.1.5	Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP).....	22
3.1.6	POVED s.r.o.....	23
3.2	Sekundární aktéři	23
4	SWOT analýza P+R – přehled k možné realizaci	25
5	Návrhy variant řešení – několik alternativních umístění parkovišť P+R.....	26
5.1	Řešené oblasti	26
5.1.1	Světovar	26
5.1.2	Nová Hospoda	30
5.1.3	Bolevec	33
5.2	Dílčí doporučení pro realizaci P+R	36
6	Zdroje.....	37

1 Úvod, přehled současné situace a popis problémové situace

Strategické veřejně politické dokumenty z oblasti dopravy a přepravy patří mezi komplexní zdroje dat s přesahem do dalších veřejně politických oblastí. Doprava, což není žádným překvapením, zasahuje do investičního plánování (např. průmyslovou zónu nelze efektivně vybudovat a provozovat bez adekvátní návaznosti na silniční či železniční dopravní tepny apod.), politik životního prostředí (posouzení dopadů stavby na životní prostředí, moderní technická řešení pro zvířecí koridory apod.), lidské bezpečnosti (regulace provozu na pozemních komunikacích, opatření v letecké dopravě apod.), ale i otázek sociálních (slevy na dopravu, MHD zdarma apod.).

V oblasti dopravy (tj. přepravy výlučně osob) existuje množství koncepcí závislých na samosprávném celku, tj. na konkrétním místě, kde je doprava plánována. Jiný charakter má krajská doprava, jiný doprava státní a zcela jiný pak doprava městská, i když některé ukazatele (jako např. přepravní kapacity) mají právě jmenované druhy dopravy společné. V oblasti městské dopravy, která je řešena i v tomto policy paperu, je nutné vycházet jak z oficiálních strategií, tak i ze zájmů aktérů, kteří tyto strategie vykládají či připomínají. Nesmíme ale zapomenout na to, že i městská doprava má své specifické oblasti, které, byť spojeny do jednoho komplexu, mají svůj účel, a tak i pro ně platí poněkud odlišná pravidla, zákonitosti, a mohou se v nich angažovat i jiní aktéři.

V tomto policy paperu se primárně zaměříme na koncepci dopravy v klidu v krajském a zároveň statutárním městě Plzni, přičemž zohledníme vztah aktérů, jimi tvořené strategie dopravy v klidu a harmonizaci na ně navázaných politik. Naše perspektiva je primárně funkcionálně institucionalistická a metodou obsahová analýza návaznosti, překryvů a disharmonie informací ze strategií veřejně politických dokumentů (viz např. McTavish, Pirro, 1990; Hsieh, Shannon, 2005; Hájek, 2014; John, 2006).

Cílem je nejen zhodnotit vztah cílů a roli aktérů při tvorbě strategií dopravy v klidu, ale i navrhnout změny u tří vytipovaných ploch pro realizaci dopravy v klidu, včetně

načrtnutých možností jejich realizace. Konkrétním předmětem našeho zájmu je koncepce P+R, kterou chápeme jako středobod dopravy v klidu.

1.1 Koncepce dopravy v klidu a P+R

Cílem koncepce dopravy v klidu je primárně snížit množství individuální automobilové dopravy v centru města. Tento cíl byl nastolen již roku 1997, konkrétně je součástí usnesení Rady města Plzně. Ve městě Plzni od té doby vzniklo mnoho dokumentů, které se věnují dopravě a mají za cíl zmíněnou vizi realizovat. Všechny dokumenty jsou níže představeny včetně popisu obsahu i vazeb aktérů, kteří je vytvořili, a politik (policies), na které navazují.

Koncepci dopravy v klidu lze do jisté míry ztotožnit s parkováním – z tohoto důvodu rozlišujeme čtyři základní typy parkování a upozorňujeme i na další, doplňkové.

1. *Parkování v zóně placeného parkování* – jedná se o přímou regulaci množství parkujících aut v centru Plzně a na dalších vymezených místech.¹ Zóna placeného parkování se postupně rozšiřuje a také u parkování stoupá cena;
2. *Záchytná městská parkoviště P+G (tj. zaparkuj a jdi)* – účelem je umožnit dlouhodobější stání vozidla v blízkém a širším centru města; parkoviště by mělo být v krátké pěší vzdálenosti od jádra města; v současnosti v Plzni realizováno díky parkovacím domům Rychtářka a Nové divadlo;
3. *Záchytná parkoviště P+R (zaparkuj a jeď MHD)* – účelem je odstavit vozidlo na okraji města (či v širším centru) a pro cestu do centra města využít městskou hromadnou dopravu (MHD); tento typ parkování se v Plzni postupně realizuje, v posledních dvou letech se snahy o realizaci zintenzivnily a na novém parkovišti u CAN se ukazuje (byť se jedná o parkoviště P+R de facto), že je tento způsob parkování žádaný a současné kapacity nedostačují;
4. *Ostatní parkoviště* (selektivně) – parkování na Anglickém nábřeží (mezi Policií ČR a výškovou budovou lokality U Zvonu); v Sadech Pětatřicátníků, štěrkové

¹ Více viz: <http://www.parkingplzen.cz/cz/placene-zony/>.

(soukromé) parkoviště na místě po bývalém Domu kultury; podzemní parkoviště U Ježíška (není příliš vyhledávaným parkovištěm a v omezené míře slouží jako parkoviště pro dlouhodobé parkování).

Projekt doprava v klidu je úzce spojený s několika politikami a koncepty. Níže jsou návaznosti a překryvy zdůrazněny, nicméně na tomto místě je dobré vyzdvihnout specifický koncept Smart City,² který se uplatňuje především u parkovacích automatů. Tyto automaty by měly být uzpůsobeny jak pro platbu hotovostí („drobné“ i papírové), tak i pro platbu kartou bankovní a plzeňskou. V případě parkování P+R se koncept Smart city projevuje v platbě kartou jízdného MHD a v zavádění tzv. inteligentních zastávek, jež informují cestující, za jak dlouho jejich spoj přijede. Propojení konceptu Smart City s dopravou v klidu nicméně není předmětem tohoto policy paperu, byť se jedná o projekt, který má značný potenciál promlouvat do změn implementace některých politik dopravy v klidu. Připomínáme, že předmětem toho policy paperu je koncepce P+R a dodáváme apel na nutné hledisko koncepčního propojení této politiky s ostatními politikami, jako je strategie MHD, která je však ve fázi prozatímních úvah (viz i níže).

Smysl P+R neleží jen v *definování podmínek pro parkování*, jak by se mohlo z výše uvedeného rozdělení zdát, ale smysl lze nalézt také v *přesahu P+R do dalších dopravních systémů* na území města Plzně. Potřeba interoperability vychází z logiky koncepce dopravy v klidu, i z účelu parkovišť typu P+R, kterým je parkování vozidel mimo vlastní centrum města (a následnou cestu MHD). Je tedy zcela nutné, aby odpovědní aktéři zajistili synergie koncepce rozvoje a působnosti MHD (dopravní obslužnost v místech parkovišť P+R), motivaci k parkování na místech P+R (pohodlné vjezdy a výjezdy), ale i systém značených zón placeného parkování (ZPP), adekvátní výši poplatku a vymáhání ze strany městské policie apod. Mapování aktérů a strategií (zohledňující či nezohledňující strategie) je součástí následujících kapitol.

² Více viz: <https://smartcity.plzen.eu/>

1.2 Přehled aktérů v politice P+R

Realizace politiky P+R je jednou z dlouhodobých priorit volených zástupců města Plzně – ti jsou tak primární aktérem. Realizace politiky P+R má zajistit naplnění základní filozofie města v oblasti dopravy, totiž, že problematickou dopravní situaci s individuální dopravou osobní vozidly (IDOV) v centru města nelze řešit dvěma extrémními způsoby, tj. (1) plnou regulací tohoto druhu dopravy; (2) nulovou snahou o regulaci. Prioritou zástupců města je (v případě kolize zájmů aktérů IDOV a MHD) kapacita MHD, která je oproti IDOV méně prostorově náročná a ekologičtější (v poměru přepravených osob a emisí). Základní filozofií pro řešení IDOV v centru města je tedy přenos kapacit z IDOV na MHD a cílem je následně zvýšit poměr využití kapacit MHD na úkor IDOV (Zásady dopravní politiky města Plzně, 1996).

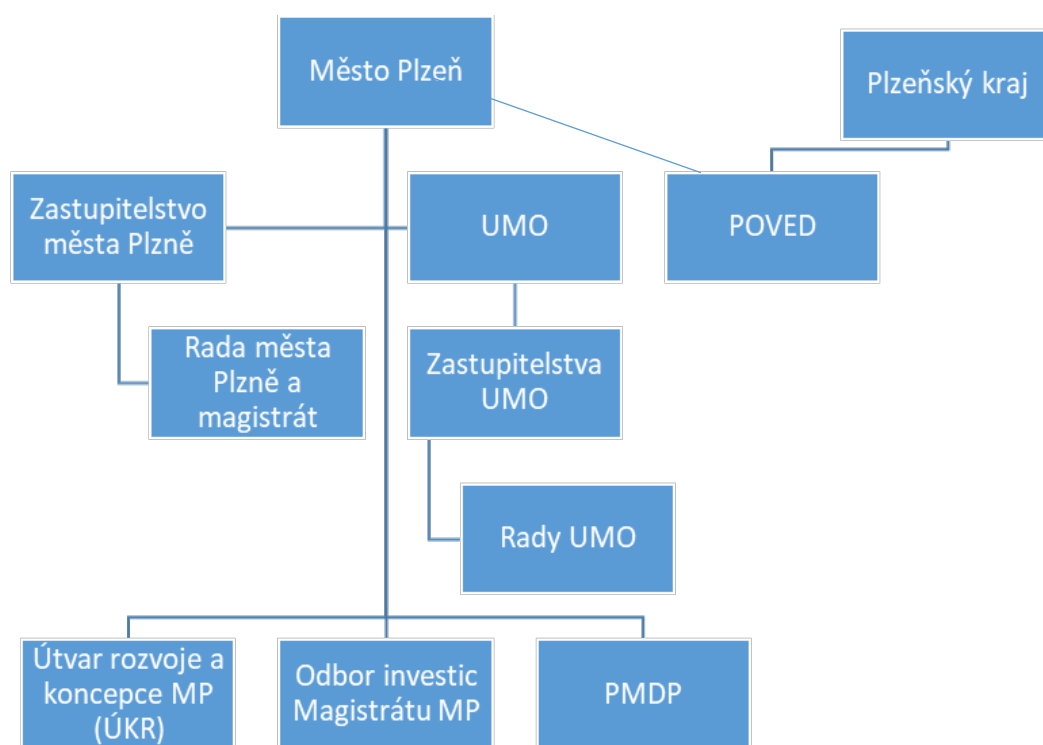
Jednou z mnoha možností, jak takového cíle dosáhnout, je politika P+R. Politika P+R patří do širšího rámce dopravy v klidu, týká se ale i plánování a návazné realizace linek městské hromadné dopravy včetně jejich obslužnosti. Jde o dvě strategické oblasti, které jsou však nutně v praxi (prostřednictvím plánování a ex post efektů zavedení) provázány (Generel dopravy v klidu, analytická část, 2017: 12; srov. Strategický plán města Plzně, tematická analýza, doprava, 2016: 6-7). IDOV, P+R a MHD představují tři komponenty, ve kterých se pohybují různí aktéři s různými zájmy.

Z hlediska podílu na plánování policies – pokud ze tří uvedených oblastí dáme prioritu P+R – možnosti ovlivnit jejich podobu, a přispět tak k podobě politik včetně jejich praktických efektů, lze rozlišit primární a sekundární aktéry (*stakeholders*). Primární aktéři mají přímý podíl na tvorbě a implementaci politiky, protože jsou na ní primárně závislí (je to v „popisu jejich práce“). Sekundární aktéři nemají přímý vliv a mohou se do procesu tvorby a realizace zapojit volitelně vzhledem k aktuálním potřebám primárních aktérů, kteří je do plánování a realizace kooptují, případně se sami sekundární aktéři do procesu zapojí v některé z jeho fází – avšak pouze pokud to systém rozhodování umožňuje (Brugha, Varvasovszky, 2000: 242–243).

Za primární aktéry můžeme v případě oblasti P+R označit – Město Plzeň, konkrétně dle ÚZ Statutu města Plzně (viz Obecně závazná vyhláška statutárního města Plzně č. 8/2001,

2001): Magistrát města Plzně jako celek; Radu města Plzně; Zastupitelstvo města Plzně; Odbor investic Magistrátu města Plzně; příspěvkovou organizaci Útvar koncepce a rozvoje města Plzně; Místní části města Plzně (tzv. UMO v počtu celkem deset, obsahující rady UMO a jednotlivá zastupitelstva UMO); Plzeňského organizátora veřejné dopravy – POVED s.r.o.; a Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP).

Graf č. 1: Přehled primární aktérů a jejich vztahů



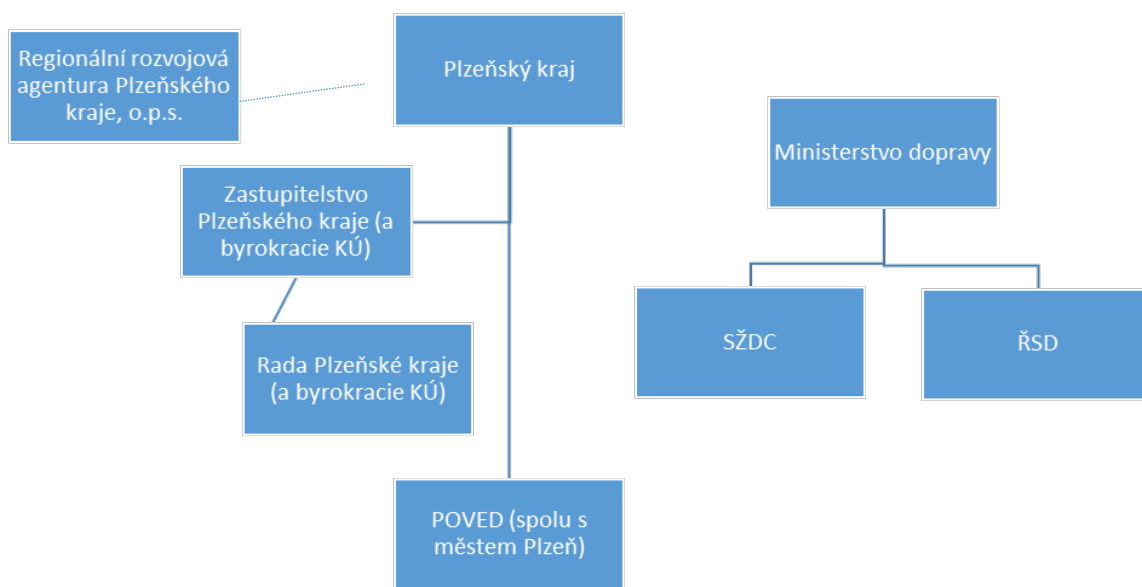
Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

Mezi sekundární aktéry, kterých se týká politika P+R pouze zprostředkovaně (byť navázané politiky se jich mohou týkat primárně), a s nimiž hlavní aktér město Plzeň může politiku koordinovat, lze počítat: Plzeňský kraj (Krajský úřad Plzeňského kraje;³ zastupitelstvo kraje a krajskou radu); Ministerstvo dopravy ČR (a pod něj spadající

³ Dle § 66 a § 67 Zákona č. 129/2000 Sb., Zákona o krajích (krajském zřízení).

Ředitelství silnic a dálnic ČR /ŘSD/, Správu železniční dopravní cesty /SŽDC/ a Státní fond dopravní infrastruktury /SFDI/); a také (potenciálně) Regionální rozvojovou agenturu Plzeňského kraje, o.p.s.

Graf č. 2: Přehled sekundárních aktérů a jejich vztahů



Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koullová, Stulík)

1.3 Přehled strategických dokumentů v oblasti P+R (vycházející z koncepce doprava v klidu)

Strategické dokumenty lze pro lepší přehlednost rozdělit na primární a sekundární, podobně jako tomu bylo u aktérů. Primární strategické dokumenty se týkají koncepce dopravy v klidu, resp. politiky P+R přímo, tzn., že koncepce či politika je nejen v dokumentu zmíněna, ale je s ní i nakládáno jako s předmětem strategického plánování

či realizace netechnického charakteru. Takovýto primární dokument obsahuje nějaké narativum, které lze vůči předmětu analýzy identifikovat a jeho obsahem je zpravidla nějaké „dilema“, které je třeba řešit (srov. např. Hampton, 2009: 228). Sekundární strategické dokumenty se týkají politiky P+R pouze zprostředkovaně. To znamená, že se týkají technické části realizace (včetně typizace ploch v územním plánu) či nezmiňují politiku P+R přímo, případně se primárně týkají jiné politiky, než jsou politiky dopravní.

Níže uvádíme výčet primárních a sekundárních strategických dokumentů. Obsah jejich narativa (přesněji kontextu), který je jednotlivými aktéry tvořen, bude předmětem až kapitol následujících. Pro popis a zjednodušenou analýzu obsahu budou využity některé z postupů obsahové analýzy.

Primární

- Zásady dopravní politiky města Plzně, usnesení rady města č. 367/96: 1996. Rada města Plzně: Plzeň (*obsažena základní filozofie preference hromadné dopravy před IDOV*).
- Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně: 2011. ÚKR, Plzeň (výchozí principy a zásady rozvoje podmínek pro implementaci dopravních policies).
- Strategický plán města Plzně, tematická analýza, doprava: 2016. ÚKR a jiní: Plzeň (*vyhodnocení funkčnosti a potenciálních problémů v dopravních policies*).

Sekundární

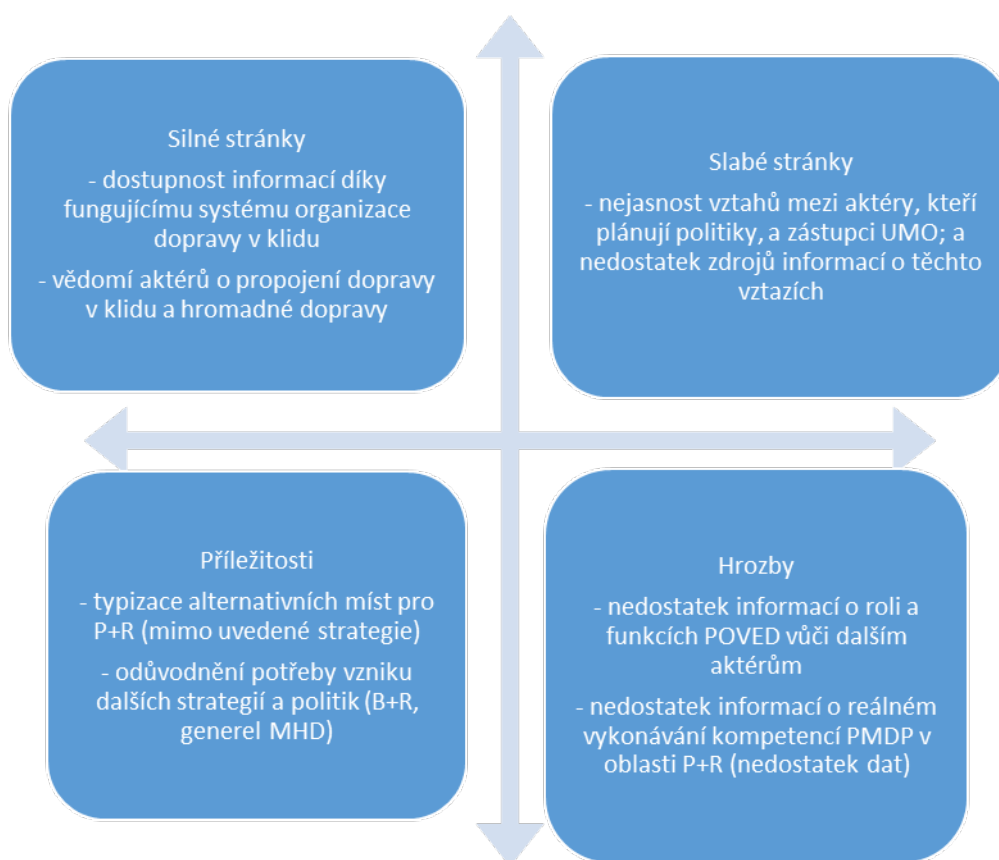
- Územní plán Plzeň, vydaný opatřením obecné povahy: 2016. Zastupitelstvo města Plzně: Plzeň (územní plánování staveb nejen z oblasti statické dopravy, primární určení účelu ploch na území města Plzně).
- Generel dopravy v klidu: 2007, 2012 a 2017. ÚKR: Plzeň (strategie implementace dopravních policies statické dopravy a územní plánování staveb z oblasti statické dopravy; aktualizace návrhů pro různé priority ohledně statické dopravy).
- Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Požadavky na řešení parkovacích objektů: 2017. ÚKR: Plzeň (*technický strategický dokument*).
- Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Návrh rozvoje: 2017. ÚKR: Plzeň (*technický strategický dokument*).

- Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzeň: 2016. Český hydrometeorologický ústav: Plzeň (věnuje se P+R jako jednomu z nástrojů pro zlepšení životního prostředí – primární policy není doprava).

2 Analýza strategických veřejně politických dokumentů

2.1 Vstupní analyticko-metodická SWOT

V následující SWOT analýze hodnotíme vstupní analytické předpoklady, které mohou sloužit pro reflexi jak našich závěrů, tak i pro zhodnocení strategií a aktérů, kteří by se do politik měli zapojit.



Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

2.2 Primární strategické veřejné politické dokumenty – podrobný popis obsahu

2.2.1 Zásady dopravní politiky města Plzně

Rada města Plzně přijala dne 25. 6. 1996 usnesení č. 367/96 *Zásady dopravní politiky města Plzně*, protože si byla vědoma nedostatků a problémů dopravního systému v Plzni. Dokument má nicméně charakter jakési „základní filozofie“ upřednostnění MHD před individuální automobilovou dopravou (včetně možnosti jejího omezení) a není nijak detailní.

Jeden z bodů tohoto dokumentu se věnuje problematice parkování. Uvádí, že možnost parkování úzce souvisí s intenzitou automobilové dopravy, která patří k hlavnímu definovanému problému dokumentu. Zásahy do této oblasti se proto stanou jedním z nástrojů pro řešení dopravní situace. V Zásadách dopravní politiky města Plzně je dále upozorněno na to, že nová záchytná parkoviště by měla být lokalizována na vhodných a dopravně snadno přístupných místech. Navíc by také měla být ve vazbě na kvalitní hromadnou dopravu. Naopak parkování v centru a jeho okolí by mělo být regulováno tak, aby nedošlo k přetížení komunikací a podstatnému narušení jiných městských funkcí jako například funkce rekreační (Zásady dopravní politiky města Plzně, 1996).

2.2.2 Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně

Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně jsou zpracovány pro koordinaci a rozvoj jednotlivých složek dopravního systému a jako podklad pro zpracování nového územního plánu města. Účinnost dokumentu má vést k vyšší efektivnosti a provázanosti dopravního systému. To by mohlo i například ex post přispět ke zlepšení životního prostředí. Při tvorbě nového územního plánu jsou tyto zásady vhodné k nastolení podmínek pro vzájemnou koordinaci dopravního systému a stavebního využití území.

V Zásadách rozvoje dopravního systému města Plzně je uvedeno, že je nutné tvořit organizovaný systém zohledňující atraktivitu a funkce jednotlivých lokalit a využívající cenových a jiných regulačních a pobídkových nástrojů. V rámci tohoto systému je nutné v centru města vytvářet zónu placeného parkování a budovat na obvodu centra v

docházkové vzdálenosti záchytné objekty P+G a u hlavních vjezdových komunikací do města záchytná parkoviště typu P+R navázaná na systém městské veřejné dopravy (Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně, 2011). Komplex zmíněných opatření tvoří předpoklad pro snížení automobilové dopravy v centru města. Všechny jmenované dílčí politiky jsou neoddělitelné a nelze je řešit (či analyzovat) separátně.

2.2.3 Strategický plán města Plzně – tematická analýza Doprava

Ve strategickém plánu města Plzně je popsána celková situační analýza města, tudíž se tento dokument zabývá i dopravou resp. parkováním. Dle obsahu dokumentu je nutné řešit nepříznivé vlivy dopravy, a to odvedením části automobilové dopravy mimo centrum města. Dokument uvádí, že je vhodné prohloubit organizaci tzv. dopravy v klidu a dále rozšířit zónu placeného parkování do širšího centra a současně rozvinout systém záchytných parkovišť typu P+R. Podkladem pro tento rozvoj je zastupitelstvem schválený Generel dopravy v klidu. Cílem je nejen vhodné řešení dopravy, ale též smysluplná koordinace požadavků na parkování s využíváním veřejného prostoru (Strategický plán města Plzně, tematická analýza, doprava, 2016). Mimo typizace parkovacích ploch a jejich účelu se tedy v tomto dokumentu navíc objevuje apel na širší koncepční plánování prostoru.

2.3 Sekundární strategické veřejné politické dokumenty – podrobný popis obsahu

2.3.1 Územní plán města Plzně

Územní plán je druh územně plánovací dokumentace, pomocí které je navrhována územní podoba měst (dle stanovených kategorií). Klade si za cíl racionálně a funkčně uspořádat území v krajině a navrhnout její využití. Plzeňský územní plán se skládá z textové a grafické části. Najdeme zde i odůvodnění návrhů územního plánu (Územní plán Plzeň, 2016).

Územní plán, dodáváme, sloužil jako základní dokument pro výběr pozemků, na kterých by bylo možné postavit parkoviště typu P+R. Nejdříve jsme podle hlavního výkresu

vybrali pozemky, které jsou na hlavních příjezdech do Plzně (a navazuje na ně MHD). Poté jsme v textové části dokumentu Územního plánu našli stanovení podmínek pro využití ploch tzv. regulativy, podle kterých jsme určili, zda na námi vybraných pozemcích může stát budova tohoto typu. Všechny pozemky, které jsme vybrali, jsou vhodné pro vybudování parkoviště typu P+R (viz níže).

V textové části odůvodnění Územního plánu se píše i o Generelu dopravy v klidu, a to v kapitole Komplexní zdůvodnění přijatého řešení a vybrané varianty, včetně vyhodnocení předpokládaných důsledků tohoto řešení, zejména ve vztahu k rozboru udržitelného rozvoje území. Stejně jako v dokumentu Generel dopravy v klidu města Plzně se zde píše o současném stavu, o východiscích řešení a o odůvodnění návrhu. Dokument proto sloužil i pro doplnění již zjištěných informací, které byly spojeny s konkrétním územním vymezením a lokalizací ploch pro realizaci cílů výše uvedených strategií.

2.3.2 Generel dopravy v klidu (2007, 2012 a 2017)

Generel dopravy v klidu je územní a strategická studie, která je pravidelně aktualizována a která vyjadřuje koncepční záměry městské správy v oblasti řešení dopravy v klidu. Generel je schvalován Zastupitelstvem města Plzně a slouží jako podklad pro tvorbu nového územního plánu, pro plánování rozvoje systému dopravy v klidu a jako podklad pro činnost orgánů samosprávy.

Generel dopravy v klidu města Plzně podrobně zpracovává všechny typy parkování, které jsme uvedli. Systematicky se však, nutno dodat, nevěnuje koncepci K+R (Kiss and Ride) či B+R (Bike and Ride). První koncept generelu byl schválen Radou města Plzně už 5. června 1997. Dokument jako takový byl několikrát aktualizován (konkrétně v letech 2007, 2012 a 2017).

V Generelu z roku 2012 jsou rozpracovány strategické úvahy o průzkumech, analýze stavu a návrhů v rámci všech tří kategorií parkování, které jsou předmětem dopravy v klidu. V tomto vydání Generelu se již objevuje návrh na záchytná parkoviště P+R. Cílem je vytvořit systém fungujících záchytných parkovišť typu P+R, které přispějí ke snížení dopravního zatížení ve středu města. V analytické části se také píše o lokalizaci parkovišť,

jež by měla být u významných vjezdů do města s vazbou na MHD. V dokumentu najdeme i konkrétní návrhy realizace (Generel dopravy v klidu, 2012).

Generel 2017 se skládá z několika částí – návrhová část, analýza, dokladová část. Aktualizovaný dokument se snaží pružně reagovat na změny, které se v dopravě dějí, tj. především zvyšující se objem individuální automobilové dopravy v centru města, nedostatečnost kapacit záchytných parkovišť a také poměrně nízká ochota platit ve vytyčených zónách placeného parkování. V dokumentu je upozorněno i na relativně špatnou návaznost linek MHD na některá z plánovaných P+R. Řešeným tématem je také rozšíření parkovišť u významných míst, jako je ZOO či hlavní nádraží ČD (v nutné synergii s novým terminálem hromadné autobusové dopravy). Dále je prostřednictvím dokumentu vyjádřena snaha o určení stavebních zásad pro parkovací domy (zejm. parkoviště druhu P+G) či upřesnit plochy a popsat jejich podobu v případě P+R (včetně zeleně). Velkým tématem v tomto dokumentu jsou i stání pro rezidenty, zejm. parkování pro obyvatele sídlištních komplexů, kde se prozatím neplánují tzv. modré zóny. V Generelu je i zmíněn neuspokojivý stav parkování návěsových a přívěsových souprav, spolu s monitoringem situace apod. (Generel dopravy v klidu, 2017).

2.3.3 Systém dopravy v klidu – Požadavky na řešení parkovacích objektů

V tomto dokumentu jsou popsány podmínky technického, konstrukčního či dopravního charakteru pro parkovací objekty. Stavby by potenciálně řešily technickou vybavenost města v oblasti systému dopravy v klidu a požadavky slouží jako etalon pro realizaci parkovacích objektů. Parkovací objekty (domy) mají sloužit především rezidentům k odstavování svých aut, ale i pro návštěvníky města, kteří by využívali systém P+G, byť jeho kapacity jsou ve výše zmíněném Generelu označeny jako dostatečné. Parkovací objekty by bylo možné využít i pro parkování u významných cílů (Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Požadavky na řešení parkovacích objektů, 2017).

2.3.4 Systém dopravy v klidu – Návrh rozvoje

Dokument *Systém dopravy v klidu – Návrh rozvoje* shrnuje na základě Generelu opatření, která se mohou realizovat jednak z hlediska majetkového předpokladu, jednak i

z hlediska dalších podmiňujících vazeb v krátkodobém časovém horizontu. Vybraná opatření by znatelně přispěla k rozvoji systému dopravy v klidu v Plzni. V dokumentu je představen realizační plán, který je rozdělen do čtyř částí: 1. rozvoj zóny placeného parkování, 2. rozvoj systému parkovišť P+R, 3. rezidentské oblasti a 4. regionální cíle. U každého bodu jsou představeny konkrétní oblasti, jichž by se měly změny týkat, navíc s přesným popisem navržených změn (Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Návrh rozvoje, 2017).

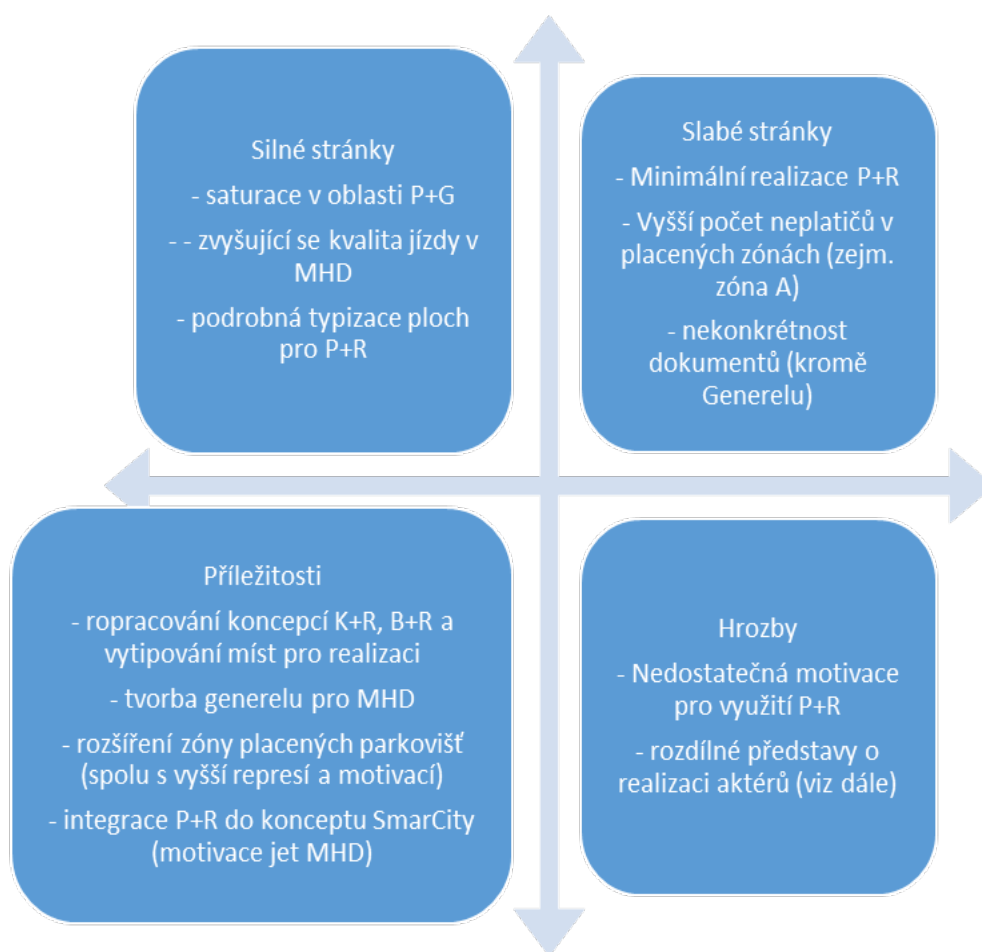
2.3.5 Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzně

Zpracovatelem dokumentu je DHV CR, spol. s r. o. ve spolupráci s Vysokou školou báňskou – technickou univerzitou Ostrava. Tato firma se specializuje na konzultace v oblasti životního prostředí spojené s územním plánováním a zpracovává EIA.

Cílem dokumentu je analyzovat příčiny dosavadního překračování emisních limitů a navrhnout opatření k nápravě a zlepšení kvality ovzduší ve městě. V analytické části se píše o znečištění ovzduší způsobené automobilovou dopravou. Jako opatření tohoto problému se zde uvádí vybudování parkoviště typu P+R. Další doporučení, o kterých se v dokumentu píše a která se týkají našeho tématu, jsou: urychleně uvést do praxe opatření Generel dopravy v klidu města Plzně, především přemýšlet o vybudování parkoviště typu P+R a tyto parkoviště vybavit cedulemi s informací o počtu volných míst na parkovišti; rozvoj MHD koordinovat s budováním těchto parkovišť a přizpůsobit cenu, provázanost na MHD a komfort MHD tak, aby byla parkoviště co nejvíce využívána (Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzeň: 2016).

2.4 SWOT a sumarizace – doprava v klidu dle strategií

V následující SWOT jsou zhodnoceny jak informace obsažené v uvedených dokumentech, tak i povaha dokumentů.



Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

3 Rešerše aktérů

K aplikaci svých politik má město Plzeň nástroje, pomocí nichž řeší veřejné problémy a implementaci opatření nejen v dopravě. Nástroje mohou být regulativní i motivační, ale vždy musí být užity vůči dostatečně definovanému problému a s ohledem na aktéry, kterých se týká.

Největším ve strategiích uvedeným problémem je nedostatečná přepravní kapacita dopravních cest v centru města (Zásady dopravní politiky města Plzně, 1996). Je důležité, aby byly uspokojeny požadavky na přepravní kapacity (s upřednostněním MHD), sníženy negativní vlivy dopravy a aby spolu spolupracovaly všechny dílčí dopravní systémy (a aktéři) v Plzni a jejím přilehlém okolí (viz POVED).

Obsah výše uvedených dokumentů nabízí (ne ale vždy zcela jasné) nástroje pro řešení uvedeného a onen obsah byl podrobně popsán v předchozí části tohoto policy paperu. Nyní je třeba obsah strategií, jako komplexu nutných nástrojů, vztáhnout na působnost a roli různých aktérů spojených s politikou P+R. Někteří z aktérů se politiky P+R účastní přímo a nástroje musí užívat vzhledem k vlastnímu účelu a působnosti. Tyto aktéry je možné označit za primární. Některé nástroje mohou (pouze) využívat i další aktéři, popř. na ně má určující vliv rozhodnutí aktérů primárních. Tyto aktéry budeme označovat jako sekundární.

3.1 Primární aktéři

Z hlediska exekutivní moci jsou primárními aktéry město Plzeň a Plzeňský kraj. Pod Plzeňský kraj spadá správa POVEDu. POVED ale není klíčovým aktérem, naopak: za daleko důležitější aktéry – v oblasti plánování a tvorby obsahu politik – považujeme ty, kteří jsou napojeni na město Plzeň (v tomto případě ne tedy město samotné). Zastupitelstvo města Plzně si totiž samo nevytváří analýzy, vždy to zadá jinému subjektu. Politiku P+R rozpracovává městská příspěvková organizace Útvar rozvoje a koncepce města Plzně (ÚKR). ÚKR strategie vytváří sám na základě obsahu výše uvedených dokumentů a nejdůležitější jím vytvořenou strategií je mnohokrát zmiňovaný Generel. Obsah Generelu

je předjednáván s UMO či PMDP, než je předložen Radě a Zastupitelstvu města Plzně. Na druhou stranu UMO a zástupci PMDP mohou Generel „pouze připomínkovat“, resp. jejich institucionální role není vůči ÚKR jednoznačně stanovena (srov. Generel dopravy v klidu, doložková část, 2017).

I když jsou institucionální vztahy mezi aktéry mnohdy jasné (viz také graf č. 1), nejsou jasné bez výjimek, a navíc neformální vztahy a ochota participovat na strategiích musí vycházet od všech aktérů na principu voluntarismu (kromě ÚKR, kdy příprava strategií vyplývá z povahy účelu úřadu). Neformálně je tak možné, že UMO, jejich zastupitelstva, potažmo Rada UMO, mají důležitou roli, protože pokud nebudou souhlasit s návrhy, mohou blokovat jednání i o jiných projektech. Stručně: UMO mohou mít značnou neformální moc, která se nicméně nemusí projevit přímo v politice P+R (a její formulaci v Generelu).⁴

Pro dohodu všech aktérů je zásadní komunikace a případně i společná vize, potenciálně vtělená do strategie typu dopravy v klidu. Důležitou roli hraje i Odbor investic Magistrátu města Plzně, protože ten přerozděluje finance, bez kterých se nedá nic fakticky budovat. Objem prostředků však musí schválit Rada MP, resp. Zastupitelstvo města Plzně. Nesmíme zapomenout, že PMDP již teď plní funkci správce parkovišť P+G a do budoucna by PMDP měly spravovat i parkoviště P+R. Formální role PMDP se tak bude zvyšovat a díky tomu bude nutné PMDP zapojit do procesu tvorby případné další strategie (či její aktualizace), nejen do ex post připomínkování.

Na město Plzeň jsou z povahy politiky P+R napojeni v podstatě všichni primární aktéři. Ve městě Plzeň se rozhoduje prostřednictvím Zastupitelstva města Plzeň, na které je potom navázána politickou odpovědností Rada města Plzně. Těmto aktérům se nebudeme samostatně věnovat, protože povaha jejich rozhodnutí je známá a daná zákonem či statutem města. Dalšími tělesy jsou: magistrát (jako administrativní těleso); městské části (UMO), včetně jejich zastupitelstev a rad; Útvar rozvoje a koncepce města Plzně (ÚKR); Odbor investic Magistrátu města Plzně a Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP).

⁴ Srov. Generel dopravy v klidu, doložková část, 2017 a rozhodnutí zastupitelstva o přijetí Generelu 19. 4. 2018.

Mimo města Plzně lze identifikovat i jiný stupeň samosprávy, tedy Plzeňský kraj. Posledním aktérem, kterého je třeba zmínit, je Plzeňský organizátor veřejné dopravy (POVED /s.r.o./). POVED s.r.o. je vlastněn z části krajem a z části městem Plzeň (dle veřejných rejstříků v poměru asi dva ku jedné).

3.1.1 Magistrát města Plzně

Magistrát města Plzně vykonává administrativní činnost pro Zastupitelstvo a Radu města Plzně, naproti tomu administrativní úkoly z iniciativy Zastupitelstev, případně rad městských obvodů vykonávají Úřady městských obvodů (ÚMO) 1 – 10 (viz Statut města Plzně, 2001).

Mezi základní strategické dokumenty, které spadají pod Magistrát města Plzeň, můžeme zařadit Územní plán Plzně, tj. návrh, kde je racionálně a funkčně uspořádané území v krajině i s jeho využitím. Poslední byl schválen zastupitelstvem dne 8. září 2016, účinnosti nabyl 1. října 2016. Dalším dokumentem je Program rozvoje města Plzně, kde se píše o rozvojových cílech a způsobech jejich dosažení. Dokument je důležitý i při sestavování rozpočtu města Plzně.

3.1.2 Místní části města Plzně (rady UMO + zastupitelstva)

Statutární města jsou organizačně složité struktury s velkým počtem obyvatel. Proto je důležité rozdělit je do menších celků vzhledem k požadavku přiblížení samosprávy občanům na principu subsidiarity. Městské obvody mohou lépe určovat směřování dílčích investic, zlepšit podmínky školství, kultury či sportu. Na druhou stranu i v těchto oblastech mají omezené pravomoci a řídí se statutem města a Zákonem o obcích (Statut města Plzně, 2001; Zákon o obcích, 2000).⁵

Každý obvod má svého starostu se zastupitelstvem. Dle Zákona o obcích 128/2000 Sb., §131 může statutární město svěřit statutem městského obvodu nebo městské části na

⁵ Město Plzeň je rozděleno do deseti městských obvodů: Městský obvod Plzeň 1, Městský obvod Plzeň 2 – Slovany, Městský obvod Plzeň 3, Městský obvod Plzeň 4, Městský obvod Plzeň 5 – Křimice, Městský obvod Plzeň 6 – Litice, Městský obvod Plzeň 7 – Radčice, Městský obvod Plzeň 8 – Černice, Městský obvod Plzeň 9 – Malesice, Městský obvod Plzeň 10 – Lhota.

úseku samostatné působnosti zejména: a) schvalování programu rozvoje městského obvodu nebo městské části, b) rozhodování o právních jednáních uvedených v § 133 odst. 1, c) zřizování trvalých a dočasných fondů městského obvodu a městské části, d) ukládání pokut podle § 58, e) výkon funkce zaměstnavatele pro zaměstnance zařazené do úřadu městského obvodu nebo úřadu městské části nebo organizační složky městského obvodu nebo městské části. Podle § 133 může statutární město svěřit statutem za podmínek v něm stanových městskému obvodu a městské části rozhodování zejména o těchto právních jednáních: a) převod a zastavení nemovitých věcí včetně vydání nemovitostí podle zvláštních zákonů z majetku města svěřeného městskému obvodu nebo městské části, b) převod a zastavení movitých věcí a práv, c) postoupení pohledávek, d) vzdání se práva a prominutí dluhu, e) uzavření smlouvy o přijetí a poskytnutí úvěru nebo zápůjčky, o poskytnutí výpůjčky, o poskytnutí dotace, o poskytnutí návratné finanční výpomoci, o převzetí dluhu, o převzetí ručitelského závazku, o přistoupení k závazku a smlouvy o společnosti, f) peněžité i nepeněžité vklady do právnických osob, g) majetková účast na podnikání jiných právnických osob, h) dohody o splátkách, i) uzavírání nájemních smluv a smluv o výpůjčkách, j) poskytování věcných a peněžitých darů fyzickým a právnickým osobám, k) poskytování dotací a návratných finančních výpomocí spolkům, humanitárním organizacím a jiným právnickým nebo fyzickým osobám působícím v oblasti mládeže, tělovýchovy a sportu, sociálních služeb, požární ochrany, kultury, vzdělávání a vědy, zdravotnictví, protidrogových aktivit, prevence kriminality a ochrany životního prostředí. V §134 se dále píše, že (1) Městské obvody a městské části jednají za statutární město v záležitostech jim svěřených zákonem a v mezích zákona statutem, a (2) Městské obvody a městské části nemohou vydávat obecně závazné vyhlášky nebo nařízení (Zákon o obcích, 2000).

Každý obvod (resp. úřad městského obvodu – UMO jako administrativní orgán) rozhoduje dle výše uvedeného o svém území, nicméně rozhodnutí musí být v souladu s nařízeními města Plzně. Zároveň je ale jasné, že jednotlivé obvody mají své požadavky, o kterých chtějí s městem Plzeň vyjednávat. Například UMO4 souhlasil se zavedením rezidentních zón pod podmínkou, že vzniknou i tzv. pololegální stání. Dále si UMO4 klade jako požadavek vícepatrové řešení stávajícího parkoviště u hřbitova na Rokycanské. V neposlední řadě tento městský obvod chce lokalitu Lobzy – Revoluční navrhnout pouze

jako parkoviště, ne jako parkovací objekt pro rezidenty apod. Pokud se UMO4 nedomluví s městem Plzeň, hrozí až nefunkčnost celého navrženého systému (Generel dopravy v klidu, dokladová část, 2017: 66 – 70). Zpomalení implementace strategií dopravy v klidu je však pravděpodobnější (delší doba na vzájemnou dohodu, vyjednávání ústupků apod.).

3.1.3 Útvar koncepce a rozvoj města Plzně

Příspěvková organizace Útvar koncepce a rozvoj města Plzně (ÚKR) byla zřízena městem Plzeň a má status příspěvkové organizace. V rámci této organizace se připravují dokumenty spojené s plánováním a především střednědobým rozvojem města. V příspěvkové organizaci jsou zpracovávány analytické dokumenty, územně plánovací dokumentace, urbanistické studie a podklady pro generely (včetně generelů samotných), územní a rozvojové studie a další programové dokumenty. To vše je nutné pro rozvoj města Plzně a další koordinaci plánů ve vztahu k sídelní struktuře, její obslužnosti apod. Pro politiku P+R je nejdůležitější Úsek dopravy a technické infrastruktury řešeného útvaru (ÚKR, 2018).

3.1.4 Odbor investic Magistrátu města Plzně

Odbor investic Magistrátu města Plzně se dělí na tři oddělení: (1) Oddělení přípravy a realizace vodních a pozemních staveb, (2) Oddělení přípravy a realizace komunikací a mostů, a (3) Oddělení obchodních a veřejných zakázek. Každé oddělení má předepsané agendy a od nich odvozené kompetence. Projektem P+R se zabývá Oddělení přípravy a realizace vodních a pozemních staveb, které spravuje investice do staveb (na základě schválených prostředků), připravuje a kontroluje smluvní podmínky, kontroluje realizaci staveb a kvalitu práce (Odbor investic Magistrátu města Plzně, 2018).

3.1.5 Plzeňské městské dopravní podniky (PMDP)

Plzeňské městské podniky, a.s. (PMDP) byly založeny městem Plzeň, které je stoprocentně vlastní. PMDP zajišťují většinu spojů veřejné dopravy v rámci území města Plzně (PMDP, 2018). PMDP jsou pro správné fungování P+R velice důležité, protože zajišťují linky MHD, které by měly být navázané na parkoviště P+R. Spolupráce mezi ÚKR jako tělesem, které plánuje, a PMDP musí být užší v tom smyslu, že je třeba vytvářet strategie ve společném

zájmu, nikoliv pouze aby byla strategie dopravy v klidu konzultována s PMDP při samotné finalizaci. Zde by patrně pomohlo vytvoření generelu pro MHD, který by zájmy v oblasti parkování vyvažoval, a synergie by tak byla kompletní (navíc v případě, kdy se má PMDP stát správcem P+R, podobně jako je tomu dnes u P+G). Generel je důležitý, mj. i proto, že by mohl řešit případná rizika P+R v návaznosti na úkoly PMDP, tj. především nedostačující kapacitu autobusů či nízká frekvence dopravních linek (např. z důvodu nedostatku řidičů).

3.1.6 POVED s.r.o.

POVED s.r.o. je plzeňský organizátor veřejné dopravy. Jak již bylo uvedeno, POVED s.r.o. je vlastněn statutárním městem Plzeň a Plzeňským krajem. Společnost se zabývá servisní činností v oblasti veřejné dopravy pro město a kraj. Jejich služeb mohou využít i ostatní obce a města (POVED, 2018). Pro potřeby vytipování P+R je nutné kombinovat nejen potřeby individuální automobilové dopravy, ale doplnit plánování o hledisko umístění a přepravní kapacity železnice, resp. železničních stanic (ve spádovém území města). Kombinace obou faktorů by mohla vést ke zlepšení kvality návaznosti veřejné dopravy i k motivaci řidičů využívat P+R v blízkosti železničních stanic, a to především v obci s vysokým podílem dojíždějících. Realizace politiky P+R v blízkosti železničních uzlů je v zájmu jak města, tak i kraje. Za vhodné plánování vzhledem k potřebě zmíněné kombinace je odpovědný jako aktér především POVED s.r.o, který by mohl participovat na tvorbě motivačních nástrojů, jako je zvýhodněná cena za parkování či zvýhodnění jízdenky na MHD v případě úhrady parkovného.

3.2 Sekundární aktéři

Sekundárním aktérem je mj. Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje o.p.s., která vypracovává analýzy a koncepce související s komplexním programem rozvoje kraje a územních a oborových koncepcí. Tento aktér by se do plánování mohl potenciálně zapojit. Sekundárním aktérem je také Plzeňský kraj, jeho zastupitelstvo i rada – mohou vznášet připomínky k plánům města Plzně, pokud by byly návazné na politiky kraje, či jakkoliv ovlivňovaly jiné politiky kraje. Zajímavějším aktérem je Ministerstvo dopravy ČR, a to

především jemu podřízená organizace Správa železniční dopravní cesty (SŽDC). SŽDC je aktérem, se kterým je nutné komunikovat ohledně výstavby P+R v blízkosti železniční sítě (již jen proto, že velmi často vlastní pozemky přímo přiléhající k trati a železničním stanicím). Dalším sekundárním aktérem může být Správa a údržba silnic Plzeňského kraje jako organizace, která zajišťuje opravy a údržby komunikací, celoplošné opravy vozovek v kraji apod. Se sekundárními aktéry by měla být započata debata o realizaci některých priorit koncepce Smart City. Namátkou je možné zmínit značení a navigace řidičů (na P+R) přijíždějících do města Plzně či integraci různých myslitelných technických řešení při využívání parkování.

4 SWOT analýza P+R – přehled k možné realizaci

Následující SWOT je výstupem popisu obsahu strategických dokumentů, aktérů a především jejich vzájemných vztahů vůči obsahu strategií a vytyčeným cílům.

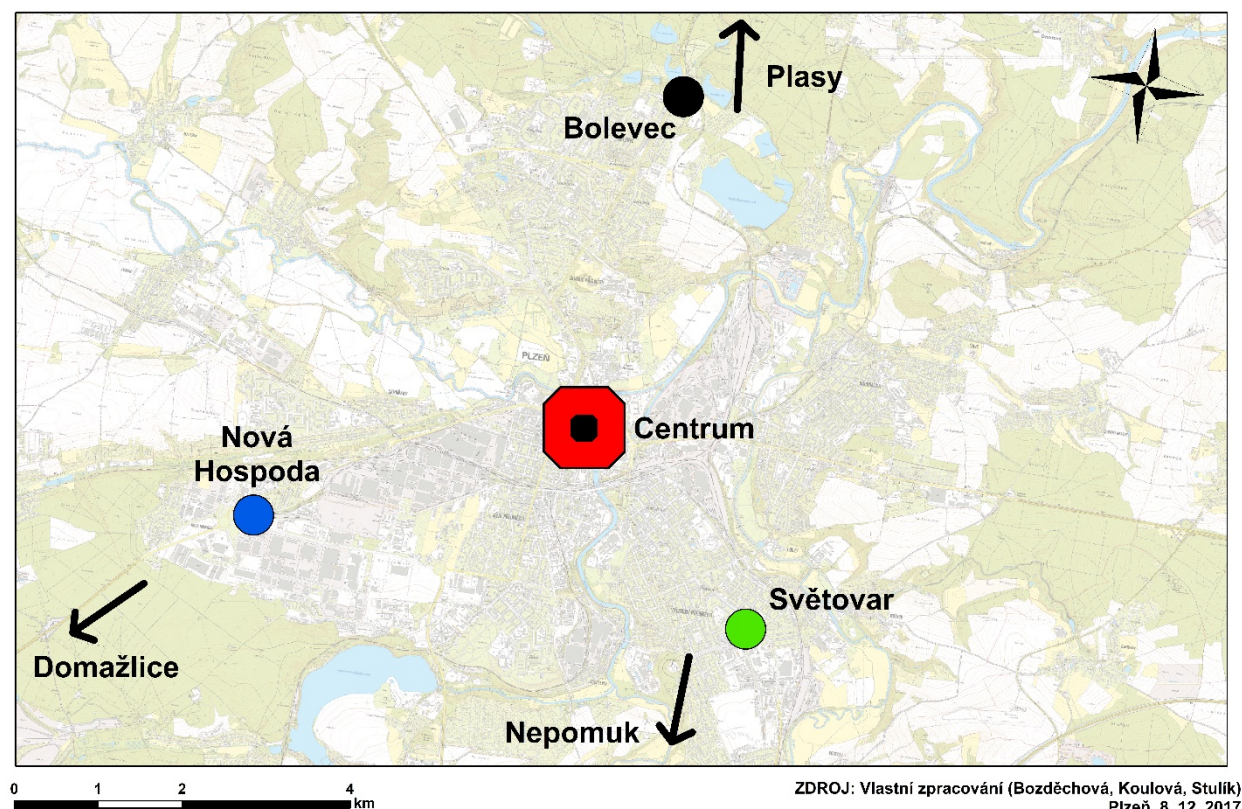


Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

5 Návrhy variant řešení – několik alternativních umístění parkovišť P+R

Plochy vhodné pro vybudování záchytných parkovišť byly vybrány v souladu s Územním plánem města Plzně podle daných regulativů a podmínek zmíněných v textové části dokumentu. Vybraly jsme celkem tři vhodné plochy.

Lokalizace vybraných pozemků pro stavbu P+R v Plzni



5.1 Řešené oblasti

5.1.1 Světovar

První z nich je starý objekt „Světovar“ nacházející se v městském obvodu Plzně 2 – Slovany. V územním plánu města je tato plocha vymezena jako smíšená obytná

s přípustným využitím pro stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Areál je ve vlastnictví města Plzeň.

Světovar je areál bývalého pivovaru a později kasáren o rozloze 5,9 ha, který leží v jižní části městského obvodu Slovany. Podle Útvaru koncepce a rozvoje města Plzeň má areál velký potenciál stát se místem, které může nabídnout nové možnosti uplatnění veřejných služeb. Tím je myšlena hlavně výstavba obytných domů, kanceláří, obchodů a restaurací. Z našeho pohledu je výhodnější zde postavit parkoviště typu P+R, a to z důvodu vysokého počtu příjezdějících, kteří by zde mohli zaparkovat a pohodlně dojet pomocí MHD do centra města. Celkově je nutné konstatovat, že v této části Plzně není dostatek parkovacích míst a navíc výstavba parkoviště P+R by pomohla výrazně uvolnit dopravu ze Světovaru do centra.

S centrem je místo propojeno tramvají č. 2 – jedná se o konečnou zastávku „Světovar“. Cesta do centra trvá celkem 11 minut. Tramvaj jezdí v intervalu 4 – 10 minut. Dále zde pak staví autobus č. 22, který spojuje městskou část Slovany s areálem Škoda VII. brána. Tento autobus jede částečně přes městskou část Bory a staví na zastávkách jako např. Nemocnice Bory nebo Dobrovského, které jsou velmi důležité nejen pro návštěvníky nemocnice, ale také pro studenty Západočeské univerzity v Plzni a Střední průmyslové školy stavební. Interval tohoto spoje je v rozmezí od 5 do 15 minut, v méně využívaných hodinách se interval může prodloužit až na 30 minut. Jsou zde i noční autobusové spoje N2 a N5.

Roční průměr denní intenzity dopravy z roku 2016 je na komunikaci vedoucí od dálnice D5 okolo areálu Světovar a dále do centra města Plzně (silnice I/20) poměrně vysoká. V pracovní dny zde průměrně projede 16 620 osobních vozidel za den, průměr za všechny dny je pak 15 997 osobních vozidel (Celostátní sčítání dopravy, 2016). Celkem do Plzně z tohoto směru dojíždí do zaměstnání lidé ve 2 113 vozidlech za den (Generel dopravy v klidu Plzeň, 2017).

Pro zlepšení životního prostředí, snížení emisí v centru města a pro celkové zlepšení dopravní situace v Plzni navrhujeme parkoviště P+R o kapacitě 700 parkovacích míst. Hodnota parkovacích míst byla určena z denní dojížd'ky vozidel do zaměstnání, přibližně

$\frac{1}{3}$ z této hodnoty. Generel Dopravy v klidu Plzeň 2017 navrhuje v městské části Slovany dva parkovací domy, které budou mít celkem kapacitu 450 parkovacích míst. Tato kapacita ale nepokryje ani $\frac{1}{4}$ dojíždějících vozidel. Z tohoto důvodu byla navržena vyšší kapacita.

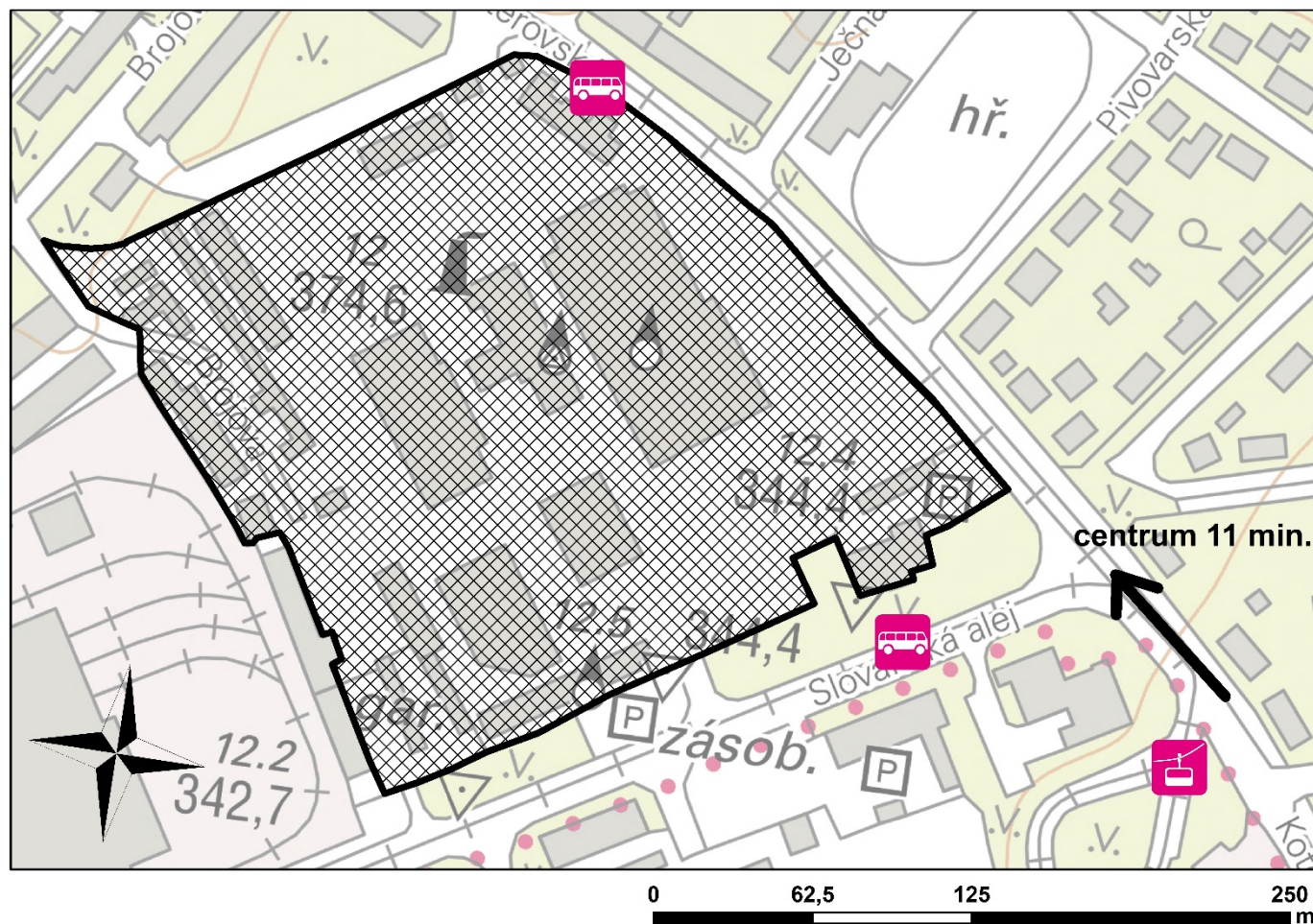
SWOT analýza P+R Světovar



Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

Vybraná plocha pro vybudování P+R

Světovar



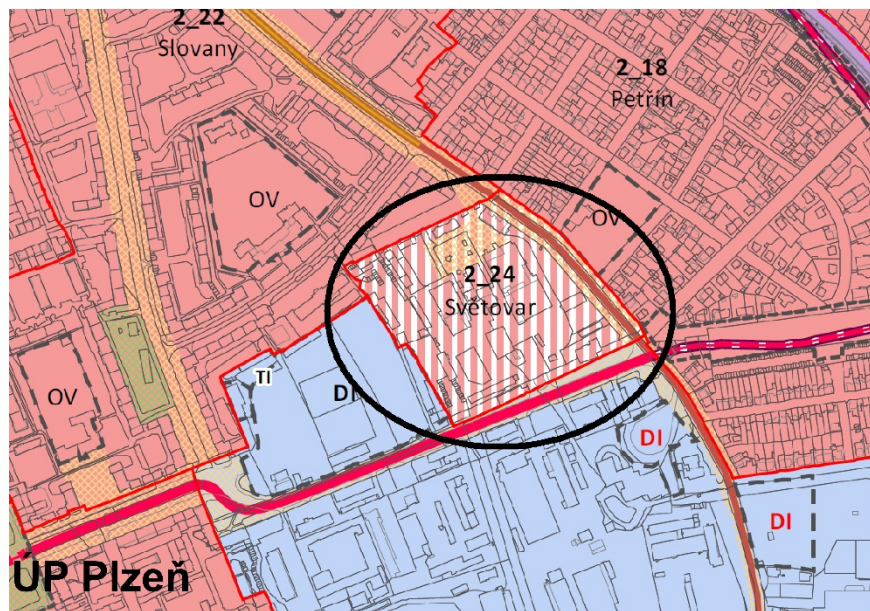
zastávka autobusu č. 22, N2 a N5



zastávka tramvaje č. 2



vybraná plocha



ZDROJ: Vlastní zpracování
(Bozděchová, Koullová, Stulík)
Plzeň, 8. 12. 2017

5.1.2 Nová Hospoda

Druhým vybraným místem pro výstavbu P+R je plocha u kruhového objezdu poblíž prodejny „Makro“. Jedná se o městský obvod Plzeň 3 – Nová Hospoda. V územním plánu je tato plocha vymezena jako plocha výroby a skladování s přípustným využitím pro stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Tento pozemek vlastní 2 majitelé – město Plzeň a nejmenovaný soukromý majitel.

Tabulka č. 1: Výčet pozemků dotčené stavbou

DOTČENÝ POZEMEK	VLASTNICTVÍ
část p. č. 1496/18	Statutární město Plzeň
p. č. 1496/14	Statutární město Plzeň
1405/8	Nejmenovaný s. majitel
2053/9	Nejmenovaný s. majitel
1496/23	Nejmenovaný s. majitel

Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

Pozemky, které by byly dotčené stavbou P+R, přiléhají k velkému kruhovému objezdu. Parkovací dům by byl v této oblasti určen hlavně pro individuální automobilovou dopravu z Domažlicka a díky nově budovanému obchvatu Nová Hospoda – Křimice také pro přijíždějící z ORP Stříbro apod.

S centrem je tato oblast propojena trolejbusem č. 12, 15 a 17. Cesta do centra trvá přibližně 15 minut. Všechny vyjmenované trolejbusy jezdí v intervalech 5 – 15 minut. Do této části města jezdí i noční spoj N7.

Roční průměr intenzity dopravy z roku 2016 je na komunikaci č. 26 vedoucí k tomuto pozemku od Domažlicka zvýrazněna červenou barvou a značí, že je velmi využívána. V pracovní dny zde průměrně projede 16 354 osobních vozidel za den, průměr za všechny dny je vypočítán na 15 314 osobních vozidel za den (Celostátní sčítání dopravy, 2016). Celkem do Plzně z tohoto směru dojíždí do zaměstnání lidé v 2 321 vozidlech za den (Generel dopravy v klidu Plzeň, 2017).

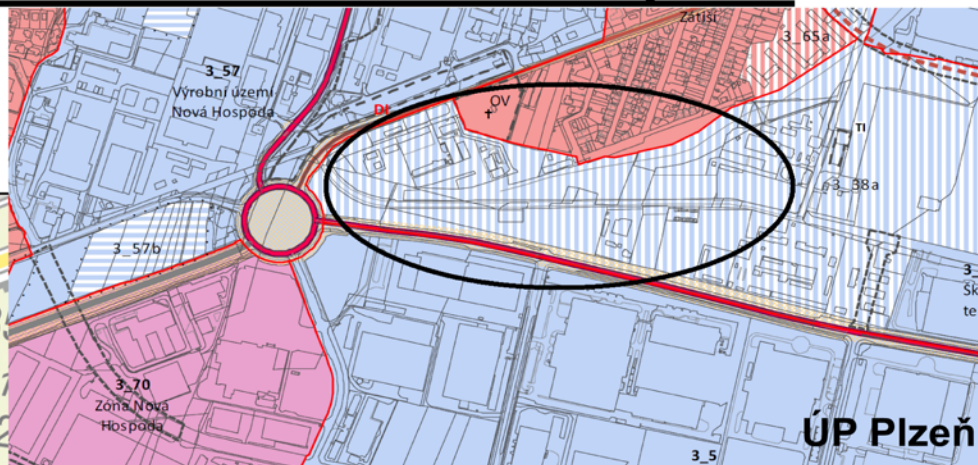
Na tomto parkovišti P+R by mělo být přibližně 700 parkovacích míst ($\frac{1}{3}$ dojíždějících vozidel). V Generelu dopravy v klidu Plzeň 2017 je navrženo pouze 130 míst pro parkování, která jsou určitě nedostačující vůči denně přijíždějícím vozidlům, jež by měla možnost zaparkovat právě zde (a to i vzhledem k obchvatu Plzně, kdy se dá kalkulovat s posílením dojíždění ze směru na Karlovy Vary).

SWOT analýza P+R Nová Hospoda

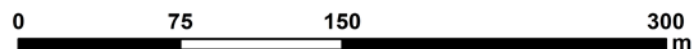


Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)

 zastávka autobusu č. 12, 15, 17, N7



ÚP Plzeň



**ZDROJ: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)
Plzeň, 8. 12. 2017**

5.1.3 Bolevec

Posledním vybraným místem je plocha na konečné zastávce tramvaje č. 1 – Bolevec. Jedná se o městský obvod Plzeň 1 – Bolevec. Plocha je v územním plánu města vymezena jako plocha parků s přípustným využitím pro stavby a zařízení dopravní a technické infrastruktury. Dotčený pozemek p. č. 1897/1 je ve vlastnictví tří nejmenovaných soukromých majitelů. Výměra pozemku je přibližně 2 ha.

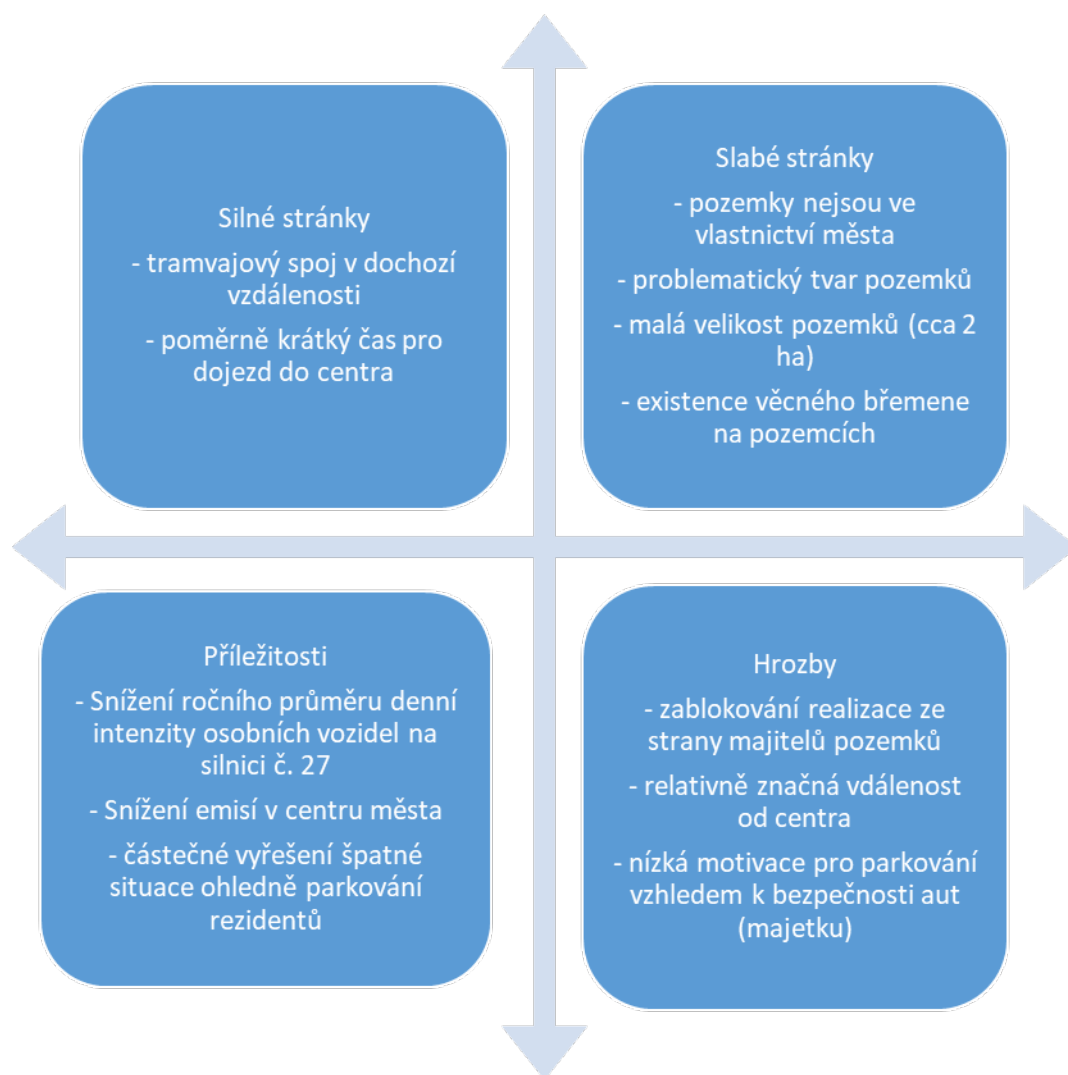
Pozemek určený k výstavbě P+R leží mezi sídlištěm Bolevec a tzv. soustavou Plzeňských rybníků. Dále se zde nachází vlaková zastávka Plzeň – Bolevec, která je jednou ze zastávek na cestě do Plas, Žihle (dále Most, Chomutov atp.) a na Hlavní vlakové nádraží v centru Plzně. Toto P+R je určeno hlavně pro příjíždějící ze směru Plzeň – sever (přesněji směr Třemošná, Kaznějov, Plasy, Kralovice atp.).

S centrem je tento severní okraj města Plzně propojen tramvají č. 1 – jedná se o konečnou zastávku „Bolevec“. Cesta do centra trvá celkem 13 minut a interval tramvaje je vypočten na 4 – 10 minut. Noční spoj, který jezdí do této části, je označen N1.

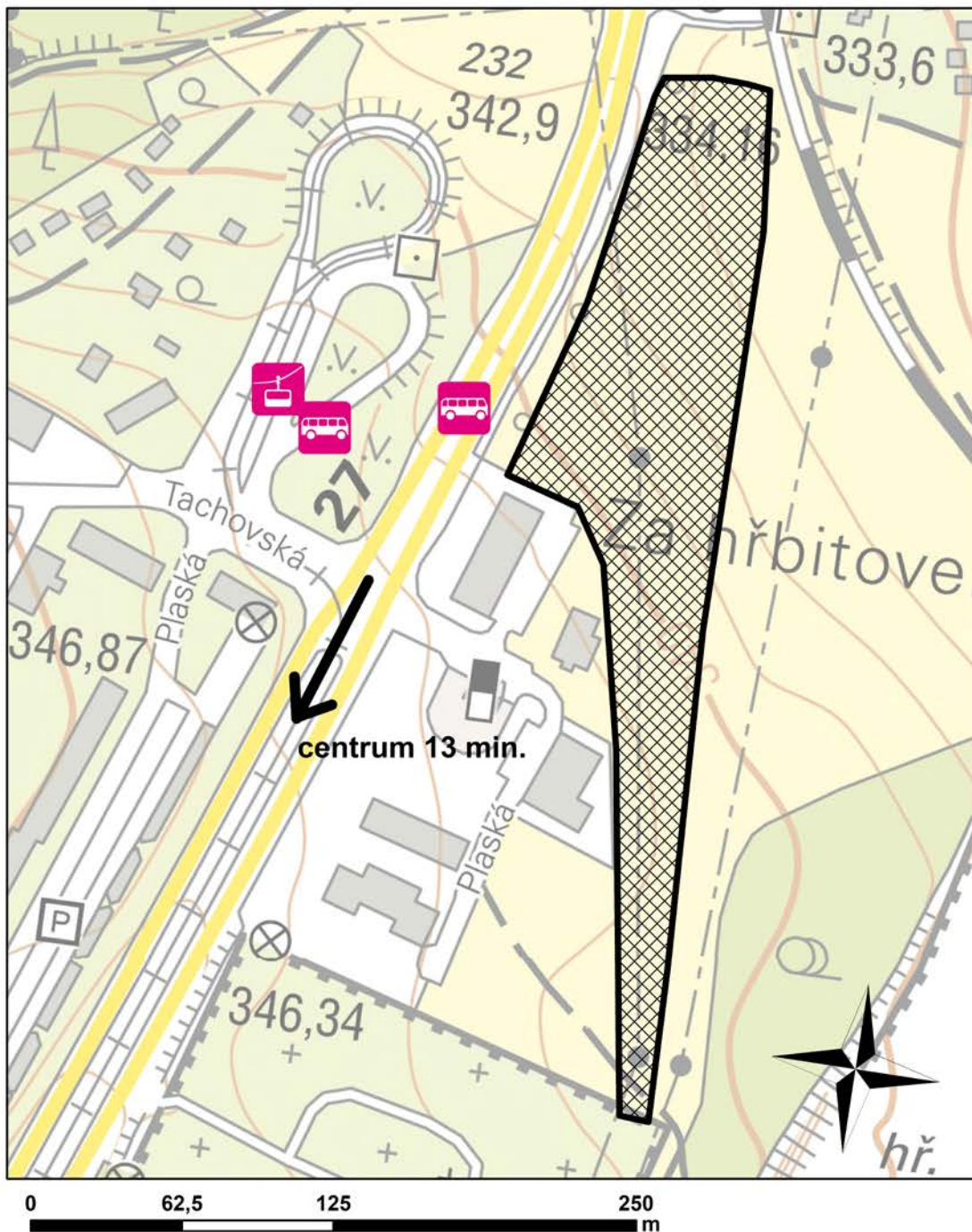
Roční průměr intenzity dopravy z roku 2016 je na komunikaci č. 27 vedoucí k tomuto případnému parkovišti ze směru Plzeň – sever (Plasy, Kralovice) nižší než u předešlých komunikací, ale stále je tato komunikace chápána jako jedna z nejvíce využívaných. V pracovní dny zde průměrně projede 13 409 osobních vozidel za den, průměr za všechny dny je vypočítán na 12 556 osobních vozidel za den (Celostátní sčítání dopravy, 2016). Celkem do Plzně z tohoto směru dojíždí do zaměstnání lidé v 1 535 vozidlech denně (Generel dopravy v klidu Plzeň, 2017).

Kapacita u tohoto parkoviště P+R byla určena stejně jako u předešlých parkovišť, a to přibližně $\frac{1}{3}$ denní dojížděky vozidel do zaměstnání – 500 parkovacích míst. Generel Dopravy v klidu Plzeň 2017 počítá s vybudováním dvou záchytných parkovišť s celkovou kapacitou 430 míst pro parkování. Tato kapacita ale pokrývá jen $\frac{1}{4}$ příjíždějících aut do města Plzně.

SWOT analýza P+R Bolevec



Zdroj: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)



Vybraná plocha pro vybudování P+R Bolevec



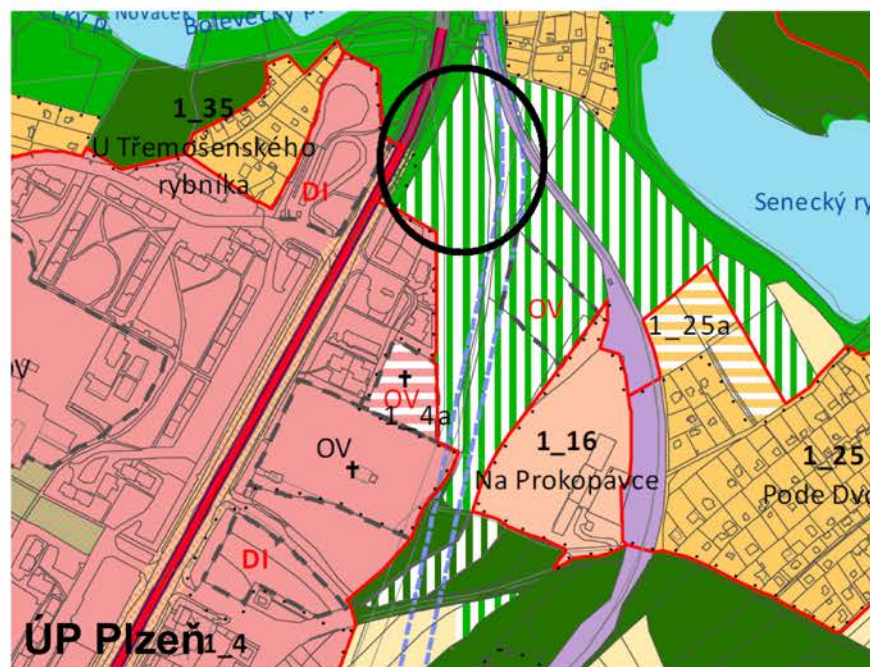
zastávka autobusu N1



zastávka tramvaje č. 1



vybraná plocha



ZDROJ: Vlastní zpracování (Bozděchová, Koulová, Stulík)
Plzeň, 8. 12. 2017

5.2 Dílčí doporučení pro realizaci P+R

Parkoviště P+R by měla být šetrná k životnímu prostředí. Proto mj. navrhujeme, aby každé navrhované parkoviště mělo svůj zdroj energie pro samoobslužné terminály (např. ve formě solárních panelů umístěných přímo na vrchu přístrojů). Na parkovištích navrhujeme umístit primární služby, minimálně v podobě mobilních WC a odpadkových košů. Prevenci kriminality by měl zajistit kamerový systém a osvětlení celého parkoviště. Umístění laviček nedoporučujeme.

Cenu parkovného pro všechny tři parkoviště P+R navrhujeme stejnou. Parkovací lístek by měl být zároveň jednosměrnou jízdenkou na MHD do města. První dvě hodiny parkování budou zdarma, za čtyři hodiny by mohlo parkovné činit 40 Kč a celodenní parkovací lístek by mohl být za 80 Kč. V případě zakoupení předplatného Plzeňské karty se dá využít toto parkování za příplatek k Plzeňské kartě například za 300 Kč měsíc. Uvedené částky jsou pouze orientační, smyslem úvah o nich je především v apelu na propojení služby P+R s motivací využít MHD a zamezit tak, aby se formálně stanovená parkoviště P+R stala faktickými odstavnými parkovišti (i proto by neměla být tato parkoviště zcela zdarma). Ceny se dají upravit nejen vzhledem k aktuálním cenám tarifů MHD (pokud nebude v budoucnu MHD tzv. zdarma), ale i vzhledem k cenám parkování v placených zónách a parkovištích P+G.

Parkovací místo si bude moct dojíždějící zarezervovat, a to na určitou dobu, nejdéle však na jeden týden, aby nedocházelo k nadměrné blokaci parkovacích míst. K rezervaci by sloužil tzv. online rezervační systém, na kterém by si dojíždějící mohl parkovací místo zarezervovat. Využity by byly internetové stránky města, popř. městských částí nebo webová stránka spol. Parking Plzeň. Smyslem je budovat v řidiči jistotu, že bude mít kde ráno zaparkovat – to může působit motivačně.

Doplňujeme, že na vybudování parkovišť P+R, které jsme představili, je možné získat dotaci z Integrovaného regionálního operačního programu Evropské unie za podpory Ministerstva pro místní rozvoj.

6 Zdroje

BRUGHA, R., VARVASOVSKY, Z.: 2000. *Stakeholder analysis: a review. Health Policy and Planning* 15(3), pp. 239–246.

Celostátní sčítání dopravy [online]. 2016. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

Generel dopravy v klidu, návrhová, analytická a dokladová část: 2017. ÚKR: Plzeň.

Generel dopravy v klidu: 2012. ÚKR: Plzeň.

HÁJEK, M.: 2014. *Čtenář a stroj*. SLON: Praha.

HAMPTON, G.: 2009. *Narrative policy analysis and the integration of public involvement in decision making*. *Policy Science* 42, pp. 227–242.

HSIEH, H-F., SHANNON, S. E.: 2005. *Three Approaches to Qualitative Content Analysis*. *Qualitative Health Research* 15(9), pp. 1277–1288.

JOHN, P.: 2006. *Analysing Public Policy*. Continuum: London.

MCTAVISH, D. G., PIRRO, E. B.: 1990. *Contextual Content Analysis*. *Quality and Quantity* 24, pp. 245–265.

Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Návrh rozvoje: 2017. ÚKR: Plzeň.

Metodický podklad, Plzeň – systém dopravy v klidu. Požadavky na řešení parkovacích objektů: 2017. ÚKR: Plzeň.

Obecně závazná vyhláška města Plzně č. 8/2001: Zastupitelstvo města Plzně [online]. Plzeň, 2001. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/obcan/urad/verejne-dokumenty/statut-mesta/>

Odbor investic Magistrátu města Plzně [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/obcan/urad/magistrat-mesta-plzne/technicky-urad/odbor-investic/>

Parking Plzeň [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z:

<http://www.parkingplzen.cz/cz/placene-zony/>

PMDP: Základní údaje [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z: <http://www.pmdp.cz/onas/zakladni-udaje/>

POVED s.r.o. [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z: <https://www.poved.cz/cz/kontakt/>

Program ke zlepšení kvality ovzduší města Plzeň: 2016. Český hydrometeorologický ústav: Plzeň.

Rozhodnutí Zastupitelstva města Plzně z 19. 4. 2018: 2018. Město Plzeň: Plzeň.

Smart City Plzeň [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z: <http://smartcity.plzen.eu/projekty/>

Statut města Plzně [online]. Plzeň, 2001. Dostupné z:

<https://www.plzen.eu/obcan/urad/verejne-dokumenty/statut-mesta/>

Strategický plán města Plzně: tematická analýza, doprava [online]. ÚKR a jiní: Plzeň, 2016. Dostupné z: <https://www.plzen.eu/obcan/urad/verejne-dokumenty/statut-mesta/>

ÚKR [online]. Plzeň, 2018. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/doprava-a-technicka-infrastruktura/doprava/>

Územní plán Plzeň, vydaný opatřením obecné povahy [online]. Zastupitelstvo města Plzně: Plzeň, 2016. Dostupné z: <https://ukr.plzen.eu/uzemni-planovani/uzemni-plan-plzen/>

Zákon o obcích: Zákon č. 128/2000 Sb. [online]. 2000. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

Zásady dopravní politiky města Plzně, usnesení rady města č. 367/96: 1996. Rada města Plzně: Plzeň.

Zásady rozvoje dopravního systému města Plzně: 2011. ÚKR, Plzeň.