

Analýza a zásady rozvoje parkovacího systému v Příbrami Podkladová analýza – návrh koncepce

ČÁST DÍLA: Průvodní zpráva

ZADAVATEL: Město Příbram

Tyršova 108
261 01 Příbram I.

ZHOTOVITEL: M.O.Z. Consult s.r.o.
Radimova 2342/36
169 00 Praha 6
IČO: 266 86 503



Budoucnost ???



M.O.Z. Consult s.r.o.
Září - říjen 2019

1. Úvod

Město Příbram je pro většinu obyvatel ČR spojeno s hornictvím – těžbou uranu a rud. Tuto činnost nyní připomíná muzeum hornictví avšak zejména rozsáhlé haldy v okolí Příbrami. Nyní v Příbrami sídlí již jen Správa uranových ložisek, klíčové oddělení koncernu Diamo, s. p., pokračovatele ČSÚP. Původní monotematicky orientované zaměření se podařilo diverzifikovat a tak je Příbram sídlem vícero výrobních závodů, díky kterým se daří udržet solidní úroveň města.

To, že celý region úspěšně funguje, se odráží i v rostoucí úrovni života celého města. Z našeho pohledu možná až moc. Roste počet osobních automobilů a lidé mnohem častěji volí i ke krátkým cestám auto místo jiných prostředků. A s rostoucím provozem automobilů tak zákonitě stoupají nároky na parkovací místa, zejména v kontextu skutečnosti stoupající pohodlnosti našeho národa. Velice důležitým prvkem je vztah Příbramska a hl. m. Prahy. Praha je v dojezdové vzdálenosti i pro každodenní dojížděku za prací a to jak vlastními osobními automobily, tak i s využitím prostředků hromadné dopravy – zejména autobusové.

I ze zběžné prohlídky města je patrná dlouhodobá snaha města vytvářet nové parkovací kapacity. Ale jako by tento proces byl nekonečný, pořád se objevují deficitní místa a občané pořád touží parkovat přímo pod okny. Přitom je ve městě spousta kapacit, které zejí prázdnotou. Navíc, ne všechna opatření a úpravy veřejného prostoru z posledních dekád byly ku prospěchu věci. Úzké pásy z vegetační dlažby navazující na komunikace jen napomohly k zabránění dalších prostor veřejné zeleně.

Analytická část definovala základní bolavá místa parkování v oblasti Příbram II a v oblasti provozně organizačního zabezpečení. V závěru analytické části také bylo zpracováno úvodní doporučení pro návrh:

1.1 Možnosti řešení – úvodní doporučení – nástin koncepce řešení

Niže uvedené doporučení tvoří základ doporučení pro další postup. Lze se domnívat, že problematika řešení parkování byla v případě celku Příbram VII poněkud mimo zorné pole. Zejména částečné pokusy pomocí proužků vegetační dlažby spíše uškodily, než pomohly. Pro aktuální upokojení parkovacích potřeb obyvatelstva by bylo zapotřebí vytvořit 659 nových parkovacích stání běžného standardu. V mnoha případech by bylo vhodné „odtlačit“ parkující vozidla od oken obytných objektů.

Za cílový stav by bylo vhodné považovat vybudování kapacit pro uspokojení nároků pro vybavenost 0,85 vozidel na bytovou jednotku. Toto by znamenalo vybudování 1.263 parkovacích míst. Už toto je silně revoluční myšlenka, neboť normativy definují potřebu 1:1 (1 auto na byt). Není však asi smysluplné vytvářet nové parkovací kapacity, když budoucí potřeba bude jistě klesat.

Pro návrhovou část vyjdeme ze zjištění části analytické. Problematickým je zejména noční parkování rezidentů a na jejich potřeby by se návrh měl orientovat. Toto by mělo směřovat k vyrovnání nočních lokálních deficitů v hodnotě 659 parkovacích stání. Zde je doporučeno pokračovat v procesu realizace parkovacích zálivů přilehlých k místním komunikacím. Toto řešení umožní zrovnomenit tlak na využití komunikací a vytvoří parkovací kapacity v blízkosti bydlíšť.

Rezervy byly definovány také ve využití vnitroblokových kapacit. Mnoho individuálních garáží je prázdných, či jsou z nich skladiště. Proto by bylo vhodné vytvořit tlak a nástroje na jejich lepší využití. Tlak vytvoří homogenní parkovací zóna – viz. dále. Nástrojem může být aplikace pro sdílení parkovacích kapacit, která umožní rozhábat vzájemné výměny a směny garáží, či jejich pronájmy. Do tohoto nástroje mohou být implementovány i jiné privátní parkovací kapacity.

Jedním ze zásadních nástrojů by měla být homogenní parkovací zóna. Tato nebude nástrojem pro ekonomický profit, ale pro usměrnění parkovacích procesů. Jednoznačná informace pro všechny uživatele, že každé parkovací místo má svůj řád a že město chce pořádek.

1.2 Projednávání konceptu návrhu řešení

Zadavatel a zhotovitel postupně hledali sblížení svých pohledů na danou problematiku. Stěžejní otázkou bylo nakolik má město navyšovat parkovací kapacity a zda toto navyšování má být na úrovni docházkové vzdálenosti „pod Okny“, nebo na úrovni docházkové vzdálenosti dle ČSN 73 6110:

14.1.15 Parkovací a odstavná stání se mají v kompaktní zástavbě bytového i nebytového charakteru umísťovat především pod terénem a to jak pod stavbami, tak pod volnými plochami, pod veřejným prostranstvím, náměstím, parkem a dále ve vícepodlažních garážích nadzemních i podzemních podle ČSN 73 6058. U nově budovaných hotelů má být nejméně 50 % ze stanoveného počtu stání umístěno v garážích. Odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily se doporučuje umísťovat tak, aby docházkové vzdálenosti byly nejvýše:

- pro krátkodobé parkování 200 m,
- pro dlouhodobé parkování 300 m,
- pro odstavování 500 m.

V soustředěné stávající zástavbě (historická centra apod.), kde není možné tyto hodnoty v plném rozsahu splnit, je nutné zajistit, aby dosažené vzdálenosti byly těmto údajům co nejbližší.

1.3 Proč je to důležité ?:

Bilancování – úroveň sídelních jednotek

Základní sídelní jednotka	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Noční bilance K - OAN	Počet vozidel - den (OAD)	Denní bilance K-OAD
Zimní stadion	638	549	89	477	161
Březové Hory-sever	835	1 073	-238	730	105
Březové Hory-jih	1 454	1 478	-24	1 212	242
Čertův pahorek	598	617	-19	423	175
Celkem	3 525	3 716	-191	2 843	682
Celkem pouze záporné			-280		0

Pro docházkovou vzdálenost 500 m je celková aktuální bilance negativní - 280 PS v noci.

Bilancování – úroveň lokálních deficitů („pod okny“)

Základní sídelní jednotka	Součet z PS	Noc OA	Noční lokální deficit	Den OA	Denní lokální deficit	Výsledný lokální deficit
Zimní stadion	638	549	- 64	477	7	68
Březové Hory-sever	835	1 073	- 253	730	44	253
Březové Hory-jih	1 454	1 478	- 218	1 212	39	231
Čertův pahorek	598	617	- 125	423	6	125
Celkem	3 525	3 716	- 659	2 843	95	676

Rozdíl těchto dvou přístupů znamená 380 parkovacích stání = cca 30 mil. Kč.

V rámci konečné úpravy zadání pro návrhovou část pak byl zvolen přístup řešení dle ČSN 73 6110 a současně ale také uplatnění celkové regulace parkování ve městě. Příbram VII se stane součástí městského parkovacího systému realizovaného dle § 23 zákona 13/1997 sb. o pozemních komunikacích.

2. Popis jednotlivých částí řešení - parkovací zóny

2.1 Legislativní předpoklady

Pro zavádění regulačních prvků dopravy v klidu (DvK) jsou poplatné zákonné předpisy. I když zákonné prostředí umožňuje variantní řešení, v praxi jediným osvědčeným regulativem je přímé provázání doby parkování s úhradou ceny za stání vozidla. Tento regulační model již více než 40 let uplatňují evropská města a v posledních 20 letech byl zaváděn i v České republice.

Možnosti zřizování regulovaných parkovacích kapacit na místních komunikacích jsou stanoveny v rámci zák. č. 102/2000 Sb., kterým se mění zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích. Na základě tohoto zákona podle § 23 odst. 1 písmena a) a c) může obec:

(1) Pro účely organizování dopravy na území obce může obec v nařízení obce vymežit oblasti obce, ve kterých lze místní komunikace nebo jejich určené úseky užít za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy

- a) k stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin.
- c) k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti obce, nebo k stání motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu, nebo vlastní nemovitost ve vymezené oblasti obce.

Ve smyslu bodu „a“ je možné zakládat regulované zóny pro celé uživatelské spektrum.

Ve smyslu bodu „c“ je možné rezervovat parkovací kapacity pouze pro rezidenty a abonenty.

V nařízení obce stanoví obec způsob placení sjednané ceny a způsob prokazování jejího zaplacení.

Předmětnou problematiku je nutno vnímat v následujících rovinách:

1. **Výkon přenesené působnosti** při zřizování zón placeného stání (ZPS), kdy ZPS je zřizována vydáním nařízení obce
2. **Výkon přenesené působnosti** při definování pravidel fungování ZPS – zde zejména způsob rozdělení ZPS na jednotlivé druhy parkování, způsoby placení a prokazování zaplacení ceny sjednané v souladu s cenovými předpisy – **koncepce zřizování a provozování ZPS**
3. Výkon **samostatné působnosti města** na úseku smluvních vztahů – vydávání finančních prostředků z obecního rozpočtu
4. **Výkon státní správy** na úseku stanovení místní úpravy

Prioritními uživateli parkovacích stání na místních komunikacích zpravidla jsou:

- Rezidenti - bydlící
- Zde působící podnikatelé
- Návštěvníci rezidentů a místních provozoven
- Zásobování provozoven a ostatní dopravní obsluha s krátkodobým pobytem v území

Cílem ZPS je omezit:

- Dlouhodobé parkování řidičů dojíždějících do zaměstnání
- Omezit počty parkujících vozidel rezidentů – zejména 2 a 3 vozidel, dodávek, ...
- Případně preferovat vozidla šetrnější k životnímu prostředí a veřejnému prostoru

Použití řešení musí striktně vycházet z právních norem ČR. V opačném případě bude nefunkční a nevymahatelné. Základní právní normou je v našem případě Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích ve znění pozdějších předpisů.

V § 19 tohoto zákona se hovoří o „obecném užívání“ :

(1) V mezích zvláštních předpisů upravujících provoz na pozemních komunikacích 2) a za podmínek stanovených tímto zákonem smí každý užívat pozemní komunikace bezplatně obvyklým způsobem a k účelům, ke kterým jsou určeny (dále jen "obecné užívání"), pokud pro zvláštní případy nestanoví tento zákon nebo zvláštní předpis 9) jinak. Uživatel se musí přizpůsobit stavebnímu stavu a dopravně technickému stavu dotčené pozemní komunikace.

Omezení obecného užívání připouští tento zákon pouze v případech:

- § 20 – 22 – zpoplatnění vybraných úseků pozemních komunikací – „dálniční známky a mýtné pro vozidla nad 3,5 t!
- § 23 – „zóny placeného stání“
- § 24 – uzavírky a objízďky
- § 25 – zvláštní užívání – vyhrazené parkování

Z pohledu základní zákonné normy je pro náš konkrétní případ tedy přípustný pouze § 23 a § 25, avšak:

- § 23 – **zóna placeného stání** podléhá vydání příslušného nařízení, kterému musí předcházet více kroků a musí dojít k souladu napříč samosprávou.
- § 25 – **zvláštní užívání pozemních komunikací** – vyhrazené parkování.

Použití § 25 se jeví jako potenciální alternativa. Lze ji však uplatnit? Vyhrazení parkovacího stání podléhá jednak správnímu procesu, jednak může být účtován nájem a jednak musí být uhrazen místní poplatek podle obecně závazné vyhlášky o místních poplatcích. Toto se jeví jako nepřijatelné pro většinu relevantních uživatelů. Proto nebude s touto alternativou nadále pracováno. Ponechme zvláštnímu užívání jeho zákonem definovaný význam.

Řešení dopravy v klidu je v podmínkách ČR limitováno zákonným prostředím. Existují vize, jak zásadně změnit charakter veřejného prostoru. Vize pracují zejména s omezováním garážování vozidel na ulicích a využitím uličního prostoru pro jiné městotvorné aktivity. Zákonné prostředí ČR umožňuje řešit problematiku parkováním tím, že město může vymežit prostor, kde se parkování může realizovat a město může pomocí regulačních parametrů omezovat počet vozidel, která se ve vymezeném prostoru mohou vyskytovat.

Proto je nutno v první fázi precizně vymežit prostor, kde bude parkování odpovídat představě města. Současně je nutno nastavit základní úroveň všech regulačních parametrů. Jakmile bude základní nastavení stabilizováno, může město omezovat prostor vymezený pro parkování, přičemž bude nutno současně upravovat regulační parametry, tak aby počet vozidel odpovídal vymezenému prostoru. Tímto postupem město vytváří prostředí pro případnou náhradu uličního parkování objektovým parkováním.

Základní motto nejen pro úvodní fázi:

Řidiči musíme dát zřetelně najevo, kde je parkování legální a jaká jsou zde pravidla.

Podmínky pro realizaci parkovacích zón je zapotřebí definovat samostatnou dokumentací ve vazbě na aktuálně zpracovávané generely dopravy a parkování.

2.2 Ostatní atributy parkovacích zón - zklidňování dopravy

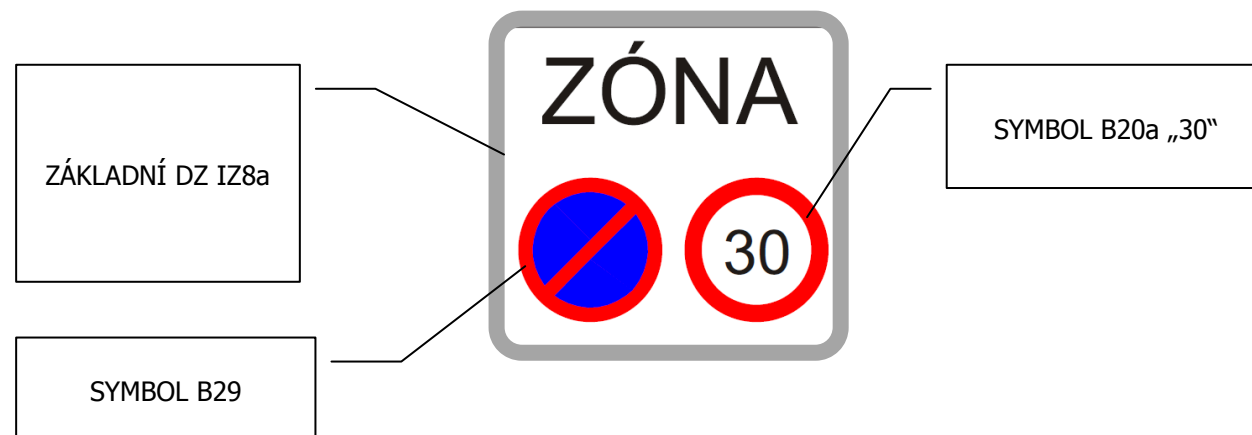
Součástí návrhu parkovacích zón mají být též prvky zklidňující dopravu. Obecně je předpoklad, že celé území parkovacích zón, s výjimkou sběrných komunikací bude realizováno v zóně dopravního omezení – sdružená zóna zákaz stání a omezení rychlosti na 30 km/hod. Bude nutno určit sběrné komunikace ať už místního nebo městského významu.

Realizace zón dopravního omezení přinese:

- Zklidnění dopravy (tranzitní doprava bude více využívat sběrné komunikace s vyšší návrhovou rychlostí a bude se oblastem s nižší návrhovou rychlostí a zklidňujícími prvky vyhýbat)
- Zvýšení bezpečnosti dopravy v místech se zvýšeným výskytem chodců
- Zvýšení disponibilní kapacity (Příbram má většinu disponibilní parkovací kapacity na komunikacích). Při zavedení zón tempo 30 se mění poměry stran rozhledových trojúhelníků a zvyšuje se disponibilní parkovací kapacita)
- Zvýšení podílu zeleně při stavebních úpravách
- Efektivnější využití celé šíře komunikace (možnost využití profilu pro jednosměrné komunikace o šířce jízdního pruhu 3,0 m a obousměrné komunikace s výhybnami o šířce jízdního pruhu 3,5 m)
- Zóna dopravního omezení umožní zvýšení propustnosti pro cyklistickou dopravu, neboť jsou zpravidla navrhovány „obousměrné jednopruhy“.

2.2.1 Dopravní značení zón Tempo 30

Základním prvkem bude vyznačení zóny dopravního omezení pomocí dopravního značení IP25a,b se symbolem dopravního značení B 20a – nejvyšší povolená rychlost 30 km/hod a B29 – zákaz stání. Tento prvek umožní použít metodiku pro navrhování zón TEMPO 30.



2.2.2 Technické řešení zón dopravního omezení

Zóny dopravního omezení mají být navrhovány na většině komunikací zahrnutých do PZ. Samotná realizace těchto zón je podmíněna viditelným odlišením od jiných komunikací. Řidič na vjezd do zóny dopravního omezení by měl být upozorněn na změnu režimu provozu. Vjezd do zóny musí být opatřen SDZ IZ8a a na výjezdu ze zóny IZ8b. Na vozovce mají být na vjezdech/výjezdech zpomalovací prvky, které donutí řidiče snížit rychlost z 50 km/h na 30 km/h. Realizaci těchto prvků vzhledem k finanční náročnosti navrhuje zpracovatel v několika etapách:

- Etapa 1: Osazení všech vjezdů a výjezdů zón Tempo 30 resp. obytných zón SDZ IZ8a,b. Vjezdy a výjezdy těchto zón viditelně označit VDZ. Zrušit SDZ upravující přednost uvnitř zón. Stavební prvky nahradit montovanými pryžovými polštáři, případně úpravou povrchu MK.
- Etapa 2: Postupné nahrazování montovaných zpomalovacích prvků stavebními úpravami.
- Etapa 3: Přesunutí montovaných zpomalovacích prvků mimo parkovací zóny do jiných oblastí města.

2.2.3 Prvky pro zklidňování dopravy – vzory

Vytvoření živичného nálitku



široký pryžový montovaný polštář



3. Popis jednotlivých částí řešení – mimouliční parkování

3.1 Možnosti řešení parkování mimo uliční prostor - předpoklady řešení hromadných garáží

Jedním ze základních hledisek objektivně ovlivňujících výběr možných řešení problematiky DvK jsou ekonomické předpoklady. Tyto předpoklady vycházejí z existujícího ekonomického potenciálu obyvatel, atraktivity a nabídky komerčních aktivit, rozsahu služeb, možností parkování, nabídky pracovních příležitostí atd. Důležitým faktorem je vždy zájem obyvatel o placené parkování a garážování. Vytváření tržních vztahů v oblasti DvK je vhodné podporovat. Je třeba docílit, aby již při pořizování OA kalkuloval budoucí vlastník vozidla rovněž s náklady za parkování a zejména odstavování vlastního vozidla a z toho vyplývajícího ekonomického zatížení. Vznik tržního prostředí je jedním z faktorů podmiňujícím realizaci garážových kapacit. Významnými prvky tohoto procesu jsou organizace parkování a plošná regulace na místních komunikacích.

Město předpokládá, že výstavba hromadných garáží bude realizována zejména ze soukromých zdrojů a ta je ekonomickou efektivitou podmíněna. Ekonomický profit provozovatele současně umožňuje nabídnout uživateli vyšší úroveň služby (bezpečnost, rezervaci parkovacích stání atd.). Aby navržené řešení bylo reálné, musí být pro obyvatele a návštěvníky v daném čase ekonomicky přijatelné.

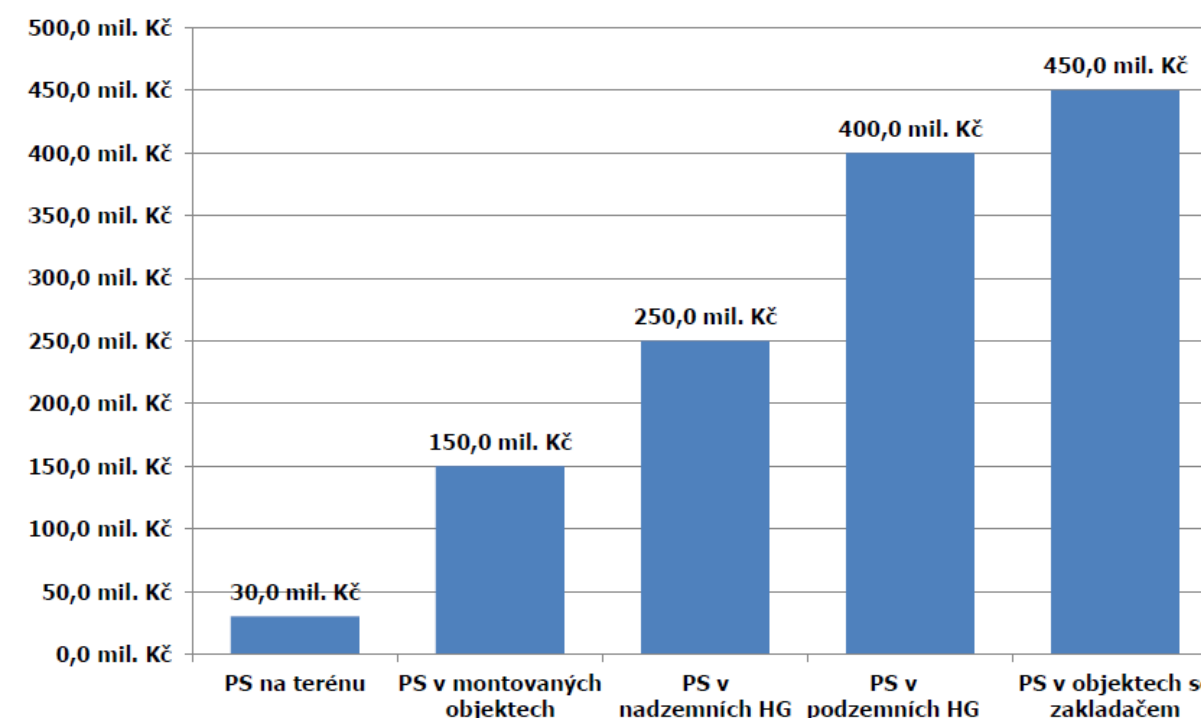
Realizace objektu HG i komerčního charakteru (návštěvníci atd.) je v současnosti pro investora ekonomicky velmi problematickým krokem. Cena jednoho stání v podzemních garážích se dá uvažovat, cca 400-600 tis. Kč. V ceně však nejsou zakalkulovány specifické geologické a stavební podmínky, které mohou výrazně ovlivnit nákladové položky jako např. hloubení stavební jámy, zakládání stavby nebo neméně důležité přeložky inženýrských sítí. Výhodnější variantou řešení je výstavba nadzemních HG, případně realizace polyfunkčních objektů s kapacitou navýšenou pro parkování veřejnosti.

O finanční náročnosti nových projektů svědčí jen porovnání investiční náročnosti s očekávanou návratností. Jestliže použijeme průměrnou cenu nového PS v objektech hromadného parkování jen 300 000 Kč, je nutno na každém parkovacím stání ročně „vydělat“ alespoň 10 000 Kč, aby byla vstupní investice umožněna. Provozní náklady objektu HG s kapacitou 200 PS činí ročně minimálně 2,0 mil. Kč. To je dalších 10 000 Kč na parkovací stání. I kdybychom byli silně optimističtí, tak finanční náklady (úroky z potřebných úvěrových zdrojů) budou činit 4 000 Kč/rok pro každé parkovací místo. Každý rok by muselo každé parkovací stání „vydělat“ 24 000 Kč bez DPH. V přepočtu na měsíc a se započtením DPH by musel zájemce o celodenní stání v objektu platit 2 420 Kč měsíčně. To si může dovolit jen část firem.

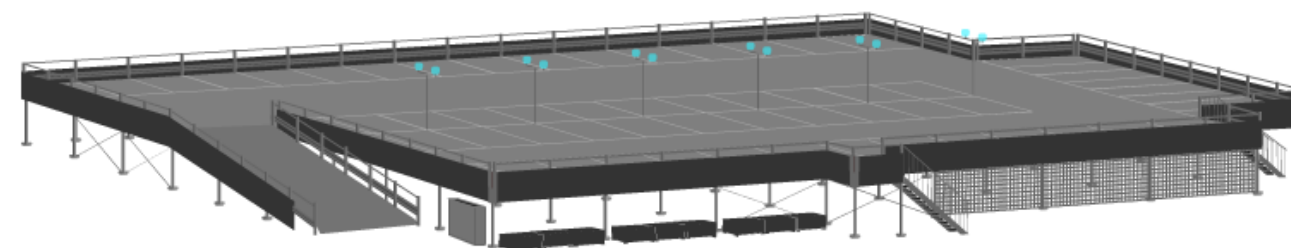
Pro dosažení žádoucího ekonomického výsledku je nutná spolupráce investora s městem v oblasti cenové politiky a organizace parkování na místních komunikacích ve spádovém území garáží. Jedním z hlavních požadovaných efektů realizace garáží by mělo být uvolnění veřejných prostor a zkvalitnění životního prostředí. V některých případech pak existuje přímá provázanost pouličního a objektového parkování.

Z výše uvedených důvodů doporučujeme, aby se budoucí rozhodování o investicích orientovalo podle ekonomických možností. Zejména v případě sídlištních celků doporučujeme nadzemní montované objekty, případně zkapacitňování na úrovni terénu.

Porovnání celkového objemu stavebních investic podle typu pro modelový deficit 1 000 PS



Současně je nutno bedlivě zvažovat veškeré aspekty. Podle trendů z EU se již zastavuje růst automobilizace. Zejména v centrálních oblastech s dobrým napojením MHD, pak začíná být vlastnictví osobního automobilu obtěžujícím prvkem a přicházejí nové formy používání automobilů.



Nové objekty hromadných garáží jsou investičně i provozně extrémně náročné. Město může podporovat případné investory, ale vlastní investice až na výjimky je obtížně obhajitelná.

3.2 Provozní náklady parkování mimo uliční prostor

Základním požadavkem uživatelů hromadných garáží ale i hlídaných parkovacích ploch, je vysoká míra bezpečnosti odstavených vozidel. Tento požadavek se prolíná napříč řešením kteréhokoliv obytného celku, kde jsou vozidla odstavená mimo oplocené parkoviště, nebo hromadné garáže. Standardem hlídaných parkovacích ploch by mělo být oplocení parkovací plochy do výšky min. 2,0 metrů. Obsluha parkoviště je přítomná 24 hodin denně. Pro noční dozor je obsluha doprovázená psem. Na parkoviště mají přístup pouze uživatelé, kteří si pronajali místo. Takto pojatý provozní režim skýtá na druhé straně téměř 100% bezpečnost, na straně druhé je však velice náročný. Parkovací plocha musí být vybavená stanovištěm obsluhy, které musí umožnit přítomnost obsluhy 24 hodin denně – 365 dní v roce. Je nutné připojení na síť 220 V, je nutné zabezpečit alespoň základní úroveň sociálního zařízení.

Mzdové náklady, které tvoří nejvyšší část provozních nákladů, jsou velmi vysoké a to i přes snahu využívat k ostraze parkoviště pracovníky v důchodovém věku, či osoby se sníženou zdravotní schopností. V níže uvedené tabulce je zřetelný vysoký podíl mzdových nákladů na hlídání parkovací plochy:

Počet PS	Mzdové náklady celkem Kč/měsíc	Mzdové náklady na PS v Kč/měsíc	Ostatní náklady celkem v Kč/měsíc	Ostatní náklady na PS v Kč/měsíc	Celkem provozní náklady bez umoření investice Kč / měsíc
80	108 000	1350	10 000	125	1 475
100	108 000	1080	12 000	120	1 200
120	108 000	900	14 000	117	1 017
140	108 000	771	16 000	114	886
160	108 000	675	18 000	113	788
180	108 000	600	20 000	111	711
200	108 000	540	22 000	110	650
250	108 000	432	24 000	96	528

Roční provozní náklady oplocené plochy pak dosahují až 1,5 mil. Kč. Tento typ parkovišť může být efektivně provozován výhradně v automatizovaném režimu se vzdáleným dohledem.

A pro hromadné garáže v nadzemním provedení platí tabulka:

Počet PS	Mzdové náklady celkem Kč/měsíc	Mzdové náklady na PS v Kč/měsíc	Ostatní náklady celkem v Kč/měsíc	Ostatní náklady na PS v Kč/měsíc	Celkem provozní náklady bez umoření investice Kč / měsíc	Umoření investice Kč/měsíc	Celkem v Kč/měsíc
100	108 000	1080	40 000	400	1 480	833	2 313
200	108 000	540	50 000	250	790	833	1 623
250	108 000	432	60 000	240	672	833	1 505
300	108 000	360	70 000	233	593	833	1 427
350	108 000	309	80 000	229	537	833	1 370
400	108 000	270	90 000	225	495	833	1 328
500	108 000	216	100 000	200	416	833	1 249

Průměrná měsíční hodnota pronájmu PS na HPP či HG je pro většinu rezidentů akceptovatelná 600,- Kč/měsíc pro sídlištní celky a 1 000,- Kč/měsíc pro vysoce zatížené oblasti. Nad tyto hranice již výrazně klesá ochota rezidentů využívat služeb HPP a HG. Výše uvedená kalkulace navíc neobsahuje položku nájmu vůči vlastníkovu/správci parkovací plochy. Mzdové náklady jsou kalkulované na hodnotu hrubé mzdy 110,- Kč/hod., kdy již předpokládáme zaměstnávání osob zejména důchodového věku.

V případě sídlištních celků s minimálním podílem návštěvnických uživatelů, musí být velikost HPP alespoň 220 parkovacích stání. V případě hromadných garáží pak výrazně roste podíl ostatních nákladů – osvětlení a větrání HG a jsou nerentabilní i při umoření investice po dobu 30 let.

Jednou z možností ke snížení provozních nákladů zejména pro sídlištní projekty je soustředění více parkovacích ploch pod jediné dozorové místo. V praxi si lze představit vytvoření centrálního dozorového pracoviště, na které budou svedené veškeré nezbytné informace o stavu parkovišť a o jejich případném napadení. Přístup oprávněných osob na parkoviště by musel být řízen technologickými prvky - závorové systémy spřažené s pojízdnými vraty. Obdobný režim pak lze nastolit i v případě uzavřených HPP a HG v centrálních oblastech. Podmínkou však je vysoká úroveň technologického vybavení. Operační dispečink je v provozu 24 h. denně.

Pokud budou vybudovány nové hromadné garáže, nebo budou realizovány hlídané parkovací plochy, necht' jsou provozovány v automatizovaném režimu.

4. Stanovení potřeby parkovací kapacity – dle analytické části

4.1 Aktuální stav – úroveň sídelních jednotek

Základní sídelní jednotka	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Noční bilance K - OAN	Počet vozidel - den (OAD)	Denní bilance K-OAD
Zimní stadion	638	549	89	477	161
Březové Hory-sever	835	1 073	-238	730	105
Březové Hory-jih	1 454	1 478	-24	1 212	242
Čertův pahorek	598	617	-19	423	175
Celkem	3 525	3 716	-191	2 843	682
Celkem pouze záporné			-280		0

Pro docházkovou vzdálenost 500 m je celková aktuální bilance negativní - 280 PS v noci.

4.2 Bilancování – úroveň lokálních deficitů („pod okny“)

Základní sídelní jednotka	Součet z PS	Noc OA	Noční lokální deficit	Den OA	Denní lokální deficit	Výsledný lokální deficit
Zimní stadion	638	549	- 64	477	7	68
Březové Hory-sever	835	1 073	- 253	730	44	253
Březové Hory-jih	1 454	1 478	- 218	1 212	39	231
Čertův pahorek	598	617	- 125	423	6	125
Celkem	3 525	3 716	- 659	2 843	95	676

Rozdíl těchto dvou přístupů znamená 380 parkovacích stání = cca 30 mil. Kč. Základním cílem snažení by mělo být dosažení vyrovnané bilance na úrovni základních sídelních jednotek.

4.3 Porovnání bilance s aktuálními hodnotami – vybavenost domácností OA

Zajímavé je porovnání počtu vozidel, která se v území vyskytují s bytovým fondem. Zjišťujeme nakolik je pravdivé tvrzení, že každá domácnost má 2 a více automobilů. Výchozími parametry jsou zjištěné počty vozidel parkujících na místních a účelových komunikacích v nočním období. Tyto počty doplňujeme o odhady vozidel mimo místní komunikace v rozsahu 50 % pro minimální počty a 100 % pro maximální počty. Maximální vybavenost nedosahuje ani 1 vozidlo na bytovou jednotku. Reálná vybavenost je spíše v dolní části intervalu s ohledem na minimální využití individuálních garáží.

Základní sídelní jednotka	Vozidla na místních komunikacích	Minimální počet vozidel mimo MK	Maximální počet vozidel mimo MK	Celkový minimální počet	Celkový maximální počet
Zimní stadion	549	251	502	800	1 051
Březové Hory-sever	1 073	11	22	1 084	1 095
Březové Hory-jih	1 478	229	457	1 706	1 935
Čertův pahorek	617	50	100	667	717
Celkem	3 716	541	1 081	4 257	4 797

Základní sídelní jednotka	Celkový minimální počet	Celkový maximální počet	Počet obydlených bytů 2019	Minimální vybavenost	Maximální vybavenost
Zimní stadion	800	1 051	802	1,00	1,31
Březové Hory-sever	1 084	1 095	1 808	0,60	0,61
Březové Hory-jih	1 706	1 935	2 471	0,69	0,78
Čertův pahorek	667	717	1 015	0,66	0,71
Celkem	4 257	4 797	6 096	0,70	0,79

Maximální vybavenost nedosahuje ani 0,80 vozidla na bytovou jednotku. Reálná vybavenost je spíše v dolní části intervalu s ohledem na minimální využití individuálních garáží.

5. Řešení aktuálních deficitů – navýšení kapacit – úpravy komunikací

Jedna ze základních tezí konceptu zní:

Je žádoucí nahradit dřívější provizorium vegetační dlažby standardně řešenými parkovacími základy. Tyto mohou být doplněné o zeleň, mobiliář a celkově přispět ke kultivaci prostoru. Podmínkou je kvalitní zadání od města směrem k projektantovi stavebních úprav. Samozřejmostí by mělo být použití propustných povrchů.

5.1 Navýšení parkovacích kapacit – stavební úpravy

Vlastním místním šetřením jsme připravili sadu návrhů, která čítá 62 úprav. Pro každou úpravu pak je přiřazena priorita – snadnost záměru v kontextu umístění, finanční náročnosti, kolizí a podobně. Veškeré záměry jsou úpravami pozemních komunikací či chodníků. Všechny stavební návrhy s prioritou 1 a 2 jsou výhradně na pozemcích Příbrami.

Základní sídelní jednotka	Celkový počet úprav	Maximální dosažitelný přírůstek PS	Maximální dosažitelný přírůstek PS - priorita 1 a 2
Březové hory - jih	28	320	277
Březové hory - sever	21	241	241
Čertův pahorek	7	65	57
Zimní stadión	6	83	33
Celkem	62	709	608

5.2 Navýšení kapacit – změna místní úpravy

Nejjednodušším a nejlevnějším řešením navyšování parkovacích kapacit bývá změna místní úpravy. Zpravidla se jedná o zjednosměřování místních komunikací, nebo stanovení místní úpravy nad rámec základních zákonných ustanovení §§25 – 27 zákona 361/2000 sb. V případě Příbrami navrhujeme pouze dílčí změny v řádu jednotek návrhů.

Základní sídelní jednotka	Počet úprav	Maximální dosažitelný přírůstek PS	Maximální dosažitelný přírůstek PS - priorita 1 a 2
Březové hory - jih	3	21	12
Březové hory - sever	4	11	11
Zimní stadión	3	16	16
Celkem	10	48	39

Celkový navržený potenciál vysoce převyšuje požadavek na vyrovnání bilance na úrovni základních sídelních jednotek.

Základní sídelní jednotka	Počet úprav	Maximální dosažitelný přírůstek PS	Maximální dosažitelný přírůstek PS - priorita 1 a 2
Březové hory - jih	28	341	289
Březové hory - sever	21	252	252
Čertův pahorek	7	65	57
Zimní stadión	6	99	49
Celkem	62	757	608

5.3 Ověřovací bilance:

Základní sídelní jednotka	Kapacita PS - MK (K)	Počet vozidel - noc (OAN)	Maximální přírůstek priorita 1+2)	Celková kapacita	Nová bilance
Zimní stadion	638	549	49	687	138
Březové Hory-sever	835	1 073	252	1087	14
Březové Hory-jih	1 454	1 478	289	1743	265
Čertův pahorek	598	617	57	655	38
Celkem	3 525	3 716	647	4172	456
Celkem pouze záporné					

Lze dosáhnout pozitivních výsledků na úrovni všech základních sídelních jednotek.

6. Opatření pro lepší využití kapacit

Předchozí část se věnovala zajištění většího počtu parkovacích stání. Část problému je však vytvářena nižším využitím existujících parkovacích kapacit. V analytické části jsme definovali 3 základní okruhy méně využitých parkovacích kapacit:

- Individuální garáže – zejména skupinové
- Privátní parkovací kapacity – individuální (parkování na vlastním pozemku)
- Privátní parkovací kapacity – hromadné (parkoviště firemní, ...)

Pro lepší využití těchto kapacit je vhodné realizovat dva nástroje. Prvním z nich je restriktivní nástroj v podobě parkovacích zón a zvýšeného dohledu nad respektováním pravidel, které stanovuje zákon 361/2000 sb. o provozu na pozemních komunikacích. Tento restriktivní prvek byl již definován v kapitole 2 - parkovací zóny a následujících kapitolách. Aby restrikce nenarážela na bariéru neexistence disponibilních parkovacích kapacit, lze doporučit realizaci dvou základních programů:

- 1) Webová aplikace pro sdílení parkovacích kapacit
- 2) Program využití privátních parkovacích kapacit

6.1 Webová aplikace

Parkovací zóny vytvoří tlak na přesun parkujících vozidel z prostoru místních komunikací do parkovacích kapacit „vnitroblokových“ a vytvoří tak poptávku po volných parkovacích kapacitách. A zde se nabízí prostor pro zřízení webové aplikace, která by umožnila majitelům nabízet volná parkovací místa a zájemcům jejich vyhledávání. Tato aplikace může být součástí městského parkovacího managementu a služba výměny informací může být poskytována jako bezplatná. Aplikace však může existovat i na zcela soukromé bázi bez vlivu města.

Lze si i představit, že město nabídne majitelům individuální garáží „rekultivaci“ prostoru před jejich garážemi, protože toto je výhodnější než výstavba nových parkovacích míst ve veřejném prostoru. Základní idea předpokládá přímý vztah vlastník garáže x provozovatel osobního automobilu. To nevylučuje případnou službu zprostředkování ze strany města. Vlastník garáže může městu přenechat možnost nakládání s touto garáží za úplat. Ve webové aplikaci by měly najít uplatnění zejména jednotlivé parkovací kapacity.

6.2 Využití privátních ploch s vyšší kapacitou

Jednou z možností pro posílení parkovacích kapacit, je i lepší využití ploch, které se nacházejí na pozemcích nevlastněných městem příbram. Zde není myšleno 1 parkovací místo v zahradě u rodinného domu, ale parkoviště, která byla vybudována v rámci zajištění dopravní obsluhy objektů s jiným funkčním využitím, než je bydlení. A toto jiné funkční využití má také jiný charakter využití parkovacích kapacit. Až na výjimky jsou tyto parkovací kapacity využity ve dne a v noci jsou pak prázdné.

V mnoha případech brání lepšímu využití interní pravidla vlastníků těchto kapacit, ale už se daří v podmínkách ČR najít cesty, jak se s vlastníky domluvit a integrovat tyto kapacity do celoměstského systému. Problematickým se jeví zejména vyjednávání s vlastníky ohledně úpravy provozních řádů těchto objektů. Základní podmínkou je však, že pravidla a limity pro případný pronájem určuje město.

7. Ekonomická část

Ekonomická část obsahuje výčet investičních nákladů v maximální variantě bez ohledu na budoucí rozhodování. Vychází buď z geografických dat, nebo podle porovnání s jinými projekty.

7.1 Investiční náklady

7.1.1 Parkovací zóna – není součástí aktuální ekonomické bilance

7.1.2 Navýšení kapacit – stavební úpravy

Základní sídelní jednotka	Plocha parkovišť	Plocha úpravy komunikací	Celková plocha úpravy
Březové hory - jih	4 675 m ²	6 040 m ²	10 715 m ²
Březové hory - sever	4 114 m ²	5 171 m ²	9 285 m ²
Čertův pahorek	1 110 m ²	1 160 m ²	2 270 m ²
Zimní stadión	560 m ²	40 m ²	600 m ²
Celkem	10 459 m²	12 411 m²	22 870 m²

Základní sídelní jednotka	Cena úpravy parkoviště	Cena úpravy komunikací
Březové hory - jih	16 362 500 Kč	21 140 000 Kč
Březové hory - sever	14 399 000 Kč	18 098 500 Kč
Čertův pahorek	3 885 000 Kč	4 060 000 Kč
Zimní stadión	1 960 000 Kč	140 000 Kč
Celkem	36 606 500 Kč	43 438 500 Kč

V cenách stavebních úpravy jsou obsaženy i náklady na úpravy komunikací nebo rekonstrukce celých vnitrobloků.

7.1.3 Navýšení kapacit – místní úpravy

Pro změnu místní úpravy je uveden odhad cen projekčních prací a souvisejících úprav dopravního značení.

Základní sídelní jednotka	Navýšení kapacity	Cena úpravy
Březové hory - jih	21 PS	42 000 Kč
Březové hory - sever	11 PS	22 000 Kč
Čertův pahorek	0 PS	0 Kč
Zimní stadión	16 PS	32 000 Kč
Celkem	48 PS	96 000 Kč

7.1.4 Webová aplikace

Webovou aplikaci odhadujeme na 200.000,- Kč, pokud bude realizována jako součást informačního systému.

7.1.5 Celkové investiční náklady

Celkové investiční náklady	Hodnota
Parkovací zóna	-
Stavební úpravy komunikací	80 045 000 Kč
Místní úpravy komunikací	96 000 Kč
Webová aplikace	200 000 Kč
Celkem	80 341 000 Kč

Toto jsou maximální náklady, které lze pro oblast Příbram VII očekávat. Reálně však budou nižší, neboť ne všechny záměry se podaří realizovat.

8. Porovnání návrhové kapacity a poptávky

V samotném závěru porovnáme vytvořenou parkovací kapacitu s poptávkou.

Základní sídelní jednotka	NOC OA 2019	OBS NOC	Počet PS	Navýšení PS	Upravená bilance	Upravená obsazenost
Březové hory - jih	1 478	101,7%	1 454	289	265	84,8%
Březové hory - sever	1 073	128,5%	835	252	14	98,7%
Čertův pahorek	617	103,2%	598	57	38	94,2%
Zimní stadión	549	86,1%	638	49	138	79,9%
Celkem	3 717	105,4%	3 525	647	455	89,1%

Pokud se podaří realizovat navržené úpravy, dojde k poklesu obsazenosti na úrovni všech základních sídelních jednotek pod hodnotu 100%.

Základní sídelní jednotka	Noční lokální deficity	Navýšení PS	Bilance na úrovni lokálních deficitů
Zimní stadion	64	289	225
Březové Hory-sever	253	252	-1
Březové Hory-jih	218	57	-161
Čertův pahorek	125	49	-76
Celkem	660	647	-13

Lokální deficity zůstávají záporné, ale není účelné dosáhnout vyrovnání na úrovni lokálních deficitů.

Obsah

1. Úvod	2
1.1	Možnosti řešení – úvodní doporučení – nástin koncepce řešení.....2
1.2	Projednávání konceptu návrhu řešení2
1.3	Proč je to důležité ?:.....2
2. Popis jednotlivých částí řešení - parkovací zóny.....	3
2.1	Legislativní předpoklady.....3
2.2	Ostatní atributy parkovacích zón - zklidňování dopravy4
2.2.1	Dopravní značení zón Tempo 30.....4
2.2.2	Technické řešení zón dopravního omezení.....4
2.2.3	Prvky pro zklidňování dopravy – vzory4
3. Popis jednotlivých částí řešení – mimouliční parkování	5
3.1	Možnosti řešení parkování mimo uliční prostor - předpoklady řešení hromadných garáží ..5
3.2	Provozní náklady parkování mimo uliční prostor6
4. Stanovení potřeby parkovací kapacity – dle analytické části	7
4.1	Aktuální stav – úroveň sídelních jednotek.....7
4.2	Bilancování – úroveň lokálních deficitů („pod okny“)7
4.3	Porovnání bilance s aktuálními hodnotami – vybavenost domácností OA7
5. Řešení aktuálních deficitů – navýšení kapacit – úpravy komunikací.....	7
5.1	Navýšení parkovacích kapacit – stavební úpravy.....7
5.2	Navýšení kapacit – změna místní úpravy7
5.3	Ověřovací bilance:8
6. Opatření pro lepší využití kapacit.....	8
6.1	Webová aplikace8
6.2	Využití privátních ploch s vyšší kapacitou8
7. Ekonomická část.....	9
7.1	Investiční náklady9
7.1.1	Parkovací zóna – není součástí aktuální ekonomické bilance.....9
7.1.2	Navýšení kapacit – stavební úpravy9
7.1.3	Navýšení kapacit – místní úpravy.....9
7.1.4	Webová aplikace9
7.1.5	Celkové investiční náklady.....9
8. Porovnání návrhové kapacity a poptávky	9

Tabulková příloha – výčet jednotlivých navrhovaných úprav

ID	Název ulice	Vymezení úseku	ZSJ	TYP	Typ úpravy	Popis úpravy	Rizika	Priorita	+ PS	plocha P m2	plocha celkem	vlastník pozemku
103	Kremnická	Politických vězňů do Kremnická	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	3	23	30	MPb
104	Kremnická	Žežická do Kladenská	BHS	MK	STAV	výstavba ploch, rozšíření MK	tráva, sušáky, VO	1	33	593	1400	MPb
107	Pod Haldou	Žežická do Kladenská	BHS	MK	STAV	změna místní úpravy	0	1	6	0	0	MPb
123	Mírová	28. října do Kutnohorská	BHS	MK	STAV	výstavba ploch, rozšíření MK	tráva, sušáky, VO	1	32	405	1500	MPb
126	bezejmenná	Kutnohorská do Jáchymovská	BHS	MK	STAV	výstavba ploch, rozšíření MK	tráva, sušáky, VO, prolézačky	1	48	750	1220	MPb
142	bezejmenná	S. K. do Okružní	BHJ	MK	STAV	výstavba ploch, rozšíření MK	tráva, sušáky, souš, keř	1	28	480	900	MPb
144	bezejmenná	Okružní do Okružní	BHJ	OST	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	6	86	100	MPb
209	Pod Haldou	Pod Haldou 451 do Pod Haldou	BHS	MK	STAV	Rozšíření ÚK - dlažba	tráva, štěrk	1	7	90	150	MPb
214	bezejmenná	Březohorská 452 do slepá	BHS	MK	STAV	stavba parkovací plochy	tráva	2	10	290	400	MPb
223	bezejmenná	Mariánská 171 do slepá	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	2	10	120	300	MPb
227	bezejmenná	Mariánská 438 do slepá	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	2	8	57	300	MPb
238	bezejmenná	Politických vězňů 39 do slepá	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	8	190	300	MPb
239	bezejmenná	28. října 35 do slepá	BHS	MK	STAV	stavba parkovací plochy	tráva, sušáky	1	15	385	500	MPb
301	Čechovská	Čechovská 111 do Čechovská 123	ČP	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, VO	2	17	422	500	MPb
302	bezejmenná	Čechovská 123 do Čechovská 118	ČP	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	keř, tráva, TKO	2	5	150	900	MPb
306	Sportovní	Sportovní 108 do Sportovní 107	ČP	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	ZTP, sítě, tráva, obrubník	2	6	100	130	MPb
318	bezejmenná	Čechovská 111 do slepá	ČP	OST	STAV	Rozšíření MK - dlažba	keř, tráva, TKO, vlastník	2	15	226	300	MPb+ČR
410	Gen. Kholla	Gen. Kholla 202 do Gen. Kholla 201	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	5	59	70	MPb
411	Gen. Kholla	Žežická do Gen. Kholla 199	BHJ	MK	STAV	stavba parkovací plochy	vlastník, tráva, VO, ELR	3	21	420	500	PRIVAT
412	bezejmenná	Gen. Kholla 188 do slepá	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, vlastník	3	2	43	50	PRIVAT
445	bezejmenná	Pod Čertovým pah. 471 do Pod Čertovým pah. 473	ČP	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, VO	1	7	70	250	MPb
522	Erbenova	Edvarda Beneše do Erbenova 335	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	13	140	380	MPb
523	bezejmenná	Erbenova 334 do slepá	BHJ	OST	STAV	stavba parkovací plochy	tráva	2	21	337	800	ČR
524	Erbenova	Erbenova 333 do Erbenova 334	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	9	93	440	MPb
611	bezejmenná	Ve Dvoře 65 do Ve Dvoře 69	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, VO	1	2	48	720	MPb
617	bezejmenná	Edvarda Beneše do Politických vězňů	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, VO	1	9	134	500	MPb
619	bezejmenná	Politických vězňů 41 do Politických vězňů 42	BHS	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, štěrk	1	3	60	130	MPb
718	bezejmenná	Bratří Čapků do K. H. Máchy	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, obrubník	1	11	68	80	MPb
804	Politických vězňů	náměstí 17. listopadu do Kutnohorská	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, štěrk, živice	1	4	30	70	MPb
809	Bož. Němcové	Bož. Němcové 282 do Bož. Němcové 285	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	5	39	50	MPb
812	Bož. Němcové	Bož. Němcové 242 do Bož. Němcové 236	BHJ	MK	STAV	Rozšíření MK - dlažba	tráva, VO	1	10	144	200	MPb
826	Bož. Němcové	Prof. Skupy do K. H. Máchy	BHJ	MK	STAV	výstavba ploch, rozšíření MK	tráva	1	25	470	600	MPb
112	Mostecká	Politických vězňů do Sokolovská	BHS	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	3	25	35	MPb
116	Sokolovská	Kladenská do Jáchymovská	BHS	MK	OIRM	změna místní úpravy, rozšíření	tráva, sušáky, chodníky	1	20	94	600	MPb
134	Okružní	Okružní do Ostravská	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	8	116	180	MPb
137	Okružní	Ostravská do S. K. Neumana	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva, keř, sušáky	1	18	290	580	MPb
208	bezejmenná	Březohorská 445 do Březohorská 448	BHS	MK	OIRM	stavba parkovací plochy	tráva, sušáky, keře	1	24	850	1200	MPb
233	bezejmenná	Legionářů do Ant. Dvořáka	ZS	MK	OIRM	stavba parkovací plochy	tráva	2	25	560	600	MPb
404	bezejmenná	Gen. Kholla 207 do slepá	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	4	81	370	MPb
406	Gen. Kholla	Ostravská do Gen. Kholla 231	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	12	171	200	MPb

ID	Název ulice	Vymezení úseku	ZSJ	TYP	Typ úpravy	Popis úpravy	Rizika	Priorita	+ PS	plocha P m2	plocha celkem	vlastník pozemku
407	bezejmenná	Gen. Kholla 190 do Gen. Kholla 192	BHJ	MK	OIRM	změna místní úpravy, rozšíření MK	tráva	1	35	335	1400	MPb
408	bezejmenná	Gen. Kholla 190 do Gen. Kholla 190	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	4	56	560	MPb
414	bezejmenná	gen. Kholla 189 do gen. Kholla 189	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	7	160	380	MPb
424	bezejmenná P	Pod Čertovým pah.463 do Pod Čertovým pah.463	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	5	87	100	MPb
429	Boční	Pod Čertovým pahorkem do slepá	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	27	398	500	MPb
431	Příčná	Pod Čertovým pahorkem do slepá	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	12	158	485	MPb
432	Šikmá	Pod Čertovým pahorkem do slepá	BHJ	MK	OIRM	Rozšíření MK - dlažba	tráva	1	8	124	520	MPb
308	Sportovní	Sportovní 107 do Školní	ČP	OST	MÚ+ST	změna místní úpravy, rozšíření MK	vlastník, štěrk, tráva	1	7	62	90	MPb+ČR
504	bezejmenná	Seifertova 54 do Seifertova 63	BHJ	OST	MÚ+ST	změna místní úpravy, rozšíření MK	vlastník, tráva	3	20	290	1200	PRIVAT, ČR
509	Školní	Čechovská do Školní 71	ČP	OST	MÚ+ST	změna místní úpravy, rozšíření MK	I.tř., tráva, Hasiči	3	8	80	100	Stř.kraj
222	Mariánská	Na Pahorku do Mariánská 171	BHS	MK	MÚ	změna místní úpravy + polštář	0	1	1	0	0	MPb
224	Mariánská	Mariánská 171 do 170	BHS	MK	MÚ	změna místní úpravy + polštář	0	1	3	0	0	MPb
226	Mariánská	Mariánská 170 do Mariánská 438	BHS	MK	MÚ	změna místní úpravy + polštář	0	1	4	0	0	MPb
228	Mariánská	Mariánská 438 do Politických vězňů	BHS	MK	MÚ	změna místní úpravy + polštář	0	1	3	0	0	MPb
403	S. K. Neumanna	Seifertova do Gen. Kholla	BHJ	OST	MÚ	změna místní úpravy	obrubník	2	8	0	0	MPb
438	Bezejmenná	Žežická do Bezejmenná (kotelna)	BHJ	MK	MÚ	změna místní úpravy	0	2	4	0	0	MPb
452	Čechovská	Seifertova do Čechovská 111	BHJ	OST	MÚ	chodníkový přejezd	chodník, vlastník	3	6	0	0	PRIVAT
622	Tylova	Politických vězňů do Tylova 393	ZS	MK	MÚ	změna místní úpravy	0	1	5	0	0	MPb
626	bezejmenná	třída Osvobození do poliklinika	ZS	MK	MÚ	změna místní úpravy	0	1	2	0	0	MPb
701	P státní archiv	Legionářů do Edvarda Beneše	ZS	MK	MÚ	změna místní úpravy	0	1	9	0	0	MPb

Kde:

ZSJ = základní sídelní jednotka
 BHJ = Březové Hory – jih
 BHS = Březové Hory – sever
 ČP= Čertův pahorek
 ZS = Zimní stadión

Typ komunikace:

MK = místní či účelová komunikace v majetku města Příbrami
 OST = komunikace v majetku jiných subjektů

Typ úpravy:

STAV = stavební úprava / oprava
 OIRM = projekt již v přípravě Odboru investic a rozvoje města
 MÚ+ST = kombinace místní úpravy a stavení úpravy
 MÚ = místní úprava provozu na pozemních komunikacích

Popis úpravy: = jednoduchý popis navržené úpravy

Rizika: = popis možných rizik při projednávání záměru

Priorita: = odhad snadnosti realizace / projednání

Plocha P m2: = plocha nového parkoviště v m2

Plocha celkem = celková plocha úpravy

Vlastník pozemku: = údaje podle katastru nemovitostí