

Závěrečná zpráva

Studie proveditelnosti investičního záměru – parkovací dům v severní části areálu

Duben 2018

Nemocnice Pardubického kraje



Pan Tomáš Gottvald
Nemocnice Pardubického kraje, a.s.
Pardubice, Kyjevská 44

25. dubna 2018

Vážený pane řediteli,

jménem společnosti PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. ("PwC") je mi ctí Vám předložit závěrečnou zprávu studie proveditelnosti investičního záměru – parkovací dům v severní části areálu.

Výstupy shrnuté v této zprávě jsou založeny na závěrech projektu studie vnitřní dopravní obslužnosti NPK, v rámci kterého byly provedeny následující činnosti: rozhovory s Vašimi zaměstnanci, analýza poskytnutých informací a terénní průzkumy v areálech všech nemocnic.

Jsme potěšeni, že jste se rozhodli pro spolupráci s PwC v rámci tohoto projektu a doufáme, že Vám naše výstupy pomohou s realizací příslušných opatření v jednotlivých areálech.

V případě jakýchkoliv dotazů ohledně této analýzy neváhejte, prosím, kontaktovat Václava Koženého (+420 603 545 944), který je za zakázku zodpovědný, či přímo mě.

Se srdečným pozdravem,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Tomáš Kuča', is positioned above the typed name.

Tomáš Kuča
Partner
tomas.kuca@pwc.com
+420 724 061 817
PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o.

Obsah

<i>Oddíl</i>	<i>strana</i>
1. Rozsah práce a užití studie	4
2. Manažerské shrnutí	6
3. Současný stav	10
4. Návrh uspořádání dopravy	13
5. Návrh parkovacího domu	17
6. Ekonomika projektu	26
7. Rešerše dotačních možností	36
Přílohy	53



***Rozsah práce a užití
studie***

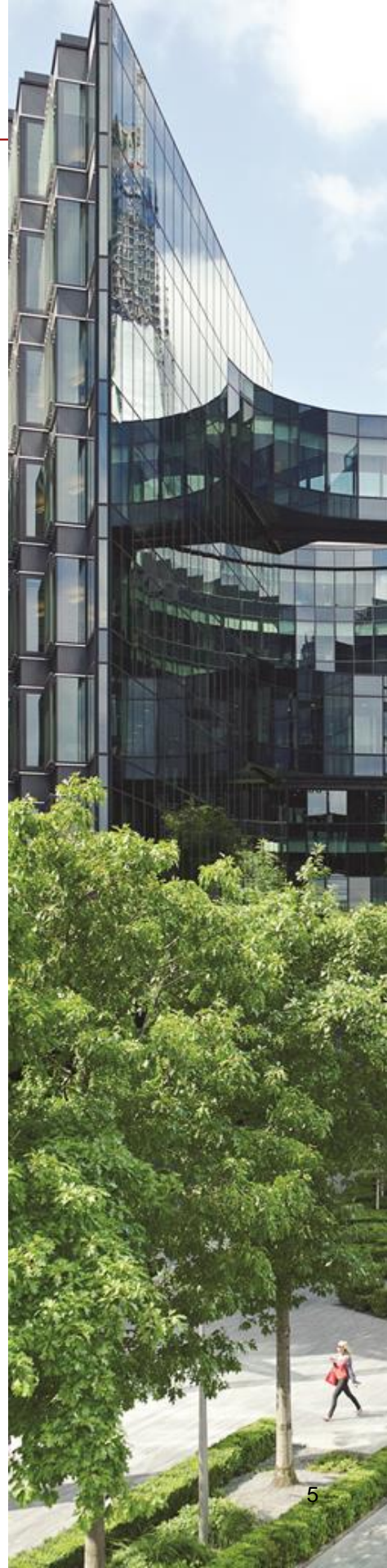
1

Úvodní slovo

Tento dokument se zabývá návrhem parkovacího domu v areálu Nemocnice Pardubice. Částečně navazuje na dokument „Studie proveditelnosti úprav NPK na zlepšení vnitřní dopravní obslužnosti“, a řeší zejména kapacitní deficit pro dopravu v klidu.

Dokument má za cíl poskytnout návrh řešení, které je doporučeno dále rozpracovávat v dalších stupních projektové dokumentace. Navrhované rozměry jednotlivých objektů mohou být dále přizpůsobeny dalším okolnostem, které nejsou v současném stupni známy nebo zohledněny. Není cílem navrhnout přesné stavební provedení jednotlivých objektů, ale pouze přibližné řešení dopravy v pohybu i v klidu.

Součástí tohoto dokumentu je také odhad finanční náročnosti rozpracovaného řešení. Uvedené ceny jsou stanoveny na základě znalostí obdobných řešení a zkušeností s nimi, na základě průměrných cen na trhu. V uvedené finální ceně jsou promítnuty pouze položky související přímo s navrhovaným řešením, zpracovatel nemá k dispozici podrobné podklady ohledně inženýrských sítí, či dalších záležitostí, které mohou realizaci komplikovat (případně zjednodušit). Takové položky nejsou v ceně zohledněny a mohou tak finální cenu zvýšit (případně snížit). Finální cena se může dále lišit v závislosti na konečných konkrétních řešeních a vybraných dodavatelích.



Manažerské shrnutí

2

Manažerské shrnutí

Popis projektu

Tato studie se zabývá rozšířením návrhu parkovacího domu v severní části areálu až do kapacity 500 parkovacích míst. Nová kapacita činí **492** parkovacích míst (805 míst pro celý areál nemocnice).

Současně je navržena rekonstrukce ulice Východní v prostoru kolem parkovacího domu a jeho propojení s železniční zastávkou Pardubice – Pardubičky. Projekt počítá i s vybudováním krátkodobých parkovacích stání (K+R) a úschovny kol (B+R).

Ekonomika projektu

Celkové investiční náklady na vybudování parkovacího domu činí 114 400 000 Kč bez DPH. Návrh investice vychází přibližně na 15 až 35 let v závislosti na nastavení konkrétní výše parkovacích poplatků (více na str. 30 až 35). Výpočet vychází z provozních nákladů ve výši 3 750 000 Kč.

Údaje týkající se předpokládaného využití jsou vyloženě orientačního charakteru, protože není určeno, jakým způsobem se po realizaci parkovacího domu změní přístup k regulaci dopravy v klidu v areálu nemocnice i v jeho širším okolí.

Základní předpoklady

Zásadní předpoklady a doporučení pro podporu maximální obsazenosti parkovacího domu:

- Regulace parkování v přilehlých oblastech areálu nemocnice (např. zavedením rezidentních zón)
- Změna tarifní politiky v areálu nemocnice (tak aby motivoval zaměstnance a také návštěvníky trávit čas v areálu delší než 30 minut užívat parkovací dům)
- Řešit napojení ulice Východní na ulici Kyjevskou
- Současně realizovat ve studii navrženou rekonstrukci ulice Východní, z důvodu zajištění maximální plynulosti a bezpečnosti dopravy

Manažerské shrnutí

Přínosy realizace parkovacího domu

Hlavní přínosy vybudování parkovacího domu a provedení souvisejících úprav spočívají v následujících bodech:

- Vyřešení nedostatečné kapacity v severní části areálu
- Navýšení kapacity v globálním pohledu na areál nemocnice
- Efektivní využití prostoru stávajícího neplaceného parkoviště
- Snížení hodnot intenzity dopravy v areálu nemocnice
- Potenciál využití parkovacích kapacit v návaznosti na železniční zastávku Pardubice-Pardubičky
- V případě zpoplatnění parkování další příjmy z parkování
- Vytvoření vazby na železniční zastávku Pardubice-Pardubičky, včetně možnosti parkování
- Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v ulici Východní

Rizika spojená s realizací

Hlavní rizika související se stavbou parkovacího domu představují:

- Zhoršení situace v křižovatce před hlavní vrátnicí. Již dnes je problematické odbočení ze směru od centra a zejména potom kapacita křižovatky vzhledem k výjezdu směrem od spodní vrátnice. Tato situace se zvýšením počtu parkovacích stání a tím vyvolanou indukci dopravy ještě zhorší. Řešením je plánovaná rekonstrukce křižovatky (transformace na okružní křižovatku)
- Hraniční výška stavby (11,5 m) - nutný souhlas města a zpracovatele strukturálního plánu nemocnice
- Rizika související se získáním stanoviska EIA - objekt s kapacitou méně než 500 míst tomuto procesu přímo nepodléhá (Zákon 100/2001 Sb.), není ale vyloučeno jeho vyžádání na základě dalších podnětů

Manažerské shrnutí

Možnosti dotačního spolufinancování

Pro daný účel vybudování parkovacího domu je relevantní výzva č. 50 - Udržitelná doprava - integrované projekty IT v rámci programu Integrovaný regionální operační program.

Hlavní podporované aktivity této výzvy jsou (minimálně 85 % způsobilých výdajů):

- Rekonstrukce, modernizace a výstavba terminálů jako významných přestupních uzlů veřejné dopravy, jejichž parametry odpovídají zařazení do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2
- Rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných parkovacích systémů P+R, K+R, B+R nebo P+G jako prvků podporujících multimodalitu

Výzvy pro oblasti Hradecko-pardubické aglomerace jsou vypisovány na stránkách <http://iti.hradec.pardubice.eu/index.php>. Naplánované jsou tyto termíny:

- 1) v termínu 05/2018, kde příjem žádostí bude probíhat v období 06/2018-02/2019. S celkovou alokací výzvy 70 000 000,-
- 2) v termínu 09/2018, kde příjem žádostí bude probíhat v období 10/2018-06/2019. S celkovou alokací výzvy 30 000 000,-

Míra spolufinancování pro jednotlivé žadatele je znázorněna na následující tabulce.

Typ organizace	Podíl EFRP	Stát	Příjemce
<ul style="list-style-type: none">• Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a organizace jimi zřizované	85 %	5 %	10 %
<ul style="list-style-type: none">• Organizace zakládané krajem, obcemi a dobrovolnými svazky obcí• Dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	85 %	0 %	15 %

Současný stav

3

Současný stav

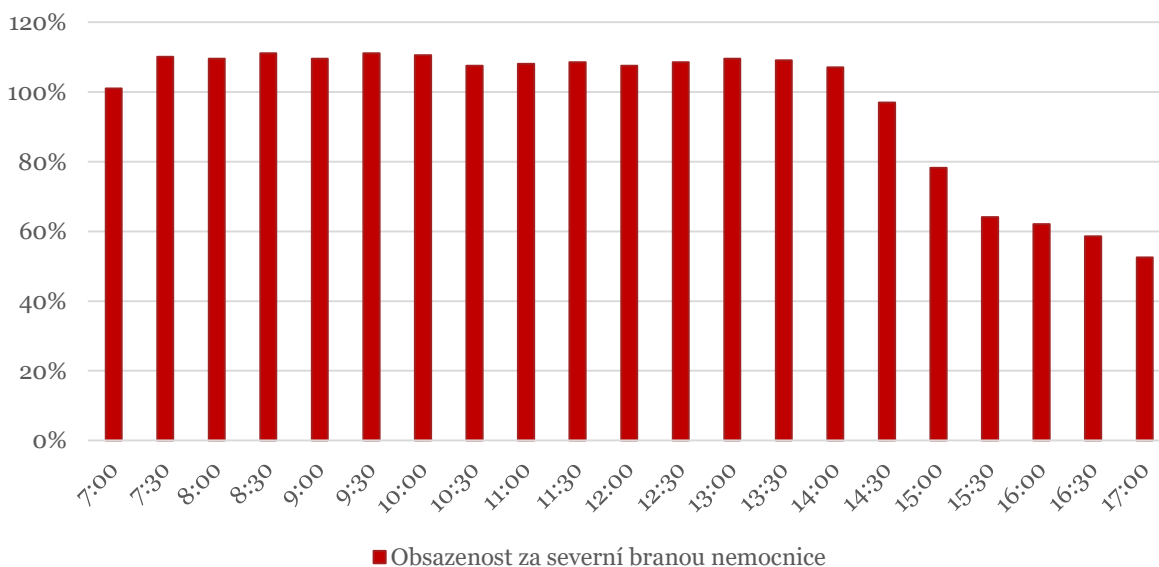
Obsazenost parkovacích ploch

V řešené oblasti se nachází severní vjezd („Spodní vrátnice“ - určen pro zaměstnance i veřejnost v pracovní dny 5-20 a v dny pracovního klidu 7-20 pro veřejnost). Nachází se zde také celkem 198 neplacených parkovacích míst (z toho stání podél ulice Kyjevská představuje 93 míst a parkoviště u „Stravovacího provozu, ubytovna“ 105 míst).

V rámci dopravního průzkumu (05/2017) byla mj. zmapována obsazenost parkovacích stání vně areálu v 30 minutových intervalech mezi 7 a 17 hod. I z globálního pohledu se jako nejproblematictější oblast jeví právě tato neplacená stání mimo areál, kde byla větší část dne překročena kapacita stání.

Vozidla v této lokalitě stojí obvykle i mimo místa určená k parkování a blokují tak plynulý provoz, někdy i zamezují výjezdu ostatních vozidel. Vzhledem k tomu, že ulice Kyjevská je pro cyklisty spojkou mezi ulicí S. K. Neumanna a částí Pardubičky a že tudy prochází i cyklotrasa č. 4193 (Velké Koloděje – Lázně Bohdaneč), jsou zde hodnoty intenzity cyklistické dopravy poměrně vysoké. Segregace tohoto druhu dopravy zde ale chybí a zejména ve špičkových hodinách mohou vznikat nebezpečné situace.

Obsazenost parkovacích ploch vně areálu



Obr. 3.1: Vytíženost parkovišť vně areálu

Současný stav

Řešení oblast

Proces optimalizace provozu v lokalitě lze tedy rozdělit na dvě hlavní oblasti, a to na řešení samotné organizace dopravy a na řešení nedostatečných kapacit pro parkování.

Další aspektem, který je pro případné zvyšování kapacity parkovacích ploch nutné brát v úvahu, je blízkost železniční zastávky Pardubice-Pardubičky (trať 010 Praha – Česká Třebová) s pravidelnou obsluhou osobními vlaky. Průměrný interval obsluhy zastávky je v pracovní den v každém směru 30 min. ve špičkových hodinách. Nabízí se tedy možnost provázání s tímto druhem dopravy, nejenom z hlediska obsluhy nemocnice, ale také z hlediska vazby cyklodopravy a případně individuální automobilové dopravy na železniční dopravu.



Obr. 3.2: Zaplněná místa v ulici Kyjevská



Obr. 3.3: Vozidla parkující mimo vyznačení místa



Obr. 3.4: Vozidla parkující v druhé řadě



Obr. 3.5: Letecký pohled na řešenou oblast

***Návrh uspořádání
dopravy***

4

Návrh uspořádání dopravy

Doprava v klidu

Návrhem je realizace pětipodlažního kapacitního nadzemního parkoviště (přízemí a 4 nadzemní podlaží), které by mělo poskytnout celkem 492 parkovacích míst. Celkově by tak došlo k navýšení kapacity o 294 míst v této lokalitě a byl by tak částečně vyřešen deficit parkovacích míst i v rámci celého areálu nemocnice (nově by byla kapacita 805 parkovacích míst oproti stávajícím 511 místům).

V případě realizace parkovacího domu je navrženo odstranění parkovacích stání podél ulice Východní (dnes celkem 93 míst), která by tak byla přebytečná a jejich prostor bude moci být efektivně využit.

Doprava v pohybu

Ulice Kyjevská je v řešené části (mezi prostorem čekárny železniční zastávky Pardubice-Pardubičky a ústím do parkovacího domu) navržena jako dvoupruhová (v šíři 6 – 6,5 m) včetně nezbytné rekonstrukce asfaltového povrchu.

Řešení dopravy v oblasti parkovacího domu je navrženo následovně. Vjezdy i výjezdy jsou dva, s tím, že jeden je vždy primárně určen pro přízemí a jeden pro 1. – 4. patro. Oba vjezdy se nacházejí na západním okraji parkovacího domu a oba výjezdy naopak na straně východní. Toto uspořádání je zvoleno za účelem optimalizace provozu a snížení kolizních bodů na minimum.

Rozdělení vjezdů je doplněno nápisem na vozovce (vodorovné dopravní značení) a dvěma proměnnými značkami s informací o počtu volných míst v přízemí a v 1. - 4. patře parkovacího domu.

Mezi prostorem vjezdu a výjezdu ústí také vchod/východ pro pěší do/z parkovacího domu. Chodci jsou potom převedeni přes zvýšený přechod pro chodce na stezku pro pěší a cyklisty.

Návrh uspořádání dopravy

Cyklisté a chodci

Chodník na jižní straně komunikace by měl být zrušen a nahrazen zelení a i díky nízké intenzitě chodců v této oblasti je navržena stezka pro pěší a cyklisty se smíšeným provozem na severním okraji komunikace v šířce 3 m. Na tuto stezku by měla na východním konci navázat stezka pro cyklisty (mírné zúžení komunikace i stezky, protože se zde nachází čekárna u železniční zastávky), která ji propojí s lávkou pro cyklisty k ulici Východní.

V místě západního okraje čekárny vznikne přechod pro chodce pro převedení pěších ze stávajícího chodníku na nově navrženou stezku pro pěší a cyklisty. Stezka pro pěší a cyklisty je potom západně od vjezdu do parkovacího domu napojena na stezku stávající.

Součástí návrhu jsou také prvky pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu (varovné pásy a signální pásy).

Vazba na železniční zastávku Pardubice – Pardubičky

Dále je navrženo propojení stezky pro pěší a cyklisty s nástupištěm železniční zastávky a v rámci toho také prostor pro úschovu kol (B+R), který by mohl být v případě potřeby realizován i jako kapacitnější (např. parkovací věž pro kola – podobně jako u železniční stanice Pardubice hl. n.).

V tomto místě je navrženo obratiště pro vozidla, která nemají v úmyslu využít parkovací dům, včetně 3 míst typu K+R. Zřízení tohoto typu míst je důležitým nástrojem podpory veřejné hromadné dopravy a integrovaných dopravních systémů a efektivního využívání individuální automobilové dopravy. Vyhláška č. 247/2010 Sb. stanovuje, že tato značka označuje „parkoviště, na kterém lze zastavit za účelem vystoupení a nastoupení osob, které dále využívají prostředek hromadné dopravy osob“. Zastavit znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob.

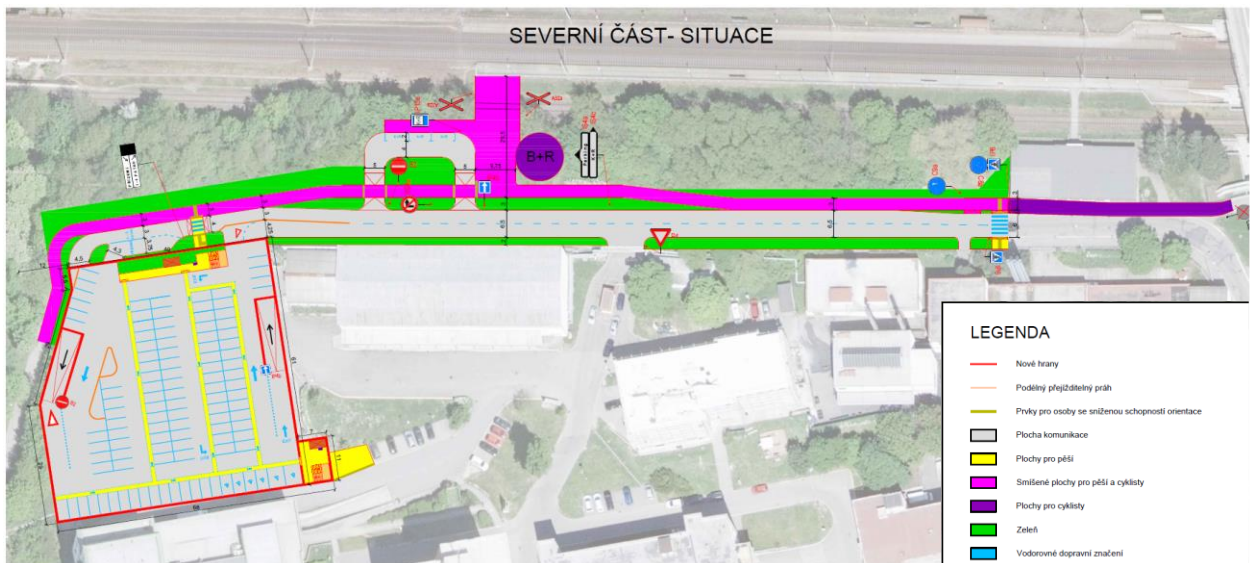
Vjezd i výjezd do prostoru obratiště je jednosměrný (šířka v obou případech 5 m) a je navržen jako zvýšený práh přes stezku pro pěší a cyklisty.

Návrh uspořádání dopravy

Vliv na stávající provoz

Dále je doporučeno zpoplatnění parkování v řešené oblasti (parkovací dům). Je ale nutné toto řešit v širším konceptu, protože takové opatření bude mít vliv i na dopravu v klidu mimo bezprostřední okolí nemocnice. Tyto oblasti se už nyní potýkají s vozidly parkujícími zde za účelem návštěvy areálu nemocnice.

Rizikem může být indukce dopravy v ulici Kyjevská, kde by se mohly objevit problémy zejména na křižovatce u hlavní vrátnice. Nepředpokládá se ale výraznější nárůst již poměrně vysokých intenzit dopravy (330 voz/hod. ve špičkové hodině).



Obr. 3.6: Návrh organizace dopravy na severním okraji areálu

***Návrh parkovacího
domu***

5

Návrh parkovacího domu

Dopravní řešení

Parkovací dům je navržen v severozápadní části areálu nemocnice Pardubice, na místě stávajícího nezaplatněného parkoviště. Půdorys objektu je lichoběžníkového tvaru a celková jeho plocha je cca 3 580 m². Celková výška parkovacího domu je 11,5 m.

Parkovací dům byl navržen jako objekt s jedním přízemním a čtyřmi nadzemními podlažími. Čtvrté nadzemní podlaží je navrženo jako nekryté a je ohraničeno zábranou do výše 1,5 m.

Jednotlivá podlaží jsou mezi sebou propojena přímými rampami s jednosměrným provozem se sklonem 13,9 % a délkou 18 m (při překonávané výšce 2,5 m). Maximální dovolený sklon tohoto typu ramp je 15 % (dle ČSN 73 6058). Rampy pro stoupání mezi patry jsou umístěny u západního okraje parkovacího domu a rampy pro klesání (v návaznosti na umístění vjezdů a výjezdů).

Průjezdná výška každého patra bude 2,0 m. Minimální průjezdná šířka je potom 5 m (včetně koridoru pro doporučený pohyb pěších). Na vjezdu a výjezdu do parkovacího domu je navržen automatický závorový systém (2 vjezdy, 2 výjezdy) s napojením do ulice Východní.

Pro snadnější orientaci řidičů se navrhuje osadit jednotlivá místa ultrazvukovými detektory nad parkovacími místy (pod strop) pro detekci obsazenosti jednotlivých míst se signalizací obsazenosti jednotlivých parkovacích míst i s vazbou na navigační panely na vjezdech do uliček.

Ve čtvrtém nadzemním podlaží není možné detektory umístit pod strop (žádný tu není) a navrhuje se tak využít magnetometrických detektorů a umístit je na povrch komunikace u jednotlivých parkovacích míst. Pro lepší orientaci je také na zemi vyznačen vždy směr o patro výše, resp. směr k výjezdu z parkoviště ven.

Pro bezpečnější pohyb chodců jsou ve většině uliček vyznačeny pomocí vodorovného dopravního značení doporučené koridory pro pěši v šířce 1 m. Plochy pro pěši splňují požadavky Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.

Všechna patra jsou navržena jako bezbariérově přístupná díky dvěma výtahům umístěným v severní, resp. jihovýchodní části. Výtahy doplňují rovněž dvě schodiště umístěná v blízkosti výtahů. Výtahy a schodiště jsou umístěna v závislosti na dvou hlavních směrech pro východ z parkoviště (železniční zastávka, nemocnice).

Návrh parkovacího domu

Parkovací místa

Kapacita jednotlivých podlaží:

- **Přízemí:** 109 parkovacích míst (z toho 8 pro ZTP)
- **1. patro:** 93 parkovacích míst (z toho 6 pro ZTP)
- **2. patro:** 93 parkovacích míst (z toho 6 pro ZTP)
- **3. patro:** 93 parkovacích míst (z toho 6 pro ZTP)
- **4. patro:** 104 parkovacích míst (z toho 6 pro ZTP)

Celková kapacita parkovacího domu je tedy 492 parkovacích míst (z toho 32 pro ZTP). Počet míst pro ZTP splňuje požadavek Vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (alespoň 10 míst pro 400 - 500 míst).

Celkově by tak došlo k navýšení kapacity o 294 míst v této lokalitě a byl by tak vyřešen deficit parkovacích míst i v rámci celého areálu nemocnice (nově by byla kapacita 805 parkovacích míst oproti stávajícím 511 místům).

Parkovací stání jsou navržena jako kolmá (základní šířka 2,5 m a základní délka 5 m) a splňují požadavky normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Šířka uliček je potom 5 m (včetně pěšího koridoru, pokud je vyznačen).

Detailní řešení stavebních prvků (včetně rozmístění sloupů, řešení schodiště, výtahů, apod.) není předmětem tohoto dokumentu. Je tedy možné, že na základě konkrétního projektu se mohou rozměry jako celková výška patra mírně změnit.

Návrh parkovacího domu

Další doporučení

Typ parkovacího domu

Z hlediska realizace parkovacího domu je možné obrátit se na dodavatele, kteří jsou na základě vstupních informací či návrhu uspořádání, schopni dodat parkovací dům tzv. na klíč.

Často se přistupuje k řešení formou „lehkých“ parkovacích domů (stavebnicový systém), které potom fungují jako přehledný, funkční, světlý a bezpečný parkovací dům s minimem sloupů a překážek. Samotný vzhled (fasáda) parkovacího domu je přizpůsobitelná a nabízí téměř neomezené možnosti materiálového i barevného provedení.



Obr. 4.4: Příklad parkovacího domu (Praha)



Obr. 4.5: Příklad parkovacího domu (Nottingham)



Obr. 4.6: Příklad parkovacího domu (Bad Hersfeld)



Obr. 4.7: Příklad parkovacího domu (Metzingen)

Návrh parkovacího domu

Další doporučení

Osvětlení

Osvětlení je doporučeno provozovat v úsporném standardu pomocí LED zářivek (LED je vhodné použít i pro signalizaci obsazenosti, jak u jednotlivých parkovacích míst, tak počtu míst u navigačních tabulí).

Sledování obsazenosti a navádění

Doporučený systém navádění na volná parkovací místa pracuje na principu ultrazvuku. Čidla umístěná pod stropem prostřednictvím ultrazvukového signálu detekují a vyhodnocují obsazenost jednotlivých parkovacích míst. Stav obsazenosti je signalizován prostřednictvím indikačních LED osvětlení (zelená/červená/modrá).

Informační displeje uvádějí číselný stav obsazenosti v jednotlivých zónách parkoviště a mohou sloužit také jako navigační prvek. Navigační modul minimalizuje na parkovišti automobilový provoz, jenž je způsoben hledáním volného parkovacího místa. Zákazníkům šetří palivo i čas a zároveň tím vede i ke snížení emisí z výfukových plynů.

V nejvyšším patře, jak již bylo zmíněno, nelze umístit ultrazvuková čidla a je doporučeno využít detektorů umístěných na povrchu komunikace, nebude zde tedy funkce indikace obsazenosti jednotlivých parkovacích míst, ale pouze stav obsazenosti prostřednictvím informačních displejů.

Data by měla být shromažďována na jednom místě (např. cloud) a distribuována do jednotlivých míst (informační displeje uvnitř i vně parkovacího domu). Pro komunikaci je vhodné využít technologii IoT (např. LoRa, Sigfox, ...).



Obr. 4.8: Příklad signalizace obsazenosti míst pomocí ultrazvuku (včetně navádění do směrů)



Obr. 4.9: Příklad instalace povrchového magnetometrického detektoru

Návrh parkovacího domu

Další doporučení

Odvodnění a větrání

Odvodnění by mělo být řešeno tak, že voda je z jednotlivých pater kontrolovaně odváděna pomocí žlabů a potrubí, větrání je zajištěno ideálně přirozeně, otevřenou fasádní konstrukcí.

Schodiště a výtahy

Schodiště mohou být otevřená nebo uzavřená, z betonových prefabrikátů dle dalšího návrhu a dodatečných požadavků. Prostor pro výtah se navrhuje v závislosti na způsobu použití a nutné nosnosti.

Vjezdové a výjezdové terminály

Vjezdové terminály jsou určeny pro výdej jednorázových parkovacích karet a jsou umístěny na vjezdech do parkovacího domu. Terminál může vydávat karty s čárovým kódem nebo papírové karty s magnetickým proužkem pro možnost čtení všemi směry. Výdej jednorázového parkovacího lístku je podmíněn přítomností vozidla u stojanu (kontrolováno indukčním detektorem).

Po odebrání karty je dán pokyn k otevření vjezdové závory. Plné zatížení terminálu odpovídá 500 ks vydaných parkovacích karet za 1 hodinu. Na čelní stěnu terminálu je možné umístit také čtečku ke čtení bezkontaktních čipových karet.

Výjezdové terminály jsou určeny pro kontrolu vyjíždějících vozidel a jsou umístěny na výjezdech z parkoviště. Jednorázové parkovací karty jsou ověřeny po vložení do čtečky terminálu. Tato čtečka může být zasunovací nebo motorová, v tomto případě pak mohou být použité karty pohlcovány, aby nedocházelo k jejich odhazování na komunikaci. Na stojanu může být instalována také čtečka bezkontaktních karet pro abonentní uživatele.

Návrh parkovacího domu

Další doporučení

Automatická pokladna

Automatická pokladna musí nabídnout mnoho vlastností pro jednoduché a rychlé automatické platební operace. Pokladna může pracovat jako součást propojeného parkovacího systému nebo jako samostatné zařízení.

Musí být možno platit mincemi, bankovkami, předplacenými kartami, bankovními kartami, apod. Přeplatek je vrácen mincemi nebo bankovkami. Vhodné je umožnit platbu také přes mobilní platební bránu (mobilní aplikace, atd.). V každém podlaží jsou navrženy dvě pokladny, vždy poblíž východu.

Čtení SPZ (ANPR)

Doplněním parkovacího systému o technologii IP kamer a SW pro rozpoznávání SPZ vozidel (tzv. ANPR) získává uživatel další možnosti a funkce, vyšší bezpečnost systému i možnost dohledání událostí včetně obrazového záznamu.

Je možné zajistit funkce:

- Otevírání závory na vjezdu a výjezdu pouze po rozpoznání SPZ vozidla
- Aktivovat podmínku použití abonentní karty pouze pro určité vozidlo (svázání abonentní karty s SPZ)
- Zaznamenat SPZ pro příjezdějící a odjíždějící jednorázově parkující
- Provádět pouze tiché monitorování SPZ vozidel
- Pro všechny události současně s SPZ vozidla zaznamenávat také snímek/foto

Používané kamery obvykle snímají správně za různých světelných podmínek (den, noc, protislunce, protisvětlo) reflexní i starší nereflexní SPZ.

Návrh parkovacího domu

Další doporučení

Kamerový dohled

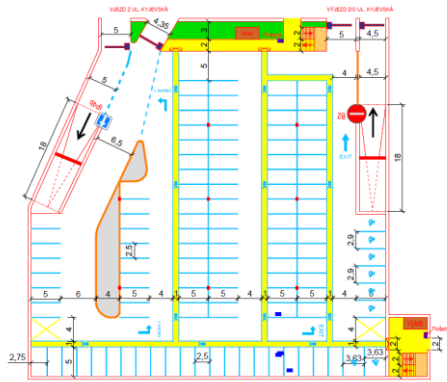
V objektu by neměl chybět kamerový systém (CCTV) sledující dění v objektu i v přilehlém okolí.

Nabíjecí stanice pro elektromobily

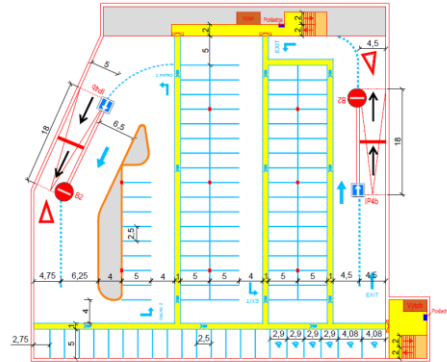
Při současném rozvoji elektromobility je doporučeno zvážit také umístění nabíjecí stanice pro elektromobily, včetně vyhrazení přilehlých míst pro účely dobíjení. Níže se nacházejí doporučení, která je vhodné brát v úvahu při instalaci nabíjecí stanice.

- Nabíjecí výkon - elektromobily se většinou dobíjejí s výkonem od 3,7 kW do 22 kW; na tuto skutečnost je potřeba myslet při výběru dobíjecí stanice, protože jsou vyráběny stanice s různými výkony.
- Typ zásuvky - na trhu existují dva typy zásuvek; zejména při výběru dobíjecí stanice s integrovaným kabelem je důležité si uvědomit, že bude možné dobíjet pouze vozidla se stejným typem zásuvky.
- Omezení přístupu - v případě, že nabíjecí stanice je na veřejně přístupném místě, můžete ji chránit před zneužitím neoprávněnými uživateli pomocí identifikace RFID kartami nebo čipy.

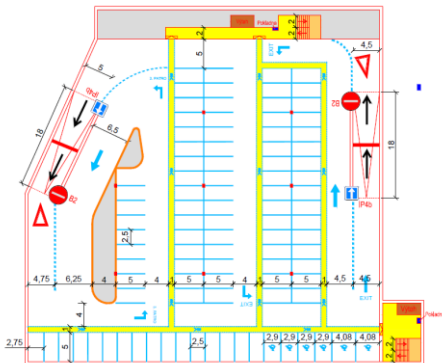
Návrh parkovacího domu



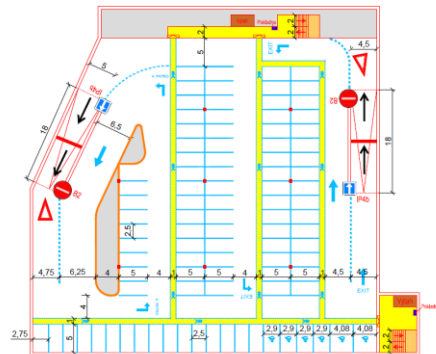
Přízemí - 101 + 8 (inv.) míst



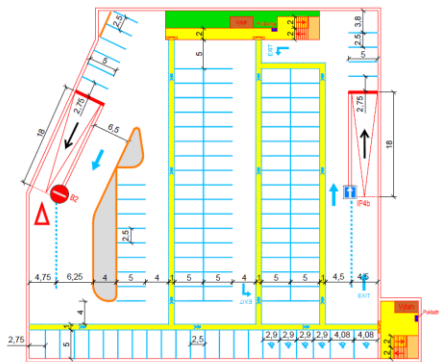
1. patro - 87 + 6 (inv.) míst



2. patro - 87 + 6 (inv.) míst




3. patro - 87 + 6 (inv.) míst



4. patro - 98 + 6 (inv.) míst

LEGENDA

- Nové hrany
- Plocha komunikace
- Plochy pro pěší
- Zeleň
- Vodorovné dopravní značení
- Úpravy pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu



Měřítko 1:500

Obr. 4.10: Parkovací dům – půdorysy

Ekonomika projektu

6

Ekonomika projektu

Přínosy projektu

Hlavní přínosy vybudování parkovacího domu a provedení souvisejících úprav spočívají v následujících bodech:

- Vyřešení nedostatečné kapacity v severní části areálu
- Navýšení kapacity v globálním pohledu na areál nemocnice
- Efektivní využití prostoru stávajícího neplaceného parkoviště
- Snížení hodnot intenzity dopravy v areálu nemocnice
- Potenciál využití parkovacích kapacit v návaznosti na železniční zastávku Pardubice-Pardubičky
- V případě zpoplatnění parkování další příjmy z parkování
- Vytvoření vazby na železniční zastávku Pardubice-Pardubičky, včetně možnosti parkování
- Zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v ulici Východní

Hlavní rizika související se stavbou parkovacího domu představují:

- Zhoršení situace v křižovatce před hlavní vrátnicí. Již dnes je problematické odbočení ze směru od centra a zejména potom kapacita křižovatky vzhledem k výjezdu směrem od spodní vrátnice. Tato situace se zvýšením počtu parkovacích stání a tím vyvolanou indukci dopravy ještě zhorší. Řešením je plánovaná rekonstrukce křižovatky (transformace na okružní křižovatku)
- Hraniční výška stavby (11,5 m) - nutný souhlas města a zpracovatele strukturálního plánu nemocnice
- Rizika související se získáním stanoviska EIA - objekt s kapacitou méně než 500 míst tomuto procesu přímo nepodléhá (Zákon 100/2001 Sb.), není ale vyloučeno jeho vyžádání na základě dalších podnětů

Ekonomika projektu

Přibližný odhad nákladů

Níže je uvedena přibližná finanční náročnost jednotlivých navrhovaných opatření. Ceny byly stanoveny na základě zkušeností s podobnými projekty, dostupnými průměrnými cenami na trhu atd. a jsou uvedeny bez DPH.

Finální cena se může lišit v závislosti na konečných konkrétních řešeních a vybraných dodavatelích.

Parkovací dům	Přibližná cena (Kč)
Konstrukce objektu (Pozemní a bourací práce)	4 200 000
Konstrukce objektu (Základy)	6 500 000
Konstrukce objektu (Svislé konstrukce)	10 500 000
Konstrukce objektu (Vodorovné konstrukce, včetně povrchu)	80 000 000
Ostatní konstrukce (Výtah, schodiště, odvodnění)	3 000 000
Elektroinstalace, osvětlení	2 700 000
Řídicí a informační systém, kamerový dohled	1 800 000
Systém pro sledování obsazenosti míst	1 250 000
Vjezdový a výjezdový systém, pokladna, čtení SPZ	2 000 000
Dobíjecí stanice pro elektromobily	750 000
Dopravní značení	1 700 000
Celkem parkovací dům	114 400 000
Provozní náklady za rok	3 750 000

Ekonomika projektu

Přibližný odhad nákladů

Stavební úpravy v okolí parkovacího domu	Přibližná cena (Kč)
Zemní práce (4500 m2)	750 000
Úprava komunikace (1 500 m2)	2 000 000
Cyklostezka (180 m2)	200 000
Stezka pro pěší a cyklisty (780 m2)	1 000 000
Zvýšený přechod pro chodce (1 ×)	30 000
Zvýšené přejezdy přes stezku pro pěší a cyklisty (2 ×)	50 000
Volný prostor u K + R, propojení s nástupištěm (350 m2)	600 000
Obratiště (290 m2)	450 000
Dopravní značení - SDZ, VDZ a opatření pro osoby se sníženou schopností orientace a pohybu	250 000
B + R (1 ×)	150 000
Zeleň	350 000
Celkem ul. Východní	5 830 000

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Přibližná návratnost investice do projektu hromadného parkoviště se odvíjí od stanovené ceny parkovného, průměrné obsazenosti, výše investičních a provozních nákladů. Pro úpravy v ulici Východní potom není možné vyjádřit přímou návratnost, protože hlavní přínosy spočívají zejména ve zvýšení bezpečnosti všech druhů dopravy a také ve zvýšení komfortu při přestupu na železniční dopravu.

Níže jsou nastíněny výpočty návratnosti pro různá nastavení výše zmíněných parametrů. Skutečné využití parkovacích míst se může lišit a výsledná návratnost tak může být rozdílná od zde představených scénářů. Údaje týkající se předpokládaného využití jsou vyloženy orientačního charakteru, protože nejsou k dispozici přesné informace o tom, jakým způsobem se po realizaci parkovacího domu změní přístup k regulaci dopravy v klidu v areálu nemocnice i v jeho širším okolí. Všechny ceny jsou uváděny bez DPH.

Do výpočtu návratnosti jsou počítána pouze nově vzniklá parkovací místa v parkovacím domě. Do návratnosti mohou být dále započítány nové kapacity uvnitř areálu, které mohou být uvolněny přesunem zaměstnanců do parkovacího domu. Zvolená politika ale není v tuto chvíli známá.

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Varianta 1

V této variantě jsou navrženy poplatky na nejnižší cenové úrovni. Sazbu 10 Kč za hodinu lze uplatnit v podstatě i při současném nastavení cen uvnitř areálu, protože již při hodinovém pobytu vychází parkování v navrhovaném parkovacím domě levněji. Sazba 60 Kč za den je přijatelná také pro řidiče, kteří využijí návaznou železniční dopravu v zastávce Pardubice-Pardubičky. Pro zaměstnance je v této variantě navržen poplatek 150 Kč za měsíc. Při takovém nastavení tarifu a bez regulace míst (např. vyhrazená místa pro zaměstnance apod.), lze předpokládat vysoké využití parkoviště ve všech režimech, a možné komplikace vyplývající z plné obsazenosti (zajištění míst pro zaměstnance). Ve výpočtu předpokládaného využití je kalkulováno mj. s faktem, že bude docházet ke střídání zaměstnanců s parkovací kartou na místech v rámci směn.

Krátkodobé stání (hod)	8,26 Kč
Předpoklad využití pracovní den (10 hod prům. / místo)	250 míst
Předpoklad využití víkend (5 hod prům. / místo)	250 míst
Dlouhodobé stání (den)	49,59 Kč
Předpoklad využití pracovní den	150 míst
Předpoklad využití víkend	80 míst
Parkování pro zaměstnance (měsíc)	123,97 Kč
Předpokládané průměrné měsíční využití	150 míst
Očekávaný roční výnos	9 040 000 Kč

Při daném nastavení ceny parkovného a očekávané obsazenosti parkovacích ploch představují odhadované výnosy za rok **9 040 000 Kč**. Návratnost investice v tomto případě činí přibližně **21,5 let**.

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Varianta 2

V této variantě jsou navrženy poplatky na nejvyšší cenové úrovni. V takovém případě lze předpokládat nízkou obsazenost a zároveň nezbytnou úpravu nastavení cen uvnitř areálu. Sazba 40 Kč za hodinu a 120 Kč za den není příliš atraktivní pro žádnou skupinu osob a je zde tak riziko nízké obsazenosti. Pro zaměstnance je v této variantě navržen poplatek 300 Kč za měsíc. Obecně je takové nastavení cen velmi rizikové a v kombinaci s dalšími vnějšími vlivy představuje velkou nejistotu ve využití parkovacího domu.

Krátkodobé stání (hod)	33,06 Kč
Předpoklad využití pracovní den (10 hod prům. / místo)	50 míst
Předpoklad využití víkend (5 hod prům. / místo)	50 míst
Dlouhodobé stání (den)	99,17 Kč
Předpoklad využití pracovní den	100 míst
Předpoklad využití víkend	40 míst
Parkování pro zaměstnance (měsíc)	247,93 Kč
Předpokládané průměrné měsíční využití	130 míst
Očekávaný roční výnos	8 561 500 Kč

Při daném nastavení ceny parkovného a očekávané obsazenosti parkovacích ploch představují odhadované výnosy za rok **8 561 500 Kč**. Návratnost investice v tomto případě činí přibližně **24 let**.

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Varianta 3

Tato varianta (původně varianta G) byla navržena po konzultaci s provozně technickým úsekem a oddělením controllingu. Sazba 20 Kč za hodinu je akceptovatelná pro většinu návštěvníků a při současném nastavením cen v areálu by poplatek za hodinu parkování byl ve stejné výši v areálu nemocnice i v parkovacím domě. V tomto případě hrozí preference parkování uvnitř areálu, z důvodu možnosti zastavení blíže u cílového pavilonu. Je tedy doporučena revize tarifu uvnitř areálu. Sazba 200 Kč za měsíc za parkovací kartu pro zaměstnance vychází mj. ze současného nastavení ceny 2000 Kč za rok (došlo by tak k mírnému navýšení poplatku).

Krátkodobé stání (hod)	16,53 Kč
Předpoklad využití pracovní den (10 hod prům. / místo)	160 míst
Předpoklad využití víkend (5 hod prům. / místo)	160 míst
Dlouhodobé stání (den)	66,12 Kč
Předpoklad využití pracovní den	140 míst
Předpoklad využití víkend	60 míst
Parkování pro zaměstnance (měsíc)	165,29 Kč
Předpokládané průměrné měsíční využití	130 míst
Očekávaný roční výnos	11 365 000 Kč

Při daném nastavení ceny parkovného a očekávané obsazenosti parkovacích ploch představují odhadované výnosy za rok 11 365 000 Kč. Návratnost investice v tomto případě činí přibližně 15 let.

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Varianta 4

V této variantě (pův. varianta H) je uvažován model s omezením (nebo úplným vyloučením) parkováním zaměstnanců v areálu. Zaměstnanci by tak byli nuceni parkovat svá vozidla v parkovacím domě a nastavení ceny 200 Kč za měsíc vychází mj. ze současného poplatku 2000 Kč ročně (došlo by tak k mírnému navýšení poplatku). Je nutné ale uvažovat využití větší části parkovacího domu právě zaměstnanci a tudíž s výrazně nižší výnosy (protože kapacita pro využití hodinové i denní sazby veřejností by byla poměrně nízká). Při zachování současného počtu parkovacích míst v areálu lze ale předpokládat větší využití právě veřejností (uvolněná místa, na kterých nyní parkují zaměstnanci) a tím pádem nárůst tržeb za parkování v areálu.

Krátkodobé stání (hod)	16,53 Kč
Předpoklad využití pracovní den (10 hod prům. / místo)	80 míst
Předpoklad využití víkend (5 hod prům. / místo)	80 míst
Dlouhodobé stání (den)	66,12 Kč
Předpoklad využití pracovní den	100 míst
Předpoklad využití víkend	60 míst
Parkování pro zaměstnance (měsíc)	165,29 Kč
Předpokládané průměrné měsíční využití	350 míst
Očekávaný roční výnos	6 971 650 Kč

Při daném nastavení ceny parkovného a očekávané obsazenosti parkovacích ploch představují odhadované výnosy za rok 6 971 650 Kč. Návratnost investice v tomto případě činí přibližně 35,5 let.

Ekonomika projektu

Návratnost investice

Zásadní předpoklady a doporučení pro podporu maximální obsazenosti parkovacího domu

Regulace parkování v oblasti městské části Pardubičky (zejména ulice MUDr. Ducháčkové, Komenského, Bokova, Zelená, Revoluční, atd.) – parkování v této oblasti není nijak regulováno a již v současnosti dochází k parkování pacientů, návštěvníků i zaměstnanců nemocnice v této oblasti. Tento fakt má jednak negativní vliv na celou oblast (zejména na místní obyvatele) a také by měl za stávajících podmínek negativní vliv na využití parkovacího domu. Řešením může být zavedení tzv. rezidentních zón.

Změna tarifní politiky v areálu nemocnice – pokud možno vyloučení parkování zaměstnanců v areálu (zaměstnanci by parkovali v parkovacím domě) a také úprava cen za parkování tak, aby pobyt v areálu více než 30 min byl pro řidiče nevýhodný a parkovali tak rovněž v parkovacím domě.

Řešit napojení ulice Východní na ulici Kyjevskou. S indukcí dopravy, kterou realizace parkovacího domu vyvolá, mohou souviset značné kapacitní problémy ve zmíněné křižovatce.

Současně realizovat ve studii navrženou rekonstrukci ulice Východní, z důvodu zajištění maximální plynulosti a bezpečnosti dopravy.

***Rešerše dotačních
možností***



Rešerše dotačních možností

Základní přehled

Následující schéma zachycuje jednotlivé oblasti zájmu/programy, které byly posuzovány z hlediska dotačních možností, využitelných pro zmíněný záměr a příslušné využitelné dotační příležitosti.

Vybudování parkovacích prostor ve městech

- Pro tuto oblast zájmu nebyly nalezeny žádné vhodné dotační příležitosti

Budování parkovacího domu pro účely nemocnice

- Pro tuto oblast zájmu nebyly nalezeny žádné vhodné dotační příležitosti

Budování parkovacích kapacit s možností přestupu na hromadnou dopravu

- Výzva č. 50 - Udržitelná doprava - integrované projekty IT

Pro daný účel vybudování parkovacího domu se nejvhodnější jeví výzva č. 50. Na následujících stránkách se nachází její podrobnější popis.

Upozornění

Vzhledem ke kritériím pro závěrečné ověření způsobilosti integrovaných projektů ITI pro SC 1.2 IROP se projekt terminálu musí týkat přestupního uzlu, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 40 spojů linek veřejné hromadné dopravy, projekt samostatného parkovacího systému P+R, K+R, B+R musí být realizován v přímé vazbě na stanici, zastávku nebo přestupní uzel, ze kterého v běžný pracovní den odjede více než 20 spojů linek veřejné hromadné dopravy, a projekt samostatného parkovacího systému P+G musí vyvolat v přímé vazbě vznik nové pěší zóny nahrazující uliční prostor původně přístupný automobilové dopravě.

Výzva č. 50

Hlavní parametry

Program: Integrovaný regionální operační program

Prioritní osa: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony

Specifický cíl: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Oprávnění žadatelé

Žadatelem o podporu v rámci této výzvy mohou být:

- Kraje
- Obce
- Dobrovolné svazky obcí
- Organizace zřizované nebo zakládáné kraji
- Organizace zřizované nebo zakládáné obcemi
- Organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí
- Dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících

Z výše uvedených oprávněných žadatelů jsou vyloučeny:

- Školy a školská zařízení zapsaná ve školském rejstříku
- Organizace zaměstnavatelů, které mají uzavřenou kolektivní smlouvu vyššího stupně a odborové organizace
- Agrární, hospodářské a profesní komory a další zaměstnavatelské organizace
- Subjekty splňující výše uvedené podmínky oprávněnosti žadatele, které k okamžiku předložení žádosti již předložily jinou žádost o podporu v rámci této výzvy

Další podmínky

- Žadatel musí mít zřízenou a aktivní datovou schránku
- Žadatelem mohou být pouze zaměstnavatelé s počtem zaměstnanců minimálně 5 v přepočteném stavu

Výzva č. 50

Podporované aktivity

Hlavní podporované aktivity

- Rekonstrukce, modernizace a výstavba terminálů jako významných přestupních uzlů veřejné dopravy, jejichž parametry odpovídají zařazení do odpovídající kategorie přestupního uzlu dle ČSN 73 6425-2
- Rekonstrukce, modernizace a výstavba samostatných parkovacích systémů P+R, K+R, B+R nebo P+G jako prvků podporujících multimodalitu

Na hlavní aktivity projektu musí být vynaloženo **minimálně 85 % celkových způsobilých výdajů projektu**.

Není možná kombinace uvedených aktivit v jedné žádosti o podporu.

Je možná realizace souvisejících prvků zvyšujících bezpečnost dopravy (např. bezbariérové komunikace pro pěší, veřejné osvětlení, prvky inteligentních dopravních systémů), telematiky pro veřejnou dopravu (např. informační systémy pro cestující) a zmírňujících a kompenzačních opatření pro minimalizaci negativních vlivů na životní prostředí (např. výsadba doprovodné zeleně), vždy při současné rekonstrukci, modernizaci nebo výstavbě terminálu či samostatného parkovacího systému.

Vedlejší podporované aktivity

- Realizace stavbou vyvolaných investic
- Zpracování projektových dokumentací
- Výkup nemovitostí podmiňujících výstavbu
- Provádění inženýrské činnosti ve výstavbě
- Vybrané služby bezprostředně související s realizací projektu
- Povinná publicita

Na vedlejší aktivity projektu může být vynaloženo **maximálně 15 % celkových způsobilých výdajů projektu**.

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – dopravní terminál

Stavby

- výdaje na realizaci terminálu a parkovacího systému
 - komunikace, plochy, zastávkové pruhy a zálivy, příjezdová a odjezdová stání pro vozidla veřejné dopravy, včetně všech konstrukčních vrstev
 - odstavná a manipulační stání pro vozidla veřejné dopravy, včetně všech konstrukčních vrstev
 - opěrné zdi, násypy, svahy a příkopy
 - nástupiště a nástupní ostrůvky zastávek
 - komunikace pro pěší přizpůsobené osobám s omezenou schopností pohybu a orientace v úsecích procházejících terminálem a parkovacím systémem nebo sloužící jako propojení nástupišť – samostatné stezky pro pěší, stezky pro cyklisty a chodce, chodníky, pásy pro chodce, společné pásy pro cyklisty a chodce v přidruženém prostoru, včetně všech konstrukčních vrstev
 - komunikace pro cyklisty v úsecích procházejících terminálem a parkovacím systémem – samostatné stezky pro cyklisty, stezky pro cyklisty a chodce, pásy pro cyklisty, společné pásy pro cyklisty a chodce v přidruženém prostoru, včetně všech konstrukčních vrstev
 - místa pro přecházení, přechody pro chodce, přejezdy pro cyklisty, jejich nasvětlení, ochranné ostrůvky
 - podchody, nadchody, rampy a lávky pro chodce
 - zastřešení nástupišť, přístřešky, označníky, lavice, osvětlení, odpadkové koše a ostatní mobiliář zastávek
 - schodiště, eskalátory, výtahy, pohyblivé chodníky, zařízení pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
 - svislé a vodorovné dopravní značení a zvýrazňující prvky
 - provozní budovy a objekty sloužící obsluze, řízení veřejné dopravy, dopravcům a cestujícím jako zázemí, kryté uzavřené prostory pro cestující (haly, vestibuly, čekárny)
 - plochy pro stání autobusů neveřejné dopravy (např. zájezdové autobusy), pro stání vozidel nehromadné veřejné dopravy (např. taxi), pro stání vozidel obsluhy terminálu nebo parkovacího systému, včetně všech konstrukčních vrstev, - parkovací plochy pro jízdní kola (pevné stojany a uzamykatelné boxy na jízdní kola, úschovny, části parkovacích domů a parkovací věže pro jízdní kola), včetně všech konstrukčních součástí
 - plochy pro stání osobních vozidel v systému P+R, K+R, P+G, pro dlouhodobé stání osobních vozidel a pro odstavení motocyklů, včetně všech konstrukčních vrstev, konstrukčních součástí a objektů parkovacích domů

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – dopravní terminál

- výdaje související s realizací terminálu a parkovacího systému
 - připojení přestupního uzlu kategorie stanice a nádraží nebo parkovacího systému P+R a P+G na silnici nebo místní komunikaci příjezdovou komunikací, která zajišťuje pouze obsluhu přestupního uzlu nebo parkovacího systému, v souhrnné délce maximálně 200 m (křižovatka těchto komunikací je součástí nadřazené komunikace)
 - připojení přestupního uzlu nebo parkovacího systému na komunikace pro pěší nebo pro cyklisty komunikací pro pěší nebo pro cyklisty v souhrnné délce maximálně 200 m
 - dešťové vpusti, šachty a přípojky k odvodu vod z povrchu komunikace do kanalizace nebo k zasakování
 - vegetační úpravy pozemků dotčených stavbou
 - osvětlení terminálu, parkovacího systému, veřejné osvětlení připojovacích pozemních komunikací
 - prvky aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce a související telematika, světelné signalizační zařízení, závorová zařízení
 - zábradlí, oplocení
 - informační, navigační a jiné telematické systémy pro cestující a pro parkování vozidel, akustické orientační systémy
 - informační a jiné telematické systémy k zajištění výkonu veřejných služeb přepravě cestujících
 - informační tabule a mapy
 - venkovní plochy pro odpočinek cestujících, včetně laviček, stolů a vegetačních úprav
 - napojení provozních budov, objektů a uzavřených prostor pro cestující a telematických systémů na inženýrské sítě
 - vybavení provozních budov, objektů a uzavřených prostor pro cestující informačními systémy pro cestující, odbavovacími a platebními systémy, systémy pro dispečink veřejné dopravy, technické zařízení budov, sociální zařízení pro osobní hygienu, lavice, osvětlení, odpadkové koše a ostatní mobiliář vnitřních prostor terminálu

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – dopravní terminál

- další související výdaje
 - příprava staveniště
 - demolice objektů podmiňujících výstavbu
 - manipulace s kulturními vrstvami zeminy
 - rekultivace ploch původně zastavěných pozemků

Tyto výdaje musí být součástí položkového rozpočtu stavby vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci, současně musí projektová dokumentace všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby. Při podání žádosti o platbu bude žadatel současně předkládat také přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu stavby.

Pořízení majetku

- pořízení dlouhodobého a drobného hmotného majetku – HW – výpočetní IT technika, jiné telematické vybavení a související konstrukční prvky pro informační, odbavovací, platební, navigační, řídicí a dispečerské systémy pro terminál a parkovací systém, mobilní zvedací plošiny pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
- pořízení dlouhodobého a drobného nehmotného majetku – SW – běžné aplikace počítačového software, individuálně vyvinutý software, firmware, jiné telematické aplikace pro informační, odbavovací, platební, navigační, řídicí a dispečerské systémy pro terminál a parkovací systém
- pořízené a provozované informační systémy pro cestující musí sloužit výhradně k informování o veřejné dopravě nebo poskytovat provozní informace o terminálu nebo parkovacím systému

DPH

- DPH je způsobilým výdajem, jen je-li způsobilým výdajem plnění, ke kterému se vztahuje
- pokud nemá žadatel jakožto plátce DPH k podporovaným hlavním aktivitám nárok na odpočet na vstupu
- pokud žadatel není plátce DPH, způsobilým výdajem je celková pořizovací cena

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – samostatný parkovací systém

Stavby

- výdaje související s realizací terminálu:
 - infrastruktura tramvajové a trolejbusové dráhy v prostoru terminálu a v prostoru jeho připojení na komunikační síť v souhrnné délce maximálně 200 m
- výdaje na odůvodněné stavbou vyvolané investice:
 - stavbou vyvolané ostatní úpravy a přeložky stávajících pozemních komunikací a připojení sousedních nemovitostí
 - stavbou vyvolané ostatní úpravy a přeložky stávajících inženýrských sítí, vodotečí, drážních objektů a oplocení
 - přechodné dopravní značení, výstavba, provizorní zastávky, provizorní objízdné komunikace, provizorního mostu, lávky pro pěší nebo cyklisty, protihluková opatření, jejichž návrh je řádně zdůvodněn a podložen stanoviskem orgánu ochrany veřejného zdraví

Tyto výdaje musí být součástí položkového rozpočtu stavby vztahujícího se k příslušné projektové dokumentaci, současně musí projektová dokumentace všechny položky zahrnovat v rámci stavebních objektů nebo provozních souborů stavby. Při podání žádosti o platbu bude žadatel současně předkládat také přehled čerpání z jednotlivých položek rozpočtu stavby.

Pořízení majetku

- pořízení drobného a dlouhodobého hmotného majetku – HW – výpočetní IT technika a jiné vybavení kamerového nebo jiného bezpečnostního systému v prostoru terminálu nebo parkovacího systému, informační a navigační systémy pro parkovací systém P+R, K+R, B+R nebo P+G umístěné mimo terminál nebo parkovací systém
- pořízení drobného a dlouhodobého nehmotného majetku – SW – aplikace pro kamerový nebo jiný bezpečnostní systém v prostoru terminálu nebo parkovacího systému, aplikace informačních a navigačních systémů pro parkovací systém P+R, K+R, B+R nebo P+G mimo terminál nebo parkovací systém

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – samostatný parkovací systém

Projektová dokumentace

- výdaje na zpracování:
 - dokumentací v procesu EIA (oznámení, dokumentace)
 - dokumentace pro vydání územního rozhodnutí (DUR), dokumentace k oznámení o záměru v území (DOZU)
 - projektové dokumentace pro vydání stavebního povolení (DSP), projektové dokumentace pro ohlášení stavby (DOS)
 - projektové dokumentace pro provádění stavby (PDPS), zadávací dokumentace stavby (ZDS), realizační dokumentace stavby (RDS)
 - dokumentace skutečného provedení stavby (DSPS)
 - souvisejících průzkumů, geodetických zaměření, studií a posouzení

- výdaje na zpracování doplňujících průzkumů, studií a posouzení ke stavbě nesouvisejících s projektovými dokumentacemi do data kolaudace stavby

Zabezpečení výstavby

- výdaje na zabezpečení výstavby:
 - technický dozor investora (TDI)
 - autorský dozor (AD),
 - zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci (BOZP)
 - geodetické práce, zkoušky materiálů a konstrukcí na staveništi
- výdaje na inženýring projektu zahrnující projednání projektových dokumentací a zajištění souvisejících podkladů pro příslušná správní řízení, včetně zajištění podkladů pro povolení předčasného užívání, zkušebního provozu nebo kolaudaci stavby

Pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu

- výdaje na zpracování studie proveditelnosti
- výdaje na zpracování zadávacích podmínek k zakázkám a organizaci výběrových a zadávacích řízení

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – samostatný parkovací systém

Nákup pozemků a staveb

- nákup a vyvlastnění pozemku (celého, nebo jeho části) určeného pro výstavbu terminálu nebo parkovacího systému nesmí přesáhnout 10 % celkových způsobilých výdajů
- nákup a vyvlastnění stavby (celé nebo její části), která bude sloužit pro provoz terminálu nebo parkovacího systému
- výdaje na nákup nemovitostí musí splňovat následující podmínky:
 - pořízení nemovitostí (pozemků, staveb) je nezbytnou podmínkou realizace projektu
 - nemovitosti jsou oceněny znaleckým posudkem ne starším než 6 měsíců před nabytím nemovitosti do vlastnictví žadatele a posudek byl vyhotoven znalcem podle zákona č. 151/1997 Sb., o oceňování majetku, ve znění pozdějších předpisů
 - pořizovací cena nemovitostí je způsobilým výdajem maximálně do výše ceny zjištěné znaleckým posudkem
 - nemovitosti byly pořízeny po podání žádosti o podporu
- výdaje na vyvlastnění nemovitostí musí splňovat následující podmínky:
 - vyvlastnění je realizováno na základě pravomocného rozhodnutí o vyvlastnění podle zvláštního zákona,
 - způsobilým výdajem je nejvýše náhrada stanovená v rozhodnutí o vyvlastnění
 - způsobilým výdajem je rovněž náklad stanovený podle zvláštního zákona (tj. náklady na stěhování apod.)
 - nemovitosti byly vyvlastněny po podání žádosti o podporu;
- výdaje na geodetické zaměření pozemku a vyhotovení geometrického plánu
- výdaje na úhradu odvodů za odnětí půdy ze zemědělského a lesního půdního fondu

Výzva č. 50

Způsobilé výdaje projektu – samostatný parkovací systém

Pořízení služeb bezprostředně souvisejících s realizací projektu

- výdaje na povinné informační a propagační nástroje

DPH

- DPH je způsobilým výdajem, jen je-li způsobilým výdajem plnění, ke kterému se vztahuje
- pokud nemá žadatel jakožto plátce DPH k podporovaným vedlejším aktivitám nárok na odpočet na vstupu
- pokud žadatel není plátce DPH, způsobilým výdajem je celková pořizovací cena

Výzva č. 50

Podmínky financování

Podpora bude poskytována formou dotace. Míra podpora je zachycena v následující tabulce.

Typ organizace	Podíl EFRP	Státní rozpočet	Příjemce
<ul style="list-style-type: none">• kraje• obce• dobrovolné svazky obcí• organizace zřizované kraji• organizace zřizované obcemi• organizace zřizované dobrovolnými svazky obcí	85 %	5 %	10 %
<ul style="list-style-type: none">• organizace zakládané kraji• organizace zakládané obcemi• organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí• dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících	85 %	0 %	15 %

Výše podpory

- Minimální výši způsobilých výdajů na jeden projekt ŘO IROP nestanovil
- Maximální výše podpory z EFRR a SR na jeden projekt 100 mil. Kč
- Na hlavní aktivity projektu musí být **vynaloženo minimálně 85 % celkových způsobilých výdajů projektu**
- Na vedlejší aktivity projektu může být vynaloženo **maximálně 15 % celkových způsobilých výdajů projektu**

Výzva č. 50

Informace k žádosti

Geografické vymezení projektu

Projekty bude možné realizovat na území vymezené v integrovaných strategiích ITI – Pražské, Brněnské, Plzeňské metropolitní oblasti, Ostravské, Olomoucké, Ústecko-chomutovské a Hradecko-pardubické aglomeraci.

Rozhodující není sídlo žadatele, ale místo realizace projektu.

Termíny pro podání žádosti

Podmínky programu jsou převzaty z výzvy IROP č. 50, avšak samotné výzvy pro oblasti ITI jsou vypisovány na stránkách <http://iti.hradec.pardubice.eu/index.php>.

Vypsání této výzvy je plánováno v ITI Hradecko-pardubické aglomerace ve dvou termínech:

- 1) v termínu 05/2018, kde příjem žádostí bude probíhat v období 06/2018-02/2019. S celkovou alokací výzvy 70 000 000,-
- 2) v termínu 09/2018, kde příjem žádostí bude probíhat v období 10/2018-06/2019. S celkovou alokací výzvy 30 000 000,-

Výzva č. 50

Povinné přílohy

Povinné přílohy žádosti – všechny bude nutné doložit k datu odevzdání žádosti:

- **Plná moc** – Dokládá se v případě přenesení pravomocí na jinou osobou, např. při podpisu žádosti. Plnou moc lze nahradit usnesením zastupitelstva o přenesení pravomocí.
- **Zadávací a výběrová řízení** – Žadatel předkládá pouze uzavřenou smlouvu na plnění zakázky, kterou uplatňuje v projektu.
- **Studie proveditelnosti** – Slouží k posouzení potřebnosti a realizovatelnosti projektu.
- **Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility** – Karta slouží k doložení připravenosti projektu v souladu s principy udržitelné mobility.
- **Vyjádření Řídicího výboru ITI o souladu/nesouladu projektového záměru s integrovanou strategií** – Přílohou Vyjádření Řídicího výboru ITI bude projektový záměr, jehož se toto vyjádření týká. Žádost o podporu může předložit i žadatel, který dostal od Řídicího výboru ITI vyjádření, že záměr není v souladu s integrovanou strategií.
- **Čestné prohlášení o skutečném majiteli** – Pokud je žadatelem právnická osoba mimo veřejnoprávní právnické osoby, jako povinnou přílohu žádosti o podporu předkládá čestné prohlášení obsahující informaci o skutečném majiteli.
- **Čestné prohlášení žadatele o souladu žádosti o podporu s projektovým záměrem projednaným Řídicím výborem ITI** – Žadatel předloží podepsané čestné prohlášení.
- **Smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících** – Dopravce ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících jako žadatel dokládá platnou a plněnou smlouvu o veřejných službách v přepravě cestujících.

Výzva č. 50

Povinné přílohy

- **Územní rozhodnutí nebo územní souhlas nebo veřejnoprávní smlouva nahrazující územní řízení** – Žadatel dokládá územní rozhodnutí s nabytím právní moci. Pokud stavba nevyžaduje územní rozhodnutí, dokládá územní souhlas či účinnou veřejnoprávní smlouvu nahrazující územní řízení. Dokument je nutné doložit s datem nabytí právní moci/vydání/uzavření, které bude odpovídat nejpozději dnu podání žádosti o podporu. Pokud žadatel požádal o vydání společného územního rozhodnutí a stavebního povolení nebo pokud stavba nevyžaduje územní rozhodnutí ani územní souhlas, tuto přílohu nedokládá a přiloží jako přílohu dokument, ve kterém bude uvedeno, že tato příloha je nerelevantní.
- **Žádost o stavební povolení nebo ohlášení, případně stavební povolení nebo souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru nebo veřejnoprávní smlouva nahrazující stavební povolení** – Pokud žadatel nebude mít k dispozici stavební povolení nebo souhlas s provedením ohlášeného stavebního záměru či veřejnoprávní smlouvu nahrazující stavební povolení, dokládá žádost o stavební povolení nebo ohlášení, potvrzené stavebním úřadem, a její přílohy, nejsou-li doloženy v jiné příloze žádosti o podporu.
- **Projektová dokumentace pro vydání stavebního povolení nebo pro ohlášení stavby** – Žadatel dokládá projektovou dokumentaci, zpracovanou autorizovaným projektantem, v podrobnosti pro vydání stavebního povolení, která je součástí žádosti o stavební povolení nebo je ověřena stavebním úřadem ve stavebním řízení. Jako ověření dostačuje razítko s podpisem a označením stavebního úřadu alespoň na titulní straně projektové dokumentace.
- **Položkový rozpočet stavby** – Žadatel stanoví ceny stavebních prací za účelem zjištění předpokládané ceny způsobilých výdajů hlavních a vedlejších aktivit projektu u nezhájených zakázek na základě stavebního rozpočtu, který se vztahuje k příslušnému stupni projektové dokumentace, a přiloží jeho originál ve formátu pdf. jako povinnou přílohu k žádosti.

Výzva č. 50

Další informace

Následující seznam obsahu další relevantní poznámky k výzvě, vzhledem k danému předmětu žádosti.

- Organizace zakládané kraji, organizace zakládané obcemi, organizace zakládané dobrovolnými svazky obcí a dopravci ve veřejné dopravě na základě smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících uvedou v MS2014+ informace o své vlastnické a ovládací struktuře. V žádosti uvedou:
 - osoby s podílem v právnické osobě žadatele; žadatel mající právní formu obchodní společnosti uvede seznam osob mající ke dni podání žádosti podíl vyšší než 10 %,
 - osoby, v nichž má žadatel podíl.
- Je-li obec statutárním městem, mohou městské části a městské obvody žádat o poskytnutí dotace ze strukturálních fondů a uzavírat veřejnoprávní smlouvy o poskytnutí dotace, pokud mají k tomuto statutárním městem svěřenou pravomoc.
- Realizace projektu může být rozdělena na etapy. Etapa nesmí být kratší než tři měsíce.
- Podlahová plocha vyčleněná v projektu pro komerční aktivity představuje maximálně 25 % podlahové plochy budov. **Parkovacím systémem P+R** se rozumí parkoviště, parkovací dům, jeho část, část pozemní komunikace nebo terminálu zahrnující parkovací plochy pro osobní automobily cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování vozidla na dobu většinou kratší než 24 hodin využívají veřejnou dopravu. Parkovacím systémem K+R se rozumí část parkoviště, parkovacího domu, pozemní komunikace nebo terminálu zahrnující pruhy určené k uvedení vozidla do klidu na dobu nezbytně nutnou pro vystoupení/nastoupení cestujících, kteří následně/předtím v přímé návaznosti využijí veřejnou dopravu. Parkovacím systémem B+R se rozumí parkoviště, parkovací dům, jeho část nebo část terminálu zahrnující parkovací plochy pro jízdní kola cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování jízdního kola na dobu většinou kratší než 24 hodin využívají veřejnou dopravu.

Výzva č. 50

Další informace

- **Parkovací systém P+R, K+R a B+R** musí být součástí terminálu (přestupního uzlu), nebo mezi ním a samostatnou/izolovanou zastávkou, stanicí nebo přestupním uzlem musí existovat přímé propojení bezbariérovou komunikací pro pěší, případně bezbariérovou komunikací pro pěší s přechodem pro chodce, o délce max. 200 m. Počátečním nebo koncovým bodem takového propojení může být např. vchod/vstup na parkoviště, okraj nástupiště, okraj prostoru pro čekající cestující, vchod do výpravní budovy apod., vztažným bodem nemůže být okraj pozemku.
- Samostatný parkovací systém je takový parkovací systém, který není součástí projektu terminálu v IROP a nezahrnuje infrastrukturu pro veřejnou dopravu (nezahrnuje zastávky ve stávajícím terminálu, stávající stanici, stávající samostatnou zastávku, na kterou je vázán, apod.). **Samostatným parkovacím systémem P+G** se rozumí parkoviště, parkovací dům nebo část pozemní komunikace zahrnující parkovací plochy pro osobní automobily cestujících, kteří v přímé návaznosti na zaparkování vozidla na dobu většinou kratší než 24 hodin pokračují v cestě pěšky.

Přílohy

Seznam příloh

Příloha č. 1 Dopravní situace

Příloha č. 2 Parkovací dům přízemí

Příloha č. 3 Parkovací dům 1. patro

Příloha č. 4 Parkovací dům 2. patro

Příloha č. 5 Parkovací dům 3. patro

Příloha č. 6 Parkovací dům 4. patro

Tato studie byla připravena pouze pro potřebu společnosti Nemocnice Pardubického kraje, a.s. Nepřijímáme, ani nepředpokládáme žádnou jinou zodpovědnost, či povinnost vůči jiné osobě, které je tato analýza předložena, či k ní jakýmkoliv způsobem získá přístup. Sdílení výsledků třetí osobě nebo společnosti je možné pouze s výslovným písemným souhlasem PwC.

Neposkytujeme žádná prohlášení ani záruky (výslovné ani učiněné mlčky), pokud jde o úplnost a přesnost informací obsažených v této publikaci. PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o., její členové, zaměstnanci a spolupracovníci, v rozsahu povoleném příslušnými právními předpisy, neodpovídají za jakékoliv následky způsobené případným jednáním, zdržením se jednáním, spoléháním se na informace obsažené v této publikaci či jakýmkoliv rozhodnutím učiněným na základě informací v této publikaci.

© 2018 PricewaterhouseCoopers Česká republika, s.r.o. Všechna práva vyhrazena. "PwC" je značka, pod níž členské společnosti PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) podnikají a poskytují své služby. Společně tvoří světovou síť společností PwC. Každá společnost je samostatným právním subjektem a jednotlivé společnosti nezastupují síť PwCIL ani žádnou jinou členskou společnost. PwCIL neposkytuje žádné služby klientům. PwCIL neodpovídá za jednání či opomenutí jednotlivých společností sítě PwC, ani nemůže kontrolovat výkon jejich profesionální činnosti či je jakýmkoli způsobem ovlivňovat.