

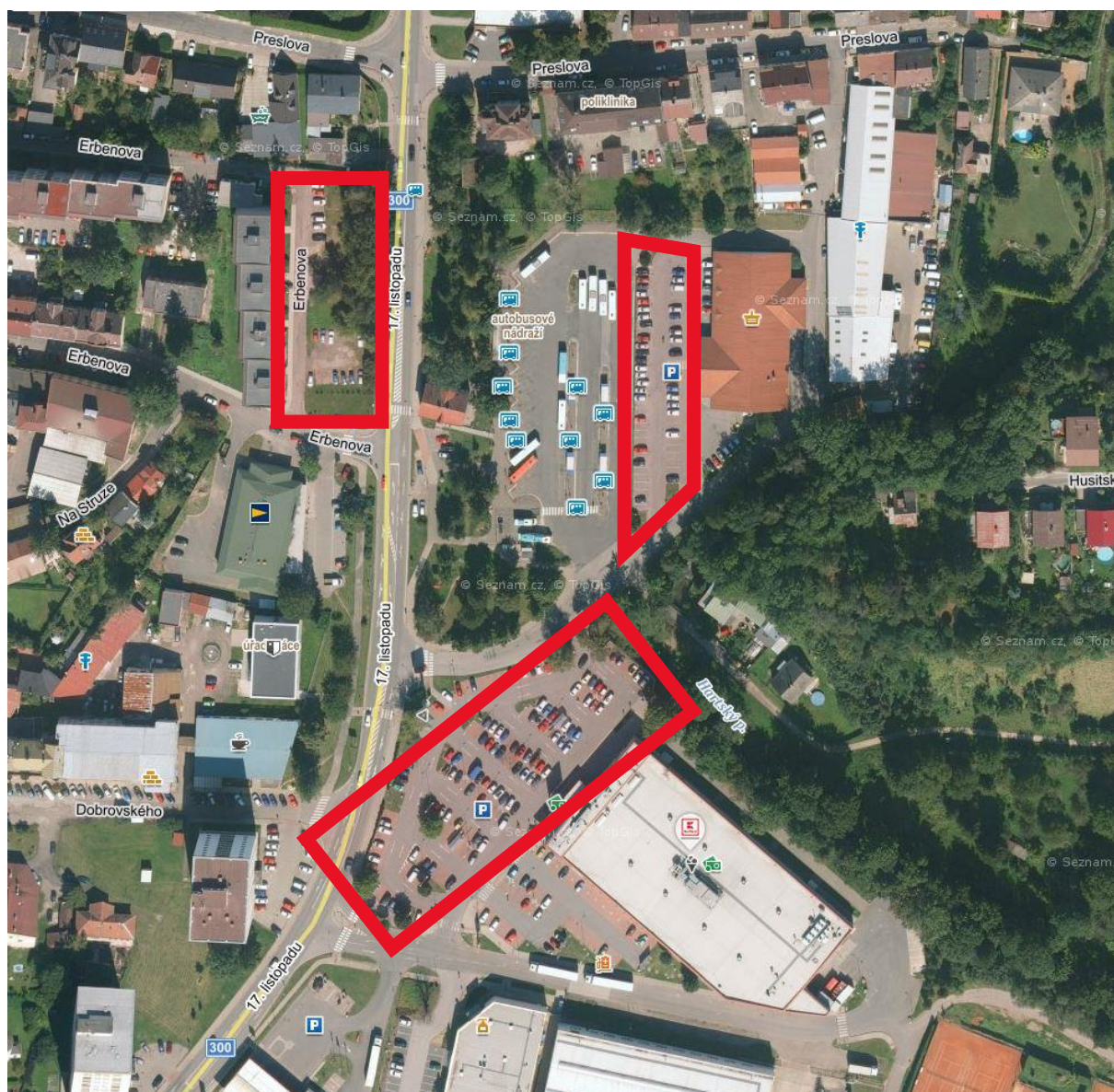
Dopravně-inženýrská analýza dopravy v klidu

ODHAD STÁVAJÍCÍ POPTÁVKY PO PARKOVÁNÍ:

Stávající poptávka po parkování se odhaduje na 10-30 stání pro P+R a 2-6 stání pro K+R.

PRŮZKUM STÁVAJÍCÍ NABÍDKY

Ve stávajícím stavu chybí jakékoliv parkování určené přímo pro multimodální uzel. Hojně jsou využívány parkovací plochy v okolí, které náleží k obchodním domům Penny market a Kaufland. Na těchto plochách probíhá jak parkování P+R tak K+R. Nepříznivou situaci pro obchodní domy se snaží řešit značkami s odtahem vozidla mimo zákazníků obchodu a značkami s parkováním pomocí parkovacího kotouče. Podobné parkoviště je i u blízkého bytového domu v ulici Erbenova, kde je pouze nezpevněná plocha bez jakéhokoliv značení, která fakticky dovoluje i dlouhodobější stání vozidel využívajících multimodální uzel. Toto je samozřejmě v kolizi s potřebou parkování pro místní obyvatele.



ODHAD VÝVOJE POTÁVKY

Vzhledem k výše uvedenému se dá předpokládat, že poptávka po parkování se bude minimálně navyšovat a požadavek normy se tak zdá rozumným výchozím bodem pro umístění parkovacích stání do lokality.

NÁVRH OPTIMÁLNÍHO UMÍSTĚNÍ

Do lokality umísťujeme celkem 8-10 parkovacích stání typu K+R a to do parkovacího pruhu na ul. 17.listopadu, kde je ideální poloha vůči nástupním a výstupním hranám a zároveň uživatelsky nejpříjemnější prostor k zastavení a následnému odjetí.

Parkovací stání P+R budou provedena na stávajícím parkovišti u Penny marketu a to jeho reorganizováním. Stání budou v poslední řadě nejbližší nástupním a výstupním hranám – celkem umístěno 21 stání včetně 2 stání pro ZTP. Další parkovací stání jsou doplněna v ulici Erbenova, kde je navržena reorganizace stávajícího uspořádání vozovky. V kolmých parkovacích stáních je navrženo 43 parkovacích stání. Stání pro kola budou zajištěna umístěním cykloboxů s možností jejich zamčení a také pomocí klasických cyklostojanů, oboje v dostatečném množství.

POŽADAVKY TECHNICKÝCH NOREM:

V rámci vyhodnocení je nutné se zaměřit na požadavky technických norem pro navrhování autobusových zastávek. Zejména vycházíme z platné ČSN 73 425-2 Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště – Část 2: Přestupní uzly a stanoviště, kde je dán dle Tabulky 5,6 – Nejmenší doporučený počet parkovacích míst v přestupních uzlech, minimální počet parkovacích stání. P+R a K+R pro přestupní uzly.

Tabulka 5.6 – Nejmenší doporučený počet parkovacích míst v přestupních uzlech

Druh parkoviště	Významné přestupní uzly městské linkové osobní dopravy a přestupní uzly regionálního významu	Přestupní uzly nadregionálního významu
plochy pro dlouhodobé stání osobních vozidel	–	20
systém P+R	20	50
systém K+R	3	5
Plochy pro stání autobusů veřejné dopravy (např. zájezdové autobusy)	–	3
plochy pro vozidla nehromadné nepravidelné veřejné dopravy osob (např. taxi, mikrobus)	3	5

Z tabulky vychází minimální požadavek 20 parkovacích stání typu P+R a minimálně 3 parkovací stání typu K+R. Norma se odkazuje na požadavek na parkovací plochy pro parkování jízdních kol na TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, dle které je nutné navrhnout počet parkování jízdních kol na základě místního šetření nebo je dána vyhláškou města. Místa pro odstavení jízdních kol jsou řešena samostatně v dostatečném počtu.