

Statická doprava

Navrhovaná opatření přeuspořádáním hlavního dopravního prostoru a přidruženého prostoru spočívají v přerozdělení plochy vozovky, parkovacích pruhů/zálivů, chodníků a ploch zeleně. Podmínkou je, že plochy zeleně budou zabírány v pásu do šířky cca 1,5 m.

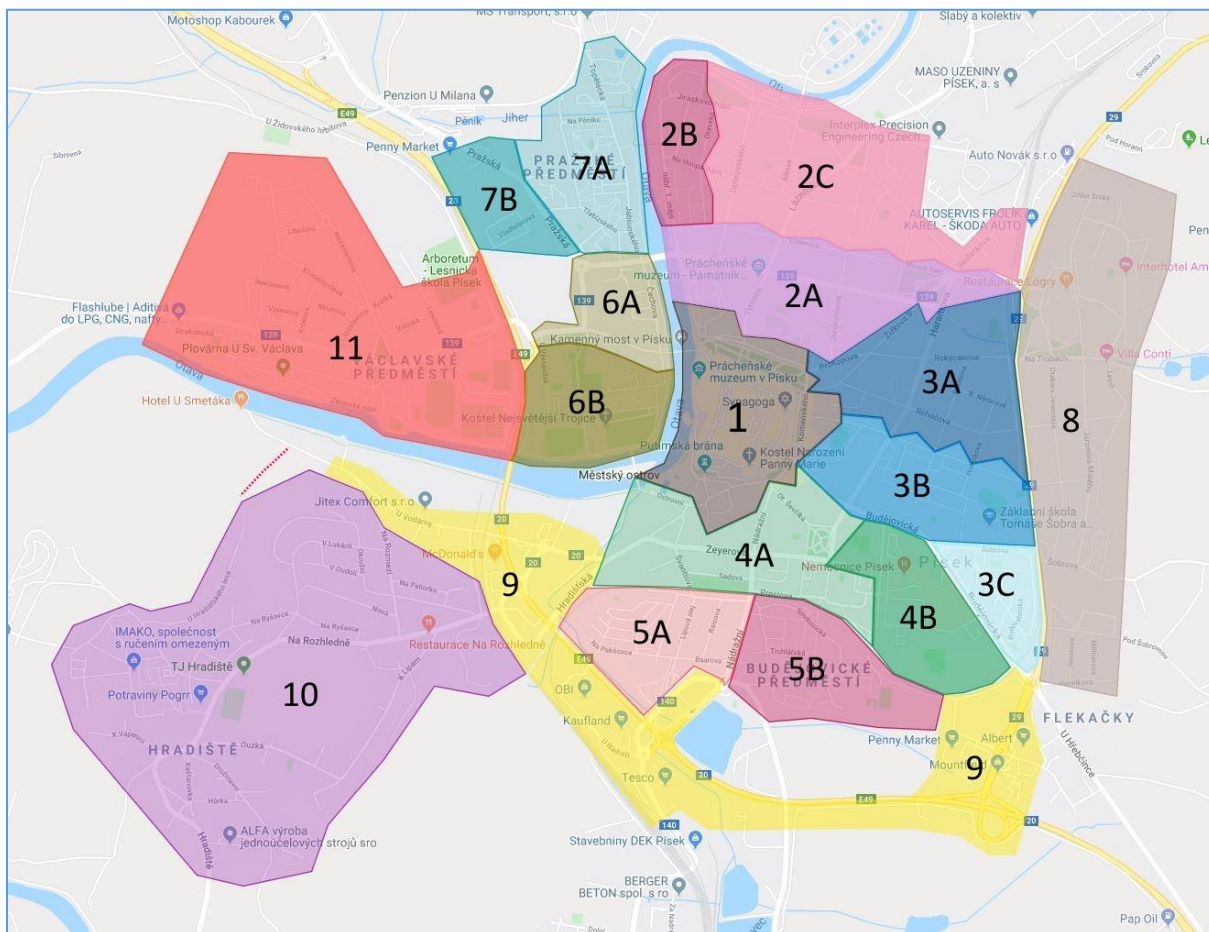
Tam, kde se dle územního plánu nachází plochy pro další výstavbu, je nutné dbát při plánování této výstavby na vytvoření dostatečného počtu parkovacích míst na pozemku stavby.

V místech, kde jsou řadové garáže, je potenciál pro zvýšení počtu parkovacích míst výstavbou hromadných garáží, kde je výhoda v lepším využití půdorysné plochy.

Takzvané modré zóny znamenají vyznačení parkování vodorovnou dopravní značkou „Omezené stání“, značka vyznačuje dovolené zastavení a stání a stanovuje způsob stání ve vztahu k okraji pozemní komunikace. V úseku označeném touto značkou je stání dovoleno za podmínek stanovených svislou dopravní značkou. A tímto způsobem lze vyznačit parkování jen pro držitele karet (rezidenti) – příklad 1. auto – stanovená částka v Kč na rok, 2. auto – stanovená částka v Kč na rok (výrazně odstupněna od částky k 1. vozidlu). Lze i vymezit (např. časově) parkování návštěvníků. Zavedením modrých zón dojde ke zpoplacení parkovacích stání v exponovaných lokalitách, kde bude veřejnosti umožněno parkování ve vybraných lokalitách v parkovacích domech (nebo bez poplatku na vlastních pozemcích), které bude cenově výhodnější než parkování vozidel ve veřejném uličním prostoru.

V zóně 1 navrhuji parkování v tzv. modrých zónách umožnit pouze rezidentům – parkovat mohou pouze lidé s platným parkovacím oprávněním. To může být vydáno na základě trvalého pobytu v dané oblasti a prokázání právního vztahu k vozidlu, vlastnictví nemovitosti v dané oblasti nebo na základě sídla/provozovny v dané oblasti. Taková oblast pro parkování je vyznačené vodorovnou značkou č. V10g „Omezené stání“ doplněnou svislou značkou č. IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text nebo symbol“ s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM OBLAST 1“.

V ostatních zónách v Písku lze umožnit parkovat i ostatním motoristům (návštěvám, řemeslníkům apod.), ale časově omezeně a po platbě parkovného. Toto parkovné navrhuje platit pomocí webové aplikace – virtuální parkovací hodiny. Takovou zónu lze označit vodorovnou značkou č. V10g „Omezené stání“ doplněnou svislou značkou č. IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou č. E13 „Text nebo symbol“ s textem „S PLATNÝM PARKOVACÍM OPRÁVNĚNÍM OBLAST 2“.



Obr. 1: Mapa rozdělení oblastí pro vyhodnocení obsazenosti parkovacích stání

Seznam navržených opatření:

1. Rozvoj inteligentního navigačního parkovacího systému

Elektronický parkovací systém v Písku umožňuje prostřednictvím aplikace eParkomat předávat řidičům informace o možnostech parkování ve městě, obsazenosti parkovacích stání či navádění na parkoviště. Současný systém inteligentních navigačních prvků pro parkování existující na území města Písek je třeba rozšířit také na další parkoviště a v souvislosti s vývojem technologií jej nadále zdokonalovat. Cílem opatření je efektivní využití parkovacích ploch ve městě, mimo jiné parkovací plochy Na Výstavišti, kapacita je v současnosti v rámci denní doby nevyužita.

2. Zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu

Předmětem opatření je zřízení parkovacích a odstavných ploch pro nákladní a tranzitní dopravu ve vhodných lokalitách v okrajových částech města Písku. Tranzitní nákladní vozidla, pro jejichž řidiče platí povinné přestávky, tak nebudou muset stavět na okrajích komunikace či parkovacích plochách určených pro osobní vozidla. Vhodnou lokalitou pro zřízení odstavné plochy pro nákladní vozidla je Severní průmyslová zóna Písek-Čížovská.

3. Realizace stanovišť pro dopravní prostředky sdílené mobility

V souladu s opatřením na podporu sdílení kol jde i opatření realizace stanovišť pro prostředky sdílené mobility. Toto opatření napomáhá dalšímu rozvoji sdílené mobility na území města. Důležitý je výběr vhodných míst pro umístění stanovišť kol. Stanoviště by měla být vybrána na základě místních zkušeností, dostupných dat (např. ze zkušebního provozu společnosti Rekola Bikeshearing s.r.o.), na základě podnětů od občanů nebo vypracováním studie proveditelnosti. Je logické, že systém má větší šanci na úspěch ve městech, kde je jízda na kole pohodlná, bezpečná a možnosti parkování jízdních kol jsou lepší než parkovací možnosti automobilů.

4. Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carsharing ve vytipovaných lokalitách

Písek se potýká s nedostatkem parkovacích míst jak v centru, tak v obytných částech města. Jedním z kroků, jak snížit počet parkujících vozidel v těchto oblastech, je podpora sdílených vozidel, jejichž využíváním se sníží poptávka po parkovacích místech. Parkovací stání musí být vhodně rozmístěna v ulicích, na záchytných parkovištích, u stanic a zastávek hromadné dopravy. Realizací vyhrazených parkovacích míst pro sdílená vozidla město podpoří jejich rozvoj na svém území a sníží tak počet osobních automobilů na území města.

5. Realizace vyhrazených parkovacích stání pro carpooling ve vytipovaných lokalitách

Carpooling je druh dopravy, při kterém se menší skupina cestujících spojí, aby se společně dopravili v určitém čase na určité místo. Vyhrazená stání pro carpoolingová vozidla je vhodné zřizovat v místech s velkou poptávkou po pracovních místech (u velkých zaměstnavatelů) nebo u multimodálních přestupních uzlů. V těchto lokalitách je největší pravděpodobnost využití vyhrazených stání. Opatření má podpořit zájem obyvatel o tuto službu a v důsledku cílí na pokles počtu motorových vozidel na území města.

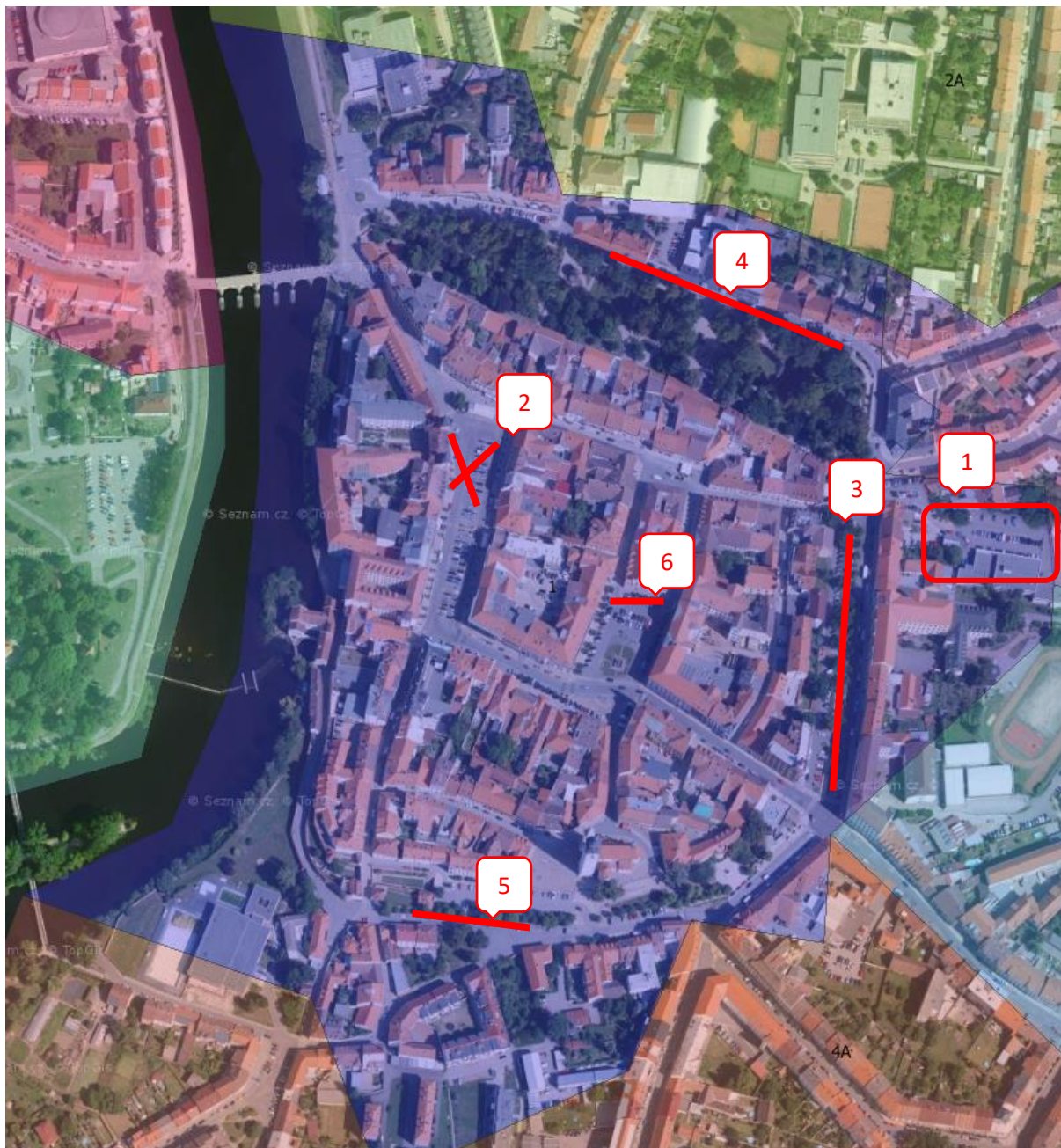
6. Zřizování záchytných parkovišť typu P+R, B+R a zřizování K+R

Parkoviště Park & Ride tvoří zpravidla propojení mezi statickou dopravou a veřejnou dopravou (příp. pěší dopravou) a zásadně podporuje multimodální chování. P+R je určené pro místní obyvatele i návštěvníky, kteří po zaparkování automobilu pokračují ve své cestě veřejnou dopravou. Poplatek za parkování by měl být integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility. Vhodnými lokalitami na vybudování parkovišť P+R jsou tradičně přestupní uzly veřejné dopravy. Opatření zahrnuje vypracování studie na zřízení záchytných parkovišť i jejich realizaci. Záchytné parkoviště může být realizováno formou parkoviště či parkovacího domu.

Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné a pohodlné celodenní odstavení jízdního kola v přestupních uzlech nebo prostorách stanice či zastávky veřejné dopravy, jež umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty veřejnou hromadnou dopravou nebo naopak. Poplatek za parkování kola by měl být integrován do systému veřejné dopravy a sdílené mobility nebo by mělo být umožněno bezplatné parkování. Vhodná místa pro stanoviště B+R jsou vybrána na základě dostupných dat a doporučení generelu cyklistické dopravy. Stanoviště B+R mohou být zároveň propojena se stanovišti sdílené mobility a doplněna o možnost drobného servisu kola.

Realizace vyhrazených míst pro Kiss & Ride u terminálů veřejné dopravy, u institucí, nemocnic a škol, u sportovních a kulturních zařízení výrazně podpoří multimodální dopravní chování obyvatel. Ve spojení s podporou sdílené mobility toto opatření eliminuje provoz a problémy s parkováním v Písku.

Zóna 1



Obr. 2: Mapa navrhovaných opatření v zóně.

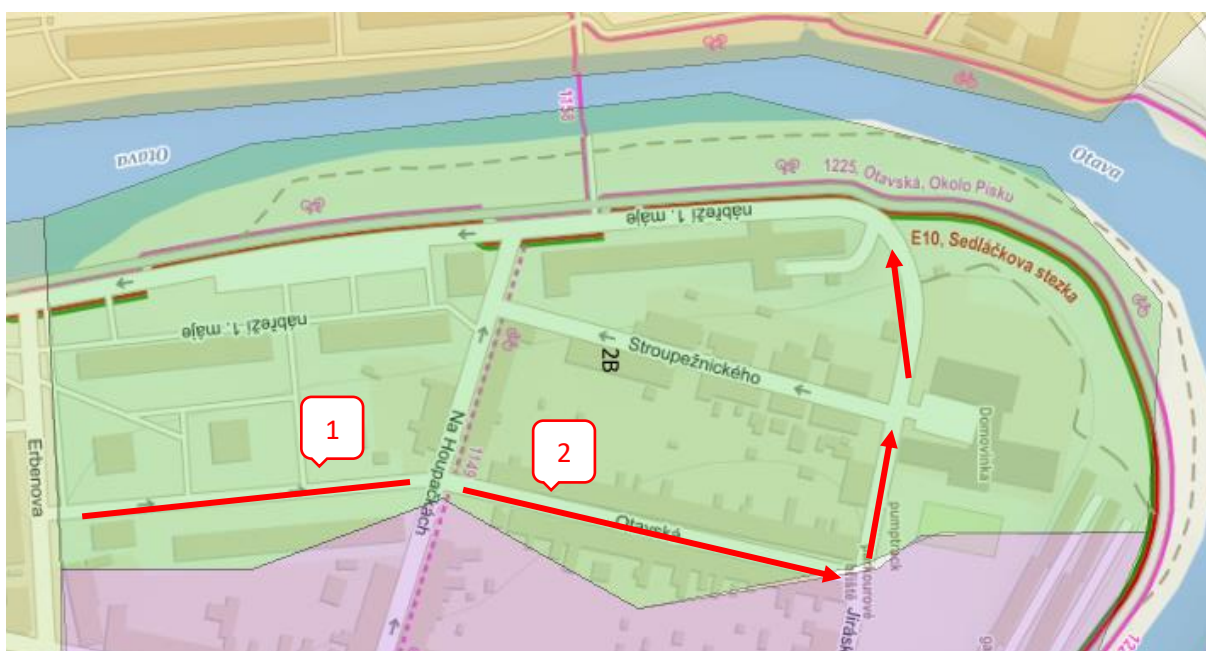
7. Výstavba parkovacího domu v lokalitě „U pošty“

V zóně je plánována výstavba parkovacího domu (na obrázku č. 2 bod 1). Ten navýší počet parkovacích míst v zóně a může být využit i k parkování vozidel ze sousedních zón. V zóně chybí parkování zejména pro rezidenty, ale část kapacity je vhodné vyčlenit i pro placené stání s odstupňovanou hodinovou sazbou.

8. Úprava parkování v historickém jádru města

Na Velkém náměstí (na obrázku č. 2 bod 2) navrhujeme zrušit cca polovinu parkovacích míst z důvodu zvýšení pobytové funkce náměstí. Zrušená parkovací místa budou nahrazena využitím kapacity sousedních parkovišť. Dále je možné zvýšit obrátkovost odstupňováním hodinových sazeb zejména pro parkování nad 2 hodiny. Z důvodu nedostatku parkovacích míst pro rezidenty je možné několik míst vyhradit pouze pro rezidenty. Jako vhodné se jeví parkování na ul. Komenského, Tylova, Píseckého a Alšově náměstí (na obrázku č. 2 bod 3, 4, 5, 6).

Zóna 2B



Obr. 3: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

9. Reorganizace prostoru ul. Otavská s cílem navýšení kapacity parkovacích míst

Přeuspořádáním hlavního a přidruženého prostoru – provedením oboustranných šikmých stání (60°) na místo stávajících podélných stání lze zvýšit počet legálních stání o cca 10 míst. Další místa lze získat vybudováním podélných stání v prostoru mezi dnešními plochami pro kolmé stání – mohlo by se jednat o cca 11 míst (na obrázku č. 3 bod 1).

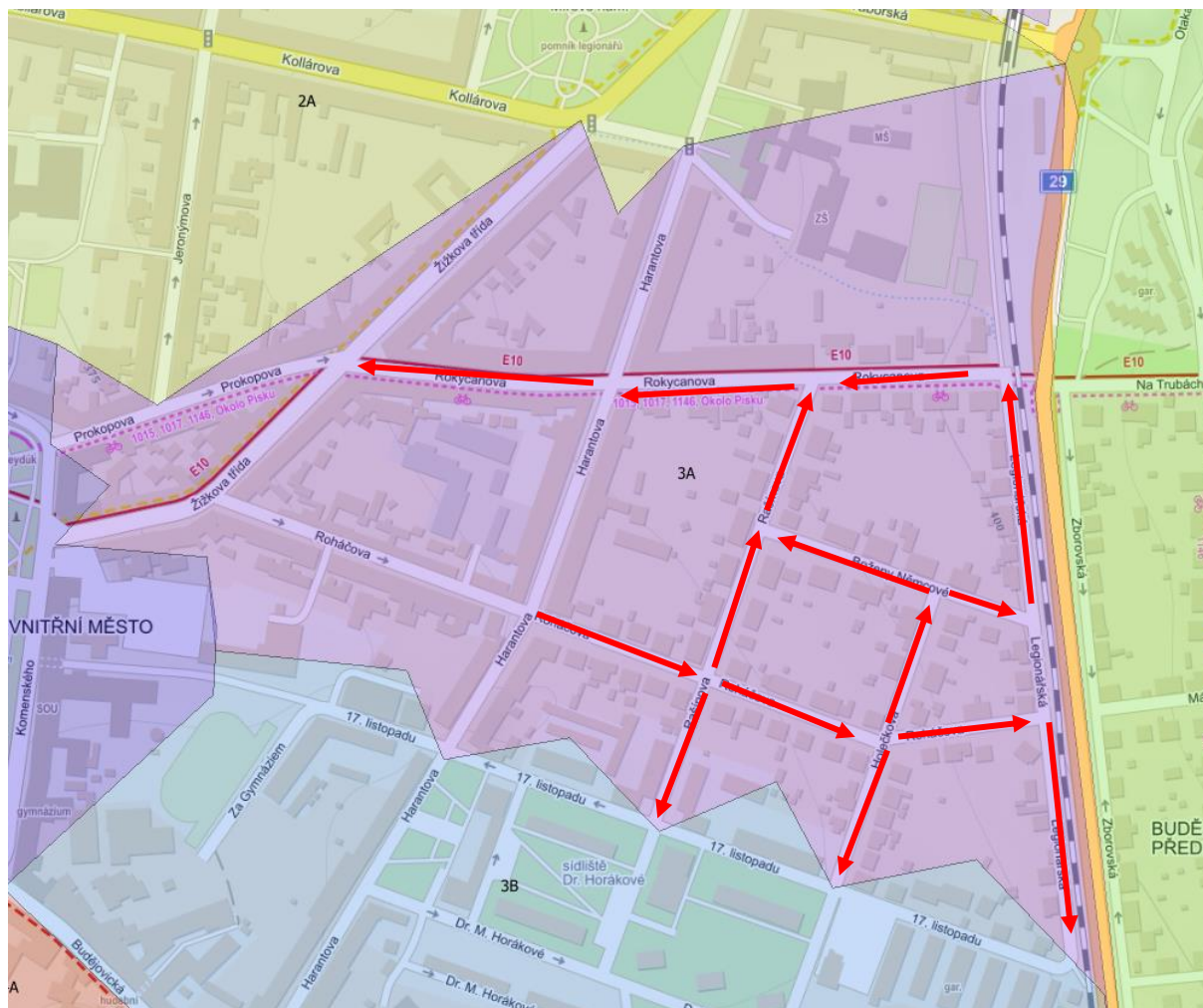
10. Zjednosměrnění ulice Otavská

Změnou organizace dopravy (zjednosměrnění) v ulici a umožněním podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 45 míst (na obrázku č. 3 bod 2).

11. Legalizace podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje

Legalizací současného stavu podélného parkování v ulici nábřeží 1. máje se navýší počet parkovacích stání, která budou využitelná legálně pro parkování.

Zóna 3A

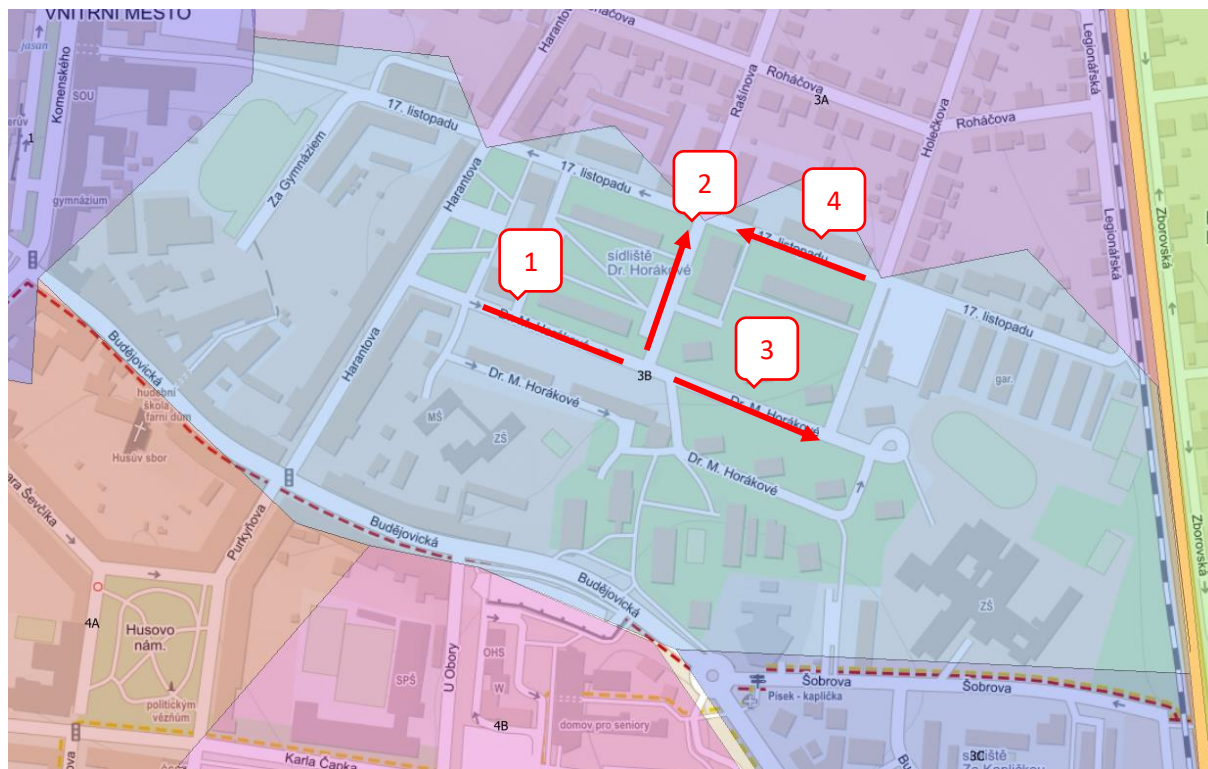


Obr. 4: Mapa možného zjednosměrnění místních komunikací.

12. Reorganizace dopravy v ulici Rokycanova, Roháčova, Rašínova, Holečkova, B. Němcové, Legionářská

V lokalitě se nacházejí převážně rodinné domy, kde by se vhodným opatřením (modré zóny) dal zvýšit podíl vozidel parkujících mimo pozemní komunikaci. Zvýšení počtu legálních míst lze provést změnou organizace dopravy (zjednosměrnění) místních komunikací. Na komunikacích se šířkou cca 8 m lze umožnit šikmé stání. Navrhovanou změnou organizace dopravy lze zvýšit počet legálních stání o cca 150 míst.

Zóna 3B



Obr. 5: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

13. Reorganizace prostoru v ul. Dr. M. Horákové s cílem navýšení parkovacích stání
Přeuspořádáním hlavního a přidruženého prostoru – provedením šikmých stání (45°) na místo stávajících podélných stání lze zvýšit počet legálních stání a cca 11 míst (na obrázku č. 5 bod 1).

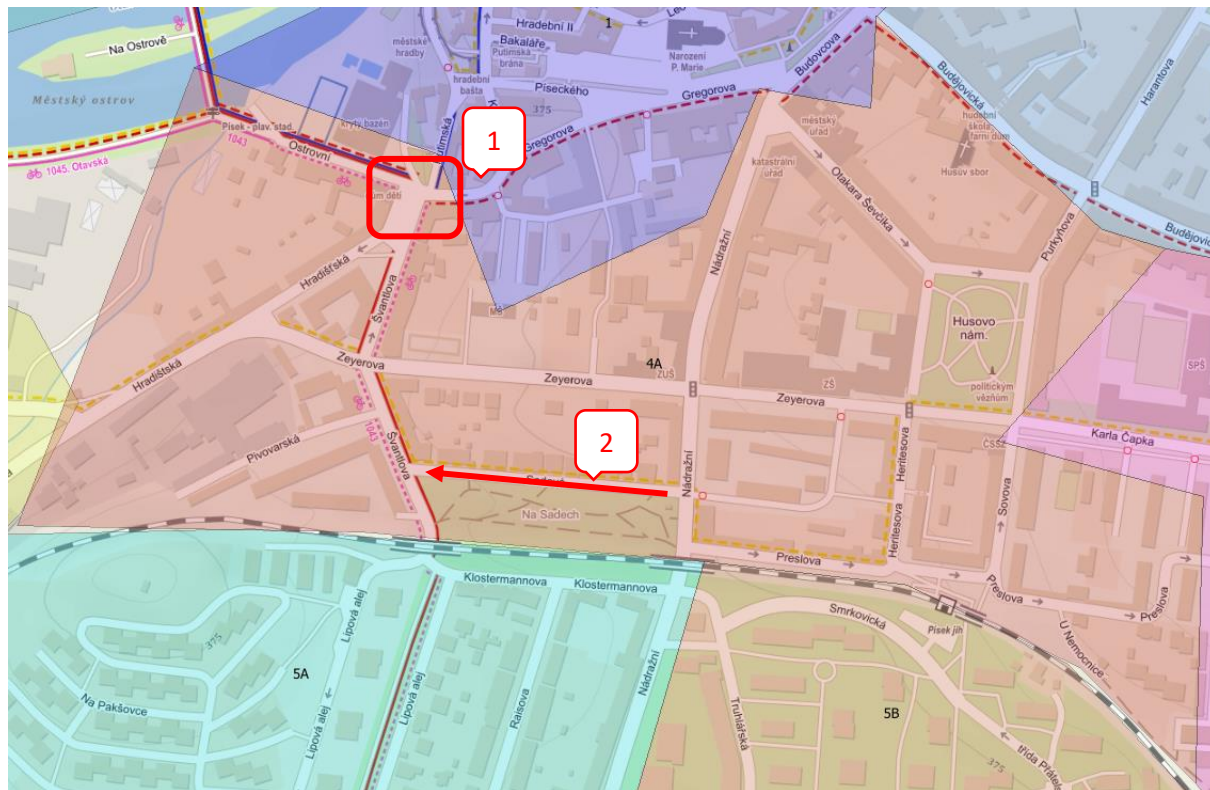
14. Zjednosměrnění propojky mezi ulicemi Dr. M. Horákové a 17. listopadu
Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a přeuspořádání hlavního a přidruženého prostoru – provedením šikmých stání po obou stranách komunikace a podélného stání v severní části lze zvýšit počet legálních stání o cca 10 míst (na obrázku č. 5 bod 2).

15. Zjednosměrnění ul. Dr. M. Horákové
Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) místní komunikace a přeuspořádání hlavního a přidruženého prostoru – nahrazením podélného stání stáním šikmým na levé straně komunikace lze zvýšit počet legálních stání o cca 18 míst (na obrázku č. 5 bod 3).

16. Zjednosměrnění ul. 17. listopadu
Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a tím umožnění podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 16 míst (na obrázku č. 5 bod 4).

17. Zvýšení efektivity parkování v ul. 17. listopadu
V oblasti se nacházejí řadové garáže, o jejichž využití nemáme podkladové informace, ale i zde je pravděpodobně potenciál na zvýšení jejich využívání (zavedením modrých zón). Lokality by se dala také využít pro efektivnější parkování a odstavování vozidel vybudováním parkovacího domu.

Zóna 4A



Obr. 2: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

18. Revitalizace prostoru křižovatky Hradištská x Švantlova

Přestavba křižovatky s usměrněním ploch pro vozidla v klidu a vozidla v pohybu. Zmenšení plochy křižovatky umožní bezpečnější pohyb cyklistů v dané oblasti a usměrní pohyb vozidel i chodců v prostoru křižovatky. V této oblasti navrhujeme vyčlenit cca 5 míst pro krátkodobé stání (na obrázku č. 6 bod 1).

19. Zjednosměrnění ul. Sadová

Změna organizace dopravy (zjednosměrnění) ulice a tím umožnění podélného parkování lze zvýšit počet legálních stání o cca 29 míst (na obrázku č. 6 bod 2).

Zóna 5A



Obr. 7: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

Zóna s rodinnými domy, kde není problém s nedostatkem parkovacích míst. Zvýšenou poptávku lze uspokojit lepším využitím míst pro parkování na vlastních pozemcích (zavedením modrých zón). Případně lze využít plochu řadových garáží, která je z pohledu využití plochy méně efektivní než např. hromadné garáže.

Zóna 5B



Obr. 3: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

20. Výstavba parkovacího domu v lokalitě třída Přátelství a Smrkovická

Vzhledem k organizaci dopravy a uspořádání místních komunikací v oblasti lze potřebu dalších míst realizovat v jižní části zóny v rámci plánované výstavby bytových jednotek. Další místa pro parkování by bylo možné vytvořit propojením komunikací stávající zástavby a plánované zástavby v jižní části zóny a zjednosměrněním těchto komunikací, případně výstavbou parkovacího domu v plánovaném zástavbovém území. Je zde potřeba zajistit dostatečnou kapacitu parkovacích míst s ohledem na jejich možné využití obyvateli z třídy Přátelství. Dále je možné využít plochy stávajících parkovišť a na jejich místě vybudovat parkovací domy. Ale vzhledem k umístění parkovišť, zejména parkoviště P1 (na obrázku č. 8 bod P1), může být problém s ochotou tyto domy využívat. Průzkumem bylo zjištěno, že na tomto parkovišti je v noci volných 29 parkovacích míst. Vzhledem k rozměrům lze v případě parkoviště P2 (na obrázku č. 8 bod P2) doporučit automatický parkovací dům. Důvodem tohoto řešení je velký poměr plochy obslužných komunikací vůči celkové užité ploše parkovacího domu.

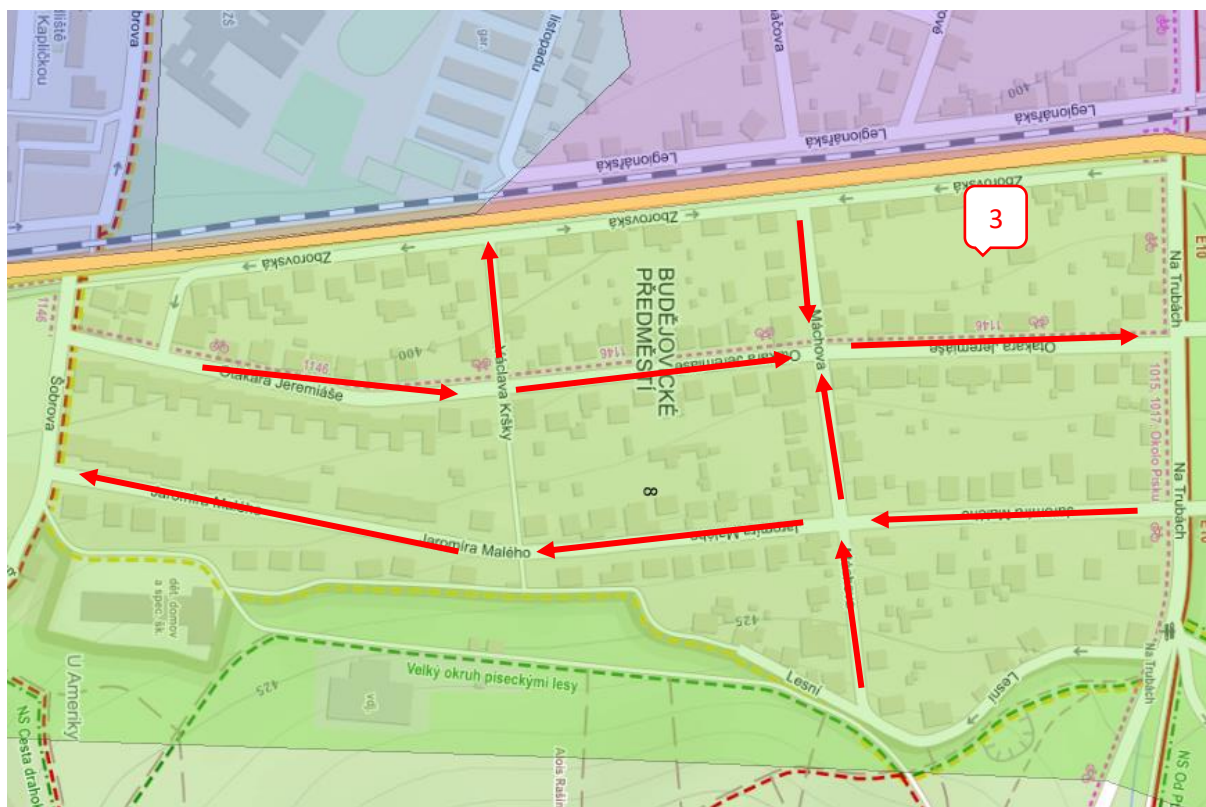
Zóna 7A



Obr. 9: Mapa zóny.

21. Výstavba parkovacího domu v lokalitě ul. Jablonského

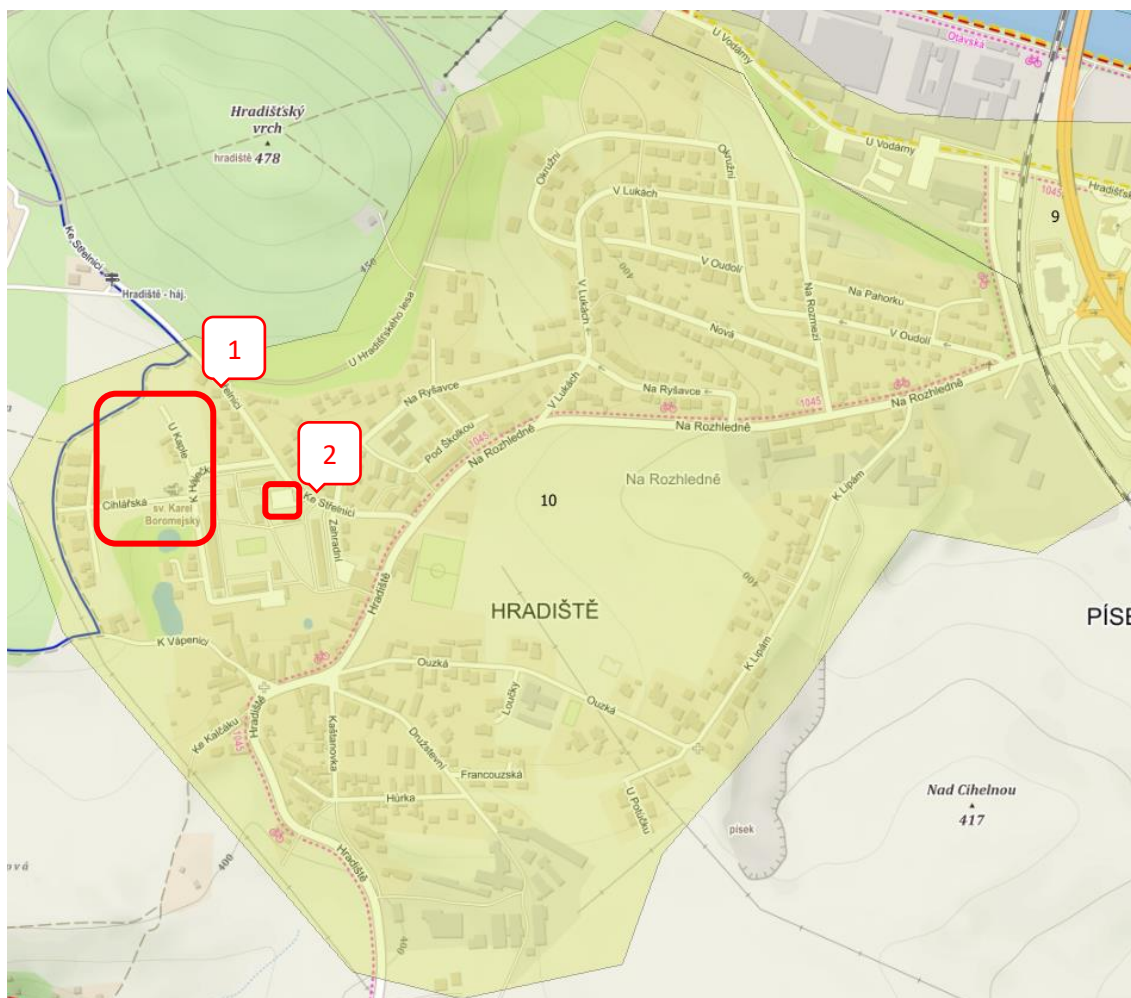
V zóně chybí několik (cca 25) míst zejména v oblasti ul. Na Stínadlech. Naopak rezerva cca 20 míst je na parkovišti mezi řekou a ul. Jablonského (na obrázku č. 9 bod P1). Dle územního plánu je v oblasti V1 plánována bytová výstavba. Při plánování nové výstavby je třeba přidat rezervu parkovacích míst i pro obyvatele ul. Na Stínadlech. Dále lze parkovací možnosti v budoucnu rozšířit vybudováním multifunkčního /parkovacího domu na stávajícím parkovišti (P1).



Obr. 11: Mapa navrhovaných opatření k navýšení parkovacích stání.

Zóna 10

V zóně se nacházejí převážně rodinné domy, kde problém s parkováním není, někde dochází k nelegálnímu parkování, ale komunikace nepůsobí přeplněným dojmem.



Obr. 12: Mapa navrhaných opatření k navýšení parkovacích stání.

25. Výstavba parkovacího domu na sídlišti v lokalitě Hradiště

V oblasti panelových domů je jiná situace než ve zbytku zóny, zde je reálný nedostatek parkovacích míst. V blízkosti sídliště jsou územním plánem vyčleněny plochy pro další výstavbu. V této lokalitě je vhodné vybudovat parkovací dům/multifunkční dům s dostatečnou kapacitou i pro obyvatele sídliště (cca 40 míst) (na obrázku č. 12 bod 1).

26. Výstavba parkovacího domu v lokalitě Ke Štěpánce

Na místě stávajícího parkoviště o rozměrech cca 30 m x 40 m lze vybudovat parkovací dům, ale vzhledem k rozměrům, lze v tomto případě doporučit automatický parkovací dům. Důvodem tohoto řešení je velký poměr plochy obslužných komunikací vůči celkové užité ploše „klasického“ parkovacího domu (na obrázku č. 12 bod 2).