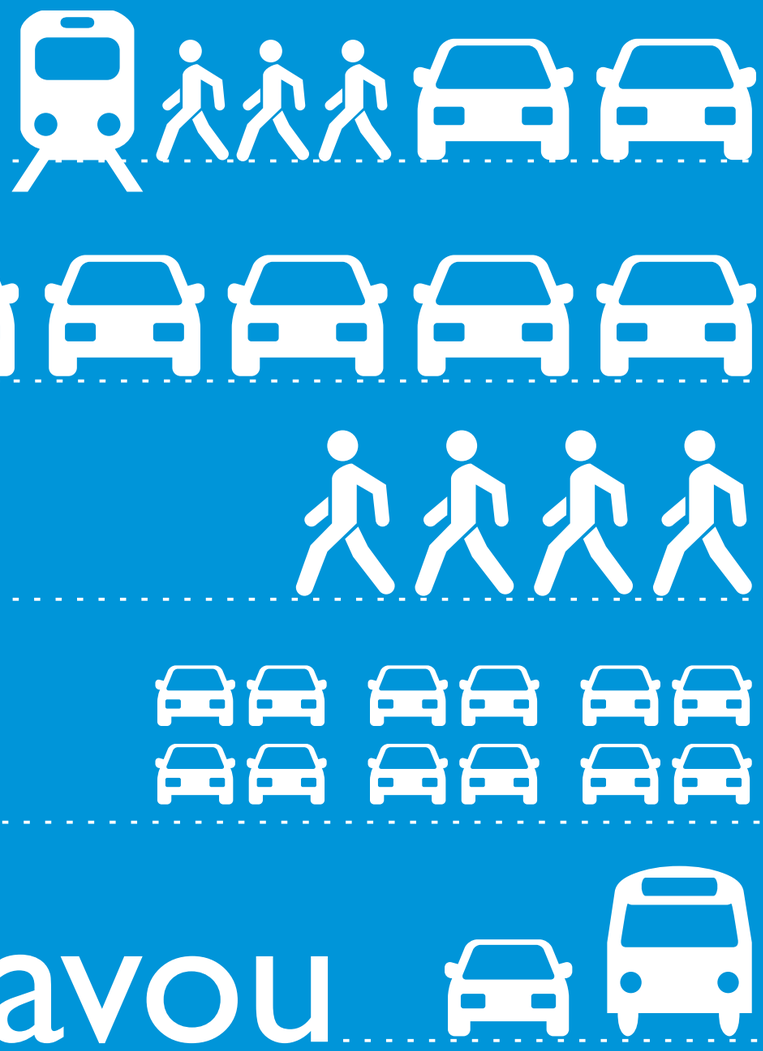
Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

KRALUPY NAD VLTAVOU

finální verze - únor 2020

ANTE transport

Koncepce parkovacího systému na území města Kralupy nad Vltavou



Koncepce parkovacího systému na území města Kralupy nad Vltavou

Popis současného stavu parkování ve městě Kralupy nad Vltavou

Město Kralupy nad Vltavou se nachází nedaleko dálnice D8, která vede z Prahy, přes Ústí nad Labem až k německým hranicím. Napojení na tuto komunikaci umožňuje Exit 9 Úžice a Exit 18 Nová Ves. Územím města prochází dvě silnice druhé třídy číslo II/101 a II/204. Komunikace II/101 vstupuje do zájmového území ze severovýchodu od obce Veltrusy a diametrálně prostupuje městem, které opouští na jeho jihozápadní straně směrem na Buštěhrad. Komunikace II/204 tangenciálně prostupuje územím od severozápadu od obce Velvary na jihovýchod k Velkým Přílepům.

Území města je rozděleno na několik částí pomocí liniových bariér. Jedná se zejména o přírodní koryto řeky Vltavy a železniční trať. V centrální části se nachází většina občanského vybavení města (školy, úřady, nemocnice aj.). Širší oblast centra má obytnou funkci, kde se nachází převážně bytová zástavba. Na okraji města je situována průmyslová oblast, kde je mimo jiné umístěn areál největšího zaměstnavatele v území.

Zdrojem poptávky po rezidentním parkování (odstavení vozidel) je především obytná zástavba. V případě oblastí s nízkou obytnou zástavbou (typicky rodinné domy) není poptávka po stání v uličním prostoru nikterak velká, většina domů je typicky vybavena stáním či garážovým stáním v rámci příslušného soukromého pozemku. Naopak přetlak poptávky po rezidentním parkování v uličním prostoru je typicky v oblastech s vysokou obytnou zástavbou (sídliště V Zátiší, Hůrka, U Cukrovaru a sídliště na pravém břehu Vltavy).



Obrázek: Parkovací stání v centru města / Zdroj: vlastní foto

Obrázek: Odstavná stání na sídlišti V Zátiší / Zdroj: vlastní foto



Parkoviště určená pro návštěvnické parkování se vyskytují zejména v centru města při významné občanské vybavenosti. Dále se vyskytují u obchodních center či dalších míst občanské komerční vybavenosti (Lidl, Tesco, Penny), u železniční stanice, nebo u nemocnice.

Specifickým druhem parkoviště jsou parkoviště u významných zaměstnavatelů. Největším zaměstnavatelem v rámci města Kralupy nad Vltavou (i celého ORP) je SYNTHOS a.s. sídlící v průmyslové oblasti na severovýchodě města.

U průmyslové oblasti na pravém břehu řeky se nachází celkem 4 parkovací plochy pro zaměstnance tamních firem. Jedná se o parkovací plochy pro osobní automobily v ulici V Pískovně o celkové rozloze cca 1000 m², v ulici O. Wichterleho o ploše cca 7500 m² a souběžně s ulicí O. Wichterleho o parkovací plochu o rozloze cca 3500 m². Dále se na ulici O. Wichterleho nachází stání pro cca 20 nákladních automobilů.



Obrázek: Parkování v centru města / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Parkování v centru města / Zdroj: vlastní foto

Parkovací a odstavná stání na území města

Parkování v dostupnosti centra je řešeno placeným stáním, které je zpoplatněno od pondělí do pátku v době od 7.00–18.00 a v sobotu v době od 7.00–12.00 na místních komunikacích Jiráskova ulice, Žižkova ulice, Palackého náměstí, Vaníčkova ulice, Palackého ulice a parkoviště v ulici Nerudova vedle České pošty. U Městského úřadu Kralupy nad Vltavou se nachází podzemní kryté placené parkoviště.

V širším okolí centra se nachází několik místních komunikací a ploch, kde dochází k parkování vozidel. Jedná se zejména o neplacené parkování v ulicích Tyršova, Prokopova, Nádražní, Grégrova, Husova a Jungmannova. U zimního stadionu, krytého plaveckého bazénu, fotbalového stadionu a u domů velkých obchodních řetězců se nacházejí kapacitní a taktéž neplacená parkoviště. Soukromá nemocnice disponuje také vlastním parkovacím stáním.



Obrázek: Parkování v ulici Grégrově / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Parkoviště u nemocnice / Zdroj: vlastní foto

Parkoviště P+R v ulici Nádražní je neplacené a nachází se naproti železniční stanici Kralupy nad Vltavou. Jako tzv. „divoké“ P+R slouží zejména ulice Nádražní, Grégrova a Prokopova. Ve městě zcela chybí parkoviště K+R, které by mělo být umístěno zejména u železniční stanice a autobusového nádraží, případně u nemocnice a před školami.



Obrázek: P+R u železniční stanice / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Parkování v ulici Nádražní / Zdroj: vlastní foto

Na sídlištích se nachází několik odstavných a parkovacích ploch. Jedná se parkoviště V Zátiší, V Luhu, U Cukrovaru, Hůrka, Kochmanka a v ulicích Vrchlického, Hennigsdorfská a Alšova. V zástavbě rodinných domů je stání součástí místní komunikace, případně rezidenti disponují vlastním garážovým stáním.

Významné parkovací plochy na území města

V hustě obydlených oblastech, zejména na sídlištích (Hůrka, V Zátiší, U Cukrovaru a sídliště Lobeček), je problém nedostatku stání. Odstavná i parkovací stání jsou zde řešena převážně jako kolmé, či podélné a jsou využívána bezplatně. V případě vhodných prostorových podmínek může být řešením výstavba parkovacích domů, či garáží. Méně finančně náročným řešením může být zjednosměrnění vybraných ulic a přidání odstavných stání do uličního profilu.



Obrázek: Stání jako součást místní komunikace / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Garážová stání / Zdroj: vlastní foto

Případné placené rezidenční stání, po vzoru pražských modrých zón, by mohlo snížit počet odstavených aut před bytovou zástavbou.

V zástavbě rodinných domů jsou stání řešena jako garážová na soukromých pozemcích, případně se jedná o odstavná stání jako součást místní komunikace. V případě budoucího zklidňování dopravy na těchto komunikacích je třeba tato odstavná stání pro rezidenty zachovat.

V centru města se nachází dostatečný počet parkovacích stání. Pro princip P+G lze využít kryté podzemní parkoviště pod městským úřadem, placené parkování v přilehlých ulicích centra a na Palackého náměstí. Vzhledem k charakteru tamního uličního prostoru by bylo vhodné dané místní komunikace zklidnit, tedy vytvořit zde zónu 30.

Parkoviště P+R

Parkoviště P+R v ulici Nádražní (v těsné blízkosti výpravní budovy) kapacitně nevyhovuje poptávce, a tak jsou vozidla parkována i mimo toto vyhrazené parkoviště (např. Prokopova ulice) a může tak docházet k nelegálnímu parkování. Při realizaci nového a kapacitnějšího parkoviště P+R pravděpodobně dojde ke zvýšení poptávky po parkovacích stáních, a tedy i k navýšení intenzit v dané oblasti. Vlivem indukce dopravy dojde ke zvýšení intenzit na okružní křižovatce komunikace II/101 a ulic Erbenova a Jodlova. V případě vzniku kongescí na výše zmíněné křižovatce by bylo vhodné vybudovat bypassy, díky kterým se křižovatka stane kapacitnější. Místní komunikace, které budou přivádět dopravu k parkovišti P+R, je možné zjednosměrnit za účelem zvýšení kapacity, plynulosti a bezpečnosti provozu.

Do budoucna je k zamyšlení vybudovaní parkoviště P+R i na jižní straně od železniční tratě, které by zachytávalo vozidla přijíždějící z území na levém břehu řeky tak, aby daná vozidla nebyla nucená projíždět skrz centrum a zbytečně tak nezvyšovala intenzity ve městě. Pravděpodobně lze očekávat nárůst intenzit dopravy v ulici Poděbradova, Gen. Klapálka, Hennigsdorfská a S. K. Neumanna. Na křižovatce těchto ulic by bylo nutné provést kapacitní posouzení, zda daná průsečná křižovatka vyhovuje, či bude nutné ji nahradit křižovatkou kapacitnější. Tento záměr je také podmíněn výstavbou podchodu do výpravní budovy, který zajistí bezpečný a rychlý přestup cestujících z osobních vozidel na veřejnou hromadnou dopravu.

Zjištěná obrátkovost parkovišť

Průměrná obrátkovost na parkovištích v rezidenčních oblastech je 2,1 (průzkum byl prováděn na sídlištích U Cukrovaru, V Zátiší, Hůrka a Lobeč).

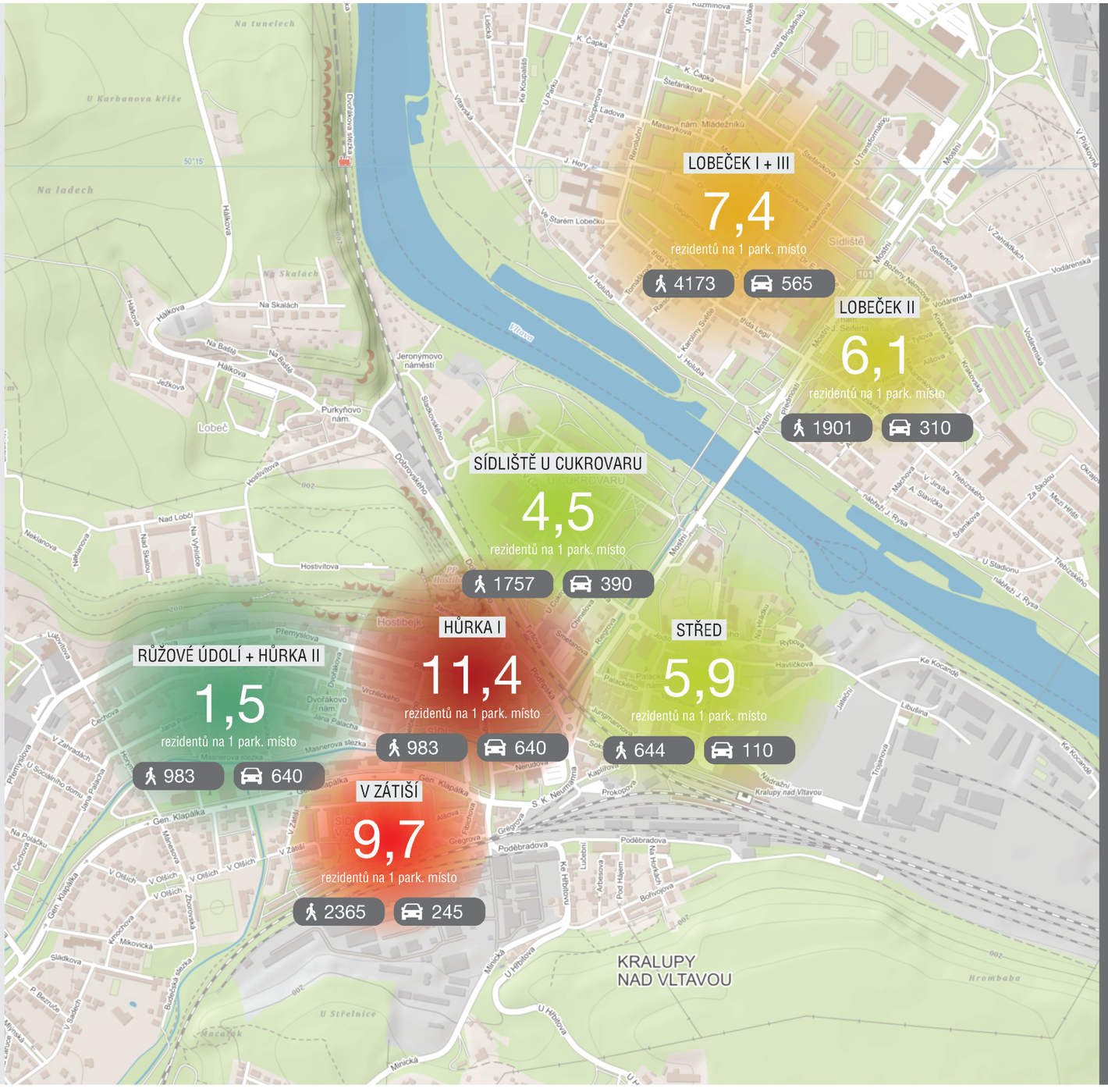
Průměrná obrátkovost parkoviště P+R před železniční stanicí je 1,4.



Obrázek: P+R u železniční stanice / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: „Divoké“ parkování typu P+R v ulici Nádražní / Zdroj: vlastní foto



Analýza parkovacích kapacit

jednotlivých oblastí Kralup nad Vltavou

ANTE, spol. s r. o.

data: říjen 2019
mapový podklad: Seznam.cz, a.s.

Zdroj: vlastní zpracování

Analýza strategických a koncepčních dokumentů

Základním v současné době platným strategickým dokumentem v oblasti řešení dopravy ve městech, včetně problematiky parkování a dopravy v klidu, je *Dopravní politika ČR v letech 2014–2020*.

Časový horizont dokumentu je rok 2020, lze však očekávat, že zásady a principy platné v aktuální dopravní politice státu převezme i její aktualizace na následující období. Hlavní strategické cíle dopravní politiky v oblasti parkování shrnuje následující seznam.

Dopravní politika ČR v letech 2014–2020

Zásady řešení dopravy ve městech (výtah):

— Omezování parkovacích příležitostí v historických centrech

— Na okrajích měst budovat pro individuální automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R (park & ride) a K+R (kiss & ride) s návazností na MHD

— Budování systémů parkovišť P+R, B+R a K+R, a to zejména u železničních stanic s intervalovou dopravou na předměstích měst

— Zabývání se zaváděním moderních technologií pro inteligentní parkování vozidel

— Nahrazení několika soukromých vozidel jedním car-sharingovým + vyhrazená parkovací místa pro car sharing

Strategický plán města Kralupy nad Vltavou – strategické cíle v oblasti parkování

4.2.5 Výstavba parkovacích míst:

Nedostatek parkovacích míst je především v centru města, u nádraží a v hustě obydlených oblastech, tedy na sídlištích. Předpokládá se prověřit nejprve možnost zvýšení počtu parkovacích míst dopravně inženýrskými opatřeními (zjednosměrnění ulic, povolení částečného stání na chodníku apod.). Pokud to možné nebude, budou se další potřebná parkovací místa získávat dle konkrétní situace v rámci oprav místních komunikací, v rámci revitalizací veřejných ploch sídlišť nebo rozšířením stávajících parkovišť na úkor méně hodnotné zeleně (např. okrajové pásy podél komunikací) nebo nekvalitních hřišť s jejich přemístěním do vhodné lokality. Dle konkrétní situace mohou tyto akce zahrnovat také výkup (nebo směnu) potřebných pozemků od jiných vlastníků. Zvýšení počtu parkovacích míst je v nejbližší době plánováno v ulicích Gagarinova a Dobrovského.

4.2.8 Výstavba P+R, úschovny kol a terminálu pro autobusy

Železniční stanice Kralupy nad Vltavou má velmi výhodnou polohu nedaleko centra města. Dosavadní parkoviště pro osobní automobily před staniční budovou (cca 70 míst) dlouhodobě nestačí kapacitně. Předmětem projektu je výstavba nového přestupního terminálu na místě dosavadního parkoviště a navazujících pozemcích severovýchodně od nádraží. Terminál bude zahrnovat odstavné parkoviště systému P+R, autobusové stanoviště včetně obratiště pro autobusy MHD, chodníky, veřejné osvětlení, kamerový a parkovací systém, zázemí pro dopravce a cestující, a veřejné WC. Součástí projektu budou také místa pro zastavení systému K+R a vozidel taxislužby, cykloboxy systému B+R, čerpací stanice CNG a rychlonabíjecí stanice pro elektromobily. V rámci projektu se předpokládá využití prvků smart mobility (např. zastávky, parkovací systém apod.).

4.2.10 Revitalizace komunikací a zpevněných ploch v centru města

Revitalizace městského centra – tj. prostoru vymezeného ulicemi Jodlova, Žižkova, Husova, Jungmannova, Palackého a Palackého náměstí je procesem, který započal zhruba kolem roku 2002. V rámci těchto etap by v řešeném prostoru měla mimo jiné vzniknout také nová parkovací místa. V poslední etapě revitalizace tohoto městského prostoru by měla proběhnout kompletní rekonstrukce ulic Husova a Jungmannova. Na tuto část záměru zatím nebyly zahájeny projekční práce.

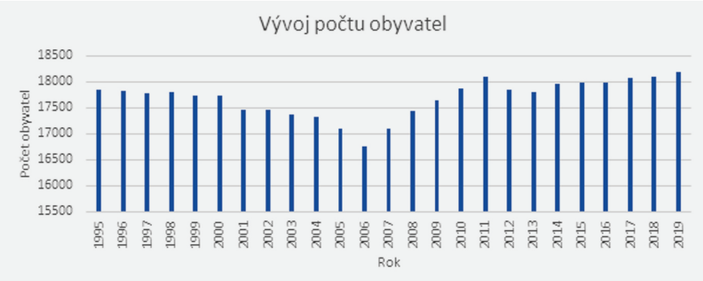
Územní plán

V platném *územním plánu města Kralupy nad Vltavou* počítá v oblasti parkování se vznikem parkoviště s funkcí P+R (železniční stanice) a P+G (obsluha centra města) v oblasti současného brownfiledu severně od Lihovaru - mezi ulicemi Trojanova, Libušina, Jateční. Zároveň počítá se zřízení dvou záchytných parkovišť - ve směru od Velvar pro nákladní vozidla (cca 30 vozidel) při silnici II/240 za stávajícím křížením s železniční tratí a ve směru od Teplic při silnici II/101 u areálu firmy MERO (přesné místo není stanoveno).

Další okrajové podmínky

Demografický vývoj

Zatímco od poloviny 90. let do roku 2006 počet obyvatel města setrvale klesá, od roku 2006 do současnosti roste. Prudký nárůst počtu obyvatel, který byl mírně utlumen v roce 2012. Od roku 2013 lze pozorovat opět mírný kladný trend, který může být způsoben příznivou ekonomickou situací a následným migračním přírůstkem související s pokračujícím trendem suburbanizace, který je podporován i existencí kvalitního a rychlého spojení města Kralupy nad Vltavou s hlavním městem Prahou, a to jak veřejnou dopravou (železniční linky PID), tak individuální automobilovou dopravou (dálnice D8).

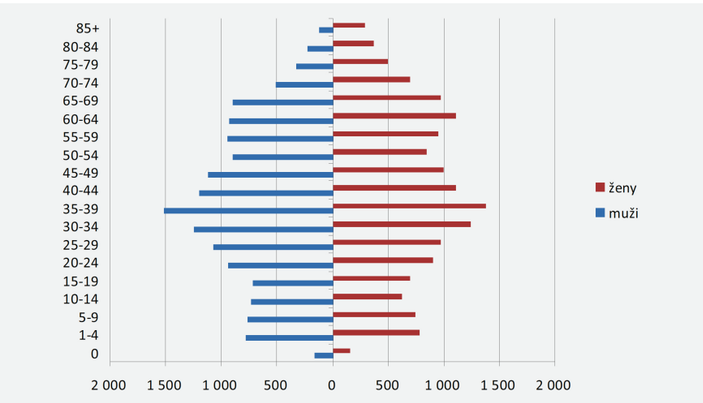


Graf: Vývoj počtu obyvatel / Zdroj: vlastní zpracování na základě dat ČSÚ

Vývoj počtu obyvatel bude do budoucna ovlivňovat zejména poptávku po rezidentním parkování v obytných oblastech, částečně však i poptávku po parkovacích stání u občanské vybavenosti a dalších komerčních ploch (pokud tyto plochy budou orientovány na dopravní obsluhu individuální automobilovou dopravou).

Obec	Dojížďkový region	Počet dojíždějících	Obec	Dojížďkový region	Počet dojíždějících
Modřice	Brno	4 132	Mošnov	Ostrava	1 322
Říčany	Praha	3 141	Slavkov u Brna	Brno	1 319
Kuřim	Brno	3 124	Čestlice	Praha	1 291
Bohumín	Ostrava	2 836	Trmice	Ústí nad Labem	1 285
Havířov	Ostrava	2 518	Modletice	Praha	1 221
Kunovice	Uherské Hradiště	2 238	Ovčáry	Kolín	1 220
Stonava	Karviná	2 114	Hulín	Kroměříž	1 217
Český Těšín	Třinec	2 100	Pohořelice	Brno	1 189
Staré Město	Uherské Hradiště	1 988	Tišnov	Brno	1 150
Kralupy n. Vlt.	Praha	1 937	Paskov	Ostrava	1 099
Nošovice	Frýdek-Místek	1 862	Napajedla	Otrokovice	1 093
Orlová	Ostrava	1 820	Hlučín	Ostrava	1 056
Dukovany	Brno	1 726	Neratovice	Praha	1 051
Planá n. L.	Tábor	1 400	Temelín	Týn nad Vltavou	1 036
Stařič	Frýdek-Místek	1 347	Lutín	Olomouc	1 024
Žebrák	Hořovice	1 345	Hostivice	Praha	1 018
Kvasiny	Rychnov n. K.	1 343	Jesenice	Praha	982
Rudná	Praha	1 336	Šlapanice	Brno	958

Tabulka: Obce ČR s největším počtem dojíždějících do zaměstnání, které nevytvářejí vlastní dojížďkové regiony. Data potvrzují velkou provázanost s Prahou. / Zdroj: ČSÚ – SLDB 2011



Tabulka: Věkové složení obyvatelstva ORP Kralupy nad Vltavou / Zdroj: ČSÚ, 2012

Intenzity na průchozích komunikacích

V následující tabulce jsou popsány roční průměry denních intenzit dopravy (RPDI) v pracovní den (pondělí-pátek) a podíl těžkých nákladních vozidel (TNV) na průchozích komunikacích městem Kralupy nad Vltavou dle celostátního sčítání dopravy z roku 2016.

Úsek komunikace	RPDI [voz/den]	TNV [voz/den]
II/101 (O. Wichterleho – Podřípská)	19 485	2128
II/101 (Podřípská – křižovatka s II/240)	5993	613
II/101 (křižovatka s II/240 – Minice)	8282	1742
MK – V Pískovně	11 032	1948
MK – Podřípská a Přemyslova – Horymírova	9546	1538
MK – Horymírova – Přemyslova	9259	2006
II/240	3423	1097

Tabulka: Přehled intenzit na úsecích průchozích komunikací / Zdroj: vlastní zpracování

Plánované významné záměry v území

Záměr	Lokalita	Dotčené křižovatky
Záchytné parkoviště	Ve směru od při silnici II/240, za stávajícím křížením s železniční tratí.	• Na Hrázi × V Růžovém údolí • Na Velké silnici × 28. října • 28. října × Gen. Klapálka × Přemyslova • V Růžovém údolí x Přemyslova
Záchytné parkoviště	Centrum města, u železniční stanice	• S. K. Neumanna × Podřípská × Mostní • Mostní × Erbenova × Jodlova • Havlíčkova x Žižkova • Centrum města
Nová obytná zástavba	Centrum města, u železniční stanice	• S. K. Neumanna × Podřípská × Mostní • Mostní × Erbenova × Jodlova • Havlíčkova × Žižkova • Centrum města
Exit na dálnici D8	Veltrusy	• II/101 × III/10151 • II/101 × II/608 × Nad Benzinou • II/101 × II/608 • Veltruská × Mostní × V Pískovně × O. Wichterleho

Tabulka: Popis plánovaných záměrů a jejich vlivů na dopravní infrastrukturu / Zdroj: vlastní zpracování

Odhad výhledové poptávky po parkování v Kralupech nad Vltavou

Pro odhad výhledové poptávky je nutné zhodnotit stávající stav parkování ve městě a zhodnotit vymezení nových rozvojových ploch v rámci celé struktury města a na základě těchto údajů odhadnout kritická místa a definovat doporučení pro saturaci poptávky po odstavování a parkování automobilů. Zhodnocení stávajícího stavu je uvedeno v předchozí části dokumentu. Tato kapitola se tedy věnuje popisu stávajícímu i navrhovanému stavu sídelní struktury.

Území města Kralupy nad Vltavou je de facto členěno na tři části – centrální, pravobřežní a levobřežní. Tyto části jsou od sebe vždy odděleny určitou liniovou bariérou buď přírodního (řeka Vltava), dopravního (železniční trať) nebo průmyslového (závody chemického průmyslu v západní části města) charakteru.

To, co tyto části naopak propojuje, je hlavní urbanistická osa a dopravní tepna, která propojuje tyto tři části města – v levobřežní a centrální části je zastoupena ulicí mostní, v západní části se pak tato osa rozděluje na dvě místní komunikace (Přemyslova, Generála Klapálka), aby se opět propojila v jednu – ulici 28. října. Tato dopravní tepna je zatížena automobilovou dopravou a je vhodné vytvářet alternativní trasy pro pěší a cyklisty oddělené od dopravně zatížených úseků – tento princip je již v Kralupech aplikován, například cyklostezkou podél Mostní ulice, a Zákolanského potoka. Návrh doplnění cyklistické sítě je součástí současně zpracovávané dokumentace *Generel cyklistické dopravy na území celého správního obvodu ORP Kralupy nad Vltavou*.

Kritickými body jsou místa, kde dochází k překonávání liniových bariér (mosty a podjezdy železniční trati). V těchto místech se soustředí doprava a neexistují alternativní trasy propojení levobřežní, pravobřežní a centrální části města. Stejně tak jsou kritická místa napojení severních i jižních částí částí města na tuto dopravní tepnu.

Centrální část města má smíšenou funkci – mimo bydlení se zde nachází budovy významné občanské vybavenosti důležité pro fungování města (MěÚ, střední školy, technopark VŠCHT, knihovna, komerční vybavenost, poliklinika). Levobřežní část má převážně rezidenční charakter, pravobřežní část má také rezidenční charakter a dále je zde umístěn areál největšího zaměstnavatele ve městě Syntos (chemický průmysl – počet zaměstnanců je v kategorii 500–999).

Dopravní politika ČR v letech 2014–2020

Odhad výhledové poptávky v Kralupech nad Vltavou dle platného územního plánu města vychází z návrhu a umístění rozvojových ploch a ploch přestavby.

Levobřežní část města

V levobřežní části města je vymezeno několik menších rozvojových ploch. Jedná se o plochy VO2 (občanské vybavení – obchod, administrativa) a VD (výroba a skladování – drobná výroba, služby), pro tyto plochy je vznesen požadavek na zajištění parkování vozidel na vlastním pozemku. Tyto plochy by tedy neměly zatěžovat své okolí nad současnou míru.

Pravobřežní část města

Ve pravobřežní části města jsou navrhovány převážně nové rozvojové plochy pro bydlení BI (bydlení individuální v rodinných domcích), pro tyto plochy je vznesen požadavek na parkování vozidel na vlastním či pronajatém pozemku nebo odpovídajícím způsobem na veřejných prostranstvích mimo profily vozovek. Doporučujeme důsledně vyžadovat, aby parkování automobilů bylo řešeno na pozemku RD.

Centrální část města

V centrální části města jsou vymezovány plochy přestavby SC (smíšené obytné – centrální), SK1 (smíšené – komerční specifické 1). Pro plochu SC je vznesen požadavek na zajištění parkování vozidel na vlastním či pronajatém pozemku nebo odpovídajícím způsobem na veřejných prostranstvích mimo profily vozovek, pro plochu SK1 je požadováno v rámci plochy vyřešit parkování vozidel pro uživatele a zákazníky. Doporučujeme důsledně po investorovi požadovat revitalizace těchto ploch brownfields realizaci podzemních garáží. Pro plochu SC vznikla skica možného rozvoje místa, tato skica je součástí současně zpracovávané dokumentace Plán dopravní obslužnosti centra města.

Odhad výhledové poptávky dle umístění významných objektů občanské vybavenosti

Občanská vybavenost významná pro fungování města (MěÚ, střední školy, technopark VŠCHT, knihovna, komerční vybavenost, poliklinika) se nachází v centrální části města. To je tvořeno smíšenými plochami občanské vybavenosti, komerčních ploch a bydlení. Poptávka po návštěvnickém parkování je zde relativně vysoká a s realizací dalších záměrů v centru města (například revitalizace Sladovny) poptávka po návštěvnickém parkování v dosahu centra město poroste, a to zejména od uživatelů z širšího okolí města (obyvatelé Kralup nad Vltavou zpravidla cyklistickou/ pěší dopravu k dosažení občanské vybavenosti ve městě).

V centru města se rovněž nachází významný přestupní bod veřejné dopravy, který již dnes zahrnuje parkoviště P+R umožňující cestujícím multimodální chování (kombinace veřejné dopravy (vlak) s využitím individuální automobilové dopravy k přepravě na „první/poslední míli“). Existence kvalitního, častého a rychlého vlakového spojení s hlavními městem generuje vysokou poptávku po parkování P+R nejen přímo pro obyvatele Kralup nad Vltavou, ale i celé spádové oblasti. Vzhledem k plánovanému dalšími zahuštění vlakových spojů i rozšiřující se integraci veřejné dopravy do systému PID lze očekávat další růst poptávky po parkování typu P+R u železniční stanice.

Město Kralupy nad Vltavou na tento stav reaguje výstavbou nového parkovacího domu (P+R/B+R) s kapacitou cca 350 míst osobních automobilů a cca 120 jízdních kol v docházkové vzdálenosti od vlakového i autobusové nádraží (cca ve vzdálenosti 270 m). Další potenciální plochou pro umístění parkovacího domu je plocha „za nádražím“, tam, kde je dnes depo pro vlakové soupravy. P+R za nádražím by přispělo ke snížení počtu jízd v centrální část města. Podpora P+R parkovišť přispěje ke snížení dopravního zatížení v centrální části města a podpoří kultivaci veřejných prostranství.

Komplexněji je problematika odstavování a parkování automobilů v centrální části města popsána v současně zpracovávané dokumentaci Plán dopravní obslužnosti centra města.

Zásady řešení parkování ve městě

S problematikou parkování a dopravy v klidu se potýká téměř každé město. Centra měst obecně trpí náporem poptávky po parkování a zkušenosti ukazují, že pouhé zvyšování počtu parkovacích míst vede pouze k indukci poptávky po parkování a celkové degradaci veřejných prostranství, na která jsou však, zejména v centrech měst, kladeny vysoké kvalitativní nároky z hlediska estetiky, architektury, a především kvality pobytu.

Parkovací politika města musí k problematice přistupovat komplexně, a to na celém řešeném území. V opačném případě může docházet k tzv. „přelévání" problému. Obecně je třeba na celém řešeném území řešit 3 základní typy parkování: rezidentní parkování (odstavení vozidel obyvatelů města u jejich bydliště), parkování návštěvníků města (parkování vozidla u cíle cesty) a parkování typu P+R (zejména u přestupního bodu veřejné dopravy; železniční stanice – autobusové nádraží).

Základními principy parkovací politiky na musí být zejména:

— Dostatečné dimenzování parkoviště P+R v přímé návaznosti na řešení přestupního bodu veřejné dopravy

— Organizace a regulace parkování návštěvníků města tak, aby byl vliv dopravy v klidu na zábor veřejných prostranství udržován v únosné míře a aby umístění lokalit návštěvnického parkování bylo realizováno promyšleně s kritériem minimalizace zbytné dopravy zejména na území centra města

— Přiměřená ochrana odstavných míst pro rezidenty

Rezidentní parkování

V oblastech s nízkou obytnou zástavbou (typu „rodinné domy"), ve který není obecně přetlak poptávky po odstavení vozidel v uličním prostoru je doporučeno optimalizovat počty, polohu jednotlivých stání, respektive „přiznat" tato stání dopravním značením či stavebně-dopravním uspořádáním komunikace, v rámci rekonstrukcí těchto ulic či úprav dopravního režimu. Optimální řešení pro obslužné ulice tohoto typu je obytná zóna či zóna tempo 30 s prvky zklidnění dopravy (vyvýšené křižovatkové plochy, zpomalovací polštáře apod.).

Při povolování výstavby nových rodinných domů se doporučuje důsledně trvat na řešení ploch pro odstavování vozidla či vozidel na pozemku vlastníka.

V oblastech se stávající vysokou obytnou zástavbou (typicky sídliště), ve který je vlivem značného nárůstu automobilizace v posledních 30 letech obecně vysoká poptávka po odstavných stání, je třeba optimalizovat počet parkovacích stání s ohledem na maximální možné využití kapacity v uličním prostoru, ovšem nikoliv s negativním ovlivnění či dokonce záborem dalších veřejných prostranství. Řešením může rovněž být výstavba parkovacího domu či garáží.

Novostavby obytných domů již musí být vybaveny i příslušným počet odstavných stání dle platné legislativy.

Za účelem ochrany odstavných stání pro rezidenty před využitím těchto stání jiným typem parkování (návštěvnické, P+R) je možné zavést zóny rezidentních parkování (tzv. modré zóny; viz dále).

Parkování v centru města

Centrum města je významný cíl dopravy, a tedy je zde vysoká poptávka zejména pro krátkodobém parkování. Současným trendem je snižovat počet parkovacích míst v centrech měst a celková snaha o změnu dopravního chování návštěvníků centra motivací využívat jiné, městu přátelštější druhy dopravy. V případě města Kralupy nad Vltavou slouží jako parkoviště typu P+G částečně parkoviště mezi ulicemi Tyršova a Smetanova, parkoviště Nerudova a rovněž parkoviště městského úřadu.

Je navrženo pokračovat u těchto stání v politice placeného stání, s možností postupného navyšování tarifu (minimálně respektujícího inflaci).

Po dostavbě plánovaného parkovacího domu při ulici Havlíčkova, který z logicky věci bude sloužit jako parkoviště typu P+R (viz dále) a částečně i jako parkovitě P+G pro obsluhu centra, je doporučeno postupně optimalizovat (mírně redukovat) počet parkovacích míst ve vlastním centru města (Palackého náměstí, ulice Palackého, ulice Vaníčkova), což umožní ještě zvýšit atraktivitu a využití veřejných prostranství v centru města.



Obrázek: Příklad zklidněné rezidentní ulice z Uherského Hradiště / Zdroj: Mapy.cz



Obrázek: Placená parkovací stání v ul. Vaníčkova v centru města / Zdroj: vlastní foto

Kombinace rezidentního a návštěvnického parkování

V oblastech se smíšenou zástavbou, respektive v blízkosti míst občanské vybavenosti a služeb mimo centrum jsou parkovací stání typicky užívána kombinovaně jak návštěvníky těchto cílů, tak rezidenty (byť zde nemusí docházet k časovému překryvu).

Obecně je třeba s přiměřeným počtem míst u těchto cílů počítat a v případě zavedení zón rezidentního parkování na těchto místech umožňovat, za určitých podmínek, i parkování návštěvníků těchto cílů.

Naopak je zcela nevhodná kombinace parkování rezidentního s parkováním typu P+R. Cílem regulace parkování, například prostřednictvím tzv. parkovacích zón, je právě ochrana stání pro rezidenty před jejich využívání pro parkování P+R či návštěvnického parkování.

Parkování u významných zaměstnavatelů

Na území města Kralupy nad Vltavou se nachází i parkovací plochy u významných zaměstnavatelů. S těmito plochami je třeba počítat při vyhodnocování dopravní zátěže na síti místních komunikací. Pro případnou snahu o snížení podílu zaměstnanců dojíždějících do zaměstnání osobním automobilem je klíčová zejména kvalitní nabídky ostatních módů dopravy (cyklo, veřejná doprava). Rovněž je možné ze strany města iniciovat či doporučit zpracování plánů mobility velkých zaměstnavatelů (dle evropsky uznávaných metodik Jaspers či Ruprecht Consult).

Parkování typu K+R u významných cílů

U významných cílů je vhodné prověřit a zřizovat vždy několik stání typu K+R, která jsou primárně určitě jako krátkodobá stání pro vysazení či vyzvednutí osoby. Stání K+R je doporučeno zřídit u železniční stanice (vyzvednutí cestujících) a u školských zařízení (případná dovážka žáka rodičem, byť školy by měli být primárně orientovány na pěší a cyklistickou dopravu).

Je doporučeno studijně prověřit zřízení stání K+R u všech školských zařízení na území města Kralupy nad Vltavou.



Obrázek: Příklad stání K+R u terminálu veřejné dopravy, Blansko / Zdroj: vlastní foto

Parkoviště P+R u železničních stanic

Železniční stanice Kralupy nad Vltavou je významný multimodální přestupní bod. Rychlé páteřní vlakové spojení s hl. m. Prahou generuje vysokou poptávku po parkování P+R. Současné parkoviště P+R není vyhovující, a to kapacitně ani kvalitativně. V okolí železniční stanice se proto vyskytuje mnoho lokalit, které slouží jako „divoké“ P+R, a to nejen v její bezprostřední blízkosti, ale i ve vzdálenějších lokalitách (ulice Nádražní, Prokopova, Grégrova atd.). Z tohoto důvodu je nutné řešit posílení kapacit parkování P+R, a to pravděpodobně ve více lokalitách.

Připravovaný parkovací dům P+R v ul. Libušina

V rámci revitalizace prostoru přednádraží a přilehlého brownfieldu (bývalá jatka) je připravován parkovací dům pro cca 350 automobilů. Většina z těchto míst má být využita jako parkoviště P+R. Z připravovaného parkovacího domu je třeba zajistit přímou pěší vazbu k výpravní budově. Záměr se předpokládá realizovat za pomoci dotace z evropských fondů prostřednictvím nástroje ITI Pražské metropolitní oblasti.



Obrázek: „Divoké“ P+R v ulici Grégrova / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Parkoviště u kralupské nemocnice (kombinace zaměstnaneckého parkoviště a parkoviště pro návštěvníky nemocnice) / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Příklad stání K+R u školského zařízení (ZŠ Marjánka, Praha) / Zdroj: TSK hl. m. Prahy



Obrázek: „Divoké“ P+R v ulici Grégrova / Zdroj: vlastní foto

Koncepční návrh parkovacích zón

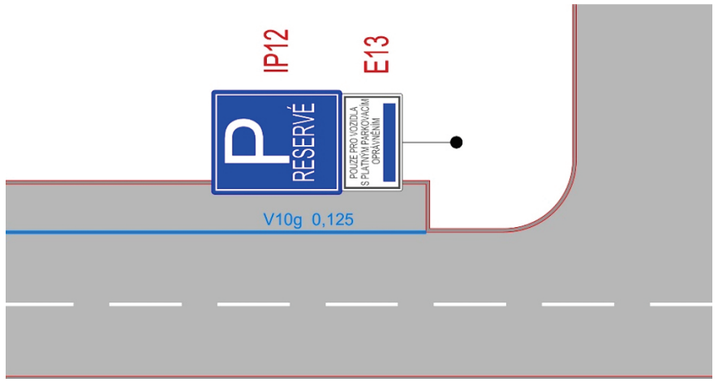
Zejména za účelem naplnění principu ochrany odstavných míst pro rezidenty před jejich jiným užíváním (viz Koncepční zásady řešení parkování na území města) je možné v krátkodobém až střednědobém horizontu zavést celém či podstatném území města systém parkovacích zón. Jedná se o běžný nástroj dopravního inženýrství sloužící k zajištění, aby obyvatelé exponovaných lokalit měli možnost zaparkovat svůj vůz v docházkové vzdálenosti od svého bydliště, případně nemovitosti či provozovny, a regulaci parkování v městské prostředí, který typicky používají velká i některá menší města.

Základním principem je rozdělení parkovacích stání do (pro přehlednost barevně označených) parkovacích zón dle účelu stání, oprávnění odstavení vozidla na tomto stání a tarifu – modré zóny (pouze pro rezidentní parkování), fialové zóny (smíšené parkování rezidentů i návštěvníků) a oranžové zóny (návštěvnické parkování). Toto rozdělení je zachováno i při tomto koncepčním návrh pro město Kralupy nad Vltavou.

Obecnou podmínkou zavedení parkovacích zón je dostatečná nabídka kapacit parkovišť P+R. V případě Kralup nad Vltavou je praktickou podmínkou rozšíření parkovacích zón (zón placeného stání a rezidenčních zón) mimo současnou zónu placeného stání v centru města realizace parkovacího domu P+R v ul. Lilbušina a další navýšení parkovacích kapacit P+R (v lokalitě bývalého železničního depa, v lokalitě Prokopova). Při zavádění parkovacích zón je rovněž třeba počítat s dodatečnými náklady na zavedení a provoz systému (viz dále).

Typologie parkovacích zón

MODRÁ ZÓNA (pouze rezidentní parkování)

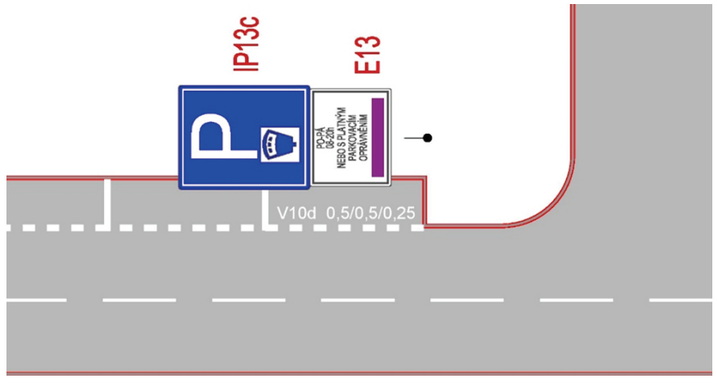


Dopravní režim:
Modrá zóna je určená výhradně pro rezidentní parkování, a to pouze na základě vydaného platného parkovacího oprávnění. To může být vydáno na základě trvalého pobytu v dané oblasti a prokázání právního vztahu k vozidlu, vlastnictví nemovitosti v dané oblasti nebo na základě sídla/provozovny v dané oblasti.

Typické umístění:
Obslužné komunikace v oblastech s výrazně či zcela převažující obytnou zástavbou.

Řešení dopravního značení:
Je vyznačena na komunikacích modrou čarou, který je doprovázen odpovídajícím SDZ obsahující modrý pruh.

FIALOVÁ ZÓNA (smíšená zóna)

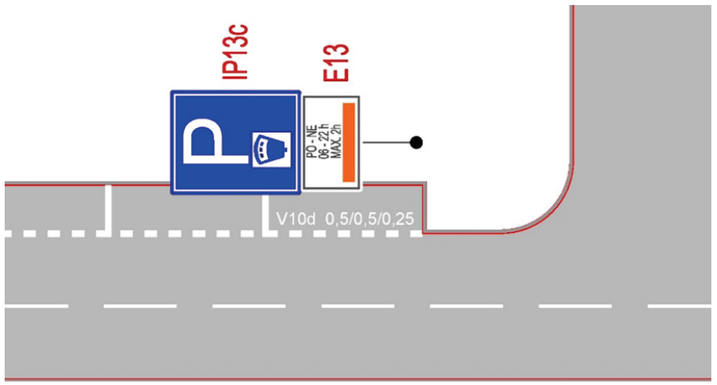


Dopravní režim:
Bez omezení zde mohou parkovat jen lidé s platným parkovacím oprávněním. Ostatní motoristé mohou parkovat ve fialové zóně po zaplacení parkovacího poplatku s definovanou maximální dobou stání (například 2, 12 či 24 hodin – je nutné stanovit na úrovni města).

Typické umístění:
Sběrné a obslužné komunikace v obytných oblastech s výskytem služeb a další občanské vybavenosti či jinými smíšenými plochami.

Řešení dopravního značení:
Je vyznačena odpovídajícím SDZ s fialovým pruhem a bílou přerušovanou čarou (V10d 0,5/0,5/0,25) na pozemní komunikaci.

ORANŽOVÁ ZÓNA (návštěvnické parkování)

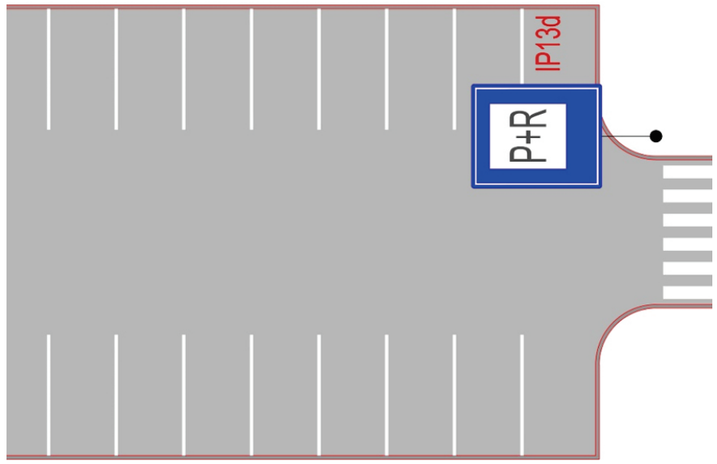


Dopravní režim:
Zóna je určena pouze pro krátkodobé parkování vozidel, při čemž parkovací doba je omezena stanovenou maximální dobou stání (například 2 hod. – je nutné stanovit na úrovni města)

Typické umístění:
Sběrné a obslužné komunikace v obytných oblastech s výskytem služeb a další občanské vybavenosti či jinými smíšenými plochami.

Řešení dopravního značení:
Je vyznačena odpovídajícím SDZ s oranžovým pruhem a bílou přerušovanou čarou (V10d 0,5/0,5/0,25) na pozemní komunikaci.

ZELENÁ ZÓNA (parkoviště P+R)



Dopravní režim:
Zóna je určena výhradně pro parkování typu P+R (zaparkování vozidla a pokračování v cestě veřejnou dopravou)

Typické umístění:
V těsné blízkosti železničních stanic a zastávek.

Řešení dopravního značení:
Je vyznačena odpovídajícím SDZ a směrovou navigací z významných příjezdových tras.

Návrh parkovacích zón na území města Kralupy nad Vltavou

Návrh parkovacích zón respektuje požadavek města na jejich zavedení na podstatné části jeho území. Návrh pracuje s následujícími principy:

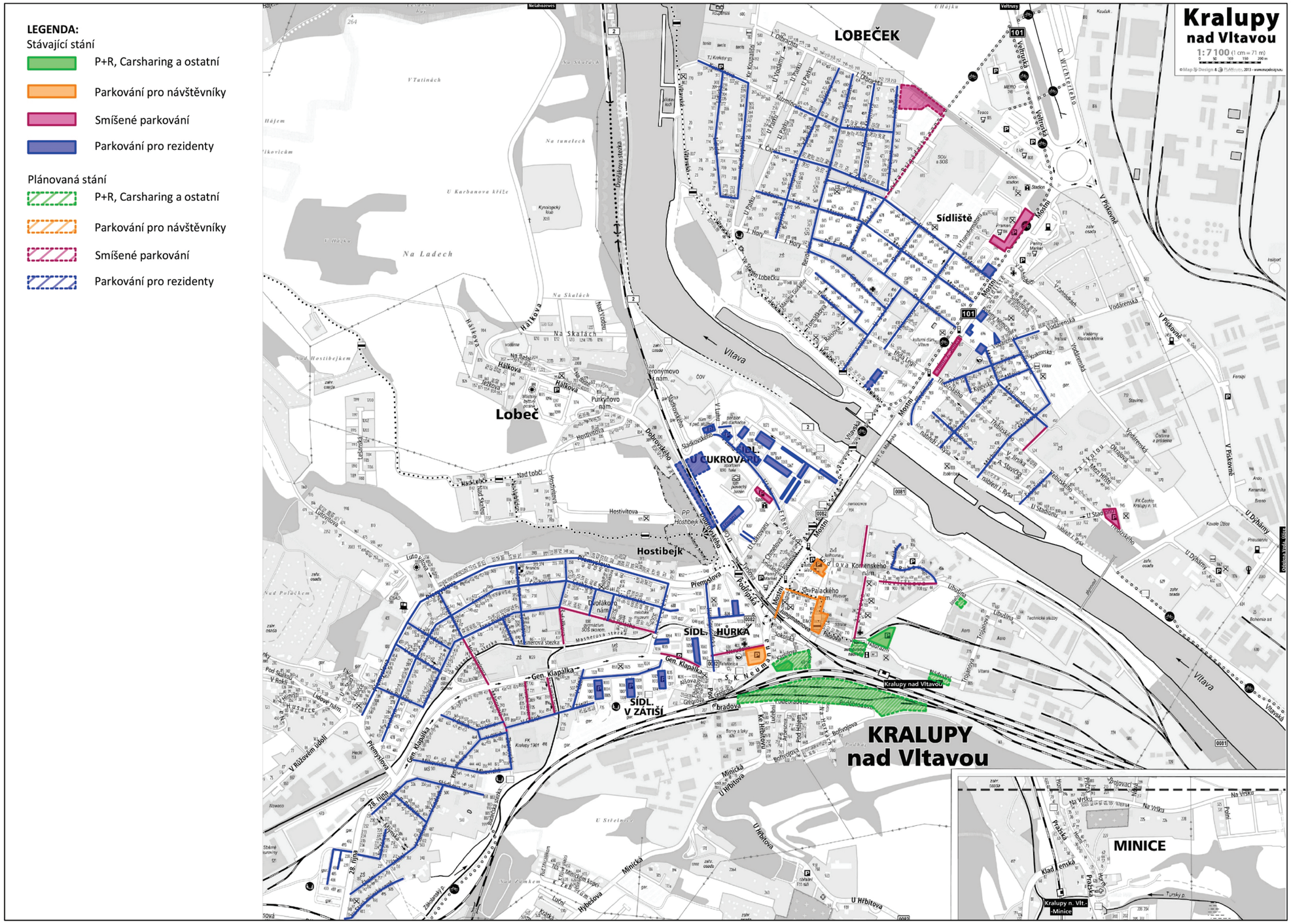
— v centru města, kde je vysoká poptávka po parkovacích stání u cílů dopravy (občanská vybavenost, komerční plochy) i jejich obrátkovost se předpokládají zejména stání pro návštěvnické parkování (oranžová zóna), případně několik míst K+R například u vzdělávacích zařízení; stání by mělo být zpoplatněno nejvyšší částkou a časově omezeno (optimálně na max. na 2 hodiny)

— v oblastech či částech ulic s vysokým podílem obytné zástavby, ale s přítomností určitých cílů dopravy (komerčních plochy, služby, kulturních a vzdělávací instituce) se předpokládá smíšené parkování (fialové zóna)

— v čistě obytných oblastech se předpokládá parkování pouze rezidentů (modrá zóna)

Návrh definice parkovacích zón na území města následuje.

Definice parkovacích zón ve městě



Identifikace rezidentů

Při zřizování modrých zón určených pro rezidenční parkování je nejdůležitějším prvkem určení kritéria, na základě kterého bude obyvatelům vydáváno parkovací oprávnění. Toto kritérium by mělo být nastaveno tak, aby pokrylo co největší poptávku rezidentů po odstavných stáních a zároveň, aby nemohlo být snadno zneužito.

Nejrozšířenějším způsobem identifikace rezidentů je trvalé bydliště osob žádajících o parkovací oprávnění. Tento způsob ztotožnění téměř eliminuje zneužití systému, ale zároveň nedokáže pokrýt potřeby obyvatel, kteří mají dané místo jen jako přechodné bydliště. Je vhodné tedy toto kritérium rozšířit tak, aby lidé, kteří v místě s modrou zónou opravdu bydlí (mladí lidé, studenti aj.), měli možnost si o povolení také požádat (např. doložením nájemní smlouvy atp.). Najít takové kritérium, které bude vyhovovat oběma zúčastněným stranám je velmi obtížné.

Identifikace vozidel při kontrole v modrých zónách může být řešena pomocí párování RZ/SPZ s databází města, ve které budou zasezeny vozidla s parkovacím oprávněním. Dalším způsobem může být zavedení parkovacích karet, které budou rezidenti umisťovat za čelní sklo svého vozu.

Jedna nebo více rezidenčních zón

Rezidenční parkování lze v celé oblasti města řešit několika způsoby. Určení formy provedení modrých zón je základním pilířem pro funkční řešení odstavných stání v oblasti celého města.

Celé město jako jedna modrá zóna

Nejjednodušším způsobem je zavedení jedné modré zóny, která bude prostupovat napříč městem a bude umožňovat rezidentům odstavit své vozidlo kdekoliv v modré zóně na území města. Tato forma realizace modré zóny je méně náročná na administrativu a kontrolu odstavených vozidel. Zavedením tohoto opatření ovšem může dojít ke zneužívání modrých zón, Jedná se zejména o umožnění parkování rezidentům z celého města v takových místech modré zóny, kde se nachází důležité cíle a občanská vybavenost. Toto opatření nepotlačuje používání vozidel pro vnitroměstské cesty, což je z hlediska vlivu na dopravní zátěž, bezpečnost provozu a životní prostředí nežádoucí.

Rozdělení města do více modrých zón

Řešením zneužívání modrých zón může být rozdělení města na několik částí, kde každá bude mít svůj kód, který je nutné zanést na dopravní značení i do parkovacího oprávnění. Každý rezident bude přiřazen do části, která odpovídá jeho bydlišti.

Toto řešení je možné navrhnout v různých úrovních, například rozdělení města na 3 části (pravobřežní rezidenční zóna, centrální rezidenční zóna a levobřežní rezidenční zóna) nebo zavedení parkovacích zón po jednotlivých ulicích. Obecně platí, že detailnější rozdělení je zatíženo složitější administrativou a kontrolou odstavených vozidel, ale zároveň více zamezuje používání vozidel k jízdě po městě. Zároveň je důležité citlivě a logicky promyslet hranice jednotlivých zón, aby byly všichni držitelé parkovacích karet obslouženi a nikdo nebyl znevýhodněn.

Způsoby platby

Úhrada parkovacího poplatku v oblastech oranžových a fialových zón může být řešena dvěma způsoby-platebními automaty a pomocí mobilní aplikace. Doporučeným řešením je kombinace těchto způsobů. Je nevhodné tyto řešení provozovat odděleně z důvodu sníženého komfortu provedení platby a zejména dosažitelnosti platby pro všechny občany. Platba pomocí parkovací automatu může být umožněna řidičům pomocí platební karty nebo finanční hotovosti. Parkovací automaty, které přijímají finanční hotovost, jsou zatíženy vyššími náklady na provoz, kdy je nutná jejich každoroční certifikace od ČNB a dále jejich častá obsluha (výběr hotovosti). Zároveň by automaty měly být umístěny v takové vzdálenosti a v takové četnosti, aby byly pěšky dosažitelné v co nejkratším čase ze všech parkovacích ploch.

V zelených zónách (placené parkoviště P+R) je vhodné navázat platbu za stání na tarif IDS, kdy například bude motorista při koupi kuponu osvobozen od poplatku za stání. Dále se nabízí zavedení výhodného tarifu pro řidiče, kteří budou parkoviště využívat pravidelně. Úhrada parkovacího poplatku u zelených zón může být řešena pomocí parkovacích automatů (platba kartou/v hotovosti), přes mobilní aplikaci nebo webové rozhraní.

Rezidentní parkování lze provozovat pro rezidenty zdarma (tj. úřad vydá žadatelům parkovací oprávnění zdarma), nebo za poplatek, který je vzhledem k nákladům na provoz parkovacího systému vhodným řešením. Úhrada poplatků je možné řešit platbou bankovním převodem, případně na příslušném úřadě. Cena za rezidentní parkování by se měla odvíjet od počtu vydaných parkovacích oprávnění vztaženého na jednoho rezidenta, jednu adresu atp.

Vybrané náklady související se zavedením parkovacích zón

Při rozhodnutí o zavedení parkovacích zón je třeba počítat s určitými počátečními i provozními náklady.

— **Náklady na projektovou přípravu**
Náklady vyčlenění příslušné kapacity úředníků samosprávy na přípravu celého projektu a zejména zpracování příslušné studie dopravního značení. Zpracování studie dopravního značení v tomto rozsahu (a jeho následnou realizaci – viz dále) je vhodné spojit s obecným doplněním či obnovou svislého a vodorovného dopravního značení v ulicích (synergické efekty), včetně například korektního vyznačení přechodů pro chodce a míst pro přecházení, změny dopravního režimu na Zónu.

— **Náklady na provedení svislého a vodorovného dopravního značení, případně dalších úprav v ulicích**

— **Náklady na instalaci parkovacích automatů či dalších prvků dopravní telematiky, včetně back-office**
U nových oranžových a fialových zón je třeba počítat s náklady na instalaci parkovacích automatů, které zahrnují pořízení vlastních zařízení a inženýring jejich umístění. V případě, instalace prvků dopravní telematiky (sledování obsazenosti stání) je třeba zahrnout i náklady na příslušné senzory a jejich zapojení. Moderní automaty i prvky dopravní telematiky typicky zahrnují i potřebné softwarové řešení usnadňující jejich obsluhu a shromažďující aktuální a statistická data.

— **Náklady na informační kampaň pro obyvatele a návštěvníky města**
Obecně je doporučeno zavedení parkovacích zón dostatečně, kvalitně a v poměrně velkém časovém předstihu komunikovat s obyvateli i návštěvníky města. Kvalitní informační kampaň, který vysvětlí důvody i praktické fungování parkovacích zón, může výrazně eliminovat případné negativní reakce obyvatel i návštěvníků města.

— **Náklady na vydávání „rezidentních karet“** (oprávnění k parkování v rezidenční zóně) či **jiný způsob identifikace rezidentů**
V případě vydávání rezidentních karet je třeba počítat s náklady na výrobu parkovacích oprávnění a jejich distribuci či jiný způsob identifikace vozidla s oprávněním parkovat v rezidenční zóně.

— **Náklady na kontrolu oprávnění parkování v rezidenční zóně a uhrazení platby za parkování**
Náklady typicky zahrnují personální i technické posílení městské policie, případně náklady na provoz jiného systému kontroly (plovoucí kontrolní vozidlo se čtením RZ/SPZ apod.).

— **Běžné provozní náklady**
Náklady typicky zahrnují zaměstnance obstarávající údržbu parkovacích automatů, vybírání peněz, údržbu značení, oprava parkovacích automatů apod.

Silné a slabé stránky zavedení parkovacích zón v Kralupech nad Vltavou

Jako základní podklad pro rozhodnutí o zavedené parkovacích zón na území města slouží následující přehled silných a slabých stránek:

Silné stránky

— ochrana stání pro rezidenty

— omezení zbytné dopravy a související zlepšení dopravní situace a snížení hluku a emisí (vlivem odstranění „zbytečných km“ při hledání parkovacího místa)

— přehledná struktura parkování ve městě

Slabé stránky

— finanční náročnost zavedení opatření (zahrnuje jak investiční, tak provozní náklady – náklady na provoz, údržbu technologie a personální náklady; kontrola dodržování)

— potenciál zvýšení objemu přestupkové agendy a správního řízení

— složitost nastavení spravedlivého systému vydávání oprávnění k rezidentním stáním

Telematické aplikace v oblasti parkování

V návaznosti na realizaci parkoviště P+R či dalších „záchytných“ parkovišť a parkovacích domů v rámci města je vhodné tato parkoviště vybavit detektory obsazenosti jednotlivých míst formou počítání vozidel na vjezdu a výjezdu z parkoviště či formou detektorů obsazenosti u jednotlivých míst. Díky údajů z obsazenosti parkovišť je možné statisticky vyhodnocovat obsazenost parkovišť (a například na základě těchto údajů ovlivňovat tarifní politiku) a především informovat uživatele o počtu volných míst v dané lokalitě v reálném čase. Standardem je realizace navigačního systému k parkovišti prostřednictvím dopravního značení s informacemi o počtu volných míst, informace o počtu volných míst může být poskytována na webu města či v mobilní aplikaci (viz dále).

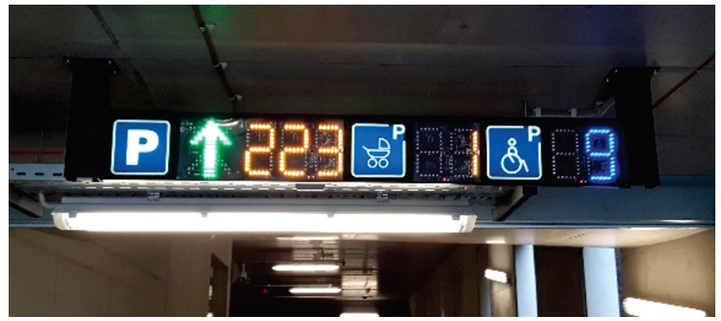
Oblast parkování je rovněž aplikační oblastí telematických aplikací, které mohou zajistit snadnější placené poplatků za parkování pro uživatele, ale i snadnější a efektivnější kontrolu či zjišťování dat o obsazenosti parkovacích stání v zónách (které lze následně zveřejňovat prostřednictvím dopravního značení, webu či mobilních aplikací pro uživatele).

Tradiční model platby za parkování (tj. umístění potvrzení o zaplacení z parkovacího automatu viditelně za přední sklo) lze doplnit o další prvky, případně nahradit. Kromě umožnění platby prostřednictvím kreditní karty či bankovkami přímo parkovacího automatu je možné zavedení možnost platby prostřednictvím aplikace v mobilním telefonu (na základě vyplnění RZ/SPZ vozidla). Rovněž tradiční tisk potvrzení o zaplacení lze nahradit zadáním RZ/SPZ v parkovacím automatu. Tyto nové způsoby jsou obecně pohodlnější po uživatele a umožňují efektivnější (i automatickou) kontrolu zaplacení poplatku za parkování a dodržení maximální doby stání ze strany městské policie. Systém zadávání RZ/SPZ rovněž generuje data o aktuální obsazenosti parkovacích míst v oblasti a umožňuje generování statistických dat dále použitelných pro plánování a projektování dopravy či dalších opatření.

Jednotlivá parkovací místa (zejména na parkovištích pro návštěvníky) lze osadit detektory obsazenosti parkovacího místa, což rovněž může sloužit k informování o počtu obsazených míst v reálném čase i pro další statistická vyhodnocení.



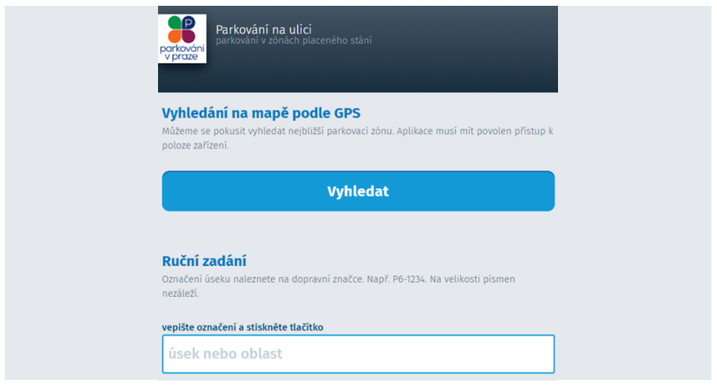
Obrázek: Příklad navigace k parkovišti P+R prostřednictvím dopravního značení s údajem o počtu volných míst / Zdroj: vlastní foto



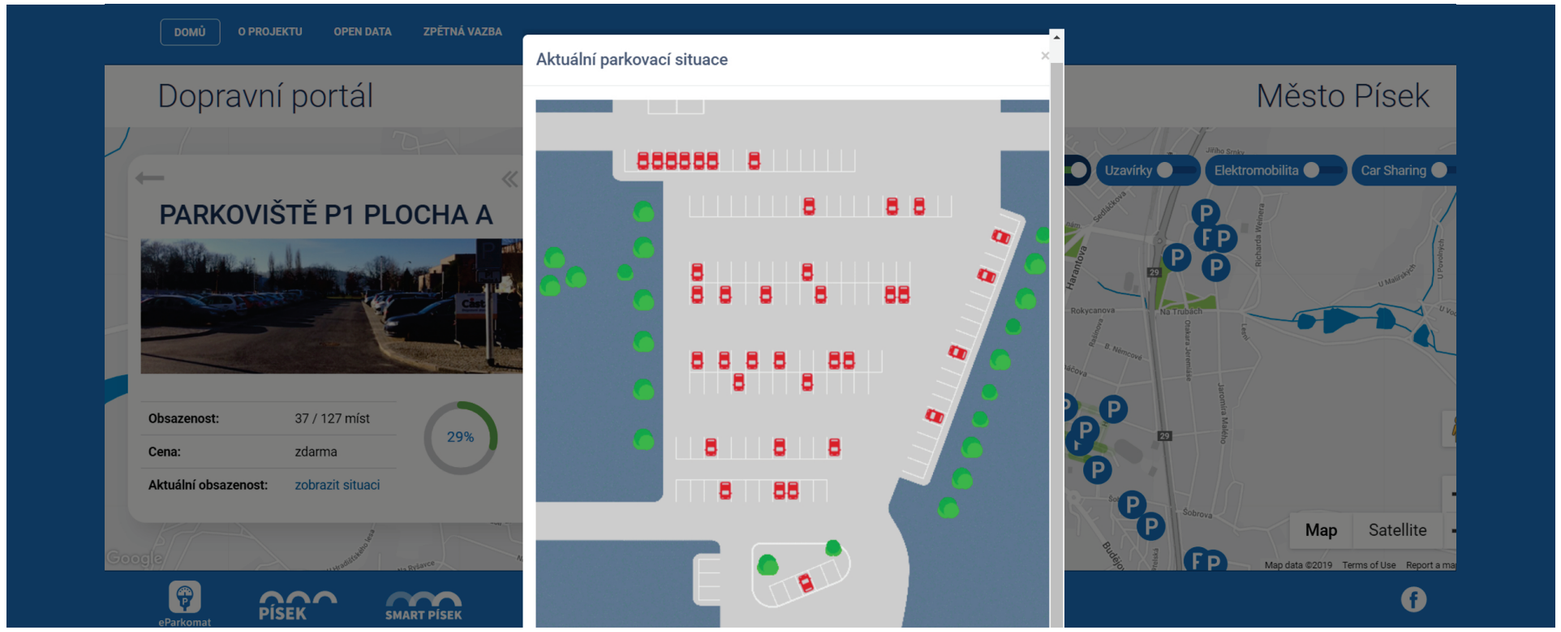
Obrázek: Příklad navigačního systému v parkovacím domě, usnadňující nalezení volného místa (podmínkou tohoto řešení je aplikace senzorů na každé parkovací stání) / Zdroj: vlastní foto



Obrázek: Příklad parkovacího automatu s možností platit mincemi i platebními kartami, včetně klávesnice pro zadání RZ/SPZ, České Budějovice / Zdroj: vlastní foto



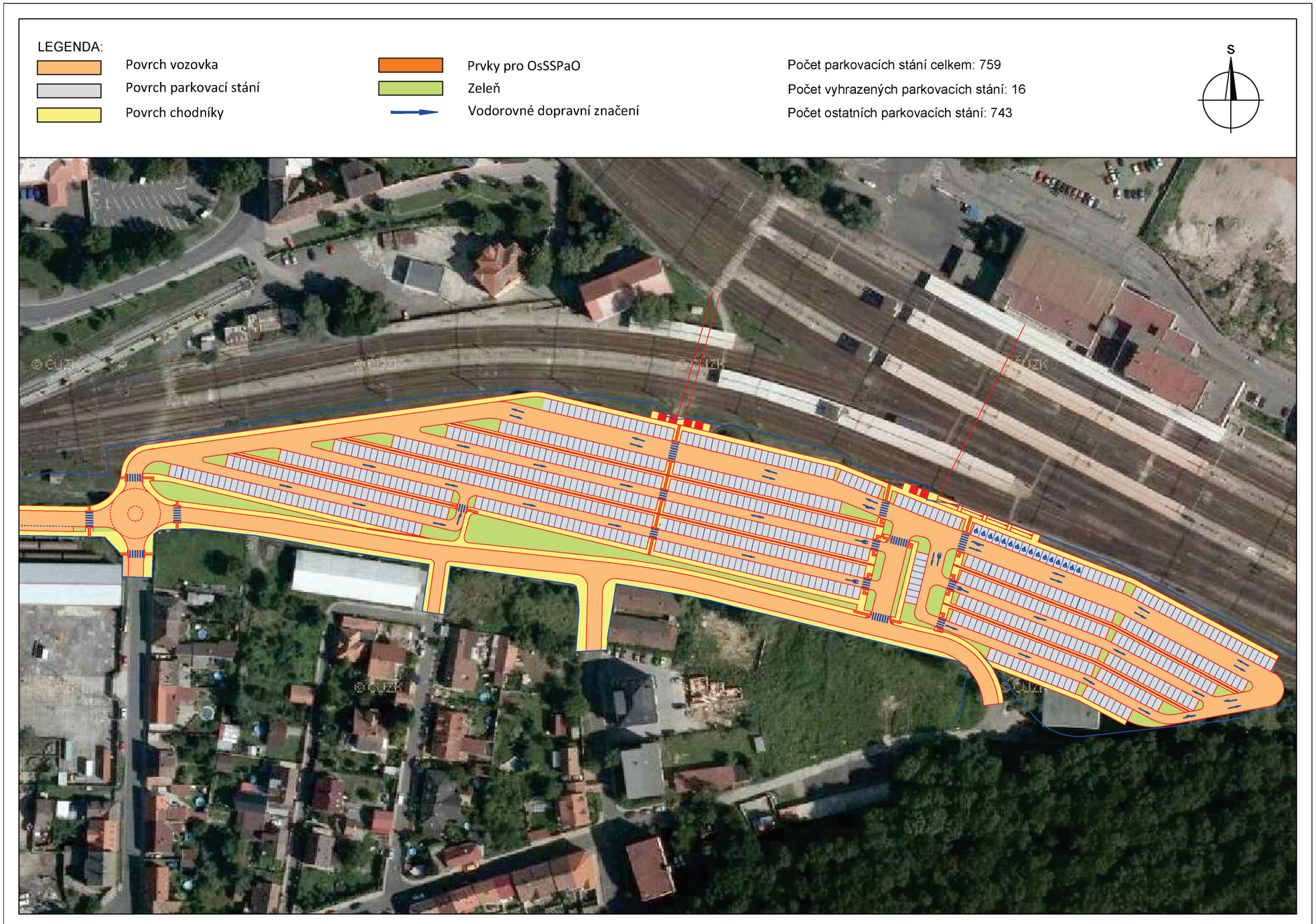
Obrázek: Příklad mobilního webu pro placení parkovacího poplatku, Praha / Zdroj: Parkujvklidu.cz



Obrázek: Zobrazení parkovací situace v reálném čase na webové aplikaci (parkoviště P1, Písek) / Zdroj: Město Písek

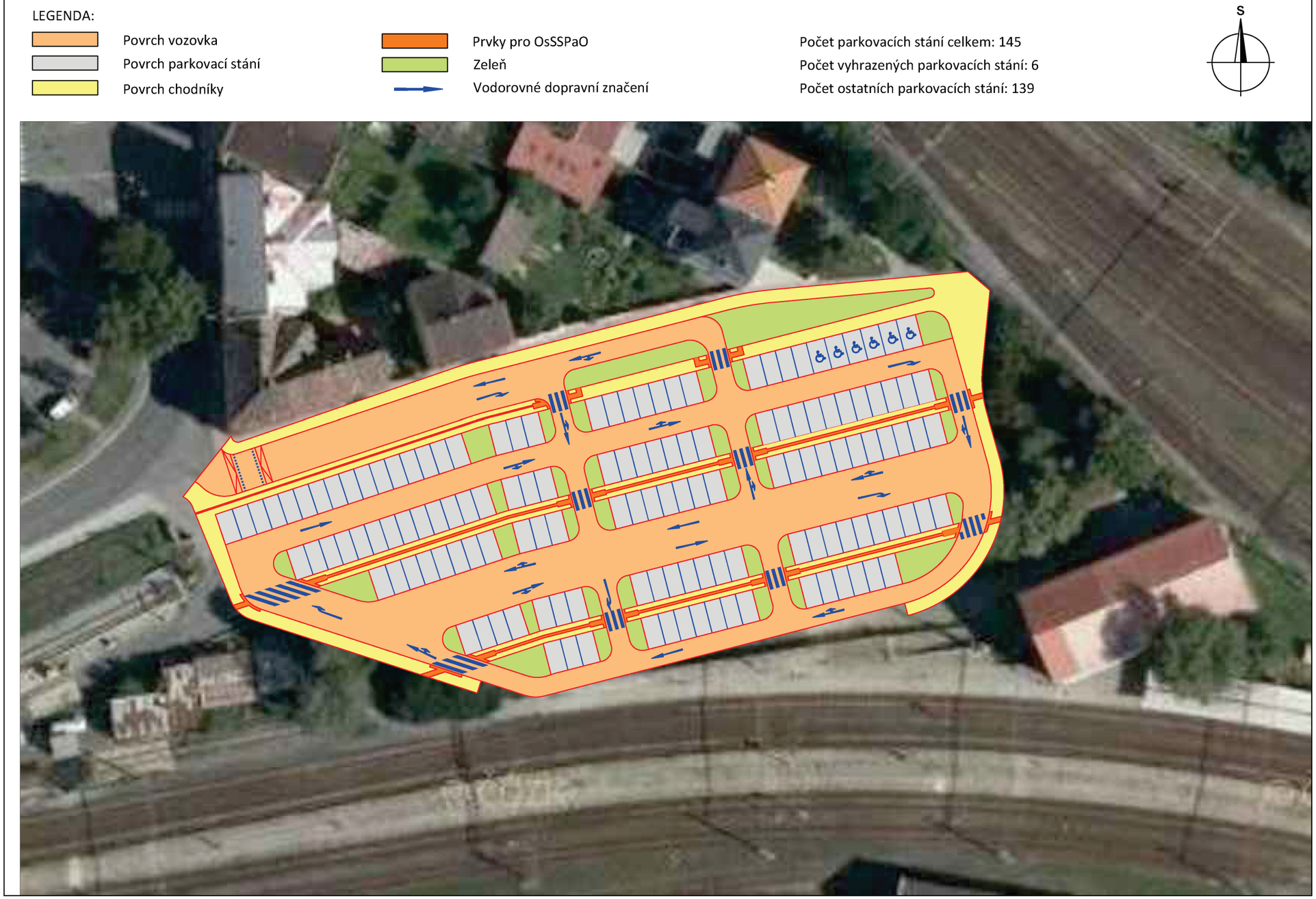
Návrh parkoviště P+R u železniční stanice

Další lokalitou vhodnou pro parkoviště P+R jsou dnes již nevyužívané drážní pozemky bývalého železničního depa přilehlé k ul. Poděbradova. Společně s prodloužení nástupištního podchodu do této lokality může vzniknou účelné parkoviště P+R s přímým pěším napojením k vlakovým nástupištím. Výhodou této lokality rovněž je, že doprava směřující na toto parkoviště (předpoklad zejména ze západní části spádové oblasti) nebude zatěžovat komunikační síť v centru města. Pro realizaci záměru je nutné primárně komunikovat se SŽDC a ČD (vlastníci pozemků) a záměr nechat studijně prověřit pro určení dalšího postupu.



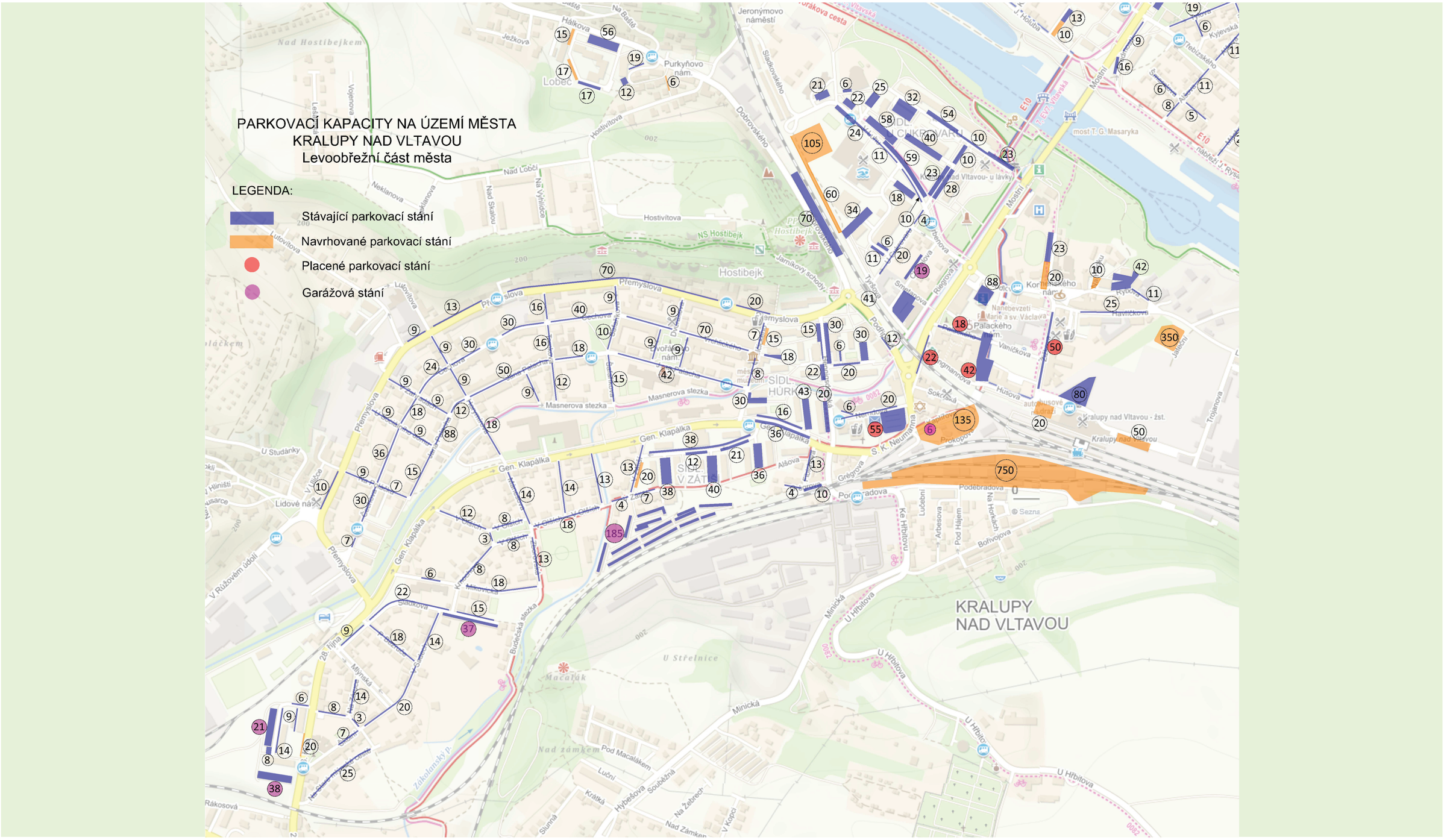
Zdroj: vlastní zpracování

Návrh parkoviště Prokopova



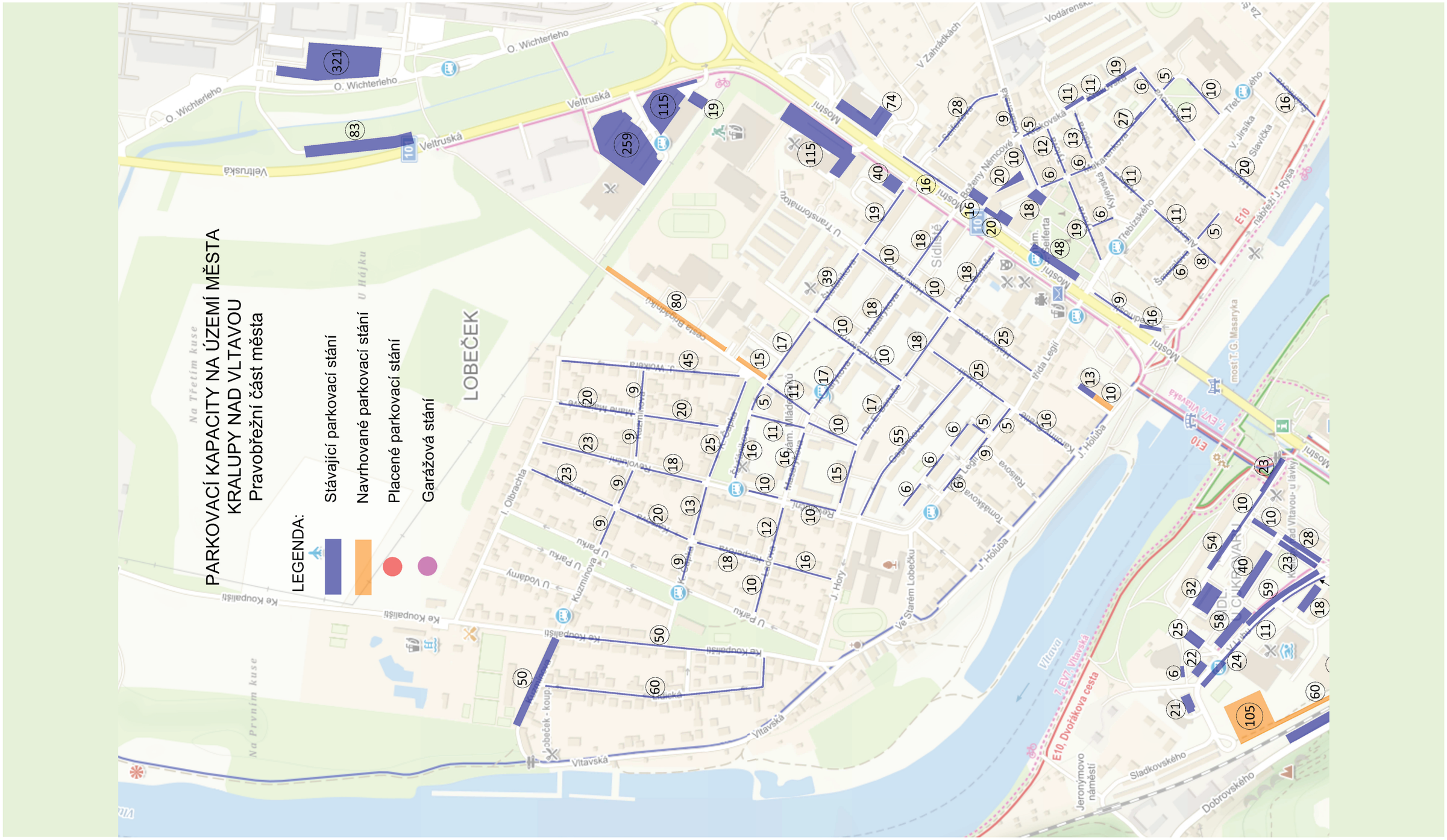
Zdroj: vlastní zpracování

Celkový přehled parkovacích kapacit: levobřežní část



Zdroj: vlastní zpracování

Celkový přehled parkovacích kapacit: pravobřežní část



Zdroj: vlastní zpracování

Přehled zkratek používaných v dokumentech

MHD: městská hromadná doprava

IAD: individuální automobilová doprava

PID: Pražská integrovaná doprava (Integrovaný dopravní systém Prahy a Středočeského kraje)

ŘSD: Ředitelství silnic a dálnic ČR

SŽDC: Správa železnic s.o.