

Komentář ke studii „OPATŘENÍ / DOPORUČENÍ K PARKOVÁNÍ ŠLAPANICE“ a OPATŘENÍ / DOPORUČENÍ K PARKOVÁNÍ BEDŘICHOVICE“ s ohledem na studii Principy rozvoje města Šlapanice

Studie je řešena jako soubor dílčích opatření v rovině „akčního plánu“, doporučuje formou rychlých zásahů a opatření započít s procesem řešení problematiky statické dopravy ve městě. Studie je nazvána jako „opatření/doporučení“, tedy se dle názoru zpracovatele studie Principy rozvoje města nesnaží budit dojem komplexní koncepce řešení statické dopravy ve městě, ale předkládá spíše dílčí opatření a doporučení na základě shrnutí současného stavu.

Studie přináší analytické vyhodnocení a popis stávajícího stavu dopravního řešení jednotlivých komunikací, resp. ulic, a doporučení dílčích opatření. Jednotlivá opatření a doporučení jsou zejména nestavebního, organizačního charakteru, tedy prověřují potenciální využitelnost veřejných prostranství pro statickou dopravu. Výhodou tohoto přístupu je možnost okamžité realizace, rizikem budoucí zvyklost obyvatel na tento dočasný / ověřovací způsob řešení a zároveň jednostrannost takových opatření bez vyhodnocení dopadu na ostatní aspekty kvality a užitelnosti veřejných prostranství. Navržená opatření však mohou při vhodném užití otestovat dopravní režim vybraných komunikací a vyhodnotit funkčnost operativních zásahů. Dalším pozitivem může být otevření tématu řešení statické dopravy formou finančně nenáročných zásahů, které je možné po určité době po vyhodnocení upravit nebo zrušit.

Mezi vhodná systémová doporučení dle názoru zpracovatele studie Principy rozvoje města patří zejména doporučení na řešení systému residenčního stání (odstavných stání) v kontextu celého města a ne po jednotlivých mikrozónách, kde dosažení kapacity parkování dle ČSN může vést k poškození charakteru veřejných prostranství zejména centrální částí města a stávající řadové blokové zástavby. S uvedeným principem souvisí i doporučení nerealizovat (plošné) zjednosměrnění ulic, které by potlačovalo přirozenou disperzi cílové dopravy uvnitř sídla a variabilitu dopravní obsluhy území, resp. alternativní trasy obsluhy území.

Studie potvrzuje koncepci hromadných zařízení statické dopravy (P+R, resp. hromadné garáže) ve vazbě na veřejnou dopravu předloženou Principy rozvoje města. Rozšiřuje ji pro mikrozónu 4 o P+R u vlakového nádraží, což je poloha možná (a v rámci přípravy PRM diskutovaná), ale limitovaná větší docházkovou vzdáleností a dostupností vhodných pozemků.

Spíše než využívání plného profilu veřejných prostranství včetně travnatých ploch pro zvýšení kapacity parkování (opakuje se doporučení pro jednotlivé mikrozóny), což povede k prohloubení deficitu zeleně a potlačení charakteru a komfortu prostředí veřejných prostranství, může být zajímavým dočasným řešením umístění 2. a dalšího parkovacího stání, resp. deficitních stání, na pozemky ve vlastnictví města Šlapanice, města Brna nebo ČR v okrajových částech města, které jsou napojitelné na stávající dopravní infrastrukturu, a vyzkoušet tak model parkování 1. auta ve veřejném prostranství, kde se nemovitost nachází, a 2. a dalšího auta na záhytných plochách povrchového parkování v docházkové vzdálenosti ~ 10 min. Tyto plochy se mohou blížít navrženým lokalitám pro P+R na nejbližších pozemcích ve vlastnictví města Šlapanice, města Brna nebo ČR (např. pozemky v návaznosti na ulici Brněnská pole za areálem MERIDA, pozemky v areálu cukrovaru nebo pozemky za hřbitovem v návaznosti na ulici Zemědělská).

Opatření by bylo řešeno jako dočasné včetně minimalizace nákladů na realizaci do doby případné realizace P+R a zařízení hromadného parkování, ať už povrchových nebo formou objektu hromadných garáží. Mohla by tak být ověřena efektivita řešení záhytného parkování a schopnost a ochota obyvatel takové řešení využívat. Zároveň tak mohou být obyvatelé postupně připravováni na systémový přístup města k problematice parkování, kdy je dlouhodobě neudržitelné umístění všech parkovacích stání ve veřejných prostranstvích, resp. v uličním profilu.

S výše uvedeným se pojí doporučení studie na realizaci systému zpoplatněného stání nad limit rezidentního stání. Taková stání umístěná na parkovištích P+R nebo záhytných parkovištích by měla být zpoplatněna tak, aby město dokázalo sanovat alespoň částečně náklady na jejich vybudování.

Studie může být včetně případného doplnění výše uvedených námětů podkladem pro další řešení problematiky statické dopravy ve městě. Je vhodné případná dílčí opatření vyhodnocovat v čase a zejména komunikovat problematiku s obyvateli města a připravovat tak dlouhodobě půdu na nevyhnutelné systémové změny politiky parkování města.

V Olomouci, dne 23.5.2023

Ing.arch. Lukáš Grasse