E. S T A T I C K Á D OP R A V A

E.1. Stanovenie bilančných nárokov na parkovanie v závislosti od počtu obyvateľov

Statická doprava je v meste Považská Bystrica charakterizovaná relatívne dobrým zabezpečením nárokov na odstavné a parkovacie plochy v centrálnej časti mesta. Tieto sú zabezpečované rozsiahlymi plochami sústredeného parkovania, čo je však na druhej strane znakom nie veľmi efektívneho využitia plôch v centre mesta. Na rozdiel od centra mesta je citeľný nedostatok parkovacích miest v mestských častiach s intenzívnou zástavbou bytovými domami (najmä MČ Lány, SNP, Hliny a Rozkvet), kde členitosť územia a intenzita zástavby zhoršujú možnosti vytvorenia plôch sústredeného parkovania.

Súčasný nedostatok parkovacích plôch v mestách je vyvolaný tým, že statická doprava bola v minulosti pri zabezpečovaní investičnej výstavby riešená značne nesystémovo a na jej realizáciu neboli vydávané zodpovedajúce prostriedky. Deficit parkovacích miest, najmä v oblastiach s intenzívnou zástavbou, je navyše zhoršovaný vysokým nárastom stupňa motorizácie. Pre potreby odstavovania motorových vozidiel sú okrem vybudovaných úrovňových, povrchových parkovísk využívané predovšetkým plochy miestnych komunikácií. V meste sa ďalej nachádza viacero lokalít s niekoľkými až niekoľkými desiatkami individuálnych radových garáží, pri ktorých sa k nízkej intenzite využitia príslušnej plochy pripája aj ich nízka estetická úroveň a často aj hygienická závadnosť.

Návrh dopravného riešenia v rámci GD, ktorý je v súlade s dopravným riešením ÚPN mesta Považská Bystrica, je preto zameraný na riešenie potrieb statickej dopravy na území celého mesta kvalitatívne intenzívnejším spôsobom s vytváraním podmienok pre umiestňovanie hromadných garáží vo vhodných lokalitách.

Návrh statickej dopravy vychádza z nasledovných predpokladov:

- zabezpečenie odstavovania motorových osobných vozidiel je vypočítané a navrhované pre výhľadový stupeň automobilizácie 1 : 2,0,
- očakávaná deľba dopravnej práce medzi IAD a MHD v pomere 25 % : 75 %,
- odstavovanie motorových vozidiel v hromadných garážach a na voľných plochách v pomere cca 30 % : 70 % v prospech hromadných garáží podľa druhu zástavby, tento pomer je potrebné dodržať najmä v obytných častiach s bytovou zástavbou,
- v zástavbe s rodinnými domami zabezpečenie odstavovania vozidiel v rámci jednotlivých pozemkov, pričom bolo navrhované doplnenie povrchových parkovísk, verejne prístupných, v rozsahu 10 % celkových nárokov pre občiansku a inú vybavenosť v okrsku,
- postupné nahrádzanie „kolónií“ individuálnych garáží novými kapacitnými hromadnými garážami (HG),
- vybavenie všetkých novo realizovaných objektov potrebným normovým počtom odstavných miest pre motorové vozidlá v rámci príslušných objektov, resp. pozemkov.

Bilancia a návrh riešenia statickej dopravy sú spracované v priložených tabuľkách D.1-1 Návrh statickej dopravy k r. 2020 v členení podľa mestských častí a D.1-2 Orientačné nároky na statickú dopravu k r. 2035 v členení podľa mestských častí.

V tabuľke sú vyčíslené nároky na potrebu parkovania a odstavovania osobných motorových vozidiel v členení podľa jednotlivých mestských častí. Výpočet nárokov vychádzal z bilancií obyvateľstva pre návrhový rok a súčasne bolo definované riešenie intenzívnych parkovacích možností vo viacúrovňových hromadných garážach. Návrh predpokladá rozdelenie povrchových a hromadných parkovacích garáží v pomere 30 % : 70 %.

Grafické vyjadrenie návrhu statickej dopravy do r. 2020 je znázornené v priloženej schéme „Zariadenia statickej dopravy do r. 2020“.

E.2. Zásady pre konkretizáciu lokalizácie parkovania a odstavovania vozidiel

Návrh statickej dopravy vychádza z nasledovných predpokladov:

- zabezpečenie odstavovania motorových osobných vozidiel je vypočítané a navrhované pre výhľadový stupeň automobilizácie 1 : 2,5,
- očakávaná deľba dopravnej práce medzi IAD a MHD v pomere 25 % : 75 %,
- odstavovanie motorových vozidiel v hromadných garážach a na voľných plochách v pomere cca 1:1 až 1:2 podľa druhu zástavby,
- v zástavbe s rodinnými domami zabezpečenie odstavovania vozidiel v rámci jednotlivých pozemkov,
- postupné nahrádzanie garážových „kolónií“ novými kapacitnými hromadnými garážami (HG),
- vybavenie všetkých novo realizovaných objektov potrebným počtom odstavných miest pre motorové vozidlá v rámci príslušných objektov, resp. pozemkov.

Výhľadové nároky statickej dopravy sú určované podľa normy STN 73 6110 „Projektovanie miestnych komunikácií“ z roku 2004, ktorá zohľadňuje súčasný nárast motorizmu ako aj intenzívnejšie využívanie motorových vozidiel v cestnej doprave.

Nároky na hromadné garáže sú v súlade s riešením ÚPN premietnuté do grafickej časti GD, a to tak, že sú v niektorých prípadoch priamo umiestnené v konkrétnych lokalitách, v iných prípadoch je ich umiestnenie len orientačne naznačené potrebou miest v HG v jednotlivých mestských blokoch. Vzhľadom na skutočnosť, že cieľový rok ÚPN je len rok 2020, návrh HG do r. 2035 je len v tabuľkovej forme v členení podľa mestských častí.

Nedostatok kapacít statickej dopravy je možné riešiť aj pozdĺžnym parkovaním na komunikáciách funkčnej triedy C2, C3 resp. D1, podľa ich šírkového usporiadania. V rámci organizácie dopravy je potrebná regulácia využitia uličného priestoru tak, aby nedochádzalo ku kolíziám odstavených vozidiel s dopravnou premávkou.