České vysoké učení technické v Praze
FAKULTA DOPRAVNÍ
Ústav dopravních systémů
Horská 3, 128 03 PRAHA 2
http://www.fd.cvut.cz

POSOUZENÍ PARKOVÁNÍ

V CENTRU MĚSTA SOBĚSLAVI

březen 2018

Objednatel:
Město Soběslav

Jihočeský kraj, okres Tábor

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

Název akce:

Analýza parkování na území Městské památkové zóny Soběslav a v přilehlých ulicích včetně zpracování návrhu řešení

Objednatel:

Město Soběslav
náměstí Republiky 59, 39 201 Soběslav

Zastoupený:
ve věcech smluvních..... starostou města Ing. Jindřichem Bláhou
ve věcech organizačních …… místostarostou Mgr. Vladimírem Drachovským

Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní
Ústav dopravních systémů
Horská 3, PRAHA 2, 128 03
zastoupený..... děkanem fakulty prof. Dr. Ing. Miroslavem Svítkem, dr.h.c.
vedoucí ústavu ..... doc. Ing. Otakar Vacín, Ph.D.
odpovědný řešitel ..... Ing. Dagmar Kočárková, Ph.D., Bc. Ondřej Miklóš
kontaktní telefony .....+420-776 000 813
kontaktní e-mail ..... kocarkova@fd.cvut.cz, ondrej.miklos@seznam.cz

OBSAH

1. Předmět studie 4

2. Analýza současného stavu 5

2.1. Potřebný počet stání v jednotlivých ulicích 5

2.2. Průzkum dopravy v klidu 8

2.2.1. Obsazenost míst 9

2.2.2. Setrvání vozidel na stejném místě 12

2.2.3. Přestupky, blokovaná místa 14

2.3. Vyhodnocení analýzy současného stavu 17

3. Návrh řešení a zlepšení situace 18

3.1. Použití vodorovného dopravního značení 18

3.2. Nové parkovací plochy 22

3.3. Zjednosměrnění komunikací 28

3.4. Parkoviště P + R 30

3.5. Regulace parkování 31

4. Závěr 35

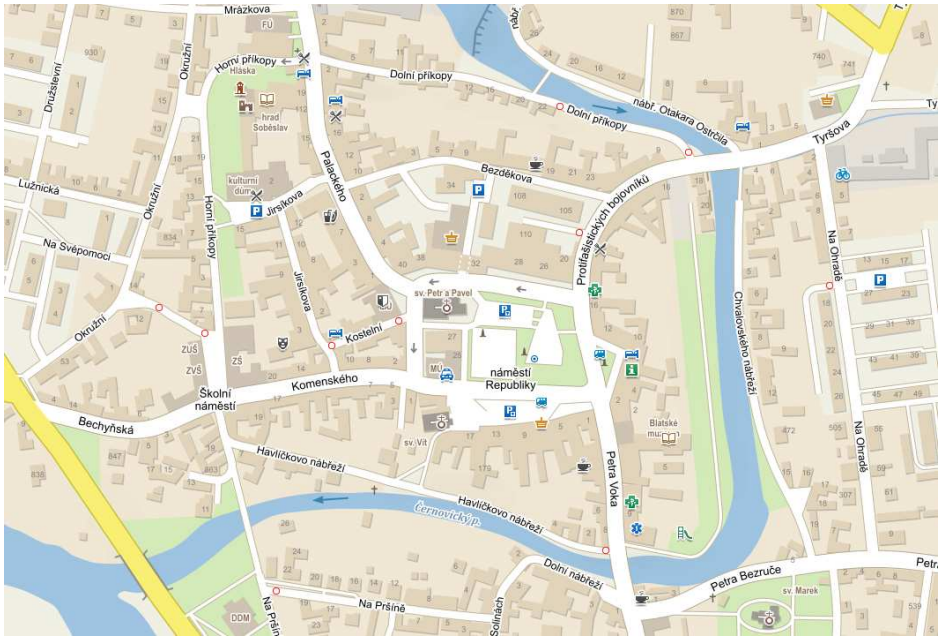
5. Doporučená opatření, shrnutí 36

6. Použité zdroje 38

1. PŘEDMĚT STUDIE

Tato studie se zabývá problematikou dopravy v klidu v širším centru města Soběslav. Jejím cílem je analýza současného stavu, který je dle obyvatel dlouhodobě nevyhovující, a návrh řešení na zlepšení této situace. Práce také reaguje na probíhající postupnou rekonstrukci náměstí Republiky, kde z důvodu umístění panelových domů v jeho těsné blízkosti není situace již v současnosti optimální, přičemž v další fázi rekonstrukce centrální části náměstí dojde ke snížení současného počtu parkovacích míst.

Oblast řešení studie je vymezena z jihu a z východu Černovickým potokem, ze západu ulicí Horní příkopy, a ze severu ulicí Dolní příkopy. Konkrétně se tedy jedná o náměstí Republiky a dále o ulice Petra Voka, Protifašistických bojovníků, Palackého, Komenského, Bezděkova, Dolní příkopy, Horní příkopy (včetně Školního náměstí), Jirsíkova, Kostelní a Havlíčkovo nábřeží.



Obrázek 1 - Mapa řešené oblasti [1]

2. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

2.1. Potřebný počet stání v jednotlivých ulicích

Počet potřebných odstavných a parkovacích míst pro jednotlivé ulice lze vypočítat dle normy ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací [2]. Výpočet je součtem potřebného počtu odstavných (dlouhodobých) a parkovacích (krátkodobých) míst. Pro počet odstavných stání je zásadní počet bytových jednotek, v menší míře také dlouhodobá stání pro obchody, restaurace, úřady atd. Krátkodobá stání vychází zejména z počtu a velikosti obchodů, kulturních zařízení, restaurací atd. Pro výpočet je také důležitý stupeň automobilizace, tj. počet automobilů na počet obyvatel. Stupeň automobilizace ve městě Soběslav je dle Ateliéru pozemních komunikací 0,44 voz/1 obyvatele [3], pro Jihočeský kraj je pak dle Českého statistického úřadu tato hodnota 0,52 voz/1 obyvatele (hodnoty k roku 2015) [4]. Pro výpočet byl použit průměr těchto hodnot.

V tabulce 1 jsou uvedeny počty bytových jednotek (zjištěny sčítáním zvonků/poštovních schránek), počty obchůdků a jiných prvků občanské vybavenosti (včetně poznámek o jejich velikosti), a také jsou zde uvedeny počty soukromých stání, na která mají někteří obyvatelé přístup - garáže a stání na vlastních pozemcích. Tyto počty mohou být v některých případech podhodnocené. V pravé části tabulky je vidět celkový potřebný počet míst přesně v souladu s normou a počet míst snížený o soukromá stání.

V posledním sloupci je vidět počet stání, který nepočítá s potřebou krátkodobých stání pro základní školu (vychází se z předpokladu, že většina dětí není do školy dopravována automobily, a pokud ano, většinou se jedná pouze o zastavení, na které není třeba fyzicky vymezovat místo), ani s potřebou krátkodobých stání pro kulturní dům. Zde jsou sice krátkodobá stání třeba poměrně pravidelně, nicméně by jich dle výpočtu bylo třeba podstatně více, než by bylo možné realizovat v okolních ulicích. Lze ale předpokládat, že většina návštěvníků bude chtít u KD parkovat ve večerních hodinách, kdy z ulic zmizí většina automobilů lidí, kteří do centra dojíždějí do práce či na nákupy, a místo pro parkování tak v blízkém okolí najdou. Kulturní dům má také možnost otevřít bránu na svůj dvůr, kam se v případě potřeby vejde dostatečné množství vozidel.

Potřebný počet míst pro polikliniku a městský úřad nebyl zjištěn výpočtem, ale vyšlo se z existujících vyhrazených stání pro tyto instituce. MÚ má společně s MP na náměstí v současnosti 12 vyhrazených stání, ke kterým se v souladu s normou připočetl stejný počet pro stání krátkodobá. Poliklinika má v současnosti 8 míst vyhrazených pro lékaře a sanitní

vozy, a dále 46 časově omezených stání pro návštěvníky, z nichž ale některé slouží k dlouhodobějšímu parkování (v rozporu se značkou). Pro polikliniku tak bylo počítáno s 40 požadovanými krátkodobými místy.

Tabulka 1 - Potřebná stání v jednotlivých ulicích

ulice	počet bytových jednotek *poznámka*	občanská vybavenost	existující soukromá stání	potřebná stání					
				odstavná	parkovací dlouhodobá	parkovací krátkodobá	**celkem**	**bez soukromých**	**bez školy a KD**
Bezděkova	58	-	17	70	0	0	70	53	**53**
Dolní Příkopy	20	-	14	24	0	0	24	10	**10**
Havlíčkovo nábřeží	13	-	13	16	0	0	16	3	**3**
Horní Příkopy	21	4 obchůdky	18	25	0	2	86	68	**33**
	60 míst	2 restaurace		0	2	4			
	10 lůžek	penzion		0	2	0			
	300 m^2	knihovna		0	4	4			
	460 žáků	ZŠ		0	9	35			
Jirsíkova	20	4 obchůdky	11	24	0	2	80	69	**25**
	400 sedadel	kulturní dům		0	5	43			
	60 míst	restaurace		0	2	4			
Komenského	34	12 obchůdků	21	41	1	5	47	26	**26**
Kostelní	14	2 obchůdky	1	17	0	1	18	17	**17**
náměstí Republiky	126	38 obchůdků	11	151	2	16	206	195	**195**
		MÚ + MP		0	12	12			
	900 m^2, vlastní pro zaměstnance	Coop		0	0	13			
Palackého	53	16 obchůdků	17	64	1	7	76	59	**59**
	10 lůžek	penzion		0	2	0			
	30 míst	restaurace		0	1	2			
Petra Voka	32	11 obchůdků	17	38	1	5	92	75	**75**
		poliklinika		0	8	40			
Protifašistických bojovníků	16	5 obchůdků	10	19	0	2	25	15	**15**
	40 míst	restaurace		0	1	3			
celkem	**407**	**-**	**150**	**488**	**50**	**199**	**738**	**588**	**510**

Z tabulky je vidět, že největší počet míst je třeba na náměstí Republiky, což je dáno velkým počtem bytů v panelových domech na severní straně náměstí, a velkém počtu obchodů po celém obvodu náměstí. Velký počet je také třeba na ulici Petra Voka (přítomnost

polikliniky), a dále v ulicích Bezděkova (panelové domy) a Palackého (vícepodlažní bytové domy).

Striktně podle požadavků normy by se v oblasti mělo nacházet 738 parkovacích míst, toto číslo lze snížit o 150 soukromých stání na 588, případně na 510, ignorujeme-li požadavky na krátkodobá stání kulturního domu a základní školy.

V tabulce 2 je uveden počet obyvatel aktuálně žijících v jednotlivých ulicích (údaje poskytl pan místostarosta Mgr. Drachovský), a k nim dopočítány počty automobilů dle stupňů automobilizace města i kraje. Dále je zde uveden současný počet parkovacích míst v jednotlivých ulicích, který je porovnán s počtem míst požadovaných normou. V posledních sloupcích je pro představu uvedena maximální obsazenost míst v dané ulici z provedených průzkumů, a také počet míst, který byl při této maximální obsazenosti volný.

Tabulka 2 - Chybějící počet parkovacích míst

ulice	počet obyvatel	počet automobilů (město)	počet automobilů (kraj)	soukromá stání	počet potřebných míst	aktuální počet míst	**přebytek +/ nedostatek -**	maximální obsazenost [%]	minimální rezerva [-]
	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	[-]	**[-]**	[%]	[-]
Bezděkova	105	46	54	17	53	53	**0**	91	4
Dolní Příkopy	37	16	19	14	10	17	**7**	82	3
Havlíčkovo nábřeží	21	9	11	13	3	14	**11**	79	3
Horní Příkopy	40	18	21	18	33	55	**22**	98	1
Jirsíkova	43	19	22	11	25	63	**38**	92	5
Komenského	47	21	24	21	26	0	**-26**	-	-
Kostelní	20	9	10	1	17	4	**-13**	100	0
náměstí Republiky	248	109	128	11	195	176	**-19**	90	17
Palackého	90	40	47	17	59	39	**-20**	100	0
Petra Voka	20	9	10	17	75	54	**-21**	80	11
Protifašistických bojovníků	43	19	22	10	15	0	**-15**	-	-
celkem	**714**	**315**	**369**	**150**	**510**	**475**	**-35**	**80**	**91**

Z tabulky vyplývá, že v celé oblasti je oproti požadavkům normy o 35 míst méně, což odpovídá zhruba 7 %, což není nijak zásadně špatný stav (jen pro porovnání na některých sídlištích v Praze chybí i 60 % míst). Do počtu existujících míst nebyly započítány místa, kde automobily parkují v rozporu s předpisy (méně než 5 m před přechodem nebo před a za hranicí křižovatky, zákaz stání atp.), s výjimkou takového stání, které neponechává volné

šířku komunikace 3 m v obou směrech. Vzhledem k tomu, že v těchto ulicích (typicky Jirsíkova nebo Horní příkopy) je jednak nízký provoz, a jednak zde takto automobily běžně parkují bez problémů, jsou tato místa tolerována a započítána do celkového součtu.

V oblasti jsou ulice, které mají přebytek míst, některé naopak nedostatek. Ulice Bezděkova překvapivě vychází s vhodným počtem míst i přesto, že na ní stojí panelové domy. Musíme však brát v úvahu fakt, že na této ulici mohou parkovat i lidé z panelových domů na severní straně náměstí, kteří do ní mají blízko, a také automobily z ulice Protifašistických bojovníků, kteří na své ulici v podstatě místa nemají. Podobně také oficiálně žádná místa nejsou na ulici Komenského, jejíž obyvatelé pak parkují buď na Havlíčkově nábřeží, nebo na Horních příkopech, případně na jižní straně náměstí. Nedostatek míst je také na samotném náměstí Republiky, na ulici Palackého, a v ulici Kostelní (jejíž obyvatelé však mohou parkovat zhruba na stejných místech, jako z ulice Komenského). Přebytek míst vychází v ulici Jirsíkova, a dále v okrajových ulicích Horní a Dolní příkopy a Havlíčkovo nábřeží.

Co se týče počtu odstavných stání potřebných pro skutečný počet automobilů obyvatel daných ulic, je současný stav celkově dostatečný. Pokud porovnáváme se stupněm automobilizace pro celý Jihočeský kraj, nedostává se odstavných míst na ulicích Bezděkova (1), Dolní příkopy (2), Komenského (24), Kostelní (6), Palackého (8) a Protifašistických bojovníků (22). V ostatních ulicích a zejména na náměstí jsou pak ale velké přebytky, takže existuje rezerva více než 100 míst. Vzhledem k tomu, že ulice jsou vzájemně blízce propojené, je možné snadno zaparkovat v některé ze sousedních ulic.

2.2. Průzkum dopravy v klidu

Průzkum dopravy v klidu probíhal v sobotu 16. 10. a v úterý a ve středu 19. - 20. 10. 2017 metodou opisu části registračních značek vozidel. Jednotlivé průzkumy začínaly v 7:30, 11:00, 14:30 a 18:30, přičemž každý průzkum trval zhruba 60 až 90 minut. V úterý večer byl navíc proveden průzkum i od 22:30. Cílem průzkumu bylo jednak zjištění obsazenosti jednotlivých parkovacích míst v průběhu celého dne, a jednak také doba, po kterou automobily v různých ulicích obvykle parkují. Úterý a středa byly vybrány jakožto typické pracovní dny, sobota jako ukázka situace mimo všední den. Shodou okolností se v tuto sobotu právě konaly Soběslavské slavnosti v okolí KD, kvůli kterým byla pro automobily uzavřena severní část ulice Jirsíkova a také nebylo umožněno parkování na nádvoří KD.

V tabulce 3 je rozdělení ulic na jednotlivé části a jsou zde uvedeny počty a druh stání. Vyhrazených stání je celkem téměř 7 %, což je poměrně velký počet. Místa vyhrazená pro držitele průkazu ZTP tvoří 2,4 % celkového počtu míst, což odpovídá vyhlášce č. 398/2009

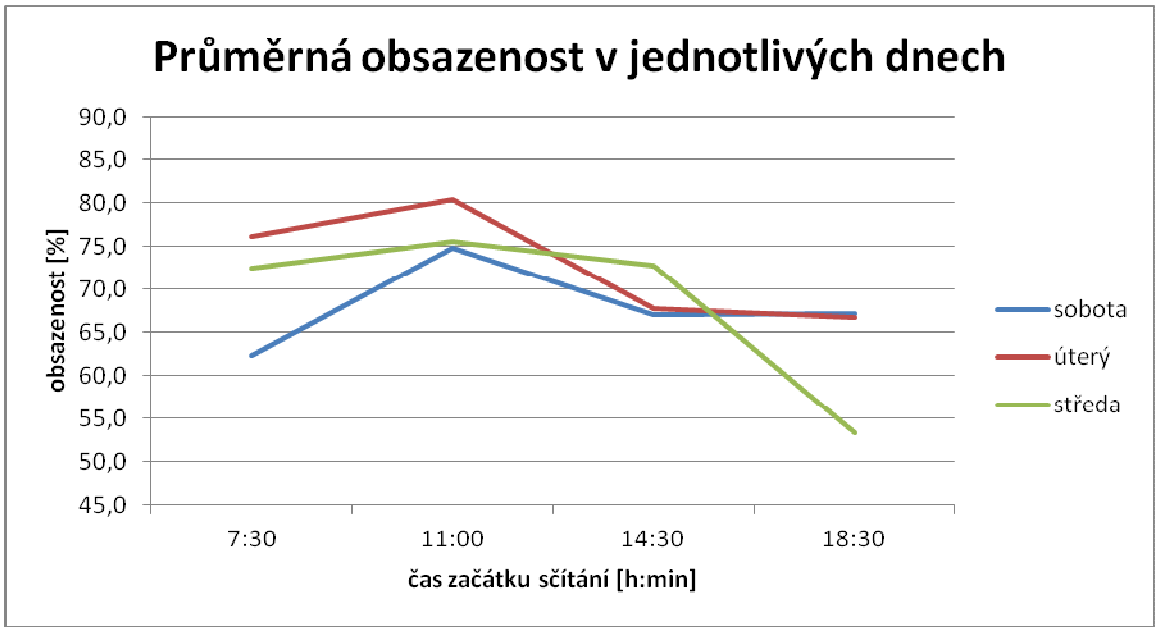
Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (pro 401 - 500 míst je třeba alespoň 10 stání pro ZTP) [5].

Tabulka 3 - Počty a druh míst řešených průzkumem

lokalita / počet míst	Poliklinika - V	Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Náměstí západ - V	Náměstí jih - O	Náměstí jih - N	Coop - O	Radnice - V	Palackého	Bezděkova	Dolní příkopy	Horní příkopy	Školní náměstí	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	Havlíčkovo nábřeží	nádvoří hradu	**celkem**
celkem	8	46	9	23	75	10	24	17	13	5	39	43	17	43	12	35	32	14	16	**465**
podélná	8	46	0	23	69	0	24	17	13	5	11	43	8	4	12	3	18	8	16	**312**
kolmá/šikmá	0	0	9	0	6	10	0	0	0	0	28	0	9	39	0	32	14	6	0	**153**
nevyhrazená	0	42	5	21	72	3	23	17	9	0	39	43	17	42	12	33	30	14	16	**422**
vyhrazená	8	2	4	0	0	7	0	0	3	5	0	0	0	0	0	2	1	0	0	**32**
ZTP	0	2	0	2	3	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	**11**

2.2.1. Obsazenost míst

Obsazenost míst v jednotlivých částech zkoumané oblasti ukazuje tabulka 4. Průměrnou obsazenost v celé oblasti ukazuje graf na obrázku 2.



Obrázek 2 - Graf obsazenosti v jednotlivých dnech

Tabulka 4 - Obsazenost lokalit v průběhu průzkumů

lokalita		Poliklinika - V	Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Náměstí západ - V	Náměstí jih - O	Náměstí jih - N	Coop - O	Radnice - V	Palackého	Bezděkova	Dolní příkopy	Horní příkopy	Školní náměstí	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	Havlíčkovo nábřeží	nádvoří hradu	**celkem**
den	čas																				
so	7:30	0	24	44	35	77	30	50	59	92	100	95	84	71	49	75	71	x	50	x	**62,4**
	11:00	25	46	78	70	84	40	75	94	77	100	97	77	82	79	108	69	x	43	x	**74,8**
	14:30	13	33	56	57	64	10	83	94	92	100	100	79	76	67	100	63	x	36	x	**67,0**
	18:30	13	26	100	52	63	0	63	53	69	100	100	91	82	84	92	74	x	50	x	**67,2**
út	7:30	63	83	100	70	96	90	75	100	69	40	79	84	35	51	108	71	59	50	81	**76,1**
	11:00	100	67	122	48	96	90	92	100	69	80	82	88	53	58	117	77	78	71	88	**80,4**
	14:30	25	33	67	57	85	20	79	88	77	80	85	81	59	51	108	60	63	79	25	**67,7**
	18:30	0	11	78	43	77	20	21	59	69	100	90	81	71	95	108	80	94	36	56	**66,7**
	22:30	0	20	56	13	73	20	17	59	38	60	74	91	76	33	42	57	25	43	x	**49,5**
st	7:30	50	59	67	48	95	80	67	100	62	80	90	74	41	56	125	69	59	64	31	**72,5**
	11:00	50	43	111	83	95	70	96	94	62	40	82	77	29	63	117	69	88	57	31	**75,5**
	14:30	25	54	78	87	96	70	100	100	69	60	79	67	59	56	83	66	56	50	44	**72,7**
	18:30	38	22	78	30	68	30	38	59	46	60	72	81	71	35	75	51	53	36	x	**53,3**

Z grafu je zřejmé, že obecně nejvyšší obsazenost je v dopoledních hodinách (okolo 11). Problémy s odstavováním automobilů místních obyvatel na noc tedy nejsou takové, jako problémy s krátkodobějším parkováním přes den. Opačný trend nastává v ulicích, ve kterých nejsou žádné obchody a kde jsou parkovací místa využívána zejména jako odstavná pro obyvatele - například Bezděkova nebo Dolní příkopy. Celkově nejvytíženější je Školní náměstí (průměrně 97 %), dále ulice Palackého (87 %), časově neomezené části náměstí Republiky - střed, jih a východ (82 %, 81 % a 79 %), a ulice Bezděkova (81 %). Naopak nejmenší průměrná obsazenost je na vyhrazených stáních u polikliniky (31 %), na neomezených stáních u polikliniky (40 %), v západní části náměstí (vyhrazená stání - 44 %) a na Havlíčkově nábřeží (51 %).

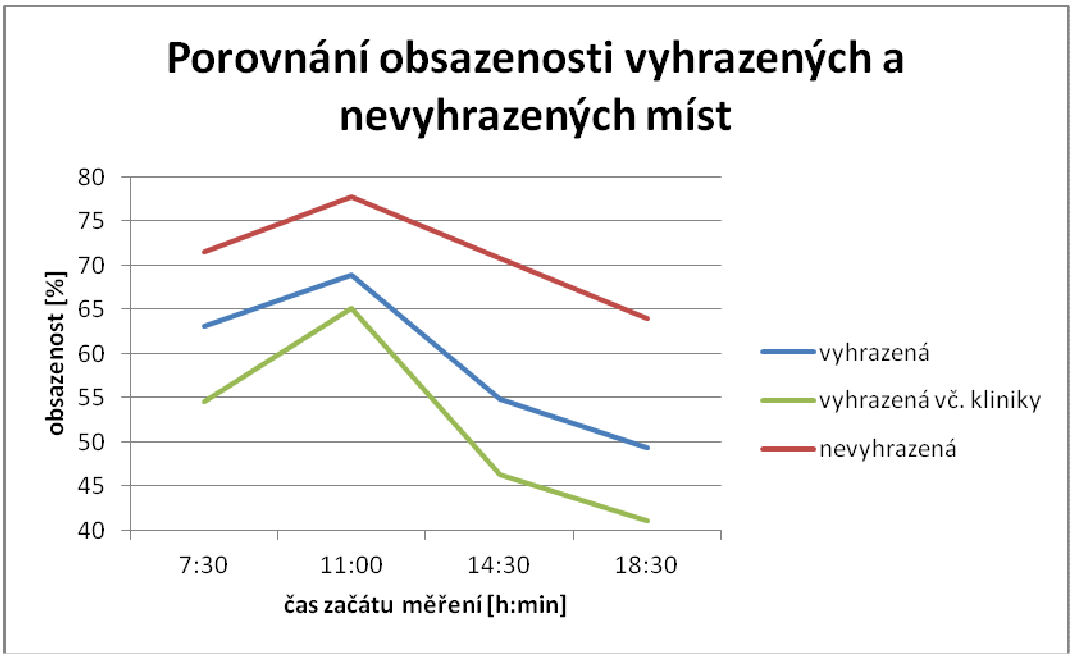
Sobotní hodnoty jsou pravděpodobně vyšší oproti běžné sobotě právě z důvodu konání Soběslavských slavností (velká obsazenost ulice Horní příkopy a Palackého). Lze tedy předpokládat, že běžné víkendy jsou méně vytížené než pracovní dny, což ukazuje na obsazenost parkovišť zejména lidmi dojíždějícími do zaměstnání nebo do obchodů a na úřady. Další abnormalitou je vysoká obsazenost v úterý od 18:30 v ulicích Horní příkopy, Palackého a Jirsíkova (+ KD), a to z důvodu konání představení Miroslava Donutila v

kulturním domě. Středeční čas 18:30 je proto více reprezentativní pro běžný všední den. Přeplnění těchto ulic v případě větší akce v kulturním domě by bylo možné řešit směrováním automobilů návštěvníků na dvůr KD (možná za drobný poplatek), nebo naopak upozornit na vzdálenější parkoviště, ať už nově navrhovaná v závěru této studie, nebo například existující u stadionu nebo u plaveckého bazénu (docházkové vzdálenosti cca 650 m - 8 min).

Za zmínku stojí také obsazenost vyhrazených stání (tabulka 5). Porovnání průměrné obsazenosti vyhrazených a nevyhrazených stání můžeme vidět na obrázku 3. Vyhrazená stání (MÚ, MP, jednotlivé prodejny) mají řádově o 10 až 15 % (respektive o 20 - 30 % vezmeme-li v úvahu i stání vyhrazená pro lékaře ve službě a sanitní vozy u polikliniky) nižší obsazenost než běžná stání. Bylo by proto vhodné vyhrazená stání zrušit, nebo alespoň jejich počet omezit na nutnou míru (vozidla policie a sanitky), aby se zvýšila efektivita využívání parkovacích míst.

Tabulka 5 - Obsazenost vyhrazených míst

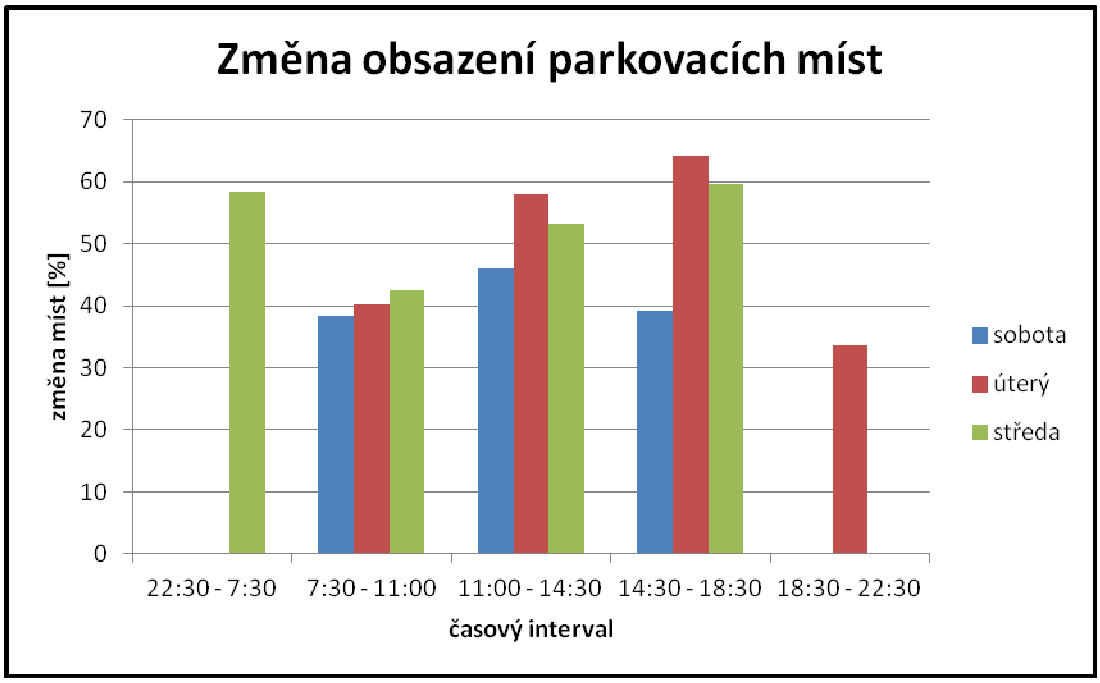
lokalita		Poliklinika - V	Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí západ - V	Coop - O	Radnice - V	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	**celkem**	**celkem bez kliniky**
den	čas										
so	7:30	0	0	25	14,3	66,7	80	100	x	**32,3**	**43,5**
	11:00	25	0	75	42,9	33,3	100	100	x	**51,6**	**60,9**
	14:30	12,5	0	50	14,3	66,7	100	100	x	**41,9**	**52,2**
	18:30	12,5	0	100	0	33,3	100	100	x	**41,9**	**52,2**
út	7:30	50	0	100	100	100	40	100	100	**71,9**	**79,2**
	11:00	87,5	0	100	85,7	66,7	80	100	0	**78,1**	**75,0**
	14:30	25	0	25	28,6	33,3	80	100	0	**37,5**	**41,7**
	18:30	0	0	50	28,6	33,3	100	100	100	**40,6**	**54,2**
	22:30	0	0	50	28,6	33,3	60	100	0	**31,3**	**41,7**
st	7:30	37,5	0	50	100	33,3	80	100	0	**59,4**	**66,7**
	11:00	50	0	100	100	66,7	40	100	0	**65,6**	**70,8**
	14:30	25	0	75	85,7	66,7	60	100	100	**59,4**	**70,8**
	18:30	37,5	0	75	28,6	33,3	60	50	0	**40,6**	**41,7**
průměr		**27,9**	**0**	**67,3**	**50,5**	**51,3**	**75,4**	**96,2**	**33,3**	**50,2**	**57,7**



Obrázek 3 - Graf porovnání obsazenosti vyhrazených a nevyhrazených míst

2.2.2. Setrvání vozidel na stejném místě

Kromě obsazenosti míst bylo cílem průzkumu také zjistit, jak dlouho se automobily na místech zdržují. Na obrázku 4 je vidět, v jakém intervalu se jak mění obsazení míst různými vozidly.



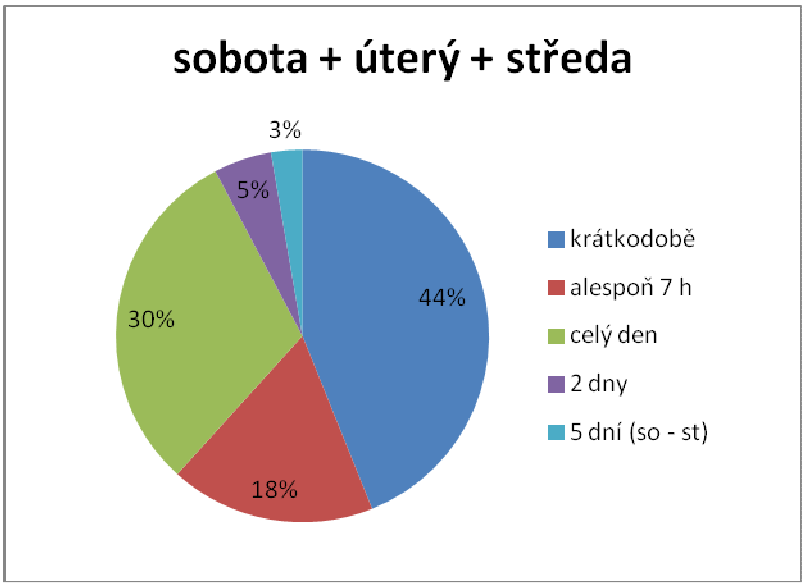
Obrázek 4 - Změna obsazení parkovacích míst

Nejměnší změna nastává mezi 7:30 a 11:00, v tomto intervalu se vymění okolo 40% vozidel. Největší změna naopak nastává mezi 14:30 a 18:30, kdy se mění 60% vozidel. Menší podíl měnících se vozidel ráno je dán tím, že 7:30 je čas, když někteří obyvatelé už do práce odjeli/přijeli, zatímco někteří ještě ne. Mezi časem 14:30 a 18:30 se ale vymění prakticky všichni, kteří dojíždějí za prací, ať už z centra nebo do něj, což je předpokládatelný stav.

V tabulce 6 a na obrázku 5 je par rozdělení stání dle toho, jak dlouho byla obsazena stejným vozidlem.

Tabulka 6 - Obsazení míst stejným vozidlem

lokalita		Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Náměstí západ - V	Náměstí jih - O	Náměstí jih - N	Coop - O	Radnice - V	Palackého	Bezděkova	Dolní příkopy	Horní příkopy	Školní náměstí	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	Havlíčkovo nábřeží	nádvoří hradu	**celkem**
den	trvání																			
so + út + st	krátkodobě	77	55	100	13	50	79	0	57	67	28	13	37	42	40	33	66	43	63	43,9
	alespoň 7 h	9	9	0	26	30	7	53	7	17	17	29	5	22	20	13	16	21	19	17,8
	celý den	15	27	0	47	20	14	29	36	17	47	44	37	33	33	33	19	21	19	30,6
	2 dny	0	0	0	9	0	0	12	0	0	4	9	16	2	0	13	0	14	0	5,0
	5 dní (so - st)	0	9	0	4	0	0	6	0	0	4	4	5	0	7	8	0	0	0	2,7



Obrázek 5 - Neměnnost míst v průběhu průzkumu

Z grafu i tabulky je vidět, že pro vyloženě dlouhodobé stání je využíván jen malý zlomek všech stání. Na stejném místě v průběhu 5 dní zůstaly jen necelé 3 % vozidel. Dalších 5 % stání bylo obsazeno stejným vozidlem v průběhu celého úterý a středy. 30 % stání bylo obsazeno alespoň 24 hodin stejným vozidlem, dá se tedy říct, že tyto automobily jsou využívány každý druhý až třetí den. V rozpětí 7 a 24 hodin bylo stejným vozidlem obsazeno 18 % míst, a maximálně 3 hodiny bylo stejným vozidlem obsazen největší podíl míst - 44 %. Můžeme tedy říci, že téměř dvě třetiny vozidel vyskytujících se v oblasti jsou využívány denně. Největší obrat vozidel je na časově omezených částech náměěstí (kde to vynucuje maximální doba stání 1 hodinu ve všední den od 7 do 17 hodin), dále na parkovišti u polikliniky, na vyhrazených stáních před MÚ, a na parkovišti u kulturního domu v ulici Jirsíkova. K dlouhodobějším parkováním jsou nejvíce využívány Dolní příkopy, Jirsíkova a neomezené části náměstí.

2.2.3. Přestupky, blokovaná místa

V průběhu průzkumů bylo celkem 117x zaznamenáno vozidlo odstavené v rozporu s předpisy, případně stojící před vjezdem na pozemek označený zákazem stání (což mohl být majitel daného vjezdu), zcela výjimečně se také vyskytovalo neoprávněné stání na místě pro držitele průkazu ZTP. Celkově byl však 13x zaznamenán stav 517 míst, což dává celkem více než 6700 záznamů, a přestupků tak bylo celkem jen 1,7 %, z toho mnohokrát opakovaně (vozidlo stojící delší dobu proti předpisům. Většinou se nejednalo o nějak závažná porušení, výjimkou by mohlo být stání těsně před přechodem u základní školy na Školním náměstí (obrázek 6), nebo stání blízko hranice křižovatky na křížení Dolních příkopů s Palackého ulicí (obrázek 7), kde jsou i bez špatně zaparkovaných vozidel dost špatné rozhledové poměry.

Obrázek 6 - Automobily stojící příliš blízko přechodu pro chodce - Školní náměstí

Obrázek 7 - Automobily v těsné blízkosti hranice křižovatky v ulici Dolní příkopy

V rámci průzkumu bylo také vyhodnoceno porušování omezené doby stání ve všední dny od 7 do 17 hodin na některých místech náměstí Republiky (1 hodina) a u polikliniky (2 hodiny). Na náměstí bylo zjištěno porušení tohoto pravidla pouze v 5 případech, většinou v jižní části, u polikliniky bylo těchto případů poměrně více - 29. Z celkového počtu stání a sčítání to však není tak velké číslo. Lze tedy konstatovat, že systém papírových hodin a časově omezeného stání je dobře zažitý a celkem dobře respektovaný. U polikliniky může být delší doba stání někdy opodstatněná, a také zde není parkoviště tak vytížené jako parkoviště před obchody na náměstí.

Problémem, který se poměrně často vyskytoval, bylo blokování dvou míst jedním vozidlem. Následující tabulka 7 ukazuje, kdy, kde a ke kolika případům při průzkumech došlo. Takovýmto způsobem dochází ke ztrátě několika procent míst (na severní straně náměstí až 20 % !), přičemž jednou špatně zaparkovaný automobil může chybu při vyšší obsazenosti roztáhnout do celého dne. Tento problém je způsoben tím, že jednotlivá místa nejsou vyznačena pomoci vodorovného značení. Jasný kontrast se ukazuje mezi severní a jižní částí náměstí, kde je stejný druh stání (šikmá, dokonce i časově omezená), ale zatímco na neznačené severní části dochází k blokování míst pravidelně, na jižní části s vyznačenými jednotlivými místy nedošlo k chybnému zaparkování ani jednou. Ukázky ze severní části jsou na obrázcích 8 a 9. Na prvním obrázku je vidět, že místa jsou sice vyznačena jiným vzorcem pokladu dlažebních kostek (pokud je tento záměrný, šířka stání odpovídá), nicméně mnoho řidičů si tohoto dělení nevšimne a při parkování zasahují na dvě sousední místa.

Tabulka 7 - Počty blokovaných míst v jednotlivých částech oblasti

lokalita		Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Palackého	Bezděkova	Dolní příkopy	Horní příkopy	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	Havlíčkovo nábřeží	**celkem**
den	čas												
počet míst		46	9	23	75	39	43	17	43	35	32	14	**376**
so	7:30	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	6
	11:00	1	0	6	1	0	0	0	0	0	0	0	8
	14:30	3	0	5	1	0	0	0	0	1	0	0	10
	18:30	1	0	4	1	0	0	0	0	1	0	0	7
út	7:30	2	0	3	1	1	2	0	0	1	0	1	11
	11:00	2	0	3	1	1	2	0	0	1	2	1	13
	14:30	1	0	2	1	1	2	0	1	0	1	0	9
	18:30	0	1	2	1	1	2	1	0	1	1	0	10
	22:30	0	0	0	1	0	2	1	0	0	1	0	5
st	7:30	4	0	2	1	0	2	0	0	0	0	0	9
	11:00	3	0	3	1	0	2	0	0	0	1	0	10
	14:30	3	0	3	1	0	2	0	0	0	1	0	10
	18:30	1	0	3	0	1	3	0	0	0	0	0	8

Obrázek 8 - Vyznačení šikmých stání pomocí vzoru dlažby - sever náměstí Republiky

Obrázek 9 - Automobil blokující dvě šikmá místa chybným parkováním

2.3. Vyhodnocení analýzy současného stavu

Z analýzy současného stavu vyplývá, že v řešené oblasti je mírný nedostatek krátkodobých parkovacích stání, pro noční odstavování automobilů místních obyvatel je míst dostatek, ačkoliv někdy nejsou v těsné blízkosti jejich bydliště. Každopádně je ale vždy možné najít místo v docházkové vzdálenosti do 500 m, což je normou doporučená vzdálenost pro odstavná stání. Delší hledání místa v různých ulicích je ale jistě nepohodlné a v součtu má také negativnější dopad na životní prostředí.

Parkování přes den je trochu komplikovanější, nicméně je nutné podotknout, že se vždy dá v dostatečné blízkosti cíle najít parkovací místo. Situace se pravděpodobně zhorší při další rekonstrukci náměstí, při které z náměstí zmizí cca 30 parkovacích míst.

3. NÁVRH ŘEŠENÍ A ZLEPŠENÍ SITUACE

3.1. Použití vodorovného dopravního značení

Nejjednodušší možností zefektivnění stávajících parkovacích ploch je vyznačení jednotlivých míst vodorovným dopravním značením. Tato možnost si nevyžaduje žádné stavební úpravy, bude poměrně levná a zlepší reálnou využitelnost existujících parkovišť. **Je důrazně doporučeno vyznačit všechna kolmá a šikmá stání.** U podélných stání je situace jiná, vzhledem k tomu, že většina řidičů je schopna manévrovat v menším prostoru, než jaký předpokládá norma ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel [6]. U podélných stání by však pomohlo minimálně vyznačení pruhu, ve kterém je možné podélně parkovat. Zvýší se tím přehlednost a řidič si bude více jistý, na kterém místě stát může a na kterém ne. Do určitého počtu podélných stání v řadě (zhruba 4) je možné vyznačit i jednotlivá stání.

Obrázek 10 - Vyznačení všech stání na parkovišti u polikliniky - možné řešení

V případě polikliniky také dochází ke ztrátě míst, zejména uprostřed parkoviště. Vhodné by také bylo využití nevyužívaného vyhrazeného místa na severní straně.

Obrázek 11 - Vyznačení stání pomocí VDZ v ulici Havlíčkovo nábřeží

Na obrázku 11 je situace Havlíčkova nábřeží - růžová stání značí současná místa, která jsou již využívána, ale nejsou značena, a tak se někdy automobily objevují na nevhodných místech. Zelené místo by bylo možné přidat tím, že se změní způsob využívání tohoto "parkoviště". V současnosti zde automobily stojí ve dvou řadách paralelně. Oranžová místa značí místa, která by bylo možné nově vytvořit se stavebními úpravami - zde zcela minimálními (možná rozšíření plochy zpevněné štěrkem). Tato plocha není v současnosti optimálně využita, a mohlo by zde parkovat více obyvatel ulic Komenského, nebo lidí docházejících na náměstí (docházková vzdálenost do středu náměstí 330 m - 4 min). Fotografie této plochy je na obrázku 12.

Obrázek 12 - Parkovací plocha na Havlíčkově nábřeží

Obrázek 13 - Situace ulice Bezděkova

Na obrázku 13 je opět vidět vyznačení stávajících (růžových) míst pomocí VDZ. Dále je v ulici o něco dále jen využitím VDZ vytvořeno 9 nových podélných stání v úseku ulice, kde je minimální provoz, ulice je poměrně široká, ale přesto není k parkování využívána i přes poměrně přeplněný zbytek ulice. Teoreticky zde může být důvodem strach z vandalismu, protože tato část ulice je relativně "zapadlá". Tento problém by se dal vyřešit instalací bezpečnostní kamery (i pouhá zmínka o tom, že je prostor hlídán kamerou by mohla mít velký psychologický efekt). Část této ulice je na obrázku 14. V době pořízení snímku byla sice v ulici probíhaly výkopové práce, ale na základě dřívějších návštěv i satelitních snímků je zřejmé, že tento prostor se skutečně k parkování nevyužívá.

Obrázek 14 - Nevyužívaná část ulice Bezděkova

Mírnou stavební úpravou by bylo možné vytvořit v ulici Bezděkova další 3 - 4 stání prodloužením stávajícího parkovacího pásu. Problémové je pouze umístění sloupu VO, které by jedno místo ubralo (obrázek 15).

Obrázek 15 - Možné místo pro vytvoření nových kolmých stání - Bezděkova

Největší možností vytvoření nových parkovacích stání jen pomocí VDZ se nabízí na autobusovém nádraží. Toto nádraží je v současnosti podobně jako velká část starých autobusových nádraží u nás značně naddimenzované - nachází se zde 8 stanovišť pro 8 linek, které tudy projíždí. Každá linka tak má vlastní stanoviště, což při je při jejich frekvencích naprosto zbytečné. Návrh zde počítá se zachováním funkce 3 stanovišť na východní straně nádraží, a na západní by se dalo vyznačit 30 stání pro osobní automobily. Tyto by mohly být využity pro cestující přestupující na autobus, na vlak, nebo i pro lidi docházející do centra (vzdálenost ke středu náměstí 600 m - 7,5 min). Pokud by toto

parkoviště bylo bezplatnou alternativou ke zpoplatněnému centru, jistě by bylo některými využíváno. Vhodné by bylo také pro turisty, kteří při prohlídce města tak nepospíchají. V současnosti je plánována rekonstrukce autobusového nádraží, při které vznikne podobné množství nových míst, jako by vzniklo touto úpravou VDZ. Vzhledem k tomu, že při rekonstrukci náměstí vznikne náhlý nedostatek parkovacích míst, doporučuji místa na AN dočasně (do doby rekonstrukce AN) vyznačit dle návrhu, aby ho bylo možné okamžitě využívat.

Obrázek 16 - Vytvoření parkovacích stání na autobusovém nádraží

3.2. Nové parkovací plochy

Využitím VDZ lze až na výjimku nádraží získat jen několik míst a situaci celkově optimalizovat. Návrhem nových ploch v blízkosti náměstí by se vytvořila místa, kde by byla velká šance zaparkovat bez nutnosti bloudění uličkami samotného centra (obzvlášť s nabídkou těchto míst neomezeně zdarma v porovnání se zpoplatněnými, časově omezenými místy v centru).

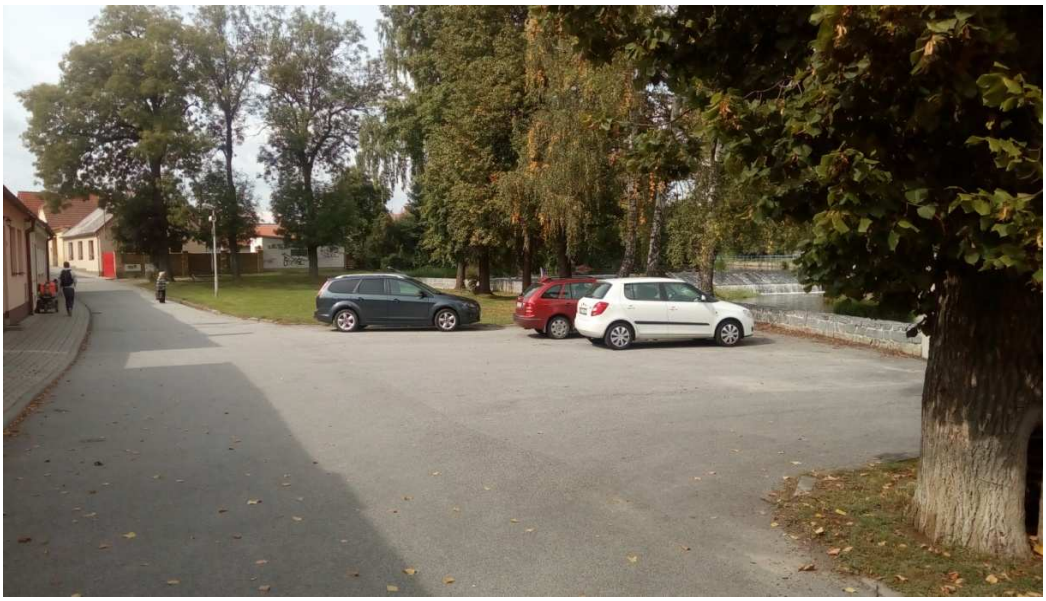
Obrázek 17 - Nové parkoviště západně od náměstí Republiky

Na obrázku 17 je navržena nová plocha s 22 šikmými stáními (bylo by možné navrhnou i větší počet) u křižovatky ulic Bechyňská a Nová. Tato plocha je v docházkové vzdálenosti 380 m do středu centra (4,5 min), respektive 330 m ke kulturnímu domu (4 min), nebo také 120 m (1,5 min) k základní škole (u které oficiálně chybí krátkodobá parkovací stání, která jsou ale potřeba spíše výjimečně). Tato plocha má dle mého názoru největší potenciál - může zde vzniknout velké množství míst nejblíže centru. V současnosti je již částečně k parkování využívána - na obrázku 18 je vidět, že řidiči zde parkují jen na trávě. Vzhledem k pozici přímo u hlavní silnice je toto umístění vhodné i z pohledu dostupnosti. Křižovatka, u které se tato plocha navržená k vytvoření parkovacích míst nachází, možná projde v dohledné budoucnosti rekonstrukcí - přetvořením průsečné křižovatky na odsazenou. V tom případě by došlo k nakolmení komunikace Bechyňská vzhledem k hlavní komunikaci Nová. Navržená parkovací stání by se však vedle této křižovatky vešla (případně v o něco nižším počtu. Při rekonstrukci křižovatky by další místa mohla vzniknout na severní straně Bechyňské - v místě současného vedení komunikace.

Obrázek 18 - Nouzově zaparkovaná vozidla na místě navrhovaného parkoviště - Bechyňská

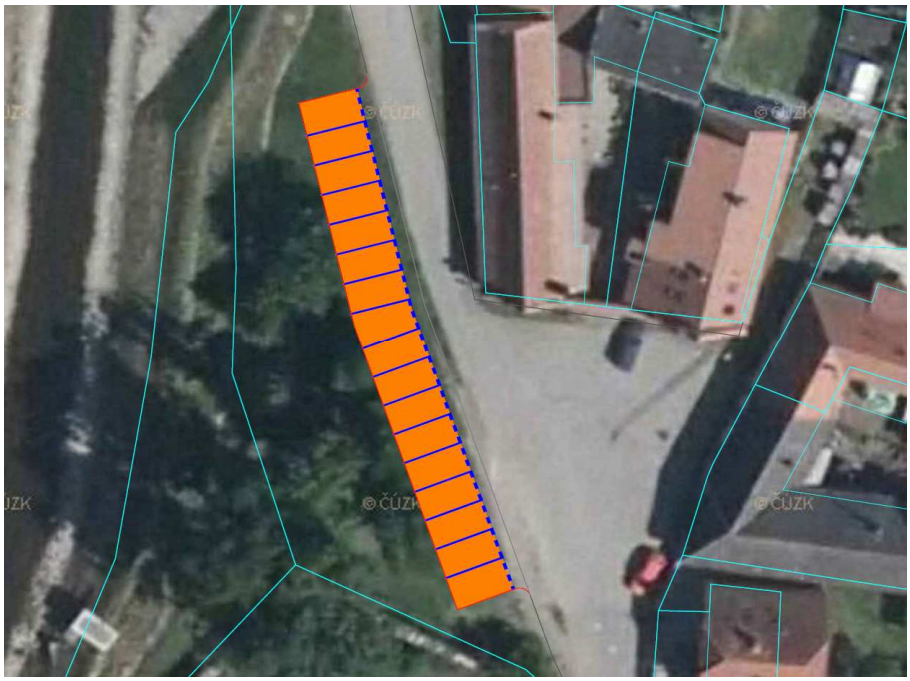
Další vhodná plocha pro vytvoření nových stání se nachází v ulici Dolní příkopy a její situace je na obrázku 19. Bez nutnosti kácení stromů by se zde dalo poměrně jednoduše vytvořit 13 nových kolmých stání. V současné době je tu již nepravidelná asfaltová plocha, na které parkuje až 7 vozidel, nedošlo by tak k zásadní změně vzhledu okolí, a za tímto pásem stále zbývá poměrně široký pruh zeleně pro případné volnočasové aktivity. Toto parkoviště by mohlo dobře sloužit obyvatelům ulic Bezděkova a Protifašistických bojovníků (docházka 300 - 400 m - 3,5 - 5 min), nebo i docházejícím na náměstí (450 m - 5,5 min) či do KD (300 m - 3,5 min).

Obrázek 19 - Vytvoření delšího parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy



Obrázek 20 - Pohled na možné místo rozšíření parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy

Na obrázku 17 je vidět další místo, kde by bylo možné umístit parkovací pás - jižní část Chvalovského nábřeží - nachází se jihovýchodně od centra. I zde již v současnosti dochází k odstavování automobilů (někdy i nákladních). Tato plocha by byla vhodná zejména pro docházku k poliklinice (300 m - 3,5 min) nebo k jižní a východní části náměstí (500 m - 6 min). Navrženo je 17 míst, tento počet by se ale dal zvýšit prodloužením pásu více na sever.



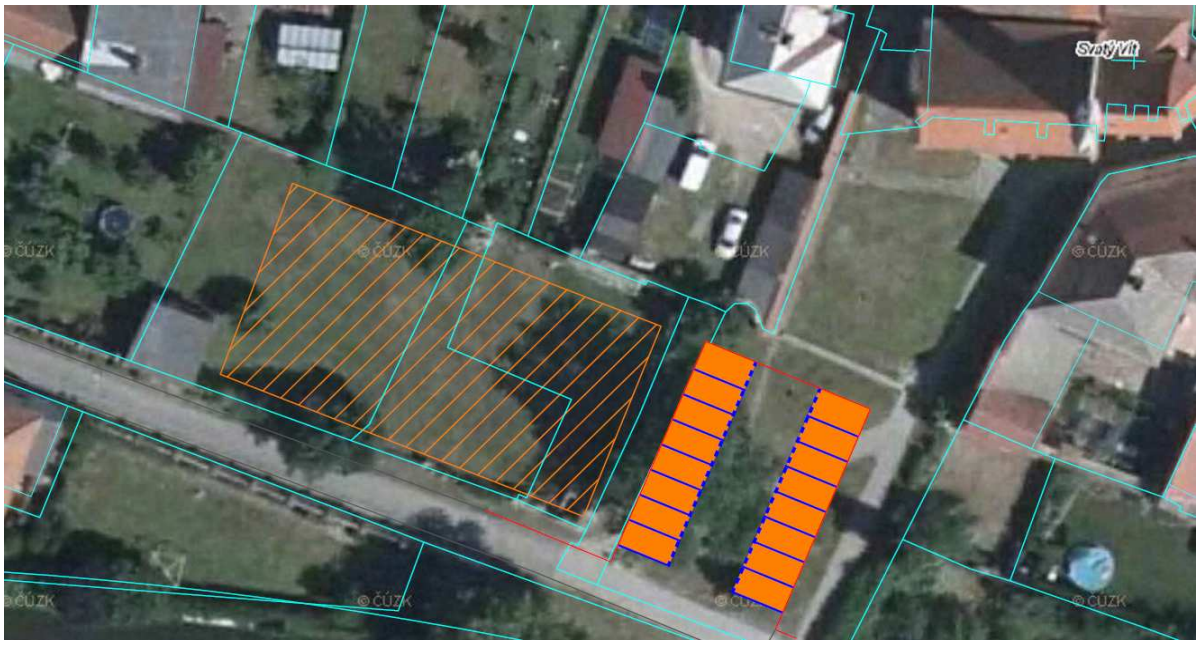
Obrázek 21 - Možný vznik parkovacího pásu v ulici Chvalovského nábřeží

Obrázek 22 - Menší parkoviště u Coopu - Tyršova

Další možností by bylo vytvoření parkoviště o 13 místech na východní straně Coopu na Tyršově ulici (severovýchod od centra) - obrázek 22. Toto místo by bylo atraktivní zejména pro obyvatele ulic Bezděkova a Protifašistických bojovníků (docházka 200 - 300 m - 2,5 - 3,5 min). Nevýhodou tohoto místa je fakt, že tato plocha je ze všech doposud navrhovaných na stavební úpravy první, která není dle katastru nemovitostí majetkem města Soběslav. Také by se zde musel o něco snížit terén a odstranit několik stromů (na rozdíl od ostatních uvedených).

Obrázek 23 - Plocha vedle supermarketu Coop - Tyršova

Posledním místem poblíž centra, kde by bylo možné uvažovat o nových parkovacích stáních, je místo jižně od kostela sv. Víta v polovině Havlíčkova nábřeží (obrázek 24). Výhodou tohoto místa jsou nejkratší docházkové vzdálenosti - 100 m (1,2 min) od středu náměstí a 200 m (2,5 min) od panelových domů na severní straně náměstí. Navrženo je 16 míst, přičemž by jim mohlo být až 2x tolik v závislosti na ochotě velikosti záboru pozemku pro parkoviště. Tento pozemek je rovněž ve vlastnictví města Soběslavi. Nevýhodou je, že jakožto jediný z doposud navrhovaných má nějakou vyšší "kulturní, městotvornou" funkci - je okolo něj několik laviček pro odpočinek poblíž Černovického potoka a je tu relativní klid i přes to, že je jen několik metrů od náměstí. Uvažovat by se dalo také o sousedním pozemku, který je momentálně jen zarůstající travnatou plochou. U tohoto by se ale muselo brát v úvahu odkoupení, a je otázkou, jestli by to stálo za zkrácení docházky o 250 m oproti parkovišti v Bechyňské. Kapacita tohoto parkoviště by ale mohla být dosti velká, takže by nejen nahradila ztrátu parkovacích míst při rekonstrukci náměstí, ale také by se mohlo vytvořit několik nových stání. Využití tohoto parkoviště by bylo ideální pro ty, kteří na náměstí dojíždějí do práce - byli by dostatečně blízko na docházku a zároveň by neblokovali místa přímo před obchody po obvodu náměstí. Také je tento prostor dostatečně blízko na to, aby mohl být využíván i pro některé obyvatele panelových domů na severu náměstí, kteří rekonstrukcí ztratí současná stání. Protiváhou záboru tohoto pozemku by ale mohl být právě fakt, že rekonstrukcí náměstí právě to značně zkvalitní svůj veřejný prostor, a mohlo by tak být více než náhradou za toto místo.



Obrázek 24 - Nová místa na Havlíčkově nábřeží

3.3. Zjednosměrnění komunikací

Další možností zvýšení počtu stání je zjednosměrnění některých komunikací, což by umožnilo stání automobilů po obou stranách komunikace. K této úpravě se nabízejí ulice Jirsíkova (obrázek 25) a Horní příkopy (obrázek 26). Obě tyto ulice jsou poměrně úzké, nejsou v nich velké intenzity provozu, a již v současnosti zde automobily stojí často tak, že se dva protijedoucí řidiči nemohou navzájem minout a musí například couvat na širší část úseku. Na obrázku 27 je tedy úprava zjednosměrněných ulic.

Obrázek 25 - Pohled do ulice Jirsíkova ze severu

Obrázek 26 - Pohled do ulice Horní příkopy z jihu

Obrázek 27

Zjednosměrnění by bylo zavedeno tak, že ulice Jirsíkova by byla od kulturního domu průjezdná pouze na jih (kvůli tomu, aby bylo nejprve umožněno stání na parkovišti u KD, a až v případě zaplnění byl nutný pokus o stání v Jirsíkově ulici, a také proto, aby při stání podélně vpravo řidič vystupovat na opačné straně než je zeď. V této ulici by bylo značkou vpravo ve směru jízdy umožněno stání podélně na chodníku. Tento chodník je tak jako tak několikrát přerušený (není celistvý v rámci ulice),a vzhledem k nízkým intenzitám nebude problém, aby zde byl pouze chodník na východní straně ulice.Ulice Horní příkopy bude naopak jednosměrná z jihu na sever - velké parkoviště nejprve na Školním náměstí, a poté až v samotné ulici. V obou ulicích bylo nově navrženo několik stání s nutnou stavební úpravou (oranžově), a také několik míst vzniklých jen pomocí VDZ a zjednosměrnění. Velký nárůst počtu míst však v těchto ulicích nebude, protože se zde již dnes v podstatě parkuje tak, jak je naznačeno na obrázku. Místa by se ale alespoň "zlegalizovala", byla by více organizovaná a přehledná, a méně by docházelo k blokování výjezdů sousedů navzájem. K nárůstu 6 míst jen díky značení by došlo na Školním náměstí, kde by se místa mohla posunout blíže křižovatce, a také blíže za přechod, kde dnes sice automobily parkují, ale rovněž nelegálně. V rámci úprav je doporučeno fyzicky vysadit plochu pro pěší u přechodu jak do výšky, tak částečně mimo parkovací pás tak, aby došlo ke zkrácení v současnosti velmi dlouhého přechodu a zároveň zlepšení rozhledů z okraje přechodu. Vzhledem k tomu, že se nachází mez dvěma částmi školy je tato změna žádoucí. Při zjednosměrnění je vhodné ponechat alespoň šířku 3 m, aby bylo možné umožnit provoz cyklistů v obou směrech. [7]

3.4. Parkoviště P + R

Přímo přes náměstí Republiky v současnosti projíždí 13 autobusových linek. Je možné, že někteří řidiči využívají neomezených stání na náměstí jako parkoviště P + R, tedy že přijedou automobilem a dále pokračují autobusem. Tento počet cestujících nebude pravděpodobně nijak velký, nicméně ve stíněných podmínkách je každé místo důležité. Tabulka 8 ukazuje, ve kterých zastávkách jednotlivé linky procházející náměstím také zastavují. Ideální by pro odstavení vozidla P+R bylo autobusové nádraží (za předpokladu provedení změn navržených dříve). Vhodný prostor, i když více omezený, je také na zastávce Jitona. Nezpevněný prostor pro parkování je také přímo u zastávky Hvížďalka. U zastávky Škola sice mnoho míst není, ale autobusové nádraží je ve vzdálenosti 300 m, tudíž by se dalo uvažovat i o přechodu mezi těmito zastávkami. U zastávky E. Beneše je velké parkoviště, ale dle satelitních snímků bývá hustě obsazeno. Pro několik aut by se ale i tam dalo najít místo.

Tabulka 8 - Zastávky na linkách procházejících náměstím

zastávka na trase / číslo linky	Autobusové nádraží	Škola	E. Beneše	obalovna, silnice	Hvížďalka	Jitona	U Zárubů	Chlebov
390400	x		x	x				
390420	x	x						
390430	x	x			x			
390490	x						x	
350860	o	o	x					
390440	x	x	x	x				
390450	x	x					x	
390460	x	x				x		
390820			x	x		x		
390821	o	o	x					
340210	o	o	x	x				
340340	o	o	x	x				
340341	x	x						x

V tabulce je místo, kde daná linka staví, označeno symbolem x. Zastávky, ve kterých by mohla linka stavět, jsou označeny o. Jedná se o autobusové nádraží, které by bylo pro autobusy mírnou zajížďkou, nebo zastávku Škola, ke které by řidiči někdy museli dojít 300 m z nádraží. Velkou kapacitu má parkoviště u zastávky Zimní stadion, ale úhly křižovatek a poloměry odbočení by pravděpodobně bránily jednoduchému propojení náměstí a zimního stadionu (nejspíš z toho důvodu mezi nimi žádná linka nejezdí), proto tato zastávka není brána v potaz. Každopádně by stálo za to poupravit průjezd zastávkami současnými linkami tak, aby bylo možné přestoupit na jednom z čtyř výše uvedených míst. Nejsnáze by to šlo pomocí zastávky Škola, protože ta leží přímo mezi náměstím a E. Beneše. Po změně linkového vedení by stačil informační plakát na zastávkách náměstí, informující o možnosti bezplatného neomezeného parkování na parkovištích poblíž těchto zastávek.

3.5. Regulace parkování

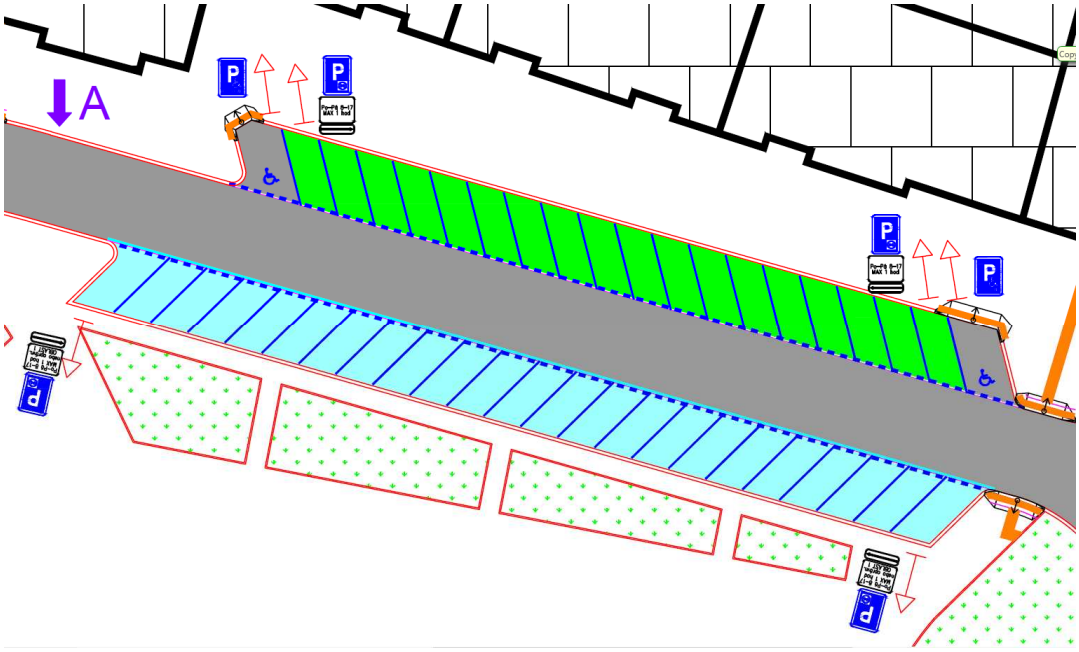
Možností, jak upravit parkování v centru města, je celá řada. V současnosti poměrně dobře funguje systém časově omezeného stání kontrolovaného pomocí papírových hodin. Tento systém je uživatelsky velice jednoduchý, jeho nevýhodou je potřeba hodiny v

automobilu mít, což může být překážkou pro náhodné návštěvníky, kteří nejsou se situací obeznámeni.

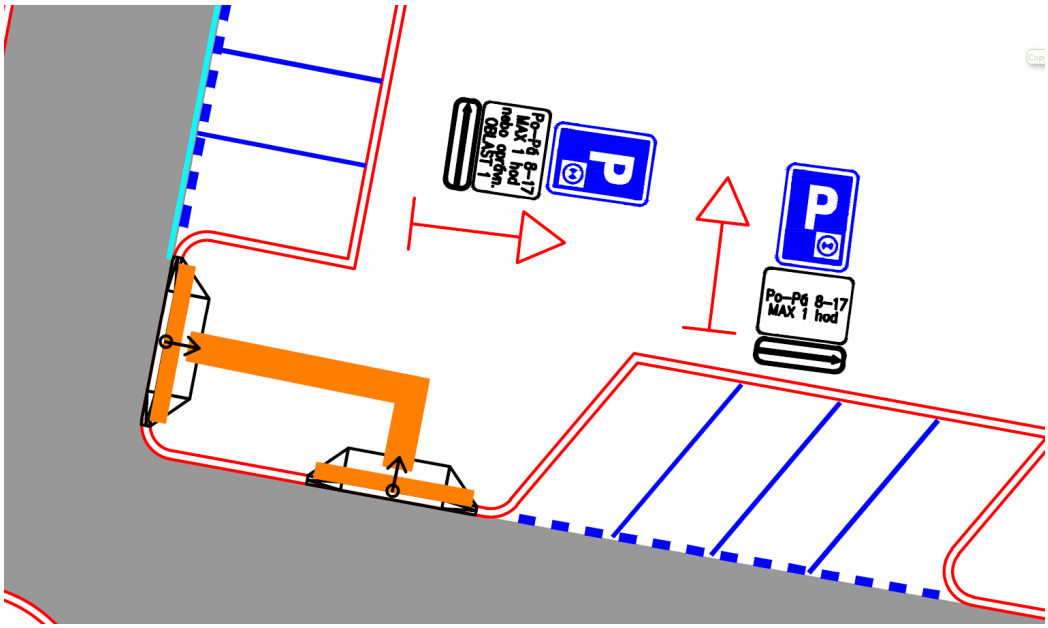
Městu Soběslav bylo společností City Parking Group navrženo řešení pomocí systému rezidentských a abonentních karet doplněných o 13 automatů pro návštěvnická stání. Takové množství automatů vycházelo z potřeby pokrýt celý prostor izochronami o 50 metrech s automatem uprostřed. U některých lokalit by možná tento přístup dával smysl, ale například v ulici Horní příkopy by v jednom případě bylo jedním automatem pokryto 13 vozidel, což je trochu málo. Obecně se takové řešení zdá příliš "drsné", zejména vezmeme-li v úvahu výsledky průzkumu, které ukazují, že centrum nemá závažný nedostatek stání. U takového množství automatů také prakticky nelze počítat s návratností investice, vzhledem k obvyklým cenám parkování v podobně velkých městech (10 - 20 Kč/hod). Ve spojení s rezidentskými kartami by byly výnosy ještě menší a oproti současnému stavu by se v podstatě nic nezměnilo (protože rezidentskou kartu by měli prakticky všichni). Pirátská strana dělala v nedávné době anketu, která se mimo jiné zabývala také parkováním v centru. Dle výsledků této ankety by si rezidentní kartu za poplatek přálo jen 26,5 % obyvatel (40 % by si přálo kartu zdarma) [8].

Základním požadavkem regulace parkování v centru města je umožnit všem návštěvníkům krátkodobě zaparkovat na náměstí, aby si mohli dojít do obchodů, na úřad atp. Dalším základním požadavkem je možnost odstavného stání pro rezidenty.

Mým návrhem je zavedení časově omezeného stání v oblasti náměstí Republiky (Oblast 1) a dále v ulicích Bezděkova, Jirsíkova a Palackého (Oblast 2) na 1 hodinu pomocí papírových hodin v době otevření obchodů - zhruba od 8 do 17. Kromě možnosti parkovat hodinu zdarma by existovaly dva druhy parkovacích karet - pro neomezené stání v Oblasti 1 (náměstí Republiky) a pro neomezené stání v Oblasti 2 (Bezděkova, Jirsíkova, Palackého). Karta pro Oblast 1 by byla zpoplatněná (řádově v jednotkách tisíc Kč za rok), a nárok na ni by měli primárně obyvatelé žijící přímo na náměstí Republiky (případně panelových domů na Bezděkově, které jsou v těsné blízkosti). Dále by také byla standardně pouze 1 karta na 1 bytovou jednotku (další až v případě malého zájmu). Karet pro Oblast 1 by bylo 80 - 85 (v přiloženém výkresu náměstí je navrženo 84 stání - vyšrafovaných modře, kde by bylo možné parkovat s Kartou pro Oblast 1). Na náměstí je dále 41 míst určených pouze pro krátkodobá stání mezi 8 a 17 hod - vyšrafována zeleně.



Obrázek 28 - Výřez severní strany náměstí - Modrá stání pro krátkodobá stání a držitele karty pro Oblast 1, zelená pouze pro krátkodobá stání. Šipka s písmenem A označuje možné umístění případného parkovacího automatu

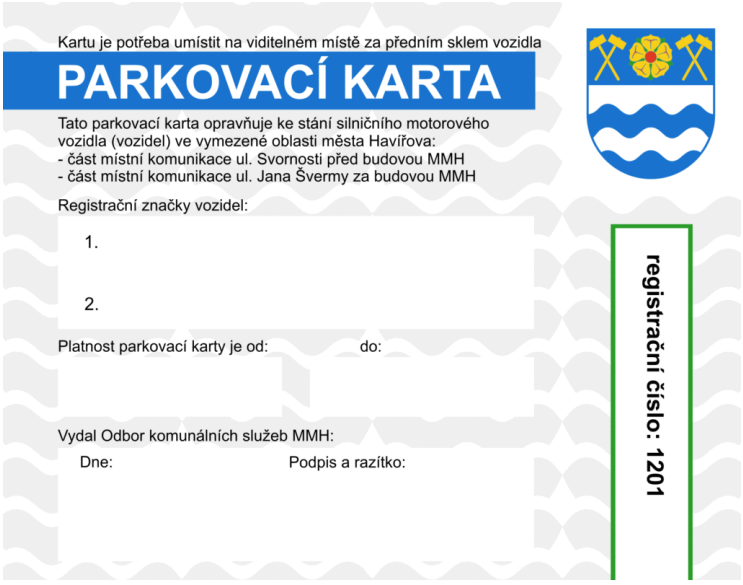


Obrázek 29 - Detail vodorovného a svislého značení v jihozápadní části náměstí - Místa pro držitele Parkovací karty s modrým pruhem vedle standardního VDZ V10d odzačující parkovací pás - vlevo; místa pro krátkodobá stání - jen V10d. V obou případech je využito SDZ IP13b - Parkoviště s parkovacím kotoučem, doplněné o dodatkovou tabulku E13 a E8a-d, vyznačující úsek platnosti

Dodatková tabulka pro vyhrazená (modrá) stání by měla text: "PO - PÁ 08 - 17 h MAX 1 h nebo s platným parkovacím oprávněním Oblast 1". Ve výkresu jsou vyznačena dvě místa, kde by bylo vhodné umístit parkovací automaty v případě, že by se rozhodlo o jejich využití. V tom případě by bylo vhodné zachovat zelená místa pouze pro stání do 1 h, a zónu - Oblast 1 kombinovat s možností připlatit si delší stání v automatu - cena 10-20 Kč /h. V tom případě by bylo nutné upravit dodatkové tabulky. Osobně však využití automatů nedoporučuji.

V Oblasti 2, tedy ulicích Bezděkova, Jirsíkova a Palackého, by oproti současnému stavu bylo zamezeno dlouhodobému dennímu parkování nerezidentů. Fungoval by stejný systém jako na náměstí, tedy krátkodobé parkování (1 h) na parkovací hodiny, a dlouhodobé pouze pro držitele parkovací karty pro Oblast 2. Tato parkovací karta by se řídila stejnými pravidly jako Oblast 1 (primárně pro obyvatele, 1 karta na 1 bytovou jednotku), ale mohla by být zdarma, případně alespoň levnější než karta pro Oblast 1 na náměstí je větší obrat vozidel a za jeho využívání pro dlouhodobé stání by se mělo platit více). V těchto ulicích by bylo stejné značení jako v případě Oblasti 1, jen by byla jiná barva doplňující VDZ V10d (například fialová), a dodatkové tabulky by byly psány pro držitele parkovacího oprávnění pro Oblast 2. Oproti náměstí by se v těchto ulicích nevyskytovala stání vyhrazená pouze pro krátkodobá stání.

Parkování u polikliniky by zůstalo ve stejném režimu jako dosud - tedy časově omezené stání na 2 hodiny v denních hodinách.



Obrázek 30 - Možný vzhled parkovací karty - nutné náležitosti - město, oblastní platnost (Oblast 1, Oblast 2 - vyjmenované názvy ulic), časová platnost (typicky rok), registrační značka vozidla, razítko vydávajícího úřadu

Obrázek 31 - Vyznačení zóny pro držitele parkovacích karet pomocí VDZ - modrý pruh vedle standardního V10d

4. ZÁVĚR

Z provedené analýzy současného stavu vyplývá, že počet odstavných stání (pro odstavování vozidel v noci) je dostatečný, a celkový počet parkovacích míst téměř odpovídá normě. Situace se změní při rekonstrukci střední části náměstí, při níž dojde ke ztrátě zhruba 30 parkovacích míst. V této souvislosti by bylo vhodné ztracená místa nahradit na některém z míst uvedených výše. Většina nově navržených ploch je na pozemku, jehož vlastníkem je město, a zároveň jsou to většinou pouze travnaté plochy, u kterých by nebylo nutné kácet žádné stromy. Nejvýznamnější přínos by byl u autobusového nádraží, v ulici Bechyňská, a v ulici Dolní příkopy. Pro lepší organizaci dopravy by také bylo vhodné udělat z ulice Horní příkopy a části ulice Jirsíkova jednosměrky. Situaci také hodně pomůže, pokud se všechna kolmá a šikmá stání vyznačí pomocí vodorovného značení, které musí být viditelné. Nezanedbatelný dopad může mít také změna zastávek autobusů projíždějících náměstím tak, aby bylo možné využívat jiná parkoviště jako P+R. V předcházející kapitole byl také navržen systém parkovacích karet doplněný o využití parkovacích hodin. Bylo by vhodné mít například v informačním centru možnost parkovací hodiny zakoupit, a na tuto možnost

informovat. V rámci nárazově zvýšených požadavků po parkovacích místech (například akce v KD) by bylo vhodné pro návštěvníky umožnit parkování na dvoře KD, aby nepřehlcovali okolní ulice, a případně je také směrovat (například při prodeji vstupenek na akce, na webových stránkách atd.) na trochu vzdálenější parkoviště. Pro velké akce by bylo perfektní parkoviště u koupaliště, které po většinu roku zeje prázdnotou, ačkoliv je od centra vzdáleno pouhých 8 minut chůze. Na toto parkoviště by bylo vhodné pomocí informačních cedulí o možnosti zdarma zaparkovat směrovat hlavně turisty. Vedle parkoviště u koupaliště je také nezpevněná plocha, na kterou se v případě potřeby vejde více než 100 automobilů.

5. DOPORUČENÁ OPATŘENÍ, SHRNUTÍ

Výše uvedená opatření jsou různé možnosti, jak přispět ke zlepšení dopravy v klidu v centru města. Každé by samo o sobě mělo mít kladný dopad, čím více z nich se uskuteční, tím lepší bude výsledek. Každopádně by ale měla v blízkém okolí vzniknout nějaká nová místa, aby se pokryla ztráta míst při rekonstrukci náměstí. Následující body bych důrazně doporučoval, ostatní jsou spíše možné náměty.

1) Vyznačení kolmých a šikmých stání v celé oblasti pomocí vodorovného dopravního značení

2) Vyznačení parkovacích míst na autobusovém nádraží dle 3.1., Obr. 16, ideálně před započetím rekonstrukce náměstí. Toto opatření není finančně náročné a nevylučuje se s následnou plánovanou rekonstrukcí AN.

3) Vyznačení míst v ulici Bezděkova dle 3.1. - Obr. 13. Opět finančně nenáročné opatření, které zlepší situaci v nedostatečně kapacitní Bezděkově. Možné i menší stavební úpravy, zisk míst ale nebude velký.

4) Nová parkovací místa v ulici Dolní příkopy dle 3.2., Obr. 19. Nenáročné stavební řešení s významným počtem nových míst.

5) Nová parkovací místa u křižovatky Bechyňská x Nová dle 3.2., Obr 17. Zde je komplikací možná budoucí rekonstrukce křižovatky, nicméně i pokud k ní dojde, je zde dost místa na významné množství nových míst (myslím že by bylo možné je vytvořit i před samotnou rekonstrukcí křižovatky). Při rekonstrukci náměstí bych čekal, že zde budou často odstavená vozidla na trávníku.

6) Zjednosměrnění Jirsíkovy dle 3.3., Obr. 27. Bez stavebních úprav je možné vytvořit několik nových míst. Časem je možná i rekonstrukce uličního prostoru, nicméně počet míst

bude pravděpodobně velmi podobný prostému zjednosměrnění (vzhledem k polohám vchodů a vjezdů).

7) Zjednosměrnění, případně rozšíření Horních příkopů pro vytvoření plnohodnotného parkovacího pruhu. Zjednosměrnění by mělo výhodu ve vzniku míst na Školním náměstí, nicméně rozšíření a zachování obousměrného provozu bude praktičtější. Doporučoval bych také zvětšení parkoviště na severním konci Horních příkopů.

8) Na náměstí Republiky a v ulicích Bezděkova, Jirsíkova a Palackého zavést ve všední dny mezi 8 a 17 časově omezené stání na 1 h (parkovací hodiny, jako dosud na náměstí a u polikliniky). S tím spojené vytvoření parkovacích karet dvou typů - pro Oblast 1 (náměstí), a pro Oblast 2 (ostatní ulice) - které by držitele opravňovaly k celodennímu stání - dle 3.5. Z průzkumu vyplývá, že obyvatelé jsou ochotni za parkovací karty zaplatit, dle mého názoru ale není nutné zpoplatňovat první kartu na jednu bytovou jednotku v Oblasti 2. Karet pro Oblast 1 je ale omezený počet (80 - 85), a z toho důvodu logicky musí být zpoplatněny, respektive v případě zpoplatnění karet pro Oblast 2 musí být Oblast 1 i násobně dražší. Podobně karty pro druhá a další vozidla v bytových jednotkách. Bylo by vhodné v diskuzi najít takovou cenu karet pro Oblast 1, aby nebyli si ji nebyli ochotni zaplatit všichni obyvatelé (cena je z mého pohledu jediným možným faktorem, podle kterého omezený počet karet přidělit). Instalaci parkovacích automatů nedoporučuji, zejména kvůli nenávratnosti investice. Po zavedení parkovacích karet bude vhodné alespoň ze začátku provádět častější kontroly dodržování nastavených pravidel.

6. POUŽITÉ ZDROJE

[1] *Mapy.cz - Obecná mapa* [online]. [cit. 2017-10-15]. Dostupné z: http://mapy.cz/zakladni

[2] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací.* Praha: Český normalizační institut, 2006, 128 s.

[3] *Ateliér pozemních komunikací - Výpočet parkovacích stání* [online]. [cit. 2017-10-15]. Dostupné z: http://www.apko.cz/aplikace/index.html

[4] *Statistická ročenka Jihočeského kraje - 2016* [online]. [cit. 2017-10-15]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2016

[5] *Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.* Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2009.

[6] ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.* Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011, 28 s.

[7] TP 179. *Navrhování komunikací pro cyklisty.* Praha: Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací, 2017, 141 s. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf

[8] *Výsledky ankety: Řešení dopravy v centru města* [online]. [cit. 2017-10-15]. Dostupné z: http://pirati.sobeslav.cz/vysledky-ankety-reseni-dopravy-v-centru-mesta/