

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Tereza Pajerová
OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ PROSTORU NÁMĚSTÍ MÍRU V
SOBOTCE

Bakalářská práce

2017



K612..... Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE (PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Tereza Pajerová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Optimální řešení prostoru Náměstí Míru v Sobotce**

Název tématu (anglicky): Design of "Náměstí Míru" Square in Sobotka

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Požadavky na podobu a uspořádání prostoru náměstí (z hlediska urbanismu, veřejného prostoru, dopravního inženýrství atd.)
- Analýza současného stavu náměstí (význam náměstí a jeho funkce v rámci sídla, význam prostoru z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury včetně veřejné dopravy), identifikace problému/problematických míst k řešení
- Návrh nové podoby náměstí zohledňující jak obecné požadavky na jeho podobu tak řešení identifikovaných problémů, variantní řešení
- Vyhodnocení (porovnání) navržených variant, závěr



- Rozsah grafických prací: stanoví vedoucí bakalářské práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 35 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110 (případně i ČSN 73 6425)
Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy, IPR Praha, 2014.

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Vojtěch Novotný**

Datum zadání bakalářské práce: **30. června 2015**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce: **28. srpna 2017**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek, dr. h. c.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

Tereza Pajerová
jméno a podpis studenta

V Praze dne..... 12. prosince 2016

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Vojtěchu Novotnému za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. V neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat svým rodičům a blízkým za morální a materiální podporu, kterou se mi dostávalo po celou dobu studia.

Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze, Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 25. srpna 2017



.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

OPTIMÁLNÍ ŘEŠENÍ PROSTORU NÁMĚSTÍ MÍRU V SOBOTCE

bakalářská práce

srpen 2017

Tereza Pajerová

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „Optimální řešení prostoru Náměstí Míru v Sobotce“ je provedení analýzy současného stavu náměstí z hlediska dopravy a dopravní infrastruktury včetně veřejné dopravy a identifikace problémů či problematických míst. Následně navržení nové podoby náměstí zohledňující jak obecné požadavky na jeho podobu tak řešení identifikovaných problémů.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní obslužnost, optimalizace, veřejný prostor, Sobotka, autobusové stanoviště

ABSTRACT

The subject of the bachelor's thesis "Optimal solution of Namesti Miru in Sobotka" is analysis of the current state of the square in terms of transport and infrastructure including public transport and identification of problems or problematic places. Subsequently, designing a new form of square, taking in to account both the general requirements for its design and the solution of identified problems.

KEYWORDS

transport services, optialization, public space, Sobotka, bus station

Obsah

1. Úvod.....	7
2. Sobotka a její širší vztahy.....	8
2.1 Demografické údaje	10
2.2 Dopravní infrastruktura	12
2.3 Úloha a funkce Náměstí Míru	13
3. Náměstí a obecné požadavky na jeho podobu	15
4. Analýza současného stavu Náměstí Míru v Sobotce.....	17
4.1 Popis územního plánu.....	17
4.2 Současný stav.....	19
4.3 Identifikace problémových míst	25
4.4 Analýza investic do dopravní a pěší infrastruktury v letech 2013 - 2017.....	34
4.5 Celkové zhodnocení.....	36
5. Návrh úpravy prostoru náměstí	37
5.1 Obdobně řešená náměstí v jiných městech.....	37
5.2 Návrhy optimalizace Náměstí Míru	46
6. Závěr	50
7. Použité zdroje	52
7.1 Literatura	52
7.2 Internetové zdroje	52
8. Seznam příloh	54

Seznam použitých zkratk

a.s.	akciová společnost
CHKO	chráněná krajinná oblast
aut. st.	autobusové stanoviště
č.	číslo
ČSN	Česká technická norma
IAD	individuální automobilová doprava
nám.	náměstí
rozc.	rozcestí
TP	technické podmínky
s.r.o.	společnost s ručením omezeným
žel. st.	železniční stanice
ZTP	zdravotně tělesně postižení
ZTPP	zdravotně tělesně postižení s průvodcem
JVDM	jednotková vektorová dopravní mapa
Praha,ČM	Praha, Černý Most
MB	Mladá Boleslav

1. Úvod

Tématem bakalářské práce je „Optimální řešení prostoru Náměstí Míru v Sobotce“. Město Sobotka se nachází v srdci Českého ráje a je velmi často vyhledávanou turistickou lokalitou. Převážně v letních měsících silniční doprava v centru města graduje v souvislosti se zvýšenou návštěvností města a současný koncept náměstí nevyhovuje aktuálním trendům uspořádání veřejného prostranství.

V první části této bakalářské práce bude analyzován současný stav Náměstí Míru, a to z hlediska

- jeho funkce v rámci sídla
- významu dopravy a dopravní infrastruktury včetně veřejné dopravy
- identifikace problému/problematických míst.

Dále budou popsány požadavky na podobu a uspořádání prostoru náměstí z pohledu urbanismu, veřejného prostoru, dopravního inženýrství.

Ve druhé části budou zpracovány nové podoby náměstí zohledňující jak obecné požadavky na jeho podobu, tak variantních řešení identifikovaných problémů. Praktická část bude obsahovat výkresy možných variant náměstí, zpracované v programu AutoCAD.

Autorka zvolila toto téma z důvodu nedaleké vzdálenosti k jejímu rodnému městu Dolní Bousov. Tudíž Sobotku a její okolí zná velice dobře a uvědomuje si důležitost a zároveň problematiku soboteckého náměstí. Klade za cíl zefektivnění silniční dopravy na základě definovaných standardů, zvýšit atraktivitu a využitelnost veřejného prostoru, zvýšit bezpečnost pohybu cyklistů a chodců a vyřešit problematiku parkovacích míst v oblasti náměstí.

2. Sobotka a její širší vztahy

Sobotka se nachází v Královéhradeckém kraji 15 km západně od Jičína a 22 km východně od Mladé Boleslavi. Zároveň Jičín je obec s rozšířenou působností, pod kterou město Sobotka spadá. K 1. lednu 2017 zde žilo 2399 obyvatel a celková výměra území města Sobotky činí 19,31 km².



Obrázek 1- Sobotka, širší vztahy (www.mapy.cz)

Kolem města vede silnice první třídy I/16 Mladá Boleslav – Jičín, která lemují oblast obytných ploch na jihu města a také jižní část obce Staňkova Lhota, která je se Sobotkou bezprostředně spojena. Městem prochází také silnice druhé třídy II/281 Dolní Bousov - Újezd pod Troskami. Silnice třetí třídy III/28114, vedoucí do obce Osek, který je rovněž jako Staňkova Lhota napojen na Sobotku, dále III/27935 Sobotka – Vesec u Sobotky a III/28010 procházející Sobotkou do obce Zajíakury.

První zmínky o Sobotce sahají až do 13. století, kdy šlechtic Beneš z Vartemberka postavil tvrz na místě dnešní Sobotky. Územím protéká potok Sobotka, který se nedaleko města vlévá do rybníka nazývaného Červenský rybník. Sobotka je pomyslným hraničním městem, odkud se začíná rozprostírat chráněná krajinná oblast Český Ráj, které byl udělen status Globální geopark Unesco. Tato CHKO zasahuje do tří krajů a to Královéhradeckého (okres Jičín), Libereckého (okres Jablonec nad Nisou a Semily) a Středočeského (okres Mladá Boleslav). Vznikl v 50. letech 20. století a k dnešnímu dni se rozkládá na 181,5 km². Mezi nejznámější památky patří například Prachovské skály, které se nacházejí nedaleko Jičina.

Území Sobotka patří pouze do obvodu jedné obce s rozšířenou působností a tou je Jičín. Do správy Sobotky patří obce Zajakury, Trní, Stéblovice, Staňkova Lhota, Spyšova, Lavice, Kdanice a Čálovice.

Zajakury

Zajakury leží jihovýchodně od Sobotky ve vzdálenosti přibližně 3,5 km. Se Sobotkou je spojuje silnice třetí třídy III/28010. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 26 obyvatel. Vesnice se nachází v katastrálním území Lavice o velikosti 2,28 km².

Trní

Tato malá vesnice se nachází na jihozápadě od Sobotky ve vzdálenosti 2,5 km. Propojení se Sobotkou je pomocí silnice třetí třídy III/2811. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 10 obyvatel. Trní se nachází v katastrálním území Kdanice o velikosti 3,91 km².

Stéblovice

Stéblovice leží na severovýchodě od Sobotky. Stéblovicemi prochází silnice druhé třídy II/281, která spojuje města Dolní Bousov – Sobotka – Újezd pod Troskami. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 20 obyvatel. Stéblovice jsou samy o sobě katastrálním územím o výměře 1,17 km².

Staňkova Lhota

Staňkova Lhota se nachází 1 km východně od Sobotky. Se Sobotkou je propojuje silnice třetí třídy III/28010. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 79 obyvatel. Staňkova Lhota je sama o sobě katastrálním územím o velikosti 1,6 km².

Spyšova

Spyšova je vesnice nacházející se 1 km na jihovýchod od Sobotky. Se Sobotkou ji spojuje silnice třetí třídy III/0166a. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 46 obyvatel. Vesnice Spyšova je také sama o sobě katastrálním územím o rozloze 4,31 km².

Lavice

Vesnice Lavice se nachází 2,5 km jihovýchodně od Sobotky. S městem ji spojuje silnice první třídy I/16. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 37 obyvatel. Lavice je katastrálním územím o rozloze 2,28 km².

Kdanice

Kdanice leží 2 km na jihozápad od města Sobotky, se kterou je propojena silnicí třetí třídy III/2811. V roce 2015 zde mělo trvalý pobyt 51 obyvatel. Kdanice jsou katastrálním územím, ve kterém leží i vesnice Trnín. Rozloha Kdanic činí 3,91 km².

Čálovice

Vesnice Čálovice leží severovýchodně od Sobotky ve vzdálenosti 1 km. Sobotku a Čálovice spojuje silnice druhé třídy II/281. V roce 2015 bylo zde evidováno 41 obyvatel s trvalým pobytem. Tak jako Kdanice, Lavice, Spyšova, Staňkova Lhota a Stéblovice jsou samostatným katastrálním územím, není jinak i u Čálovic. Rozprostírá se na území o velikosti 1,3 km².

2.1 Demografické údaje

Zaměstnanost

I když město Sobotka leží na rozmezí Královéhradeckého a Středočeského kraje, největší firmou, která zaměstnává obyvatele Sobotky a její okolí, je Škoda Auto a.s. se sídlem v Mladé Boleslavi. Ti, kteří nedojíždí za prací do Mladé Boleslavi, našli uplatnění i v Sobotce, kde mají

sídlo firmy Nova a.s. zpracovávající zeleninu a ovoce, dále Weidler Logistik s.r.o. zabývající se nákladní přepravou, Stavby Kořátko s.r.o. prosperující z demoličních a zemních prací či výstavby. Jako další významný podnik v Sobotce je živočišný závod Agrochov Sobotka a.s. se sídlem ve Staňkově Lhotě a firma VVISS s.r.o., která je jednou z největších distribučních společností čerstvého ovoce působící jak v České republice, tak v Polsku, Maďarsku a na Slovensku. Další významní zaměstnavatelé jsou v Jičíně. Jedním z nich je firma C.S.Cargro a.s., která se zabývá silniční nákladní dopravou a firma Continental Automotive Czech Republic s.r.o. jež vyrábí díly a příslušenství pro motorová vozidla

Tabulka 1 – analýza vyjížděky a dojížděky v rámci sídla (www.csu.cz)

Počet zaměstnaných		Dojíždějící		Vyjíždějící		Saldo dojížděky do zaměstnání (+,-)	Obsazená pracovní	
Celkem	z toho ženy	do zaměstnání	žáci, studenti	do zaměstnání	žáci, studenti		celkem	na 1000 zaměstnaných osob
1031	451	113	49	351	105	-238	793	769

Z tabulky č. 1 je patrné, že počet vyjíždějících osob do zaměstnání převyšuje celkově o 238 obyvatel. Dojíždějících za prací do Sobotky je 113 a žáků z okolních obcí dopravujících se do základní a mateřské školy je 49. Počet vyjíždějících ze Sobotky dosahuje čísla 456, z toho je 105 žáků a studentů. Hodnoty jsou získané pro rok 2011, přičemž míra nezaměstnanosti v okrese Jičín činila 6,6%.

Školy a zdravotní péče

V Sobotce se nachází pouze jedna základní škola, která je situována na východ od centra ve vzdálenosti 270 m v ulici Jičínská. Její kapacita je 510 žáků, ale v posledních letech je průměrná naplněnost školy 330 žáků. Kromě žáků ze Sobotky do školy dojíždějí studenti ze spádových obcí Mladějova, Markvartic, Libošovic a Samšiny. Na druhé straně ulice Jičínská se nachází mateřská škola, která pojme až 100 dětí. S mateřskou školou je propojené zdravotní středisko, ve kterém jsou ordinace praktických lékařů.

2.2 Dopravní infrastruktura

2.2.1 Silniční doprava

Hlavní a nejdůležitější pozemní komunikací v území Sobotky a jejího okolí je silnice I/16 (Řevničov – Slaný - Nová Ves – Mělník - Mladá Boleslav – Jičín - Trutnov - Královec), která je velice důležitou spojnicí mezi dálnicemi D6, D7, D8, D10 a D36. Na komunikaci v řešeném území převládá tranzitní doprava, která je díky této silnici vedena mimo centrum města.

Územím prochází také silnice II. třídy, silnice II/281 (Dolní Bousov – Sobotka – Čálovice – Stéblovce – Mladějov v Čechách – Hrdnoňovice – Újezd pod Troskami) v úseku Sobotka – Čálovice – Stéblovce. Dále se v oblasti nachází čtyři silnice třetí třídy.

2.2.2 Železniční doprava

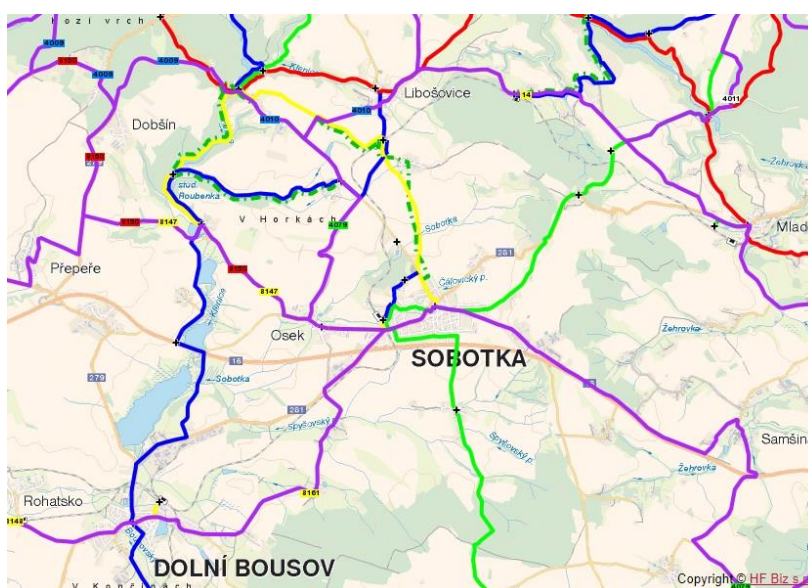
Oblastí prochází železniční trať 064 Mladá Boleslav – Stará Paka. Kromě úseku Mladá Boleslav hl. n. – Mladá Boleslav město, který je úsekem celostátní dráhy, je trať jednokolejná regionální. V dnešní době je železniční trať v Sobotce a okolí využívána především osobní dopravou, která má jenom doplňující charakter. Sobotka má tříkolejné nádraží s vlečkou v přímém úseku na trati. V minulosti byla stanice obsluhována, dnes již bez obsluhy, obsluhu provádí posádka vlaků, které zde projíždí. První dvě koleje jsou dopravní a třetí kolej je manipulační, která je opatřena z obou stran výkolejkami. Z druhé koleje vede krátká vlečka do místního Agropodniku. Směrem k Dolnímu Bousovu je za stanicí přejezd s místní komunikací, který je chráněný závorami a krytý návěstí. V letních měsících je trať hojně vyhledávána turisty kvůli vlaku M 131.1081 MBŽS, který je hlavním lákadlem akce „S lokálkou kolem Humprechtu“.



Obrázek 2 – schéma uspořádání železniční stanice Sobotka (zdroj: vlakregion.cz)

2.2.3 Pěší a cyklostezky

Sobotka a její okolí je protkáno spoustou cyklostezek a turistických tras, které podporují ve městě turistický ruch. Nejvíce jsou využívány v letních měsících cyklisty, kteří mohou například navštívit zámek Humprecht nacházející se na okraji Sobotky či hrad Kost, který byl postaven již v polovině 14. století, a jeho Prokopské údolí. Většina cyklostezek prochází přes sobotecké náměstí, které je vedeno jako městská památková zóna. Ačkoliv město prosperuje z turistů a cyklistů, komunikace či značení cyklistických a pěších tras není brána jako priorita.



Obrázek 3 – cyklostezky a pěší v Sobotce a okolí (zdroj: liberecky-kraj.cz)

2.3 Úloha a funkce Náměstí Míru

Sobotka je město s velmi bohatou historií a kulturní životem, který odkazuje právě na osobnosti, jež byly nějakým způsobem spjaty s tímto městem. Mezi nejvýznamnější akce konající se na Náměstí Míru, které je „hlavním“ náměstím ve městě, jádrem všech společenských aktivit a zároveň centrem služeb a obchodů pro Sobotku a její okolí, patří Šrámkova Sobotka a Sobotecký jarmark.

V rámci těchto významných akcí je celé náměstí uzavřeno a doprava je odkloněna po komunikacích vedoucí mimo náměstí. Včetně náměstí je uzavřena část ulice Boleslavská, která spojuje náměstí a nedaleký park u Městského úřadu, jenž je také poskytnut

návštěvníkům festivalů. Vyjma úlohy parkování, kterou zastává náměstí v průběhu celého roku, se vždy na pár dní stane náměstí společenským a kulturním centrem.

Šrámkova Sobotka

Jedná se o událost, jež je jakousi oslavou českého jazyka, řeči a literatury, nesoucí jméno jednoho z nejvýznamnějších spisovatelů české historie, Fráni Šrámka. Koná se každý rok (v roce 2017 se bude konat 61. ročník) počátkem letních prázdnin a trvá symbolicky od soboty do soboty a bývá různě tematicky zaměřena.

Návštěvníci mohou zavítat na některou z tvůrčích dílen, kde lze aktivně participovat a strávit příjemný čas nebo se něčemu přiučit (psaní, překládání, hraní divadla, zpívání,...).

Sobotecký Jarmark a festival řemesel

Od roku 1988 se vždy na konci srpna pořádá Sobotecký Jarmark, který byl v roce 1999 doplněn o festival řemesel. Cílem této kulturní události je ukázat návštěvníkům tradiční, historická řemesla a je doplněna různými workshopy. Kulturní program je doprovázen koncerty lokálních a známějších českých interpretů.

3. Náměstí a obecné požadavky na jeho podobu

Náměstí lze definovat jako prostor, kde se lidé setkávají a utvrzují společenství, zároveň je formou prezentace města, národa, kultury a lokality.

Prostor náměstí by měl být určen polohou a způsobem jeho využívání. Velmi důležitým prvkem je postavení náměstí v rámci přilehlých budov, kdy v případě oddělení těchto dvou prvků rušnou komunikací, je narušena jeho hodnota. Pokud je obklopeno významnými budovami, mělo by ctít reprezentativní charakter, u tradičního náměstí lze pozorovat využití historického původu a architektury k tomu, aby se staly středem dění města.

Uspořádání komunikací, flóry a mobiliáře by mělo tvořit kompaktní a vkusný celek. Plocha náměstí by neměla být rozbourávána výškovými rozdíly, jež brání pohybu chodců. Náměstí by mělo být víceúčelové, nabízet prostranství pro kumulaci většího počtu lidí, dostatek míst k sezení, stín, prvky obohacující užívání prostředí jako vodní prvky či umělecká díla.

Vzorové příklady na podobu náměstí podle nejnovějších trendů jsou znázorněna na následujících obrázcích.



Obrázek 4 - Náměstí T. G. Masaryka, Frýdlant (www.archiweb.cz)



Obrázek 5 - Náměstí Republiky, Žďár nad Sázavou (www.gremis.cz)

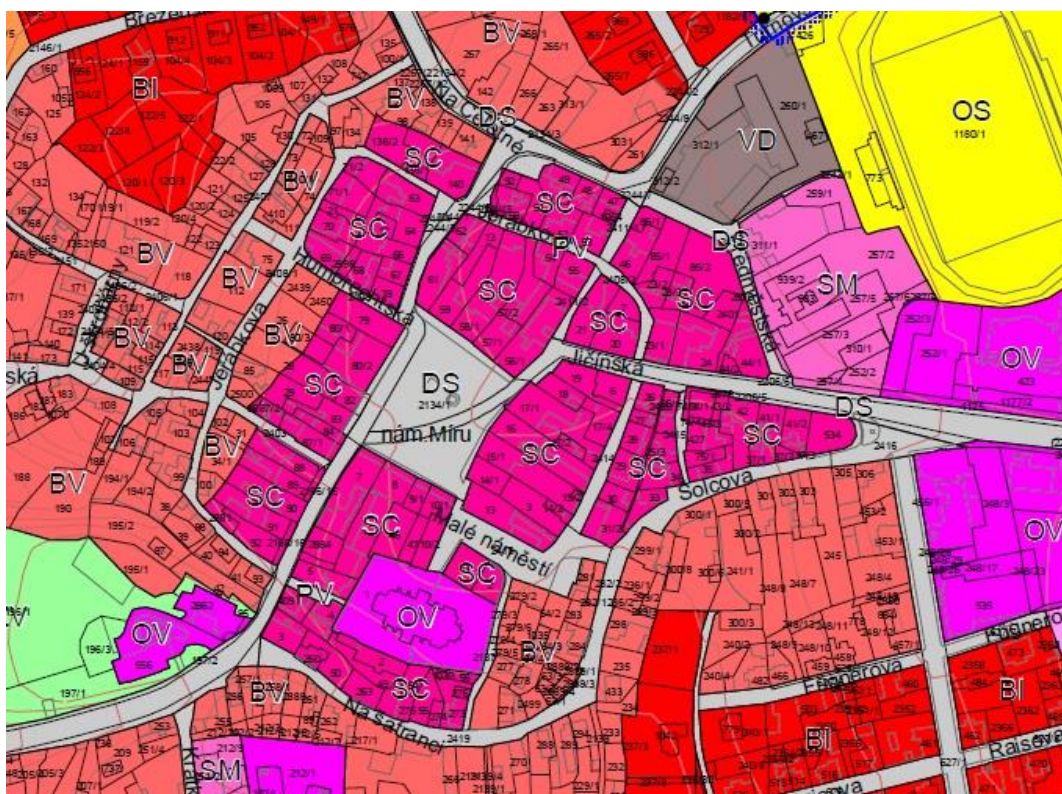


Obrázek 6 - Kostelní náměstí, Broumov (www.archiweb.cz)

4. Analýza současného stavu Náměstí Míru v Sobotce

4.1 Popis územního plánu

Na základě výkresů územního plánu centra Sobotky, stav k 30.6.2017, navštívení lokality, analýzy oblasti a mapových podkladů byl realizován popis oblasti.



Obrázek 7 – Územní plán – využití ploch v oblasti Náměstí Míru; stav k 30.6.2017

Budovy obklopující náměstí Míru jsou jak bytového charakteru, tak mají v přízemí nebytové prostory sloužící k podnikání, převážně obchody, kavárny, restaurace. Nachází se zde také informační centrum a Městská knihovna Fráni Šrámka, které jsou umístěny v jižní části náměstí v domě, kde básník žil do svých pěti let. Vlevo od domu se nachází bývalá radnice, která dnes funguje jako Městské divadlo. Sobotecké náměstí je specifické svým podloubím, které zdobí většinu domů a dává chodcům bezpečný prostor pro pohyb. Z jižní části náměstí je možné se dopravit na vedlejší Malé náměstí, které se v roce 2013 rekonstruovalo a nyní nabízí 21 parkovacích stání. S Malým náměstím sousedí místní kostel sv. Máří Magdalény, který se řadí mezi největší dominanty Sobotky.

Městská zástavba směrem od centra nabírá modernější charakter, kdy v prostorách náměstí jsou historické budovy a v širším okolí náměstí se nacházejí rodinné domy (na obrázku č. 4 světle červená plocha), na některých místech bytové domy (na obrázku č. 4 tmavě červená plocha).



Obrázek 8 - Síť ulic vycházející z Náměstí Míru (www.mapy.cz)

Na náměstí se střetávají tři důležité komunikace, které tvoří páteří systém města. Z jižní strany se napojuje na náměstí ulice Boleslavská, která vede po silnici II/281. Před vjezdem na náměstí se po levé straně ulice Boleslavské nachází Městský úřad Sobotka s přilehlým parkem a 14 parkovacími stáními včetně 1 pro ZTP a ZTPP. Ze severovýchodního cípu náměstí vychází ulice Jičínská ležící na silnici III/28010, která vede kolem základní a mateřské školy a zdravotního střediska a dále pokračuje až do obce Staňkova Lhota. S ulicí Jičínskou sousedí ulice Předměstská, ve které se nachází Česká pošta a zakázkové truhlářství Mista. Třetí důležitou ulicí vycházející z náměstí je severní ulice Turnovská vedoucí po silnici II/281 do obce Čálovice. Další ulice spojující náměstí a přilehlé části města je ulice Humprechtská.

4.2 Současný stav

V současnosti je náměstí rozděleno na čtyři části, díky komunikacím procházející přes náměstí a také kašně, která je památkově chráněná od roku 1994 a Mariánskému sousoší zapsaném ve státním seznamu památek. Okolí kašny a sousoší je opatřeno mobiliářem, skýtajícím lavičky a odpadkové koše. Prostor je ohraničen kamennými květináči, které oddělují prostor pro odpočinek a relaxaci od dopravního prostoru. Na náměstí se nachází jednosměrné části komunikací, které mají zajistit bezpečnost a plynulost jízdy. Je také opatřeno parkovacími místy, která jsou od 15. června 2017 zpoplatněny. Město tak reagovalo na naléhání rezidentů bytů obklopujících náměstí, kteří v letní turistické sezóně postrádali volná parkovací místa. Tato stání využívali turisté při celodenní návštěvě Sobotky a okolí.



Obrázek 9 - Současná podoba prostoru u kašny a sousoší (foto autor)



Obrázek 10 - Současné uspořádání náměstí (www.google.cz/maps)

4.2.1 Chodci

Domy lemující náměstí na východní straně, jižní straně a také část na západní straně disponují podloubím, které mohou chodci využít pro bezpečný pohyb náměstím. Veškeré chodníky, které jsou umístěny na náměstí, byly vybudovány ze žulových kostek. Dalo by se říci, že chodci se mohou pohybovat jen po hranách náměstí, protože jeho vnitřek je upřednostňován automobilům. Chodníky vedou do všech okolních ulic z náměstí vyjma ulice, která vede na Malé náměstí. Prostor této uličky je vymezen pouze automobilům, které mají možnost parkovat na Malém náměstí. Z hlediska turistických tras je jejich značení umístěno u autobusové zastávky na silnici II/281.

4.2.2 Účastníci silničního provozu

Provoz na náměstí je veden na dvou obousměrných komunikacích – přímý úsek Boleslavská/Jičínská a Jičínská/Turnovská, úsek Boleslavská/Turnovská je veden jako jednosměrná komunikace Turnovská → Boleslavská. Dalším místem, kde se podle nepsaného pravidla dodržují předpisy dané pro jednosměrnou komunikaci, je parkoviště ležící v jižní části náměstí, mezi městským infocentrem a soboteckou cukrárnou. Další parkovací prostor obklopuje kašnu a sousoší ze severní a západní strany se svislými parkovacími místy na severu a šikmými na západě. Díky rekonstrukci v minulých letech, přibyl další parkovací prostor na Malém náměstí. Do této části města se vozidla dostanou přes parkoviště umístěné u městského informačního centra nebo z ulic Baštecká a Šolcova napojené na ulici Jičínskou. Při vjezdu na náměstí z ulice Jičínská je vjezd upraven značkou P7 – Přednost protijedoucích vozidel. Stejná značka je užita při odjezdu z náměstí ve směru ulice Turnovská. Přiléhající ulice Humprechtská je vedena jako obousměrná. Jednosměrný úsek komunikace II/281 ulic Boleslavská/Turnovská je rozdělena na samostatný zastávkový pruh, dále jízdní pruh určený pro přímý směr ven z náměstí a jízdní pruh pro odbočení vlevo do směru ulice Jičínská.

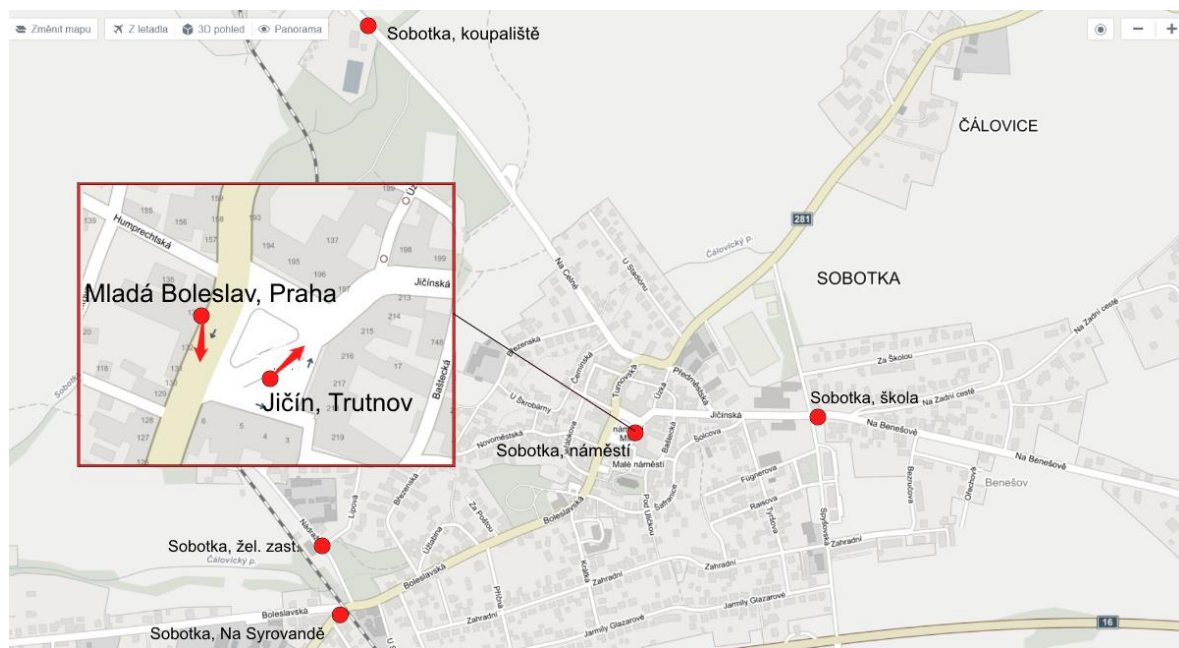
4.2.3 Prostor okolo kašny a sousoší

Tato část náměstí má tvar zaobleného trojúhelníku, kde jeho strany jsou tvořeny betonovými květináči. V tomto prostoru se nachází několik dřevěných lavic k sezení a odpadkových košů. Z hlediska estetiky nejen parkovací místa, ale i starý veřejný mobiliář jako jsou poškozené lavice nebo rozbité odpadkové koše, zhoršují čistý a udržovaný vzhled náměstí. Chybí zde i veřejné osvětlení či bodová světla, která by toto vyhledávané místo zvelebila a pobídla k posezení i ve večerních hodinách. Opakem nedostatku veřejného osvětlení nebo inovací v mobiliáři města, je přebytek stojanů na kola, která se v tomto prostoru vyskytují v nadbytečném množství.

4.2.4 Veřejná doprava

Díky silnici první třídy I/16, která leží v těsné blízkosti města, je Sobotka obsluhována velkým počtem dálkových autobusů, pro něž není zastavení v Sobotce zajižďkou. Území v Sobotce

pokrývá pět zastávek autobusů a to zastávka Sobotka, Na Syrovandě, která je umístěna u železničního přejezdu na silnici II/281 ze směru Dolní Bousov. Dále zastávka u železniční stanice na jihozápadě města, zastávka Sobotka, koupaliště ležící na severu města směrem Libošovice a hrad Kost. Předposlední zastávka je Sobotka, škola, která je umístěna na silnici III/28010 v ulici Jičínská vedoucí z náměstí. Poslední zastávka je Sobotka, náměstí. Díky tvaru náměstí a také jeho prostorovým dispozicím, je zastávka autobusu, který dále pokračuje ve směru Jičín, Trutnov, umístěna v pravé části náměstí na silnici III/28010. Autobusy přijíždějící z tohoto směru a dále pokračující ve směru Mladá Boleslav, Praha, jsou vedeny na zastávku nacházející se v levé části náměstí v jednosměrné komunikaci na silnici II/281. Jak již bylo zmíněno, díky silnici první třídy I/16 Sobotku obsluhují dálkové spoje. Tyto autobusy staví ale pouze v Sobotce na náměstí.



Obrázek 11 - Uspořádání autobusových zastávek (www.mapy.cz)

Příklad, jak vytížené je sobotecké náměstí z hlediska veřejné hromadné dopravy, je zobrazeno v následující tabulce č. 2 a tabulce č. 3

Tabulka 2 - Autobusová zastávka na silnici III/28010

Čas	Číslo autobusu	Dopravce	Trasa	Dálkový/místní autobus
4:35	670365 2	BusLine a.s.	Sobotka - Turnov	místní

4:55	630071 2	BusLine a.s.	Sobotka - Jičín	místní
5:55	630071 4	BusLine a.s.	Sobotka - Jičín	místní
6:30	670365 4	BusLine a.s.	Sobotka - Turnov	místní
6:52	630002 2	CAR -TOUR spol. s.r.o.	Sobotka - Jičín	místní
7:30	260627 1	Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	Kněžmost - Jičín	místní
7:45	690702 14	KAD, spol. s r. o.	Praha, ČM - Špindlerův Mlýn	dálkový
7:46	260360 1	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Dolní Bousov -Sobotka	místní
8:02	630071 12	BusLine a.s.	Sobotka - Jičín	místní
8:25	630085 2	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
9:15	690270 2	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Praha, ČM - Jánské lázně	dálkový
9:50	690702 16	KAD, spol. s r. o.	Praha, ČM - Špindlerův Mlýn	dálkový
10:15	690270 4	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Praha, ČM - Trutnov	dálkový
11:25	260880 3	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav - Jičín	místní
12:10	690270 6	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Praha, ČM - Trutnov	dálkový
13:05	670365 8	BusLine a.s.	Sobotka - Turnov	místní
13:15	630085 8	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
13:40	260627 3	Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	Kněžmost - Jičín	místní
13:45	260360 2	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Dolní Bousov	místní
13:52	630082 12	BusLine a.s.	Sobotka - Samšina	místní
14:55	260880 5	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav - Jičín	místní
15:02	630002 6	CAR -TOUR spol. s.r.o.	Sobotka - Jičín	místní
15:15	260880 7	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav - Jičín	místní
15:20	630085 22	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
15:20	630542 9	BusLine a.s.	Sobotka - Sobotka	místní
15:55	630085 18	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
16:05	670365 10	BusLine a.s.	Sobotka - Turnov	místní
16:45	630085 4	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
17:35	670980 2	BusLine a.s.	Praha, ČM - Rokytnice n. J.	dálkový
18:02	630002 8	CAR -TOUR spol. s.r.o.	Sobotka - Jičín	místní
18:24	630085 6	BusLine a.s.	Praha, ČM - Jičín	dálkový
19:07	260100 3	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav - Libáň	místní
23:10	260880 11	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Mladá Boleslav - Jičín	místní

Tabulka 3 - Autobusová zastávka na silnici II/281

Čas	Číslo autobusu	Dopravce	Trasa	Dálkový/místní autobus
4:40	260880 2	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Jičín - Mladá Boleslav	místní
4:50	260350 2	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka- Mnichovo Hradiště	místní
5:30	260880 4	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Mladá Boleslav	místní
5:41	630085 3	BusLine a.s.	Jičín - Praha, ČM	dálkový
6:38	670980 1	BusLine a.s.	Rokytnice n.Jiz - Praha, ČM	dálkový
6:40	260880 6	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Mladá Boleslav	místní
8:15	260350 6	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Dolní Bousov	místní
8:40	260627 2	Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	Jičín - Kněžmost	místní
8:40	630085 1	BusLine a.s.	Hořice - Praha, ČM	dálkový
12:00	630085 41	BusLine a.s.	Jičín - Praha, ČM	dálkový
12:40	260880 8	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Mladá Boleslav	místní
13:20	630085 39	BusLine a.s.	Jičín - Praha, ČM	dálkový
14:19	260340 4	BusLine a.s.	Sobotka -Dolní Bousov	místní
14:25	260627 4	Dopravní podnik Kněžmost, s.r.o.	Jičín - Kněžmost	místní
14:35	260350 8	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka- Mnichovo Hradiště	místní
14:35	690270 3	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Jánské Lázně - Praha, ČM	dálkový
15:20	630085 43	BusLine a.s.	Jičín - Praha, ČM	dálkový
16:05	260880 12	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Mladá Boleslav	místní
16:05	690270 5	ARRIVA VÝCHODNÍ ČECHY a.s.	Trutnov - Praha, ČM	dálkový
16:40	690702 21	KAD, spol. s r.o.	Vrchlabí - Praha, ČM	dálkový
18:30	690702 17	KAD, spol. s r.o.	Špindlerův Mlýn -Praha,ČM	dálkový
20:40	260880 14	ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s.r.o.	Sobotka - Mladá Boleslav	místní

Pro vyhodnocení četnosti autobusů v prostoru náměstí během dne, bylo zvoleno datum 11. září 2017, tedy běžný pracovní den ve školním roce. Celkový počet autobusových spojení se zastávkami na náměstí Míru je 55, z nichž 33 zastavuje na zastávce na silnici III/28010 ve směru Jičín/Trutnov. Zbýlých 22 autobusů nabírá cestující na zastávce v západní části náměstí na silnici II/281 ve směru Mladá Boleslav/Praha. Převážně se jedná o autobusy

dopravců BusLine a.s. a ARRIVA, provozující dálkové i místní autobusové spoje. Nejvyšší počet autobusů v analyzované lokalitě se vyskytuje v čase ranní špičky, mezi půl osmou až devátou hodinou ranní ve směru Jičín. První autobusy na náměstí dorazí těsně před pátou hodinou ranní, ve večerních/nočních hodinách je výskyt autobusů už velmi slabý, po půl osmé večerní prostor náměstí obslouží pouze dva spoje.

4.3 Identifikace problémových míst

4.3.1 Z hlediska chodců

Jedním z problémových míst je přechod pro chodce, který je situován ve vjezdu na náměstí z ulice Boleslavská. Přechod spojuje jižní a západní stranu náměstí, kde jižní chodník je veden v podloubí. A i když Technické podmínky 65 říkají, že značka Přechod pro chodce (č. IP6) se zřizuje v místech, kde by řidič přechod neočekával, zde je značka žádoucí při směru jízdy z náměstí. Kvůli podloubí má řidič zakrytý výhled, nemá možnost zahlédnout chodce stojící za sloupem podloubí a hrozí střet vozidla s chodcem.



Obrázek 12 - Vjezd z ulice Boleslavská (foto autor)

Dalším nedostatkem na náměstí je vodorovně značený přechod pro chodce (V7), spojující autobusovou zastávku s hranou chodníku. V současnosti musí chodci přecházet přes neorganizované parkoviště, které přímo sousedí se zastávkou autobusů směr Jičín, Trutnov.

A ačkoliv prostor u kašny a sousoší vybízí k posezení a relaxaci, ani z jedné strany náměstí není veden přechod pro chodce, který by umožňoval bezpečný pohyb přes pozemní komunikaci a varoval tak řidiče na možnost pohybu chodce.

Pokud město Sobotka chce mít historické náměstí bez svislých dopravních značek IP6, mělo by se tedy zaměřit na vodorovné značení přechodu pro chodce (V7), které je v současné době skoro neviditelné a mohlo by způsobit mnoho komplikací a nehod.

4.3.2 Z hlediska účastníků silničního provozu

Z pohledu účastníků silničního provozu je náměstí nedostatečně značeno svislým i vodorovným dopravním značením. Díky tomuto nedostatku může nastat skoronehoda a v horších případech skutečná nehoda.



Obrázek 13 - Neznačený vjezd na parkoviště (foto autor)

Skoronehoda je definována jako událost, při které nedošlo k žádnému zranění ani škodě na majetku, ale pokud by probíhala trochu jinak (prostorově či časově) ke zranění nebo škodě by došlo.

Podle zákona 361/2000 Sb., §47 je dopravní nehoda určena jako „Událost v provozu na pozemních komunikacích, například havárie nebo srážka, která se stala nebo byla započata na pozemní komunikaci a při níž dojde k usmrcení nebo zranění osoby nebo ke škodě na majetku v přímé souvislosti s provozem vozidla v pohybu.“

Díky jednotné dopravní vektorové mapě, která je dostupná online na webových stránkách www.jdvm.cz, tato webová aplikace plní funkci seznamu nehod v mapě, jenž je možno filtrovat dle zvolených kritérií a parametrů zadaných uživatelem. Jako parametr může být použit datum/čas, příčina nehody, zdravotní následky, fáze dne atd. Parametry lze sestavovat podle požadavků uživatele. Každá nehoda má svůj vlastní protokol, který je zpracován Policií ČR. Pro účely této bakalářské práce jsou zahrnuty veškeré dopravní nehody, které se uskutečnily v zadané lokalitě od roku 2007.



Obrázek 14 - Dopravní nehody v lokalitě v letech 2007-2017 (www.jvdm.cz)

Místa dopravních nehod jsou viditelné z obrázku č.11. Jak již bylo zmíněno, jedno z nehodových míst je jižní parkoviště, které není značeno vodorovným značením, ani informační dopravní značkou IP11a. Většina nehod dle výpisu JVDM, byly zapříčiněny srážkou s vozidlem zaparkovaným či odstaveným. Důvodem dalších nehod a jistě i mnohých skoronehod, je nedostatečné veřejné osvětlení prostoru náměstí. Po vlastním zkoumání bylo zjištěno, že osvětlení ve formě samostatných pouličních lamp se nachází pouze v severní části náměstí nad podélným parkovištěm a také je jedna lampa na západní straně náměstí, situovaná u autobusové zastávky. Osvětlena jsou podloubí a radnice pomocí bodových světel umístěných na budovách, ale pro pohyb v prostoru komunikace to není dostačující. Kvůli tomuto nedostatku byla zaznamenána dopravní nehoda s následkem lehkého zranění chodce v brzkých ranních hodinách.



Obrázek 15 - Světlo veřejného osvětlení v severní části náměstí (foto autor)

Neposledním důvodem dopravních nehod v prostoru náměstí jsou pevné překážky. Tento typ nehod je rozset po celém náměstí a hlavní příčinou, dle veřejného mínění, jsou betonové květináče, které jsou použity pro vymezení prostoru určené chodcům, účastníkům silničního provozu a dopravy v klidu.

V následující tabulce č. 4 jsou uvedeny všechny zaznamenané nehody, které byly nahlášeny Policii ČR. Největší zastoupení mají nehody typu „Srážka s pevnou překážkou“, následují „Srážky s vozidlem zaparkovaným, odstaveným“, poté srážka s chodcem a nakonec po jedné je zastoupena havárie a srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem.

Tabulka 4 - Přehled dopravních nehod v letech 2007 - 2017 (www.jvdm.cz)

Typ nehody	Hlavní příčina (počet)	Zavinění nehody (počet)	Fáze dne (počet)
Srážka s vozidlem zaparkovaným, odstaveným	<ul style="list-style-type: none"> vyhýbání bez dostatečné boční vůle (1); řidič se plně nevěnoval řízení (2); nezvládnutí řízení vozidla (1) 	<ul style="list-style-type: none"> řidič motorového vozidla (4) 	<ul style="list-style-type: none"> ve dne, viditelnost nezhoršená (3) v noci, s veřejným osvětlením (1)
Srážka s pevnou překážkou	<ul style="list-style-type: none"> řidič se plně nevěnoval řízení (6); nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (2); nesprávné otáčení nebo couvání (2) 	<ul style="list-style-type: none"> řidič motorového vozidla (10) 	<ul style="list-style-type: none"> ve dne, viditelnost nezhoršená (7) v noci bez veřejného osvětlení (1) v noci, s veřejným osvětlením (2)
Srážka s chodcem	<ul style="list-style-type: none"> nezaviněná řidičem (1) nesprávné otáčení nebo couvání (1) 	<ul style="list-style-type: none"> chodec (1) řidič motorového vozidla (1) 	<ul style="list-style-type: none"> v noci, s veřejným osvětlením (1) ve dne, viditelnost nezhoršená (1)
Srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem	<ul style="list-style-type: none"> řidič se plně nevěnoval řízení (1) 	<ul style="list-style-type: none"> řidič motorového vozidla (1) 	<ul style="list-style-type: none"> ve dne, viditelnost nezhoršená (1)
Havárie	<ul style="list-style-type: none"> nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (1) 	<ul style="list-style-type: none"> řidič motorového vozidla (1) 	<ul style="list-style-type: none"> v noci, s veřejným osvětlením (1)

Jelikož se jedná o prostor, kde se vozidla nepohybují vysokou rychlostí, většina nehod má charakter pouze materiální se škodou do výše maximálně 83 tisíc Kč dle údajů JDVM.

Z tabulky dále vyplývá, že ve valné většině případů je viníkem nehody řidič motorového vozidla (17 z 18 nehod). Zároveň lze tvrdit, že nejvíce případů nastává v denních hodinách, i za dobré viditelnosti, a to kvůli zvýšenému pohybu vozidel přijíždějících a odjíždějících z analyzovaného prostoru náměstí Míru. Nejčastější hlavní příčinou dopravních nehod je

nevěnování se řízení, pouze v jednom z celkového počtu případů byl při nehodě zjištěn řidiči alkohol v krvi.

4.3.3 Z hlediska uživatelů veřejné dopravy

Jak již bylo zmíněno, zastávky na soboteckém náměstí jsou poměrně exponované, a proto by měl jejich stav odpovídat požadavkům daných normou ČSN73 6425-1. Dle této normy je zastávka definovaná jako označený prostor pro zastavení dopravního prostředku linkové dopravy, nástupiště a vybavení.



Obrázek 16 - Vzdálenost mezi zastávkou a zastavovacím pruhem autobusu, zastávka směr Jičín/Trutnov na silnici III/28010 (foto autor)



Obrázek 17 - Zastávka směr Jičín/Trutnov na silnici III/28010 (foto autor)

Současný stav zastávky na komunikaci III/28010 ale nespĺňuje tyto předepsané podmínky. Jedním z nedostatků je její umístění. Norma udává, že příchozí, odchozí a přestupní pěší trasy by měly na sebe navazovat a umožňovat co nejkratší, nejrychlejší a nejbezpečnější přesun cestujících. Trasy z této zastávky jsou sice nejkratší a nejrychlejší ale rozhodně ne nejbezpečnější. Prostor pro čekání cestujících bezpečně nenavazuje na zastávkové stání. Cestující musí před nástupem a po výstupu z autobusu překonat parkovací vozidla a místní komunikaci. A i když je cílem dopravních inženýrů navrhnout přestup „hrana-hrana“, v této situaci je to řešeno nevhodně. Z obrázků č. 13 a č. 14 je patrné, že cestující, kteří vystupují z autobusu nebo do něj chtějí nastoupit, nemají dostatek prostoru pro pohyb a už vůbec ne bezpečnou cestu ze zastávkového stání.

Chybějí zde i světla veřejného osvětlení, která by osvětlovala zastávkové stání a vyhrazený prostor pro čekající.

Druhá zastávka ležící v jednosměrné komunikaci na silnici II/281 lépe vyhovuje předpisům normy. A to díky výšce nástupní hrany nástupiště, které je umístěno na chodníku. Zastávka leží v zastavovacím pruhu, tudíž neomezuje provoz na komunikaci.



Obrázek 18 - Zastávka směr MB/Praha na silnici II/281 (foto autor)

Přebytkem na této zastávce jsou ale betonové květináče, které mohou zamezit výstup z autobusu nebo výdej zavazadel ze zavazadlového prostoru. U této zastávky se nachází světlo veřejného osvětlení, které jako jediné stojí na západní straně náměstí.



Obrázek 19 - Zastávka směr MB/Praha v jednosměrné komunikaci (foto autor)

Další nevýhodou současné organizace zastávek je jejich uspořádání. Pro návštěvníky Sobotky, nepohybující se po městě pravidelně, může být poloha zastávek na náměstí matoucí. Označníky, které by měly obsahovat název zastávky, typ zastávky a označení zastavujících autobusových linek, které mají především informovat cestujícího, zde nebyly nalezeny.

Obě dvě zastávky postrádají bezpečnostní prvky jako je signální pás, podélný kontrastní pás nebo přechod pro chodce, jenž by umožňoval bezpečný přístup k zastávce z druhé strany komunikace.

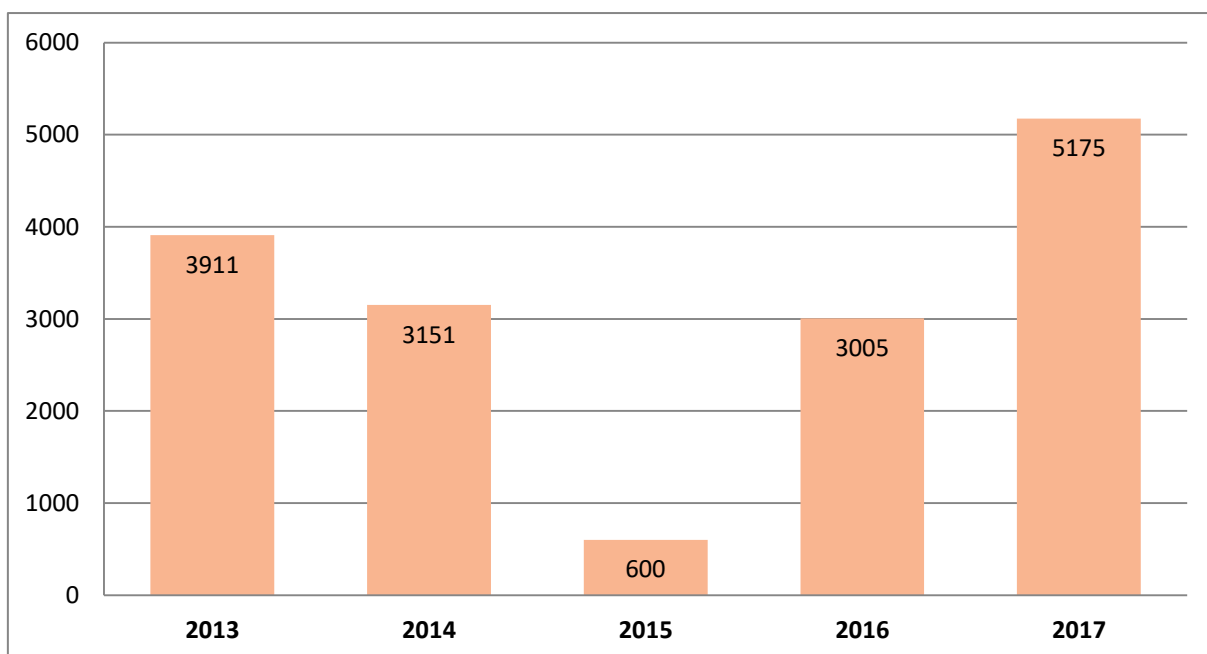
4.4 Analýza investic do dopravní a pěší infrastruktury v letech 2013 - 2017

Pro ilustraci finančních možností Sobotky pro rekonstrukci náměstí lze uvést každoroční sestavování rozpočtu pro nadcházející rok v městě Sobotka a jeho následné uveřejnění na Úřední desce města a internetových stránkách, dává občanům nahlédnout, jaké investice do infrastruktury mohou v dalším roce očekávat.

Výdaje obcí se dají rozdělit na běžné a kapitálové. Za běžné lze považovat takové výdaje, které mají neinvestiční charakter, tedy jiné, než na pořízení věcí a práv s povahou dlouhodobého majetku. Do těchto výdajů je možno zařadit např. Výdaje na opravy silnic (děr, výtluků, atd.). V případě investic do infrastruktury nás zajímají výdaje kapitálové, neboli investiční, jelikož výdaje na rekonstrukce či výstavby pozemních komunikací a odstavných ploch mají charakter dlouhodobý.

V konkrétním případě soboteckého rozpočtu nedochází k rozdělení na běžné a kapitálové výdaje, ale rozpočet je strukturován do oddílů, ze kterých se dají extrahovat položky spojené s opravou, rekonstrukcí a výstavbou dopravních sítí.

Graf 1- Plánované výdaje na infrastrukturu dle rozpočtů (tis. Kč) (www.sobotka.cz)



Pokles plánovaných výdajů na dopravní obslužnost v Sobotce v roce 2015 je způsoben z důvodu jiných náročných investičních celků upřednostněných v tomto roce. Došlo k výrazným investicím do snížení energetické náročnosti zdravotního střediska a zároveň byla rekonstruována budova základní školy.

Nejvýznamnější investice v letech 2013-2016 do pozemních komunikací ukazuje tabulka dole. S výjimkou rekonstrukce chodníků v ulici Jičínské, byly výdaje hrazeny bez účasti jiných stran než města Sobotka. Z výročních zpráv lze Sobotku považovat za finančně zdravé město, kde valná většina finančních prostředků investovaných do výstavby a rekonstrukcí je čerpána

z přebytků minulých let, jen okrajově město využívá bankovních úvěrů. Pro opravu ulice Jičínské město využilo dotace Státního fondu dopravní infrastruktury ve výši 2 596 tis. Kč.

Tabulka 5 - Investice do dopravní a pěší infrastruktury v letech 2013 – 2016
(www.sobotka.cz)

Investice dle závěrečného účtu (v tis. Kč)	2013	2014	2015	2016
Rekonstrukce ul. Baštecké				1000
Rekonstrukce chodníku (ul. Předměstská)			279	
Výstavba chodníku (ul. Zahradní a Jarmily Glazarové)			266	
Rekonstrukce chodníků Jičínská	109	3876		
Rekonstrukce chodníků Zahradní	942	708		
Rekonstrukce Malého náměstí	1602			
Celkem	2653	4584	545	1000

4.5 Celkové zhodnocení

Náměstí je hlavním veřejným prostorem města. Umožňuje komunikaci mezi obyvateli města a zprostředkovává základní služby. Takto by mohla znít pravá definice náměstí. Bohužel v případě Sobotky toto tvrzení není zcela naplněno a náměstí nemůže adekvátně plnit svoji základní funkci. Spíše je upřednostňováno automobilům než obyvatelům města. To dokazuje i 65 parkovacích míst v prostoru náměstí, jehož výměra jsou necelé 4 400 m².

Původní povrch náměstí byl tvořen žulovými kostkami, který se v průběhu minulého století postupně pozměňoval na asfaltový, a to včetně prostoru u kašny a sousoší. Kde ještě v dnešní době můžeme zahlédnout originální povrch, jsou chodníky v podloubí, které byly rekonstruovány v roce 2012 se snahou zachovat historický ráz náměstí. V současnosti jsou komunikace procházející náměstím na mnohých místech porušené s nebezpečnými výmoly. A i když město Sobotka vlastní náměstí a přilehlé ulice náměstí, páteřní komunikace, které procházejí ulicemi Boleslavská, Jičínská a Turnovská jsou ve vlastnictví Královéhradeckého kraje. Tj. údržbu a opravy na těchto komunikacích má na starosti Královéhradecký kraj.

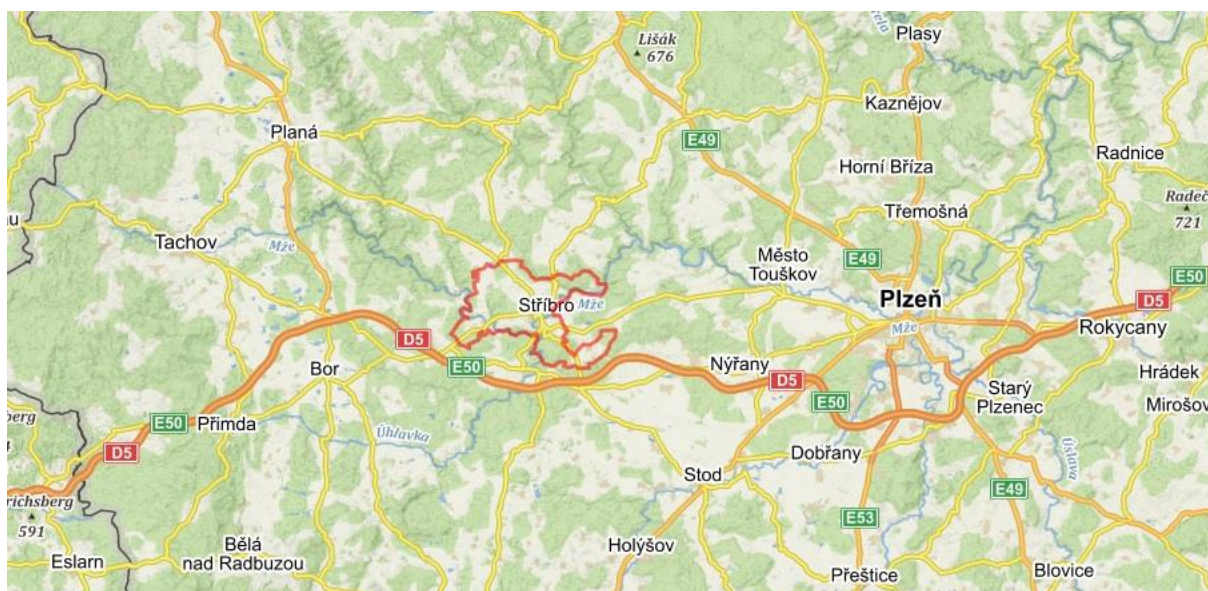
5. Návrh úpravy prostoru náměstí

5.1 Obdobně řešená náměstí v jiných městech

5.1.1 Stříbro

Město Stříbro se nachází v okrese Tachov, v Plzeňském kraji, v západních Čechách. Se svými téměř sedmi tisíci osmi sty obyvateli se v Plzeňském kraji řadí na sedmé místo v počtu obyvatel, k 1. lednu 2017. Rozloha města činí necelých 48 km², do kterých spadají části - Butov, Jezerce, Lhota u Stříbra, Milíkov, Otročin a Těchlovice.

Jižní stranu města lemují dálnice D5, tzv. Plzeňská dálnice, spojující hlavní město Prahu s Německem. Středem města také prochází silnice II/605, skládající se z úseků dnes již bývalé silnice I/5, která představuje doprovodnou komunikaci k dálnici D5. Spolu se silnicí II/605 jsou Stříbrem vedeny další dvě silnice druhé třídy II/230 a II/193 a několik silnic třetí třídy.



Obrázek 20 - Stříbro, širší vztahy (www.mapy.cz)

Stříbrem také prochází železniční trať č. 170 Beroun – Plzeň - Cheb, která má mezinárodní význam a propojuje západní Čechy s Prahou. Nyní je součástí III. železničního koridoru (Mosty u Jablunkova – Cheb). Délka trati je 177 km a v úseku, který je veden přes Stříbro, je trať vedena jako jednokolejná. Trať obkresluje členitý terén řeky Mže, která protéká Stříbrem.

Toto historické město vzniklo roku 1183 jako hornická osada. Kromě historií protkaného náměstí jsou zde další pamětihodnosti jako je Husitská bašta, Hornický skanzen, Kostel Všech svatých a mnoho dalších památek, které stojí za návštěvu.

Rekonstrukce Masarykova náměstí

V roce 2011 se město Stříbro zúčastnilo soutěže o Cenu Petra Parléře a díky tomu získalo zdarma šest studií řešení rekonstrukce Masarykova náměstí. Vítězný projekt, který spojoval historii města, byl podtržen výběrem materiálu, což je kámen, dlažba sekaná, ne řezaná a spojení s kovem a dřevem. Architekti zakomponovali do celkového návrhu zajímavě řešené relaxační odpočinkové zóny, v nichž platany tvoří přirozený stín. Kromě odpočinkové zóny se v zrekonstruovaném náměstí vybudovaly různé vodní prvky. Náměstí má tvar obdélníku, kdy po jeho obvodu jsou vedeny místní komunikace. V jedné části náměstí jsou to každou hodinu stříkající trysky a na druhém konci pak veliké vodní zrcadlo, které je možné v letních dnech využít k osvěžení. Dominantou však zůstává Mariánský sloup ve středu náměstí. Královské město Stříbro bylo založeno na poč. 12. století. Také i o jiných důležitých meznících jeho dlouhé historie se lidé mohou dočíst na skleněných panelech. Architekti je umístili na okraj náměstí. I v této části náměstí byly vysazeny platany.



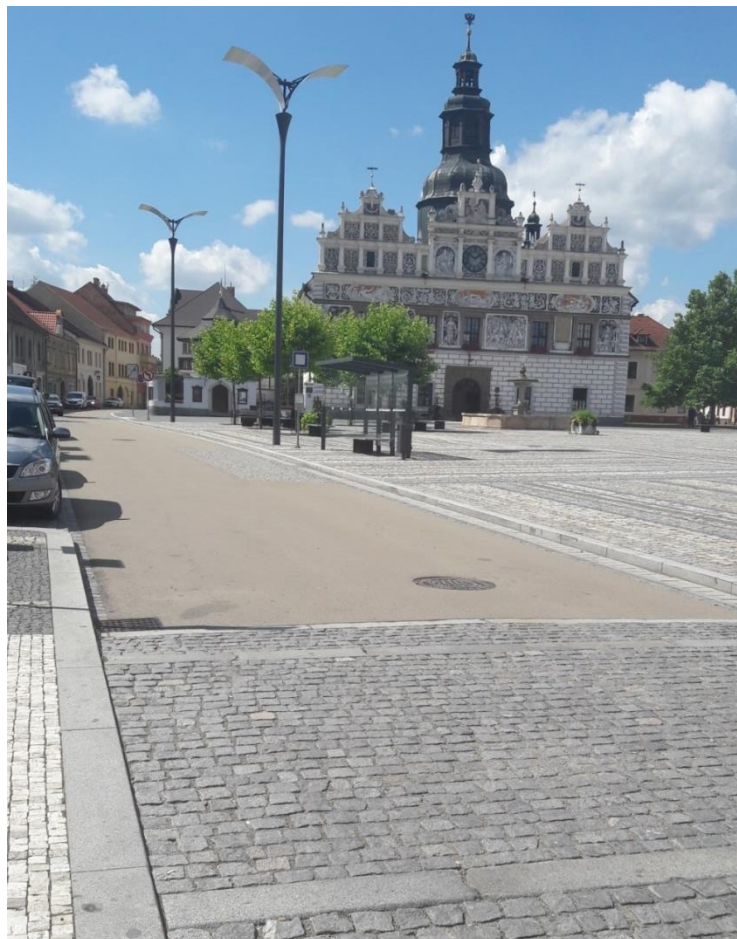
Obrázek 21 - Původní stav Masarykova náměstí (www.stibro.cz)



Obrázek 22 - Masarykovo náměstí z ptačí perspektivy (www.mapy.cz)

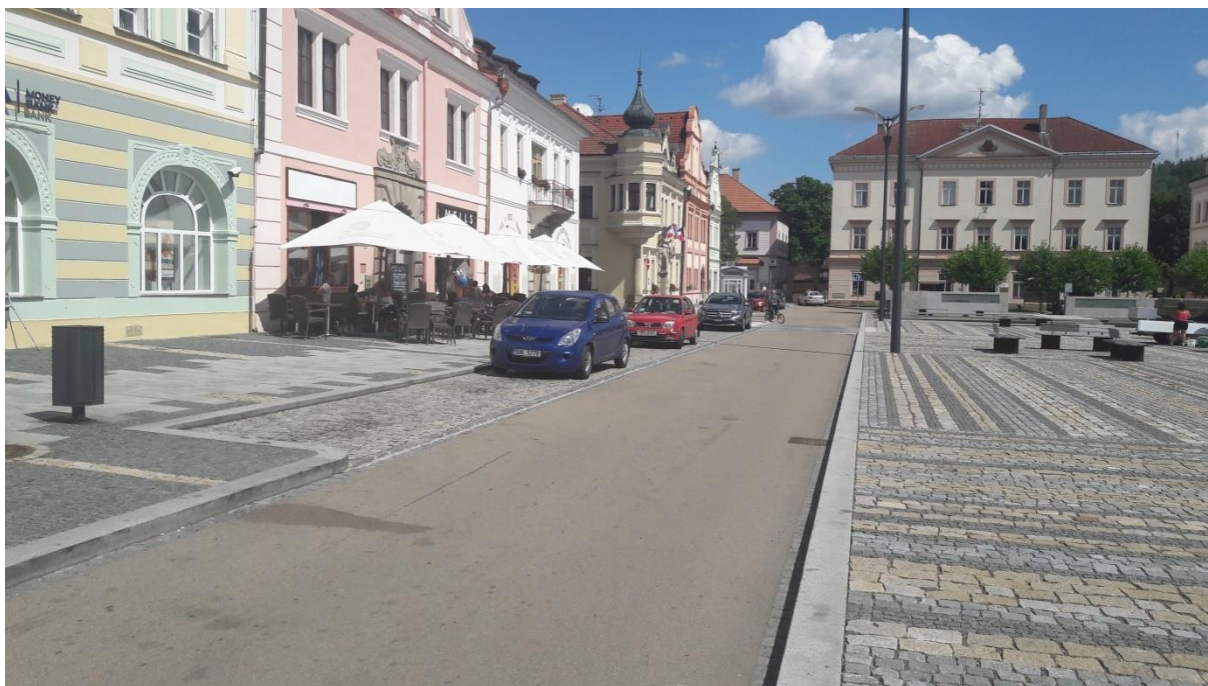
Znehodnocenou, popraskanou a místy vydutou vrstvu asfaltu na původních kostkách vystřídal povrch tvořený pruhy různých kamenů a kostek s maximálním využitím těch původních. Změnil se i způsob vedení dopravy na náměstí a v přilehlých ulicích. Nejenže

se z některých obousměrných komunikací staly jednosměrné, ale také vznikly pěší zóny. Dále se snížil počet parkovacích míst v náměstí na polovinu, náhradou však bylo nové parkoviště v přilehlé Mánesově ulici. Vjezdy na náměstí jsou vybaveny zpomalovacími prahy, na kterých jsou zároveň zabudované přechody pro chodce. Komunikace procházející náměstí jsou doplněné placeným podélným parkovacím stáním. Aby pro řidiče bylo ještě přehlednější, která komunikace je průjezdná, jsou pěší zóny tvořeny žulovými kostkami oproti asfaltovému povrchu silnic. Na komunikacích jsou i žulovými kostkami vyznačeny zastávkové plochy městských autobusů a vjezdové zpomalovací prahy včetně přechodů (obrázek č. 20). Zastávky jsou v městském centru umístěny v jízdním pruhu a nástupiště je přímo na přilehlém chodníku. Za zmínku jistě stojí i veřejné osvětlení, které je rozmístěno po celé ploše náměstí a ve večerních hodinách vytváří příjemnou atmosféru.



Obrázek 23 - Masarykovo náměstí po rekonstrukci (foto autor)

Tento projekt byl financován Evropskou unií a státními dotacemi, celkové náklady včetně realizačních projektů dosahovaly téměř 47 milionů korun českých.



Obrázek 24 - Podélná parkovací stání na Masarykově náměstí (foto autor)

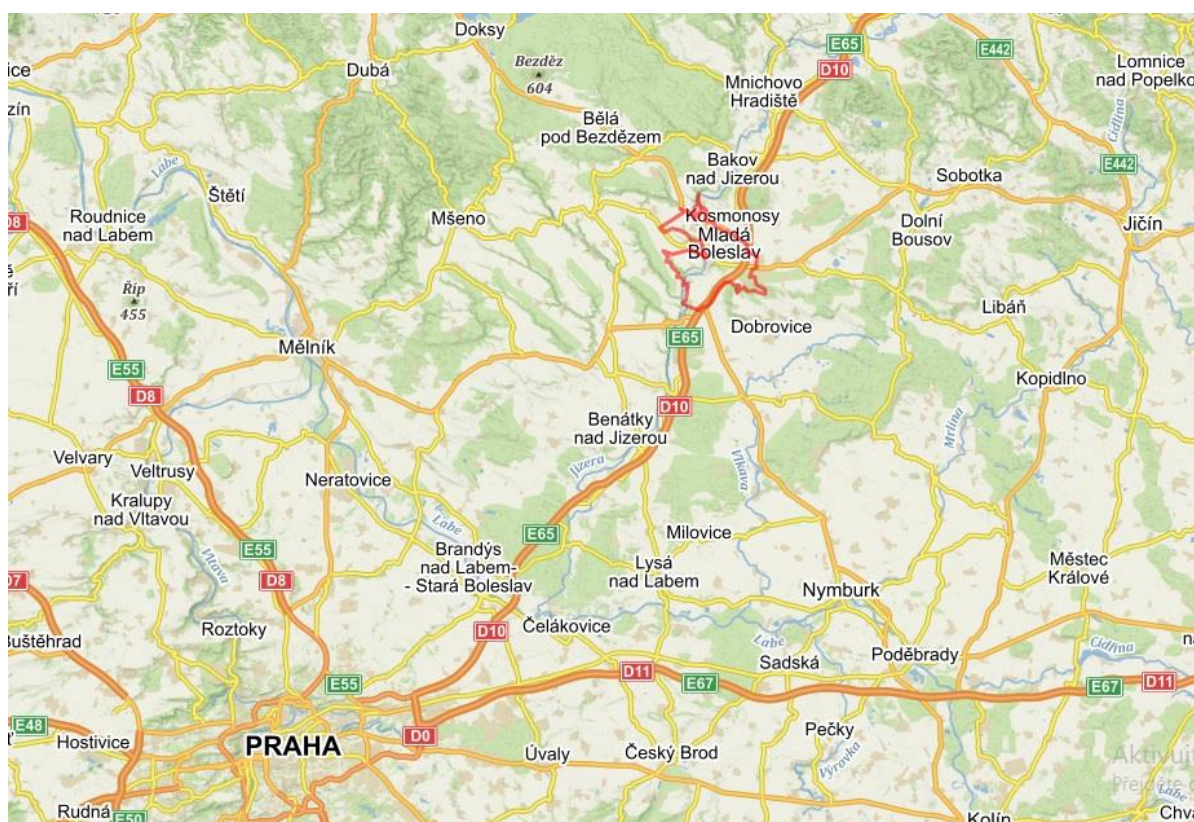


Obrázek 25 - Místo pro relaxaci v prostoru Masarykova náměstí (foto autor)

5.1.2 Mladá Boleslav

Město Mladá Boleslav leží ve Středočeském kraji, ve středních Čechách. S hlavním městem Praha, která je od Mladé Boleslavi situovaná na jihozápadě, je spojuje dálnice D10. Město se rozkládá na území necelých 29 km² a k 1.lednu 2017 zde bylo evidováno přes 44 tisíc obyvatel. Z katastrálního hlediska se město člení na 7 území – Mladá Boleslav, Podlázky, Debř, Čejetice u MB, Chrást u MB, Bezděčín u MB a Jemníky u MB.

Jak již bylo zmíněno, Mladou Boleslav lemuje dálnice D10, která před změnou legislativy byla hodnocena jako rychlostní silnice. Její trasa je Praha – Mladá Boleslav – Turnov, v celkové délce 71 km. Městem také prochází silnice první třídy I/16 (Slaný – Mělník – Mladá Boleslav – Jičín), silnice I/38 (Kolín – Nymburk – Mladá Boleslav – Doksy – Jestřebí). Dále silnice druhých tříd II/259 (Mladá Boleslav – Mšeno – Dubá) a silnice II/610 (Praha – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště – Turnov). Z hlediska železniční dopravy je Mladá Boleslav železniční křižovatkou, kde se setkávají čtyři různé trati. Trať č. 064 Mladá Boleslav – Stará Paka, trať č. 070 Praha – Turnov, trať č. 071 Nymburk – Mladá Boleslav a trať č. 076 Mělník – Mladá Boleslav. Na území leží tři železniční zastávky – hlavní nádraží, MB město, MB – Debř. Všechny tratě jsou vedeny jako jednokolejné.



Obrázek 26 - Mladá Boleslav, širší vztahy (www.mapy.cz)

Mladá Boleslav je známá po celém světě díky automobilové značce Škoda Auto a.s.. V rámci České Republiky rozšířila svůj závod do Kvasin a Vrchlabí a roku 1991 se stala součástí koncernu Volkswagen. Dlouhodobě je jedním z největších zaměstnavatelů v ČR, největším českým exportérem a největší českou firmou dle tržeb.

Rekonstrukce Staroměstského náměstí

Staroměstské náměstí v Mladé Boleslavi dlouhá desetiletí připomínalo spíše než historické centrum jedno velké parkoviště. V roce 2010 mohlo město díky penězům z městského rozpočtu, ale především díky dotacím z Evropské unie, začít s revitalizací Staroměstského náměstí. Hlavním záměrem této rekonstrukce bylo přesunout vozidla z náměstí do nového parkovacího domu, vytvořit zde pěší zónu a obnovit kulturní dění na náměstí. Upravené náměstí, jehož součástí byla i instalace fontán, kovových soch a především imitace vodního toku Jizery, získalo v roce 2011 hlavní cenu veřejnosti v celostátní soutěži Stavba roku. Celková revitalizace náměstí byla oceněna na devadesát milion korun českých.

Staroměstské náměstí je tvořeno obousměrnou komunikací s rovnoběžnou jednosměrnou, která se v jižní části náměstí na obousměrnou komunikaci napojuje. V jižním cípu se pak ostrým směrovým obloukem napojí na ulici Pražská brána, která lemují Mladoboleslavský hrad stojící na soutoku řeky Jizery a říčky Klenice. Celé náměstí opisují historické domy s podloubími, ve kterých se nacházejí různé obchody a venkovní posezení kaváren a restaurací.

Původní asfaltový povrch byl nahrazen dlažebními kostkami, aby ucelil historický ráz náměstí. Kolem obousměrné komunikace procházejícím náměstím vznikla podélná parkovací místa, oddělena novými vysázenými stromy. Na jednosměrné komunikaci vyrostla šikmá i podélná parkovací stání a tak celkový počet dosáhl na 42 povrchových stání. Vznikl zde i parkovací dům, situovaný při vjezdu na náměstí z ulice 9. Května. Parkovací dům poskytuje ve čtyřech podlažích celkem 77 parkovacích míst včetně 6 pro ZTP. Vjezdy na náměstí jsou opatřeny zpomalovacími prahy, na kterých jsou vedeny přechody pro chodce. Odlišení pěšího prostoru od prostoru pozemní komunikace je zkonstruováno pomocí nízkých betonových patníků, které jsou rozmístěny kolem středu náměstí.



Obrázek 27 - Staroměstské náměstí z ptačí perspektivy (www.mapy.cz)

Zastávkové pruhy pro městskou hromadnou dopravu jsou opticky odděleny od komunikace pomocí betonových dlaždic. Zastávky jsou označené označником a jejich nástupiště s nástupní hranou 200 mm leží na přilehlém chodníku. Jediným nedostatkem, který se u zmodernizovaných zastávek nenachází, jsou přístřešky, které by cestující ochránily před nepříznivým počasím.



Obrázek 28 - Podzemní parkovací dům při vjezdu na Staroměstské náměstí (foto autor)

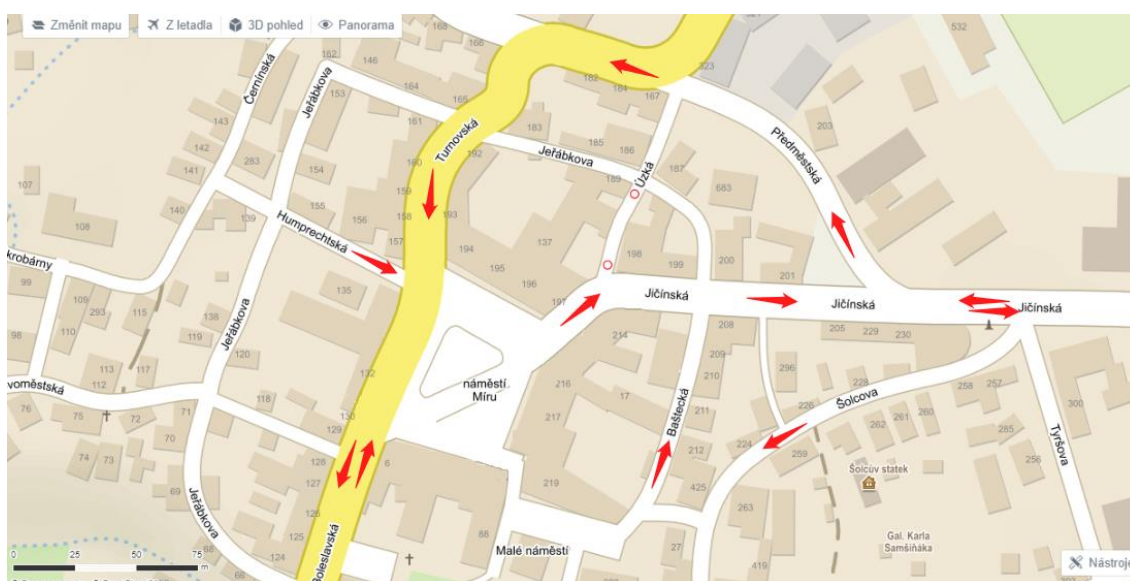


Obrázek 29 - Pohled směrem k mladoboleslavskému hradu (foto autor)

5.2 Návrhy optimalizace Náměstí Míru

Ze zpracované analýzy zaměřující se na současnou situaci v rámci Náměstí Míru vznikly dva nové návrhy na řešení uspořádání dopravy v tomto prostoru. Hlavním účelem bylo optimalizovat parkovací plochy a vedení komunikace II/281 prostorem náměstí, které vytlačovaly společenské aktivity a zamezovaly celkově náměstí plnit jeho funkci v rámci sídla. Návrhy nejsou posuzovány z ekonomického hlediska, ale snaží se objevit nejvhodnější východisko pro současnou situaci, bez ohledu na finanční náklady návrhů.

V rámci této bakalářské práce byly navrženy dvě varianty, které jsou podrobně popsány v následujících podkapitolách 5.2.1 a 5.2.2. Závěrečné výkresy jsou přiloženy v přílohách 1 a 2. Varianty řešení vycházejí ze změn organizace dopravy v ulicích Jičínská a Turnovská. Ulice Jičínská je navržena jako jednosměrná komunikace směrem ven z náměstí, přičemž ulice Turnovská jako jednosměrná komunikace směrem na náměstí. Oba návrhy pracují s možností využití ulice Předměstská, která bude vedena jako jednosměrná komunikace ústící do jednosměrné komunikace Turnovská. Dalším společným jmenovatelem je organizace provozu v ulicích Baštecká a Šolcova vedoucí na parkoviště na Malé náměstí. Pomocí jednosměrné ulice Šolcova bude parkoviště zpřístupněno směrem od Staňkovy Lhoty, Jičína. Při opouštění zmíněného prostoru bude vedena doprava po jednosměrné ulici Baštecká do jednosměrné ulice Jičínská.



Obrázek 30 - Navrhnuté změny v organizaci dopravy (www.mapy.cz)

Obě varianty optimalizace náměstí byly zpracovány v souladu s platnými normami ČSN 73 6110, ČSN 73 6425-1, ČSN 73 6056 a technickými předpisy TP 65, TP 85 A TP 132.

5.2.1 Návrh řešení Varianta 1

První návrh byl řešen jako tzv. konzervativní varianta, která vychází ze současné situace, kdy se zanechaly původní plochy pro chodce situované podél domů na náměstí. Pozemní komunikace jsou vedeny obdobně. Rozdílem je ale rozšíření prostoru pro chodce uprostřed náměstí. Také bylo vzato v potaz původní parkoviště v jižní části. Hlavní myšlenkou návrhu bylo vytvořit nečleněný veřejný prostor, který by neupřednostňoval silniční dopravu nad pohybem chodců. Proto byly využity tři typy dlažeb a asfaltový povrch podobného odstínu, které vymezovaly v ploše náměstí různé typy prostoru.

Při vjezdu na náměstí z ulice Boleslavská je možné pokračovat v jízdě po komunikaci II/281 a v severní části náměstí pokračovat do ulice Jičínská. Druhou možností při vjezdu na náměstí je zabočit do jednosměrné komunikace, která vede po obvodu plochy určené chodcům. Tato komunikace je opatřena zpomalovacím prahem, který ji vyvyšuje do stejné úrovně s prostory chodců. Kromě příčného prahu je vjezd ohraničen sloupky pro zdůraznění prostoru vymezeného vozidlům. V této jižní části bylo navrženo pět šikmých parkovacích míst včetně tří podélných míst pro osoby těžce pohybově postižené. Návrh umožňuje automobilům vjezd na parkoviště na Malém náměstí z Náměstí Míru pomocí jednosměrné ulice. Počet jednadvaceti parkovacích míst zde byl ponechán z uskutečněné rekonstrukce v roce 2013. V předcházejícím bodě již bylo řečeno, že Malé náměstí je také zpřístupněno z ulice Šolcova a výjezd pomocí ulice Baštecká do ulice Jičínská.

Východní část náměstí tvoří taktéž jednosměrná komunikace skýtající tři podélná stání. Její napojení na komunikaci vedenou z druhé strany centrálního prostoru pro chodce tvoří zpomalovací práh, který ukončuje nečleněný prostor mezi chodci a účastníky silničního provozu.

Západní část náměstí tvoří obousměrná komunikace II/281, na které jsou umístěny zastávky veřejné autobusové dopravy. Obě dvě jsou navrženy ve zastávkovém pruhu a pro rozlišení zastávkového mysu a průběžné komunikace byla použita drobná žulová dlažba. Tento povrch byl také využit na odlišení parkovacích míst a zpomalovacích prahů. Nástupiště zastávek jsou

umístěna na průběžném chodníku a oproti současnému stavu zastávky zahrnují včetně označnicku autobusové zastávky, zastřešený prostor pro čekající, kontrastní pás a signální pás. V jediné severní části náměstí se objevuje zelená plocha doplněná platany navazující na chodník, který opisuje zdi domů.

Střed náměstí umožňuje pobytovou a společenskou funkci, je určený chodcům a tvoří ho žulová dlažba dvou velikostí. Hlavním záměrem bylo vytvořit odlišný povrch, který by měl funkci vodící linie pro osoby se sníženou schopností orientace. V okolí této vymezené cesty, která vede mezi kašnou a sousoším je umístěn městský mobiliář obsahující lavičky a odpadkové koše. Mezi lavičkami jsou situovány platany, které vytvářejí přirozený stín. Kromě komunikací, které opisují hrany pěšího centrálního prostoru, jsou také po obvodu umístěna světla veřejného osvětlení. Tato osvětlovací tělesa poskytují dostatek osvětlení po celé ploše náměstí pomocí LED svítidel.

V celém prostoru náměstí jsou umístěny tři přechody pro chodce doplněné varovným a signálním pásem.

5.2.2 Návrh řešení Varianta 2

Hlavní ideou tohoto návrhu rekonstrukce soboteckého náměstí bylo utvořit volný prostor, nezastavěnou a výrazně nečleněnou plochu, která umožní návštěvníkům a obyvatelům města konat zde nejrozmanitější volnočasové aktivity.

Z hlediska účastníků silničního provozu se návrh náměstí od současného stavu liší jednoduchostí a přímočarostí trasy, která nedává řidiči možnost na náměstí odbočit na jinou komunikaci. Přes náměstí prochází pouze dvě komunikace z větší části fyzicky oddělené, na kterých jsou umístěny zátkové autobusové zastávky s cílem zklidnění provozu na komunikaci a s výrazným zvýšením bezpečnosti chodců při přecházení vozovky. Zastávky jsou vybaveny přístřeškem pro čekající cestující, označnickem zastávky IJ4a, varovným pásem a signálním pásem ústící do vodící linie centrálního pěšího prostoru. Parkovací místa v tomto návrhu jsou pouze na Malém náměstí, které je zpřístupněno z ulice Šolcova a Baštecká. Další parkovací místa, která mohou návštěvníci využít, se nacházejí u Městského úřadu před vjezdem na náměstí z ulice Boleslavská. Pokud parkovací místa budou vyčerpána, mohou řidiči využít parkování u zdravotního střediska a základní školy v ulici Jičínská s docházkovou vzdáleností 250 m od centra.

Cílem varianty bylo navrátit nadřazenost pohybu chodců a především znovuvytvoření podmínek pro pobytovou a společenskou funkci náměstí. To je docíleno pěším prostorem rozprostírající se na většině řešeného území. Díky tomuto rozvržení mohou provozovat restaurace a kavárny letní zahrádky v prostoru náměstí. Městský mobiliář poskytuje dřevěné lavičky a odpadkové koše, tak veřejné osvětlení, které opisuje hranu veřejného prostranství. Využity jsou zde i platany, které tvoří přirozený stín nad lavičkami sloužící k relaxaci a odpočinku.

Pro toto řešení jsou využity čtyři typy povrchu s obdobným zbarvením. Na parkovací plochy a zastávkové plochy autobusů byla použita drobná žulová dlažba. Plochy pro chodce v západní a severní části náměstí jsou tvořeny čedičovým materiálem. Tento povrch je použit i jako vodící linie v centrálním prostoru pro chodce se s níženou schopností orientace. Pomocí toho typu povrchu jsou spojeny přechody v severní a západní části náměstí a také pěší vstup na Malé náměstí na jihovýchodní straně náměstí. Druhým využitým materiálem pro tvorbu povrchu v centrálním prostoru pro pěší jsou velkoformátové žulové dlažby, které mají ucelit dojem volného prostoru.

6. Závěr

Cílem této bakalářské práce bylo zhodnotit současný stav náměstí Míru v Sobotce, analyzovat jeho nedostatky a navrhnout nové řešení zohledňující obecné požadavky na podobu a funkci náměstí. Ideou práce bylo navrátit historickému městu náměstí, které bude adekvátně plnit reprezentativní charakter a zároveň bude pobytovou a odpočinkovou zónou.

Po zkoumání současného stavu náměstí lze konstatovat, že nespĺňuje nároky dané definicí, jež určuje náměstí jako místo k setkávání lidí a umožňuje svobodnou volbu činností a pohybu. Aktuální podobu vystihují především parkovací plochy, které zabraňují chodcům využívat celého prostoru a vytlačují pěší pouze do prostoru po obvodu budov nebo do blízkosti kašny a sousoší. Situaci se město snaží řešit parkovacími automaty pro odklonění části vozidel z náměstí, avšak toto řešení se nedá považovat za dostačující.

Mezi slabé stránky náměstí můžeme zařadit nepřehlednou síť komunikací s nedostatečným dopravním značením, omezený prostor pro pěší a především uspořádání zastávek veřejné dopravy. Na jedné ze zmíněných zastávek je prostor určený čekajícím oddělený od zastávkového pruhu komunikací, která zabraňuje bezpečnému přechodu uživatelům veřejné dopravy. Tím, že zastávka postrádá přímý kontakt nástupiště se zastávkovým pruhem, cestující musí nastupovat a vystupovat z úrovně vozovky.

Navrženy byly dvě řešení náměstí, které odstraňují výše uváděné nedostatky a také umožňují náměstí plnit požadované funkce a upřednostnit chodce před vozidly.

První varianta nechává původní dopravní infrastrukturu pouze v lehce upravené podobě pomocí systému jednosměrných komunikací. Jednosměrné komunikace v jižní a západní části náměstí jsou ve stejném výškovém profilu jako plochy určené chodcům. V případě kulturních akcí, lze tyto komunikace uzavřít a tím rozšířit užitečný prostor. Obě autobusové zastávky jsou umístěny na komunikaci II/281 v zastávkových pruzích materiálně a barevně odlišené od průběžné komunikace.

Druhá navržená varianta sleduje navrácení co největší možné plochy náměstí jeho reprezentativní, společenské a pobytové funkci. Prostor náměstí protíná pouze dvojice komunikací a to II/281 v úseku Boleslavská – Turnovská a silnice III/28010 v úseku Boleslavská – Jičínská, které byly navrženy tak, aby bylo docíleno co největší celistvosti

plochy náměstí. Ostatní plocha je vyhrazena chodcům a návštěvníkům náměstí. Na rozdíl od první varianty, v níž jsou ponechána parkovací místa v prostoru náměstí, toto řešení odstraňuje parkovací plochy a odkazuje vozidla na parkoviště u Městského úřadu, na Malém náměstí a na vyhrazených stáních v přilehlých ulicích. Zastávky autobusů jsou typově řešeny jako zátkové s jejich fyzickým oddělením betonovým ostrůvkem. V rozdělení komunikací přechází dělící ostrůvek v žulové kostky v úrovni vozovky, které umožňuje objetí autobusu stojícího v zastávce složkám integrovaného záchranného systému.

U obou variantních řešení dochází k úpravě organizace dopravy v přilehlých ulicích z důvodu změn uspořádání náměstí a optimalizace provozu v centru.

Preference autorky bakalářské práce jsou k druhé variantě, vyznačující se jednoduchostí dopravy a odebráním parkovacích míst z náměstí. Pokud jsou možnosti parkování v docházkové vzdálenosti od náměstí, není opodstatněné zasahovat parkovacími místy do plochy vyhrazené chodcům. Dá se však předpokládat, že z pohledu občanů Sobotky by byla volena varianta jedna, z důvodu pohodlnosti, zažité dostupnosti parkování přímo na náměstí a zároveň obdobně tvořené síti komunikací se současným náměstím.

Autorka se domnívá, že optimalizace náměstí v první či druhé podobě, tak jak ji navrhuje tato práce, by měla naplnit očekávání občanů a návštěvníků města Sobotky a v neposlední řadě ukázat vizualizaci, jak by centrální náměstí v Sobotce mohlo vypadat. Také věří, že by tato bakalářská práce mohla být odrazovým můstkem pro radu města, jež by situaci kolem náměstí mohla začít vnímat reálněji a dostala do rukou podklady pro jednání o stavu a budoucnosti náměstí.

7. Použité zdroje

7.1 Literatura

- [1] MELKOVÁ, Pavla. *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 9788087931097.
- [2] KOČÁRKOVÁ, Dagmar, KOCOUREK Josef a JACURA Martin. *Základy dopravního inženýrství*. V Praze: České vysoké učení technické, 2009. ISBN 978-800-1042-335.
- [3] ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2010.
- [4] ČSN 73 6425-1. *Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1: Navrhování zastávek*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2007.
- [5] ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- [6] TP 65. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, Technické podmínky II. vydání*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2002. ISBN 80-86502-04-X.
- [7] TP 133. *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích, Technické podmínky II. vydání*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2002. ISBN 80-86502-25-2.

7.2 Internetové zdroje

- [1] *Vyhláška č. 323/2002 Sb. | 2002 | Ministerstvo financí ČR. Ministerstvo financí ČR* [online]. Copyright © 2005 [cit. 26.06.2017]. Dostupné z: <http://www.mfcr.cz/cs/legislativa/legislativni-dokumenty/2002/vyhlaska-c-323-2002-sb-3461>.
- [2] *Silniční a dálniční síť ČR* [online]. [cit. 1.7.2017]. Dostupné z: http://geoportal.jsdi.cz/flexviewers/Silnicni_a_dalnicni_sit_CR/
- [3] *Český statistický úřad* [online]. [cit. 20.7.2017]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- [4] *Jednotná dopravní vektorová mapa* [online]. Ministerstvo dopravy, 2006 [cit. 24.6.2017] Dostupné z: <http://www.idvm.cz/>
- [5] *Mapy.cz* [online]. [cit. 2.6.2017]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

[6] Oficiální stránky města Sobotka. Oficiální stránky města Sobotka [online]. Copyright © 2017 [cit. 26.06.2017]. Dostupné z: <http://www.sobotka.cz/>

[7] Sobotka – Wikipedie. [online]. Copyright © 2017 [cit. 26.06.2017]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Sobotka>

8. Seznam příloh

1. Návrh optimalizace náměstí Míru – varianta 1
2. Návrh optimalizace náměstí Míru – varianta 2