



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Bc. Ondřej Mikláš

STUDIE ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU V SOBĚSLAVI

Diplomová práce

2018



K612..... **Ústav dopravních systémů**

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Bc. Ondřej Mikláš

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – DS – Dopravní systémy a technika

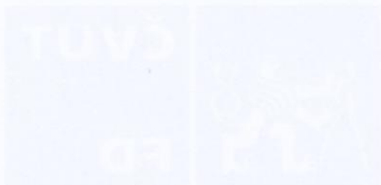
Název tématu (česky): **Studie řešení dopravy v klidu v Soběslavi**

Název tématu (anglicky): Study of Solution for Parking in Soběslav

Zásady pro vypracování

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

- zpracujte studii řešení dopravy v klidu v Soběslavi,
- zaměřte se zejména na území Městské památkové zóny ve městě,
- proveďte dopravní průzkum stávajícího stavu dopravy v klidu v centrální části města,
- proveďte možnosti zpoplatnění stání, zaměřte se na řešení jak pro rezidenty, tak návštěvníky města,
- navrhnete variantní řešení dopravy v klidu na území MPZ Soběslav a v přilehlých ulicích.



- Rozsah grafických prací: situace stávajícího stavu, situace organizace dopravy, situace řešení úprav uličního prostoru, příčné řezy
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.**

Datum zadání diplomové práce: **30. června 2017**
(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 diplomové práce: **29. května 2018**
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

doc. Ing. Otakar Vacín, Ph.D.
vedoucí
Ústavu dopravních systémů



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

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.

Bc. Ondřej Mikláš
jméno a podpis studenta

V Praze dne30. června 2017

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám žádný 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 23. 5. 2018

Ondřej Miklůš

Poděkování

Na tomto místě bych velice rád poděkoval všem, kteří mne během mého snažení podporovali a umožnili mi vypracování této diplomové práce. Obzvláště bych chtěl poděkovat vedoucí práce Ing. Bc. Dagmar Kočárkové, Ph.D., za odborné konzultace, vedení a nasměrování správným směrem. Rád bych také poděkoval své rodině, která mne po celou dobu studia podporovala. Také děkuji své přítelkyni za psychickou podporu při tvorbě této práce.

Autor:	Bc. Ondřej Mikláš
Název:	Studie Řešení dopravy v klidu v Soběslavi
Vedoucí práce:	Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.
Škola:	České vysoké učení technické v Praze
Fakulta:	Fakulta dopravní
Obor:	Dopravní systémy a technika
Rok vydání:	2018
Počet stran:	78
Klíčová slova:	doprava v klidu, parkovací a odstavná stání, regulace parkování, Soběslav

Abstrakt

Tato diplomová práce se zabývá analýzou současného stavu dopravy v klidu v centru města Soběslav. Po analýze stávající situace se zaměřuje na možná řešení problémů s nedostatkem parkovacích míst v oblasti a navrhuje různé varianty jak stavebního, tak organizačního a regulačního charakteru. Diplomová práce vychází ze studie dopravy v klidu zpracovávanou pro město Soběslav a rozvádí ji do větších podrobností.

Author: Bc. Ondřej Mikláš
Title: Study of Solution for Parking in Soběslav
Supervisor: Ing. Bc. Dagmar Kočárková, Ph.D.
University: Czech Technical University in Prague
Faculty: Faculty of transportation sciences
Branch: Transportation Systems and Technology
Year of publication: 2018
Number of pages: 78
Key words: stationary traffic, parking places, parking regulation, Prague 13

Abstract

This master's thesis focuses on the analysis of the current state of stationary traffic in the centre of the city of Soběslav. After analysing the current state it searches possible solutions of problems with the insufficient number of parking places and suggests several options, either construction works or regulation and organisation of parking. This master's thesis is based on the study of stationary traffic which was ordered by the Soběslav municipality, and it further develops it in greater detail.

Obsah

1	Úvod	10
2	Popis řešeného území	11
2.1	Základní údaje o Soběslavi, širší územní vztahy	11
2.2	Charakteristika dopravy ve městě	13
2.2.1	Silniční doprava	13
2.2.2	Železniční doprava	16
2.2.3	Další druhy dopravy	16
2.2.4	Dojížďkové vztahy	17
2.3	Vymezení řešené oblasti	18
2.4	Objekty občanské vybavenosti v řešené oblasti	20
2.5	Obytné jednotky a obyvatelé v řešené oblasti	21
3	Analýza současného stavu dopravy v klidu	22
3.1	Počty stání v jednotlivých ulicích	22
3.2	Vyhrazená stání	26
3.3	Časově omezená stání	29
3.4	Vozidla odstavovaná v rozporu se zákonem	30
4	Výpočet potřebného počtu stání v oblasti	33
4.1	Aktuální požadavky normy	33
4.2	Požadovaný počet parkovacích stání	35
4.3	Požadovaný počet odstavných stání	37
4.4	Porovnání požadavků normy a současného stavu	38
5	Průzkum dopravy v klidu	40
5.1	Průběh průzkumu	40
5.2	Vyhodnocení průzkumu	42
5.2.1	Obsazenost parkovacích a odstavných stání	42
5.2.2	Obsazenost vyhrazených stání	46
5.2.3	Změna obsazení stání	47
5.2.4	Délka setrvání vozidel na stejném místě	49
5.2.5	Přestupky, respektování vyhrazených míst a parkovacích hodin	51
5.2.6	Blokování kolmých a šikmých stání	52
5.3	Závěry z provedeného průzkumu	54
6	Rekonstrukce náměstí	54
6.1	Průběh rekonstrukce a současný stav	54

6.2	Alternativní řešení náměstí	57
7	Vytvoření nových stání.....	57
7.1	Využití vodorovného dopravního značení	58
7.2	Nové parkovací plochy	61
7.3	Zjednosměrnění komunikací.....	65
7.4	Rekonstrukce vybraných ulic	67
8	Regulace parkování zavedením zón.....	68
8.1	Zóna časově omezeného stání – Oblast 1	68
8.2	Zóna časově omezeného stání – Oblast 2.....	70
8.3	Ostatní části řešené oblasti.....	71
9	Změna tras autobusových linek, parkoviště P+R	71
10	Závěr	73
11	Použité zdroje	74
12	Seznam obrázků.....	76
13	Seznam tabulek	77
14	Seznam příloh	78

Seznam použitých zkratek

AN	Autobusové nádraží
CSD	Celostátní sčítání dopravy
ČSN	Česká technická norma
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřický a katastrální
IAD	Individuální automobilová doprava
ITS	Inteligentní dopravní systémy
IZS	Integrovaný záchranný systém
K+R	Parkoviště typu Kiss and Ride
KD	Kulturní dům
MHD	Městská hromadná doprava
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
MP	Městská policie
MÚ	Městský úřad
OOSPO	Osoba s omezenou schopností pohybu a orientace
P+R	Parkoviště typu Park and Ride
RPDI	Roční průměr denních intenzit
RZ	Registrační značka
SDZ	Svislé dopravní značení
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	Správní obvod obce s rozšířenou působností
TP	Technické podmínky ("Zásady")
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZŠ	Základní škola
ZTP	Zvlášť těžké postižení

1 Úvod

Řešení dopravy v klidu v Soběslavi mi bylo jako téma diplomové práce nabídnuto vedoucí mé diplomové práce poté, co byl Ústav dopravních systémů Fakulty dopravní osloven zástupci města Soběslav s tím, že by měli zájem o zpracování studie řešení dopravy v klidu v historickém centru města. Tématem dopravy v klidu jsem se zabýval již ve své bakalářské práci, která se zaměřovala na řešení dopravy v klidu v části Prahy 13. Protože se mi toto téma líbilo a požadavek města Soběslav přišel shodou okolností právě v období, kdy jsem se rozhodoval, jaké téma si pro svou diplomovou práci vybrat, rozhodl jsem se této nabídce využít a pokusit se v této práci zhodnotit znalosti a zkušenosti, které jsem získal při tvorbě bakalářské práce.

Problémy s dopravou v klidu jsou aktuální v celé řadě větších i menších měst v celé České republice. Nedostatek vhodných parkovacích a odstavných míst se vyskytuje prakticky všude, kde je vyšší zástavba obytných (v menší míře administrativních) budov vystavěných obvykle mezi lety 1960 a 1990 za minulého režimu (panelové domy). Jelikož tyto zástavby vznikaly v době, kdy byly dnešní počty automobilů nemyslitelné, nepočítalo se při jejich výstavbě s vytvořením dostatečného počtu stání pro osobní automobily. Stupeň automobilizace v České republice však poměrně plynule narůstal, a s jeho zvyšováním se začal na mnoha místech projevovat nedostatek stání pro osobní vozidla. Zatímco v roce 1961 připadalo na 1000 obyvatel 21 automobilů, v roce 1971 to bylo 72 automobilů, v roce 1981 již 182 v roce 1990 233 automobilů, a do roku 2016 se tento počet více než zdvojnásobil na 505 osobních automobilů na 1000 obyvatel [1]. V současné době se již při výstavbě nových budov počítá s dostatečnou kapacitou parkovišť či ještě lépe podzemních garáží. U starších budov však problémy přetrvávají, protože se obvykle nachází v poměrně kompaktních zástavbách, ve kterých se jen těžko dají najít dostatečně velké vhodné plochy pro vytvoření parkovišť nebo stavbu parkovacích domů, a vybudování podzemních garáží by bylo velice nákladné. V poslední době se zvyšuje obliba řešení problémů s dopravou v klidu zavedením zón placeného stání, nicméně toto řešení není aplikovatelné univerzálně - například u téměř výhradně obytných celků bez parkování lidí dojíždějících do dané oblasti do práce se nedá při jejich zavedení počítat s výraznými změnami.

V Soběslavi se kromě několika sídlišť tyto problémy dotýkají i historického centra, protože v těsné blízkosti náměstí Republiky stojí několik obytných (panelových) domů o 4 až 5 patrech, a ačkoli nejsou tak vysoké, jako například na sídlištech, v převážně historické zástavbě způsobují vyšší koncentraci obyvatel a s tím související vyšší počet osobních automobilů, které v současnosti často parkují přímo na náměstí. Pro náměstí Republiky je však v současnosti naplánována revitalizace, přičemž některé části již rekonstrukcí prošly,

ale část s velkým parkovištěm pro místní obyvatele bude rekonstruována v blízké budoucnosti. V rámci této rekonstrukce je naplánována redukce počtu parkovacích stání. Protože na MÚ Soběslav byly již dříve místními obyvateli podávány podněty týkající se řešení dopravy v klidu v blízkosti náměstí, a protože plánovaná rekonstrukce situaci ještě zhorší, rozhodl se MÚ Soběslav situaci řešit. Na jeho žádost byla společností City Parking Group s.r.o. v roce 2014 zpracována Analýza dopravy v klidu ve městě Soběslav [2]. Výsledkem této studie byl návrh zón zpoplatněného stání s rezidentskými a abonentskými kartami doplněný o 14 parkovacích automatů rozmístěných tak, aby pokrývaly celou oblast náměstí Republiky a přilehlé ulice kružnicemi o poloměru 50 m. Toto řešení by při ceně 130 000 Kč za jeden parkovací automat a dalších souvisejících nákladech vyšlo město na zhruba 3,5 milionu Kč [2].

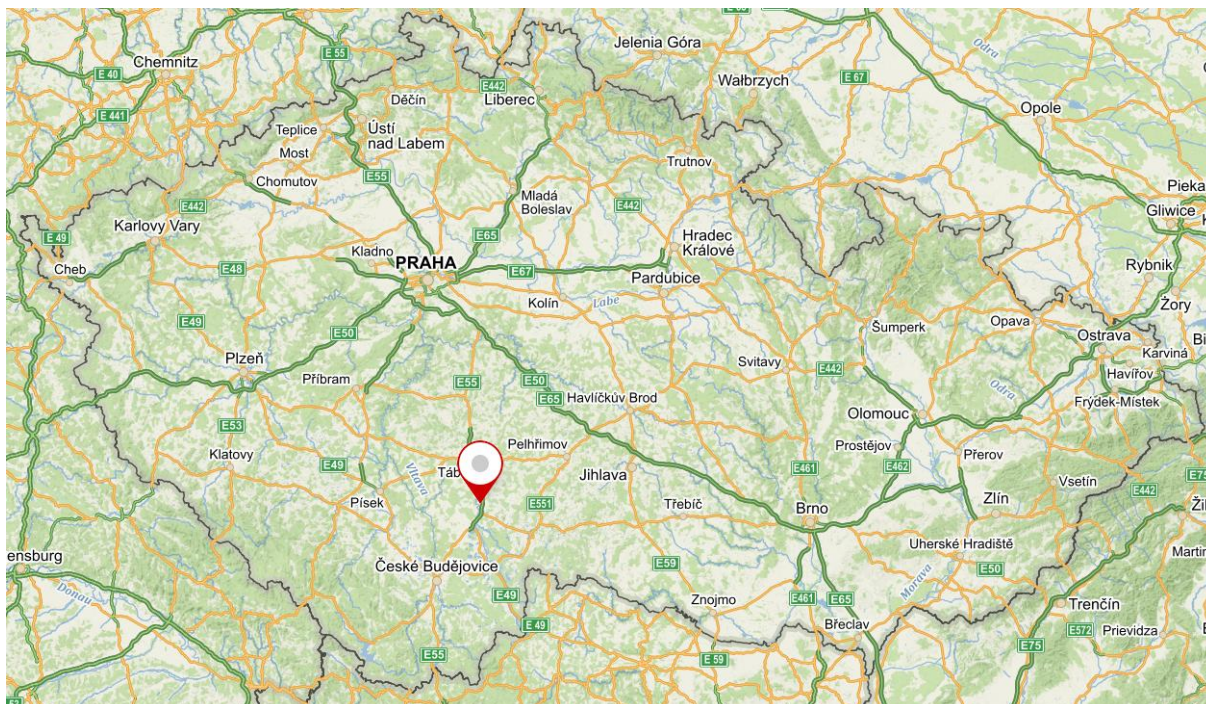
Toto řešení se MÚ zdálo příliš nákladné a zbytečně komplikované, a proto se zástupci města rozhodli pokusit se najít alternativní řešení a oslovili Ústav dopravních systémů Fakulty dopravní. Na tento podnět vznikla v roce 2016 Ideová studie parkování na náměstí Republiky v Soběslavi [3], zpracována Ing. Dagmar Kočárkovou, Ph.D. a Ing. Zuzanou Čarskou, Ph.D. Tato studie navrhla několik doporučení a upozornění. Po jejím vypracování jsem byl osloven s nabídkou vypracovat podrobnější studii na stejné téma. Pod dozorem Ing. Dagmar Kočárkové, Ph.D. jsem studii s názvem Posouzení parkování v centru města Soběslavi vypracoval, a po drobných úpravách a zapracování připomínek MÚ Soběslav odevzdal v březnu 2018 ve finální verzi. Tato diplomová práce z této mnou vypracované studie vychází, rozvádí ji do větších detailů a přichází s několika novými návrhy, které z různých důvodů nebyly nebo nemohly být ve studii zapracovány.

2 Popis řešeného území

2.1 Základní údaje o Soběslavi, širší územní vztahy

Soběslav je menší historické město nacházející se na severovýchodě Jihočeského kraje v okrese Tábor, 17 km jižně od Tábora a 35 km severovýchodně od Českých Budějovic (poloha Soběslavi v rámci České republiky je na Obr. 1). Dalším významným městem v okolí je Jindřichův Hradec, nacházející se 23 km jihovýchodním směrem. Město Soběslav má katastrální výměru 20 km², a k 1. 1. 2017 v něm dle ČSÚ žilo 7 002 obyvatel, což ze Soběslavi činí 15. největší město v Jihočeském kraji [4][5]. Hustota osídlení je pak 350 obyvatel/km². Soběslav zastává roli obce s rozšířenou působností a ve svém správním obvodu má 31 obcí. Celková rozloha správního obvodu Soběslav je 32,4 km² a žije v něm 22 000 obyvatel [4]. V tomto správním obvodu se nachází pouze obce do 1 000 obyvatel

s jedinou výjimkou, kterou je město Veselí nad Lužnicí. SO ORP Soběslav je rozlohou 4. nejmenší ze 17 SO ORP v Jihočeském kraji, počtem obyvatel je však na 9. místě.



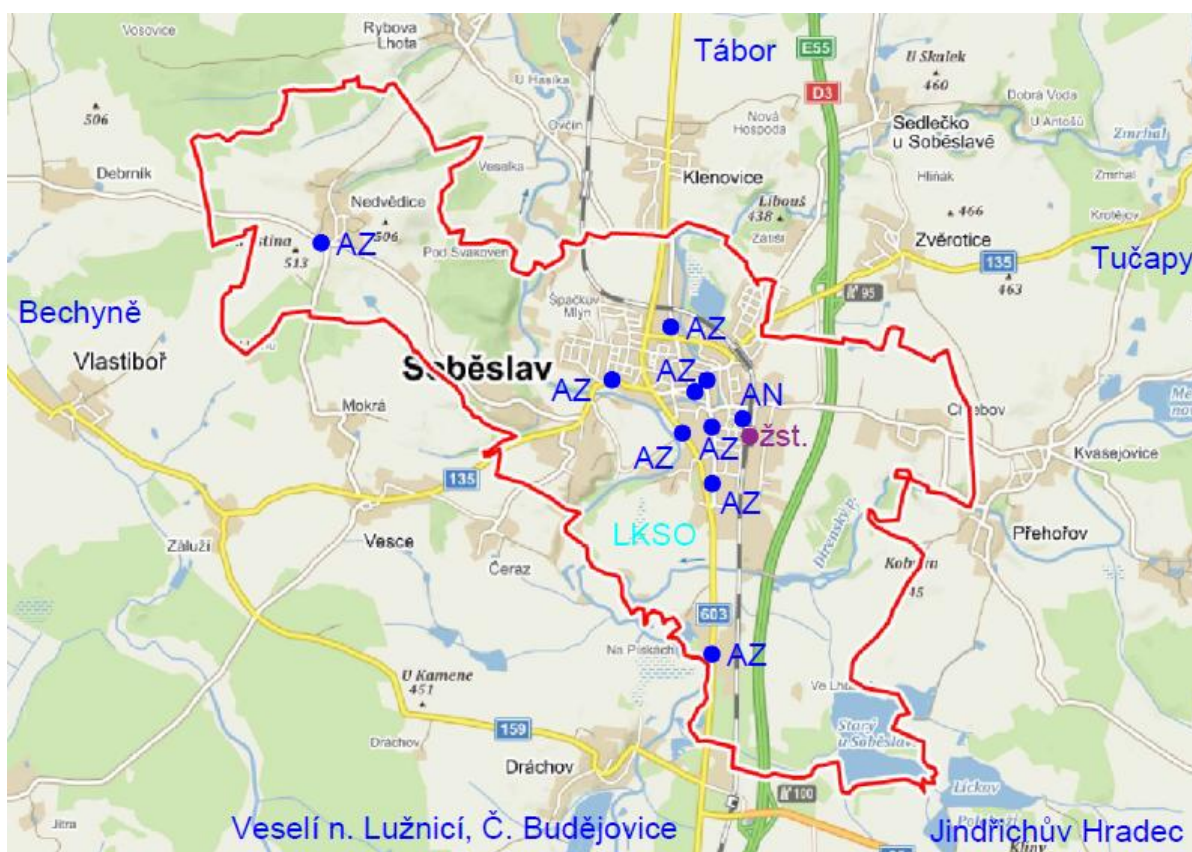
Obrázek 1 - Poloha Soběslavi v rámci ČR [8]

Soběslav je historické město, o němž existují historické zmínky již z konce 13. století [7]. Městem protéká řeka Lužnice, do které se zde také vlévá Černovický potok, který v minulosti sloužil jako součást opevnění historického centra a hradu. Kvůli časté hrozbě povodní z obou toků byly ve městě v nedávné době vybudována protipovodňové zábrany, které jsou v některých místech (například v okolí Černovického potoka poblíž historického centra) rozložitelné. Kromě historického centra tvořeného převážně nízkou zástavbou se v Soběslavi nachází několik sídlišť panelových domů, které ale dosahují průměrně 4-5 pater, a v kombinaci s poměrně hustou sítí komunikací a parkovišť zde nejsou problémy odstavováním automobilů zdaleka tak výrazné, jako na sídlištech ve větších městech. Na okrajích města můžeme najít typickou satelitní zástavbu rodinných domů. K městu Soběslav patří i dvě vesnice – Chlebov a Nedvědice. Z celkové plochy 20 km² tvoří zástavba zhruba čtvrtinu, zbytek připadá na louky a pole, v menší míře lesy a vodní plochy. Nový rybník u Soběslavi a také řeka Lužnice jsou chráněny jako přírodní památky, řeka Lužnice je navíc společně s Nežárkou na seznamu Evropsky významných lokalit [11].

2.2 Charakteristika dopravy ve městě

2.2.1 Silniční doprava

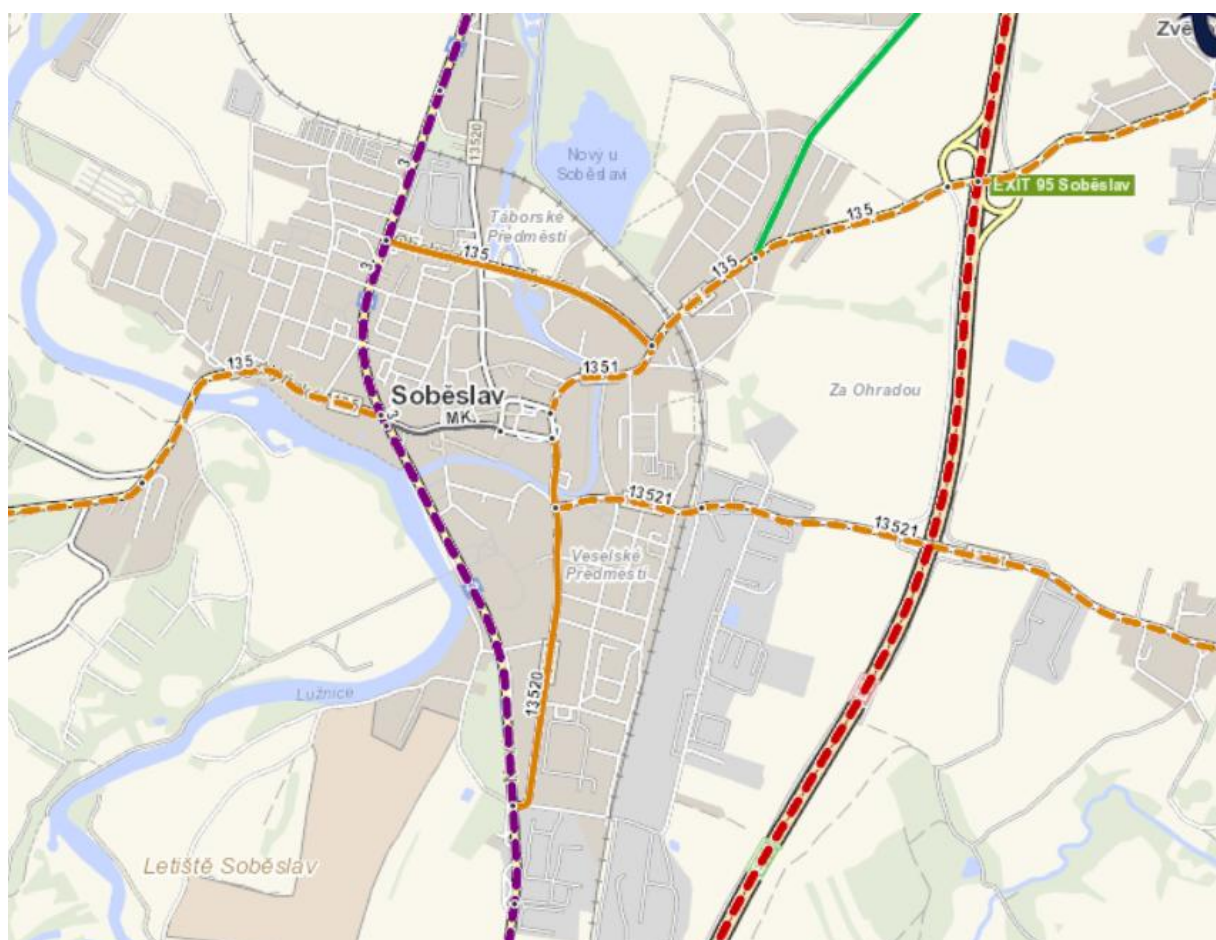
Z pohledu silniční infrastruktury je zdaleka nejvýznamnější komunikací na katastrálním území města Soběslavi dálnice D3 (mezinárodní označení silnice E55). Tato dálnice je zamýšlena jako spojnice Prahy přes Tábor do Českých Budějovic a dále do Rakouska. Z plánované délky 172 km je však momentálně v provozu pouze 51 km [9], a to krátký úsek u Českých Budějovic, a dále zhruba 47 km úsek vedoucí okolo Soběslavi, který začíná 14 km severně od Tábora a končí přibližně 13 km jižně od Soběslavi. Díky tomuto úseku dálnice je možné rychlé spojení s Táborem (24 km za cca 20 minut). Do Českých Budějovic je možné dostat se přibližně za 35 minut (45 km), a vzdálenost 110 km do Prahy lze překonat za relativně krátkých 75 minut. Dle výsledků CSD 2016 [10] je RPDI na tomto úseku dálnice D3 ve všední dny 15 000 voz/den v úseku ze Soběslavi na Tábor, a 14 500 voz/den ze Soběslavi na České Budějovice.



Obrázek 2 – Mapa Soběslavi s vyznačenými směry hlavních komunikací, zastávkami autobusů, vlakovým nádražím a letištěm

Druhou nejvýznamnější a nejvytíženější komunikací v oblasti je bývalá silnice I/3 (resp. její průtah Soběslaví), která byla po výstavbě dálnice D3 přejmenována na silnici II/603, a která rovněž spojuje Soběslav s Táborem a Veselím nad Lužnicí. V místech, kde ještě není

dostavěna dálnice D3, stále funguje jako I/3. V úseku procházejícím městem dosahuje tato komunikace RPDÍ přes 6500 voz/den. Další významnou extravilánovou komunikací, která začíná v těsné blízkosti Soběslavi u dálnice D3 je silnice I/23 směřující přes Kardašovu Řečici na Jindřichův Hradec, s RPDÍ 6000 voz/den. Méně významná komunikace vycházející ze Soběslavi je II/135 směrem na Bechyni (RPDÍ 3000 voz/den v intravilánovém úseku) a směrem na Tučapy (RPDÍ 1650 voz/den). V intravilánu je pak kromě bývalého průtahu (současná komunikace Nová – II/603) nejvytíženější tř. Dr. Edvarda Beneše (č. 13520), s RPDÍ okolo 4 800 voz/den, vedoucí jižním směrem z náměstí Republiky. Podobné intenzity (RPDÍ 4 600 voz/den) dosahuje intravilánový úsek komunikace č. 135 (ulice Tyršova a Obchodní), který z východu také ústí do II/603. Ostatní komunikace dosahují v pracovních dnech RPDÍ pod 1 500 voz/den. Mapa s vyznačenými sčítanými úseky z roku 2016 je na Obr. 3.



Obrázek 3 – Komunikace sledované při CSD 2016 [10]

Co se týče veřejné hromadné silniční dopravy, Soběslaví prochází 4 linky dálkových autobusů a 14 linek příměstských autobusů. Celkem linkové autobusy zastavují na 11 místech po celé Soběslavi (Obr. 2) - na zastávkách nám. U Husa, nám. Hotel Slunce, škola, Zimní stadion, Hvíždalka, Jitona, E. Beneše, obalovna Silnice, Nedvědice, rozc.0.4. a Chlebov a na autobusovém nádraží. Autobusové nádraží je polohově poměrně dobře

situováno, leží jen 120 metrů od budovy vlakového nádraží a 650 m od centra města (náměstí Republiky). Je však ještě stále v původním stavu a velikosti z dob, kdy byly objemy IAD podstatně nižší a autobusových spojů jezdilo denně mnohem více. Na autobusovém nádraží je tak 8 stanovišť, což je v dnešní době naprosto přebytné. Hustota autobusových zastávek je však na území Soběslavi poměrně nízká, navíc převážná část spojů na území Soběslavi vynechává některé nebo většinu zastávek. I přes relativně velký počet spojů fungujících každý den tak není možné efektivní využívání autobusů jako MHD v rámci městských dojížděk. Praktická nepřítomnost MHD může být jedním z důvodů zvýšených nároků na parkování v centru města. V následující Tab. 1 jsou uvedeny autobusové linky vedoucí městem včetně jejich vedení a počtu spojů v pracovních dnech [12].

Tabulka 1 – Autobusové linky vedoucí Soběslaví

číslo linky	druh	počátek	přes	konec	počet spojů	
					pracovní den	víkend + jen po, pá
133101	dálkový	Praha	Tábor, České Budějovice	Český Krumlov	0	2
134102	dálkový	Praha	Tábor	Jindřichův Hradec	2	4
340001	dálkový	Praha	Tábor	Jindřichův Hradec	4	11
340002	dálkový	Praha	Tábor	Třeboň	2	2
340210	příměstský	Soběslav	Kardašova Řečice	Jindřichův Hradec	4	0
340340	příměstský	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Třeboň	2	0
350860	příměstský	Pacov	Tučapy	České Budějovice	2	4
390400	příměstský	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Žišov	4	2
390410	příměstský	Soběslav	Deštná	Bořetín	14	2
390420	příměstský	Soběslav	Tučapy	Budislav	10	0
390430	příměstský	Soběslav	Hlavatce	Želeč	21	0
390440	příměstský	Soběslav	Veselí nad Lužnicí	Klečaty	4	0
390450	příměstský	Soběslav	Košice	Psárov	14	0
390460	příměstský	Soběslav	Skalice	Želeč	13	0
390470	příměstský	Soběslav	Deštná	Rosička	14	0
390490	příměstský	Soběslav	Planá nad Lužnicí	Tábor	1	0
390820	příměstský	Tábor	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice	26	14
390821	příměstský	Tábor	Veselí nad Lužnicí	České Budějovice	0	12
celkem					137	53

2.2.2 Železniční doprava

Soběslav má výhodnou polohu z pohledu české železniční sítě, protože se nachází na IV. tranzitním železničním koridoru, konkrétně na trati č. 220, vedoucí z Benešova u Prahy přes Tábor a Veselí nad Lužnicí do Českých Budějovic. Na této trati denně jezdí 14 (15) rychlíků z Prahy do Českých Budějovic a naopak. Téměř celý den tak jezdí jednou za hodinu, v poledním sedle pak jednou za dvě hodiny. Tyto rychlíky umožňují spojení Soběslavi s Prahou za 1 h 47 minut a spojení s Českými Budějovicemi za 46 minut. Mezi Českými Budějovicemi a Tábořem pak jezdí přes Soběslav i osobní vlaky, v obou směrech ve špičkách zhruba jednou za hodinu, čímž je možné vyjíždět do Českých Budějovic, Tábora nebo dalších menších měst na trati každou půlhodinu [13]. Železniční spojení je tak v Soběslavi na nadprůměrné úrovni. Vlakové nádraží v Soběslavi prošlo v nedávné době rekonstrukcí tak, aby splňovalo požadavky na nádraží umístěných na tranzitních železničních koridorech – například dostatečnou délku nástupišť, výšku nástupní hrany a bezbariérovou přístupnost. Trať je jakožto jeden z hlavních koridorů samozřejmě elektrifikovaná, nicméně v úseku mezi Planou nad Lužnicí a Soběslaví je pouze jednokolejná, což značně omezuje její kapacitu. V budoucnu je počítáno s přeložkou trati za účelem zvýšení počtu kolejí na 2 a také zvýšení traťové rychlosti. Dá se tedy předpokládat, že železniční doprava bude v Soběslavi zastávat ještě významnější úlohu.

2.2.3 Další druhy dopravy

V Soběslavi je na první pohled patrná velká míra využívání kol jako každodenních dopravních prostředků. Na ulicích jsou hustě rozmístěny stojany na kola a prakticky v kteroukoliv denní dobu jsou využívány. Například před základní školou Soběslav na Školním náměstí jsou stojany pro cca 30 kol, a během školních dnů jsou plně využity (viz Obr. 4).

Podle sdělení místních obyvatel a mých osobních zkušeností místní na kolech jezdí celoročně za téměř jakéhokoliv počasí. Soběslav je pro cyklistickou dopravu vhodná zejména svým rovinným reliéfem. I přes hojné využívání kol jsou však ve městě pouze 3 značené cyklotrasy, a zcela chybí pruhy pro cyklisty nebo cyklopiktokoridory. Bylo by tedy vhodné v celém městě doplnit stavební a preferenční opatření pro cyklisty, aby se potenciál tohoto druhu dopravy ještě více využíval.



Obrázek 4 – Obsazené stojany na kola před ZŠ na Školním náměstí

V jihozápadní části Soběslavi se také nachází vnitrostátní letiště (kód ICAO – LKSO), které je provozováno místním Aeroklubem Soběslav. Toto letiště má dvě přistávací dráhy s travnatým povrchem, jedna z nich má délku 740 m, druhá 607 m [14]. Využíváno je zejména ultralehkými letouny, zejména o víkendech. V Soběslavi je tak zastoupena i letecká doprava.

S trochou nadsázky můžeme říci, že v Soběslavi je přítomna také vodní říční doprava, protože řeka Lužnice do Soběslavi kromě občasných záplav každoročně láká vodáky, kteří často využívají Soběslav jakožto nástupní nebo výstupní místo. V posledních letech se však Lužnice stejně jako jiné oblíbené vodácké řeky často potýká s problémem nízké hladiny a nesjízdnosti v důsledku sucha.

2.2.4 Dojížďkové vztahy

Ze SLDB z roku 2011 vyplývá, že Soběslav jakožto lokální centrum je spíše cílem vyjížděk obyvatel okolních obcí, než zdrojem vyjížděk do jiných měst. Do Soběslavi do zaměstnání nebo do školy dojíždí pravidelně více než 1 000 obyvatel, kteří při SLDB specifikovali Soběslav jako cíl vyjížděk [15]. Skutečný počet bude pravděpodobně ještě o něco vyšší. Nejvíce dojíždějících je z Veselí nad Lužnicí, což je druhé největší město v SO ORP Soběslav, a od Soběslavi je vzdáleno cca 10 km. Ze Soběslavi do jiných měst vyjíždí zhruba 960 obyvatel, přičemž nejvýznamnější cíle dojížďky jsou Tábor, České Budějovice, Veselí nad Lužnicí a Praha. Do všech těchto měst je možné dostat se přímým spojením jak vlaky, tak autobusy. Přesné počty dojíždějících a jejich zdroje a cíle jsou shrnuty v Tab. 2. Z těchto

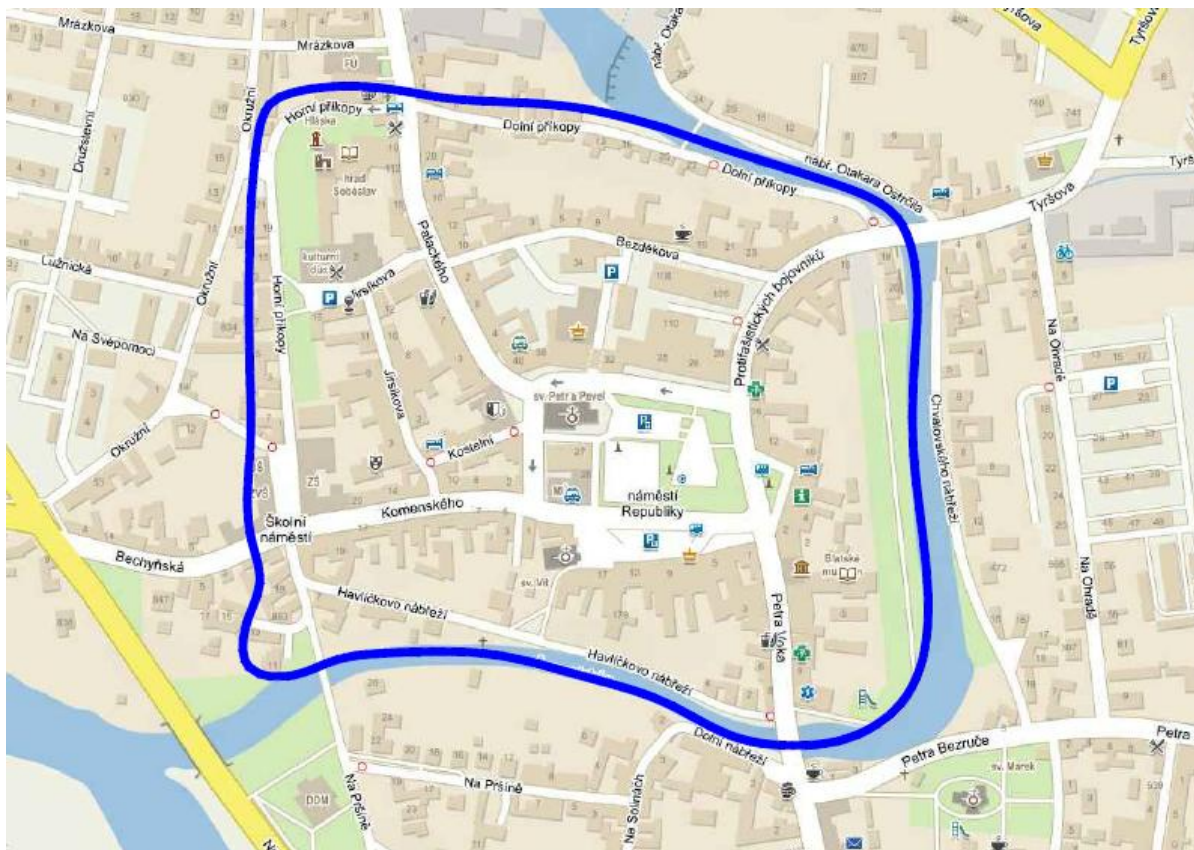
výsledků je také možné předpokládat, že v denních hodinách pracovních dní jsou větší nároky na počet parkovacích míst, protože dojíždějících je více než vyjíždějících, a také protože dojíždějící pravděpodobně více využívají osobní automobily kvůli horšímu spojení VHD.

Tabulka 2 – Vyjíždějící do zaměstnání a škol - Soběslav

do Soběslavi		ze Soběslavi	
město vyjížd'ky	počet dojíždějících	město dojížd'ky	počet vyjíždějících
Veselí nad Lužnicí	145	Tábor	228
Tábor	133	České Budějovice	167
Klenovice	86	Veselí nad Lužnicí	121
Planá nad Lužnicí	58	Praha	110
Zvěrotice	53	Planá nad Lužnicí	59
Přehořov	49	Sezimovo Ústí	43
Sezimovo Ústí	49	Jindřichův Hradec	14
Skalice	46	Brno	11
Tučapy	42	Řípec	11
Roudná	40	Tučapy	10
Myslkovice	38	nespecifikováno	187
Vesce	36		
Vlastiboř	30		
Dírná	29		
Želeč	27		
Dráchov	24		
Hlavatce	23		
Košice	23		
Budislav	14		
Borkovice	13		
Malšice	13		
Řípec	13		
Bechyně	11		
Mezná	11		
Mladá Vožice	11		
Zálší	11		
Komárov	10		
celkem	1038	celkem	961

2.3 Vymezení řešené oblasti

Tato diplomová práce se zabývá oblastí náměstí Republiky a přilehlých ulic v historickém centru. Řešená oblast je vyznačena na Obr. 5 a tvoří větší část Městské památkové zóny Soběslav.



Obrázek 5 – Řešená oblast a její hranice

Řešená oblast je téměř pravouhlý čtyřúhelník vymezený z jižní, východní a částečně i ze severní strany Černovickým potokem. Dále na severu hranici řešeného území tvoří ulice Dolní příkopy, která leží částečně na břehu Černovického potoka, a na kterou téměř přímo navazuje ulice Horní příkopy. Ta tvoří větší část západní hranice, která je dále doplněna o Školní náměstí a Havlíčkovo nábřeží směrem na jih k Černovickému potoku. Jmenovitě se jedná o náměstí Republiky, z něhož vychází čtyři ulice – Palackého, Komenského, Petra Voka a Protifašistických bojovníků. Tyto hlavní ulice doplňují ulice Bezděkova, Jirsíkova a kostelní, a již zmiňované hraniční ulice Dolní příkopy, Horní příkopy, Školní náměstí a Havlíčkovo nábřeží.

Náměstí Republiky lze popsat jako typické téměř obdélníkové náměstí, s rozlehlou centrální plochou tvořenou zelení, dlážděným prostorem pro pěší a parkovištěm. V severozápadní části náměstí se nachází raně gotický kostel sv. Petra a Pavla, který je nejstarší kamennou stavbou v Soběslavi a je také chráněnou kulturní památkou. V jihozápadním cípu náměstí pak najdeme kostel sv. Víta. Po obvodu náměstí se pak nachází relativně tradiční nižší budovy, které směřují obytnou funkci s funkcí služeb. Výjimkou jsou vyšší obytné domy na severní straně náměstí, které jsou částečně původcem problémů řešených v této práci. V západní části náměstí se pak nachází administrativní budovy MÚ a MP. Za těmito budovami a kostelem sv. Petra a Pavla se na náměstí nachází další budova MÚ a několik

dalších domů se smíšenými funkcemi. Pohyb vozidel je na náměstí řešen stylem velkého kruhového objezdu, a nachází se zde také dvě autobusové zastávky. Na ulicích Petra Voka, Protifašistických bojovníků, Palackého a Komenského je styl zástavby podobný náměstí – převládají souvislé řady nižších obytných domů se smíšenými funkcemi. Výjimku tvoří dvouvchodový bytový dům o 3 patrech poblíž náměstí na ulici Komenského. Dalším původcem problémů s nedostatkem parkovacích míst je ulice Bezděkova, na které se kromě řady rodinných domů na jedné straně nachází také několik panelových bytových domů o celkem 6 vchodech a průměrně 4 patrech. Ve zbylých ulicích jsou většinou rodinné domy, častěji řadové než samostatně stojící. Celkově je řešená oblast typickým historickým centrem až na výjimku několika vyšších bytových domů v bezprostřední blízkosti náměstí.

2.4 Objekty občanské vybavenosti v řešené oblasti

V řešené části města na náměstí Republiky a jeho okolí se nachází mnoho objektů, které bývají pravidelným cílem dojíždějících z města i okolí. Tyto objekty občanské vybavenosti jsou zodpovědné za velikost části poptávky po parkovacích a odstavných místech v oblasti (druhou část poptávky tvoří objekty bydlení), a proto je nutné zjistit jejich přesný počet, druh a velikost. Tab. 3 ukazuje počty a velikost všech těchto objektů občanské vybavenosti, které jsou na jednu stranu cílem zákazníků, občanů vyřizujících si administrativní úkony nebo žáků, a na druhou stranu rovněž cílem dojížděky do zaměstnání těch, kteří v těchto objektech pracují. Pro první zmíněné je třeba navrhovat krátkodobá parkovací stání, pro druhé dlouhodobá parkovací stání. Výpočet potřebného počtu stání bude dále popsán v Kap. 4.

Tabulka 3 – Objekty občanské vybavenosti v řešené oblasti

ulice	objekty občanské vybavenosti		
	jednotlivé prodejny (~ 50 m ²)	jiné objekty	celková velikost / kapacita
Bezděkova	-	-	-
Dolní příkopy	-	-	-
Havlíčkovo nábřeží	-	-	-
Horní příkopy	4	2 restaurace	60 míst
		penzion	10 lůžek
		knihovna	300 m ²
Jirsíkova	4	kulturní dům	400 sedadel
		restaurace	60 míst
Komenského	12	-	-
Kostelní	2	penzion	8 lůžek
		lékařská ordinace	1
náměstí Republiky	38	MÚ	-
		MP	-

ulice	objekty občanské vybavenosti		
	jednotlivé prodejny (~ 50 m ²)	jiné objekty	celková velikost / kapacita
		2 kostely	-
		Coop	900 m ²
Palackého	16	penzion	10 lůžek
		restaurace	30 míst
Petra Voka	11	poliklinika	-
Protifašistických bojovníků	5	restaurace	40 míst
Školní náměstí	-	základní škola	460 žáků
		základní umělecká škola	-

Uvedené počty daných objektů a jejich velikost byly zjištěny převážně místním osobním šetřením, případně dohledáním na internetu [16]. Ve sloupci jednotlivé prodejny jsou uvedeny všechny drobné prodejny, které se typově obvykle vyskytují na náměstích – menší cukrárny, malé samoobsluhy a večerky, kanceláře pojišťoven a bank a další. Pro budoucí potřeby této práce jsou všechny tyto objekty uvažovány jakožto jednotlivé prodejny o velikosti prodejní plochy zhruba 50 m². V případech jiných objektů byla někdy velikost nebo kapacita pouze odhadnuta, případně se při dalších výpočtech vycházelo z aktuálního počtu vyhrazených parkovacích míst. Zdaleka nejvíce objektů občanské vybavenosti je předvídatelně koncentrováno na náměstí Republiky. Další ulice s významnějšími počty cílů jsou Palackého, Jirsíkova a Horní příkopy.

2.5 Obytné jednotky a obyvatelé v řešené oblasti

Dlouhodobá parkovací stání je pak třeba navrhovat podle počtu obytných jednotek v dané oblasti. V centru Soběslavi se jich pravděpodobně nachází poměrně více než v historických centrech jiných měst, což je dáno přítomností větších bytových domů obvykle netypických pro tato centra. Počet bytových jednotek v jednotlivých ulicích byl zjišťován metodou sčítání zvonků. Při komunikaci se zástupci města Soběslav mi pak byly rovněž poskytnuty informace týkající se počtu obyvatel, kteří mají ve vybraných ulicích trvalé bydliště [17]. Konkrétní počty jsou uvedeny v Tab. 4.

Tabulka 4 – Počty bytů a obyvatel v řešených ulicích

ulice	počet bytových jednotek	počet registrovaných občanů
Bezděkova	58	105

ulice	počet bytových jednotek	počet registrovaných občanů
Dolní příkopy	20	37
Havlíčkovo nábřeží	13	21
Horní příkopy	21	40
Jirsíkova	20	43
Komenského	34	47
Kostelní	14	20
náměstí Republiky	126	248
Palackého	53	90
Petra Voka	32	20
Protifašistických bojovníků	16	43
Školní náměstí	0	0
celkem	407	714

Ze zjištěných informací vyplývá, že zdaleka nejvíce bytových jednotek, stejně jako obyvatel, je na náměstí Republiky, kde je tím pádem vysoká poptávka jak po odstavných, tak po parkovacích stáních. Další významné ulice z pohledu počtu bytů a obyvatel jsou Bezděkova a Palackého, kde je také větší podíl bytových než rodinných domů. Nejméně významné jsou pak ulice Havlíčkovo nábřeží a Kostelní. Celkem se v řešené oblasti nachází 407 bytových jednotek, ve kterých má trvalé bydliště 714 obyvatel. Průměrně tedy na jeden byt nebo rodinný dům vychází 1,75 obyvatel.

3 Analýza současného stavu dopravy v klidu

Tato kapitola se zabývá současným stavem dopravy v klidu v řešené části města. Aby bylo možné objektivně zhodnotit stávající stav a popsat jeho nedostatky, je nutné podrobně zmapovat všechna parkovací a odstavná stání v blízkosti náměstí.

3.1 Počty stání v jednotlivých ulicích

V Tab. 5 jsou vypsány počty a druhy parkovacích a odstavných stání v jednotlivých ulicích v řešené oblasti. Sloupec přístupnost označuje, zda je stání veřejně přístupné (V), nebo zda se nachází na veřejnosti nepřístupném místě (soukromé – S). Sloupec druh vyznačuje, zda se jedná o stání podélná (P), kolmá (K) nebo šikmá (Š). Popisek „komunikace“ ve sloupci oblast označuje skutečnost, že se daná stání nachází v parkovacím pruhu nebo pásu v hlavním dopravním prostoru na straně komunikace, která je průjezdná a neslouží tedy pouze k obsluze těchto parkovacích míst.

Tabulka 5 – Detailní soupis parkovacích a odstavných stání v jednotlivých ulicích

ulice	parkovací / odstavná stání						celkem
	oblast	počet	přístupnost	vyhrazenost	druh	poznámka	
Bezděková	komunikace	32	V	ne	K		73
		9	V	ne	P		
		4	V	ZTP	P		
	parkoviště	11	V	ne	K		
	soukromé pozemky	17	S	-	-	garáže, zahrady	
Dolní příkopy	komunikace	9	V	ne	P	nedostatečná zbývající šířka komunikace	31
	parkoviště	8	V	ne	K		
	soukromé pozemky	14	S	-	-	garáže, zahrady	
Havlíčkovo nábřeží	komunikace	6	V	ne	P		27
	parkoviště	8	V	ne	K	nezpevněný povrch	
	soukromé pozemky	13	S	-	-	garáže, zahrady	
Horní příkopy	komunikace	39	V	ne	P	nedostatečná zbývající šířka komunikace	57
	parkoviště	3	V	ne	K		
		1	V	ZTP	K		
	soukromé pozemky	14	S	-	-	garáže, zahrady	
Jirsíkova	komunikace	29	V	ne	P	nedostatečná zbývající šířka komunikace	74
		2	V	ano	P	zákazníci	
	komunikace - KD	14	V	ne	P		
	parkoviště - KD	16	V	ne	K		
		1	V	ano	K	zákazníci	
		1	V	ZTP	K		
	soukromé pozemky	11	S	-	-		
	nádvoří hradu	20+	V	ne	K	nezpevněný povrch, časově omezená přístupnost (brána), nezapočítáno	

ulice	parkovací / odstavná stání						celkem
	oblast	počet	přístupnost	vyhrazenost	druh	poznámka	
Komenského	komunikace	10	V	ne	P	povolené stání na chodníku	31
	soukromé pozemky	21	S	-	-	garáže, zahrady	
Kostelní	komunikace	3	V	ne	Š		5
		1	V	ne	P		
	soukromé pozemky	1	S	-	-	garáže, zahrady	
náměstí Republiky	parkoviště - východ	5	V	ne	P		190
		4	V	ano	P	zákazníci	
	komunikace - sever	30	V	ne	Š	všední dny 7 - 17 max 1 hodina	
		13	V	ne	Š		
		3	V	ano	Š	MP, zákazníci	
		6	V	ZTP	Š		
	parkoviště - střed	56	V	ne	K		
		6	V	ne	P		
	parkoviště - západ	3	V	ne	P		
		7	V	ano	P	MP, návštěvníci MÚ	
	komunikace - západ	5	V	ano	K	návštěvníci MÚ	
	parkoviště - jih	23	V	ne	Š	všední dny 7 - 17 max 1 hodina	
		17	V	ne	Š		
		1	V	ZTP	Š		
soukromé pozemky	11	S	-	-	garáže, zahrady		
Palackého	komunikace	28	V	ne	P		56
		6	V	ne	Š		
	parkoviště	5	V	ne	K		
	soukromé pozemky	17	S	-	-	garáže, zahrady	
Petra Voka	poliklinika - parkoviště	35	V	ne	K	všední dny 7 - 17 max 2 hodiny	71
		7	V	ne	Š		
		2	V	ZTP	K		
		2	V	ano	K		
	poliklinika - mimo blok	8	V	ano	Š	sanitka, lékaři ve službě	
	soukromé pozemky	17	S	-	-	garáže, zahrady	

ulice	parkovací / odstavná stání						celkem
	oblast	počet	přístupnost	vyhrazenost	druh	poznámka	
Protifašistických bojovníků	soukromé pozemky	10	S	-	-	garáže, zahrady	10
Školní náměstí	komunikace	12	V	ne	K		16
	soukromé pozemky	4	S	-	-		
celkem	parkoviště						230
	komunikace						261
	soukromé pozemky						150
	veřejná						491
	soukromá						150
	nevyhrazená						444
	vyhrazená						32
	ZTP						15
	kolmá						198
	šikmá						117
podélná						176	
celkem						641	

Z tabulky je vidět, že nejvíce zdaleka největší množství stání se opět nachází na náměstí Republiky – a to téměř 200. Leží zde několik různých samostatných parkovacích ploch, přičemž největší se nachází v centrální části. Na náměstí se nachází poměrně velké množství stání, u kterých je stání ve všední dny mezi 7 a 17 časově omezeno na 1 hodinu, a řidiči zde využívají parkovací hodiny. Další komunikace s poměrně velkou kapacitou jsou Bezděkova, Jirsíkova, o něco méně pak mají Horní příkopy, Palackého a Petra Voka. Na Bezděkově je velký počet stání z toho důvodu, že se na jedné straně vozovky nachází parkovací pás a na druhé parkovací pruh. Takové uspořádání se nachází také na Palackého, ale ne v celém sledovaném úseku.

Ulice Jirsíkova má velkou kapacitu především z důvodu existence většího parkoviště u KD na jejím severním konci. Ulice je také poměrně dlouhá, a podélně v ní parkuje velké množství vozidel. Při takovém parkování však nezbyvá dostatečná volná šířka komunikace, která je vyžadována zákonem o provozu na pozemních komunikacích (3 m v každém směru jízdy) [18]. V této ulici se i přes relativně malé intenzity dle místních obyvatel často stává, že se potkají dvě protijedoucí vozidla a některé z nich musí částečně couvat do širšího úseku. V této ulici se taky nachází vjezdová brána na nádvoří místního hradu / KD, které je většinou

v pracovní dny otevřeno, a je možné parkovat více než 20 vozidel. Nádvoří se však na noc a některé víkendy zavírá (správcem KD). Místní obyvatelé ho ale i přesto v menší míře využívají jako odstavné parkoviště. Ve většině výpočtu v této práci se stejně jako v této tabulce s těmito stáními na nádvoří nepočítá. V budoucnu bude dle zástupců MÚ nádvoří procházet rekonstrukcí, a parkování zde nadále již nebude možné vůbec, případně v omezené míře.

Na ulici Petra Voka se nenachází žádná stání přímo v hlavním dopravním prostoru komunikace, veškerá veřejná stání jsou umístěna u polikliniky. 10 z nich je rezervováno pro lékařský personál, zbylá místa jsou ve všední dny mezi 7 a 17 časově omezena na 2 hodiny. Ulice Horní příkopy se svým uspořádáním podobá Jirsíkově, je poměrně dlouhá a téměř všechna stání jsou podélná na straně komunikace. Také tu v části úseku nebývá dodržováno pravidlo o zanechávání volné šířky komunikace 3 m v obou směrech.

V oblasti je relativně vyvážený poměr počtu stání v hlavním dopravním prostoru (261) a na parkovištích (230), a dále zde bylo napočítáno 155 stání na soukromých pozemcích. Toto číslo nemusí být zcela přesné, bylo zjištěno zkoumáním leteckých snímků a sčítáním vjezdů na pozemky, do garáží a do budov, které byly označeny jako vjezd (obvykle cedulkou s žádostí o neparkování, v některých případech doplněnou o VDZ před vjezdem). [8]

Téměř žádná stání v oblasti nejsou vyznačena pomocí VDZ. Většinou chybí jak oddělení parkovacích pruhů nebo pásů použitím VDZ č. V 10d (Parkovací pruh – přerušovaná čára o tloušťce 0,25 m), tak oddělení jednotlivých parkovacích stání pomocí VDZ č. V 10a (Stání podélné), V 10b (Stání kolmé) nebo V 10c (Stání šikmé) ve formě plných čar o tloušťce 0,125 m [23]. Absence zejména tohoto dělení jednotlivých míst může přinášet problémy tím, že automobil je chybně zaparkován a blokuje dvě místa najednou, čímž se snižuje kapacita parkoviště. Zejména v případě dlouhodobých stání pak tato chyba může setrvávat i poté, co chybně zaparkované vozidlo místo opustí. Při mých místních průzkumech dopravy v klidu se takto zablokovaná místa vyskytla několikrát. Na stejný problém jsem také již narazil ve své bakalářské práci.

3.2 Vyhrazená stání

Z celkového počtu 491 veřejně přístupných parkovacích a odstavných stání v řešené oblasti je 47 míst (9,5 %) nějakým způsobem vyhrazeno. Prvním typem vyhrazených parkovacích stání jsou stání pro držitele průkazu OZP s označením ZTP nebo ZTP/P. Tato stání jsou vždy označena pomocí SDZ č. IP 12 (Vyhrazené parkoviště) doplněnou o symbol vozíčkáře a nápis RÉSERVÉ [21]. Vyhrazené místo musí být zároveň označeno VDZ č. V 10f

(Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou) [22]. Příklad takto vyhrazeného místa je na Obr. 6.



Obrázek 6 – Stání vyhrazené pro držitele průkazu ZTP se správně provedeným značením na náměstí Republiky [8]

Takto vyhrazených míst je v oblasti celkem 15, což znamená 3 % všech veřejně přístupných stání. Vyhláška MMR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb ukládá požadavky na počet parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené následující Tab. 6 [19].

Tabulka 6 – Požadované počty vyhrazených stání na odstavných a parkovacích plochách [19]

2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 60 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % vyhrazených stání.

Pro existujících 491 stání v řešené oblasti je danou vyhláškou požadováno nejméně 10 vyhrazených míst, tento požadavek je tedy dostatečně naplněn. Tato vyhláška rovněž specifikuje rozměry a bezbariérovou přístupnost těchto vyhrazených stání. Rozměrům stání se věnuje také ČSN 73 6056. Vyhrazená stání musí mít kromě obvyklých rozměrů navíc manipulační plochu o šířce 1,2 m. V případě podélných stání by pak jejich délka měla být 7 m [19] [20]. Tyto požadavky nejsou splněny u všech vyhrazených stání v oblasti, nicméně v již rekonstruovaných částech náměstí jsou stání provedena správně. Rovněž stání u polikliniky mají správnou šířku. Oproti tomu například vyhrazená podélná stání v ulici Bezděkova nesplňují požadavky na dostatečnou délku, ani na bezbariérový přístup ze stání na chodník.

Druhým typem vyhrazených stání jsou stání vyhrazená pro určité podniky, úřady nebo jejich návštěvníky. Tato místa jsou také vyznačena pomocí SDZ č. IP 12 (Vyhrazené parkoviště) s nápisem RÉSERVÉ, které jsou doplněny o dodatkovou tabulku č. E 13 (Text) [21]. Největší počet těchto vyhrazených stání na jednom místě je u polikliniky a jedná se o místa určená pro lékaře ve službě a sanitní vozy. Na náměstí Republiky je pak na různých místech celkem 19 vyhrazených míst, z nichž většina je určena pro návštěvníky MÚ. Ani jedno vyhrazené stání v oblasti však není určeno pro konkrétní vozidlo pomocí specifikace RZ. Na Obr. 7 je ukázka značení vyhrazených stání ze severozápadní části náměstí.



Obrázek 7 – Značení vyhrazených míst na náměstí Republiky [8]

Dle mého názoru jsou takto vyhrazená stání poněkud diskriminační a neměla by se vyskytovat. Zajištění parkování pro sanitní vůz nebo vůz lékaře vyjíždějícího k pacientům určitě dává smysl, co se týče návštěvníků úřadů je podle mne vhodnost vyhrazených stání poněkud sporná, ale pokud se při návštěvě úřadu dá očekávat pobyt delší než 1 hodina (což je časový limit pro parkování na některých částech náměstí), dalo by se akceptovat. Na vyhrazených místech pro Policii ČR (Obr. 7) však oproti očekávání neparkují služební vozy PČR, ale neoznačená soukromá vozidla, pravděpodobně užívaná k dojížděcí do zaměstnání, což představuje z mého pohledu nelogickou výhodu. Zcela nevhodné je pak dle mého

názoru vyhrazení parkovacích stání konkrétním jednotlivým podnikům (také na Obr. 7), které se v oblasti několikrát vyskytuje, a které je diskriminační vůči ostatním podnikům (obzvláště pokud není určeno pro zákazníky, jejichž cíl cesty by se kontroloval poměrně obtížně, ale pro dlouhodobější parkování majitelů těchto podniků). Obecně by bylo vhodné všechna vyhrazená stání v oblasti až na důvodně ospravedlnitelné případy (sanitní vozy) zrušit, a umožnit na nich volné užívání.

3.3 Časově omezená stání

Aby byla zajištěna parkovací místa pro občany zajiždějící do centra města za každodenními nákupy a vyřizováním administrativy, jsou v nově rekonstruovaných částech náměstí parkovací pásy určené pro krátkodobé parkování v denních hodinách pracovních dnů. Těchto míst je na náměstí celkem 53, a jsou umístěna na severní a jižní straně. Jedná se o místa na vnějším obvodu náměstí, přičemž toto umístění je vhodné proto, že minimalizuje vzdálenost od zaparkovaného automobilu k cílovým obchodům. Také je snížen počet chodců, kteří musí od zaparkovaného vozidla přecházet komunikaci (u dlouhodobějších stání ve střední části náměstí není tak častá výměna vozidel). Na těchto místech je ve všední dny od 7 do 17 hodin parkování omezeno na 1 hodinu. Parkující vozidla tak musí mít nějakým způsobem označen čas příjezdu na parkoviště, aby byla možná kontrola délky jejich stání. Naprostá většina parkujících k tomuto účelu využívá tzv. parkovací hodiny (parkovací kotouč). Stání jsou vyznačena pomocí SDZ č. IP 13b (Parkoviště s parkovacím kotoučem) a dodatkovými tabulkami č. E 13 (Text), na kterých je specifikována doba jejich platnosti a také maximální doba, po kterou lze na místě parkovat [21]. Dle sdělení zástupců MÚ jsou již místní obyvatelé na tento systém zvyklí a po několika počátečních měsících napomínání městskými strážníky je míra akceptování a dodržování těchto krátkodobých stání dostatečně vysoká. Je tak zajištěn poměrně vysoký obrat vozidel na náměstí, a také je zamezeno trvalému odstavování automobilů obyvateli žijícími přímo na náměstí Republiky.

Druhá oblast, na které jsou časově omezená stání, je parkoviště ve vnitřním bloku místní polikliniky. Stání jsou zde časově omezena také ve všední dny od 7 do 17 hodin, avšak z důvodu předpokládatelných delších zdržení pacientů navštěvujících kliniku je zde stání povoleno až na 2 hodiny. SDZ u vjezdu na toto parkoviště je na Obr. 8. Na tomto parkovišti se nachází 46 parkovacích míst. Vjezd na toto parkoviště je poměrně nevhodně řešen jednosměrným domovním průjezdem přes chodník. V tomto průjezdu jsou i vchody k bytům a ordinacím v domě, a proto je tu poměrně častý pohyb pěších, kteří se v úzkém průjezdu často vyhýbají s vjíždějícími automobily. Výjezd z parkoviště je pak řešen opět jednosměrně, tentokrát okolo polikliniky, kde se automobily mohou setkávat s protijedoucími sanitními vozy, pro které jednosměrný provoz neplatí. Toto parkoviště bývá v průběhu dne poměrně hustě

obsazeno, ale časově omezená stání se také obvykle dodržují. Vzhledem k tomu, že na polikliniku často dojíždějí lidé s nějakými zdravotními problémy, je zde časově omezené stání velmi vhodné, protože se parkovací stání neblokují celodenně odstavenými vozidly místních obyvatel nebo parkujícími vozidly dojíždějících do zaměstnání.



Obrázek 8 – Dopravní značení časově omezených stání u vjezdu na parkoviště u polikliniky

3.4 Vozidla odstavovaná v rozporu se zákonem

Vzhledem k omezeným parkovacím kapacitám řidiči často volí možnost parkování na místech, kde je stání automobilů v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb, o provozu na pozemních komunikacích. Tento zákon v § 25 ukládá:

„(3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.“ [18]

Toto pravidlo je porušováno poměrně často, a to nejvíce v ulicích Jirsíkova a Horní příkopy. V menší míře se tento předpis porušuje také v ulici Dolní příkopy. Vzhledem k nízkým intenzitám v těchto ulicích není toto porušování předpisů tak závažné, nicméně může vytvářet nepříjemné situace.

Stejný zákon v § 27 mimo jiné dále říká:

„(1) Řidič nesmí zastavit a stát

c) na přechodu pro chodce nebo na přejezdu pro cyklisty a ve vzdálenosti kratší než 5 m před nimi,

d) na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní; tento zákaz neplatí v obci na křižovatce tvaru "T" na protější straně vyústující pozemní komunikace,

n) před vjezdem na pozemní komunikaci z polní nebo lesní cesty nebo z místa ležícího mimo pozemní komunikaci,

r) na silniční vegetaci, pokud to není povoleno místní úpravou provozu na pozemní komunikaci,“ [18]

Zákon specifikuje mnoho dalších míst, kde řidič nesmí zastavit a stát, nejčastěji porušovaným v této oblasti je odrážka d týkající se stání v blízkosti hranice křižovatky. Porušení tohoto pravidla může vytvářet nebezpečné situace, protože stojící automobil tvoří překážku v rozhledových trojúhelnících dané křižovatky. Na Obr. 9 jsou vidět dva automobily, které právě tento předpis porušují na křižovatce ulic Dolní příkopy, Palackého a Wilsonova. V ulici Wilsonova je navíc chybně umístěno SDZ č. IP 11g – Parkoviště (částečné stání na chodníku podélné), které je blíže než 5 m za hranicí křižovatky a tím řidičům naznačuje, že je od ní dále umožněno parkování, ačkoliv je to v rozporu s výše zmíněným předpisem. [21]



Obrázek 9 – Automobily zaparkované méně než 5 m před a za hranicí křižovatky

Předpis zakazující stání před přechodem se v oblasti neporušuje tak často, a to zejména z důvodu malého počtu přechodů pro chodce v řešeném území (mnoho jich bylo nahrazeno místy pro přecházení), a u existujících přechodů je většinou stání evidentně nepřipustné (hlavní průjezdná komunikace bez parkovacího pruhu, malá šířka komunikace atd.) V podstatě jediným místem, kde je tento předpis porušován, je přechod před ZŠ na školním náměstí, kde je toto porušování ale o to závažnější, že se zde často pohybují malé děti. Toto místo včetně zachycení vozidel stojících v rozporu s předpisy v obou směrech je na Obr. 10. Přechod je také příliš dlouhý, a byla by tedy vhodná jeho rekonstrukce tak, aby byl kratší a aby bylo fyzicky zabráněno stání automobilů v jeho bezprostřední blízkosti.



Obrázek 10 – Automobily stojící méně než 5 m před přechodem na Školním náměstí

V některých případech se také vyskytují vozidla stojící v zeleni, což je z pohledu bezpečnosti provozu zcela zanedbatelný prohřešek, a dále také automobily stojící před vjezdy na soukromé pozemky, do průjezdů a garáží, které sice také nemají vliv na bezpečnost, nicméně mohou značně zkomplikovat, případně zcela zabránit výjezdu vozidel z těchto neveřejných prostor. Celkově časté a pravidelné porušování předpisů ukazuje na nedostatečné kapacity regulérních parkovacích míst v oblasti, které navádí řidiče k vyhledávání nouzových, nelegálních stání v blízkosti cíle jejich cesty.

4 Výpočet potřebného počtu stání v oblasti

4.1 Aktuální požadavky normy

ČSN 73 6110 – Projektování místních komunikací se ve své kapitole 14.1 – Odstavné a parkovací plochy zabývá počtem míst, které je třeba navrhovat pro různé stavby nebo funkční celky tak, aby bylo zabráněno možným problémům s dopravou v klidu, a to i s výhledem do budoucna. Norma uvádí: „*Parkovací a odstavná stání pro osobní automobily se zřizují u všech potenciálních zdrojů a cílů dopravy, tj. u obytných staveb, výrobních a administrativních zařízení, škol a zařízení občanské vybavenosti tak, aby etapově i výhledově byla jejich potřeba uspokojena.*“ [24] Výpočet potřebného počtu odstavných a parkovacích stání se primárně využívá pro účely rozhodnutí o umístění stavby nebo stavebního povolení, tzn. u teprve vznikajících staveb, nebo pro potřeby zpracování územně plánovací dokumentace nebo územně plánovacích podkladů. Norma ale také zmiňuje možnost využití tohoto výpočtu pro potřeby odborných odhadů u opatření ke zjednaní nápravy. Výpočet dle normy je tedy možné aplikovat i na vybraný územní celek, například část Soběslavi řešenou v této práci. Norma dále také definuje odstavná a parkovací stání. Parkovací stání jsou spíše krátkodobá, slouží pro parkování vozidla například po dobu zaměstnání, nákupu, nebo naložení a vyložení nákladu. Odstavná stání jsou oproti tomu dlouhodobější, slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. [24]

Celkový potřebný počet stání se dle normy pro řešenou stavbu nebo území určí podle následujícího vzorce:

$$N = O_0 * k_a + P_0 * k_a * k_p,$$

kde N je celkový potřebný počet stání pro danou stavbu či oblast,

O_0 je základní počet odstavných stání určený dle článku 14.1.6 normy při stupni automobilizace 400 vozidel/1000 obyvatel,

P_0 je základní počet parkovacích stání dle článku 14.1.6 normy,

k_a je součinitel vlivu stupně automobilizace,

k_p je součinitel redukce počtu stání daný charakterem území, polohou stavby nebo území v obci a stupněm úrovně dostupnosti. [24].

Součinitel vlivu stupně automobilizace zohledňuje místní podmínky týkající se počtu automobilů vlastněných místními obyvateli. Norma uvádí několik koeficientů pro různé

stupně automobilizace, od 290 do 700 voz/1000 obyvatel se koeficient k_a pohybuje od 0,73 do 1,75. Mezi těmito hodnotami existuje lineární závislost, s regresním koeficientem přibližně rovným 0,0025. Podle Ateliéru pozemních komunikací je stupeň automobilizace v Soběslavi 441 voz/1000 obyvatel. [25] V Jihočeském kraji je pak dle údajů ČSÚ k 31. 12. 2016 stupeň automobilizace 533 voz/1000 obyvatel. [26] Součinitel vlivu stupně automobilizace k_a tak vychází pro Soběslav 1,1, pro celý Jihočeský kraj je pak koeficient 1,33. Ve výpočtech počtu potřebných stání je využíván průměr těchto hodnot, tedy 1,215.

Součinitel redukce počtu stání k_p se neurčuje tak snadno a jednoznačně, protože nevychází z jasných statistických dat. Norma rozděluje obce do tří skupin podle počtu obyvatel – obce do 5 000, obce (města) do 50 000 a obce (města) nad 50 000 obyvatel. Pro obce do 5 000 obyvatel se koeficient k_p nepoužívá, respektive je roven 1 a nemá tak vliv na výsledný počet potřebných stání. Zbylé kategorie obcí (měst) jsou dále rozděleny na skupiny A ($k_p = 1$), B ($k_p = 0,8$) a C ($k_p = 0,4$) podle druhu a umístění zástavby v rámci města a úrovně kvality obsluhy území veřejnou dopravou. Pro města do 50 000 obyvatel jsou tyto skupiny definovány následovně: A – „*veškeré stavby mimo centrum města (mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci apod.)*, nízká kvalita obsluhy území veřejnou dopravou“, B – „*stavby v centru obce, ale mimo historické jádro, městskou památkovou rezervaci, dobrá kvalita obsluhy území veřejnou dopravou*“, C – „*stavby v historickém jádru, v památkové rezervaci*“. [24] Jelikož řešená oblast je přímo historickým centrem okolo hlavního náměstí, a zároveň leží v Městské památkové zóně Soběslav, z těchto kategorií se na první pohled nabízí kategorie C. O správnosti tohoto zařazení by ale bylo možné polemizovat. Při zařazení stavby nebo celku do kategorie C je potřebný počet parkovacích stání o 60 % nižší než u kategorie A, proto je toto zařazení důležité. Řešená oblast je sice historickým centrem, nicméně se zde nenachází jen historické turisticky zajímavé stavby, ale také úřady, obchody a jiné pobočky sektoru služeb, a také velký počet obytných jednotek. Kvalita obsluhy veřejnou dopravou je také poměrně nízká, v rámci obce se s veřejnou dopravou v podstatě nedá počítat. To by tedy naopak ukazovalo na kategorii A. Soběslav také hranici 5 000 obyvatel, pod kterou je k_p automaticky rovno 1, překračuje jen relativně málo, a můžeme také předpokládat, že tyto kategorie blíže odpovídají městům s počtem obyvatel blízcím se 50 000 hranici, proto by mohlo být vhodné použít koeficient $k_p = 1$. [24] Záleží tak na úhlu pohledu, kterým je na situaci pohlíženo. Pokud je všeobecně žádoucí mít dostatek parkovacích míst a podporovat tak dojíždění osobními automobily, je vhodnější zvolit vyšší koeficient. Pokud je záměrem spíše omezovat možnosti parkování v dané lokalitě, a regulovat tak individuální automobilovou dopravu, je vhodné volit nižší koeficient. V rámci následujících výpočtů budou pro srovnání využity oba tyto koeficienty. Jedná se také spíše

o informativní porovnání s ideálním stavem počtu stání v řešené oblasti a také s výsledky průzkumu dopravy v klidu popsány v dalších částech této práce.

4.2 Požadovaný počet parkovacích stání

V následující Tab. 7 jsou uvedeny počty potřebných krátkodobých a dlouhodobých parkovacích stání vycházejících z druhu a počtu objektů občanské vybavenosti v jednotlivých ulicích. Pro jednotlivé druhy objektů občanské vybavenosti norma specifikuje počet funkčních jednotek (například plocha pro zákazníky, počet lůžek atd. – tyto počty jednotek jsou zmíněny dříve v Tab. 3) daného objektu na 1 parkovací místo, a rovněž také specifikuje poměr krátkodobých (do 2 hodin) a dlouhodobých (nad 2 hodiny) parkovacích stání. V podstatě se jedná o poměr stání požadovaných pro zaměstnance v daných objektech, kteří zde parkují auto během celého pracovního dne, a návštěvníků těchto objektů, kteří po vyřízení cílené záležitosti objekt opět opouští. Toto dělení má smysl zejména pokud jsou pro zaměstnance navrhována stání na veřejně nepřístupných plochách, nebo pokud se zřizují vyhrazená stání. Tyto základní počty stání jsou dále vynásobeny koeficienty k_a (1,215) a k_p (0,4 nebo 1). [24]

Tabulka 7 – Potřebné počty parkovacích stání v jednotlivých ulicích dle normy

ulice	občanská vybavenost	potřebná parkovací stání							
		koeficient $k_p = 0,4$				koeficient $k_p = 1$			
		dlouhodobá	krátkodobá	celkem	celkem bez školy a KD	dlouhodobá	krátkodobá	celkem	celkem bez školy a KD
Bezděkova	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Dolní Příkopy	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Havlíčkovo nábřeží	-	0	0	0	0	0	0	0	0
Horní Příkopy	4 prodejny	0	2	18	18	0	4	40	40
	2 restaurace	2	4			4	10		
	penzion	2	0			4	0		
	knihovna	4	4			9	9		
Jirsíkova	4 prodejny	0	2	57	13	0	4	139	30
	kulturní dům	5	44			12	109		
	restaurace	2	4			4	10		
Komenského	12 prodejny	1	5	6	6	1	13	14	14
Kostelní	2 prodejny	0	1	3	3	0	2	7	7
	penzion	1	0			3	0		
	ordinace	0	1			0	2		
náměstí Republiky	38 prodejny	2	17	56	56	5	42	140	140
	MÚ + MP	12	12			30	30		

ulice	občanská vybavenost	potřebná parkovací stání							
		koeficient $k_p = 0,4$				koeficient $k_p = 1$			
		dlouhodobá	krátkodobá	celkem	celkem bez školy a KD	dlouhodobá	krátkodobá	celkem	celkem bez školy a KD
	Coop	0 *	13			0 *	33		
Palackého	16 prodejen	1	7	13	13	2	17	30	30
	penzion	2	0			4	0		
	restaurace	1	2			2	5		
Petra Voka	11 prodejen	1	5	54	54	1	12	133	133
	klinika	8	40			20	100		
Protifašistických bojovníků	5 prodejen	0	2	6	6	1	5	16	16
	restaurace	1	3			3	7		
Školní náměstí	ZŠ	9	36	45	9	22	89	111	111
celkem	-	54	204	258	178	127	443	630	432

Sloupec „celkem“ ukazuje celkový počet požadovaných krátkodobých i dlouhodobých stání v jednotlivých ulicích. Největší nároky na parkovací místa vznikají v ulici Jirsíkova, na Školním náměstí a na náměstí Republiky. V některých ulicích naopak nejsou žádná parkovací stání vyžadována, jedná se o čistě rezidentní ulice Bezděkova, Dolní příkopy a Havlíčkovo nábřeží.

Nároky v ulici Jirsíkova a na Školním náměstí jsou dány převážně požadavkem krátkodobých parkovacích stání pro dva významné objekty – kulturní dům a základní školu. Potřeba krátkodobých stání pro základní školu souvisí s potřebou posílat a vyzvedávat děti do a ze školy. Dle normy by se tato stání měla navrhovat jako typ K+R. [24] To znamená, že je zde velký požadavek na velice krátkodobá stání. Můžeme předpokládat, že vysazení dětí do školy lze realizovat pouze krátkodobým zastavením bez nutnosti parkovat vozidlo, vyzvedávání dětí pak neprobíhá tak nárazově jako v ranní špičce, jednotlivá vozidla tak mohou nouzově parkovat po dobu několika nutných minut mimo standardní parkovací místa, případně v o něco větší vzdálenosti od školy, vzhledem k tomu, že odpoledne již řidiči nemusí dále pospíchat do zaměstnání. Tato krátkodobá parkovací stání proto lze dle mého názoru vynechat.

Kulturní dům rovněž vyžaduje velké množství krátkodobých parkovacích stání, které v ulici Jirsíkova a blízkém okolí jednoduše není možné realizovat, obzvlášť pokud bychom brali v potaz vyšší koeficient redukce počtu stání. Parkování u kulturního domu je ale specifické v tom, že se jedná převážně o večerní hodiny, ve kterých již ostatní parkovací místa v okolí nejsou obsazena dojíždějícími do práce. Kulturní dům má také možnost zpřístupnit své

nádvoří pro parkování při konání kulturních akcí. Parkování na nádvoří by bylo možné zpoplatnit (je relativně snadné kontrolovat přijíždějící vozidla, také sem přijíždí větší množství vozidel ve stejném čase). Řidiči, kteří by nechtěli využít zpoplatněné parkování v těsné blízkosti KD by mohli v případě zaplnění okolních ulic využít záchytná parkoviště ve větší vzdálenosti od KD. Vhodné parkoviště pro toto využití vzdálené 700 m se nachází u zimního stadionu, další plocha s velkou kapacitou je 650 m vzdálené parkoviště u koupaliště. Toto parkoviště je využíváno pouze v krátkém období roku a převážně přes den, a bylo by tak vhodným záchytným parkovištěm nejen pro večerní návštěvy KD, ale i pro dlouhodobější parkování při dojížděcí do zaměstnání apod. Vzdálenost těchto parkovišť je poměrně velká, nicméně především pro málo časté návštěvy KD dle mého názoru akceptovatelná. Časově se jedná o docházku zhruba 8 minut.

Sloupec „celkem bez školy a KD“ v Tab 7 tedy ukazuje požadovaný počet míst bez započítání krátkodobých parkovacích stání u školy a KD z výše uvedených důvodů. Jedná se o úsporu více než třetiny požadovaných parkovacích míst. V dalších srovnáních bude uvažováno s tímto počtem parkovacích stání.

4.3 Požadovaný počet odstavných stání

Základní počet požadovaných odstavných stání se dle normy zjišťuje na základě počtu a velikosti bytů a domů v oblasti. Pro zjednodušení byly všechny obytné jednotky uvažovány jakožto byty či rodinné domy o rozloze do 100 m², u kterých dle normy připadá na 1 byt/dům 1 odstavné stání. Tento základní počet stání se dále násobí koeficientem vlivu stupně automobilizace ($k_a = 1,215$). [24] Počty automobilů teoreticky v současnosti odstavované v ulicích vychází z počtu obyvatel a stupňů automobilizace ve městě Soběslav i v Jihočeském kraji. Následující Tab. 8 obsahuje požadované počty odstavných stání v jednotlivých ulicích.

Tabulka 8 - Potřebné počty odstavných stání v jednotlivých ulicích dle normy

ulice	počet bytových jednotek	počet automobilů (město)	počet automobilů (kraj)	počet soukromých stání	požadovaná odstavná stání	porovnání s počtem automobilů (město)	porovnání s počtem automobilů (kraj)	požadovaná odstavná stání (zohledněna soukromá stání)
Bezděkova	58	46	56	17	70	24	15	53
Dolní Příkopy	20	16	20	14	24	8	5	10
Havlíčkovo nábřeží	13	9	11	13	16	7	5	3
Horní Příkopy	21	18	21	14	26	8	4	12

ulice	počet bytových jednotek	počet automobilů (město)	počet automobilů (kraj)	počet soukromých stání	požadovaná odstavná stání	porovnání s počtem automobilů (město)	porovnání s počtem automobilů (kraj)	požadovaná odstavná stání (zohledněna soukromá stání)
Jirsíkova	20	19	23	11	24	5	1	13
Komenského	34	21	25	21	41	21	16	20
Kostelní náměstí Republiky	14	9	11	1	17	8	6	16
Palackého	126	109	132	11	153	44	21	142
Petra Voka	53	40	48	17	64	25	16	47
Protifašistických bojovníků	32	9	11	17	39	30	28	22
Školní náměstí	16	19	23	15	19	0	-3	4
celkem	0	0	0	4	0	0	0	-4
	407	315	381	150	495	180	114	345

Zdaleka největší počet bytů a tím i největší požadavek na počet odstavných stání je na náměstí Republiky, kde by dle normy bylo potřeba 153 odstavných stání. Další ulice náročné na počet míst jsou Bezděkova a Palackého, méně pak Komenského a Petra Voka. Nejnižší počet stání je třeba na ulicích Havlíčkovo nábřeží, Kostelní a Protifašistických bojovníků, a žádná odstavná stání pak nejsou třeba na Školním náměstí, kde nejsou žádné obytné jednotky. V Tab. 8 jsou porovnány požadované počty míst s aktuálním počtem automobilů v jednotlivých ulicích. Je vidět, že až na jedinou výjimku ulice Protifašistických bojovníků jsou požadavky normy nadhodnocené. Je to dáno zejména malou obsazeností obytných jednotek. Je ale možné, že zde žijí obyvatelé, kteří zde nemají nahlášeno trvalé bydliště, a tím pádem nejsou zohledněni v počtu obyvatel. Počty automobilů v současnosti odstavovaných v ulicích by tak mohly být vyšší, konkrétnější počet může být vysledován průzkumem dopravy v klidu, který byl v rámci této práce proveden. Poslední sloupec v tabulce odečítá od požadovaného počtu stání počty soukromých (veřejně nepřístupných) stání, na kterých někteří místní obyvatelé rovněž mohou odstavovat svá vozidla. V řešené oblasti je celkově požadováno téměř 500 odstavných stání, po odečtení existujících soukromých stání je pak požadováno 345 stání.

4.4 Porovnání požadavků normy a současného stavu

Pro všechny ulice se vypočítané počty požadovaných parkovacích a odstavných míst sečtou, čímž vznikne výsledný celkový počet míst teoreticky potřebný pro dané ulice. Tyto výsledky jsou v Tab. 9 včetně porovnání se skutečným počtem všech míst (včetně soukromých). Pro

srovnání s aktuálním počtem míst je zde uveden i počet automobilů v těchto ulicích odpovídající stupni automobilizace ve městě i v kraji, aby bylo zřejmé, zda je v těchto ulicích dostatečný počet stání pro odstavení vozidel ve večerních a nočních hodinách, ve kterých lze předpokládat, že krátkodobě parkovaná vozidla již z oblasti odjela. Poslední dva sloupce ukazují maximální obsazenost stání v dané ulici a korespondující minimální rezervu (počet prázdných míst) zaznamenané při průzkumu dopravy v klidu, který bude podrobně popsán v následující kapitole.

Tabulka 9 – Srovnání požadovaného a skutečného počtu parkovacích a odstavných stání

ulice	počet automobilů (město)	počet automobilů (kraj)	požadovaný počet stání					aktuální počet míst	přebytek +/- nedostatek - (koeficient 0,4)	přebytek +/- nedostatek - (koeficient 1)	maximální obsazenost	minimální rezerva
			odstavná stání	parkovací stání (koeficient 0,4)	parkovací stání (koeficient 1)	celkem (koeficient 0,4)	celkem (koeficient 1)					
			[-]	[-]	[-]	[-]	[-]					
Bezděkova	46	56	70	0	0	70	70	73	3	3	91	4
Dolní Příkopy	16	20	24	0	0	24	24	31	7	7	82	3
Havlíčkovo nábřeží	9	11	16	0	0	16	16	27	11	11	79	3
Horní Příkopy	18	21	26	18	40	44	66	57	13	-9	95	2
Jirsíkova	19	23	24	13	30	37	54	74	37	20	92	5
Komenského	21	25	41	6	14	47	55	31	-16	-24	-	-
Kostelní	9	11	17	3	7	20	24	5	-15	-19	100	0
náměstí Republiky	109	132	153	56	140	209	293	190	-19	-103	90	17
Palackého	40	48	64	13	30	77	94	56	-21	-38	100	0
Petra Voka	9	11	39	54	133	93	172	71	-22	-101	80	11
Protifašistických bojovníků	19	23	19	6	16	25	35	10	-15	-25	-	-
Školní náměstí	0	0	0	9	22	9	22	16	7	-6	125	-3
celkem	315	381	495	178	432	673	927	641	-32	-286	80	91

Z výpočtů vyplývá, že celkem v oblasti by mělo být celkem 673 odstavných a parkovacích stání při využití koeficientu redukce počtu parkovacích stání 0,4. Při použití vyššího koeficientu 1 je pak normou pro oblast požadování 927 stání. V těchto počtech nejsou zahrnuta krátkodobá parkovací stání pro ZŠ a KD, jak bylo vysvětleno výše. V lepším případě tak v řešené oblasti chybí 32 stání (necelých 5 %), což je poměrně dobrý stav. V horším případě je zde však nedostatek 286 stání (téměř 31 %). Takovýto nedostatek by již

byl poměrně závažný a projevoval by se naprostou přeplněností stání v oblasti. Při prováděných průzkumech byla však celková maximální obsazenost stání v oblasti 80 %, což znamenalo 91 volných míst. Použití nižšího koeficientu $k_p = 0,4$ se tak zdá jako správné. Na pražském sídlišti řešeném v mé bakalářské práci byl pro srovnání nedostatek míst 47 % (61 % při přísnějším výpočtu). Jednalo se také o téměř výhradně odstavná stání pro místní obyvatele. Oproti tomu v centru Soběslavi je počet pouze odstavných stání zcela postačující, a to jak při porovnání s požadavky normy, tak ještě více při porovnání aktuálního počtu stání s předpokládatelným počtem vozidel místních obyvatel. Ve večerních hodinách by tak pro místní neměl být problém nalézt volná místa.

Dle výsledků výpočtů se v některých ulicích dokonce nachází rezervy v kapacitě stání, nicméně ty se v podstatě vyruší s deficity v ulicích okolních. Největší relativní přebytek míst se nachází v ulici Jirsíkova (o 100 % více stání, než požaduje norma), přebytky jsou dále i na Školním náměstí (78 %) v ulicích Havlíčkovo nábřeží (69 %), Horní příkopy (30 %), Dolní příkopy (29 %) a mírně i Bezděkova (4 %). Největší relativní nedostatek stání je pak v ulicích Kostelní (75 %) a Protifašistických bojovníků (60 %). Ulice jsou ale samozřejmě propojeny a přebytečná stání v ulici Jirsíkova a na Školním náměstí se zaplní z ulic Kostelní a Komenského atd. Samotné náměstí Republiky má kupodivu druhý nejvyrovnanější poměr požadovaných a skutečných míst (schází pouze 9 % stání).

5 Průzkum dopravy v klidu

Z celkového pohledu je tedy možné konstatovat, že podle výsledky výpočtu dle normy je v řešené oblasti téměř dostatečný počet parkovacích míst a situace by neměla být tak špatná, aby vyvolávala výraznou nespokojenost místních obyvatel (která se ale přesto projevuje dlouhodobými snahami o nápravu stávajících poměrů). Pro lepší posouzení stávajícího stavu tak byl kromě teoretického výpočtu proveden i místní dopravní průzkum parkování, který může poukázat na normou neodhalené nedostatky. Tento provedený průzkum podrobně popisuje tato kapitola.

5.1 Průběh průzkumu

Pro průzkum dopravy v klidu byly zvoleny dny sobota 16. 10. 2017, úterý 19. 10. 2018 a středa 20. 10. 2018. Úterý a středa byly zvoleny jakožto typické pracovní dny, sobota byla přidána pro zjištění, zda mají případní víkendoví návštěvníci výrazný vliv na obsazenost parkovišť. Shodou okolností se tuto sobotu konaly Soběslavské slavnosti, které každoročně probíhají na hradním nádvoří a v blízkém okolí KD. Pro automobily byla v této době uzavřena severní část ulice Jirsíkova. Také je možné předpokládat, že obsazenost byla v tuto sobotu vyšší, než v jiných typických víkendových dnech. Zkoumána byla téměř všechna veřejně

přístupná stání v řešené oblasti – celkem byl zaznamenáván stav 465 stání. Počty těchto stání v jednotlivých ulicích nebo jejich částech ukazuje Tab. 10. Zkoumané oblasti jsou zobrazeny na Obr. 11.

Tabulka 10 – Počty stání na lokalitách zkoumaných při průzkumu dopravy v klidu

lokality	Klinika - V	Klinika - 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	Havličkovo nábreží	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



Obrázek 11 – Rozdělení řešené oblasti při provádění a vyhodnocení průzkumu

Jednotlivé průzkumy začínaly v 7:30, 11:00, 14:30 a 18:30, přičemž každý průzkum trval přibližně 60 až 90 minut. V úterý večer byl navíc proveden další průzkum ještě od 22:30. Celkově tak byl stav všech stání zaznamenán třináctkrát. Průzkum byl prováděn metodou opisu posledních 4 číslic registračních značek odstavených vozidel. Tím bylo možné sledovat nejen prostou obsazenost místa, ale i obsazení stejnými či různými vozidly v průběhu dne, aby bylo možné vyzorovat změny v jednotlivých intervalech.

5.2 Vyhodnocení průzkumu

Zaznamenané části RZ ze všech sčítacích dní a časů (celkem přibližně 6 000 hodnot, jejich prepis je v příloze 1) byly přepsány do programu Microsoft Office Excel 2007, ve kterém byly následně pomocí logických funkcí a vzorců dále zpracovány. Výstupem tohoto zpracování jsou následující tabulky a grafy znázorňující situaci v celé oblasti v průběhu dní. Do celkových výsledných hodnot nejsou nikdy započítána stání na nádvoří hradu (u KD), protože tato plocha není permanentně využitelná, chybí z ní data z některých měření z důvodu slavností nebo uzavření, a také nemá jasně danou kapacitu – jedná se o poměrně rozlehlou plochu s travnatým nebo šterkovým povrchem, která by teoreticky mohla pojmout i více než 50 vozidel.

5.2.1 Obsazenost parkovacích a odstavných stání

Tabulka 11 – Obsazenost stání na jednotlivých lokalitách – absolutní hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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 nábreží	nádvoří hradu	celkem
den	čas																				
so	7:30	0	11	4	8	58	3	12	10	12	5	37	36	12	21	9	25	x	7	x	270
	11:00	2	21	7	16	63	4	18	16	10	5	38	33	14	34	13	24	x	6	x	324
	14:30	1	15	5	13	48	1	20	16	12	5	39	34	13	29	12	22	x	5	x	290
	18:30	1	12	9	12	47	0	15	9	9	5	39	39	14	36	11	26	x	7	x	291
út	7:30	5	38	9	16	72	9	18	17	9	2	31	36	6	22	13	25	19	7	13	354
	11:00	8	31	11	11	72	9	22	17	9	4	32	38	9	25	14	27	25	10	14	374
	14:30	2	15	6	13	64	2	19	15	10	4	33	35	10	22	13	21	20	11	4	315
	18:30	0	5	7	10	58	2	5	10	9	5	35	35	12	41	13	28	30	5	9	310
	22:30	0	9	5	3	55	2	4	10	5	3	29	39	13	14	5	20	8	6	x	230
st	7:30	4	27	6	11	71	8	16	17	8	4	35	32	7	24	15	24	19	9	5	337
	11:00	4	20	10	19	71	7	23	16	8	2	32	33	5	27	14	24	28	8	5	351
	14:30	2	25	7	20	72	7	24	17	9	3	31	29	10	24	10	23	18	7	7	338
	18:30	3	10	7	7	51	3	9	10	6	3	28	35	12	15	9	18	17	5	x	248
počet stání		8	46	9	23	75	10	24	17	13	5	39	43	17	43	12	35	32	14	16	465

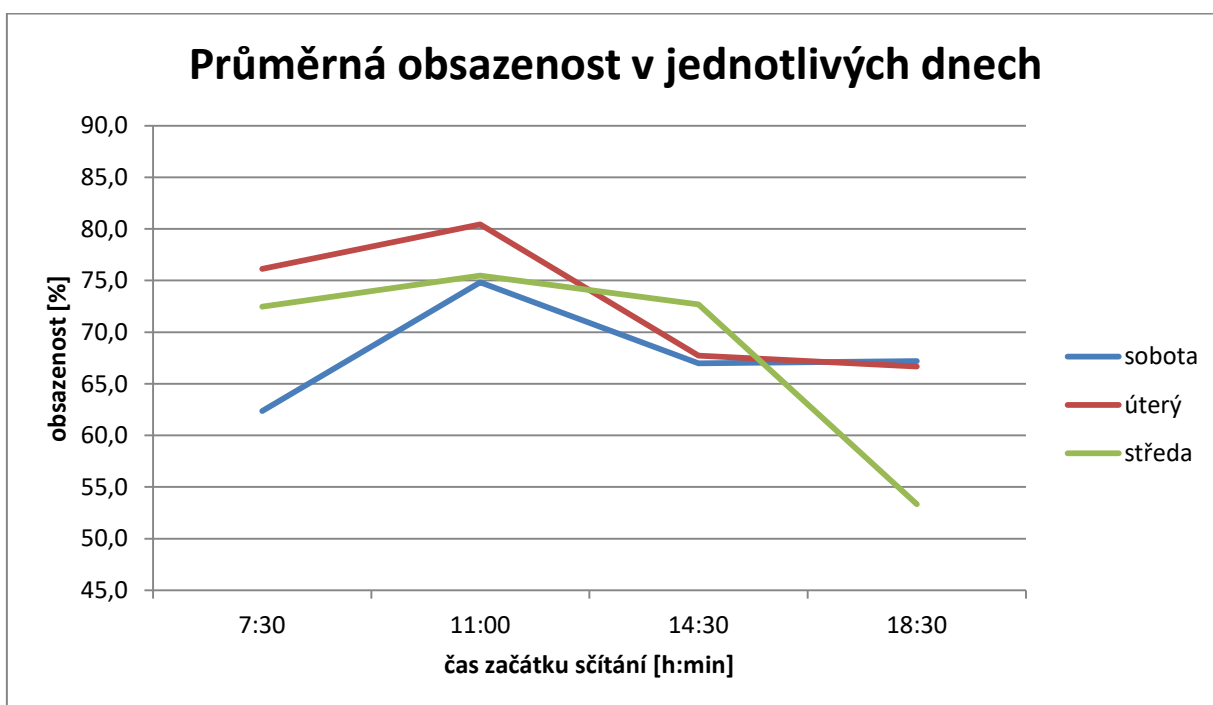
Tabulka 12 – Obsazenost stání na jednotlivých lokalitách – procentuální hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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
počet míst		8	46	9	23	75	10	24	17	13	5	39	43	17	43	12	35	32	14	16	465
průměr		31	40	79	53	82	44	66	81	69	77	87	81	62	60	97	67	64	51	x	68,1

V Tab. 11 a 12 jsou zaznamenány absolutní i relativní obsazenosti jednotlivých částí řešené oblasti při všech sčítáních. Obsazenost přes 100 % znamená, že se na daném místě vyskytovala vozidla stojící v rozporu s pravidly silničního provozu, a tím byla překročena běžná kapacita dané plochy. Největší celková obsazenost byla zjištěna při měření v úterý dopoledne (od 11:00), a to 80,4 %. Ve všech třech zkoumaných dnech byla největší obsazenost parkovišť právě v tento čas. V průběhu pracovních dnů se pravděpodobně jedná z velké části o dojíždějící do zaměstnání, v sobotu spíše o nákupy a návštěvy z širšího okolí. Nejmenší obsazenost je pak ve všedních dnech ve večerních hodinách, v sobotu je obsazenost rovnoměrnější, ale nejnižší je naopak ráno. Sobotní obsazenost může být ovlivněna probíhajícími slavnostmi, nicméně i sobotní ráno mělo vyšší obsazenost než úterní a středeční večer, což ukazuje na fakt, že víkendy do Soběslavi a okolí jezdí trávit více lidí, než kolik jich vyjíždí ze Soběslavi. To samé platí o pracovních dnech, kdy se potvrzuje role Soběslavi jakožto spádové oblasti (SO ORP) pro své okolí. Měření v úterý od 18:30 bylo ovlivněno větší kulturní akcí probíhající v KD (představení Miroslava Donutíla). Z toho důvodu není mezi 14:30 a 18:30 téměř žádný pokles v průměrné obsazenosti stání.

Obsazenost se však v tuto dobu koncentrovala v okolí KD - zejména ulice Horní příkopy, Jirsíkova a Palackého. Při měření od 22:30 (již po skončení představení) však obsazenost klesla na pravděpodobnou běžnou hodnotu. Průběh běžného pracovního dne tak vystihuje spíše středechní šetření, hodnota pro pozdní večer však může být převzata z úterního průzkumu.

Průměrně nejvyšší procentuální obsazenost má ze sledovaných lokalit Školní náměstí (97 %). Další části s vysokou obsazeností jsou ulice Palackého (87 %), časově neomezená centrální část náměstí Republiky (82 %), časově neomezená jižní část náměstí Republiky (81 %), ulice Bezděkova (81 %), časově neomezená východní část náměstí (79 %) a vyhrazená místa před MÚ (77 %). Průměrně nejméně obsazovaná stání jsou vyhrazená i nevyhrazená stání u polikliniky (31 a 40 %), u kterých je obzvláště nízká obsazenost v sobotu a ve večerních hodinách pracovních dnů. Další málo obsazovaná místa jsou vyhrazená stání v západní části náměstí Republiky (44 %), Havlíčkovo nábřeží (51 %) a časově omezená stání v severní části náměstí Republiky (53 %). Většina ulic je více obsazená v během pracovních hodin všedních dní, což poukazuje na převládající funkci parkování. Průběh obsazenosti na těchto ulicích se podobá celkovému průběhu obsazenosti (s maximem v 11:00), který je zobrazen na Obr. 12. Vyskytují se nicméně i ulice, které jsou více obsazené odstavenými obyvateli místních obyvatel večer a přes noc. Těmito ulicemi jsou Bezděkova a Dolní příkopy, ve kterých se vyskytují výhradně obytné jednotky.



Obrázek 12 - Graf průměrné obsazenosti v jednotlivých dnech

V pracovních dnech večer bylo zaznamenáno 230, respektive 248 vozidel, u kterých lze předpokládat, že náleží místním obyvatelům. Toto číslo odpovídá počtu automobilů vlastněných místními obyvateli na základě výpočtu dle stupně automobilizace v Soběslavi a Jihočeském kraji. Pokud budeme odhadovat, že zhruba 2/3 (100) soukromých stání bylo obsazeno, nachází se zde okolo 340 automobilů, přičemž výpočet předpokládal 315 až 381 vozidel. V následující Tab. 13 jsou vypsány počty volných míst ve všech časových intervalech. Tento údaj nemusí být přesně doplňkem k obsazenosti v případech, kdy byla některá vozidla zaparkována v rozporu se zákonem.

Tabulka 13 - Volná místa v jednotlivých ulicích - absolutní hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Náměstí západ - V	Náměstí jih - O	Náměstí jih - N	Coop - O	Radnice - V	Palackého	Bezděškova	Dolní příkopy	Horní příkopy	Školní náměstí	Jirsíkova	Jirsíkova - KD	Havlíčkovo nábreží	nádvoří hradu	celkem
den	čas																				
so	7:30	8	34	5	11	16	7	12	7	2	1	1	7	6	22	5	11	x	7	x	162
	11:00	6	24	2	1	12	6	6	1	3	0	1	10	5	10	2	12	x	8	x	109
	14:30	7	28	4	5	26	9	5	1	1	0	3	9	5	14	2	12	x	9	x	140
	18:30	7	33	1	7	27	10	9	8	4	0	2	4	5	8	2	8	x	7	x	142
út	7:30	4	6	1	4	2	1	7	0	4	3	9	6	12	22	1	9	13	6	3	110
	11:00	1	14	0	9	2	1	3	0	4	1	8	4	10	18	1	8	5	3	2	92
	14:30	6	30	4	8	10	8	5	2	3	1	7	7	9	20	2	16	11	3	12	152
	18:30	8	41	2	11	16	8	19	7	4	0	3	7	6	4	1	6	1	9	7	153
	22:30	8	37	4	20	19	8	20	7	8	2	10	2	5	29	7	15	23	8	x	232
st	7:30	5	15	3	10	3	2	8	0	5	1	10	9	11	19	0	11	13	5	11	130
	11:00	4	23	0	1	3	3	4	1	5	3	9	9	13	16	0	11	3	6	11	114
	14:30	6	18	2	0	3	3	1	0	4	2	10	12	9	20	2	12	13	7	9	124
	18:30	5	35	3	13	24	7	15	7	7	2	11	6	7	28	5	18	15	9	x	217
počet míst		8	46	9	23	75	10	24	17	13	5	39	43	17	43	12	35	32	14	16	465

Z tabulky je vidět, že jen se jen vzácně vyskytovaly okamžiky, kdyby nebylo ve všech ulicích možné zaparkovat. V části ulice Bezděškova, kde byly předpokládány problémy kvůli vyšší zástavbě, se při provádění průzkumů prováděly výkopové práce, které blokovaly zhruba 15 stání - při plně přístupné vozovce by zde bylo parkování v kteroukoliv dobu o něco snazší. Celkově se v řešené oblasti až na jednu výjimku vždy nacházelo více než 100 prázdných stání. Vzhledem k malé velikosti oblasti lze ve kteroukoliv denní dobu najít volné místo maximálně 300 m od kteréhokoliv cíle v oblasti, což se dá přirovnat k běžné docházkové vzdálenosti na MHD. Větším problémem než obsazenost je tak spíše členitost území a nedostatečný rozhled na volná místa v okolí, což by bylo možné řešit vhodným zařízením

ITS informujícím o počtu volných míst v jednotlivých ulicích nebo alespoň na větších parkovacích plochách u vjezdu do oblasti centra.

5.2.2 Obsazenost vyhrazených stání

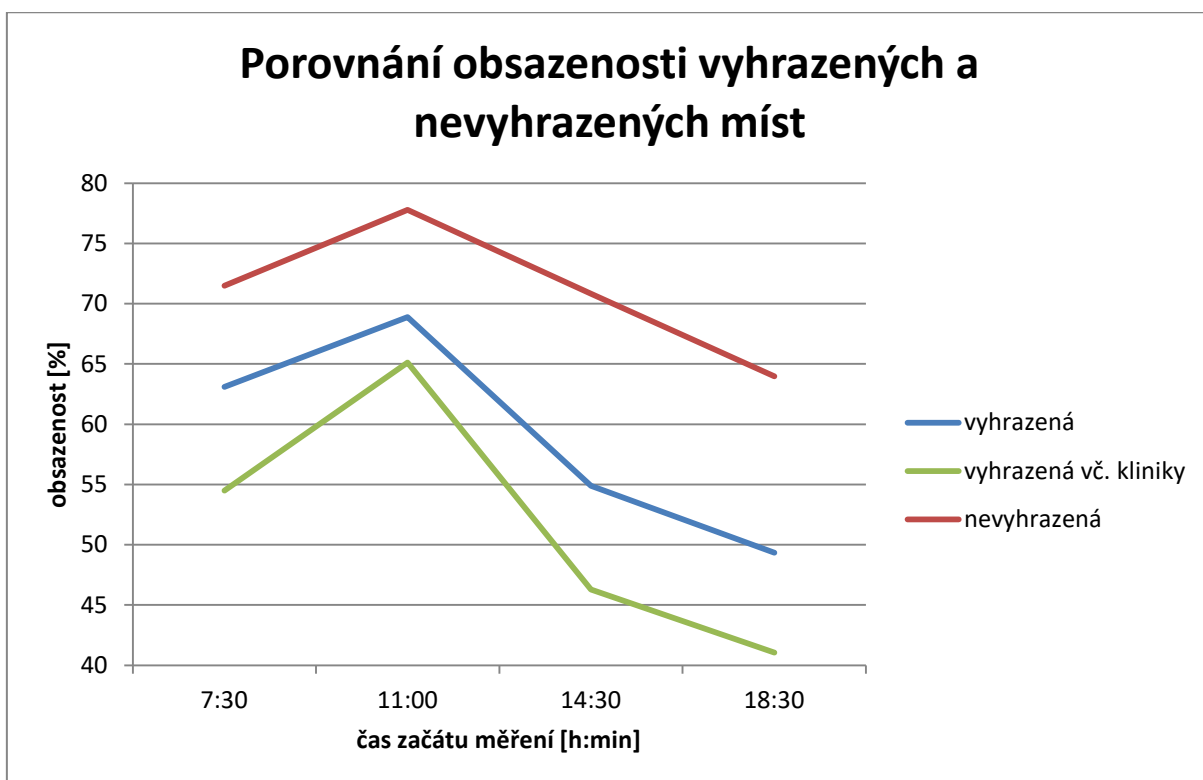
Vzhledem k poměrně velkému množství vyhrazených stání je zajímavé udělat srovnání jejich obsazenosti s běžnými nevyhrazenými místy. Při provádění průzkumů byly totiž vyhrazená místa znatelně méně obsazována, což snižuje celkovou efektivitu využití parkovacích stání v oblasti. Vyhrazená stání také komplikují vyhledávání (rozeznávání) skutečně volných míst zejména pro řidiče neznalé místních poměrů. Obsazenost všech vyhrazených stání v jednotlivých časech je v Tab. 14.

Tabulka 14 - Obsazenost vyhrazených stání na jednotlivých lokalitách – procentuální hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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
počet míst		8	2	4	7	3	5	2	1	32	24
průměr		27,9	0	67,3	50,5	51,3	75,4	96,2	33,3	50,2	57,7

Celková průměrná obsazenost všech vyhrazených stání byla 50 %. Při nezapočítání vyhrazených stání pro lékaře a sanitní vozy u polikliniky je pak obsazenost 58 %. Právě u polikliniky by mohla být vyhrazená místa opodstatněná, nicméně vzhledem k jejich průměrné obsazenosti, která je celkově druhá nejnižší (28 %), by bylo pravděpodobně vhodné alespoň snížit jejich počet. Při průzkumu také na tomto místě nebyla navíc nikdy na

tomto parkovišti zaznamenána přítomnost sanitního vozu IZS - vždy se jednalo o běžná neoznačená vozidla. Ani jednou pak nebyla obsazena dvě vyhrazená stání na parkovišti uvnitř bloku polikliniky. Dalším málo obsazovaným stáním bylo stání vyhrazené jedné prodejně u KD v Jirsíkově ulici (33 %). Naopak nejvyšší obsazenost mají dvě stání v jižní části Jirsíkovy ulice. Tato stání byla obsazena až na jedno sčítání vždy (a také vždy stejnými vozidly), jedná se tedy pravděpodobně o majitele daných obchodů, kteří stání zároveň využívají jako odstavné v místě jejich bydliště. Také se tedy nejedná o příliš efektivní využití. Porovnání obsazenosti vyhrazených a nevyhrazených stání je vidět v grafu na Obr. 13. Vyhrazená stání mají obsazenost 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 nevyhrazená stání.



Obrázek 13 - Graf obsazenosti vyhrazených a nevyhrazených stání

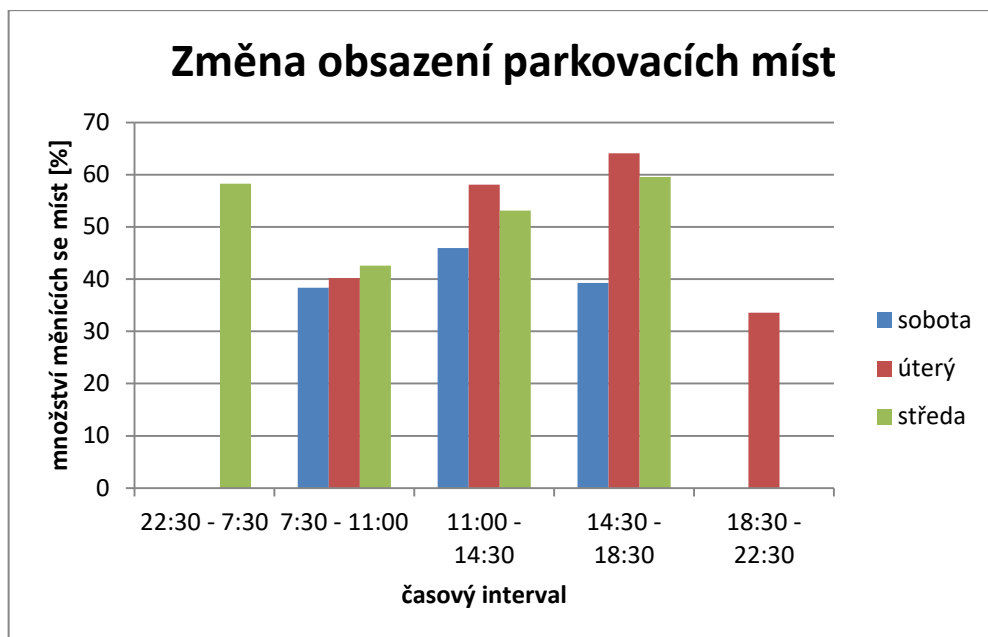
5.2.3 Změna obsazení stání

Zvolenou metodou průzkumu bylo možné sledovat dobu největších změn v obsazenosti různými automobily v jednotlivých intervalech. V Tab. 15 jsou uvedeny procenta míst, u kterých se od posledního sčítání změnilo obsazení (jiné vozidlo, uvolnění nebo zaplnění místa).

Tabulka 15 - Změna obsazení stání - procentuální hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
	11:00	25	37	44	65	31	50	42	47	54	100	33	33	35	44	58	23	x	21	x	38,3
	14:30	25	33	44	70	39	50	71	53	54	60	51	37	53	56	67	29	x	36	x	46,0
	18:30	0	24	56	57	36	10	67	65	46	60	33	47	47	47	58	20	x	14	x	39,3
út	7:30	75	87	89	91	88	90	92	88	100	100	103	93	82	93	108	77	x	64	x	90,3
	11:00	38	67	67	78	20	30	88	12	77	100	49	16	29	23	42	20	53	21	38	40,2
	14:30	100	74	89	83	40	90	92	47	69	80	51	44	18	42	83	46	69	79	63	58,1
	18:30	25	35	67	78	60	40	83	71	77	80	72	42	29	88	108	63	84	71	38	64,1
	22:30	0	8,7	56	39	24	20	13	35	62	40	44	21	5,9	67	83	26	72	7,1	x	33,5
st	7:30	50	65	67	61	49	80	63	59	85	80	69	58	47	56	83	46	50	43	100	58,3
	11:00	50	52	89	96	23	30	108	18	69	100	41	33	12	23	25	37	47	29	25	42,6
	14:30	25	59	78	96	32	20	104	24	69	100	33	44	41	65	92	34	69	57	31	53,1
	18:30	38	52	78	100	63	50	92	76	69	80	64	53	35	51	67	46	50	29	x	59,6
průměr		38	49	69	76	42	47	76	50	69	82	54	43	36	55	73	39	62	39	x	51,9

Průměrně se mezi zvolenými časy změny obsazení více než polovina míst. Nejméně frekventované (s nejmenší mírou výměny vozidel) jsou ulice Dolní příkopy (36 %), vyhrazená stání u polikliniky (38 %), Jirsíkova (bez KD) a Havlíčkovo nábřeží (39 %), časově neomezená stání na středové části náměstí (42 %) a Bezděkova (43 %). Tato nižší frekvence změny míst ukazuje na to, že se jedná spíše o odstavná stání v převážně obytných ulicích. Nejvíce se naopak mění obsazení míst před MÚ (82 %), na časově omezených stáních na severní i jižní straně náměstí (76 %) a před obchodem Coop, časově neomezená stání na východní části náměstí (69 %) a v ulici Jirsíkova u KD (62 %). Jedná se logicky o stání poblíž většího množství objektů občanské vybavenosti, u časově omezených stání na náměstí je navíc častá změna obsazení stání vynucována SDZ. Na Obr. 14 je graf znázorňující celkový počet míst měnících se mezi jednotlivými časy průzkumů.



Obrázek 14 - Změna obsazení parkovacích míst v průběhu dne

V průběhu pracovních dní nastává největší změna mezi 14:30 a 18:30, kdy se vymění zhruba 60 % vozidel. Velká změna byla zaznamenána také mezi 22:30 a 7:30 (58 %). Tyto změny jsou dány dojížděnkou i vyjížděnkou do zaměstnání. Nejmenší změna nastává mezi 18:30 a 22:30, a také dopoledne mezi 7:30 a 11:00, z čehož by se dalo vyvodit, že pracovní doba větší části obyvatel v oblasti začíná před 7:30. V průběhu soboty byl trend více vyvážený a celkově se obsazení stání měnilo méně než v průběhu pracovních dní.

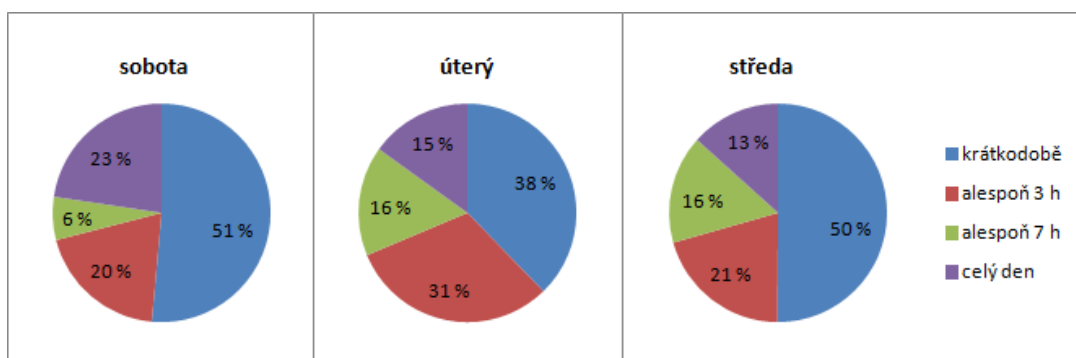
5.2.4 Délka setrvání vozidel na stejném místě

Dalším ukazatelem, který bylo možné z provedeného průzkumu vyčíst, je doba, po kterou vozidla zůstávají na stejném místě a nejsou využívána. Počty míst a doby, po které byla obsazena stejnými vozidly, jsou v Tab. 16 a 17. Celkové hodnoty pak znázorňují grafy na Obr. 15 a 16.

Tabulka 16 - Obsazení míst stejnými vozidly v jednotlivých dnech a ulicích - procentuální hodnoty

lokality		Klinika - V	Klinika - 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	krátkodobě	89	77	64	70	33	90	52	35	50	50	26	33	37	47	40	38	x	50	x	51,5
	alespoň 3 h	11	11	9	30	24	10	34	18	14	33	30	22	21	20	20	18	x	29	x	19,5
	alespoň 7 h	0	4	0	0	13	0	3	29	7	0	6	9	5	7	13	3	x	0	x	6,4
	celý den	0	9	27	0	30	0	10	18	29	17	38	36	37	27	27	41	x	21	x	22,6

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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 nábreží	nádvoří hradu	celkem
den	trvání																				
út	krátkodobě	44	74	27	87	5	30	79	6	71	50	32	11	32	44	20	28	50	36	44	37,7
	alespoň 3 h	56	17	45	13	38	60	14	41	21	33	30	27	21	27	53	33	38	43	31	30,9
	alespoň 7 h	0	4	9	0	30	10	3	35	7	17	23	33	11	20	13	10	9	7	6	16,2
	celý den	0	4	18	0	26	0	3	18	0	0	15	29	37	9	13	28	3	14	19	15,1
st	krátkodobě	67	70	64	100	16	40	90	18	86	100	43	33	53	51	13	46	50	50	81	50,1
	alespoň 3 h	22	19	18	0	20	10	7	6	7	0	15	31	26	36	67	18	28	36	0	20,5
	alespoň 7 h	0	6	9	0	37	30	0	53	0	0	23	16	0	9	7	21	13	7	19	16,1
	Celý den	11	4	9	0	28	20	3	24	7	0	19	20	21	4	13	15	9	7	0	13,3

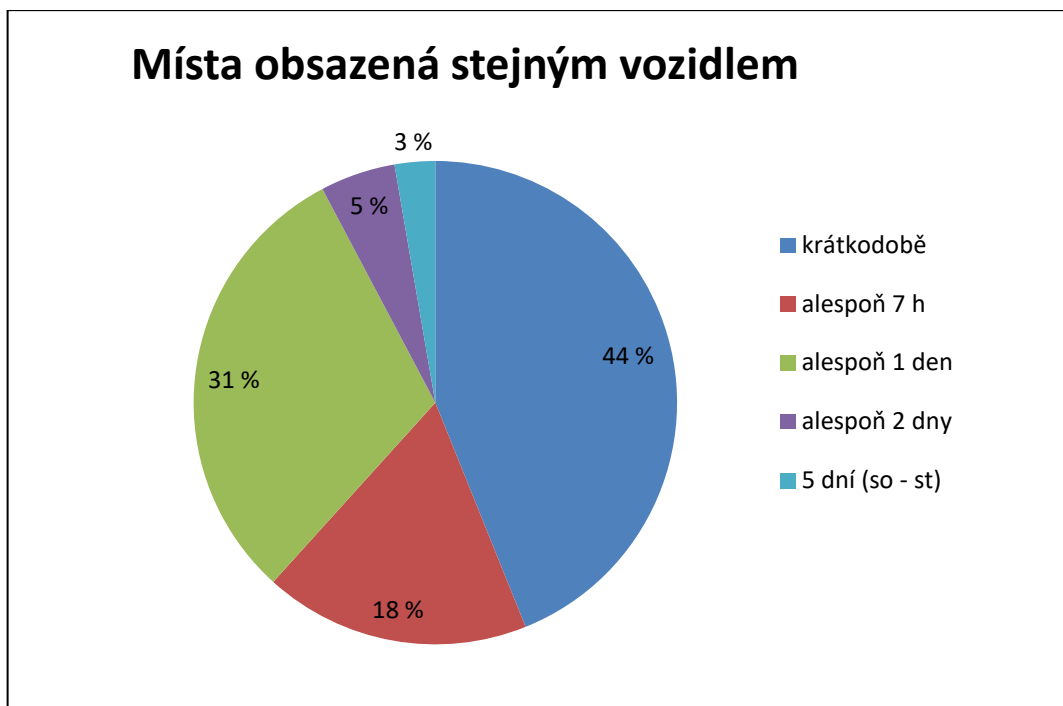


Obrázek 15 - Obsazení míst stejnými vozidly v jednotlivých dnech - procentuální hodnoty

Z grafů je vidět, že v sobotu zůstává na stejném místě větší počet vozidel než ve všední dny, počet stání zaplněných spíše krátkodobě je ale během všech dnů téměř totožný - zhruba 70 %. Lze také odvodit, že osobní automobily k denní dojízdce využívá zhruba 85 % obyvatel.

Tabulka 17 - Obsazení míst stejnými vozidly - procentuální hodnoty

lokalita		Klinika - V	Klinika - 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 nábreží	nádvoří hradu	celkem
trvání																					
krátkodobě		89	77	55	100	13	50	79	0	57	67	28	13	37	42	40	33	66	43	63	43,9
alespoň 7 h		0	9	9	0	26	30	7	53	7	17	17	29	5	22	20	13	16	21	19	17,8
celý den		11	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	0	9	0	0	12	0	0	4	9	16	2	0	13	0	14	0	5,0
5 dní		0	0	9	0	4	0	0	6	0	0	4	4	5	0	7	8	0	0	0	2,7



Obrázek 16 - Místa obsazená stejným vozidlem - celkové procentuální hodnoty

Z grafu i tabulky je vidět, že pro vyložení 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 %. Je tedy možné tvrdit, že téměř dvě třetiny vozidel vyskytujících se v oblasti jsou využívány denně. Největší obrat vozidel je na časově omezených částech náměstí (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.

5.2.5 Přestupky, respektování vyhrazených míst a parkovacích hodin

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 automobil majitele daného vjezdu), zcela výjimečně se také vyskytovalo neoprávněné stání na místě pro držitele průkazu ZTP. Z celkového počtu zhruba 6 000 ale přestupky tvoří "pouze" necelá 2 %, z toho mnohokrát se jednalo o stejné vozidlo stojící v rozporu s předpisy delší dobu. Většinou se nejednalo o nějak závažná porušení, výjimkou by mohlo být stání těsně před přechodem u základní školy na Školním náměstí, nebo stání blízko hranice

křižovatky na křížení Dolních příkopů s Palackého ulicí, kde jsou i bez špatně zaparkovaných vozidel dost špatné rozhledové poměry.

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 podstatně více - 29. Z celkového počtu stání a sčítání to však není tak velký počet. 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.

5.2.6 Blokování kolmých a šikmých stání

Problémem, který se poměrně často vyskytoval, bylo blokování dvou míst jedním vozidlem. Tab. 18 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 pomocí 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 náměstí jsou na Obr. 17 a 18. 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. Pro zvýšení efektivity využívání všech stání by tedy bylo vhodné využít VDZ.

Tabulka 18 - Počty blokových míst v jednotlivých částech řešené oblasti - absolutní hodnoty

lokality		Poliklinika - parkoviště	Náměstí východ - N	Náměstí sever - O	Náměstí střed - N	Palackého	Bezdělkova	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

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
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 17 - Vyznačení šikmých stání pomocí vzoru dlažby - sever náměstí Republiky



Obrázek 18 - Příklad automobilu blokujícího dvě šikmá stání chybným parkováním

5.3 Závěry z provedeného průzkumu

Provedené průzkumy ukazují poměrně vysokou obsazenost zejména v průběhu pracovních dní, kdy se lokálně pohybuje i mezi 90 a 100 %. Průměrná obsazenost v celé oblasti (která není velká a docházkové vzdálenosti mezi téměř jakýmkoliv body se pohybují v řádech několika set metrů) však dosáhla maximálně 80 %, zaparkovat se tedy při vynaložení menšího úsilí dá vždy. Večerní obsazenosti všedních dnů se pak pohybují průměrně okolo 50 %, i když lokálně jsou samozřejmě vyšší. Pro místní obyvatele, z nichž většina využívá automobily každodenně, by však neměl být problém nalézt odstavné stání v relativní blízkosti jejich bydliště (zcela jistě výrazně pod 500 m, které jako maximální docházkovou vzdálenost k odstavnému stání doporučuje norma). [24] Všeobecně by bylo vhodnější, aby obyvatelé odstavující automobily na delší dobu (zhruba třetina) nechávali svá vozidla ve větší vzdálenosti od bydliště, protože docházkou ztratí méně času než ti, kteří automobily využívají každý den. Z průzkumu vyplývá také znatelně nižší obsazenost vyhrazených stání, která by z toho důvodu pro zvýšení efektivity bylo vhodné zrušit. Systém parkovacích hodin využívaný pro regulaci parkování podle průzkumu funguje dobře a je převážně respektován.

Celkově by se na základě provedeného průzkumu dalo říci, že v oblasti není výrazný problém s dopravou v klidu. Je ale možné, že výsledky průzkumu vykazují pouze průměrné (nebo i podprůměrné hodnoty), a obsazenost bývá často vyšší než průzkumem zjištěná (lze to předpokládat podle stížností místních obyvatel na nevyhovující stav). Situace se také zhorší při plánované rekonstrukci náměstí Republiky, při které na bude jedné z nejvytíženějších ploch natrvalo zrušeno zhruba 40 parkovacích míst.

6 Rekonstrukce náměstí

6.1 Průběh rekonstrukce a současný stav

Náměstí Republiky v současnosti již několik let prochází postupnou rekonstrukcí prováděnou v jednotlivých etapách. Tato rekonstrukce byla jedním z důvodů zpracování studie dopravy v klidu, která vyústila v tuto diplomovou práci. Původní podoba náměstí z roku 2013 je na Obr. 19. Na Obr. 20 je pak současná podoba náměstí (k počátku roku 2018). V prvních etapách rekonstrukce se postupně měnila podoba okrajových částí náměstí. Jedná se převážně o estetické změny, které se na počtu stání téměř neprojeví. Parkovací pásy dostaly jednotnou podobu šikmých stání a jsou nyní vždy v jedné linii, čímž se zvětšila plocha pro pěší a bylo uvolněno místo pro drobný mobiliář - lavičky, stojany na kola apod. V rámci rekonstrukce se také zlepšila podoba dvou autobusových zastávek na jižní a východní straně náměstí. Na původní fotografii je vidět velké množství přechodů pro chodce, které jsou v rámci rekonstrukce nahrazovány místy pro přecházení. Centrální část

náměstí (parkoviště, dlážděná plocha pro pěší a plocha zeleně) budou rekonstrukcí procházet v následující etapě, která v blízké době započne.



Obrázek 19 - Podoba náměstí Republiky z roku 2013 [27]

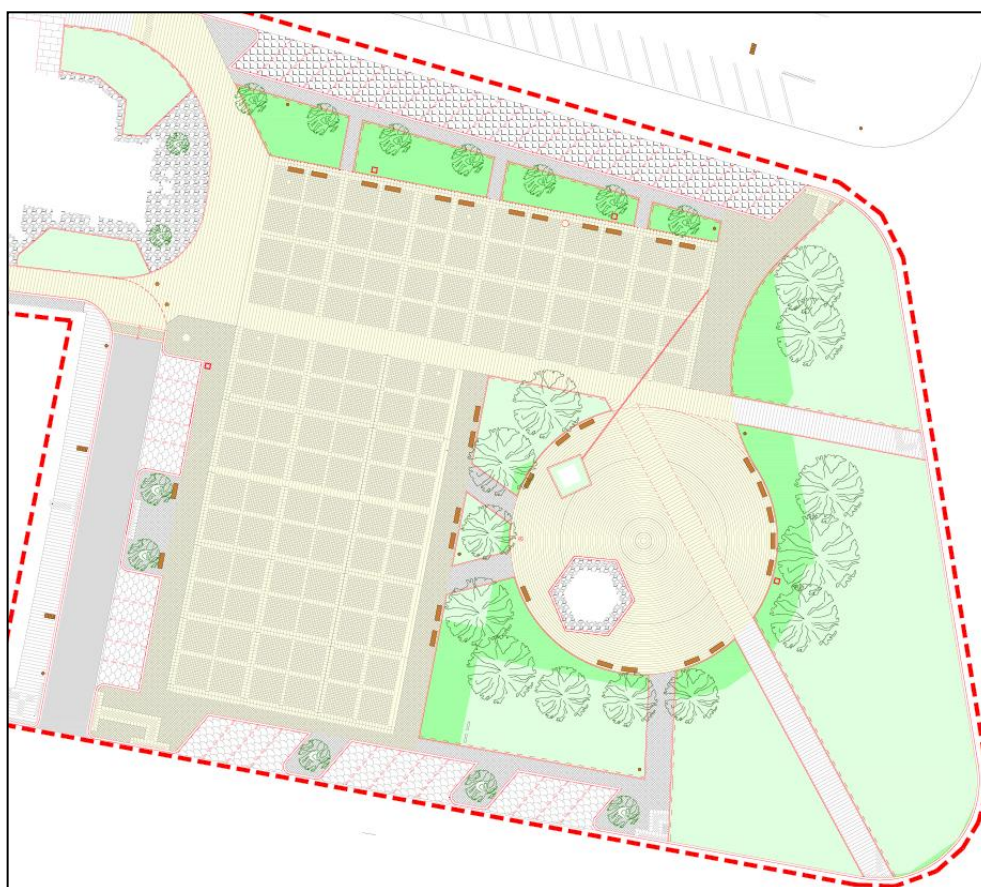


Obrázek 20 - Současná podoba náměstí Republiky k roku 2018 [28]

Na Obr. 20 současného stavu je vidět, že náměstí je zcela přeplněné automobily, které využívají všechna parkovací místa a také části ploch pro pěší. Snímek byl náhodou pořízen

právě ve dne konání tradičních čtvrtěčních trhů, při kterém je situace s parkováním nejkritičtější. Tyto čtvrtěční situace jsou pravděpodobně hlavním důvodem stížnosti místních na nevyhovující situaci. Pro tyto účely by bylo vhodné vytvořit záchytná parkoviště mimo oblast náměstí, případně využít méně obsazovaná větší parkoviště u městského koupaliště nebo stadionu, které byly zmíněny dříve.

Plánovaná podoba centrální části náměstí je na Obr. 29. Středová parkovací plocha (59 stání) bude zrušena, stávající parkovací pás (16 stání) na severní straně bude upraven a prodloužen (nově 23 stání) na úkor rušeného vjezdu na parkoviště a části plochy zeleně východním směrem, stávající podélná stání (10 stání včetně neoficiálních míst jižně od kostela) v západní části budou nahrazena stáními kolnými (10 stání), a v jižní části vznikne nový parkovací pás (13 stání), opět se šikmými stáními. Celkově se tak ze stávajícího počtu 85 stání stane 46 stání, což znamená, že na náměstí bude touto rekonstrukcí zrušeno 39 parkovacích míst. Rozhodnutí snížit počet stání při stávající nevyhovující kapacitě parkovišť se zdá poněkud zvláštní. Náměstí Republiky bude jistě po estetické stránce působit lepším dojmem, nicméně ztráta téměř 40 míst (jedná se o 8 % všech stávajících veřejně přístupných stání v řešené oblasti) může mít citelný dopad na parkování v centru Soběslavi, minimálně v nejvytíženějších dnech.



Obrázek 21 - Budoucí podoba středové části náměstí Republiky [29]

6.2 Alternativní řešení náměstí

V příloze 2.1 je mnou vytvořený alternativní návrh řešení náměstí Republiky. Současný návrh rekonstrukce náměstí využívá téměř výhradně šikmá stání. Toto řešení je méně efektivní než využití kolmých stání, která jsou použita v alternativním řešení v příloze 2.1. Na severní straně středové části náměstí je v současnosti plánováno 23 šikmých stání, zatímco v alternativním řešení je na prakticky stejné ploše 27 kolmých stání. Výhodou šikmých stání je jednodušší zajištění a vyjždění vozidel a také potřeba užšího přilehlého jízdního pásu. V jižní části náměstí, kde je již v současnosti rekonstrukce provedena, tato stání dávají smysl právě kvůli úzkému pásu mezi protilehlými parkovacími pásy šikmých stání. Okolo centrální části náměstí je však jízdní pás široký 5 až 7 m, přičemž pro kolmá stání je potřebná šířka pásu 6 m (kolmo by bylo možné parkovat dokonce i na stávajících šikmých stáních v severní části náměstí, protože pásy pro šikmé parkování jsou širší než pásy pro parkování kolmé). Vzhledem k plánované kompletní rekonstrukci by nebyl problém rozšířit, případně zúžit pásy na tuto požadovanou hodnotu (rekonstrukce však z nějakého důvodu ve většině případů zcela přesně zachovává šířku stávajících jízdních pásů, což je dle mého názoru ztráta příležitosti). V alternativě tak byla navržena kolmá stání v co největší míře na místech navrhovaných šikmých stání, a také na východní straně náměstí, kde skutečný návrh nepočítá s parkovacími místy. Vzhled náměstí je přitom v podstatě zachován, a stále je zde velká centrální plocha pro pěší i plocha se zelení. V současné době je na celém náměstí Republiky 179 parkovacích míst, po navrhované rekonstrukci jich bude 140 (ztráta 39 míst), při využití alternativního řešení by na náměstí bylo 188 parkovacích míst (zisk 9 míst). Nově je také po obvodu náměstí Republiky navržen pruh pro cyklisty, aby se lépe využil v současnosti zbytečně široký jednosměrný jízdní pás. Navazující ulice jsou však většinou příliš krátké pro plnohodnotné pruhy pro cyklisty, je v nich tak navržen alespoň piktogramový koridor pro cyklisty. Vzorové příčné řezy z navrhovaného alternativního řešení jsou v přílohách 2.2 a 2.3. [20] [21] [22] [23] [24] [29]

7 Vytvoření nových stání

Jednou z možností zlepšení stávajícího stavu dopravy v klidu v centru Soběslavi je zvýšení parkovacích kapacit v oblasti vytvořením nových parkovacích a odstavných stání. Tato kapitola popisuje různé možnosti, jakými je možné docílit vzniku nových míst, a uvádí příklady návrhů v řešené oblasti, které byly součástí prováděné studie pro město Soběslav. V návrzích jsou vždy stávající stání, respektive počet stání odpovídající aktuálnímu stavu, vyznačeny růžovou barvou. Zeleně vyznačená jsou nová místa vzniklá změnou organizace parkování na daném místě, oranžová stání pak stání vytvořená stavebními úpravami. Při těchto návrzích se jako podklad využila mapa Ortofoto ČR a katastrální mapy ČÚZK,

rozměry parkovacích stání a dalších prvků komunikací vychází z ČSN 73 6110 a 73 6056. [28] [30] [24] [20] [33]

7.1 Využití 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. V provedené studii bylo důrazně doporučeno vyznačit všechna kolmá a šikmá stání pomocí VDZ - V 10b (Stání kolmé) nebo V 10c (Stání šikmé). [22] 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, podle které jsou navrhovány rozměry parkovacích stání. [20] [34] U podélných stání by však mohlo pomoci vyznačení pruhu, ve kterém je možné podélně parkovat, použitím VDZ č. V 10d (Parkovací pruh). 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 (4 - 5) je možné vyznačit i jednotlivá stání pomocí VDZ č. V 10a (Stání podélné) bez snížení efektivity jejich využívání. [22] [34]

Například na parkovišti u polikliniky často dochází ke snížení kapacity nevhodným parkováním. Na Obr. 22 je zobrazeno toto parkoviště s možným řešením vyznačení stání. Vhodné by také bylo využití nevyužívaného vyhrazeného místa na severní straně.



Obrázek 22 - Vyznačení všech stání na parkovišti u polikliniky - možné řešení

Dalším místem, kde by bylo možné mírně zvýšit kapacitu, je parkoviště na Havlíčkově nábřeží na Obr. 23. V současnosti zde automobily stojí ve dvou řadách paralelně, změnou způsobu stání automobilů by bylo možné získat minimálně jedno nové místo (zeleně). Oranžová místa by bylo možné nově vytvořit se stavebními úpravami - zde zcela

minimálními (možná rozšíření plochy zpevněné štěrkem). Tolerovat by bylo možné i stání automobilů na těchto místech bez jakýchkoliv stavebních úprav, v současnosti zde totiž některá vozidla parkují na travnatých plochách. 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).



Obrázek 23 - Vyznačení stání pomocí VDZ v ulici Havlíčkovo nábřeží; současná podoba



Obrázek 24 - Situace ulice Bezděkova - VDZ a návrhy změn

Na Obr. 24 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 vandalizmu, 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

významný psychologický vliv). Část této ulice je na Obr. 25. 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. Menší stavební úpravou by bylo možné vytvořit v ulici Bezděkova další 3 až 4 stání prodloužením stávajícího pásu (na Obr. 24 oranžově). [33]



Obrázek 25 - Nevyužívaná část ulice 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 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 k zpoplatněnému centru, jistě by bylo některými využíváno. Vhodné by bylo také pro turisty, kteří při prohlídce města tak nespíchají. V současnosti je plánována rekonstrukce autobusového nádraží, při které vznikne podobné množství nových míst, jako by se získalo touto úpravou VDZ. Vzhledem k tomu, že při rekonstrukci náměstí vznikne náhlý nedostatek parkovacích míst, bylo v provedené studii doporučeno místa na AN dočasně (do doby rekonstrukce AN) vyznačit dle návrhu, aby ho bylo možné okamžitě využívat. Tento návrh je na Obr. 26.



Obrázek 26 - Vytvoření parkovacích stání na autobusovém nádraží pomocí VDZ

7.2 Nové parkovací plochy

Využitím VDZ lze až na výjimku autobusového 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 (obzvláště s nabídkou těchto míst neomezeně zdarma v porovnání se zpoplatněnými nebo časově omezenými místy v centru).

Na Obr. 27 je navržena nová plocha s 22 šikmými stáními (bylo by možné navrhnout 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 nejbližší centru. V současnosti je již částečně k parkování využívána - na Obr. 28 je vidět, že automobily zde v současnosti parkují na trávnaté ploše. 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 27 - Nové parkoviště západně od náměstí Republiky



Obrázek 28 - 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 Obr. 29. 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 29 - Vytvoření delšího parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy



Obrázek 30 - Pohled na možné místo prodloužení parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy

Další možností by bylo vytvoření parkoviště o 13 místech na východní straně Coopu na Tyršově ulici (severovýchodně od náměstí Republiky) - Obr. 31. 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. [30] Také by se zde musel mírně snížit terén a odstranit několik stromů (na rozdíl od ostatních uvedených).



Obrázek 31 - Menší parkoviště u Coopu - 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 (Obr. 32). 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 (vyšrafovaný na Obr. 32), 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 – měli by dostatečně krátké docházkové vzdálenosti 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. [33]



Obrázek 32 - Možná nová místa na Havlíčkově nábřeží s možnou plochou rozšíření

7.3 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 (Obr. 33) a Horní příkopy. 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 v některých případech couvat do širší části úseku. Na Obr. 34 je naznačena úprava těchto dvou ulic na jednosměrný provoz.



Obrázek 33 - Pohled do ulice Jirsíkova ze severu od KD



Obrázek 34 - Parkovací místa při jednosměrném provozu v ulicích Horní příkopy (vlevo) a Jirsíkova (vpravo)

Zjednosměrnění je navrženo tak, že ulice Jirsíkova by byla od kulturního domu průjezdná pouze na jih proto, 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 zástavby. V této ulici by bylo SDZ č. IP 11g - Parkoviště (částečné stání na chodníku podélné) vpravo ve směru jízdy umožněno stání podélně na chodníku. [21] Tento chodník na západní straně ulice je stejně v současnosti několikrát přerušovaný (není celistvý v rámci ulice), a vzhledem k nízkým intenzitám nebude problém, aby zde zůstal použitelný 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 parkování 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 pro chodce, kde dnes sice automobily parkují, ale rovněž nelegálně. V rámci úprav bylo studií 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 základní školy je tato změna žádoucí. Při zjednosměrnění ulic je vhodné ponechat alespoň šířku 3 m, aby bylo možné umožnit dle normy a TP provoz cyklistů v obou směrech. [24] [31] [33]

7.4 Rekonstrukce vybraných ulic

Nejnáročnějším způsobem zvýšení kapacit parkovacích stání v oblasti jsou rekonstrukce ulic, které jsou stavebně nejnáročnější, ale v některých případech by mohly přinést velký počet nových míst. V některých ulicích však díky stávající zástavbě získání nových míst rekonstrukcí takřka není možný. V příloze 3.1 je možné řešení rekonstrukce ulice Horní příkopy, která je zástavbou omezena pouze ze západní strany. Na východní straně komunikace v této ulici je v současné době stromořadí, které je ale tvořeno starými stromy a nemá příliš velkou estetickou hodnotu. Komunikace by se tak mohla v některých místech rozšířit, aby vznikly parkovací pruhy nebo pásy. Parkovací pruhy jsou méně vhodné z pohledu navýšení kapacity, protože již v současnosti se parkuje v podstatě celé délce ulice, a rozšíření o parkovací pruh by tak jen zjednodušilo obousměrný pohyb automobilů v této ulici. Vhodnější by tak byly parkovací pásy pro kolmá nebo šikmá stání (ideálně kolmá z důvodu vyšší efektivity). Větší kapacita stání v této ulici by napomohla zejména při návštěvách KD ve večerních hodinách, a rovněž přeplněnému Školnímu náměstí v ranních a odpoledních hodinách. Při rekonstrukci

by také byl rozšířen chodník na západní straně ulice na minimálních 1,5 m (v současnosti je v některých místech v podstatě neexistující). Příčné řezy návrhu z této ulice jsou v přílohách 3.2 a 3.3. [20] [21] [22] [24] [28] [30]

8 Regulace parkování zavedením zón

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 návštěvníká stání. Takové množství automatů vycházelo z potřeby pokrýt celý prostor izochronami o 50 metrech s automatem uprostřed. [2] 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 poměrně 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 v Soběslavi provedla 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). [32]

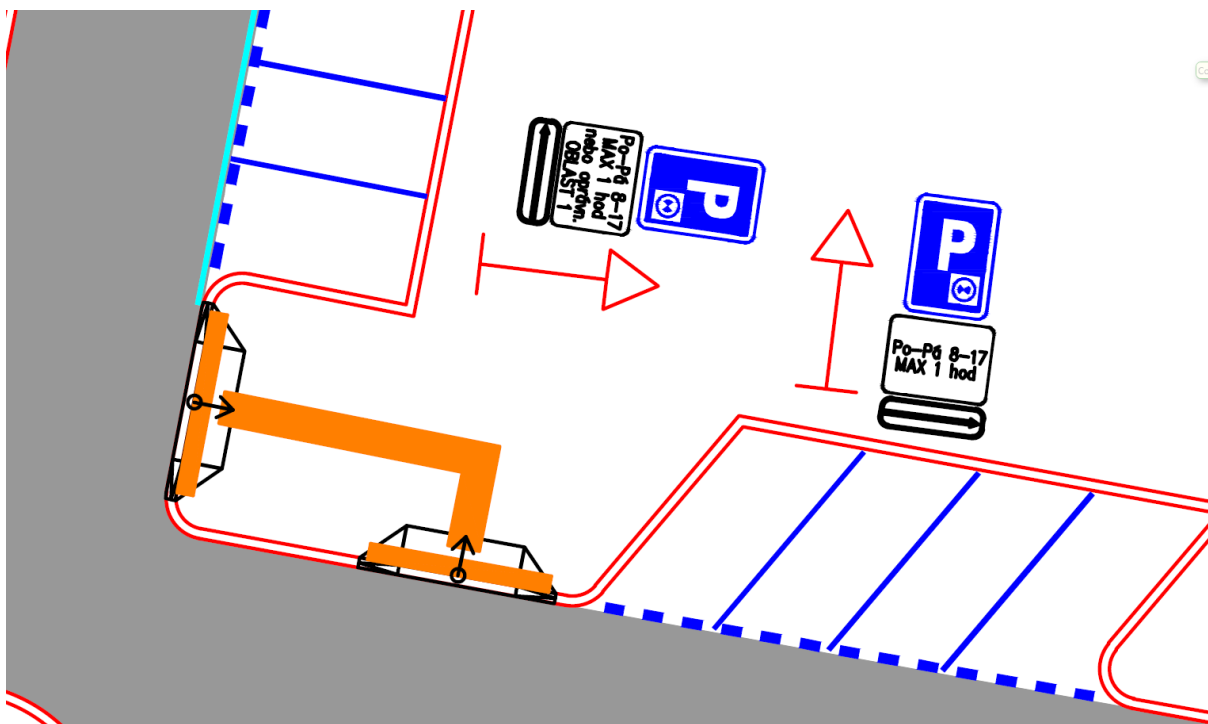
Základním požadavkem regulace parkování v centru města je umožnit všem návštěvníkům krátkodobě zaparkovat na náměstí, aby si mohli dojít do obchodů, na úřad atp. Dalším základním požadavkem je možnost odstavného stání pro rezidenty. V rámci studie bylo navrženo vytvoření dvou zón časově omezeného stání, s označeními Oblast 1 a Oblast 2. [33]

8.1 Zóna časově omezeného stání – Oblast 1

Náměstí Republiky je jakožto nejvýznamnější cíl dojížděky do centra města a také jako největší parkovací a odstavná plocha řešena samostatně oproti ostatním částem centra. Na všech stáních na náměstí Republiky (mimo stání vyhrazená pro ZTP) bude ve všedních dnech mezi 8. a 17. hodinou parkování omezeno na 1 hodinu, přičemž by fungoval stávající osvědčený systém parkovacích hodin. V tomto rozmezí jsou nejčastěji otevřeny obchody

a také je zde největší poptávka po parkovacích místech. Pro místní obyvatele každodenně zde odstavující své automobily by pak neomezené stání od 17 do 8 hodin mělo být většinou dostačující, k tomuto rozmezí lze rovněž přidat povolenou hodinu stání. Místní obyvatelé tak mohou tato stání v podstatě neomezeně využívat mezi 16. a 9. hodinou (podmínkou je každodenní využívání automobilu k dojíždění do zaměstnání). Vzhledem k ne zcela dostačující kapacitě okolních ulic (zejména Bezděkova) by pak na některých částech náměstí byla zavedena zóna – Oblast 1. Ve studii bylo takovýchto stání navrženo 84, v příloze 4, která znázorňuje organizaci parkování na náměstí Republiky po jeho navrhované reálné rekonstrukci, jsou tato stání vyznačena modrou barvou. Tato stání by neomezeně v průběhu celého týdne mohli využívat držitelé parkovací karty pro Oblast 1. Těchto karet by bylo vydáno zhruba 80 – 85, aby teoreticky mohli stání najednou využít všichni držitelé karet. Místa pro držitele by nicméně nebyla garantována, záleželo by na obsazenosti stání krátkodobě parkujícími. Výhodou parkovacích karet by tak byla pouze možnost celodenního parkování na náměstí. Tato parkovací karta pro oblast 1 by byla zpoplatněná, protože dlouhodobé stání na nejfrekventovanějším místě v centru je všeobecně nežádoucí. Pokud někdo nevyužívá automobil denně a nechtěl by zpoplatněnou parkovací kartu, může využít odstavná parkoviště ve větší vzdálenosti (avšak stále poměrně malé, vyhovující doporučení normy) od svého bydliště. Při zavedení tohoto opatření by ale bylo vhodné, aby vznikly alespoň některé nově navrhované plochy pro odstavná stání. Cena parkovací karty pro Oblast 1 by se pohybovala v řádu jednotek tisíc Kč za kalendářní rok. Cena by se mohla měnit v závislosti na poptávce po těchto kartách, přičemž možným způsobem rozdělení omezeného počtu karet mezi místní obyvatele by mohla být jakási forma aukce (uvažovat by se dalo i nějaké zvýhodnění např. na základě věku). Při rozdělování parkovacích karet by primárně připadala na jednu bytovou jednotku maximálně jedna karta, při menším zájmu by se tento limit mohl zrušit, případně by bylo možné kartu nabídnout i abonentům (dojíždějícím do zaměstnání v centru - ideálně přímo na náměstí Republiky, protože z jiných ulic by byla dostupná časově neomezená stání na existujících i nových záchytných plochách).

Detail provedení VDZ a SDZ na náměstí pro pouze časově omezená stání i Oblast 1 je na Obr. 35. V obou případech je pro vyznačení stání použito SDZ č. IP 13b (Parkoviště s parkovacím kotoučem), doplněné o dodatkové tabulky č. E 13 (Text) a č. E 8a-d („úseky platnosti“). Na dodatkových tabulkách č. E 13 je nápis „Po – Pá 8 – 17 MAX 1 hod“, pro stání Oblast 1 je navíc doplněn o „nebo oprávn. OBLAST 1“. [21] Využito je také VDZ č. V 10d (Parkovací pruh), doplněné u stání Oblasti 1 o modrý pruh o šířce 0,125 m na vnitřní straně (blíže středu komunikace) standardní VDZ č. V 10d. [22]



Obrázek 35 - Detail SDZ a VDZ v jihozápadní části náměstí Republiky

Město Soběslav uvažovalo i o možnosti využití parkovacích automatů, které by ale dle mého názoru obsazenosti parkovišť příliš nepomohly. Stále by musela existovat stání umožňující parkování rezidentům, aby se při zpoplatnění náměstí vozidla nepřesunula do sousedních ulic a nezpůsobily tam větší problémy. Dojíždějící do centra za nákupy a administrativou by stále museli využívat parkovací místa na náměstí, protože okolní ulice bývají také poměrně zaplněné, a dostatečná alternativa k IAD zde chybí. Dá se tedy předpokládat, že by na náměstí parkovalo stále stejné množství vozidel, a navíc by přibyla nutnost se při návštěvě náměstí zdržovat placením v parkovacím automatu. V rámci studie tak nebylo využití parkovacích automatů doporučeno, ale v případě, že by se MÚ rozhodl pro jejich instalaci, byla vybrána dvě místa pro jejich umístění (v příloze 4 vyznačena fialovou šipkou a písmenem A). Zpoplatněná stání by bylo možné kombinovat se zónou Oblast 1 a některá stání zanechat pro pouze krátkodobá stání na parkovací hodiny. [33]

8.2 Zóna časově omezeného stání – Oblast 2

Další ulice, ve kterých by bylo vhodné zavést časově omezená stání, jsou Bezděkova, Jirsíkova, Kostelní, Komenského a Palackého. Tyto ulice se nachází nejbližší náměstí Republiky, a při zavedení, resp. rozšíření časově omezených stání na náměstí by se dal předpokládat přesun dojíždějících automobilů právě do těchto ulic, které mají již v současnosti problémy s kapacitou právě kvůli své poloze a relativně velkému počtu bytových jednotek. Na těchto ulicích by tedy byla zavedena v celém jejich rozsahu časově omezená stání, stejně jako v případě náměstí umožňující v pracovní dny mezi 8. a 17.

hodinou parkování max. 1 hodinu. Pro místní obyvatele by pak byla k dispozici parkovací karta pro tzv. Oblast 2, která by stejně jako v případě náměstí umožňovala neomezené parkování na těchto časově omezených stáních. Tato karta by mohla být pro místní obyvatele zdarma (alespoň pro první vozidlo na bytovou jednotku), protože v nich není tolik cílů dojížděky, jako na náměstí, a není zde tedy tak velká potřeba omezovat počet dlouhodobě parkujících. V případě menšího zájmu by bylo možné uvažovat i o umožnění získání parkovací karty pro Oblast 2 abonentům. Oproti náměstí Republiky by bylo stání s parkovací kartou umožněno na všech stáních v těchto ulicích. [33]

8.3 Ostatní části řešené oblasti

Ulice Dolní příkopy, Horní příkopy a Havlíčkovo nábřeží a Školní náměstí jsou od náměstí více vzdáleny, nemají takové problémy s obsazeností (s výjimkou Školního náměstí) a studie rovněž předpokládala vytvoření nových parkovacích ploch v jejich blízkosti. Z toho důvodu zde nebyla navržena žádná regulační opatření. Ulice Protifašistických bojovníků neobsahuje žádná veřejně přístupná parkovací stání, kde by bylo možné regulaci zavést. Poslední ulicí je ulice Petra Voka, kde jsou parkovací stání pouze u polikliniky. Na těchto parkovištích by zůstal stejný režim parkování jako dosud, tedy časově omezené parkování max. 2 hodiny ve všedních dnech mezi 7 a 17 hodinou, opět kontrolované pomocí parkovacích hodin.

9 Změna tras autobusových linek, 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 stísněných podmínkách je každé místo důležité. Tab. 19 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 výše). Vhodný prostor, i když více omezený, je také na zastávce Jitona. Nezpevněný prostor pro parkování je také přímo u zastávky Hvízdalka. 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 zde dalo nalézt místo.

Tabulka 19 - Zastávky na linkách procházejících náměstím Republiky

zastávka na trase	Autobusové nádraží	Škola	E. Beneše	obalovna, silnice	Hvízdalka	Jítóna	U Zárubů	Chlebov
číslo linky								
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 Tab. 19 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 zastávkou, 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 ze 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. [33]

10 Závěr

Při vypracovávání studie parkování v centru Soběslavi byla provedena analýza současného stavu, ze které vyplynulo, že počet odstavných stání v oblasti je dostatečný a celkový počet parkovacích stání téměř odpovídá požadavkům normy. Provedený průzkum dopravy v klidu ukazuje, že obsazenost parkovišť skutečně není extrémně vysoká, nicméně v některých dnech a zejména při konání farmářských trhů na náměstí Republiky je skutečně obtížné v oblasti zaparkovat. Současná situace se změní při plánované rekonstrukci středové části náměstí Republiky, při které dojde ke ztrátě zhruba 40 parkovacích míst. Při vypracovávání studie pro MÚ Soběslav byla plánovaná podoba náměstí prohlášena za definitivní stav, do kterého již není možné zasahovat. V rámci studie tak byly navrženy různé způsoby zlepšení stávající situace (s výhledem na budoucí zhoršení stavu). Pro zefektivnění využívání parkovacích stání bylo doporučeno vyznačení všech kolmých a šikmých stání pomocí VDZ jakožto nejjednodušší a nejlevnější řešení. Dále byly navrženy různé způsoby vytváření nových parkovacích stání a pro tyto způsoby byly také vytipovány možné lokality jejich realizace. Dalším návrhem bylo zavedení zón časově omezených stání na náměstí Republiky a v přilehlých ulicích, které by zamezovaly dlouhodobému parkování nerezidentů, kteří by mohli využívat některé z nově navrhovaných parkovacích ploch. Pro krátkodobá stání by byly využívány parkovací hodiny, které se již dnes v některých částech dobře osvědčují, a rezidenti by měli možnost získat parkovací karty umožňující celodenní stání vozidel v zaváděných zónách. V rámci studie bylo doporučeno nevyužití parkovacích automatů, o kterém MÚ Soběslav uvažoval. Nároky na parkování v centru by mohlo podstatně snížit zavedení nějaké formy MHD (např. 1 okružní linka), protože obyvatelé Soběslavi ze vzdálenějších částí nemají kromě hojně využívaných kol alternativu k IAD. Pokud by nebyl o MHD dostatečný zájem v průběhu celého týdne, mohl by se provoz městských autobusů omezit na čtvrtky, kdy se do centra koncentruje největší množství lidí a situace s parkováním je v tyto dny konání trhů kritická.

V rámci této diplomové práce pak byl vytvořen alternativní návrh podoby náměstí Republiky, který by mírně zvýšil stávající počet parkovacích stání (a podstatně zvýšil počet stání oproti v nejbližší době realizované rekonstrukci). Také byl vytvořen návrh rekonstrukce jedné z ulic pro vytvoření většího počtu parkovacích míst.

Rozhodnutí snížit počet stání v centru města i přes současný nevyhovující stav mi stále přijde nepochopitelné, ale na druhou stranu jsem se díky tomu mohl věnovat tomuto tématu. Jsem rád, že jsem se v rámci diplomové práce mohl zabývat skutečným problémem, a doufám, že alespoň některá z mnou navrhovaných řešení budou v Soběslavi skutečně použita.

11 Použité zdroje

- [1] Technická správa komunikací hl. m. Prahy - Úsek dopravního inženýrství. *Ročenka dopravy Praha 2016*. Praha: TSK-ÚDI, 2017.
- [2] Barbora Baladová. *Analýza dopravy v klidu ve městě Soběslav*. Praha: City Parking Group s. r. o., 2014.
- [3] Čarská Zuzana, Kočárková Dagmar. *Ideová studie parkování na náměstí Republiky v Soběslavi*. Praha: ČVUT, 2016.
- [4] *Souhrnná charakteristika SO ORP Soběslav*. online: https://www.czso.cz/csu/xc/orp_sobeslav. publikace 2017-08-29. citace 2018-03-15.
- [5] *Města a obce v Jihočeském kraji*. online: https://www.czso.cz/csu/xc/mesta_a_obce. publikace 2017-08-29. citace 2018-03-15.
- [6] *Malý lexikon obcí 2017 - správní obvody s rozšířenou působností: Jihočeský kraj*. online: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=RSO0817&katalog=32225&z=T&f=TABULKA&&pvokc=100&pvoch=3034&&str=v308#w=>. citace 2018-03-15.
- [7] *Infocentrum - O Soběslavi*. online: <http://www.musobeslav.cz/infocentrum/o-sobeslavi/>. citace 2018-03-15.
- [8] *Mapy.cz*. online: <http://www.mapy.cz>. citace 2018-03-15.
- [9] *Dálnice D3*. online: <http://www.ceskedalnice.cz/dalnice/d3/>. citace 2018-03-15.
- [10] *Celostátní sčítání dopravy 2016 - Interaktivní mapa*. online: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>. citace 2018-03-15.
- [11] *Objekty ústředního seznamu ochrany přírody*. online: http://drusop.nature.cz/ost/chrobjekty/chrob_find/index.php?h_zchru=1&h_evl=1&h_p_tacob=1&CIS=&NAZEV=&h_organ_oochp=&KRAJ=&OKRES=CZ0317&ORP_ICOB=&OBEC=Soběslav&KU=&__=+Vyhledat+&frame=1&EDIT_ID=. citace 2018-03-15.
- [12] *Výpis linek projíždějících obcí: Soběslav*. online: <http://portal.idos.cz/Search.aspx?c=7&mi=4&tt=5408,1&sv=&ttnm=Sob%ecslav>. citace 2018-03-15.
- [13] *Jízdní řády tratě 220*. online: <http://www.jizdni-rady.nanadrazi.cz/index.php?page=zeleznicni-trat-220>. citace 2018-03-15.
- [14] *Aeroklub Soběslav - Letiště*. online: <http://www.lkso.cz/letiste>. publikace 29. 5. 2017. citace 2018-03-15.
- [15] *Vyjíždějící do zaměstnání a do školy podle pohlaví, věku a podle obce vyjížd'ky a obce dojížd'ky*. online: https://www.czso.cz/csu/czso/23031-13-n-k3034_2013-40. publikace 2013-07-31. citace 2018-03-15.
- [16] *Charakteristika ZŠ Soběslav, Komenského*. online: <http://www.zssobeslav.cz/login-81>. citace 2018-03-15.
- [17] Drachovský Vladimír. E-Mailová zpráva. 2017-09-21.

- [18] CZ. Zákon č. 361/2000 Sb. *Zákon o provozu na pozemních komunikacích*. Platné znění 2018-03-15.
- [19] CZ. Vyhláška 398/2009 Sb. *Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*. Platné znění 2018-03-15.
- [20] CZ. ČSN 73 6056. *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. 2011.
- [21] CZ. TP 65. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. 2013.
- [22] CZ. TP 133. *Zásady pro vodorovné značení na pozemních komunikacích*. 2013.
- [23] *Vodorovné dopravní značky*. online: <http://www.dopravni-znacení.eu/znacky/vodorovne-dopravni-znacky/>. citace 2018-03-15.
- [24] CZ. ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. 2006.
- [25] *Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání*. online: <http://www.apko.cz/aplikace/index.html>. citace 2018-03-15.
- [26] *Statistická ročenka Jihočeského kraje - 2017*. online: <https://www.czso.cz/csu/czso/statisticka-rocenka-jihoceskeho-kraje-2017>. citace 2018-03-15.
- [27] *Archivní ortofoto mapa 2013*. online: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>. citace 2018-03-15.
- [28] *Ortofoto ČR mapa*. online: <http://geoportal.cuzk.cz/geoprohlizec/>. citace 2018-03-15.
- [29] Kročák Jaromír. *Celkový a koordinační situační výkres - Úpravy centrální části náměstí Republiky v Soběslavi - 5. etapa*. České Budějovice: Ateliér Kročák - architekt, 2017.
- [30] *Katastrální mapa*. online: <http://sgi.nahlizenidokn.cuzk.cz/marushka/default.aspx?themeid=3&&MarQueryId=6D2BCEB5&MarQParam0=751707&MarQParamCount=1&MarWindowName=Marushka>. citace 2018-03-15.
- [31] CZ. TP 179. *Navrhování komunikací pro cyklisty*. 2017
- [32] *Výsledky ankety: Řešení dopravy v centru města*. online: <http://pirati.sobeslav.cz/vysledky-ankety-reseni-dopravy-v-centru-mesta/>. publikace 2017-10-07. citace 2018-03-15.
- [33] Kočárková Dagmar, Miklůš Ondřej. *Posouzení parkování v centru města Soběslavi*. Praha: ČVUT, 2018.
- [34] Miklůš Ondřej. *Řešení dopravy v klidu v části Prahy 13*. Praha: ČVUT, 2016. VŠKP.

12 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Poloha Soběslavi v rámci ČR [8]	12
Obrázek 2 – Mapa Soběslavi s vyznačenými směry hlavních komunikací, zastávkami autobusů, vlakovým nádražím a letištěm	13
Obrázek 3 – Komunikace sledované při CSD 2016 [10].....	14
Obrázek 4 – Obsazené stojany na kola před ZŠ na Školním náměstí.....	17
Obrázek 5 – Řešená oblast a její hranice.....	19
Obrázek 6 – Stání vyhrazené pro držitele průkazu ZTP se správně provedeným značením na náměstí Republiky [8]	27
Obrázek 7 – Značení vyhrazených míst na náměstí Republiky [8]	28
Obrázek 8 – Dopravní značení časově omezených stání u vjezdu na parkoviště u polikliniky	30
Obrázek 9 – Automobily zaparkované méně než 5 m před a za hranicí křižovatky	31
Obrázek 10 – Automobily stojící méně než 5 m před přechodem na Školním náměstí	32
Obrázek 11 – Rozdělení řešené oblasti při provádění a vyhodnocení průzkumu	41
Obrázek 12 - Graf průměrné obsazenosti v jednotlivých dnech	44
Obrázek 13 - Graf obsazenosti vyhrazených a nevyhrazených stání	47
Obrázek 14 - Změna obsazení parkovacích míst v průběhu dne	49
Obrázek 15 - Obsazení míst stejnými vozidly v jednotlivých dnech - procentuální hodnoty..	50
Obrázek 16 - Místa obsazená stejným vozidlem - celkové procentuální hodnoty.....	51
Obrázek 17 - Vyznačení šikmých stání pomocí vzoru dlažby - sever náměstí Republiky	53
Obrázek 18 - Příklad automobilu blokujícího dvě šikmá stání chybným parkováním.....	53
Obrázek 19 - Podoba náměstí Republiky z roku 2013 [27]	55
Obrázek 20 - Současná podoba náměstí Republiky k roku 2018 [28]	55
Obrázek 21 - Budoucí podoba středové části náměstí Republiky [29].....	56
Obrázek 22 - Vyznačení všech stání na parkovišti u polikliniky - možné řešení	58
Obrázek 23 - Vyznačení stání pomocí VDZ v ulici Havlíčkovo nábřeží; současná podoba...	59
Obrázek 24 - Situace ulice Bezděkova - VDZ a návrhy změn	59
Obrázek 25 - Nevyužívaná část ulice Bezděkova	60
Obrázek 26 - Vytvoření parkovacích stání na autobusovém nádraží pomocí VDZ.....	61
Obrázek 27 - Nové parkoviště západně od náměstí Republiky	62

Obrázek 28 - Nouzově zaparkovaná vozidla na místě navrhovaného parkoviště Bechyňská	62
Obrázek 29 - Vytvoření delšího parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy	63
Obrázek 30 - Pohled na možné místo prodloužení parkovacího pásu v ulici Dolní příkopy ..	63
Obrázek 31 - Menší parkoviště u Coopu - Tyršova	64
Obrázek 32 - Možná nová místa na Havlíčkově nábřeží s možnou plochou rozšíření	65
Obrázek 33 - Pohled do ulice Jirsíkova ze severu od KD	65
Obrázek 34 - Parkovací místa při jednosměrném provozu v ulicích Horní příkopy (vlevo) a Jirsíkova (vpravo)	66
Obrázek 35 - Detail SDZ a VDZ v jihozápadní části náměstí Republiky	70

13 Seznam tabulek

Tabulka 1 – Autobusové linky vedoucí Soběslaví	15
Tabulka 2 – Vyjíždějící do zaměstnání a škol - Soběslav	18
Tabulka 3 – Objekty občanské vybavenosti v řešené oblasti.....	20
Tabulka 4 – Počty bytů a obyvatel v řešených ulicích	21
Tabulka 5 – Detailní soupis parkovacích a odstavných stání v jednotlivých ulicích	23
Tabulka 6 – Požadované počty vyhrazených stání na odstavných a parkovacích plochách [19]	27
Tabulka 7 – Potřebné počty parkovacích stání v jednotlivých ulicích dle normy	35
Tabulka 8 - Potřebné počty odstavných stání v jednotlivých ulicích dle normy	37
Tabulka 9 – Srovnání požadovaného a skutečného počtu parkovacích a odstavných stání .	39
Tabulka 10 – Počty stání na lokalitách zkoumaných při průzkumu dopravy v klidu	41
Tabulka 11 – Obsazenost stání na jednotlivých lokalitách – absolutní hodnoty.....	42
Tabulka 12 – Obsazenost stání na jednotlivých lokalitách – procentuální hodnoty.....	43
Tabulka 13 - Volná místa v jednotlivých ulicích - absolutní hodnoty	45
Tabulka 14 - Obsazenost vyhrazených stání na jednotlivých lokalitách – procentuální hodnoty.....	46
Tabulka 15 - Změna obsazení stání - procentuální hodnoty	48
Tabulka 16 - Obsazení míst stejnými vozidly v jednotlivých dnech a ulicích - procentuální hodnoty.....	49

Tabulka 17 - Obsazení míst stejnými vozidly - procentuální hodnoty	50
Tabulka 18 - Počty blokováných míst v jednotlivých částech řešené oblasti - absolutní hodnoty.....	52
Tabulka 19 - Zastávky na linkách procházejících náměstím Republiky	72

14 Seznam příloh

číslo přílohy	název	formát	měřítko	počet listů
1	Přepis záznamů z průzkumu dopravy v klidu	A4	-	7
2.1	Situace náměstí Republiky - alternativní řešení	875 x 594	1:250	1
2.2	Vzorový příčný řez - A - A'	A3	1:100	1
2.3	Vzorový příčný řez - B - B'	A3	1:100	1
3.1	Situace ulice Horní příkopy - návrh rekonstrukce	1024 x 297	1:250	1
3.2	Vzorový příčný řez - C - C'	A3	1:100	1
3.3	Vzorový příčný řez - D - D'	A3	1:100	1
4	Situace náměstí Republiky - organizace parkování	630 x 297	1:500	1