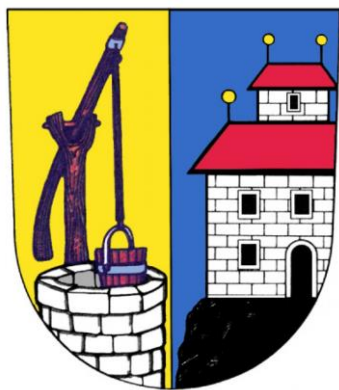


Studie dopravní situace a parkování v Holicích



Průvodní zpráva
srpen 2015



Autoři:

Ing. Dominika Švárová

Ing. Jan Čakan

Bc. Kateřina Melicharová

Obsah

Obsah	2
Seznam zkratek.....	3
1 Obecné informace	4
1.1 Základní údaje zakázky	4
1.2 Vstupní podklady.....	4
1.3 Koordinační schůzky a místní šetření	5
1.4 Cíle zakázky	5
1.5 Zásady zpracování studie.....	6
1.6 Soupis priorit pro řešení dopravy ve městě Holice.....	6
2 Analýza lokality	7
2.1 Širší vztahy	7
2.2 Rozdělení města do oblastí	8
3 Analýza oblastí a popis problémů	9
3.1 Oblast A – centrum.....	9
3.1.1 Popis	9
3.1.2 Analýza a průzkumy	11
3.2 Oblast B – širší centrum	12
3.2.1 Popis.....	12
3.2.2 Analýza a průzkumy	14
3.3 Oblast C – západní rezidenční zóna.....	15
3.4 Oblast D – tranzitní zóna	16
3.5 Oblast E – zóna 30.....	16
3.6 Oblast F – východní rezidenční zóna	16
3.7 Oblast G – průmyslová zóna	17
3.8 Oblast H – severní rezidenční zóna.....	17

4	Návrh řešení.....	18
4.1	Oblast A a B	18
4.1.1	Návrh organizace a regulace parkování	18
4.2	Oblast C – západní rezidenční zóna.....	23
4.3	Oblast D – tranzitní zóna	24
4.4	Oblast E – zóna 30.....	24
4.5	Oblast F – východní rezidenční zóna	24
4.6	Oblast G – průmyslová zóna	25
4.7	Oblast H – severní rezidenční zóna.....	25
5	Shrnutí řešení dle priorit města.....	26
5.1	Řešení dopravy v klidu	26
5.2	Řešení organizace dopravy.....	27
	Přílohy	29

Seznam zkratk

SDZ	svislé dopravní značení
VDZ	vodorovné dopravní značení

1 Obecné informace

1.1 Základní údaje zakázky

Název: STUDIE DOPRAVNÍ SITUACE A PARKOVÁNÍ V HOLICÍCH

Objednatel: Město Holice
Holubova 1
534 14 Holice

Zhotovitel: ELTODO, a.s.
Novodvorská 1010/14
142 01 Praha 4

Koordinátor projektu: Ing. Dominika Švárová
svarovaD@eltodo.cz
+420 727 812 741

Koordinátor ve
věcech obchodně
právních vztahů: Ing. Lukáš Duda
dudaL@eltodo.cz
+420 724 339 692

1.2 Vstupní podklady

Vstupními podklady použitými v rámci zpracování této zakázky byly zejména:

- podklady ze zadávací dokumentace:
 - projekt Bezbariérové úpravy ulice Holubova
 - studie návrhů realizace náměstí T. G. Masaryka
 - projektová situace Úpravy Vysokomýtské a Hradecké ulice pro provoz cyklistů
 - návrh Zóny 30

- aplikace gobec.cz – pasport inženýrských sítí
- další informace od objednatele získané v písemné a ústní formě
- místní šetření a dopravní průzkumy

1.3 Koordinační schůzky a místní šetření

název	datum	účel
vstupní jednání se zadavatelem	18. 3. 2015	vytipování problémů a dohoda na postupu prací
pasportizace	20. 5. 2015	měření šířky komunikací, pořízení videozáznamu z průjezdu oblastí
průzkum dopravy v klidu	23. 6. 2015	sběr dat ke zjištění obsazenosti a obrátkovosti
jednání zastupitelstva	13. 7. 2015	prezentace průběžných výsledků, sběr připomínek

1.4 Cíle zakázky

Na podklady ze zadávací dokumentace navázat v následujících ulicích a přilehlých lokalitách:

- Hradecká – Na Mušce, Husova – včetně parkovacích ploch (možné pozemky města)
- Bratří Čapků parkoviště „VITAMÍNA“, ul. 28. října, Havlíčkova
- Dudychova
- Pardubická, Sadová, Na Povětrníku, Družstevní, Zborovská, Budovatelů, Mládežnická, Tylova, Klicperova, Komenského
- Smetanova
- Vysokomýtská

- Nádražní – Palackého, Josefská, Staroholická, 5. května, 6. května, 9. května, Revoluční, Mírová, Vítězná, Puškinova
- navržení nových parkovacích míst, placené parkování, časové stání

1.5 Zásady zpracování studie

Studie je zpracována na základě zákonů a technických předpisů platných v době zpracování studie. Hlavní zásady pro zpracování funkčního uspořádání městských komunikací jsou obsaženy v následujících předpisech:

- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na silničních komunikacích
- TP 103 Navrhování obytných zón – 2. vydání
- TP 132 Zásady dopravního zklidňování na pozemních komunikacích
- TP 145 Zásady pro navrhování průtahů obcemi
- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

1.6 Soupis priorit pro řešení dopravy ve městě Holice

a) řešení dopravy v klidu

- usměrnit a zlegalizovat současný způsob parkování ve městě
- vytvořit nové plochy pro parkování na pozemcích města k tomu vybraných
- rozšířit zpoplatnění centra města vč. návrhu sazeb a časového omezení

b) řešení organizace dopravy

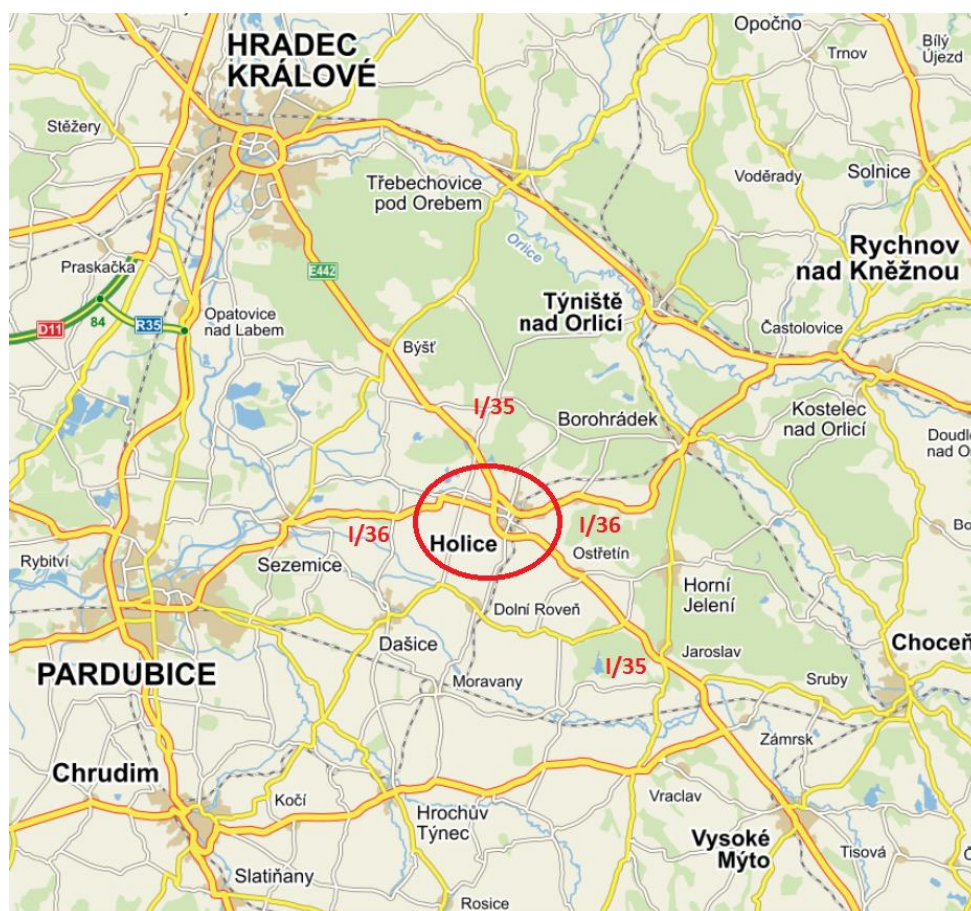
- zavedení jednosměrných ulic
- zákaz / povolení průjezdu vozidel
- rozdělení vybraných částí města do dopravních zón

2 Analýza lokality

2.1 Širší vztahy

Město Holice leží v Pardubickém kraji mezi městy Hradec Králové a Vysoké Mýto.

Skrz Holice vedou průjezdní úseky dvou silnic první třídy: I/35 a I/36. Správu těchto silnic vykonává ŘSD a platí pro ně vzhledem k jejich převážně dopravnímu významu jiná pravidla a jiný proces schvalování úprav na rozdíl od místních komunikací, které jsou v majetku obce. Z tohoto důvodu a po konzultaci se zadavatelem studie, kterým je město Holice, se předkládaná studie nezabývá jejich úpravami a zaměřuje se výhradně na komunikace ve správě města.

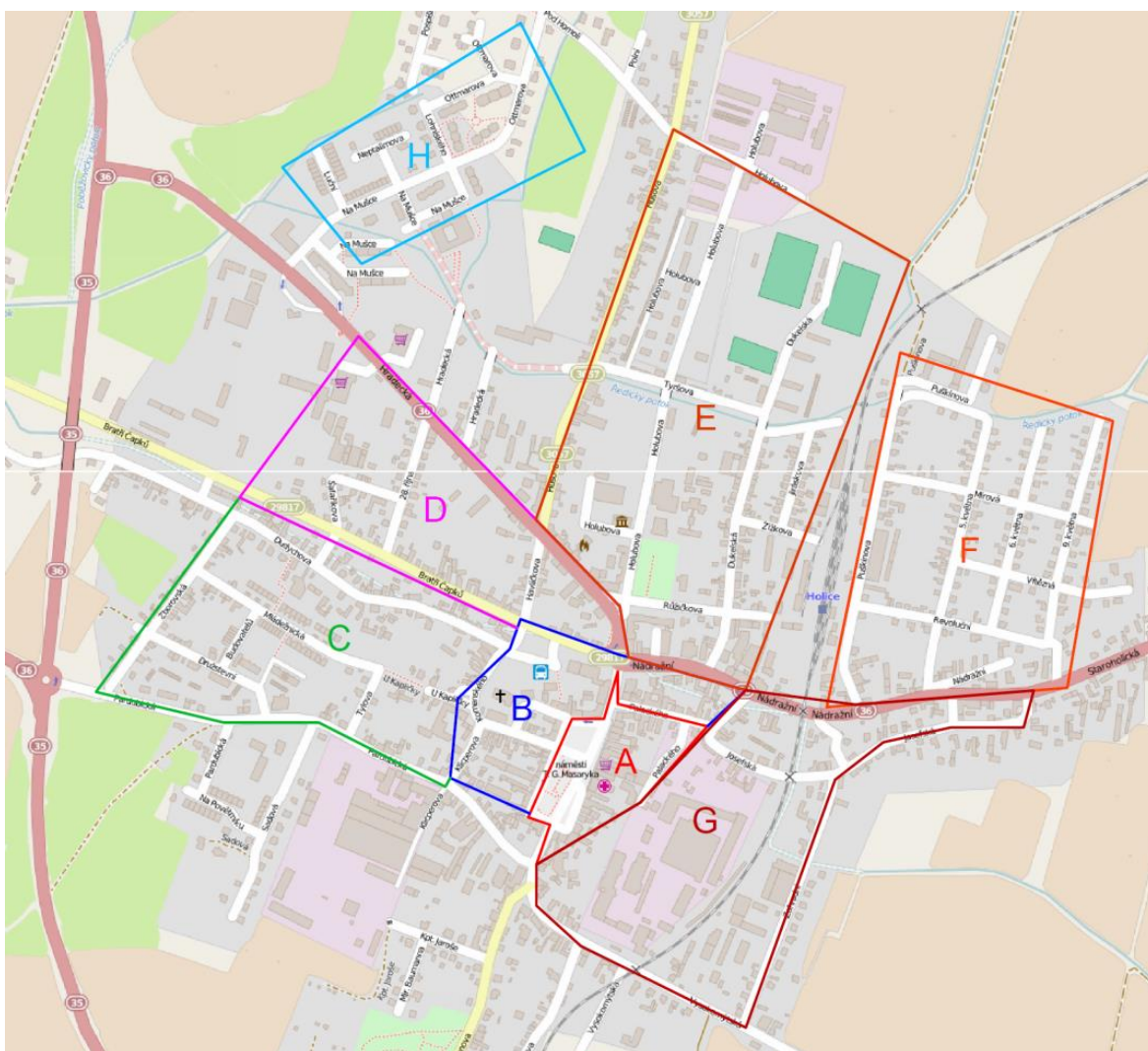


obr. 1 Širší vztahy

2.2 Rozdělení města do oblastí

Pro analýzu oblasti a následné navržení úprav byla zadaná oblast (viz kap.1.4) rozdělena do dopravně homogenních oblastí (viz obr. 2). V jednotlivých oblastech převažuje podobná organizace dopravy v klidu i v pohybu, funkce místních komunikací a charakter zástavby.

- | | |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| A – centrum | E – zóna 30 |
| B – širší centrum | F – východní rezidenční zóna |
| C – západní rezidenční zóna | G – průmyslová zóna |
| D – tranzitní zóna | H – severní rezidenční zóna |



obr. 2 Rozdělení města do oblastí

3 Analýza oblastí a popis problémů

3.1 Oblast A – centrum

3.1.1 Popis

Oblast A zahrnuje centrum města a je vymezena náměstím T. G. Masaryka a ulicí Palackého.

Z hlediska dopravního převažuje funkce obslužná s výjimkou komunikace vedoucí přes náměstí ve směrech na Hradec Králové a Vysoké Mýto s funkcí dopravně-obslužnou. Dříve tranzitní charakter komunikace byl eliminován po vybudování obchvatu a stanovení zákazu průjezdu nákladních vozidel. V současnosti oblast náměstí slouží především návštěvníkům, kteří přijíždí za službami, úřadem a nákupy. Převažuje zde proto cílová doprava a doprava v klidu.

Organizace parkování je v současnosti řešena dopravním značením, které vymezuje zpoplatněné plochy, plochy rezervované pro držitele parkovacích karet a úseky se zákazem stání.¹ Vozidla mohou zaparkovat na centrálním parkovišti, v parkovacích pruzích a na samostatném parkovišti se šikmým řazením.

Přehled dopravního značení týkající se organizace dopravy v klidu je v příloze č. 8, list 1.



obr. 3 Centrální parkoviště na nám. T. G. Masaryka

¹ „Stát“ znamená uvést vozidlo do klidu nad dobu dovolenou pro zastavení. „Zastavit“ znamená uvést vozidlo do klidu na dobu nezbytně nutnou k neprodlenému nastoupení nebo vystoupení přepravovaných osob, anebo k neprodlenému naložení nebo složení nákladu.



obr. 4 Parkoviště s kolmým řazením stání

V oblasti jsou umístěny tři stojanové parkovací automaty typu multi-space. Zpoplatněné úseky jsou vymezeny nařízením města č. 2/2011² a sazby jsou stanoveny v usnesení rady města č. 29 z 24. 11. 2014³. Přehled základních sazeb představuje následující tabulka:

Oblast placeného stání	Den	Čas	Doklad	Cena parkovného
centrální parkoviště jihovýchodní parkoviště Palackého k Nádražní od Nádražní nám. T. G. Masaryka na jih	Po-Pá	7-18 h	parkovací lístek	min. 5 Kč / 30 min 10 Kč / hod max. 110 Kč / 11 hod
	So	7-12 h		
+ jednosměrka č. p. 11-19	-		parkovací karta	1 200 Kč / rok

tab. 1 Stávající sazby parkovného

² <http://www.holice.eu/aktuality-obcan/informace-pro-obcana/obecne-zavazne-vyhlasaky.html?download=369:22011-naizeni-o-vymezeni-mistnich-komunikaci-a-jejich-usek-ve-mst-holice-jich-lze-uit-ke-stani-silniniho-motoroveho-vozidla-za-sjednanou-cenu>

³ <http://www.holice.eu/aktuality-obcan/rada-mesta/usneseni-rady-mesta.html?download=629:usneseni-rady-mesta-2014>



obr. 5 Detail parkovacího automatu

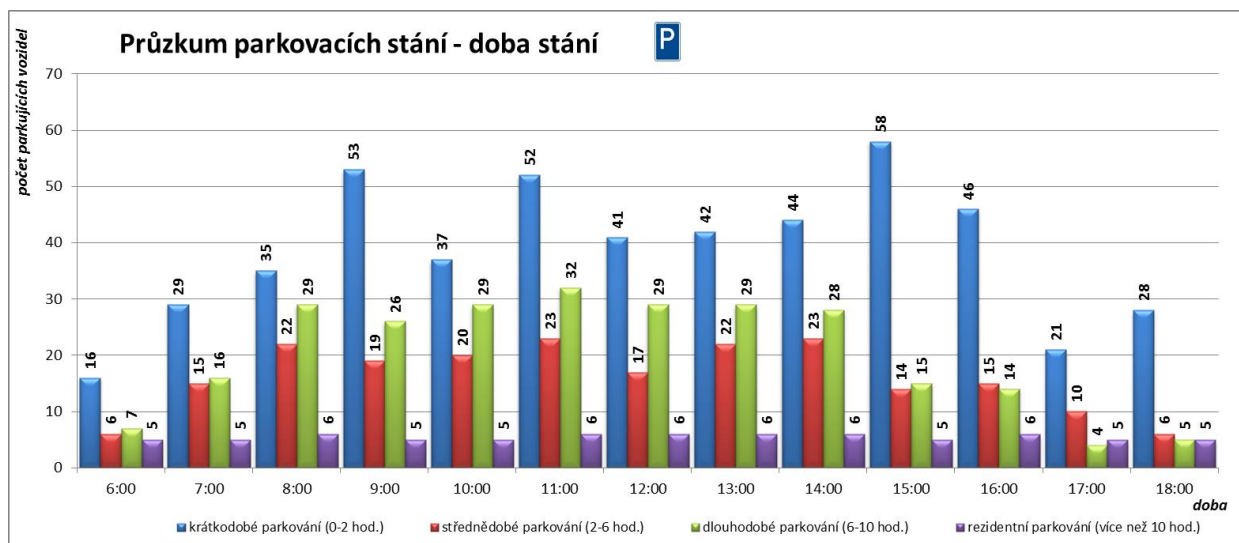
3.1.2 Analýza a průzkumy

S parkovací kartou může vozidlo zaparkovat na všech zpoplatněných úsecích. Tuto úpravu ale nezohledňuje svislé dopravní značení č. IP 13c (parkoviště s parkovacím automatem). Bližší údaje jako provozní doba, poplatky a doba dovoleného stání jsou uvedeny pouze na parkovacím automatu, kde ale chybí údaj o možnosti parkování s parkovací kartou (popř. lze popsat na dodatkové tabulce).

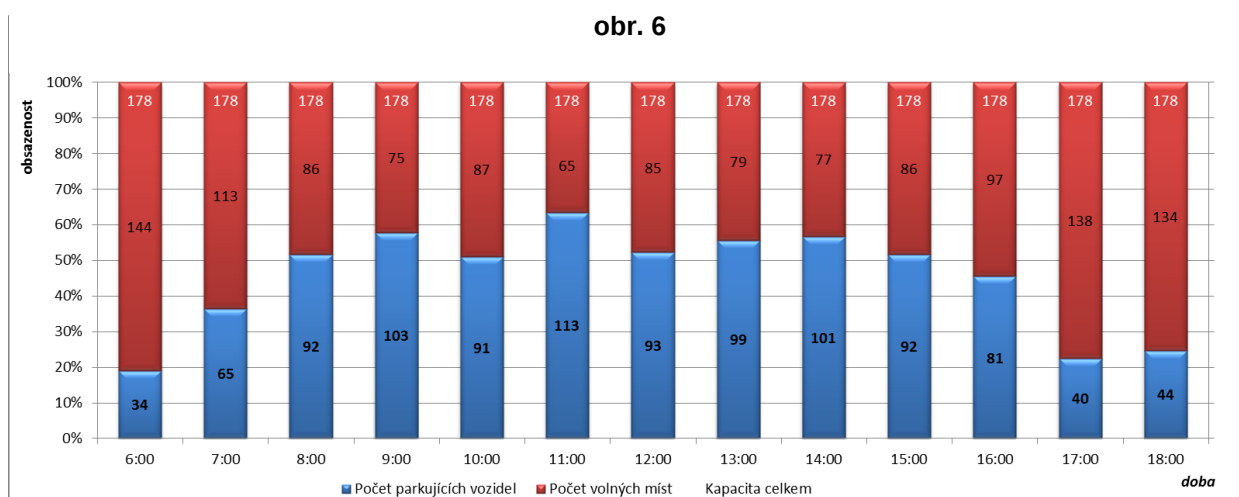
Dle výsledků průzkumu parkování převládá v oblasti návštěvnické, krátkodobé parkování s obsazeností pohybující se kolem 60 %.

Oblast A – centrum	
Počet parkovacích míst	178
Max. počet vozidel	113
Převládající charakter parkování: návštěvnické, krátkodobé	

tab. 2



obr. 6



obr. 7

3.2 Oblast B – širší centrum

3.2.1 Popis

Oblast B zahrnuje ulice kolem náměstí na severovýchodě: Klicperova, Komenského, Bratří Čapků a Nádražní.

V oblasti se nachází autobusové nádraží, obytná zástavba, škola, lékařské ordinace a obchody. Proto zde vzniká poptávka po smíšeném parkování – rezidenčním, záchytném a návštěvnickém. Kromě ulice Bratří Čapků (viz obr. 8) jde o ulice s výhradně obslužným charakterem provozu se zdrojem nebo cílem v oblasti.

Na rozdíl od náměstí zde nejsou všechny parkovací plochy upraveny dopravním značením (viz obr. 9). Pokud ano, jedná se především o časově omezené parkování na 30 nebo 120 minut (IP 13 b Parkoviště s parkovacím kotoučem), viz obr. 10.



obr. 8 ul. Bratří Čapků



obr. 9 Parkování v ul. Klicperova (bez úpravy dopravním značením)



obr. 10 Časově omezené parkování (ul. Komenského a U Kapličky)

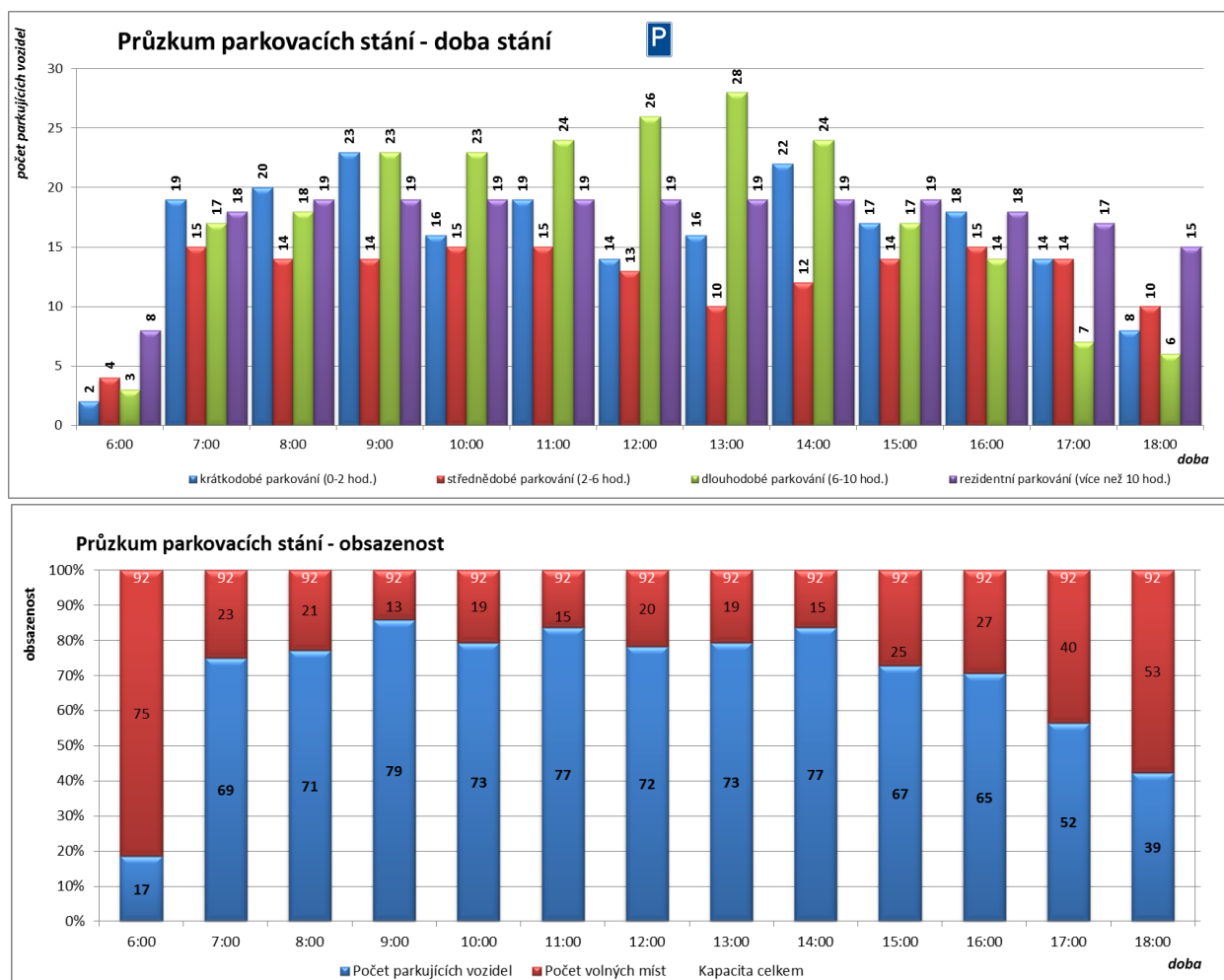
3.2.2 Analýza a průzkumy

Dle průzkumu převládá záchytné, dlouhodobé a rezidenční parkování, přičemž obsazenost míst se pohybuje kolem 80 % (viz tab. 3, obr. 11).

Naproti nádraží je pozemek města, na kterém by se dalo zřídit záchytné parkoviště. Pasportizace oblasti, při které se měřily šířky uličního profilu, ukázala, že v ulicích Bratří Čapků se dá vyhradit parkovací pruh a v ulici Klicperova usměrnit parkování pomocí jejího zjednosměrnění.

Oblast B – širší centrum	
Počet parkovacích míst	92
Max. počet vozidel	79
Převládající charakter parkování: záchytné, rezidenční, dlouhodobé	

tab. 3



obr. 11

3.3 Oblast C – západní rezidenční zóna

Oblast C je tvořena ulicemi: Tylova, Mládežnická, Budovatelů, Družstevní, Zborovská a Dudychova.

Jedná se výhradně o obytnou oblast s nízkopodlažní zástavbou tvořenou rodinnými domy či řadovými bytovkami. Problémem oblasti je parkování odporující předpisům. Ačkoliv má většina nemovitostí své vlastní garáže, vozidla parkují na ulici, přičemž vedle nich nezůstává jeden volný jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy.

V oblasti byla provedena pasportizace šířek komunikací, jejíž výsledky ukazují na dvě možnosti: zjednosměrnění oblasti nebo vytvoření obytné zóny.

3.4 Oblast D – tranzitní zóna

Oblastí D procházejí dvě dopravně významné sběrné komunikace s funkcí dopravně obslužnou, a to v ulicích Hradecká a Bratří Čapků. Ulice Hradecká je součástí průtahu silnice první třídy I/36, po komunikaci Bratří Čapků jezdí autobusové linky do Pardubic.

Ulice Havlíčkova a Bratří Čapků spojují dvě výše zmíněné komunikace, které využívají ke svému průjezdu autobusy na nedaleké nádraží. Doprava v klidu zde není usměrněna a vozidla parkují podél chodníků.

Problémem oblasti je tedy neusměrněné parkování, špatné rozhledové poměry z ulic Havlíčkova a Bratří Čapků (řešeno předností stůj, dej přednost v jízdě) a časté průjezdy autobusů na nedaleké nádraží.

3.5 Oblast E – zóna 30

V květnu 2015 byla dopravním značením realizována Zóna 30 v ulicích Holubova, Dukelská, Žižkova, Jiráskova a Tyršova. Pro danou oblast je toto dopravní řešení vhodným nástrojem sloužícím ke zklidnění a usměrnění dopravy vzhledem k obytné a rekreační funkci oblasti s plochami občanské vybavenosti (kulturní dům, památník, sportoviště, mateřská školka atp.)

Ve spolupráci s městem byly pro další úpravy navrženy ulice Husova a Holubova, kde by se mělo jednat především o vytvoření parkovacích pruhů (horní část ul. Husova a ul. Holubova vedle stadionu) a vyznačení parkoviště (na stávající zpevněné ploše u křižovatky Husova x Tyršova).

3.6 Oblast F – východní rezidenční zóna

Východní rezidenční zóna je obytnou oblastí s rodinnými domy. V současnosti zde platí nejvyšší dovolená rychlost 50 km/h a komunikace jsou rozděleny na hlavní a vedlejší. Problémem je doprava v klidu, kdy auta parkují po obou stranách komunikace, přičemž nezůstává jeden volný jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy nebo částečně na chodnících.

3.7 Oblast G – průmyslová zóna

Jako oblast G byla vyčleněna část města mezi ulicemi Vysokomýtská, náměstím a ulicí Nádražní. Studie se zaměřila výhradně na ulici Josefská, kde dochází k problémům s odstavováním vozidel podél komunikace.

3.8 Oblast H – severní rezidenční zóna

V oblasti H je zavedena obytná zóna, pro kterou platí přísná pravidla jako je nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h a parkování pouze na vyznačených místech. Místní šetření ukázalo, že největší problém panuje v ulici Neptalimova, kde auta parkují v rozporu s předpisy. Město má u této ulice vyhrazený pozemek, kde by bylo možné ze stávající zeleně vyhradit část místa pro parkování.

4 Návrh řešení

4.1 Oblast A a B

Návrh úprav pro oblasti A a B je uveden ve společné kapitole, protože tyto oblasti jsou těsně propojeny a změna v jedné z nich bude generovat změnu v oblasti druhé.

Hlavním tématem oblasti je průzkum parkování, jehož průběh a výsledky jsou blíže popsány **v příloze 4 Průzkum dopravy v klidu**.

Změny organizace dopravy v klidu vycházejí z výsledků průzkumu, priorit města a dále z možností systémového nastavení dopravy v klidu.

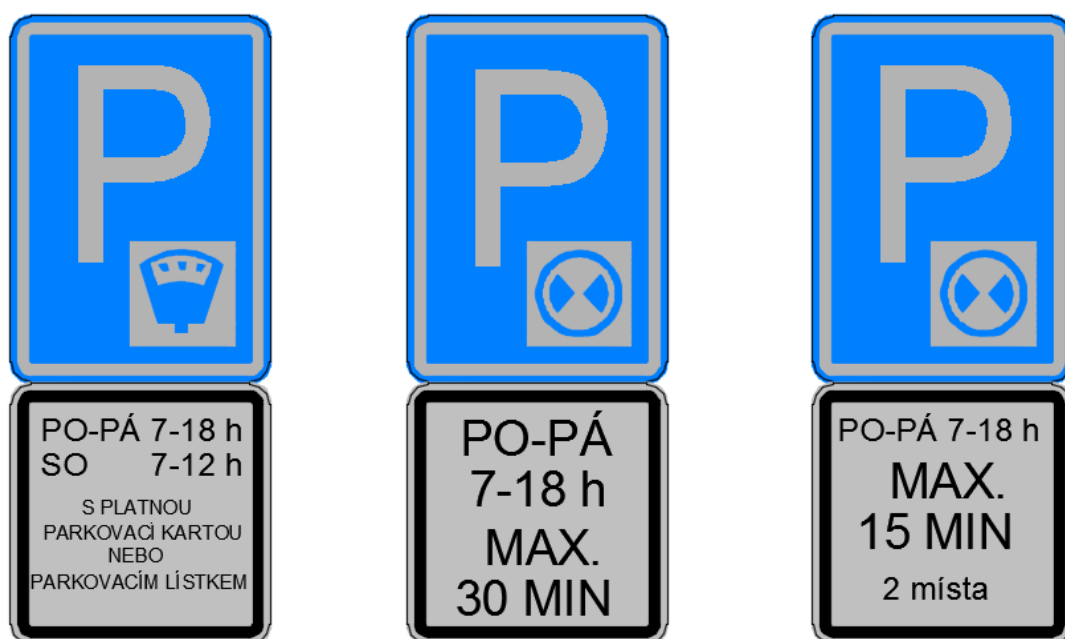
Průzkum ukázal, že v oblasti náměstí není problém s vyčerpáním kapacity parkovacích stání, zatímco v přilehlých oblastech obsazenost parkovacích míst dosahovala je vyšší než na náměstí. Zároveň je obrátkovost vyšší v centru a nižší v přilehlém okolí, což je cílový stav a není proto nutné zásadně měnit stávající systém, můžeme ho pouze podpořit a dosáhnout ještě vyšší obrátkovosti na náměstí a naopak zvýšení kapacity míst v přilehlém okolí.

V rámci průzkumu proběhlo i dotazování řidičů na jejich spokojenost s parkováním – nejčastěji zmiňovali, že jim vadí zpoplatnění náměstí a nemohou tak zadarmo odstavit své vozidlo např. po dobu nákupu v místním supermarketu, dále uváděli úzkou šířku parkovacích míst na jihovýchodním parkovišti se šikmými parkovacími místy. Na otázku, jestli mají problém s nalezením volného místa, odpovídali, že spíše ne. Problematika parkování byla konzultována i s městskou policií Pardubice, která je najata městem Holice. Příslušníci městské policie vyjádřili názor, že problém s kapacitou míst na náměstí a v blízkém okolí není, ale potíže s parkováním jsou v obytných oblastech, kde obyvatelé odstavují auta na vozovce, přičemž nezbývá potřebná šířka 6 m pro obousměrný provoz.

4.1.1 Návrh organizace a regulace parkování

V současnosti je dle průzkumu (sčítání, dotazování) situace celkem uspokojivá. Nedochází k vyčerpání kapacity parkovacích míst. K návrhu změn se proto přistoupilo se základní myšlenkou, jak stávající situaci ještě zlepšit nebo opravit stávající nedostatky, konkrétně jde o:

- možnost parkování na zpoplatněných místech pro majitele parkovacích karet popsat na parkovacím automatu nebo na dodatkové tabulce, viz obr. 12, (v současnosti není popsáno, což může řidiče uvést v omyl),
- časově omezené stání použít pouze v exponovaných částech dne – omezit např. pouze v po-pá od 7-18 h, viz obr. 12, a využít tak plně potenciál stávající parkovací plochy,
- ve zpoplatněné oblasti zavést určitý časový úsek zdarma (navrženo 30 min) a zvýšit tak zájem o „zpoplatněná“ místa pro velmi krátce parkující vozidla, důsledkem čehož krátkodobě parkující v přilehlé zpoplatněné oblasti se přesunou na náměstí a uvolní tak místa pro středně až dlouhodobě parkující,
- nově vymezit několik parkovacích míst u autobusového nádraží pro parkování typu K+R (kiss and ride) na úkor dlouhodobě parkujících.



obr. 12 Úprava stávajícího dopravního značení

Výše uvedené návrhy zohledňuje varianta 1 (viz tab. 5), která minimalizuje nároky na projekt a investice a zároveň by měla přispět ke zlepšení stávajícího stavu. Druhá varianta (viz tab. 6) je spíše vhodná pro realizace v dlouhodobém horizontu, pokud by stoupala poptávka po parkování a kapacita stávajících míst by byla vyčerpána. Zpoplatnění by se pak muselo řešit koncepčně a v širším rozsahu, aby nedocházelo ke zbytečnému přelivu vozidel z nově zpoplatněných míst do blízkých nezpoptatněných oblastí. Přehled návrhů poskytují níže uvedené tabulky 5-7. Situace návrhu parkování je obsahem přílohy 9.

STÁVAJÍCÍ STAV		
oblast A	 Po-Pá 7-18 h, So 7-12 h min. 5 Kč / 30 min 10 Kč / hod max. 110 Kč / 11 hod nebo parkovací karta  pouze s parkovací kartou	+ zajištění volných míst pro návštěvníky - výhodnější je nezaplatit a odstavit vozidlo v dobře dostupné nezpoptatněné oblasti
ulice: náměstí T. G. Masaryka, Palackého; počet parkovacích automatů: 3		
oblast B	 časové omezení max. 30 / 120 min	+ zajištění volných míst pro návštěvníky obchodů, lékaře a dalších služeb - nevyužití parkovacích míst v době mimo špičku
ulice: Nádražní, Komenského; počet parkovacích automatů: 0		

tab. 4

VARIANTA 1 – doplnění stávajícího stavu		
oblast A	 červená zóna sazba 1 Po-Pá 7-18 h, So 7-12 h 1. hod: 30 min. zdarma + 30 min. 5 Kč 2. hod: 10 Kč 3. a další hod: 20 Kč nebo parkovací karta  modrá zóna pouze s parkovací kartou	+ zvýšení obrátkovosti + zajištění volných míst pro velmi krátkodobě parkující (do 30 min.)
ulice: náměstí T. G. Masaryka, Palackého; počet parkovacích automatů: 3		
oblast B	 oranžová zóna sazba 2 Po-Pá 7-18 h 1. hod: zdarma 2. a další hod: 5 Kč nebo parkovací karta  zelená zóna časové omezení Po-Pá 7-17 h max. 15 / 30 / 120 min	+ zvýšení kapacity odlivem krátkodobě parkujících na náměstí + lepší využití parkoviště v ul, Nádražní + zajištění míst typu K+R u autobusového nádraží - omezení rezidentního parkování - možný přeliv vozidel z parkoviště do ulice Bratří Čapků
ulice: Nádražní, Komenského, Bratří Čapků; počet parkovacích automatů: 1		

tab. 5

VARIANTA 2 – rozšíření zpoplatnění		
oblast A	 červená zóna sazba 1 Po-Pá 7-18 h, So 7-12 h 1. hod: 30 min. zdarma + 30 min. 5 Kč 2. hod: 10 Kč 3. a další hod: 20 Kč nebo parkovací karta	+ zvýšení obrátkovosti
	 modrá zóna pouze s parkovací kartou	
ulice: ulice: náměstí T. G. Masaryka, Palackého; počet parkovacích automatů: 3		
oblast B	 oranžová zóna sazba 2 Po-Pá 7-18 h 1. hod: zdarma 2. a další hod: 5 Kč nebo parkovací karta	+ zajištění míst pro střednědobé a dlouhodobé parkující + nepředpokládá se přeliv vozidel do nezaplatněných částí (celá zájmová oblast regulována) - omezení rezidentního a záchytného parkování (s možností kompenzace pomocí vydávání zvýhodněných parkovacích karet, vrácení parkovného u cestujících autobusem atp.)
	 zelená zóna časové omezení Po-Pá 7-17 h max. 30 / 120 min	
	 modrá zóna pouze s parkovací kartou	
ulice: Nádražní, Komenského, Bratří Čapků, Pardubická, Havlíčkova; počet parkovacích automatů: 8		

tab. 6

4.2 Oblast C – západní rezidenční zóna

Neusměrněné parkování v oblasti jde řešit změnou obousměrného provozu na jednosměrný. Možnou alternativou je zavedení obytné zóny, kde se smí parkovat pouze na vyhrazených místech. Vzhledem k současnému stavebnímu uspořádání oblasti (rozdílné výškové úrovně, pásy zeleně, oddělené chodníky atp.) by ale změna oblasti na obytnou zónu znamenala vysoké investiční náklady, a pokud by nedošlo ke stavebním úpravám, znamenalo by zavedení zóny pouze polovičaté řešení. Proto je doporučeno pouze zjednosměrnění komunikací.

	jednosměrný provoz	Obytná zóna
výhody	vznik parkovacích pruhů (více míst než v případě obytné zóny) nižší náročnost na projekt nízké investiční náklady snadná údržba	obousměrný provoz
nevýhody	jednosměrný provoz delší trasa pro určité směry cest nesouhlas veřejnosti	plocha parkovacích stání ne více než 20 % plochy komunikace vyšší náročnost návrhu náročné stavební úpravy vysoké investiční náklady obtížnější návrh vedení sítí náročnější údržba

tab. 7 Výhody a nevýhody jednosměrné komunikace a obytné zóny

Situace návrhu je v **příloze 8 na listu 2**, kde jsou vyznačeny 2 varianty pro ulici Budovatelů – s kolmým parkováním a obousměrným provozem nebo s parkovacím pruhem a jednosměrným provozem. Výhodou naposledy zmíněné varianty jsou nízké nároky na projekt a investice. V ulici Mládežnická není vyznačen parkovací pruh a to z důvodu uspořádání ulice, kdy se často střídají delší úseky vjezdů do garáží, k domům, úseky zeleně atp.

V případě, že by ale byl v ulici jednosměrný provoz, není ani nutností parkovací pruhy vymezovat, protože vedle vhodně stojícího vozidla bude zbývající šířka vždy minimálně 3 m.

4.3 Oblast D – tranzitní zóna

Situace změn v oblasti D je zakreslena v **příloze 8, list 3**. Jedná se o zřízení parkovacích pruhů v ulicích Bratří Čapků, Havlíčkova a 28. října a o návrh nového parkoviště na rohu ulic Bratří Čapků a Havlíčkova. Parkoviště by pomohlo zvýšit kapacitu parkovacích míst v exponované oblasti autobusového nádraží, kde jsou odstavovány vozidla na střední až delší dobu. Dle průzkumu dopravy v klidu je v oblasti obsazenost spíše vyšší, ale nepřekračuje sto procent.

Dále byl navržen zákaz vjezdu vozidlům nad 3,5 t mimo dopravní obsluhy, který eliminuje počet příjezdových cest pro autobusy k nádraží.

4.4 Oblast E – zóna 30

Zóna 30 v oblasti E je již sama o sobě dostačujícím dopravním řešením. Z hlediska zlepšení poměrů parkování byly navrženy parkovací pruhy v ulicích Holubova a Husova a parkoviště s kolmým řazením vozidel v ulici Husova, viz **příloha 8, list 4**.

4.5 Oblast F – východní rezidenční zóna

Zavedení přednosti zprava jako jeden z principů používaných ke zklidnění dopravy – vede řidiče k větší obezřetnosti, snížení rychlosti a tím i zlepšení rozhledových poměrů. Nevýhodou je podstatná změna režimu jízdy, proto by alespoň do doby, než si řidiči na provoz bez úpravy přednosti zvyknou, měly být na vjezdech do oblasti instalovány informativní značky provozní č. IP 22 (příklad viz obr. 13) s upozorněním na oblast přednosti zprava. Jako podpůrné opatření pro upozornění řidiče na přednost zprava je dále na vjezdech do křižovatky navrženo vyznačení „stopčáry“ - příčné čáry souvislé (VDZ č. V 5). Situace návrhu viz **příloha 8, list 5**.

Mírně nákladnější variantou ke zlepšení dopravy v této oblasti by bylo zavedení Zóny 30, u které jde především o označení začátku a konce zóny dopravním značením a pro vyšší

podporu dodržování rychlostí vozidel vhodné doplnění dopravně zklidňujících opatření (zvýšené a vysazené plochy, šikana, zpomalovací prahy, atd.).



obr. 13

Z hlediska usměrnění parkování je při stávajících šířkových poměrech (**viz příloha 2, list 6-10**) možné zřídit parkovací pruhy pouze v ulici 6. května a v ulici Revoluční v úseku mezi ulicemi Puškinova a 9. května. V ostatních ulicích by bylo možné zřídit zálivy na úkor zeleně, popř. ulice zjednosměrnit. Pokud by parkovací pruhy měly být navrženy, je potřeba vzhledem k nejednotnému profilovému uspořádání oblasti podrobněji zmapovat stávající situaci včetně vjezdů k nemovitostem, úseků zeleně a chodníků (lepší mapové podklady, zaměření atd.).

4.6 Oblast G – průmyslová zóna

V oblasti G, kde bylo hlavním cílem usměrnit parkování vozidel, je nejlepší možností zjednosměrnění ulice Josefská, kde tak vznikne prostor pro zřízení parkovacího pruhu. Viz **příloha 8, list 6**.

4.7 Oblast H – severní rezidenční zóna

V rámci této obytné oblasti byla vytvořena nová parkovací místa na pozemku města v ulici Neptalimova. Byl navržen parkovací záliv s kolmým řazením vozidel s přímým vjezdem z vozovky, viz **příloha 8, list 7**. Vzniklo by tak 15 nových míst, kde by mohla parkovat vozidla, která v současnosti parkují v nedostatečně širokém profilu komunikace Neptalimova. Situace viz **příloha 8, list 7**.

5 Shrnutí řešení dle priorit města

V této kapitole jsou shrnuty navržené změny vycházející z původního zadání, viz kap. 1.6. Grafickou podobu kapitoly nabízí příloha 7 Navrhovaná dopravní opatření – přehledová mapa společně s přílohou 8 Situace navrhovaných dopravních opatření, která nabízí detailnější zpracování návrhu (vyznačení SDZ a VDZ).

5.1 Řešení dopravy v klidu

a) Usměrnit a zlegalizovat současný způsob parkování ve městě:

- Vytvoření parkovacích pruhů nebo pásů v ulicích: Klicperova, Tylova, Bratří Čapků, Havlíčkova, 28. října, Budovatelů, Družstevní, Holubova, Husova, Josefská, Neptalimova.
- Návrh (viz příloha 8) odpovídá stupni dokumentace „studie“, v dalším stupni dokumentace je mj. potřeba vyznačit místa zákazu stání před vjezdy k přilehlým nemovitostem (VDZ č. V 12 Žlutá klikatá čára) a stání vyhrazená pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené (viz odst. 2 § 4 Vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb). V návrhu je také vyznačena délka parkovacího pruhu s odhadem počtu míst – ta byla spočítána jako délka pruhu děleno 5,75 (délka podélného parkovacího stání dle normy) mínus počet vjezdů k přilehlým nemovitostem.

b) Vytvořit nové plochy pro parkování na pozemcích města k tomu vybraných:

- Nové parkovací plochy (parkovací pásy s kolmým stáním nebo parkoviště) na pozemcích města byly navrženy v ulicích: Havlíčkova (9 míst), Husova (12 míst), Budovatelů (14 míst), Neptalimova (16 míst).

c) Rozšířit zpoplatnění centra města vč. návrhu sazeb a časového omezení:

- Byly vytvořeny 2 varianty návrhu možného zpoplatnění a časového omezení v oblastech A a B. První varianta pouze lehce doplňuje stávající celkem vyhovující stav tak, aby došlo k jeho vylepšení a je proveditelná s minimálními náklady a v krátké době. Druhá varianta zahrnuje více komplexní řešení, které

zavádí zpoplatnění většiny komunikací v blízké docházkové vzdálenosti na náměstí. Toto řešení doporučujeme ve střednědobém až dlouhodobém horizontu s předpokladem, že se bude zvyšovat stupeň automobilizace nebo vzniknou nové cíle a zdroje dopravy a v důsledku toho stoupne i poptávka po parkování. Přehled variant zobrazuje příloha 9.

5.2 Řešení organizace dopravy

a) Zavedení jednosměrných ulic:

- Změna obousměrného provozu na jednosměrný byla navržena především kvůli umožnění vzniku parkovacích pruhů, přidruženou výhodou je zklidnění dopravy.

b) Zákaz / povolení průjezdu vozidel:

- Nově byl navržen zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 t v ulici 28. října, a to hlavně z důvodu zamezení průjezdu autobusů. Příjezd autobusů na nádraží bude zajištěn ulicí Havlíčkova, která poskytuje nejvýhodnější trasu (přímé odbočení z ulice Hradecká rovnou na nádraží bez zbytečného zatáčení).

c) Rozdělení vybraných částí města do dopravních zón:

- Stávající systém rozdělení města (Obytná zóny, Zóna 30, zákazy vjezdů atp.) je dostačující. Nově byla navržena oblast s předností zprava (oblast F). Přehled variantních řešení jednotlivých oblastí zobrazuje tab. 8.

oblast	úsporná varianta	nákladná varianta
A	úprava sazeb parkování, úprava doby pro časově omezené parkování, zpoplatnění parkoviště v ul. Nádražní, vyhrazení dvou časově omezených míst u autobusového nádraží	rozšíření zpoplatnění (nové parkovací automaty) / časové omezení (nové VDZ a SDZ)
B		
C	ulice s jednosměrným provozem (nové parkovací pruhy / pásy)	Obytná zóna
D	nové parkovací pruhy, zákaz průjezdu vozidel nad 3,5 t	vytvoření parkoviště v ul. Havlíčkova
E	vyznačení parkoviště v ul. Holubova	parkovací pruhy / zálivy v ul. Holubova a Husova (na úkor stávající zeleně)
F	přednost zprava	Zóna 30
G	bez úprav	ulice s jednosměrným provozem (nové parkovací pruhy)
H	bez úprav	nová parkovací plocha v ul. Neptalimova

tab. 8 Variantní řešení oblastí

Přílohy

1. Situace rozdělení města a pasportizace
2. Šířkové uspořádání místních komunikací
3. Šířkové uspořádání místních komunikací – návrh
4. Průzkum dopravy v klidu
5. Situace parkování – obsazenost
6. Situace parkování – obrátkovost
7. Navrhovaná dopravní opatření – přehledová mapa
8. Situace navrhovaných dopravních opatření
9. Návrh parkovacích zón