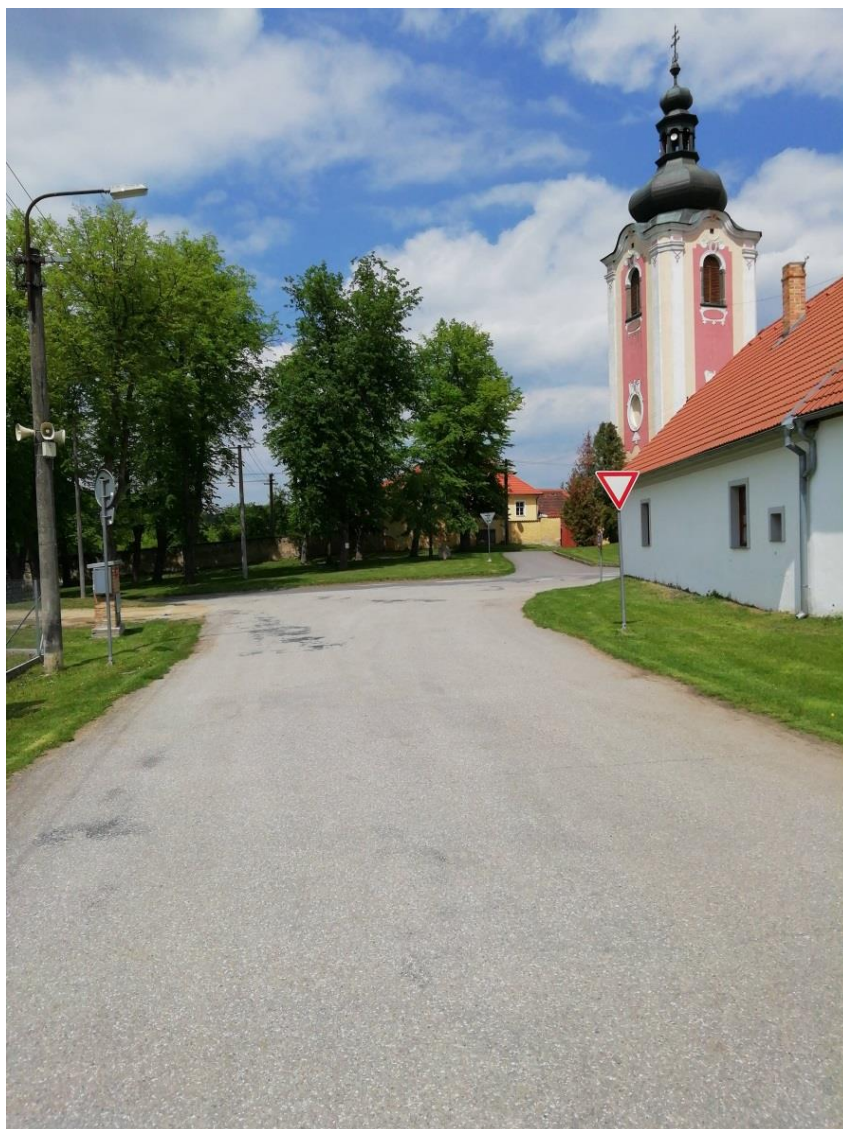


GENEREL PARKOVÁNÍ PRO MĚSTO

MIROTICE



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Obsah

1.	Základní identifikační údaje	2
2.	Úvod	3
2.1	Základní informace o městě Mirovice	3
2.2	Historie a poloha obce	3
2.3	Obyvatelstvo.....	5
3.	Propojenost obce skrze dopravní infrastrukturu	7
3.1	Silniční doprava.....	7
3.2	Mobilizace a automobilizace.....	7
4.	Dopravních průzkum v obci	10
4.1	Průzkum dopravy v klidu	10
	Zóna č. 1	11
	Zóna č. 2	13
	Zóna č. 3	14
	Zóna č. 4.....	17
	Zóna č. 5.....	19
	Zóna č. 6.....	21
	Zóna č. 7.....	24
	Zóna č. 8.....	26
5.	Závěr.....	28
6.	Grafické přílohy	28

1. Základní identifikační údaje

Objednatel: Město Mírotice
Adresa: Náměstí Mikoláše Alše 18, 398 01 Mírotice
IČ: 00249840
E-mail: podatelna@mirotice.cz
Telefon: +420 382 229 101

Místo řešení: Mírotice
ORP: Písek
Kraj: Jihočeský
Katastrální území: Bořice u Mírotic (kód k.ú. 756822)
Jarotice (kód k.ú. 756831)
Lučkovice (kód k.ú. 695491)
Mírotice (kód k.ú. 695505)
Radobyte (kód k.ú. 617601)
Stráž u Mírotic (kód k.ú. 756849)
Strážovice u Mírotic (kód k.ú. 756857)

Zpracovatel: ENVIPARTNER, s.r.o.
Adresa: Vídeňská 55, Brno 639 00
IČ: 283 58 589
DIČ: CZ28358589
Email: vavra@envipartner.cz
Telefon: +420 604 253 653

Datum: 30. 7. 2019
Verze: 1.1

2. Úvod

Předmětem generelu parkování ve městě Mírotice je analýza současného stavu dopravy v klidu (parkovací místa, odstavná místa, či kapacita a stav parkovišť). Následně jsou vyhodnoceny problematické lokality společně s fotodokumentací. Poté je sestaven návrh řešení jednotlivých problémů vzniklých v důsledku parkování jak z dočasného (nízkonákladového) hlediska, tak z trvalého (definitivního). Dále je zpracován plán etapizace úprav a odhad stavebních nákladů na rekonstrukci parkovacích míst.

2.1 Základní informace o městě Mírotice

Město Mírotice má zhruba 1 200 obyvatel a svou rozlohou zaujímá celkem 25,6 km². Leží v mírně kopcovitém terénu na řece Lomnici s lány polí a menších lesů okolo.



2.2 Historie a poloha obce

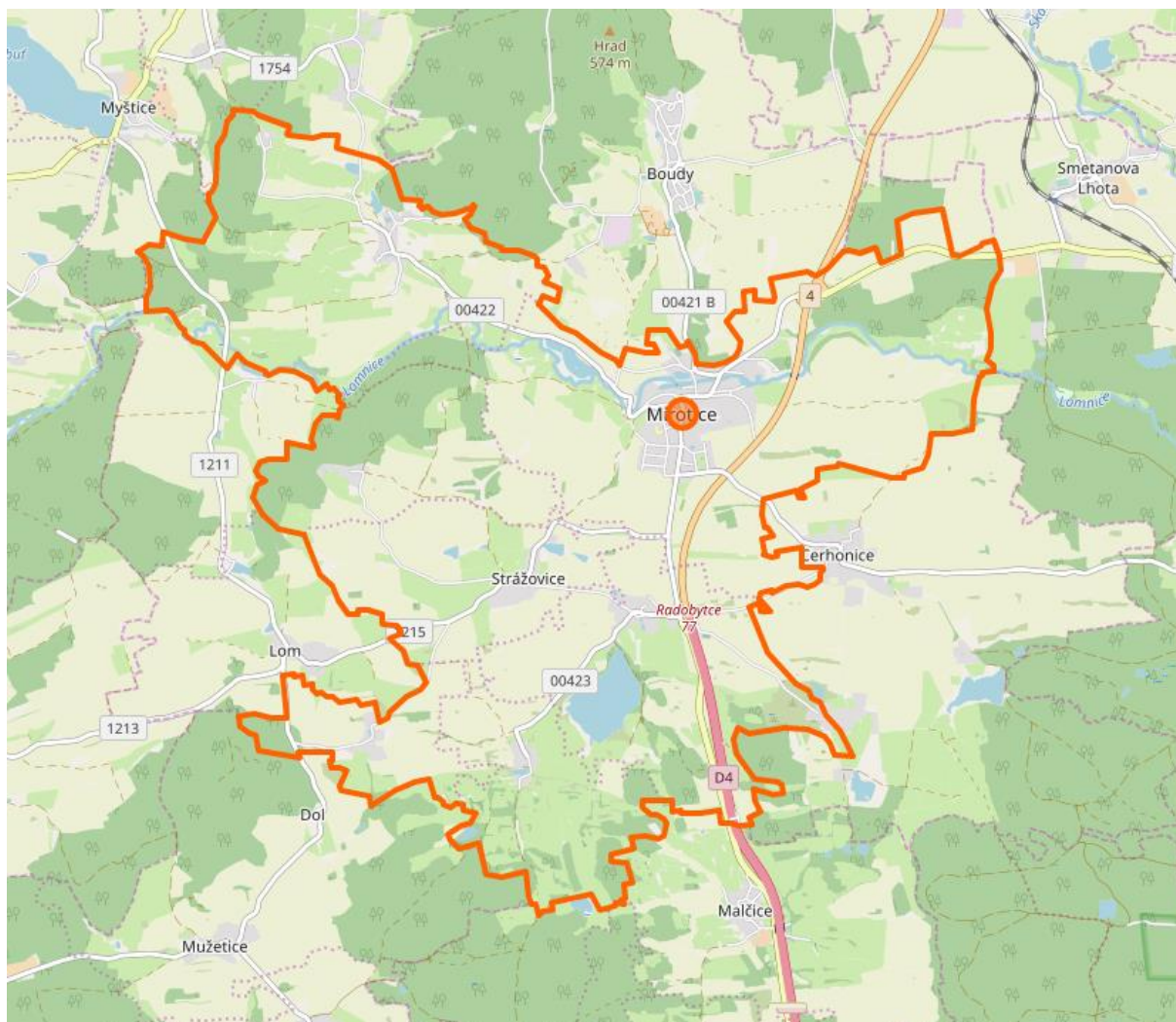
První zmínka o obci se datuje do roku 1254, kdy se jednalo o kostel sv. Jiljí. Již v té době byly Mírotice přemyslovským královským městem. Velkou výhodou bylo situování Mírotic na Královské stezce do Písku. Měly městský špitál a také právo várečné (na výrobu piva). V průběhu třicetileté války bylo město poničeno vpády vojsk a od té doby začalo upadat až do konce 17. století, kdy se situace začala zlepšovat. Město bylo velmi ovlivněno II. světovou válkou, kdy byly zničeny dvě desítky domů a několik dalších poničeno.

Město Mírotice se nachází v Jihočeském kraji, zhruba 16 km severozápadně od města Písek. Z hlediska náležitosti obce s rozšířenou působností spadá pod město Písek.

Mírotice hraničí ze severu s obcemi Myštice, Boudy a Smetanova Lhota. Na východě sousedí s obcí Cerhonice, na jihu s obcí Předotice, na jihozápadě s městem Sedlice a na západě s obcí Lom.

Nejvyšší vrchol katastrálního území města se nachází západně od Mírotic. Jedná se o kopec Paračov s výškou 512 m n. m.

Skrze katastrální území protéká jedna řeka a několik menších potoků. Nejvýznamnější je řeka Lomnice, která se nachází v severní části území a napájí Mirotický rybník. Další menší toky nalezneme v jižní části, a to Strážovický potok, který napájí hned několik rybníků (např. Lahodka, Nový v Lukách, Vaňatovský, atd.) a Luční potok, který společně s Jarotickým potokem napájí největší rybník území, Pančár.



Obr. 1: Mirovice a okolní obce

Zdroj: Openstreetmap.cz

K Miroticím náleží celkem devět místních částí. Východně od Mirotic se nachází část Rakovické Chalupy, západně Lučkovice a Stráž. Většina částí se pak nachází na jih od města, jedná se o Bořice, Jarotice, Obora u Radobyte, Radobyte a Strážovice.

Centrum obce se nachází na náměstí Mikoláše Aleše, kde se také nachází městský úřad. Mimo to zde můžeme také najít lékárnu, poštu, úřad práce či pomník zdejšího rodáka –

výše zmíněného Mikoláše Aleše. Většina zástavby se lokalizuje jižně od náměstí, severně přes řeku se pak nachází pár desítek domů.



Obr. 2: Město Mírotice a jeho části Strážovice a Radobyčce

2.3 Obyvatelstvo

Populace Mírotic od konce minulého století v tříletých intervalech stoupala ve všech měřených letech, pouze v období mezi lety 2011–2017 nastal menší pokles. Populace Mírotic za posledních 20 let narostla o 13 %. V roce 2011 pak přesáhla 1 200 obyvatel a v posledních letech však v obci zaznamenáváme spíše stagnující trend. Větší počet obyvatel má pak vliv na vyšší nároky na parkovací místa a vyšší zatížení komunikací. Při poslední aktualizaci počtu obyvatelstva žilo v Míroticích k 1. 1. 2019 celkem 1 222 obyvatel.

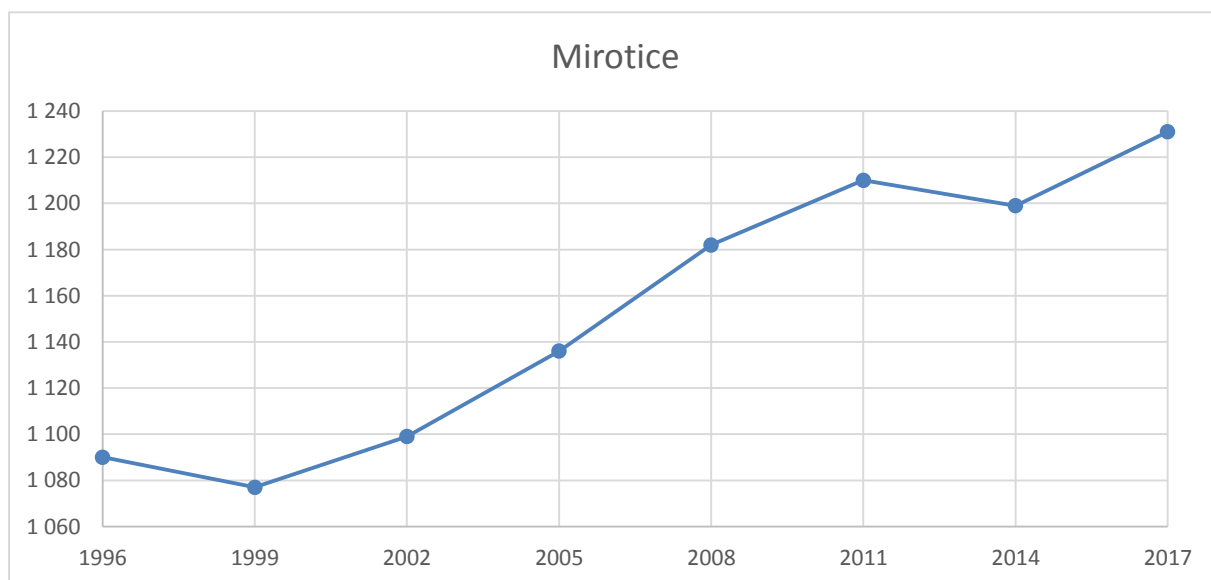
Z hlediska věkových skupin skoro dvě třetiny obyvatelstva tvoří produktivní obyvatelstvo. Obě další složky jsou zastoupeny téměř shodně. Počet obyvatelstva v předproduktivním věku je jen mírně vyšší než počet obyvatel v postproduktivním věku. Podíl posledních dvou zmíněných věkových skupin nejlépe vyjadřuje index stárí, ten se počítá následovně: podíl předproduktivní složky (0-14)/postproduktivní složce (65+) * 100.

V případě této obce je hodnota 98, tudíž že na 100 obyvatel ve věkové skupině 0-14 připadá 98 obyvatel ve věku 65+.

Jak je výše zmíněno, Mirovice se skládají celkem z devíti místních částí. Největší z nich jsou právě Mirovice (961 obyvatel). Druhou největší částí jsou Strážovice (46 obyvatel) a další místní části jako Radobytec, Lučkovice či Bořice čítají pouze pár desítek obyvatel. Ostatní místní části pak čítají pouze pár obyvatel. Všechny tyto údaje byly převzaty z posledního SLDB v roce 2011, kdy se populace v místních částech sčítala.

Tab. 1: Vývoj počtu obyvatel od roku 1996 v 3 – letých intervalech

Rok	1996	1999	2002	2005	2008	2011	2014	2017
Počet obyv.	1 090	1 077	1 099	1 136	1 182	1 210	1 199	1 231



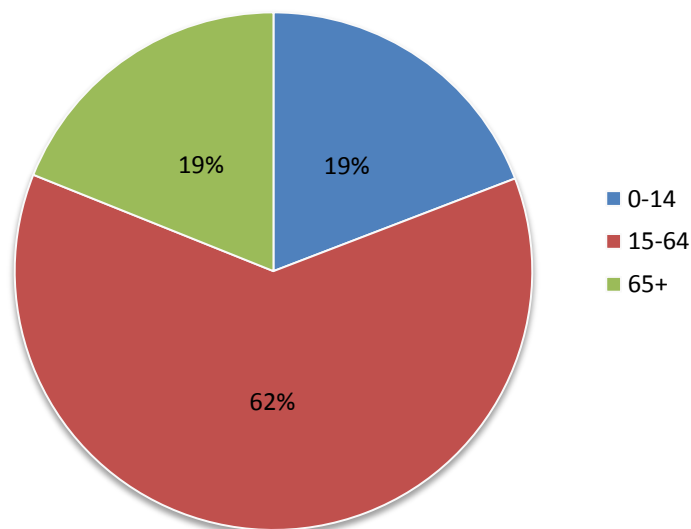
Obr. 3: Vývoj počtu obyvatel od roku 1996 v 3 – letých intervalech

Tab. 2: Počet obyvatel v místních částech dle SLDB 2011

Místní část	Bořice	Jarotice	Lučkovice	Mirovice	Obora u Radobytece	Radobytec	Rakovické Chalupy	Stráž	Strážovice
Počet obyv.	24	14	45	961	2	46	1	7	49

Tab. 3: Počet obyvatel ve věkových skupinách a index stáří

Věk. Skupiny	0-14	15-64	65+	Index stáří
Mirotice	236	762	233	98,7

**Obr. 4:** Podíl věkových skupin v obci Mirotice v roce 2017

3. Propojenost obce skrze dopravní infrastrukturu

3.1 Silniční doprava

V katastrálním území Mirotic se nachází především silnice III. třídy. Ovšem zásadní význam pro dostupnost města má silnice III/00423, která prochází centrem obce a spojuje ji se silnicí I/4 v jednom směru a s dálnicí D4 ve druhém.

Vnitřní kostru důležitých komunikací v samotné obci pak tvoří výše zmíněná silnice III/00423, která spojuje jádro obce s komunikací I/4 (severně o délce 1,7 km). V této části obce se nachází veškerá občanská vybavenost obce (OÚ, autobusová zastávka či pošta) a dálnice D4 (jižně o délce 1,7 km). Další komunikací je III/00422, která spojuje centrum obce s místní částí Lučkovice o celkové vzdálenosti 3,6 km. Poslední komunikace spravována ŘSD je III/00421b, která spojuje Mirotice s obcí Boudy, která se nachází severně od zkoumaného území.

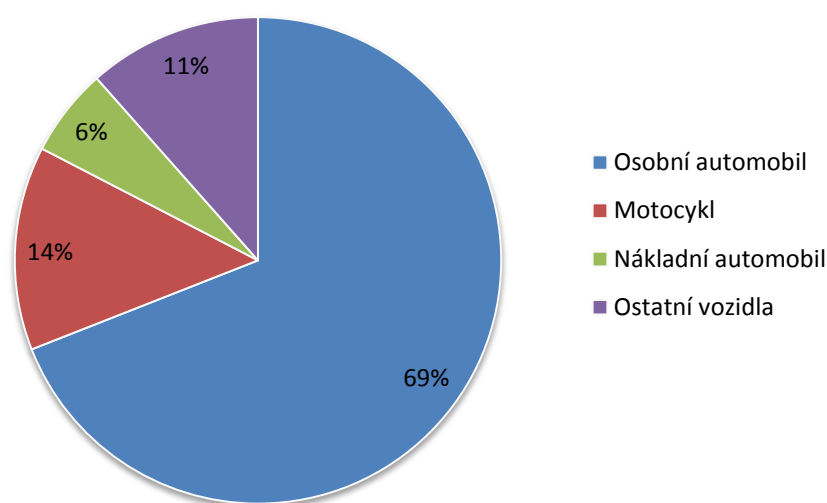
3.2 Mobilizace a automobilizace

Skladba registrovaných vozidel na území obce Mirotice je relativně pestrá s nadvládou osobních automobilů. Osobní automobily tvoří více než dvě třetiny z celkového počtu

registrovaných vozidel. Druhou nejpočetnější skupinou jsou motocykly se zastoupením 14 %. Dále je zde zastoupena skupina „Ostatní vozidla“, která zahrnuje zejména zemědělské stroje a tvoří 11 % z celku. Nejméně zastoupené jsou pak nákladní vozidla, která tvoří necelých 6 %.

Tab. 4: Počet registrovaných vozidel v obci k 1. 1. 2019

Druh vozidla	Osobní automobil	Motocykl	Nákladní auto	Ostatní vozidla	Celkem
Mirotice	718	141	61	105	1025



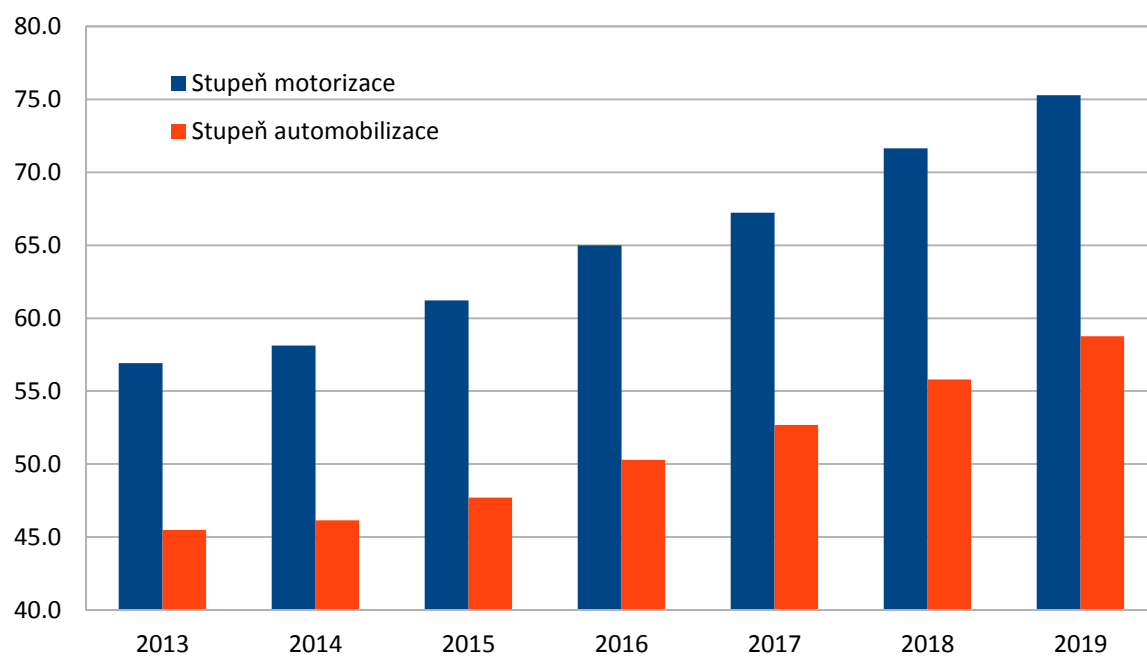
Obr. 5: Podíl jednotlivých druhů vozidel registrovaných na území obce k 1. 1. 2019

Významnými ukazateli jsou stupně motorizace a automobilizace. Ty vypovídají o množství motorových vozidel (motorizace) či množství osobních automobilů (automobilizace) na 100 obyvatel. K 1. 1. 2019 činil celkový stupeň motorizace 75,3 (**1:1,32**), čili zhruba jedno motorové vozidlo na 1,3 obyvatele. Stupeň automobilizace tedy musí být nižší, jelikož v potaz jsou brány pouze osobní automobily. Jeho hodnota činí 58,8 (**1:1,70**), což značí, že na jeden osobní automobil připadají skoro dva obyvatelé obce.

Pro srovnání lze uvést Smetanovu Lhotu a Písek, kde jsou tyto hodnoty mírně odlišné. Stupeň motorizace zde činí 72,2 (**1:1,45**) a stupeň automobilizace 56,2 (**1,92**). V okresním městě Písek pak motorizace dosáhla hodnoty 60,7 (**1:65**) a automobilizace 49,2 (**2,03**). Nižší stupeň motorizace a automobilizace oproti Miroticím může být dán několika faktory, např. větší pěší dostupností a existencí MHD.

Tab. 5: Vývoj motorizace a automobilizace od roku 2013

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Stupeň motorizace	56,9	58,1	61,2	65,0	67,2	71,6	75,3
Stupeň automobilizace	45,5	46,1	47,7	50,3	52,7	55,8	58,8

**Obr. 6:** Vývoj motorizace a automobilizace od roku 2013

4. Dopravních průzkum v obci

Analýza stávajícího stavu dopravy byla provedena za účelem zjištění základních informací o dopravním chování na území obce.

Tyto průzkumy byly provedeny území města Mirovice. Průzkumy měly za úkol zjistit skutečnou zatíženost parkovišť či komunikací, které slouží k odstavování vozidel na území města. Byla zjištěna problematická místa jak z pohledu aktivní dopravy, tak dopravy statické (zde se jednalo především o porušování zákona 361/2000 Sb. – zákon o provozu na pozemních komunikacích). Jedná se především o dopravně-bezpečnostní místa jak pro řidiče, tak pro pěší.

Všechny průzkumy proběhly podle předem připraveného harmonogramu. Průběh průzkumů nebyl ovlivněn mimořádnými událostmi.

4.1 Průzkum dopravy v klidu

Většina osobních automobilů je v pohybu maximálně 10–15 % životnosti. Tudíž řešení statické dopravy (dopravy v klidu) je jedním z nejdůležitějších a prostorově nejnáročnějších prvků při rozvoji města či obce (zejména jejich center a obytných oblastí). Závisí pak především na úrovni automobilizace dané obce, charakteru území (poloha v zástavbě atd.) a významu konkrétních staveb.

Průzkum statické dopravy byl na území obce Mirovice proveden dne 20. 6. 2019, v rozmezí od 7:00 – 17:00 v půlhodinových intervalech. Hlavním cílem bylo zjištění kolik vozidel je zde odstaveno, na jak dlouho a zda se jednalo o označené parkoviště, či nikoliv. Následně byla vypočtena maximální obsazenost v průběhu dne a průměrný čas parkování. Obec byla rozdělena celkově do osmi zón.

Rozdělení dle času stráveného na parkovacím místě či odstavení vozidla:

- Zaměstnanec (vozidlo zaparkované v průběhu šetření na pracovní dobu)
- Krátkodobý návštěvník (čas do 4h)
- Dlouhodobý návštěvník (čas nad 4h)
- Rezident (vozidlo zaparkované před a po šetření)

Zóna č. 1

Tato oblast se rozkládá v jihovýchodní části obce. Charakter zástavby je čistě obytný. Nenachází se zde žádné označené parkoviště. Většina odstavování vozidel je realizována v blízkých garážích, na soukromém pozemku či na krajnici pozemní komunikace se zasahováním vozidla do chodníku. Poslední zmíněný druh odstavování zde však vytváří kolizní místo (příloha č. 3, místo č. 1). Vozidla jsou odstavována obousměrně, což často může vytvářet problém v plynulosti při projetí ulice či dokonce v nemožnosti projetí především pro složky IZS.

Tab. 6: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 1

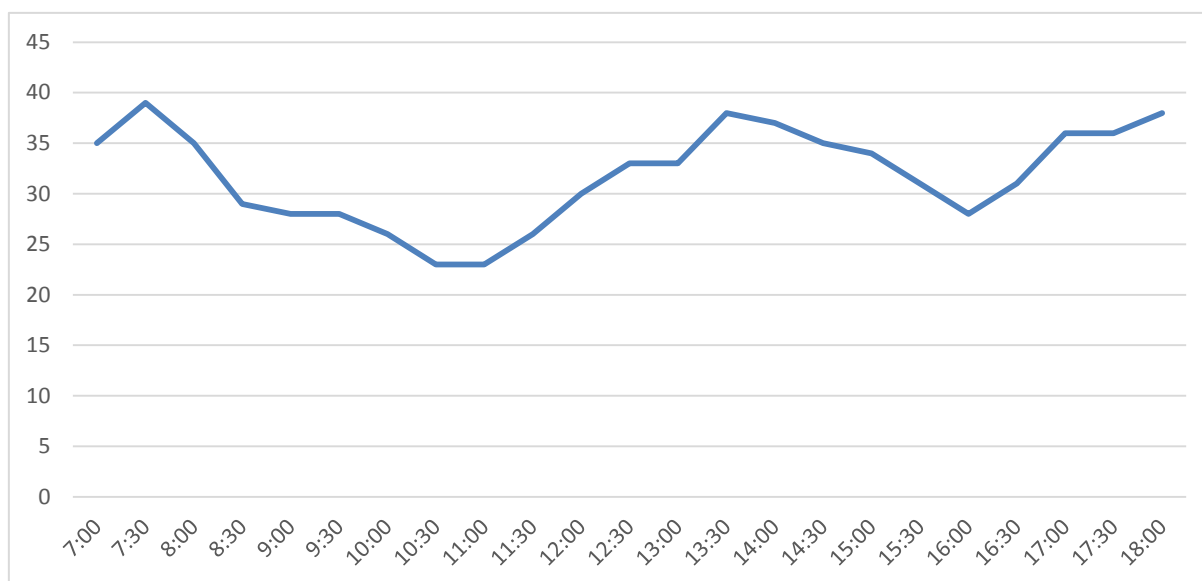
Zóna 1	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	1	25	19	18

Počet parkovacích míst v této oblasti je mírně pod hranicí poptávky (počet vozidel převyšuje počet dostupných parkovacích míst v době terénního šetření). Nejhorší situace je na ulici Za sady, kde je množství aut odstaveno na krajnici a často zasahují do chodníku pro pěší a také mohou zpomalovat dopravu.

Varianta nízkonákladová (dočasná): Bez úprav

Varianta plnohodnotná (definitivní): Vytvoření celé jednosměrné ulice ve směru od domu č. p. 21 (Sever ► Jih). Následné vytvoření podélných parkovacích ploch pro osobní vozidla na straně domů se sudým popisným číslem, pro větší kapacitu.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení) cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
1 m² vodorovného značení cca 200,- Kč



Obr. 7: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 1



Obr. 8: Odstavování vozidel na chodníku v ulici Za sady

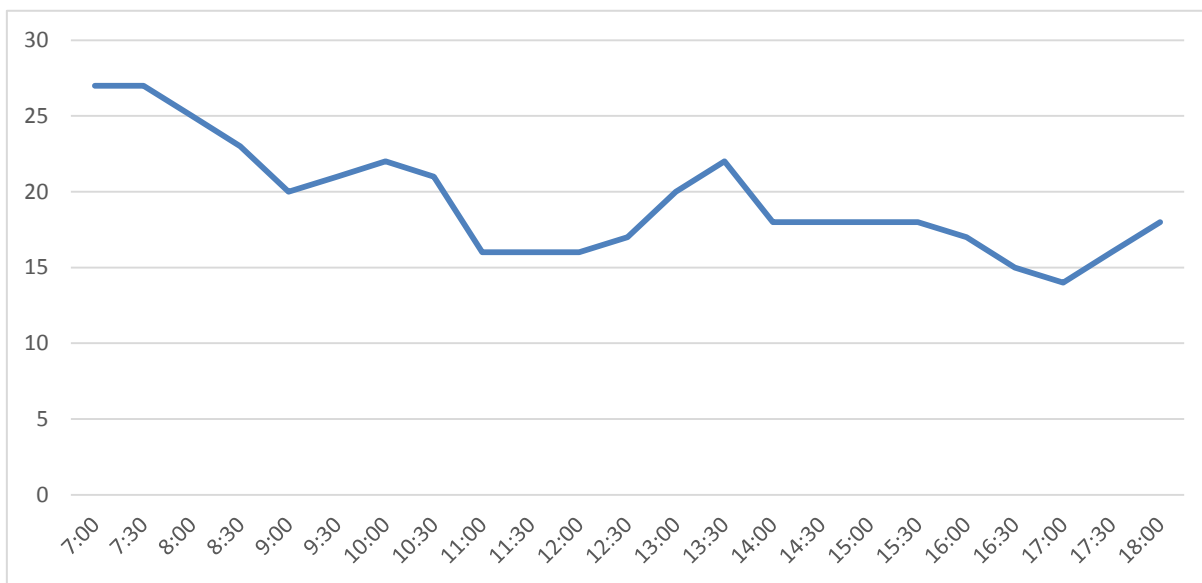
Zóna č. 2

Jedná se o jihozápadní část obce, kterou lze brát jako nejnovější zástavbu. Jde o rezidentní zónu, která je charakteristická tím, že většina domů má na svém pozemku minimálně jedno parkovací místo, častěji však dvě a více. V několika případech se zde také objevuje parkování na chodníku, ovšem celá oblast není díky množství parkovacích míst na soukromých pozemcích tak zahlcená jako zóna č. 1.

Tab. 7: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 2

Zóna 2	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	1	10	10	20

Pro lepší fungování podélného parkování je třeba jasně vymezit parkovací místa vodorovným dopravním značením a nejlépe osadit také svislou dopravní značkou pro lepší viditelnost.



Obr. 9: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 2

Varianta nízkonákladová (dočasná): Bez úprav.

Varianta plnohodnotná (definitivní): Doplnění odstavných ploch o vodorovné a svislé dopravní značení, které vymezuje tvar parkoviště a parkovacích míst.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení) cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
1 m² vodorovného značení cca 200,- Kč

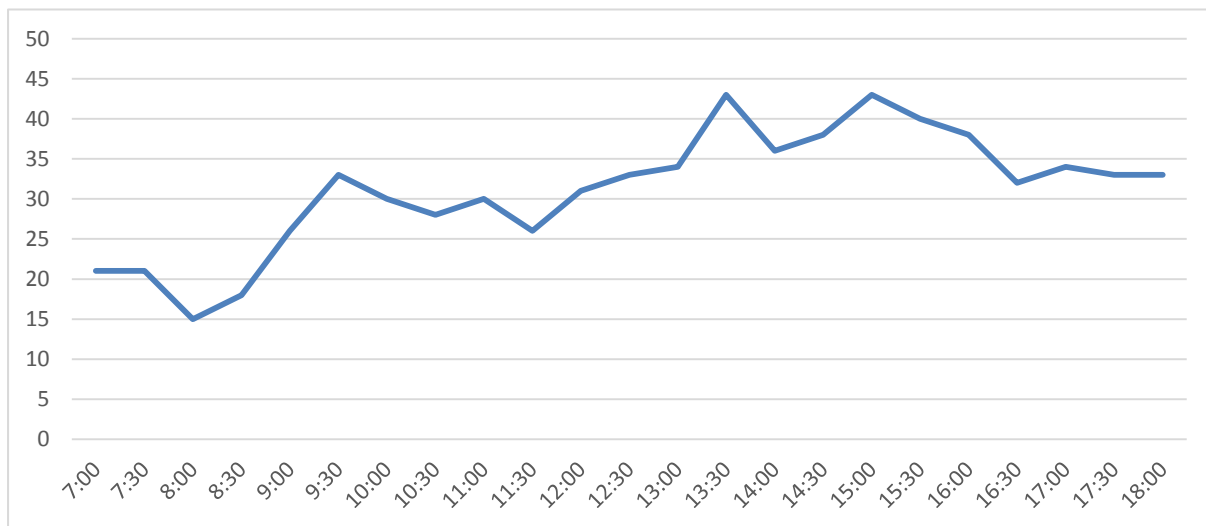
Zóna č. 3

Tato oblast je charakteristická svou blízkostí k hlavní komunikaci, která prochází obcí. Konkrétně se jedná o III/00423, která obce spojuje s D4 a I/4. V této zóně se vyskytuje několik ploch, které jsou využívány jako parkoviště (příloha č. 3, místa č. 2, 5, 7, 10). Ovšem nejsou nijak označeny. Velkým problémem je také parkování vozidel podél hlavní komunikace na trávě či pod stromy, kde mohou narušovat rozhledové poměry pro řidiče vyjíždějící z vedlejších komunikací, ale také i chodce, a tím je vystavovat potencionálnímu nebezpečí. Tato zóna je velmi intenzivně využívána k odstavování vozidel. Dopravní infrastruktura tomu však neodpovídá. Neexistuje zde žádné zpevněné parkoviště.

Tab. 8: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 3

Zóna 3	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	6	33	30	13

Je zapotřebí vybudování zpevněných a vodorovně i svisle označených parkovišť. Jedná se o lokality před domy č. p. 25, 27, 29, kde je v současnosti odstavováno několik vozidel, ovšem na nezpevněném povrchu (příloha č. 3, místo č. 2).



Obr. 10: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 3



Obr. 11: Odstavování vozidel před domy č. p. 25, 27, 29



Obr. 12: Odstavování vozidel před domy č. p. 25, 27, 29



Obr. 13: Odstavování vozidel před restaurací Panský Dvůr na okraji komunikace

Varianta nízkonákladová (dočasná): Vybudování štěrkového parkoviště a doplnění o svislé dopravní značení. Pomocí svislého dopravního značení zakázat stání na krajnici vozovky, kde není zpevněná (především travnaté povrchy)

Varianta plnohodnotná (definitivní): Vybudování dlážděného parkoviště a doplnění o vodorovné a svislé dopravní značení IP11a. Pomocí svislého dopravního značení zakázat stání na krajnici vozovky, kde není zpevněná (především travnaté povrchy)

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení)	cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
1 m ² vodorovného značení	cca 200,- Kč
štěrkové parkovací místo	cca 2 700,- Kč
dlážděné parkovací místo	cca 16 000,- Kč
asfaltová komunikace cesta 10 m	cca 37 200,- Kč (rozměry 10 x 3)

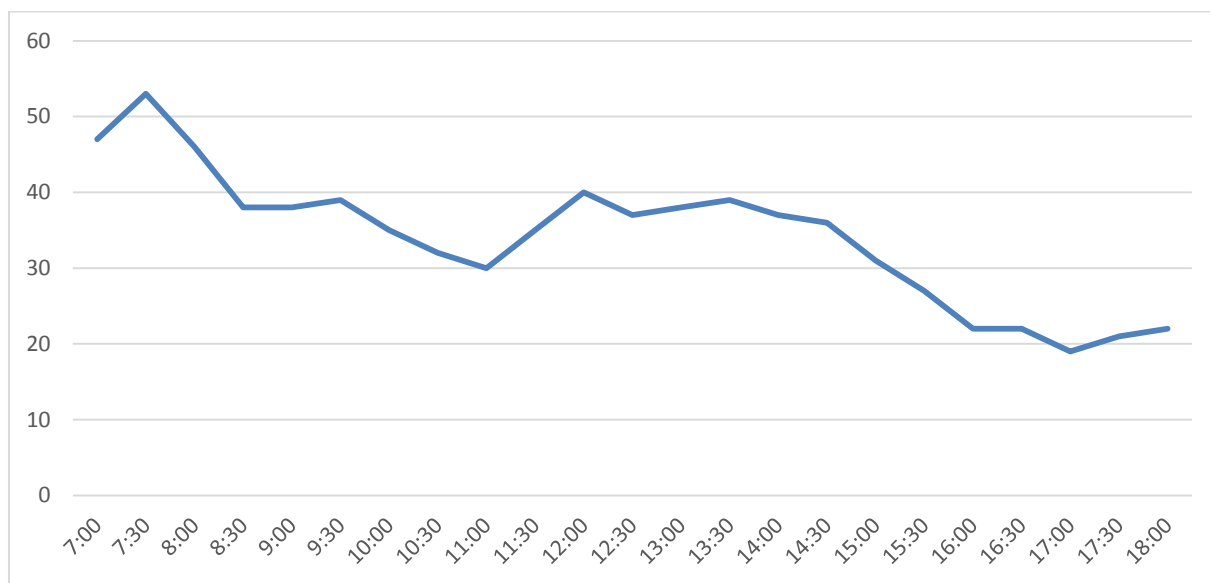
Zóna č. 4

Tato oblast se rozkládá okolo ZŠ a MŠ M. Alše Mirotice v západní části obce a zahrnuje také těsné okolí. Kromě rezidentů jsou zde silně zastoupeni krátkodobí návštěvníci, což může být dáno především blízkostí ZŠ a MŠ. Z toho hlediska zde chybí krátkodobá parkoviště K+R pro potřeby rodin s dětmi, které navštěvují místní školu a školku a parkují tedy krátkodobě (příloha č. 3, místa č. 3 a 4).

Rezidentní vozidla a vozidla zaměstnanců byla odstavena na blízkém parkovišti u domu č. p. 7, který taktéž disponuje garážemi (příloha č. 3., místo č. 4). Zdejší problém je absence zpevněných parkovacích ploch a vyznačených parkovacích míst. Tím může docházet k neefektivnímu využívání prostoru pro parkování. V době šetření zde bylo zaznamenáno celkem 68 vozidel.

Tab. 9: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 4

Zóna 4	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	8	19	17	24



Obr. 14: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 4



Obr. 15: Možné místo pro vybudování 3-4 míst pro parkoviště K+R před ZŠ a MŠ



Obr. 16: Odstavování vozidel na nezpevněné ploše před domem č. p. 7 a 9 (na fotografii vlevo za kontejnery)

Varianta nízkonákladová (dočasná): Vybudování štěrkového parkoviště a doplnění o svislé dopravní značení. Osazení svislého dopravního značení v blízkosti ZŠ a MŠ z obou směrů značkou A 12b.

Varianta plnohodnotná (definitivní): Vybudování dlážděného parkoviště před domy č. p. 7 a 9 a doplnění o vodorovné a svislé dopravní značení IP11a. Vytvoření 3-4 parkovacích míst parkoviště K+R před ZŠ a MŠ. Osazení svislého dopravního značení v blízkosti ZŠ a MŠ z obou směrů značkou A 12b.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení)	cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
1 m ² vodorovného značení	cca 200,- Kč
štěrkové parkovací místo	cca 2 700,- Kč
dlážděné parkovací místo	cca 16 000,- Kč

Zóna č. 5

Tato oblast se nachází jižně od centra obce. Jedná se o relativně hustě osídlenou část s úzkými ulicemi, kde může docházet ke složitému vyhýbání se vozidel. V ulici Rybárna je časté odstavování vozidel před domy na travnaté ploše. Pro zlepšení situace by bylo zapotřebí vybudovat minimálně jedno parkovací místo před většinou domů, které se v této ulici nacházejí. Další neoznačené parkoviště, avšak využívané, se nachází u kostela sv. Jiljí (příloha č. 3, místo č. 6).

Tab. 10: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 5

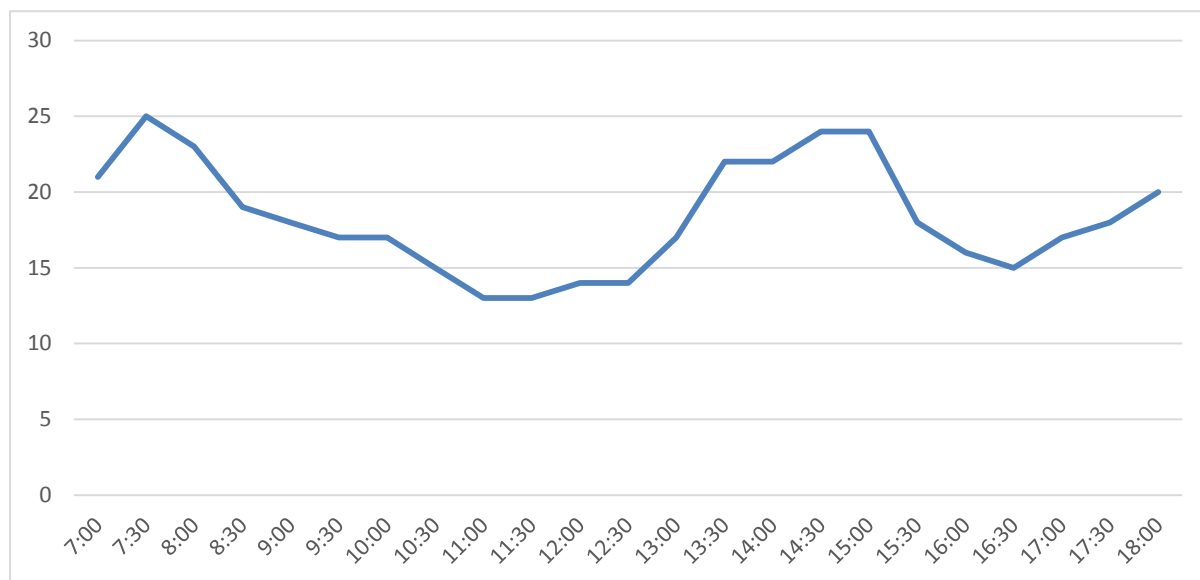
Zóna 5	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	4	9	10	16

Počet parkovacích míst v této oblasti je relativně dostačující, ovšem odstavování je realizováno na zelené ploše. Bylo by proto vhodné doplnit odstavné plochy u kostela o vodorovné a svislé dopravní značení, které by vymezovalo parkoviště pro efektivnější využití prostoru, který je v této oblasti vlivem husté zástavby značně omezen. Další možností je vybudování parkovacích míst v ulici Rybárna.

Varianta nízkonákladová (dočasná): Bez úprav

Varianta plnohodnotná (definitivní): Doplnění odstavných ploch o vodorovné a svislé dopravní značení, které vymezuje tvar parkoviště a parkovacích míst.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení) cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
 1 m² vodorovného značení cca 200,- Kč



Obr. 17: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 5



Obr. 18: Využívání volného prostoru pod kostelem k odstavování vozidel (bez označení)

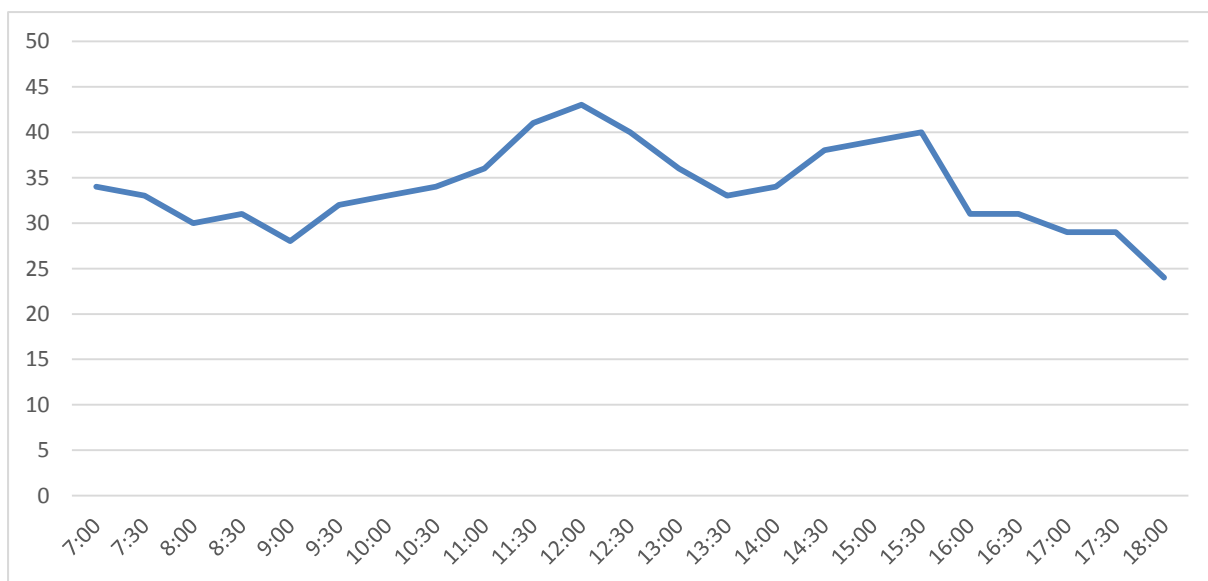
Zóna č. 6

Jedná se o oblast okolo hlavního náměstí a přilehlé východní části komunikace III/00423. Zde je situace s parkováním zřejmě nejhorší v celém městě. Náměstí je částečně využíváno jako parkoviště, ovšem bez označení (příloha č. 3, místa č. 9, 11, 8 a 12). Také zde není taková kapacita, která by byla pro centrum obce potřebná. Parkování je značně chaotické v důsledku absence vodorovného dopravního značení. Před MěÚ (příloha č. 3, místo č. 8 a 11) chybí krátkodobé parkování pro využití občany z důvodu návštěvy úřadu (vytvoření 2-3 parkovacích stání s max. stáním 2 h.)

Pro efektivnější parkování na náměstí by bylo třeba uzavřít část náměstí pro vjezd (oblast okolo památníku – příloha č. 3, místo č. 9). Vjezd by se nacházel pouze v severní části. Jižní vjezd okolo domu č. p. 7 (příloha č. 3, místo č. 12) by byl uzavřen betonovými zábranami (či květináči apod.). Tyto zábrany by byly posunuty až na samý okraj hlavní komunikace III/00423. Následně by v prostoru vzniklo stání pro cca 22 osobních automobilů s příjezdovou cestou o šířce min. 6 m. V oblasti zatáčky hlavní komunikace by pak platil zákaz stání pro větší bezpečnost chodců a rozhledových poměrů řidičů.

Tab. 11: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 6

Zóna 6	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	16	27	26	9



Obr. 19: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 6



Obr. 20: Návrh na uzavření zobrazeného vjezdu pro vytvoření větší odstavné plochy v centru



Obr. 21: Návrh na vytvoření časově omezeného parkoviště (Max. 2 h stání)

Varianta nízkonákladová (dočasná): Doplnění odstavných ploch o vodorovné a svislé dopravní značení, které vymezuje tvar parkoviště a parkovacích míst.

Varianta plnohodnotná (definitivní): Vytvoření uzavřeného parkoviště na ploše náměstí. Uzavření vjezdu pomocí betonových zábran či jiného městského mobiliáře. Doplnění odstavných ploch o vodorovné a svislé dopravní značení, které vymezuje tvar parkoviště a parkovacích míst.

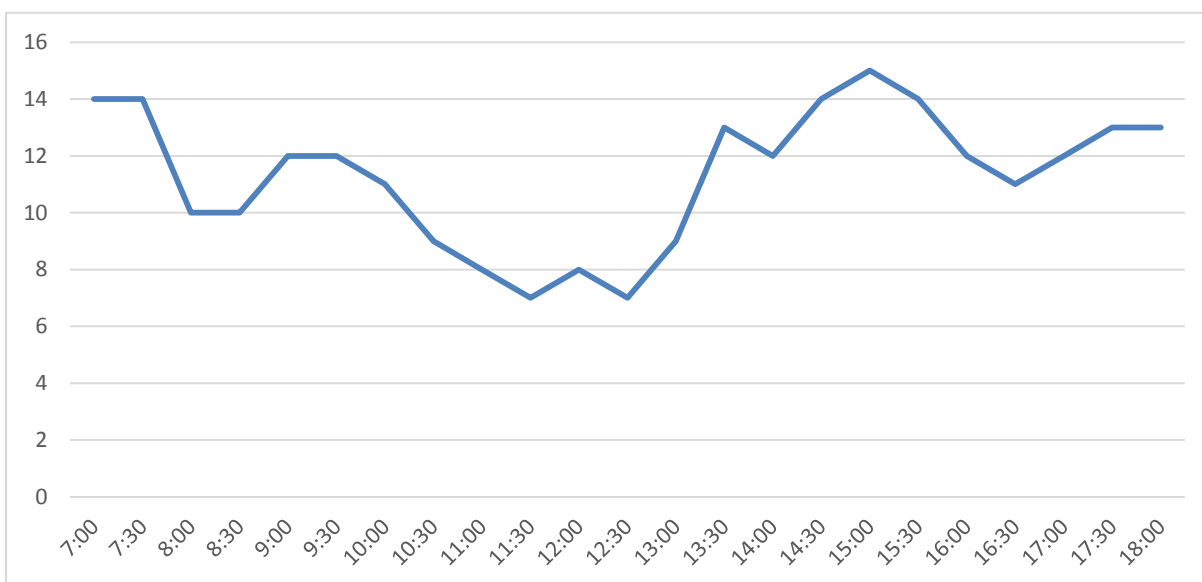
Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení)	cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
betonová zábrana	cca 4 000,- Kč
1 m ² vodorovného značení	cca 200,- Kč

Zóna č. 7

Území této zóny plní především obytnou funkci v obci. Nachází se zde menší množství rodinných domů, které disponují parkovacím místem na soukromém pozemku. Při vjezdu do ulice Družstevní se nachází menší parkoviště, ovšem i zde je odstavování vozidel v rozporu s výše zmíněnou legislativou. Nejedná se však o zásadní problém, lze jej omezit svislou dopravní značkou. Jinak je v této zóně dostatek parkovacích míst v poměru k počtu rodinných či bytových domů.

Tab. 12: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 7

Zóna 7	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	5	6	10	9



Obr. 21: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 7



Obr. 23: Odstavování vozidel při vjezdu do ulice Družstevní

Varianta nízkonákladová (dočasná): Bez úprav

Varianta plnohodnotná (definitivní): Doplnění odstavných ploch o vodorovné a svislé dopravní značení, které vymezuje tvar parkoviště a parkovacích míst. Místa v rozporu s legislativou opatřit svislým dopravním značením B 29 „Zákaz stání“.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení)	cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
1 m ² vodorovného značení	cca 200,- Kč

Zóna č. 8

Území této zóny plní především obytnou funkci v obci stejně jako zóna č. 7. Nachází se zde menší množství rodinných domů, které disponují parkovacím místem na soukromém pozemku. Při vjezdu do ulice Zářečí dochází často k parkování na travnatém povrchu (příloha č. 3, místo č. 13). Jinak je v této zóně dostatek parkovacích míst (zejména na soukromých pozemcích) v poměru k počtu rodinných domů.

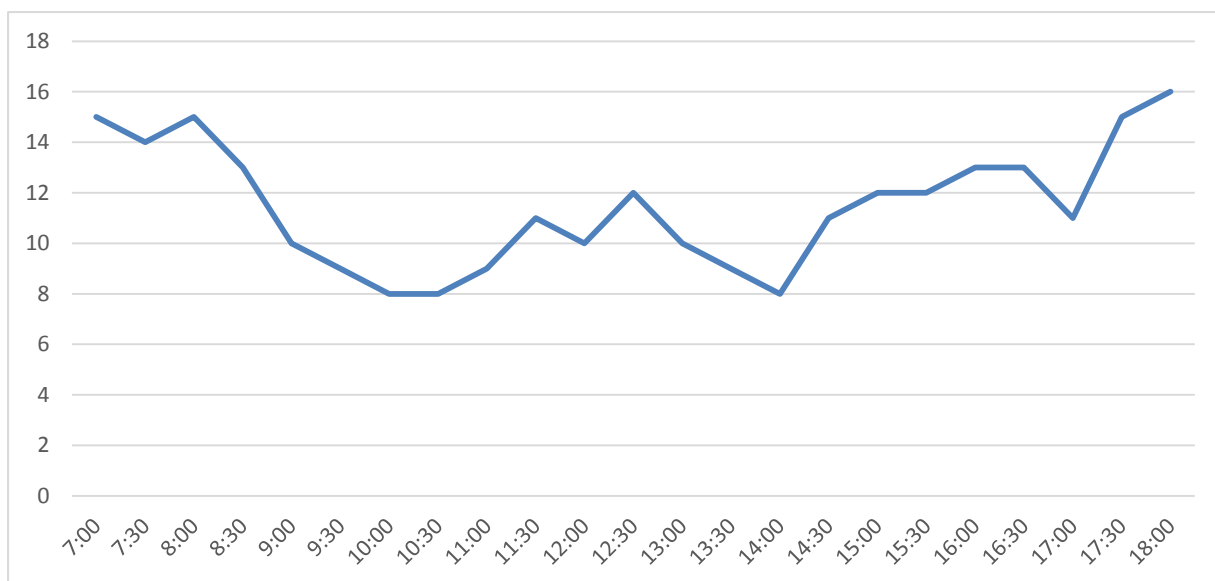
Tab. 13: Rozdělení záznamů vozidel dle délky stání a zařazení do kategorie pro zónu 7

Zóna 8	Zaměstnanec	Krátkodobý návštěvník	Dlouhodobý návštěvník	Rezident
Počet vozidel	2	5	6	7

Varianta nízkonákladová (dočasná): Vybudování šterkového parkoviště a doplnění o svislé dopravní značení.

Varianta plnohodnotná (definitivní): Vybudování dlážděného parkoviště před domy a doplnění o vodorovné a svislé dopravní značení IP11a.

Cena: dopravní značka (značka / sloupek / uchycení)	cca 1 100 / 500 / 75,- Kč za kus
šterkové parkovací místo	cca 2 700,- Kč
dlážděné parkovací místo	cca 16 000,- Kč



Obr. 24: Vývoj počtu zaparkovaných vozidel v průběhu šetření pro zónu 8



Obr. 25: Odstavování vozidel na travnatém povrchu v zóně č. 8

5. Závěr

Generel parkování může být základní dokument pro efektivní plán rozvoje obce vzhledem k zlepšení bezpečnosti dopravy vozidel, cyklistů a chodců. Průzkum parkování pak poukazuje na oblasti (zóny) obce, kde se nachází problémová místa, kvůli odstavování vozidel (zde se jedná především o problém odstavení vozidel na okraji komunikace či na zeleni, která přiléhá k místním komunikacím). Generel byl konstruován tak, aby poskytoval přehledný a věcný výklad o zjištěných problémech v obci, přičemž by také mohl pomoci v plánování zlepšení těchto míst jak z krátkodobého (nízkonákladového), tak dlouhodobého (plnohodnotného) hlediska.

Generel je rozdělený na dvě části. Textová část obsahuje všeobecné charakteristiky o jednotlivých dílčích částech generelu. Grafická část je tvořena tematickými mapami vztahující se k polohopisu fotodokumentace, kolizních míst a parkovacích zón. Grafické výstupy obsahují data z textové části a dopravních průzkumů ve formátu PDF. Ceny povrchu komunikací (dopravních a pěších) jsou vypočítány z dokumentu Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury od Ministerstva pro místní rozvoj. Ceny za svislé a vodorovné dopravní značení jsou zprůměrovány z katalogů od certifikovaných firem. Údaje o počtu obyvatel, rozloze či věkové struktuře pochází z dat ČSÚ a údaje o počtu a druhu registrovaných vozidel z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy.

6. Grafické přílohy

- Příloha č. 1: Katastrální území
- Příloha č. 2: Přehled fotodokumentace
- Příloha č. 3: Přehled problémových a kolizních míst
- Příloha č. 4: Parkovací zóny