

České vysoké učení technické v Praze

**FAKULTA DOPRAVNÍ**

**Ústav dopravních systémů**

Horská 3, 128 03 PRAHA 2

<http://www.fd.cvut.cz>

# **Analýza a optimalizace dopravy v klidu na sídlišti Východ v Uherském Hradišti**

**Závěrečná zpráva**

**leden 2021**

**Odpovědný řešitel:** **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**

**Řešitelský tým:** **doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.**  
**Bc. Daniela Götzová**

**Objednatel:** **Město Uherské Hradiště**



Uherské Hradiště  
Srdce Slovácka



Evropská unie  
Evropský sociální fond  
Operační program Zaměstnanost



**ČVUT**

**FD**

**DOPRAVNÍ  
SYSTEMY**

Ústav dopravních  
systémů (K612)

## IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE:

### Název akce:

Analýza a optimalizace dopravy v klidu na sídlišti Východ v Uherském Hradišti

### Objednatel:

#### Město Uherské Hradiště

Masarykovo náměstí 19, 686 01 UHERSKÉ HRADIŠTĚ

IČO ..... 00291471

### Osoby oprávněné k jednání:

ve věcech smluvních ..... Ing. Stanislav Blaha (starosta města)

ve věcech technických ..... RNDr. Jaroslav Bičan

(vedoucí Oddělení rozvoje města, Útvar městského architekta)

### Zhotovitel:

České vysoké učení technické v Praze Fakulta dopravní

Ústav dopravních systémů

Konviktská 20, PRAHA 1, 120 00

zastoupený ..... děkanem fakulty doc. Ing. Pavlem Hrubešem, Ph.D.

vedoucí ústavu ..... Ing. Martin Jacura, Ph.D.

odpovědný řešitel ..... doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

řešitelský tým ..... doc. Ing. Jiří Čarský, Ph.D.

Bc. Daniela Götzová

kontaktní telefony ..... + 420 604 846 823, + 420 739 703 512

E-mail..... carsky@fd.cvut.cz, GotzovaDaniela@seznam.cz

## OBSAH

<b>1. Cíle dopravně inženýrské studie</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Analýza stávajícího stavu místních komunikací</b> .....	<b>5</b>
2.1. Stávající organizace dopravy na Sídlišti Východ.....	5
2.1.1. Uplatnění opatření pro zklidňování dopravy .....	6
2.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu .....	6
2.2.1. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst.....	6
<b>3. Stanovení teoretické potřeby stání – kapacity ploch</b> .....	<b>7</b>
3.1. Teoretické předpoklady pro stanovení potřebného počtu stání .....	7
3.2. Princip výpočtu potřebných odstavných a parkovacích stání .....	8
3.2.1. Základní vztah pro výpočet .....	8
3.2.2. Definice a způsob stanovení vstupních hodnot.....	9
3.2.2.1. Určení počtu odstavných stání.....	9
3.2.2.2. Určení počtu parkovacích stání .....	9
3.2.2.3. Určení součinitelů.....	9
3.2.2.4. Zohlednění vlivu městské hromadné dopravy .....	10
3.3. Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání.....	10
<b>4. Kompletní průzkum zaměřený na dopravu v klidu na Sídlišti Východ</b> .....	<b>22</b>
4.1. Průzkumy dopravy v klidu .....	23
4.1.1. Základní charakteristika a cíle průzkumů .....	23
4.1.2. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu .....	23
4.1.2.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu.....	23
4.1.2.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu .....	24
4.1.2.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu .....	24
4.1.2.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu.....	25
4.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu.....	26
4.2.1. Oblast č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ) .....	28
4.2.2. Oblast č. 2 (B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever) .....	31
4.2.3. Oblast č. 3 (B. B. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever) .....	34
4.2.4. Oblast č. 4 (Hrušková + Sadová – střed).....	35
4.2.5. Oblast č. 5 (Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ).....	39
4.2.6. Oblast č. 6 (Jabloňová, Trnková) .....	46
4.2.7. Celá oblast Sídliště Východ .....	46
4.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu.....	49
4.3.1. Homogenní skladba uživatelů .....	51
4.3.2. Významné rozdíly mezi oblastmi .....	51
4.3.3. Hledisko počtu parkovacích míst využívaných v rozporu se zákonem ....	52
<b>5. Návrhy opatření v souvislosti s optimalizací dopravy v klidu na Sídlišti Východ ..</b>	<b>53</b>
5.1. Princip celkové koncepce návrhu.....	54
5.1.1. Kritéria zohledněná při návrhu .....	54
5.1.1.1. Vlastnictví pozemků a zachování vzrostlé zeleně.....	54
5.1.1.2. Rozhledová pole a průjezd vozidel IZS.....	54

5.1.2.	Kritéria nezohledněná při návrhu.....	54
5.1.3.	Časová etapizace návrhu .....	55
5.2.	Charakteristika 4 časových etap.....	55
5.2.1.	Etapa č. 1 (I. etapa).....	55
5.2.1.1.	Základní charakteristika.....	55
5.2.1.2.	Upravená a nová parkovací místa .....	55
5.2.1.3.	Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích.....	55
5.2.1.4.	Popis konkrétních úprav .....	56
5.2.2.	Etapa č. 2 (II. etapa).....	58
5.2.2.1.	Základní charakteristika.....	58
5.2.2.2.	Upravená a nová parkovací místa .....	58
5.2.2.3.	Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích.....	58
5.2.2.4.	Popis konkrétních úprav .....	58
5.2.3.	Bilance přínosu I. etapy a II. etapy .....	61
5.2.4.	Etapa č. 3 (III. etapa).....	62
5.2.4.1.	Základní charakteristika.....	62
5.2.4.2.	Popis konkrétních úprav .....	62
5.2.5.	Etapa č. 4 (IV. etapa).....	63
5.2.5.1.	Základní charakteristika.....	63
5.2.5.2.	Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích.....	64
5.2.5.3.	Popis konkrétních úprav .....	65
5.2.6.	Kritéria pro případnou realizaci etapy č. 3 a etapy č. 4 .....	66
5.3.	Zóny s navrženou regulací vjezdu pomocí Smart technologií.....	67
<b>6.</b>	<b>Návrh možného umístění parkovacího domu.....</b>	<b>68</b>
6.1.	Varianty umístění a uspořádání parkovacího domu.....	68
6.1.1.	Parkovací dům G1 .....	68
6.1.2.	Parkovací dům G2.....	68
6.1.3.	Parkovací dům G3.....	69
6.1.4.	Parkovací dům G4.....	69
6.1.5.	Parkovací dům G5.....	69
6.1.6.	Parkovací dům G6.....	69
6.2.	Doporučení pro případ záměru realizace parkovacího domu .....	69
<b>7.</b>	<b>Srovnání ekonomické náročnosti parkovacích domů a I. a II. etapy .....</b>	<b>70</b>
7.1.	Vstupní parametry .....	70
7.2.	Orientační odhady ekonomické náročnosti .....	71
7.2.1.	I. etapa úprav / výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací71	
7.2.2.	II. etapa úprav / výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací.....	72
7.2.3.	Parkovací domy .....	72
<b>8.</b>	<b>Seznam příloh.....</b>	<b>72</b>

## 1. CÍLE DOPRAVNĚ INŽENÝRSKÉ STUDIE

Dopravně inženýrské studie „Analýza a návrh optimalizace dopravy v klidu na Sídlišti Východ“ byla městem Uherské Hradiště pořízena jako výchozí podklad pro systémové řešení dopravy v klidu v této části města, neboť reaguje na napjatou situaci s parkováním v tomto nejmladším panelovém obytném souboru v Uherském Hradišti. Na Sídlišti Východ přibývá počet nelegálních způsobů využívání parkovacích stání osobních automobilů (konkrétní čísla viz Tabulka 1), neboť jeho obyvatelé ve večerních hodinách mají značné obtíže s hledáním volného místa pro zaparkování.

Situace s dopravou v klidu je samozřejmě neuspokojivá i v jiných částech města (např. Štěpnice, Jarošov, Na Rybníku a další) a město tento problém prostřednictvím regeneračních projektů veřejných prostranství postupně řeší (např. v poslední době realizace projektů regenerace veřejných prostranství na sídlištích 28. října a Na Rybníku a příprava regeneračních projektů pro oblasti Štěpnice a Jarošov). V rámci regenerace veřejných prostranství je ovšem doprava v klidu pouze jednou z komponent jejich celkové obnovy, zatímco dopravně inženýrská studie pro Sídliště Východ se věnuje výhradně dopravě v klidu a její výstupy mohou být proto následně využity jako výchozí podklady pro zadání komplexní regenerace tohoto sídliště.

Cílem dopravně inženýrské studie byla nejdříve analýza aktuálního stavu dopravy v klidu a její podrobný průzkum v této lokalitě a následně návrhy opatření k jeho řešení. Studie byla zadána v rámci projektu „Hradiště chytře“ (90 % ceny studie tak pokrývá dotace Operačního programu zaměstnanost). Dokument je zpracováván společně s 8 dalšími strategickými dokumenty v rámci projektu „Hradiště chytře – využití konceptu Smart City a navazujících strategií k udržitelnému rozvoji města Uherské Hradiště“, jehož realizace je financována prostřednictvím Operačního programu Zaměstnanost prostředky Evropského sociálního fondu.

## 2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

### 2.1. Stávající organizace dopravy na Sídlišti Východ

Sídliště Východ je obytná oblast na východním okraji Uherského Hradiště a základním typem zástavby jsou zde činžovní bytové domy, malou část oblasti tvoří ulice s řadovými rodinnými domy.

Vyhodnocení současné organizace dopravy na území Sídliště Východ bylo provedeno analytickým průzkumem v terénu, jehož výsledek ukazuje Příloha 1.1. Na zkoumaném území převládají obousměrné komunikace, na kterých jsou po obou stranách odstavovány automobily zpravidla pomocí kolmých parkovacích stání na jedné straně, přičemž na opačné straně často dochází k podélnému stání vozidel u obrubníku, čímž je zabírána požadovaná šířka pro obousměrný průjezd vozidel – pro odstranění těchto konfliktních situací a nevhodného uspořádání provozu je v návrhové části (viz kapitola 5.2) doporučeno rozšíření systému jednosměrných komunikací. V současné době je jednosměrnou komunikací pouze část ulice Lomená mezi křižovatkami s ulicemi Bedřicha Buchlovana a Větrná.

### **2.1.1. Uplatnění opatření pro zklidňování dopravy**

Na stávající síti místních komunikací na Sídlišti Východ jsou z opatření ke zklidňování dopravy umístěny 2 zpomalovací prahy v ulici Lomená (viz Příloha 1.1) a pak zvýšená křižovatková plocha na průsečné křižovatce v ulici Hrušková (viz Příloha 1.1).

## **2.2. Pasport ploch pro dopravu v klidu**

Vyhodnocení současného rozmístění a uspořádání parkovacích ploch na území Sídliště Východ bylo provedeno předběžným průzkumem v terénu, na jehož základě byl vytvořen pasport stávajících parkovacích ploch (viz Příloha 1.2), určený jako výchozí podklad pro následný průzkum dopravy v klidu.

Pro jednoznačné a logické vyhodnocení poptávky po místech a obratovosti vozidel v daném místě byly parkovací plochy seskupené do 6 oblastí a ty pak byly rozděleny na dílčí části, které jsou tvořeny už konkrétními seskupeními parkovacích míst v dané ulici, její části nebo skupině kratších ulic. Způsob přiřazení jednotlivých parkovacích míst v jednotlivých ulicích do 6 dílčích oblastí a dále do konkrétních částí v rámci sídliště Šipší zobrazuje Příloha 1. Celkový přehled využívaných parkovacích stání v závislosti na geometrickém uspořádání v oblasti Sídliště Východ ukazuje naopak Příloha 1.2.

### **2.2.1. Současné počty a způsob využívání parkovacích míst**

V současné době se na celém Sídlišti Východ nachází 1 204 legálních parkovacích míst, které rezidenti a návštěvníci sídliště běžně využívají v souladu se zákonem (viz Tabulka 1 a Příloha 1.2). Zároveň se na sídlišti vyskytuje dalších 288 nelegálně

(v rozporu se zákonem) využívaných míst, kdy při parkování dochází k porušování zákona a dopravních předpisů týkajících se zastavení a stání vozidel na pozemní komunikaci (tato nelegálně využívaná místa zobrazuje pomocí červených ploch nebo tenkých červených čar podél okrajů ulic Příloha 1.2, Příloha 3, Příloha 5, Příloha 6 (pouze zde světle hnědozelenou barvou), Příloha 8 a Příloha 10. Tato v rozporu se zákonem využívaná parkovací místa je nutné buď odstranit nebo jinak uspořádat provoz na pozemních komunikacích takovým způsobem, aby bylo možné tato místa využívat již legálně.

Tabulka 1 – bilance odstavných a parkovacích míst – současný stav

Bilance odstavných a parkovacích míst – současný stav							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288

### 3. STANOVENÍ TEORETICKÉ POTŘEBY STÁNÍ – KAPACITY PLOCH

#### 3.1. Teoretické předpoklady pro stanovení potřebného počtu stání

Pro výpočet teoretické potřeby stání bylo využito technické mapy Uherského Hradiště, stávajícího vodorovného značení zjištěného předběžným průzkumem v terénu a dále se vycházelo z ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“. Na komunikacích a na parkovacích plochách, které jsou opatřeny vodorovným dopravním značením (VDZ), se vycházelo z počtu stání, které byly určeny tímto dopravním značením. V místech, kde se nenachází VDZ nebo v místech, kde je podle ČSN 73 6056 možné stání vozidel, byla nabídka parkovacích stání spočtena dle normových rozměrů těchto stání. Rozměry uvažovaných stání jsou shrnuje Tabulka 2 pro stání podélné, Tabulka 3 pro stání kolmé a Tabulka 4 pro stání šikmé pod úhlem 60°.

Tabulka 2 – normativní rozměry podélných parkovacích stání

Základní šířka stání	Délka stání	Délka krajního stání	Šířka jízdního pruhu
a [m]	b [m]	b <sub>1</sub> [m]	c [m]
2,00	5,75 m	5,25	3,75

Tabulka 3 – normativní rozměry kolmých parkovacích stání

Základní šířka stání	Délka stání	Rozšíření krajního stání	Šířka jízdního pruhu
a [m]	b [m]	d [m]	c [m]
2,50	5,00 m	0,25	6,00

Tabulka 4 – normativní rozměry šikmých parkovacích stání pod úhlem 60°

Základní šířka stání	Skutečná šířka stání	Délka stání	Skutečná délka stání	Rozšíření krajního stání	Šířka jízdního pruhu
a [m]	g [m]	b [m]	b – e [m]	d [m]	c [m]
2,90	2,50	5,20	4,70	0,25	0,50

Zároveň bylo potřebné respektovat odsazení odstavných ploch od křižovatek, přechodů pro chodce a zachování průjezdů o minimální šířce 3 m v jednom směru z důvodu bezpečnosti a plynulosti provozu a také možnosti průjezdu vozidel IZS.

## 3.2. Princip výpočtu potřebných odstavných a parkovacích stání

### 3.2.1. Základní vztah pro výpočet

Na výpočet počtu teoretické potřeby parkovacích stání bylo využito poznatků z technické normy ČSN 73 6110. Základní vztah pro výpočet počtu parkovacích stání udává níže uvedený vzorec:

$$N = (O_o \cdot k_a) + (P_o \cdot k_a \cdot k_p)$$

kde:

- $N$  ..... teoretická potřeba parkovacích stání
- $O_o$  ..... počet odstavných stání
- $P_o$  ..... počet parkovacích stání
- $k_a$  ..... součinitel vlivu automobilizace
- $k_p$  ..... součinitel redukce počtu stání



### 3.2.2. Definice a způsob stanovení vstupních hodnot

Pro účely výpočtu se rozumí parkovacím stáním plocha, která slouží k parkování vozidla, např. k nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení, nebo vyložení nákupu. Parkovací stání mohou být vyhrazena pro různé účely a pro různé uživatele.

Pro účely výpočtu se rozumí odstavným stáním plocha, která slouží k odstavení vozidla v místě bydliště nebo v místě sídla provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá. Odstavná stání mohou být vyhrazena pro různé uživatele.

#### 3.2.2.1. Určení počtu odstavných stání

Pro určení počtu odstavných stání  $O_o$  bylo uvažováno, že obytné jednotky na Sídlišti Východ jsou činžovního typu (což v dané lokalitě bezesporu platí) a dále bylo uvažováno použití pouze bytových jednotek o ploše do 100 m<sup>2</sup> celkové plochy (tuto skutečnost nešlo reálně ověřit, proto se vycházelo se z charakteru činžovních domů – počet bytových jednotek v jednotlivých domech, které byly uvažovány pro výpočty, je zobrazen v Příloze 1.2) – provedené výpočty jsou zdokumentovány na obr. 1 (pro oblast č. 1), na obr. 2 (pro oblast č. 2), na obr. 4 (pro oblast č. 3), na obr. 6 (pro oblast č. 4), na obr. 8 (pro oblast č. 5) a na obr. 10 (pro oblast č. 6).

#### 3.2.2.2. Určení počtu parkovacích stání

Počet parkovacích stání  $P_o$  byl určen na základě počtu obyvatel města Uherské Hradiště pomocí internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro objekty mateřských škol (pro oblast č. 2 viz obr. 3 a pro oblast č. 5 viz obr. 9), objekty základních škol (pro oblast č. 5 viz obr. 9), objekty stravování (pro oblast č. 3 viz obr. 5, pro oblast č. 4 viz obr. 7 a pro oblast č. 6 viz obr. 11) a objekty služeb (pro oblast č. 4 viz obr. 7).

#### 3.2.2.3. Určení součinitelů

Součinitel vlivu automobilizace  $k_a$  byl určen na 0,98 pomocí internetové aplikace <http://www.apko.cz/>.

Součinitel redukce počtu stání  $k_p$  byl určen pro každou posuzovanou oblast zvlášť podle dostupnosti zastávek veřejné hromadné dopravy (VHD) a četnosti spojů, které je obsluhují. Ve všech případech byl určen charakter území na základě stupně úrovně dostupnosti „A“, kde součinitel  $k_p = 1$  (žádná redukce počtu stání). Tento součinitel se u výpočtu počtu stání u bytových staveb dle normy neuplatňuje. Vzhledem k jeho

hodnotě  $k_p = 1$ , nebude mít vliv ani na výpočet počtu parkovacích ploch poblíž nebytových staveb.

#### 3.2.2.4. Zohlednění vlivu městské hromadné dopravy

Pro zefektivnění výpočtu a vyhodnocení a zajištění správnosti výpočtu byl použit internetový online nástroj „Odstavné a parkovací plochy – Výpočet celkového počtu stání“ a ověření správnosti výsledků proběhlo s pomocí vlastních výpočtů. Při posuzování stupně úrovně dostupnosti bylo dále čerpáno z linkových jízdních řádů autobusových linek městské hromadné dopravy procházejícími oblastí za účelem zjištění počtů spojů jednotlivých linek. Vždy bylo počítáno se zastávkou nejbližší k předmětnému bytovému domu, případně s dvěma nejbližšími zastávkami (v případě, že druhá poskytovala četnější spojení jako první).

### 3.3. Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání

Jak již bylo zmíněno, na výpočet teoretické potřeby počtu stání bylo využito internetové online aplikace <http://www.apko.cz/>. V aplikaci byl vybrán příslušný okres (Uherské Hradiště) a město (Uherské Hradiště). Položka „Typ objektu“ v záhlaví zůstává nevyplněna, jelikož nemá na výpočet žádný vliv – jde jen o formu poznámky. Další údaje si aplikace sama stáhne z příslušných zdrojů. Jako zastávky VHD byly pro výpočet uvažovány zastávky „Mařatice, Derflanská“, „Mařatice, R. Kubíčka“ a „Mařatice, ZŠ Větrná“. Výsledný počet potřebných odstavných a parkovacích stání je následující:

- oblast č. 1 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 1):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem potřeba 365 míst
- oblast č. 2 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 2 a obr. 3):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem potřeba 281 míst
  - ✓ se zohledněním potřeb bydlení a škol ..... celkem potřeba 16 míst
- oblast č. 3 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 4 a obr. 5):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem potřeba 268 míst
  - ✓ se zohledněním potřeb bydlení a stravování..... celkem potřeba 95 míst

- oblast č. 4 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 6 a obr. 7):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem potřeba 198 míst
  - ✓ se zohledněním  
potřeb bydlení, stravování a služeb ..... celkem potřeba 33 míst
- oblast č. 5 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 8 a obr. 9):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem 261 míst
  - ✓ se zohledněním potřeb bydlení a škol ..... celkem 90 míst
- oblast č. 6 (celková potřeba odstavných a parkovacích stání dle ČSN 73 6110 včetně stávajících stání – viz obr. 10 a obr. 11):
  - ✓ se zohledněním pouze potřeb bydlení..... celkem 173 míst
  - ✓ se zohledněním potřeb bydlení a stravování..... celkem 6 míst

Celkovou bilanci stávající nabídky odstavných a parkovacích stání a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110 ukazuje Tabulka 5.

Tabulka 5 – celková bilance stávající nabídky odstavných a parkovacích stání a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110

<b>Celková bilance stávající nabídky odstavných a parkovacích stání a její srovnání s jejich celkovou potřebou dle ČSN 73 6110</b>							
<b>Posuzovaná část</b>	<b>Oblast 1</b>	<b>Oblast 2</b>	<b>Oblast 3</b>	<b>Oblast 4</b>	<b>Oblast 5</b>	<b>Oblast 6</b>	<b>CELEK</b>
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
<b>potřeba míst se zohledněním jen potřeb bydlení</b>							
potřeba míst dle ČSN 73 6110	365	281	268	198	261	173	1546
<b>potřeba míst se zohledněním potřeb bydlení, škol, stravování a služeb</b>							
potřeba míst dle ČSN 73 6110	365	297	363	231	351	179	1786

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 1 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	200	metrů
Doba docházky na zastávku	2,4	minut
Součinitel nástupní doby	15	minut
Měrná frekvence spojů	4	
Index dostupnosti	4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	372
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	372	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	364,56	stání
---------------------	--------	-------

obr. 1

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 1 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 2 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	200	metrů
Doba docházky na zastávku	2,4	minut
Součinitel nástupní doby	15	minut
Měrná frekvence spojů	4	
Index dostupnosti	4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	287
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	287	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	281,26	stání
---------------------	--------	-------

obr. 2

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 2 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 2 - MŠ Lomená

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	300	metrů
Doba docházky na zastávku	3,6	minut
Součinitel nástupní doby	16,2	minut
Měrná frekvence spojů	3,7	
Index dostupnosti	3,7	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- jesle, mateřská škola	
Účelová jednotka: dítě	Počet účelových jednotek v objektu	82
Počet účelových jednotek na 1 stání: 5		
Počet parkovacích stání	16,4	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	16,07	stání
---------------------	-------	-------

obr. 3

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 2 (se zohledněním potřeb stání podle objektů škol)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 3 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	2,1	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	25,7	minut
Docházková vzdálenost	300	metrů
Doba docházky na zastávku	3,6	minut
Součinitel nástupní doby	29,3	minut
Měrná frekvence spojů	2	
Index dostupnosti	2	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	273
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	273	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	267,54	stání
---------------------	--------	-------

obr. 4

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 3 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 3 - stravování

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	2,1	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	25,7	minut
Docházková vzdálenost	200	metrů
Doba docházky na zastávku	2,4	minut
Součinitel nástupní doby	28,09999999	minut
Měrná frekvence spojů	2,1	
Index dostupnosti	2,1	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- hostinec, pivnice	
Účelová jednotka: plocha pro hosty m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 10 (10 - 15)		200
Počet parkovacích stání	20	stání
Druh stavby	- restaurace	
Účelová jednotka: plocha pro hosty m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 4 (4 - 6)		109
Počet parkovacích stání	27,25	stání
Druh stavby	- restaurace	
Účelová jednotka: plocha pro hosty m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 4 (4 - 6)		200
Počet parkovacích stání	50	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	95,31	stání
---------------------	-------	-------

obr. 5

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 3 (se zohledněním potřeb stání podle objektů stravování)



## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 4 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	200	metrů
Doba docházky na zastávku	2,4	minut
Součinitel nástupní doby	15	minut
Měrná frekvence spojů	4	
Index dostupnosti	4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	202
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	202	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	197,96	stání
---------------------	--------	-------

obr. 6

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 4 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 4 - stravování + služby

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	90	metrů
Doba docházky na zastávku	1,1	minut
Součinitel nástupní doby	13,7	minut
Měrná frekvence spojů	4,4	
Index dostupnosti	4,4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- hostinec, pivnice	
Účelová jednotka: plocha pro hosty m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 10 (10 - 15)		282
Počet parkovacích stání	28,2	stání
Druh stavby	- jednotlivá prodejna	
Účelová jednotka: prodejní plocha m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 50		282
Počet parkovacích stání	5,64	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	33,16	stání
---------------------	-------	-------

obr. 7

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 4 (se zohledněním potřeb stání podle objektů stravování a služeb)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 5 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	200	metrů
Doba docházky na zastávku	2,4	minut
Součinitel nástupní doby	15	minut
Měrná frekvence spojů	4	
Index dostupnosti	4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	266
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	266	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	260,68	stání
---------------------	--------	-------

obr. 8

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 5 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 5 - MŠ & ZŠ Větrná

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	2,1	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	25,7	minut
Docházková vzdálenost	160	metrů
Doba docházky na zastávku	1,9	minut
Součinitel nástupní doby	27,59999999	minut
Měrná frekvence spojů	2,2	
Index dostupnosti	2,2	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- jesle, mateřská škola	
Účelová jednotka: dítě	Počet účelových jednotek v objektu	82
Počet účelových jednotek na 1 stání: 5		
Počet parkovacích stání	16,4	stání
Druh stavby	- základní škola	
Účelová jednotka: Žák	Počet účelových jednotek v objektu	378
Počet účelových jednotek na 1 stání: 5		
Počet parkovacích stání	75,6	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	90,16	stání
---------------------	-------	-------

obr. 9

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 5 (se zohledněním potřeb stání podle objektů škol)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 6 - bydlení

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	<input type="text" value="Bus"/>	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	400	metrů
Doba docházky na zastávku	4,8	minut
Součinitel nástupní doby	17,4	minut
Měrná frekvence spojů	3,4	

Index dostupnosti	3,4	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- obytný dům - činžovní	
Účelová jednotka: byt o 1 obytné místnosti	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 2		
Účelová jednotka: byt do 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	177
Počet účelových jednotek na 1 stání: 1		
Účelová jednotka: byt nad 100 m <sup>2</sup> celkové plochy	Počet účelových jednotek v objektu	
Počet účelových jednotek na 1 stání: 0.5		
Počet odstavných stání	177	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	173,46	stání
---------------------	--------	-------

obr. 10

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 6 (se zohledněním potřeb stání podle objektů bydlení)

## Odstavné a parkovací plochy - Výpočet celkového počtu stání

### Základní údaje

Okres	Uherské Hradiště
Obec	Uherské Hradiště
Typ objektu	Oblast č. 6 - stravování

### Součinitel vlivu stupně automobilizace

Počet obyvatel v obci	25287	obyvatel
Počet registrovaných vozidel	9902	osobních vozidel
Stupeň automobilizace	392	osobních vozidel na 1000 obyvatel
Součinitel vlivu stupně automobilizace	0,98	

### Součinitel redukce počtu stání

Druh MHD	Bus	
Součinitel frekvence spojů	4,3	vozidel za hodinu
Průměrná čekací doba	12,6	minut
Docházková vzdálenost	270	metrů
Doba docházky na zastávku	3,2	minut
Součinitel nástupní doby	15,8	minut
Měrná frekvence spojů	3,8	
Index dostupnosti	3,8	
Stupeň úrovně dostupnosti	1	
Charakter území	A	Charakter území na základě "Stupně úrovně dostupnosti": A
Součinitel redukce počtu stání	1	

### Základní ukazatele výhledového počtu odstavných stání

Druh stavby	- restaurace	
Účelová jednotka: plocha pro hosty m <sup>2</sup>		Počet účelových jednotek v objektu
Počet účelových jednotek na 1 stání: 10 (4 - 6)		60
Počet parkovacích stání	6	stání

### Celkový počet stání

Celkový počet stání	5,88	stání
---------------------	------	-------

obr. 11

protokol pro výpočet celkového počtu stání z internetové aplikace <http://www.apko.cz/> pro oblast č. 6 (se zohledněním potřeb stání podle objektů stravování)

## 4. KOMPLETNÍ PRŮZKUM ZAMĚŘENÝ NA DOPRAVU V KLIDU NA SÍDLIŠTI VÝCHOD

Vyhodnocení situace s parkováním na Sídlišti Východ vychází z dopravně inženýrského průzkumu dopravy v klidu, který byl v rámci této dopravně inženýrské studie na tomto sídlišti proveden v typický pracovní den v červnu 2020 a který zahrnoval sledování

příjezdů, odjezdů a doby parkování všech vozidel od 05:00 až do 19:00, a následné vyhodnocení průběhu obratovosti vozidel, stanovení počtu a podílu typů uživatelů parkování (např. rezidenti a jiní), odhadu poptávky a další zajímavé statistické a dopravně inženýrské údaje.

## 4.1. Průzkumy dopravy v klidu

### 4.1.1. Základní charakteristika a cíle průzkumů

Doprava v klidu souvisí s umístěním automobilu na určitou plochu a na určitou dobu. Parkování je možné regulovat umožněním odstavit vozidlo jen na vyhrazeném místě označeném speciálními dopravními značením. Význam potřeba uspořádat místa pro dopravu v klidu stále vzrůstá zejména ve středních a velkých městech se vzrůstajícím počtem automobilů, které v jejich ulicích náhodně stojí a postupně významně komplikují pohyb veškeré dopravy. Automobily v extrémních situacích částečně blokují vstupy do úřadů a jiných institucí i obytných budov, zasahují do prostorů nutných k projetí vozidel integrovaného záchranného systému a vytvářejí řadu dalších překážek, a proto je velmi důležité této problematice věnovat pozornost.

Město Uherské Hradiště se nyní potýká s problémem kapacity parkovacích ploch na Sídlišti Východ. S cílem daný problém přesně popsat, analyzovat a navrhnout řešení, bylo potřeba provést v této oblasti dopravní průzkum zaměřený na využívání dopravy v klidu.

Výsledky průzkumu dopravy v klidu poslouží proto jako podklad pro regulaci a organizaci dopravy v klidu na Sídlišti Východ a zároveň pro stanovení potřeby návrhu nových parkovacích míst nebo vhodné regulace jejich využívání.

### 4.1.2. Metodika provedení a vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

#### 4.1.2.1. Obecné způsoby provádění průzkumů dopravy v klidu

Pro stanovení potřeb dopravy v klidu je nutné zjistit požadavky na parkovací plochy v jednotlivých oblastech. Průzkumy dopravy v klidu lze provádět několika způsoby:

- na základě počtu vjíždějících a vyjíždějících vozidel ze zkoumané oblasti
- zápisem registračních značek vozidel na sledovaném úseku v pravidelných časových intervalech (zpravidla po 1 h)
- případně sčítáním kordonu

V případě průzkumu dopravy v klidu v posuzované oblasti Sídliště Východ ve městě Uherské Hradišti byla zvolena metodika zápisu registračních značek, ze kterých bylo možné následně určit délku doby parkování a využití parkovacích stání (tzv. obratovost). Podle výsledků sčítání lze stanovit časový průběh obsazenosti parkovacích míst, průměrnou časovou délku parkování (zda se jednalo o krátkodobé, střednědobé či dlouhodobé parkování), obrat a počet parkujících vozidel za časový interval (špička / sedlo / doba průzkumu).

#### 4.1.2.2. Parametry realizace průzkumu dopravy v klidu

Jako jednotkový časový interval pro zápis registračních značek parkujících vozidel pro všechny oblasti byla zvolena 1 h, každý sčítač tedy prošel přidělenou zónu 1-krát během 1 h. Úkolem sčítačů byl zápis registrační značky vozidel do připravených formulářů v rámci každé dílčí části jednotlivých 6 oblastí na Sídlišti Východ (viz Příloha 1) a to bez ohledu na to, kde bylo vozidlo odstaveno (pokud se nacházelo ve zkoumané oblasti). Registrační značka jakéhokoliv vozidla je unikátní, neopakující se znak vozidla, díky kterému je možné zcela přesně stanovit místo a dobu odstavení takového vozidla.

Průzkum dopravy v klidu za účelem zjištění stávající reálné obsazenosti parkovacích míst, obratu vozidel a délku jejich stání byl proveden ve čtvrtek 11.06.2020. Zaznamenávání trvalo v době od 05:00 do 19:00. V době průzkumu bylo jasno až polojasno, bez přeháněk.

#### 4.1.2.3. Způsob vyhodnocení průzkumu dopravy v klidu

Jak již bylo naznačeno v předchozích kapitolách, každá posuzovaná oblast Sídliště Východ byla rozdělena do částí (viz Příloha 1), přičemž jedna část představuje jednu souvislou parkovací plochu nebo více těsně sdružených parkovacích ploch, parkovacích zálivů nebo pruhů. Stejně dělení na oblasti bylo zachováno u všech grafů (viz graf 1 až graf 49) souvisejících s tímto tématem.

Způsob provádění průzkumu byl založen na opisování celé registrační značky vozidla do předem připravených tabulek. Tabulka vždy obsahovala jednotlivé řešené úseky. Celá oblast byla systematicky procházena každou hodinu, kdy se každé vozidlo vždy zaznamenalo do tabulky. Později byla veškerá data přepsána do tabulky v MS-Excel a vyhodnocena pomocí níže uvedených grafů (viz graf 1 až graf 49).



Pro identifikaci různých uživatelů dopravy v klidu byly zadány níže uvedené počáteční podmínky. Uživatelé byli rozděleni do 3 skupin:

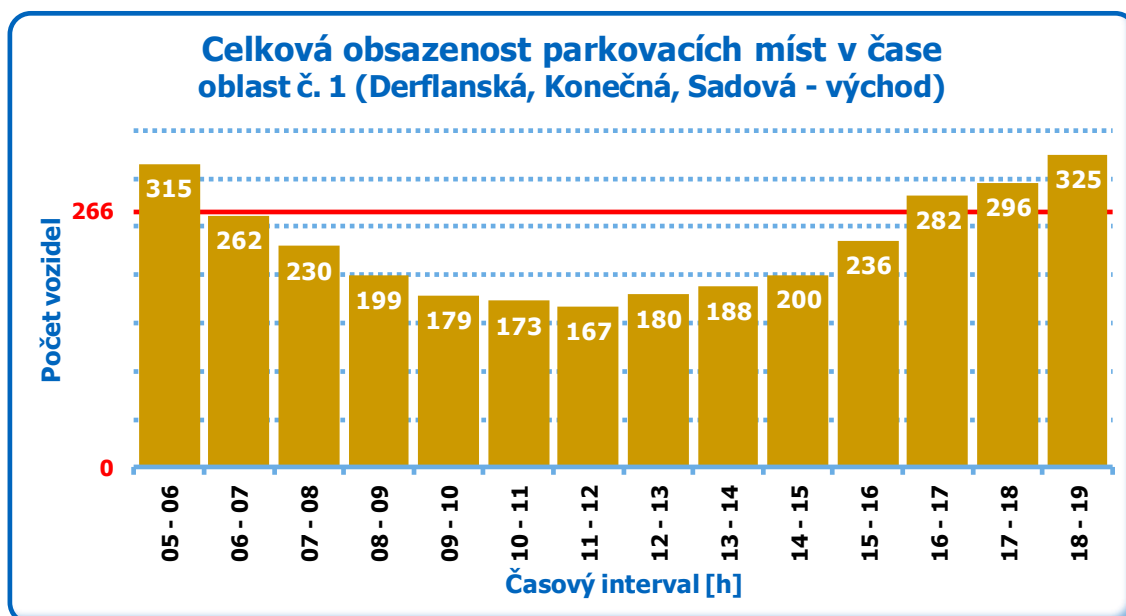
- rezidenti – v grafech (viz graf 1 až graf 49) označeni jako „rezidenti“
  - ✓ rezidenti byli identifikováni tak, že se jejich vozidla během průzkumu vyskytovaly v daném úseku první nebo poslední hodinu průzkumu
- obyvatelé dojíždějící na místo parkování za účelem cesty do zaměstnání – v grafech (viz graf 1 až graf 49) označeni jako „denní dojíždění“
  - ✓ tito uživatelé byli identifikováni časovou délkou stání alespoň 8 hodin a zároveň tím, že na daném úseku nestáli současně první i poslední hodinu průzkumu
- ostatní, zpravidla místní obyvatelé Uherského Hradiště nebo blízkého okolí – v grafech (viz graf 1 až graf 49) označeni jako „ostatní (místní)“
  - ✓ jako ostatní uživatelé byli označeni všichni, kteří se nezařadili mezi 2 předcházející popsané skupiny

#### 4.1.2.4. Způsob zpracování výsledků průzkumu dopravy v klidu

Výsledky průzkumu dopravy v klidu byly zpracovány v mnoha grafech (viz graf 1 až graf 49), a to nejen pro Sídliště Východ jako celek, ale též samostatně pro 6 oblastí, na které bylo sídliště zpracovateli dopravně inženýrské studie logicky rozděleno (viz Příloha 1). Důvod k rozdělení sídliště na oblasti byla skutečnost, že Sídliště Východ je poněkud rozsáhlejší (obsahuje na svém území např. 3 různé zastávky městské hromadné dopravy), nepředpokládá se, že by po celé ploše sídliště byly uskutečňovány pouze pěší cesty a je místy rozděleno zelenými plochami na různé menší urbanistické celky, které ale mají také různé stáří, architekturu i řešení dopravy v klidu a místních komunikací, proto byl důvodný předpoklad (který se pak u výsledků průzkumu dopravy v klidu potvrdil), že situace s dopravou v klidu se může v jednotlivých dílčích oblastech sídliště lišit. Dílčí oblasti byly proto posuzovány zejména samostatně, s ohledem na jejich určitou homogenitu a docházkovou vzdálenost k parkovacím místům a plochám, které k obytným budovám v těchto dílčích oblastech přirozeně náleží, a na základě výše uvedených předpokladů z průzkumu dopravy v klidu vyplynulo několik níže uvedených závěrů.

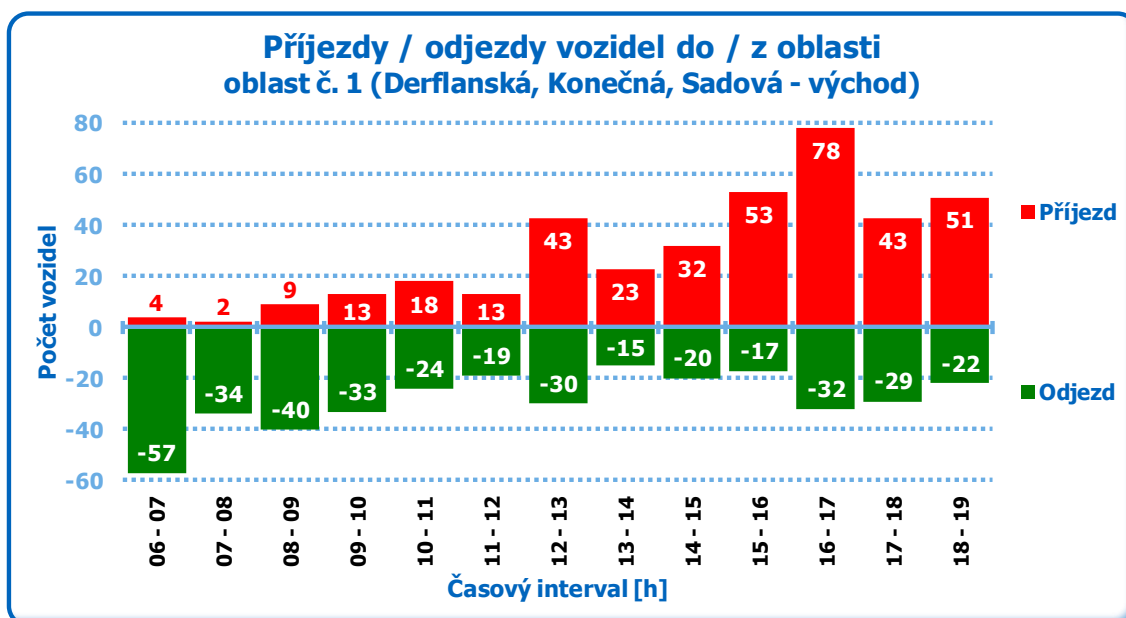
## 4.2. Zjištěná obsazenost ploch pro dopravu v klidu

Na základě postupů a principů popsaných v kapitole 4.1.2 byly v 6 posuzovaných oblastech a jejich dílčích částech na Sídlišti Východ zjištěny níže uvedené charakteristiky dopravy v klidu:



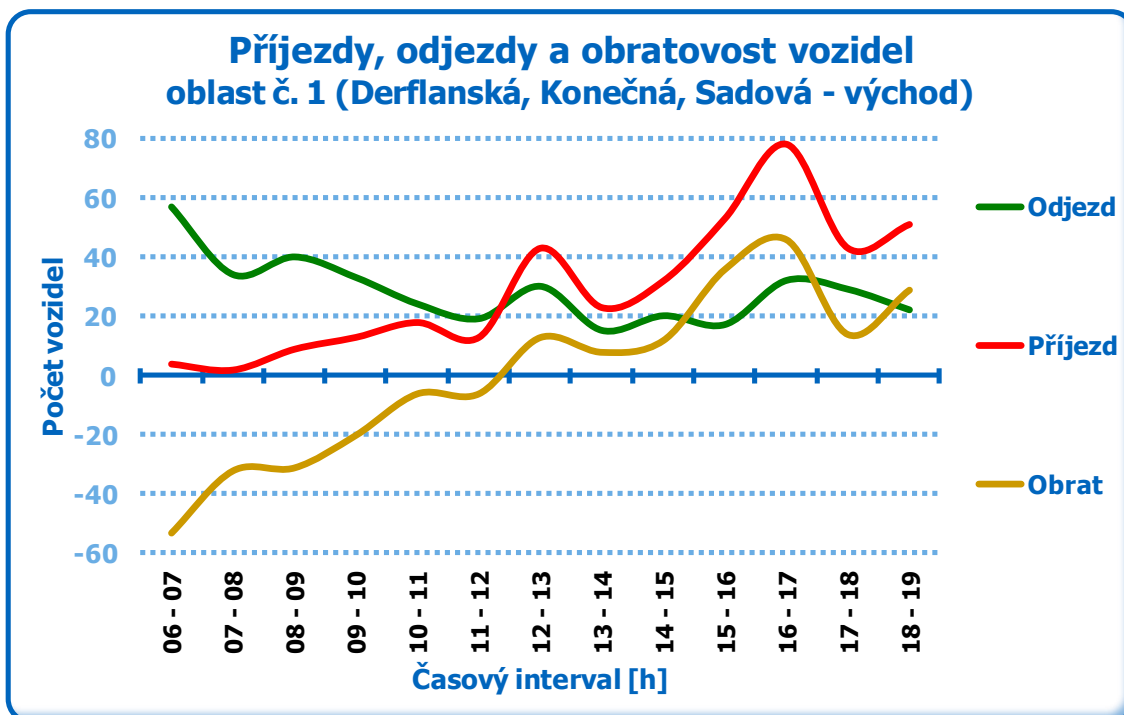
graf 1

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)



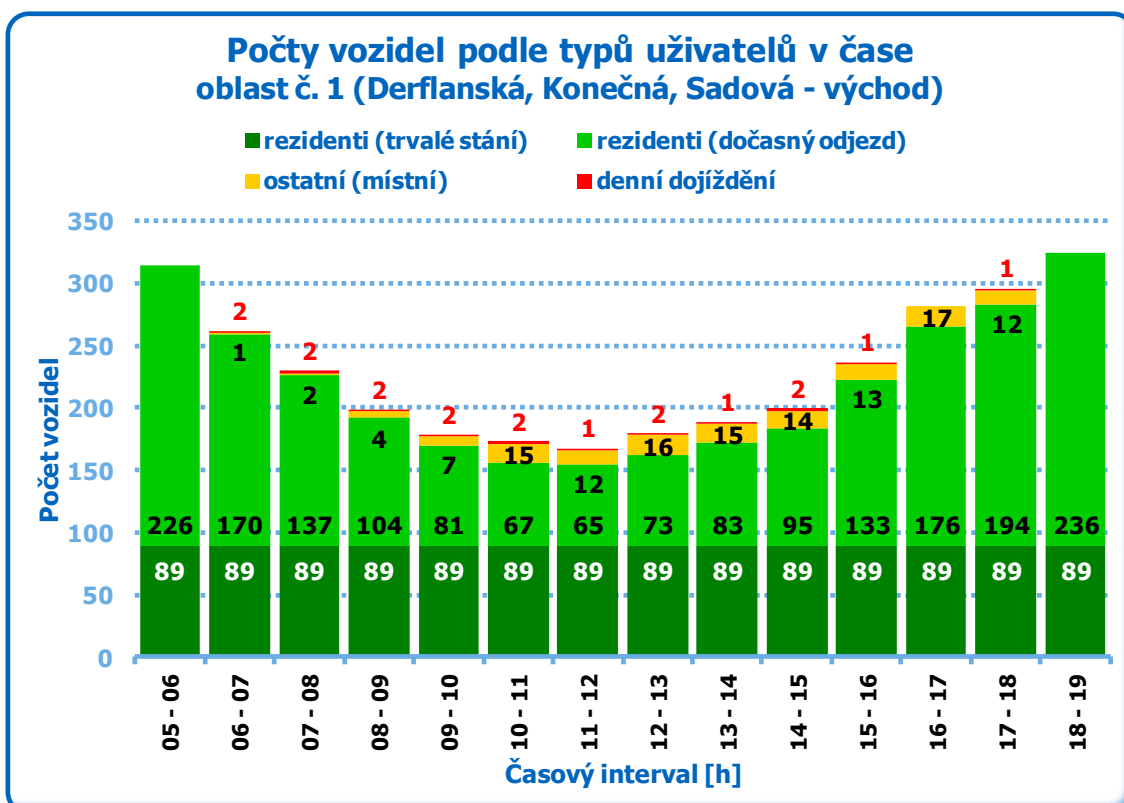
graf 2

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)



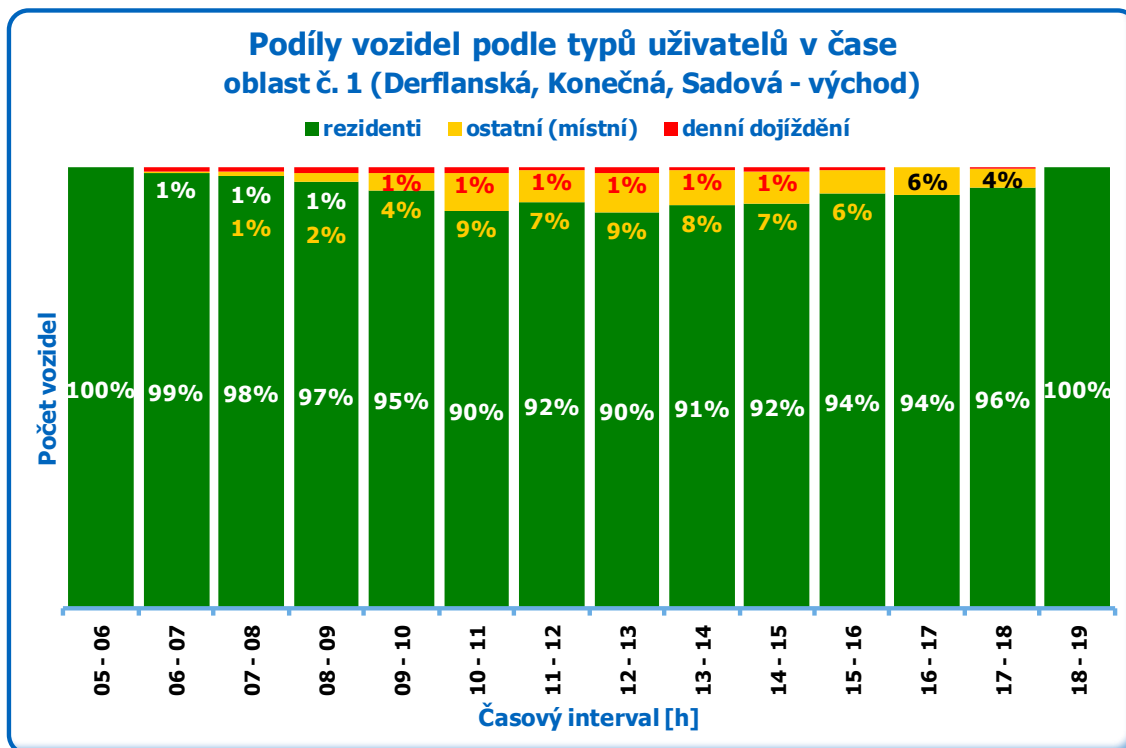
graf 3

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)



graf 4

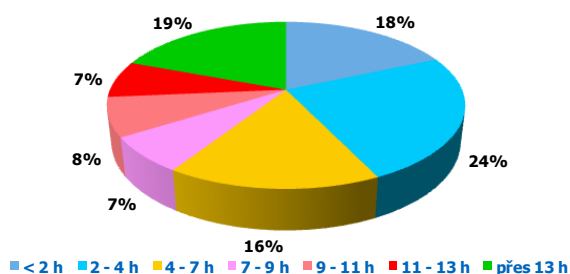
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)



graf 5

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)

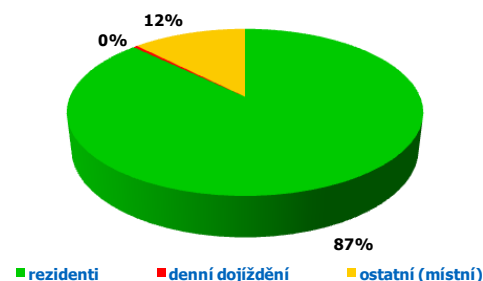
**Podíly vozidel podle délky stání  
oblast č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová - východ)**



graf 6

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 1  
(Derflanská, Konečná, Sadová – východ)  
podle časové délky jejich parkování

**Podíly vozidel podle typů uživatelů  
oblast č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová - východ)**



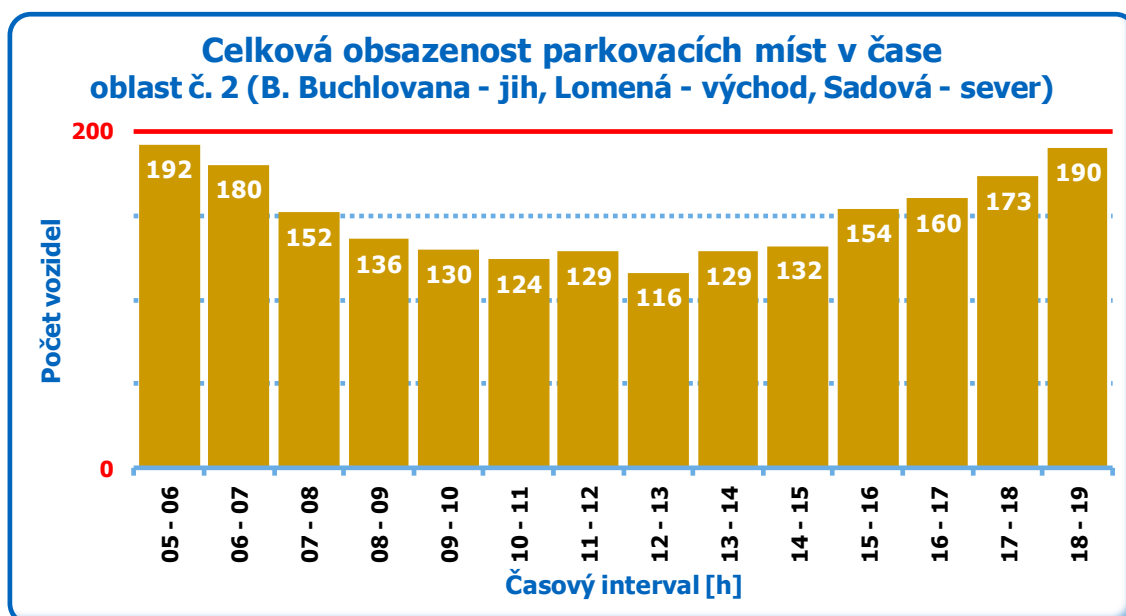
graf 7

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 1  
(Derflanská, Konečná, Sadová – východ)

#### 4.2.1. Oblast č. 1 (Derflanská, Konečná, Sadová – východ)

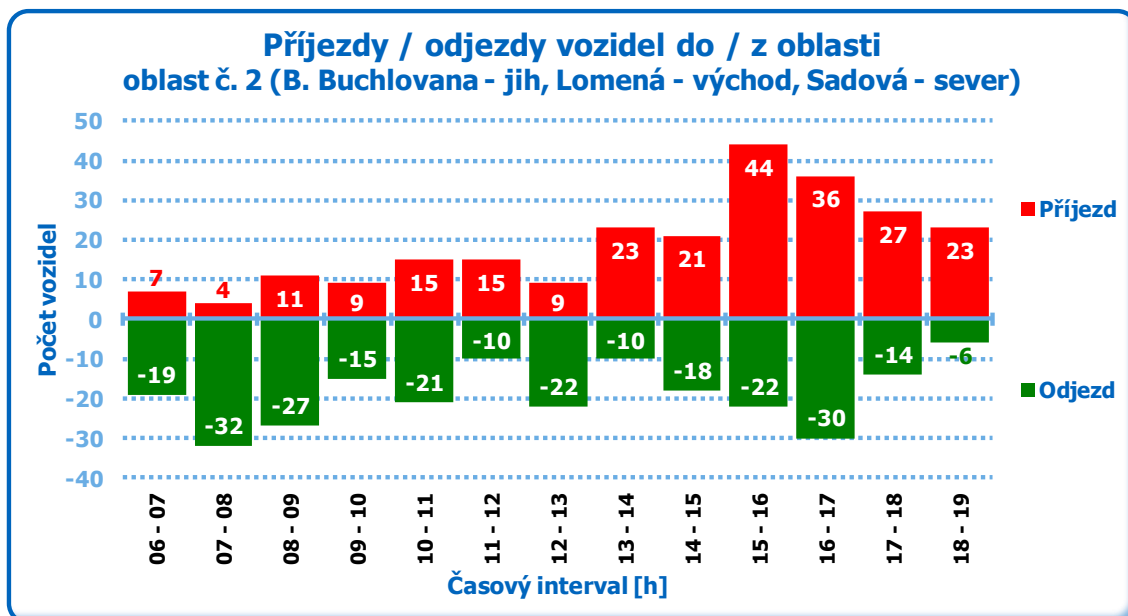
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 1 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 1) činí 266 parkovacích míst)

- následující graf 2 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 1) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 3
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 1) graf 4 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 5 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 6 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 1) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 7 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



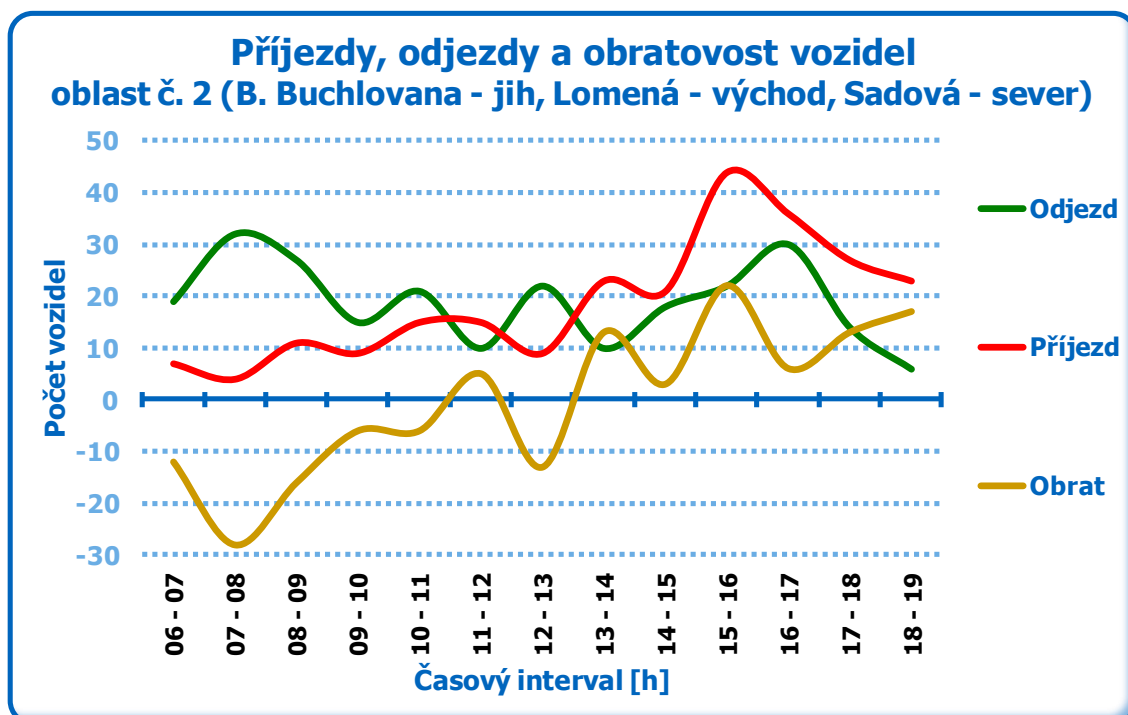
graf 8

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 2  
(B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)



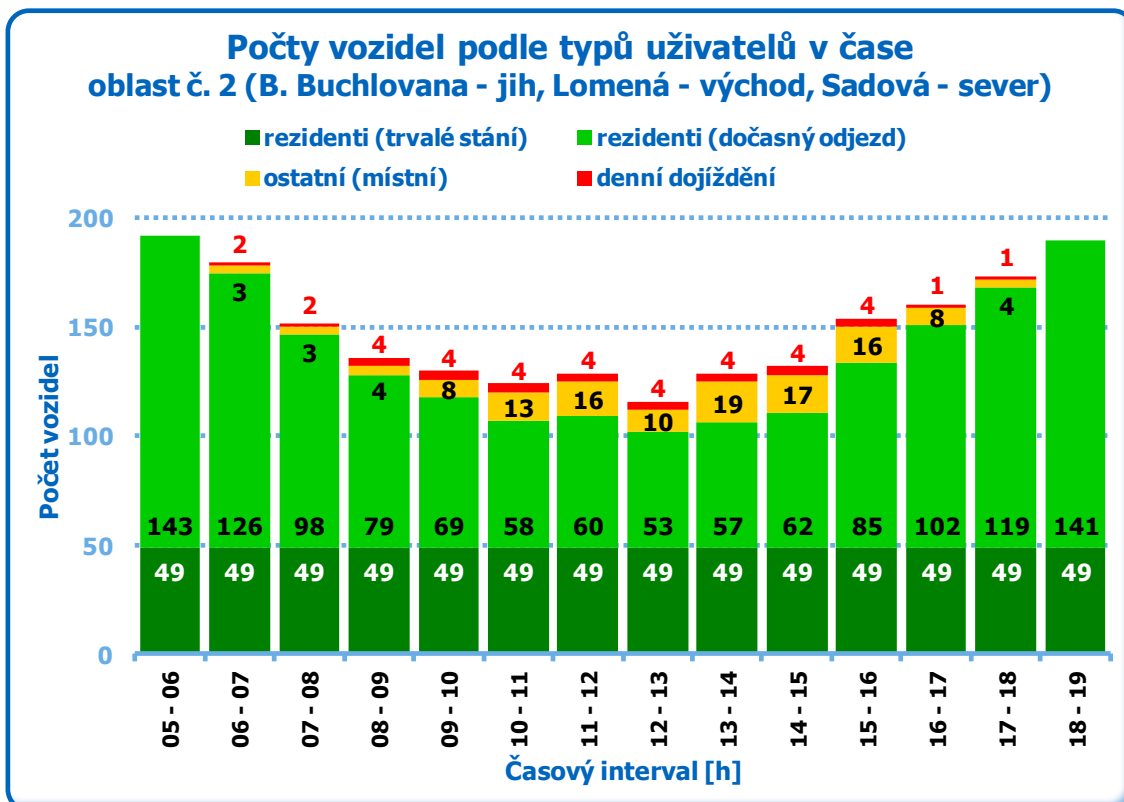
graf 9

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 2 (B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)



graf 10

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 2  
(B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)

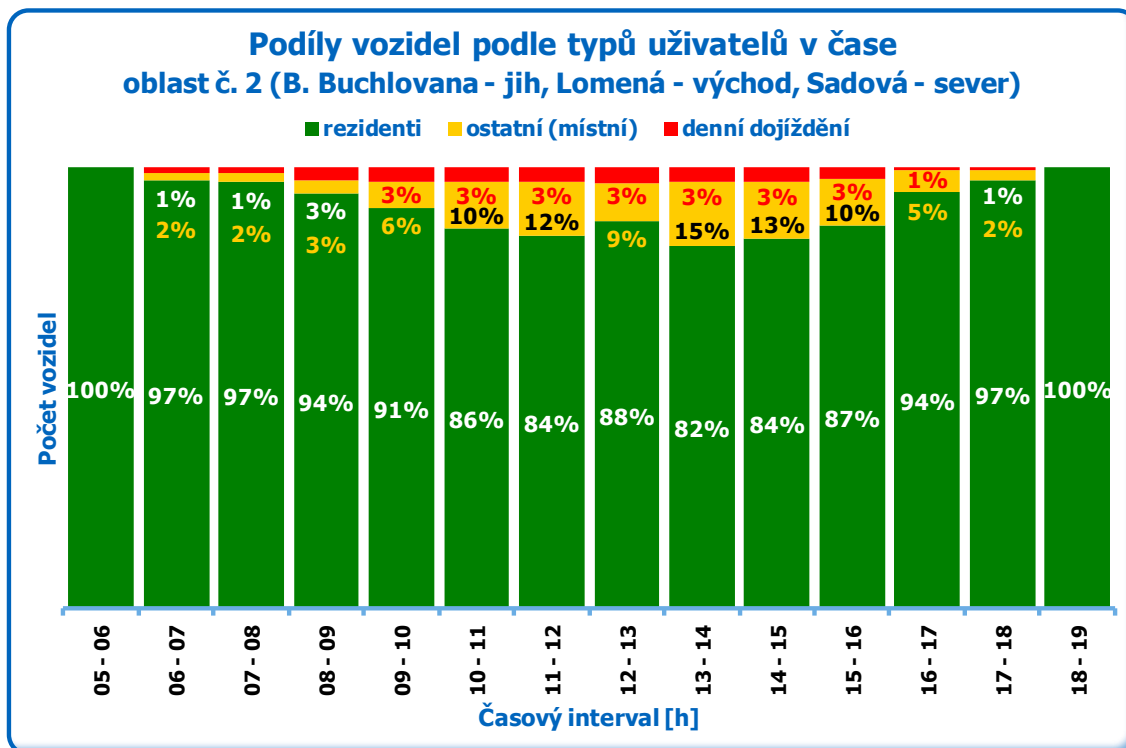


graf 11

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 2  
(B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)

#### 4.2.2. Oblast č. 2 (B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)

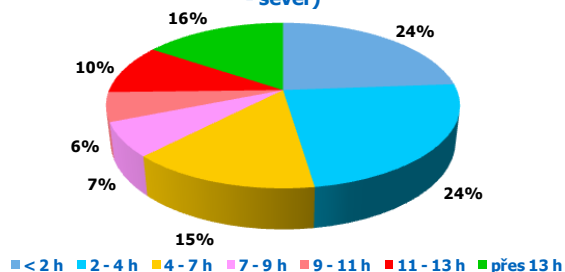
- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 8 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 2) činí 200 parkovacích míst)
- následující graf 9 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 2) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 10
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 2) graf 11 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 12 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



graf 12

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 2  
(B. Buchlovana – jih, Lomená – východ, Sadová – sever)

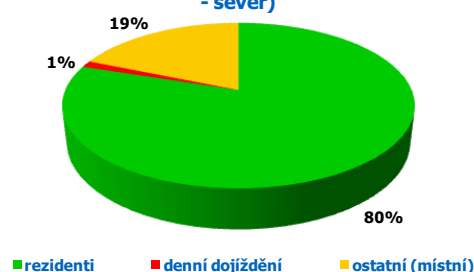
Podíly vozidel podle délky stání  
oblast č. 2 (B. Buchlovana - jih, Lomená - východ, Sadová - sever)



graf 13

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 2  
(B. Buchlovana – jih, Lomená – východ,  
Sadová – sever) podle časové délky jejich parkování

Podíly vozidel podle typů uživatelů  
oblast č. 2 (B. Buchlovana - jih, Lomená - východ, Sadová - sever)

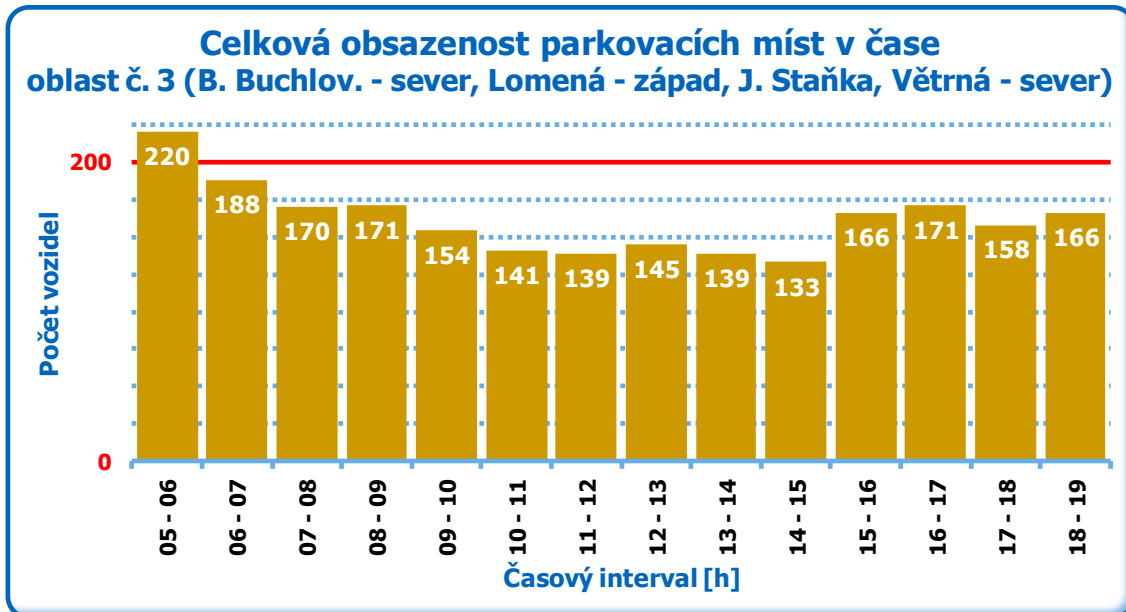


graf 14

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 2 (B. Buchlovana – jih, Lomená – východ,  
Sadová – sever)

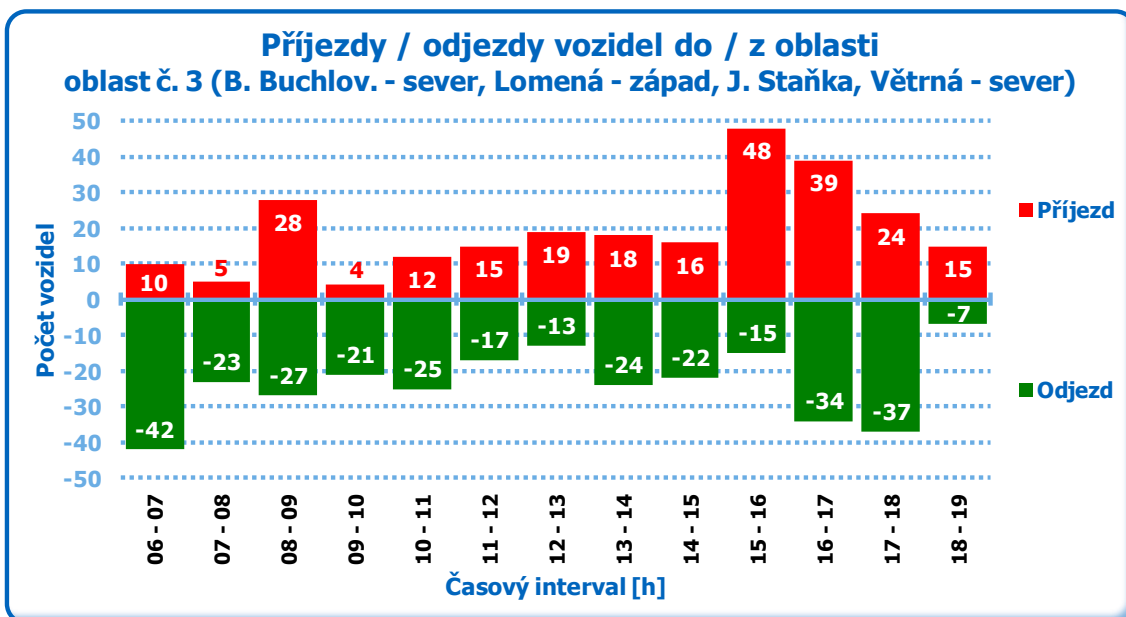
- předposlední graf 13 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 2) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 14 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce





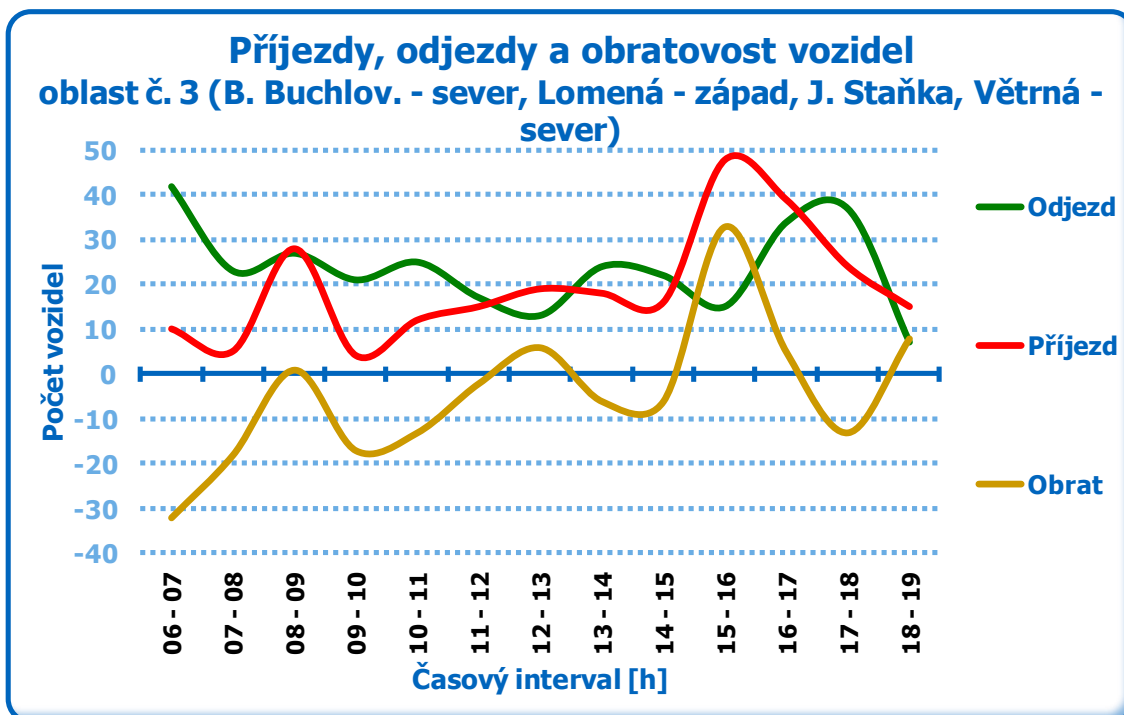
graf 15

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)



graf 16

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)

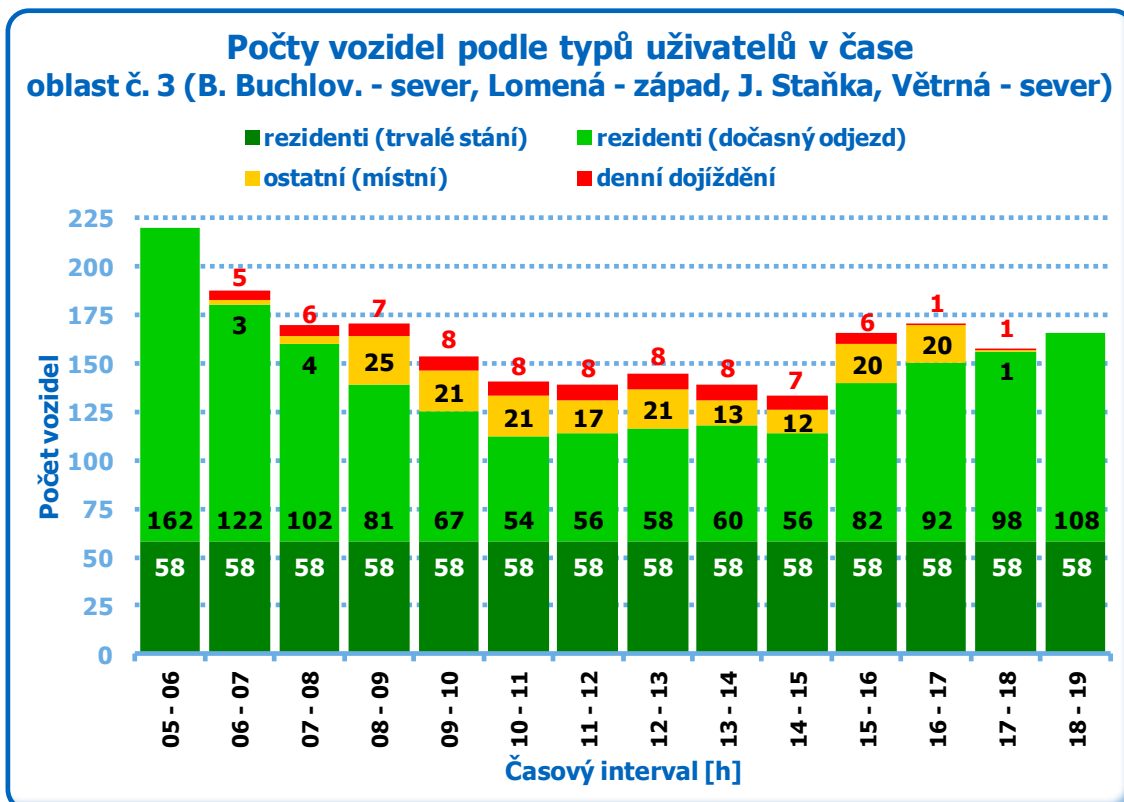


graf 17

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)

#### 4.2.3. Oblast č. 3 (B. B. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 15 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 3) činí 200 parkovacích míst)
- následující graf 16 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 3) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 17
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 3) graf 18 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 19 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



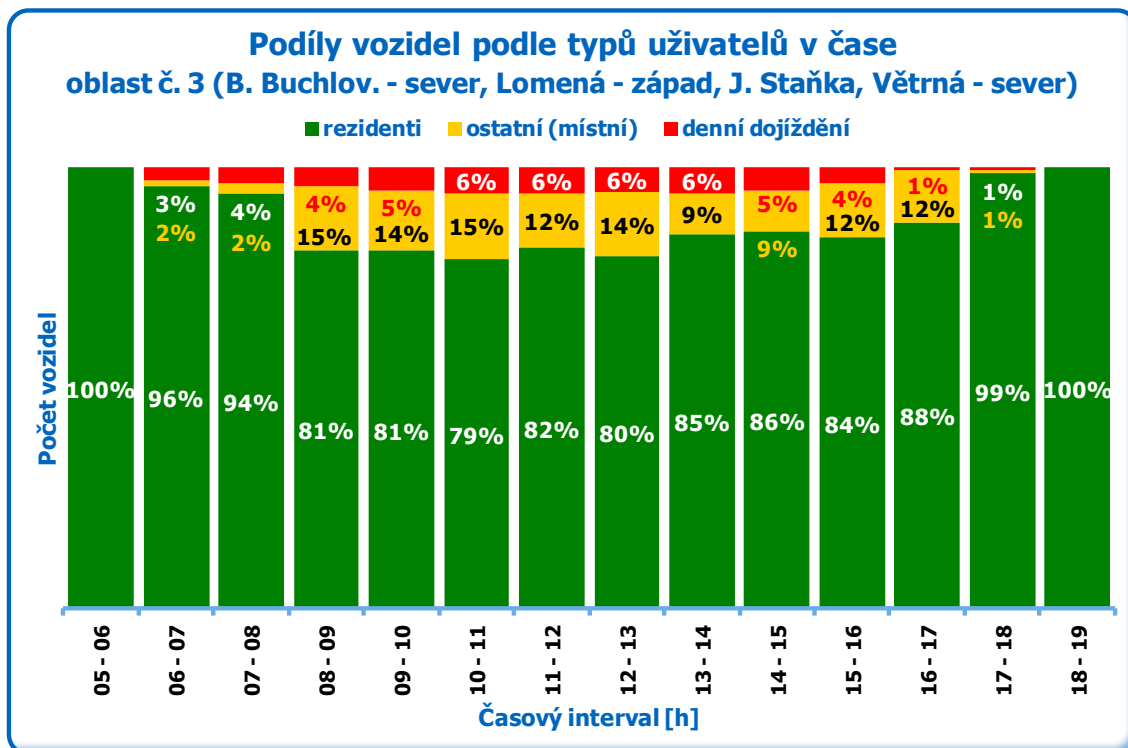
graf 18

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)

- předposlední graf 20 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 3) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 21 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

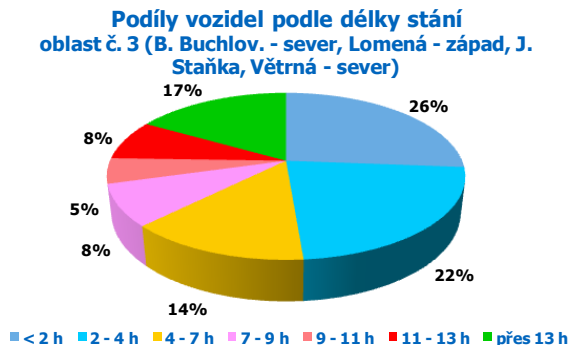
#### 4.2.4. Oblast č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 22 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 4) činí 195 parkovacích míst)
- následující graf 23 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 4) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 24



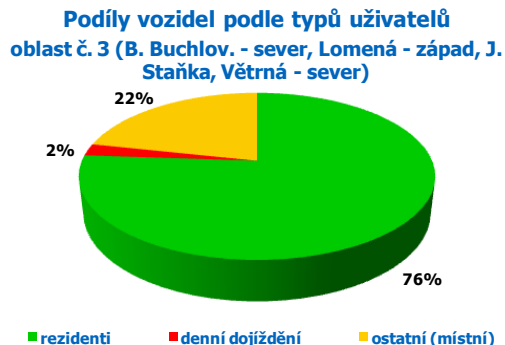
graf 19

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)



graf 20

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 3  
(B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever) podle časové délky jejich parkování



graf 21

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 3 (B. Buchlov. – sever, Lomená – západ, J. Staňka, Větrná – sever)

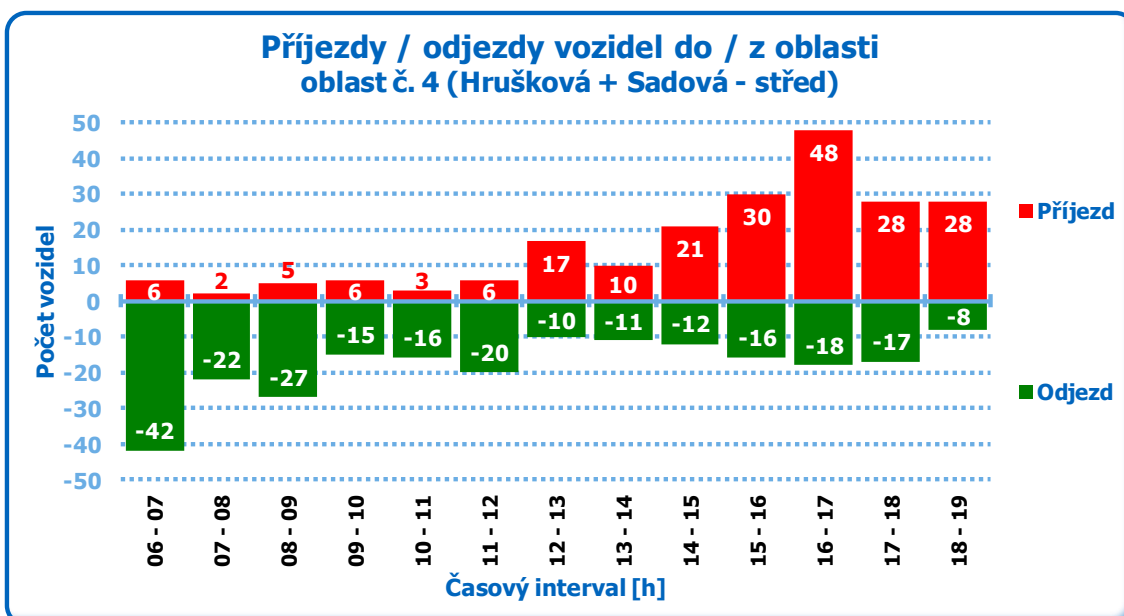
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 4) graf 25 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 26 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

- předposlední graf 27 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 4) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 28 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



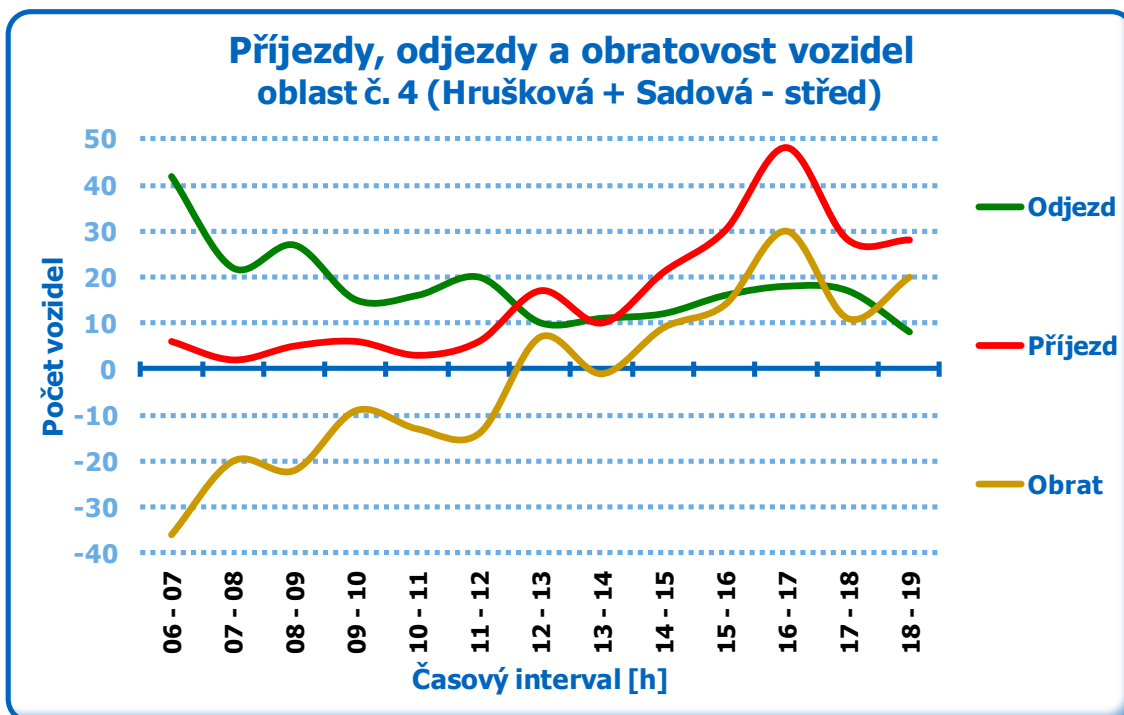
graf 22

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)



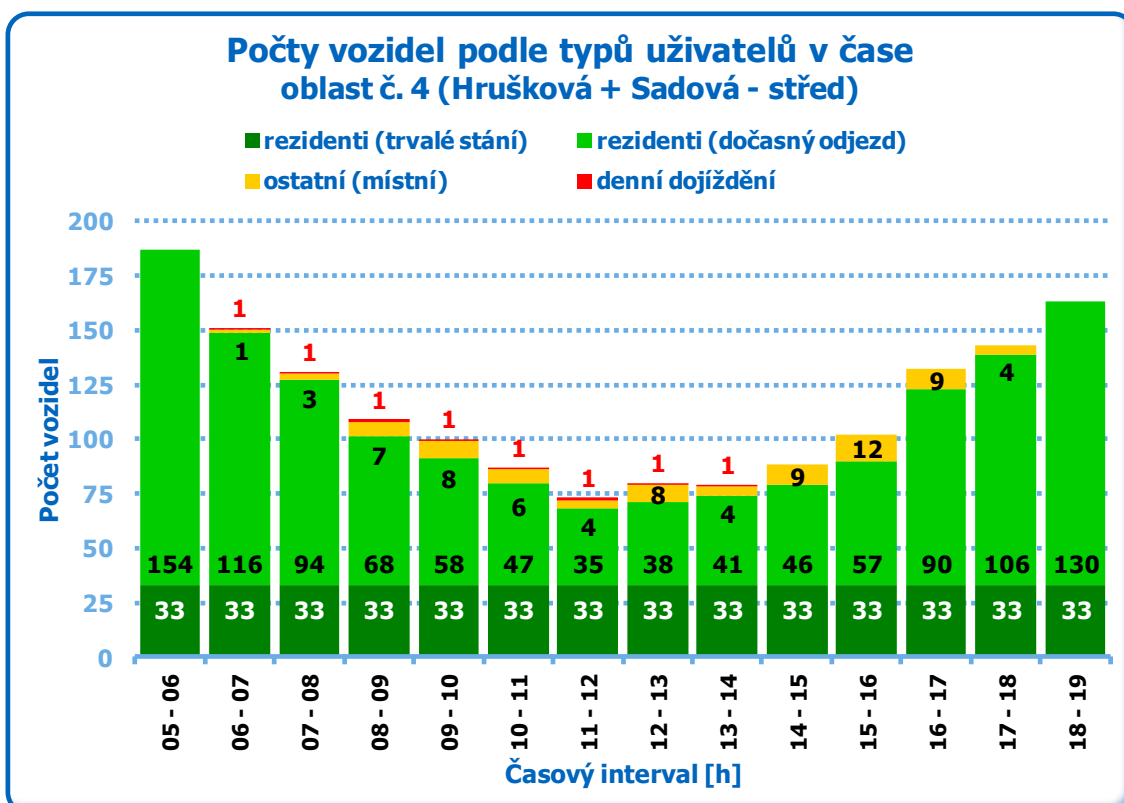
graf 23

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)



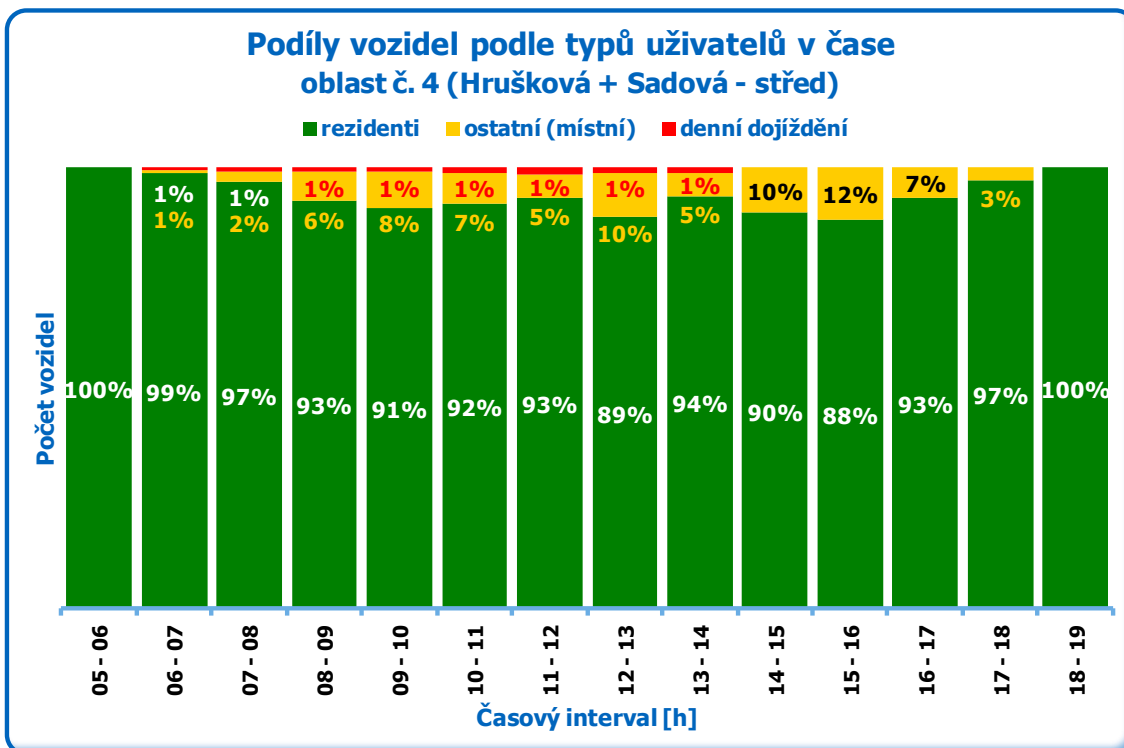
graf 24

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)



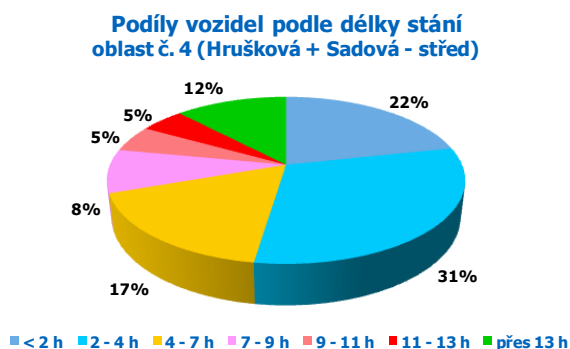
graf 25

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)



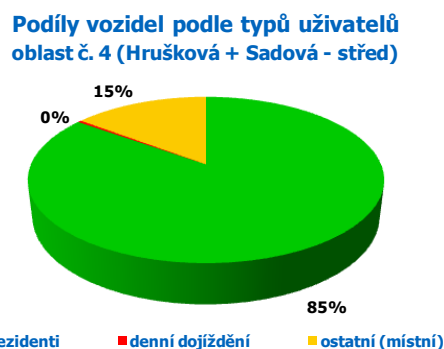
graf 26

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)



graf 27

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 4  
(Hrušková + Sadová – střed)  
podle časové délky jejich parkování

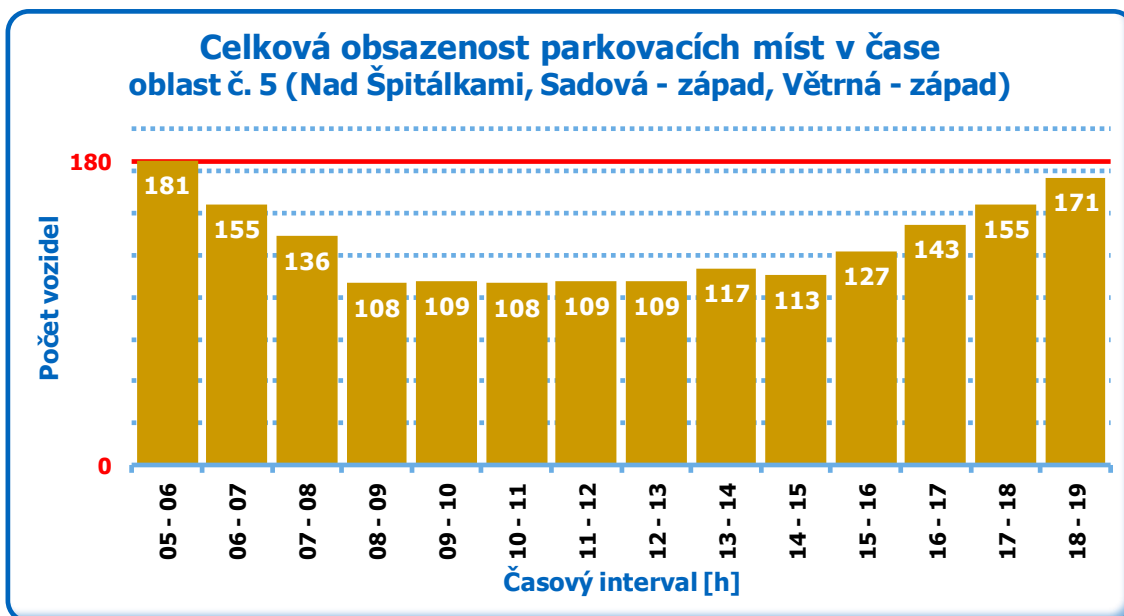


graf 28

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 4 (Hrušková + Sadová – střed)

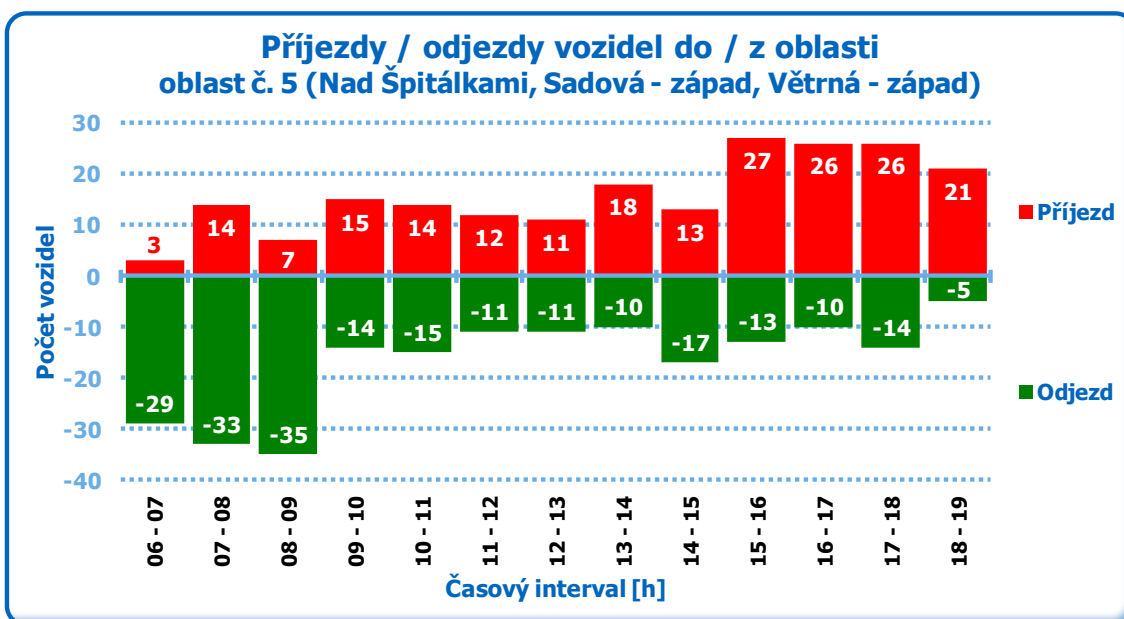
#### 4.2.5. Oblast č. 5 (Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 29 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 5) činí 180 parkovacích míst)



graf 29

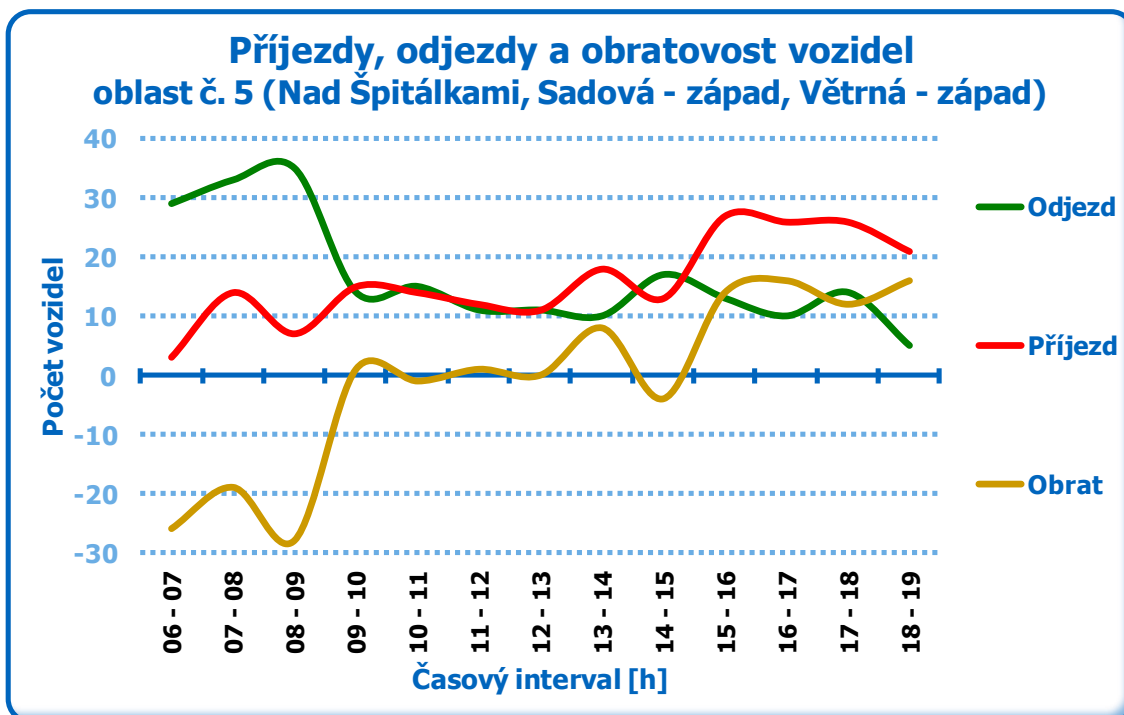
celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 5  
(Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ)



graf 30

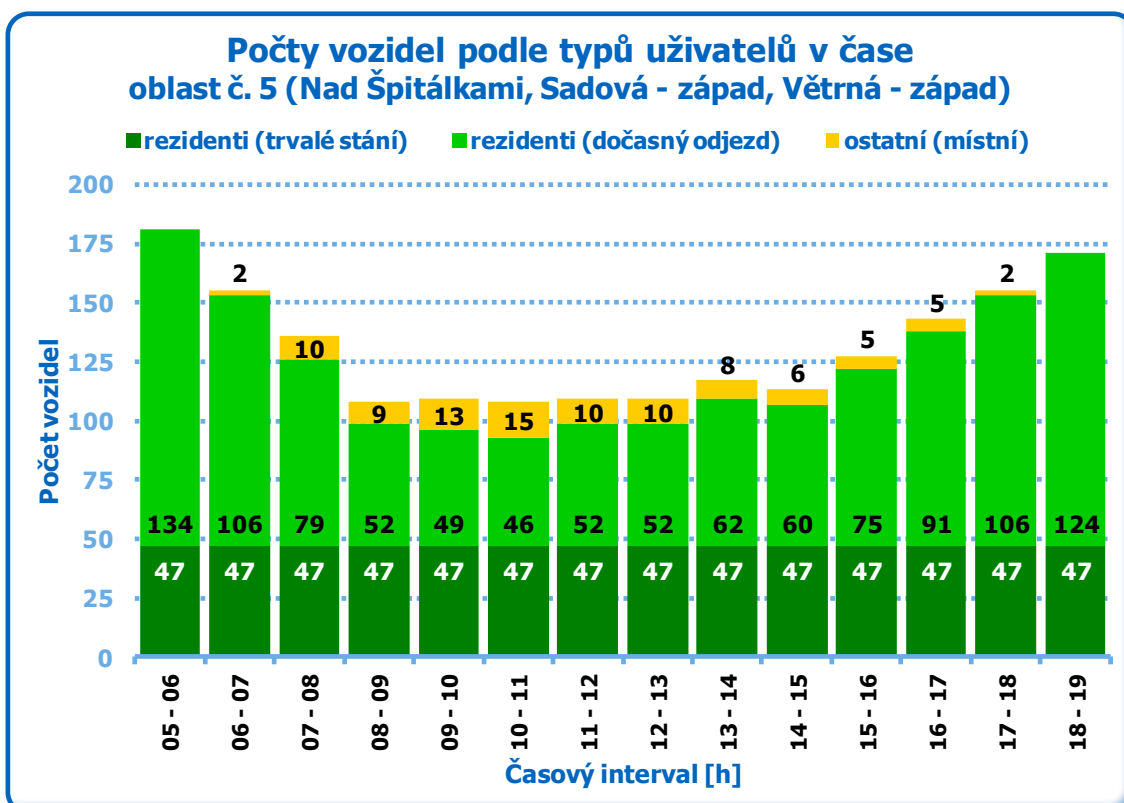
příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 5 (Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ)





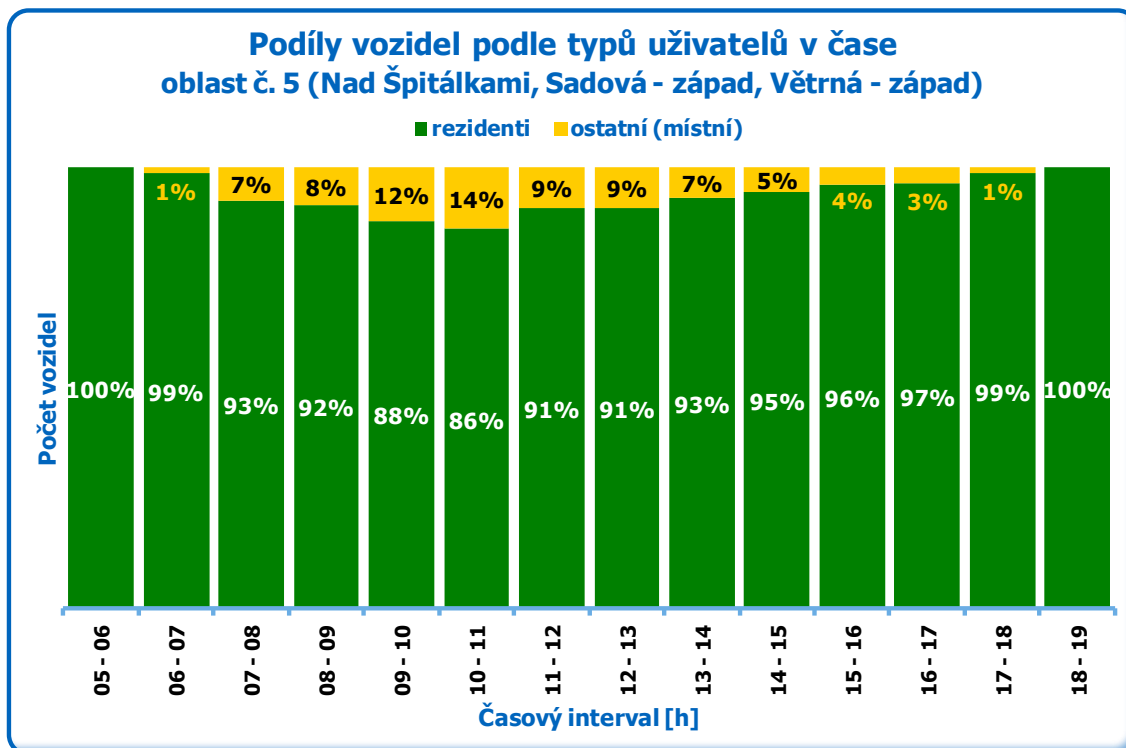
graf 31

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 5 (Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ)



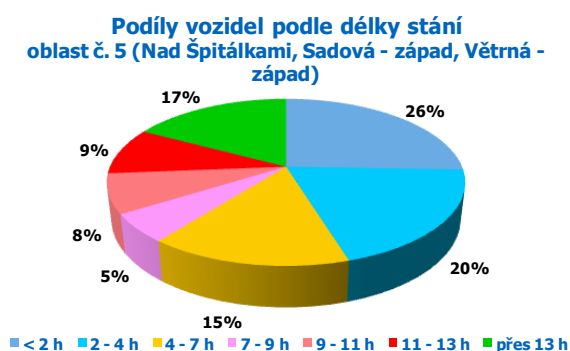
graf 32

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 5  
(Nad Špitálkami, Sadová – západ, Větrná – západ)



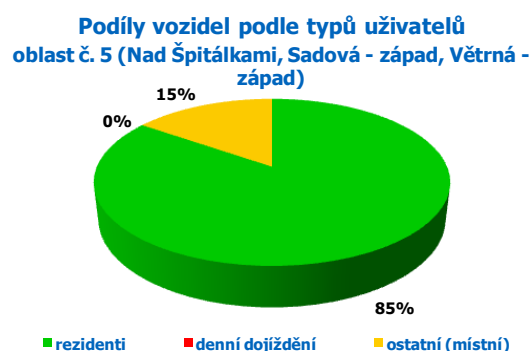
graf 33

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 5 (Nad Špitádkami, Sadová – západ, Větrná – západ)



graf 34

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 5  
(Nad Špitádkami, Sadová – západ, Větrná – západ)  
podle časové délky jejich parkování

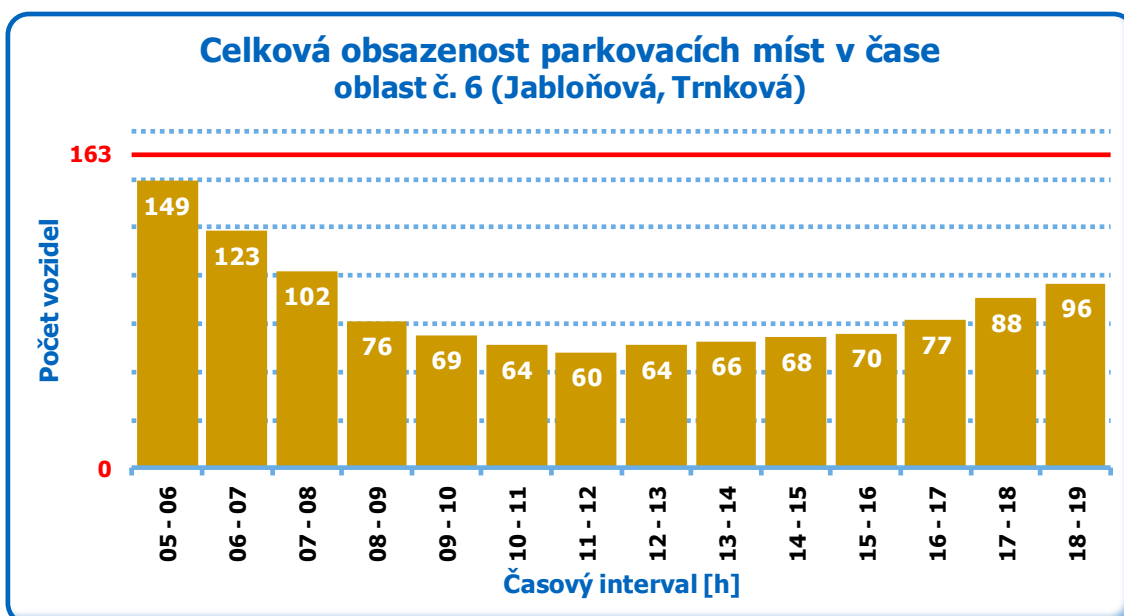


graf 35

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 5  
(Nad Špitádkami, Sadová – západ, Větrná – západ)

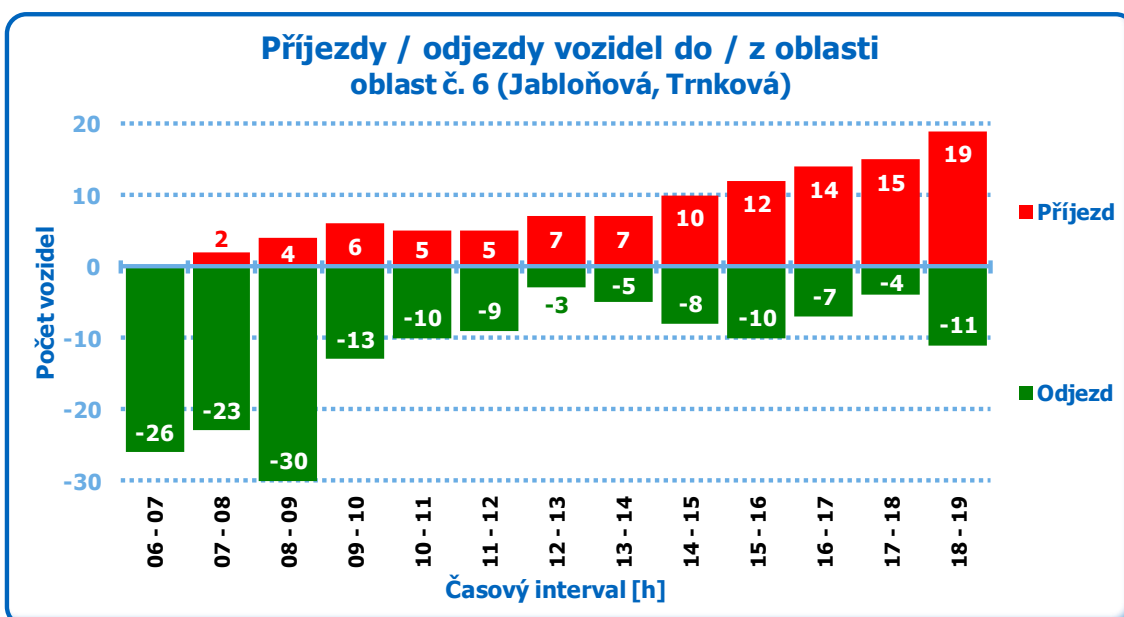
- následující graf 30 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 5) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 31
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 5) graf 32 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 33 (uvádějící relativní proporce mezi

jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



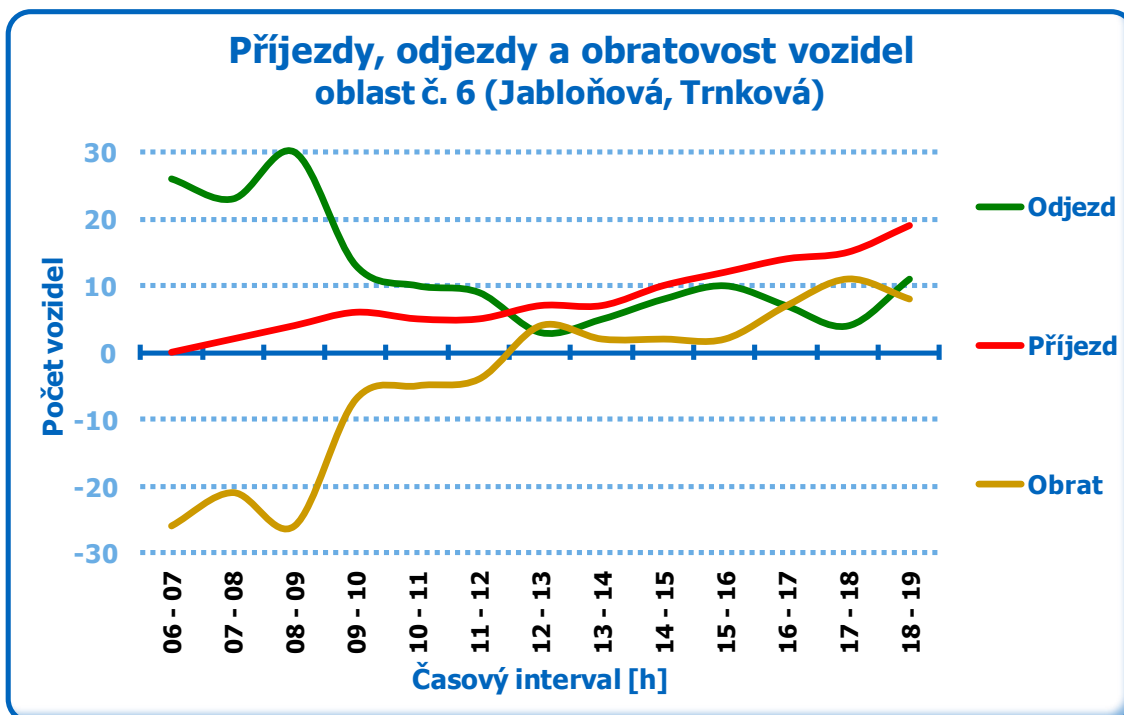
graf 36

celková obsazenost parkovacích míst v čase v oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)



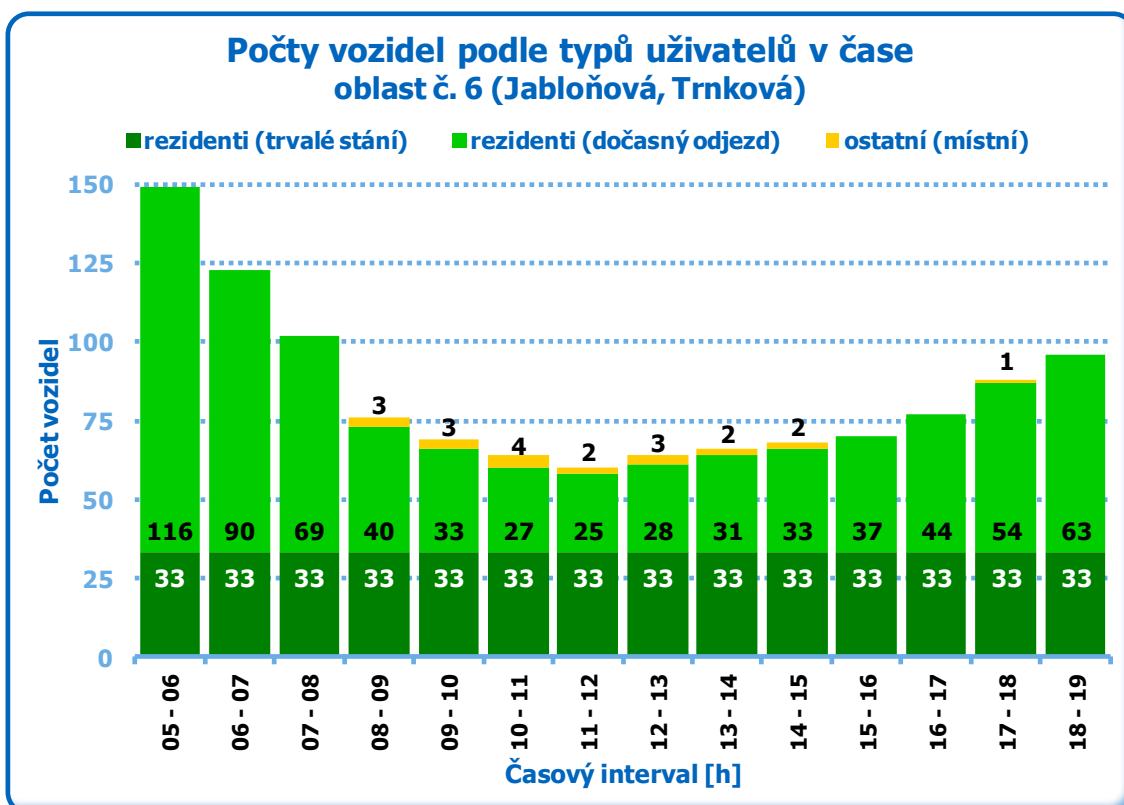
graf 37

příjezdy / odjezdy vozidel do / z oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)



graf 38

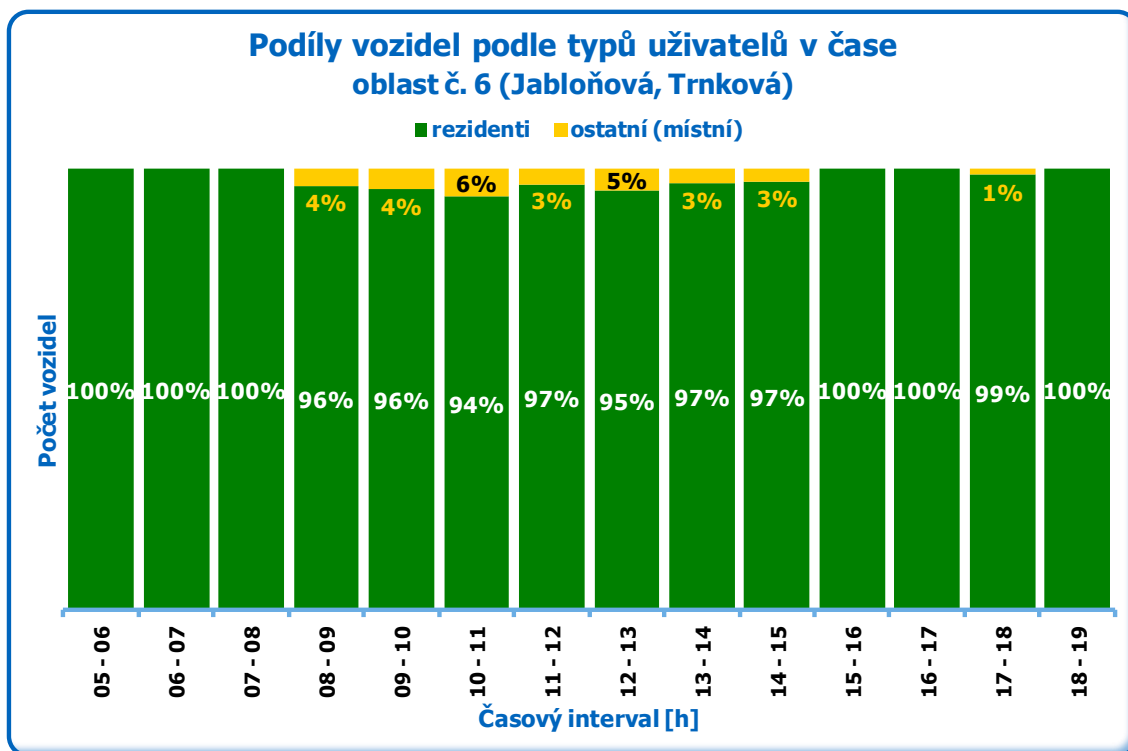
příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)



graf 39

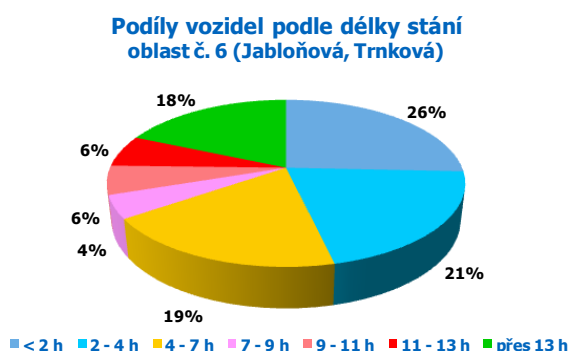
absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)

- předposlední graf 34 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 5) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 35 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce



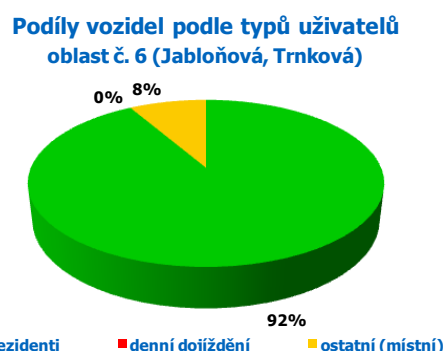
graf 40

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)



graf 41

podíly zaparkovaných vozidel v oblasti č. 6  
(Jabloňová, Trnková)  
podle časové délky jejich parkování



graf 42

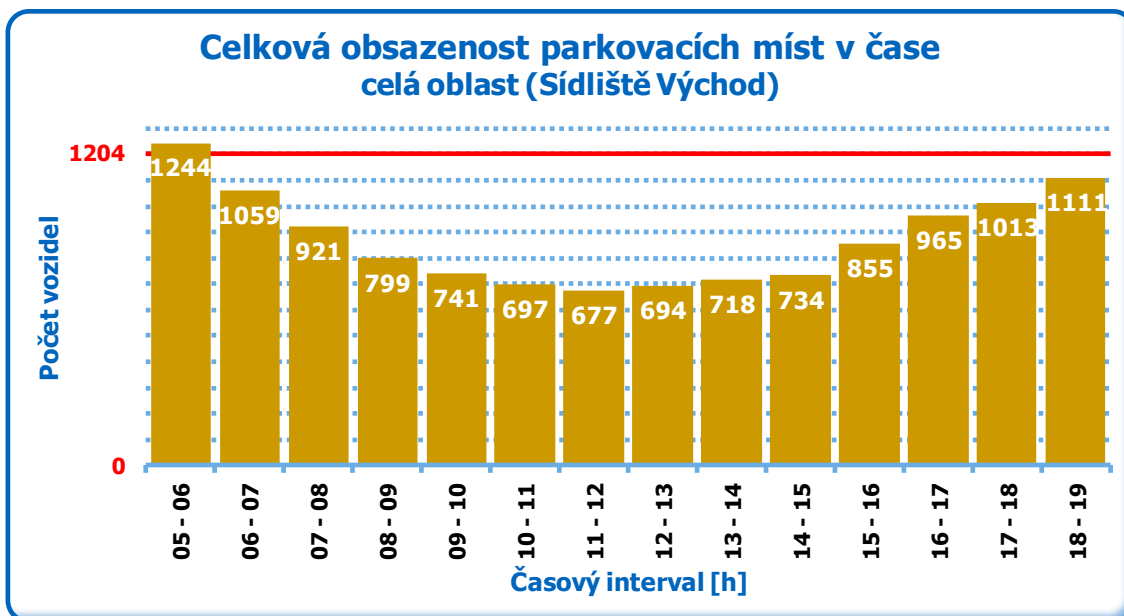
podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v oblasti č. 6 (Jabloňová, Trnková)

#### 4.2.6. Oblast č. 6 (Jabloňová, Trnková)

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 36 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (oblasti č. 6) činí 163 parkovacích míst)
- následující graf 37 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (oblasti č. 6) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 38
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (oblasti č. 6) graf 39 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 40 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce
- předposlední graf 41 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (oblasti č. 6) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 42 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

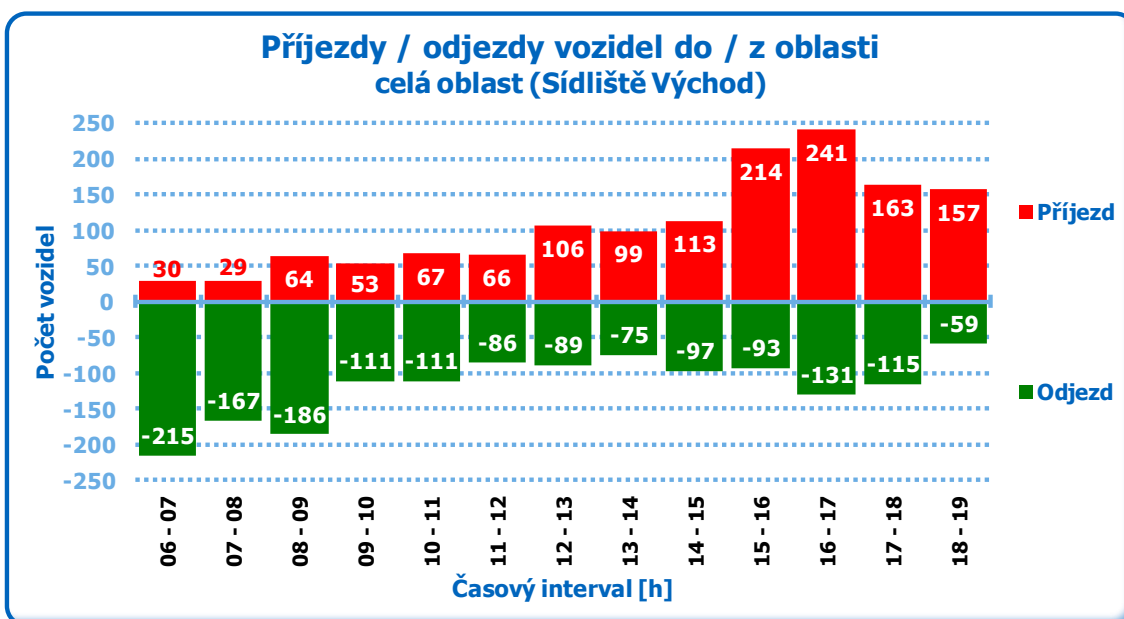
#### 4.2.7. Celá oblast Sídliště Východ

Během průzkumu dopravy v klidu, který byl proveden na Sídlišti Východ v časovém rozmezí od 5:00 h do 19:00 h, se vystřídalo celkem 1 850 různých vozidel. Zároveň bylo průzkumem zjištěna míra využívání a také míra obratovosti vozidel na parkovacích místech v 6 jednotlivých oblastech v čase během typického pracovního dne, přičemž maximální počet vozidel dosáhl 1 244 automobilů (viz graf 43). Lze předpokládat, že obratovost vozidel může být i vyšší díky tomu, že rezidenti mohli odjíždět dřív nebo později než v dobu provedení průzkumu (05:00 – 19:00). Obsazenost všech parkovacích míst, které byly seskupeny do 6 oblastí, byla pravidelně měřena v dobu průzkumu a pro vyhodnocení obratovosti vozidel byly zaznamenávány i registrační značky zaparkovaných vozidel.



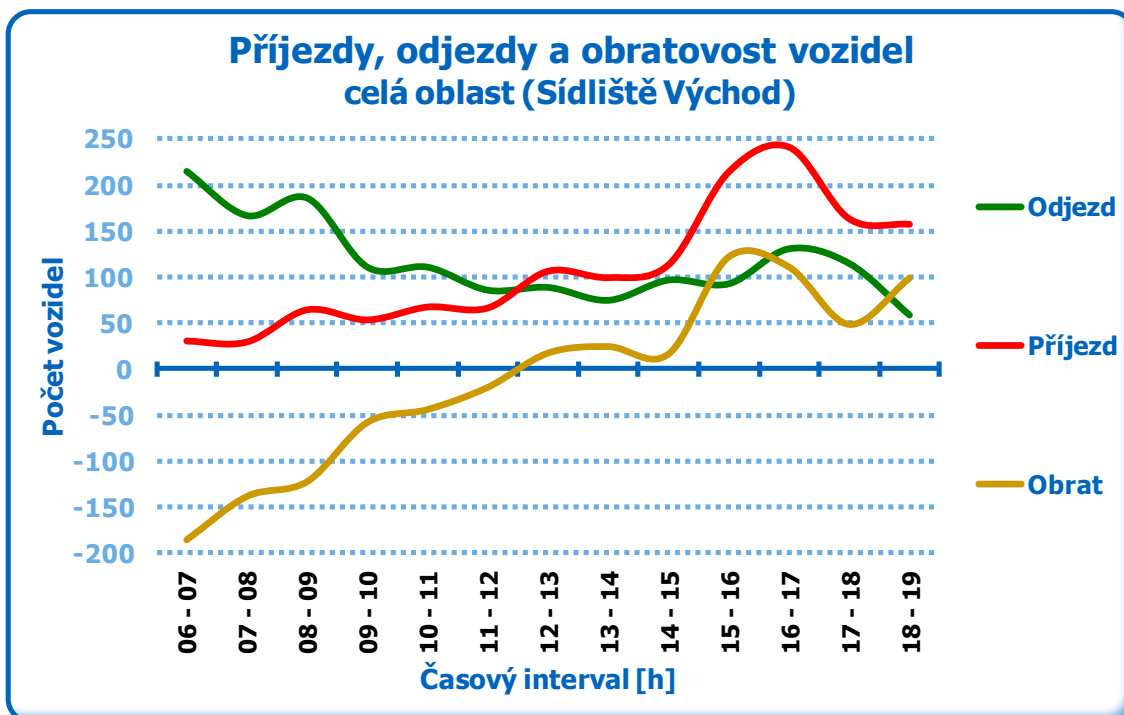
graf 43

celková obsazenost parkovacích míst v čase v lokalitě „celá oblast Sídliště Východ“



graf 44

příjezdy / odjezdy vozidel do / z lokality „celá oblast Sídliště Východ“

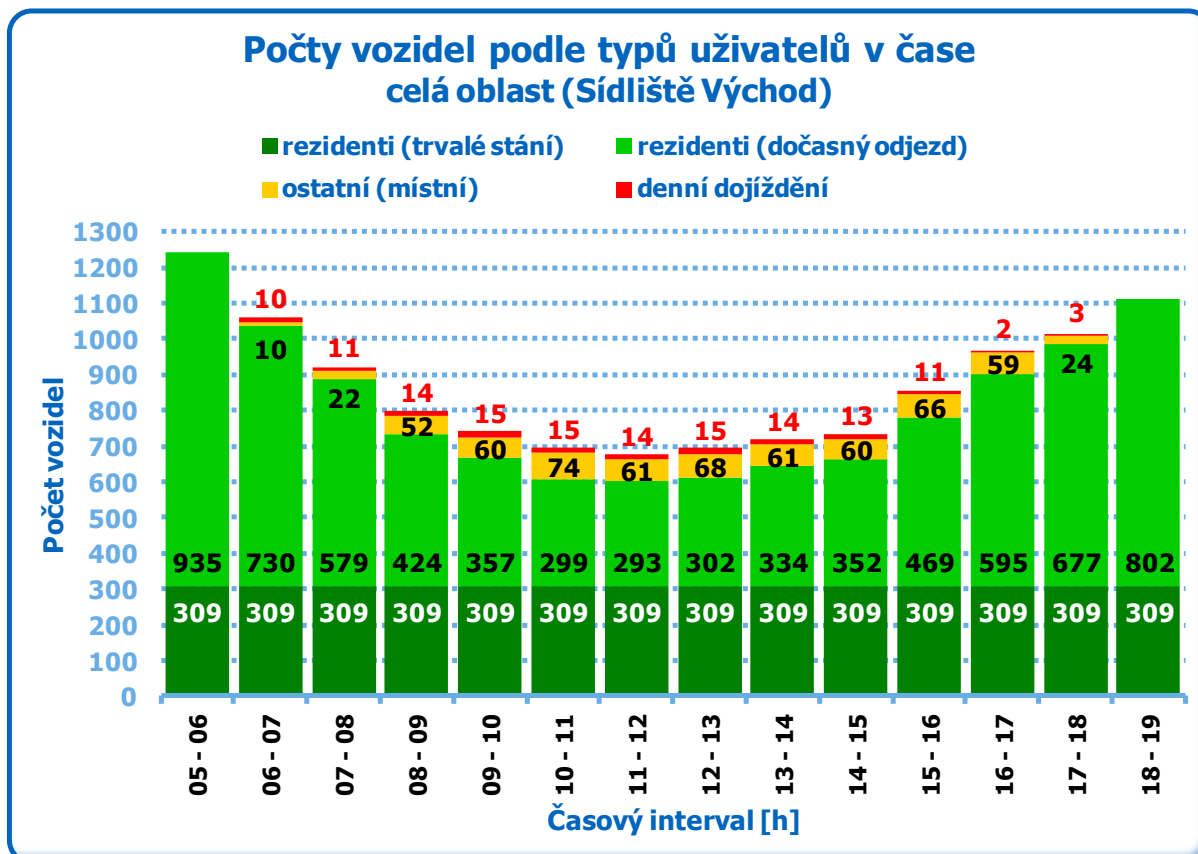


graf 45

příjezdy, odjezdy a obratovost vozidel v lokalitě „celá oblast Sídliště Východ“

- průběžnou obsazenost posuzované lokality osobními automobily v čase během dne znázorňuje graf 43 (červenou čarou je na tomto grafu pak vyznačena maximální kapacita parkovacích míst v tomto úseku v souladu s ČSN 73 6056 „Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel“ a stanovená podle principů stanovení stávající maximální kapacity parkovacích míst, která v posuzované lokalitě (celá oblast Sídliště Východ) činí 1240 parkovacích míst)
- následující graf 44 znázorňuje vývoj počtu vozidel přijíždějících do a odjíždějících z posuzované lokality (celá oblast Sídliště Východ) během celého dne, přičemž celkovou obratovost z těchto údajů vycházející pak zobrazuje graf 45
- rozdělení zaparkovaných osobních automobilů podle typů uživatelů (popsaných v kapitole 4.1.2.3), ukazuje v posuzované lokalitě (celá oblast Sídliště Východ) graf 46 (uvádějící absolutní počty jednotlivých vozidel) a graf 47 (uvádějící relativní proporce mezi jednotlivými skupinami uživatelů v procentech), přičemž z těchto grafů lze nejlépe usuzovat, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce





graf 46

absolutní počty vozidel podle typů uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Sídliště Východ“

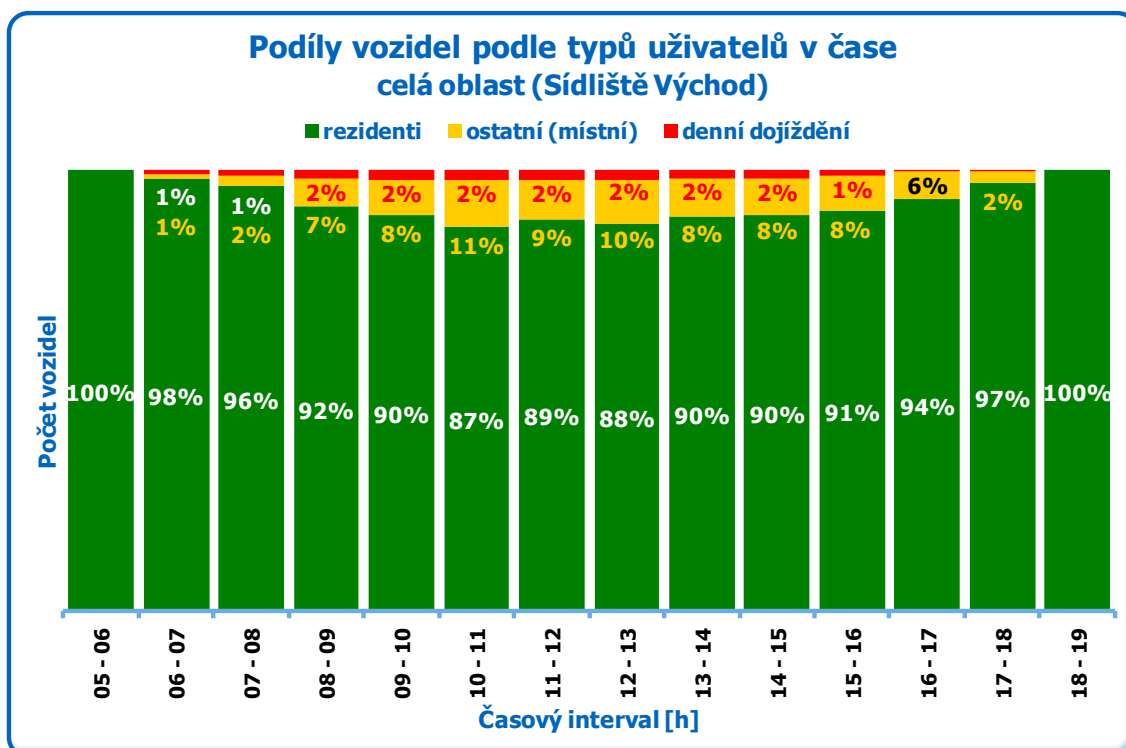
- předposlední graf 48 ukazuje podíly zaparkovaných vozidel v posuzované lokalitě (celá oblast Sídliště Východ) podle časové délky jejich parkování a poslední graf 49 ukazuje podíl jednotlivých vozidel podle počtu uživatelů za celý den, což také napomáhá správně určit, jakými typy uživatelů je posuzovaná lokalita využívána nejvíce

### 4.3. Výsledky průzkumu dopravy v klidu

Na základě průzkumu na Sídlišti Východ bylo parkujícími vozidly vygenerováno 2 937 cest za den. Nejmenší podíl parkujících vozidel rezidentů, který činil 87 %, byl zaznamenán mezi 10:00 h a 11:00 h (viz graf 47).

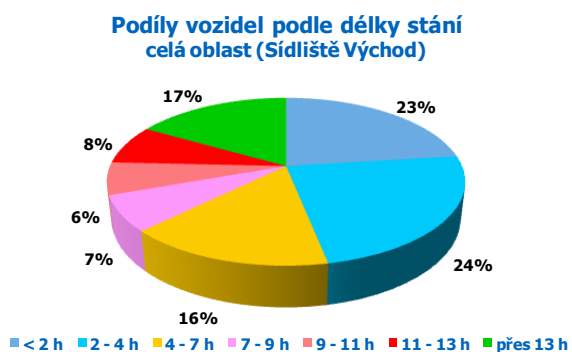
Problém Sídliště Východ nespočívá v tom, že celková teoretická nabídka míst je o mnoho nižší než skutečná potřeba, ale v tom, že rezidenti chtějí parkovat co nejbližší ke svému domu. Parkovací místa však nejsou po ploše celého sídliště rozmístěna takovým způsobem, aby odpovídala současné poptávce po parkování v rámci

jednotlivých 6 oblastí – zejména oblasti č. 1 a č. 3 jsou přesycené parkujícími automobily o celkem 69 vozidel navíc (viz Tabulka 6).



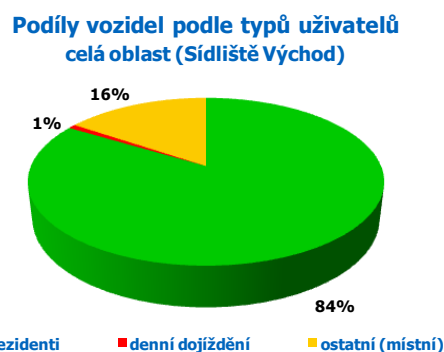
graf 47

podíly vozidel podle typu uživatelů v čase v lokalitě „celá oblast Sídliště Východ“



graf 48

podíly zaparkovaných vozidel v lokalitě  
„celá oblast Sídliště Východ“  
podle časové délky jejich parkování



graf 49

podíly vozidel podle typu uživatelů za celý den  
v lokalitě „celá oblast Sídliště Východ“

Oproti plochám s nedostatkem parkovacích míst se na sídlišti vyskytují též nepochybně parkovací plochy, kde nedošlo k jejím úplnému využití a zůstávají volné během celého dne.

Tabulka 6 – současný stav dopravy v klidu na Sídlišti Východ

Současný stav dopravy v klidu na Sídlišti Východ							
Nabídka parkování, nelegálně využívaná místa a reálná poptávka							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244

#### 4.3.1. Homogenní skladba uživatelů

Problémy s dopravou v klidu na Sídlišti Východ jsou způsobeny výhradně osobními automobily rezidentů sídliště, kterým nejsou současně nabízené parkovací plochy dostačující, a výskyt vozidel, která by využívala parkovací plochy z jiných důvodů, než je rezidentní parkování, je minimální a zanedbatelný – u dojíždky do zaměstnání na sídlišti se jedná celkem o max. 1% parkujících vozidel ze všech, z toho v časovém intervalu 08:00 – 15:00 tvoří tato vozidla 2% všech parkujících vozidel. Místní krátkodobí návštěvníci nebo opraváři a podobný typ parkujících vozidel tvořily za celou dobu průzkumu 16% všech zjištěných vozidel, avšak s ohledem na krátkou dobu jejich parkování zejména během denních hodin byl jejich podíl zjištěn v max. míře 11% v časovém intervalu 10:00 – 11:00 (v ostatních časových intervalech to bylo vždy méně). Využívání parkovacích míst na Sídlišti Východ z drtivé většiny výhradně rezidenty dokazují i grafy, zobrazující časový průběh příjezdu a odjezdu vozidel ve vztahu k sídlišti a z toho plynoucí celkový obrat vozidel na sídlišti (stejně výsledky jsou jak pro sídliště jako celek, tak na stejném principu i pro jednotlivé dílčí oblasti).

#### 4.3.2. Významné rozdíly mezi oblastmi

Jako celek se Sídliště Východ nejeví jako příliš problematické z hlediska dopravy v klidu, neboť ve vztahu ke zjištěné aktuální reálné poptávce zde chybí pouze 40 parkovacích míst, a to v nočních hodinách – sídliště je ale, jak bylo již uvedeno výše, rozsáhlé, takže nelze potřebu parkování posuzovat jako celek, ale k objektivnímu posouzení slouží právě těch 6 různých dílčích oblastí, v rámci kterých už výsledek ukazuje závažnější problém (kdy počet chybějících parkovacích míst je uváděn (viz

Tabulka 6) jako rozdíl mezi oficiální nabídkou parkovacích míst a počtem vozidel, která v dílčí oblasti potřebují reálně parkovat).

V oblasti č. 1 (ohrazené ulicemi Derflanská, Sadová a Konečná) reálně chybí 49 parkovacích míst (což je dalších 18% k oficiálně nabízeným legálním parkovacím místům), v oblasti č. 3 (mezi ulicemi Lomená a Větrná) reálně chybí 20 parkovacích míst (což je dalších 10% k oficiálně nabízeným legálním parkovacím místům) a v oblasti č. 5 (mezi ulicemi Sadová a Nad Špitálkami) reálně chybí 1 parkovací místo. Oblasti č. 2 (mezi ulicemi Sadová a Lomená), 4 (oblast u ulic Hrušková a Derflanská) a 6 (oblast tvořená ulicemi Jabloňová a Trnková) z výše uvedeného hlediska (tj. „rozdíl mezi oficiální nabídkou parkovacích míst a počtem vozidel, která v oblasti potřebují reálně parkovat“) nevykazují žádnou potřebu nových parkovacích míst.

#### **4.3.3. Hledisko počtu parkovacích míst využívaných v rozporu se zákonem**

Hledisko „rozdílu mezi oficiální nabídkou parkovacích míst a počtem vozidel, která v oblasti potřebují reálně parkovat“ je pro posouzení problémů dopravy v klidu i v rámci jednotlivých oblastí ne zcela dostačující a objektivní, protože realita je taková, že občané nejsou ochotni a nebudou nikdy parkovat na starších sídlišťích svá vozidla v místech, která jsou příliš daleko od jejich domů – místo toho raději parkují na místech, kde je to v rozporu se zákonem (a tím např. mnohdy ohrožují i potřebu rychlého a plynulého průjezdu vozidel IZS).

Parkovací místa, využívaná v současnosti na Sídlišti Východ v rozporu se zákonem, dobře je zobrazuje a vyznačuje červenou barvou Příloha 1.2, Příloha 3, Příloha 5, Příloha 6 (pouze zde světle hnědozelenou barvou), Příloha 8 a Příloha 10 – z jejich analýzy již vyplývá, že situace na Sídlišti Východ je trochu vážnější, než je uváděno výše, a sice že na celém sídlišti se parkuje na celkem 288 parkovacích místech (viz Tabulka 6), kde je parkování v rozporu se zákonem (což připadá na 23% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku, tj. až každé 4. auto na sídlišti parkuje tam, kde nemá) – z hlediska dále podrobněji uvedené analýzy se z tohoto pohledu jeví jako nejvíce problematické oblasti č. 1, 2 a 3 a částečně i oblast č. 5. U oblastí č. 4 a č. 6 není překvapením, že problém s dopravou v klidu není tak závažný, neboť obsahují bytové domy a parkovací místa realizovaná ve výrazně pozdější době (než ve zbývajících 4 problémovějších oblastech), kdy se potřeba parkovacích míst již posuzovala podle reálnějších kritérií, než v 90. letech minulého století.

U parkování v rozporu se zákonem se jedná nejen o parkování, které neumožňuje zachovat dostatečnou šířku pro průjezd vozidel v obou směrech (u obousměrných komunikací) dle požadavku zákona, ale i o mnohem horší „prohřešky“, jako je parkování podél hran nebo zaoblených rohů křižovatek, v prostoru autobusových zastávek a také v některých místech jde o parkování na zeleni, která k tomu ale není určena ani upravena:

- v oblasti č. 1 je využíváno 81 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 26% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku
- v oblasti č. 2 je využíváno 75 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 39% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku
- v oblasti č. 3 je využíváno 55 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 25% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku
- v oblasti č. 4 je využíváno 16 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 9% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku
- v oblasti č. 5 je využíváno 39 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 22% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku
- v oblasti č. 6 je využíváno 22 parkovacích míst v rozporu se zákonem
  - ✓ což připadá na 15% parkovacích míst, které byly v oblasti využity nejvíce v 1 okamžiku

## **5. NÁVRHY OPATŘENÍ V SOUVISLOSTI S OPTIMALIZACÍ DOPRAVY V KLIDU NA SÍDLIŠTI VÝCHOD**

Optimalizační a návrhová část dopravně inženýrské studie pak přináší návrhy úprav stávajících a návrhy nových odstavných a parkovacích ploch (viz Příloha 3, Příloha 5, Příloha 8 a Příloha 10), upravuje organizaci dopravy (viz Příloha 2, Příloha 4, Příloha 7 a Příloha 9), v některých místech i vedení a umístění místních komunikací (viz Příloha 3.2, Příloha 3.3, Příloha 5.1, Příloha 5.5 a Příloha 5.6) a svislé dopravní značení

a v závěru uvádí výslednou bilanci parkovacích a odstavných ploch zohledňující všechny navržené změny (viz Tabulka 11).

## 5.1. Princip celkové koncepce návrhu

### 5.1.1. Kritéria zohledněná při návrhu

#### 5.1.1.1. Vlastnictví pozemků a zachování vzrostlé zeleně

Při návrhu řešení a celkové koncepce nových parkovacích ploch byl kladen důraz na to, aby nově navržené parkovací místa a plochy byly vždy (v rámci možností) na pozemcích ve vlastnictví města a zároveň byly tyto plochy a místa navrhovány vždy tak, aby byla minimálním způsobem zasažena stávající vzrostlá zeleň (tj. především stromy) – v detailním návrhu je tedy patrná snaha maximum stávajících stromů v blízkosti nově navrhovaných parkovacích míst a ploch vždy zachovat (tato místa byla pečlivě prověřena a tak, která aby byly efektivně min. 2 parkovací místa vedle sebe a nebyly ke kmeni stromu blíže než 2 m). Nová parkovací místa resp. plochy byly pečlivě vybírány tak, aby nebyly v kolizi ani v blízkosti již fungujících ploch pro rekreaci (lavičky) nebo hry dětí (dětská hřiště a pískoviště).

#### 5.1.1.2. Rozhledová pole a průjezd vozidel IZS

Nově navržená parkovací místa a plochy také zohledňují potřebná rozhledová pole křižovatek nebo vjezdů na místní komunikaci a jejich návrh v kombinaci s návrhem úprav organizace dopravy též zajišťuje, aby nedošlo ke konfliktu při průjezdu vozidel IZS s parkujícími vozidly nebo případně s protijedoucími vozidly ve stejném jízdním pruhu v místech, kde nyní jiný možný výjezd není.

### 5.1.2. Kritéria nezohledněná při návrhu

Jediná problematika, která v dopravně inženýrské studii není řešena, je problematika inženýrských sítí, neboť nebyla ani jako součást zadání, neboť je vše pojato jako koncepční dokument ve formě dopravně inženýrské studie, nicméně výsledné návrhy řešení (popsané níže – viz kapitola 5.2) uspokojují popsané potřeby nových parkovacích ploch a míst s určitou rezervou, proto v případě, že by se některé parkovací plochy nebo místa z důvodu kolize s inženýrskými sítěmi a jejímu případně nákladnému odstranění nemohly realizovat, nedojde k riziku, že by reálná potřeba dopravy v klidu nebyla uspokojena.

### 5.1.3. Časová etapizace návrhu

Návrh koncepce nových parkovacích ploch je ve výsledku vytvořen tak, aby bylo možno ho realizovat ve 4 časových etapách, přičemž etapy č. 1 a č. 2 lze považovat za spíše naléhavé a nutné, naopak etapy č. 3 a č. 4 vycházejí spíše z teoretických potřeb daných ČSN a jejich realizaci nelze pokládat za nutnou. Postupná realizace jednotlivých etap je vždy vázána na současné změny v organizaci dopravy a výstavbu krátkých úseků nových komunikací nebo menších nových parkovacích ploch. Význam a odůvodnění časové etapizace jsou u jednotlivých etap uvedeny níže (viz kapitola 5.2).

## 5.2. Charakteristika 4 časových etap

### 5.2.1. Etapa č. 1 (I. etapa)

#### 5.2.1.1. Základní charakteristika

Etapa č. 1 reaguje na rozdíl mezi oficiální nabídkou parkovacích míst a počtem vozidel, která v každé dílčí oblasti potřebují reálně parkovat, pro každou dílčí oblast zvlášť a tento rozdíl zcela smazává, proto lze realizaci etapy č. 1 považovat za urgentní.

#### 5.2.1.2. Upravená a nová parkovací místa

V rámci etapy č. 1 je v dílčí oblasti č. 1 pomocí nových úprav a opatření navrženo zlegalizovat nebo přemístit 17 parkovacích míst, která jsou již nyní využívána v rozporu s zákonem a navíc je navrženo vytvořit dalších 52 parkovacích míst zcela nových v dílčích oblastech č. 1 a č. 3 (viz Příloha 3 a Tabulka 7).

#### 5.2.1.3. Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích

Z hlediska organizace dopravy vyžaduje etapa č. 1 (viz Příloha 2) i větší stavební činnost v podobě realizace 2 jednosměrných polookruhů kolem bloků bytových domů v dílčí oblasti č. 1 ve vazbě na ulice Vladislava Vaculky a Rudy Kubíčka, bez kterých by nebylo možné předložit návrh řešení bez toho, aby výsledný stav neodporoval požadavkům zákona (a zároveň je nereálné jinak zamezit už nyní praktikovanému šikmému parkovacímu stání namísto podélného, které je zde oficiálně vyznačeno vodorovným dopravním značením kvůli dosud oficiálnímu a jedinému možnému obousměrnému provozu).

Tabulka 7 – bilance parkovacích míst v případě realizace I. etapy

Bilance parkovacích míst v případě realizace I. etapy							
Porovnání současného stavu a přínosu realizace I. etapy							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244
<b>I. ETAPA (uspokojení reálné poptávky podle výsledků průzkumu)</b>							
potřeba míst pro I. ETAPU celkem	315	192	220	187	181	149	1244
potřeba navýšení vůči současnému stavu	49	-8	20	-8	1	-14	40
<b>nová parkovací místa</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>
náhrada míst užívaných nelegálně	17	0	0	0	0	0	17
nová parkovací místa (stavebně navíc)	31	0	21	0	0	0	52

#### 5.2.1.4. Popis konkrétních úprav

V I. etapě jsou všechna stávající a nová parkovací místa označena odpovídajícími SDZ (viz Příloha 3.1, Příloha 3.2 a Příloha 3.3), kolmá parkovací místa jsou označena SDZ IP11b s dodatkovou tabulkou E8d, šikmá parkovací místa jsou označena SDZ IP11b, podélná parkovací místa jsou označena SDZ IP11c a parkoviště jsou označena SDZ IP11a. Ulice Bedřicha Buchlovana, Derflanská, Hrušková, Jabloňová, Jaroslava Staňka, Konečná, Lomená, Nad Špitálkami, Rudy Kubíčka, Trnková a Vladislava Vaculky jsou nově označeny jako Zóny 30 z důvodu vyšší bezpečnosti dopravy a zklidnění provozu. Vjezdy do těchto Zón 30 jsou osazeny SDZ IZ8a a výjezdy jsou osazeny SDZ IZ8b. Ulice Vladislava Vaculky a Rudy Kubíčka jsou opatřeny Smart technologiemi (viz kapitola 5.3) a vjezd do nich je regulován.

- Ulice Bedřicha Buchlovana
  - ✓ v ulici Bedřicha Buchlovana (viz Příloha 3.1) je nové parkoviště s kapacitou 16 parkovacích míst
  - ✓ parkovací místa mají šířku 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 5 m a šířka uličky je 6 m



- **Ulice Konečná**
  - ✓ v ulici Konečná (viz Příloha 3.3) je nově navrženo 5 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 5 m a šířka obslužné komunikace je 6 m
- **Ulice Lomená**
  - ✓ v ulici Lomená (viz Příloha 3.1) je nově navrženo 23 kolmých a 10 podélných parkovacích míst
  - ✓ kolmá parkovací místa mají šířku 2,5 m a krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 4,8 a 4,5 m a šířka obslužných komunikací je 6 m
- **Ulice Rudy Kubíčka**
  - ✓ ulice Rudy Kubíčka (viz Příloha 3.3) je nově navržena jako jednosměrná a je propojena s ulicí Konečnou pomocí nové komunikace o šířce 4 m
  - ✓ v ulici Rudy Kubíčka je pomocí stavebních úprav nově navrženo 5 podélných parkovacích míst a pomocí organizačních úprav vzniklo 15 šikmých parkovacích míst
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m a délku 5,75 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena nájezdovými klíny o 1 m
  - ✓ šikmá parkovací místa mají šířku 3,55 m a krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka šikmých parkovacích míst je 4,3 m
  - ✓ obslužná komunikace má šířku 3,07 m
- **Ulice Vladislava Vaculky**
  - ✓ ulice Vladislava Vaculky (viz Příloha 3.2) je nově navržena jako jednosměrná a je propojena s ulicí Derflanskou pomocí nové komunikace o šířce 4 m
  - ✓ v ulici Vladislava Vaculky je pomocí stavebních úprav nově navrženo 8 podélných a 2 kolmá parkovací místa a pomocí organizačních úprav vzniklo 15 šikmých parkovacích míst
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m a 2,55 m a délku 6,75 m a 7,75 m
  - ✓ kolmá parkovací místa mají šířku 2,75 m a délku 4,5 m
  - ✓ šikmá parkovací místa mají šířku 3,55 m a krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka šikmých parkovacích míst je 4,3 m
  - ✓ obslužná komunikace má šířku 3 m

## **5.2.2. Etapa č. 2 (II. etapa)**

### **5.2.2.1. Základní charakteristika**

Etapa č. 2 již zohledňuje fakt, že občané nejsou ochotni a nebudou nikdy parkovat svá vozidla v místech, která jsou příliš daleko od jejich domů – místo toho raději parkují na místech, kde je to v rozporu se zákonem (a tím např. mnohdy ohrožují i potřebu rychlého a plynulého průjezdu vozidel IZS), proto byla z výše uvedených důvodů snaha zahrnout do etapy č. 2 zejména nově navržená nebo upravená parkovací místa na místech co nejblíže místům, která jsou již dnes využívána v rozporu se zákonem, a realizaci etapy č. 2 lze proto též považovat za velmi žádoucí.

### **5.2.2.2. Upravená a nová parkovací místa**

V rámci etapy č. 2 se v celém sídlišti (zejména v dílčích oblastech č. 2, č. 3 a č. 5, a v menším rozsahu i ve zbývajících 3 dílčích oblastech, takže celkem rovnoměrně po celém sídlišti) předpokládá návrh zřízení celkem 236 dalších nových parkovacích míst (přičemž z toho jich dalších 87 vznikne úpravami, kterými se zlegalizují místa již využívaná nelegálně, a naopak dalších 149 míst by bylo zcela nových a na nových místech – viz Příloha 5 a Tabulka 8).

### **5.2.2.3. Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích**

Z hlediska organizace dopravy vyžaduje etapa č. 2 (viz Příloha 4) zřízení jednosměrné ulice ve zbytku ulice Lomená, která je nyní ještě obousměrná, bez čehož by nebylo možné zrealizovat legalizaci některých již dnes nelegálně využívaných parkovacích míst s nízkými náklady a zároveň v souladu se zákonem.

### **5.2.2.4. Popis konkrétních úprav**

V Etapě 2 jsou nově ulice Bedřicha Buchlovana, Lomená a Nad Špitálkami opatřeny Smart technologiemi (viz kapitola 5.3) a vjezd do nich je regulován. Ulice Jabloňová je nově navržena jako jednosměrná a pomocí propojovací komunikace o šířce 4 m propojena s ulicí Trnkovou.

- Ulice Bedřicha Buchlovana
  - ✓ v ulici Bedřicha Buchlovana (viz Příloha 5.4) je nově navrženo 13 podélných a 12 kolmých parkovacích míst
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m, délku 5,75 m a krajní parkovací místa jsou rozšířena o náběhový klín o délce 1 m

- ✓ kolmá parkovací místa mají šířku 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m a jejich délka je 4,5 m

Tabulka 8 – bilance parkovacích míst v případě realizace II. etapy

Bilance parkovacích míst v případě realizace II. etapy							
Porovnání současného stavu a přínosu realizace II. etapy							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244
<b>I. ETAPA (uspokojení reálné poptávky podle výsledků průzkumu)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>
<b>II. ETAPA (dle reálného využívání nelegálních stání podle výsledků průzkumu)</b>							
potřeba míst pro II. ETAPU celkem	347	275	255	211	219	185	1492
potřeba navýšení vůči I. ETAPĚ	33	75	34	16	39	22	219
<b>nová parkovací místa</b>	<b>41</b>	<b>82</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>13</b>	<b>236</b>
náhrada míst užívaných nelegálně	0	37	21	0	16	13	87
nová parkovací místa (stavebně navíc)	41	45	20	15	28	0	149

- Ulice Derflanská
  - ✓ v ulici Derflanská (viz Příloha 5.6) je nově navrženo parkoviště o kapacitě 17 parkovacích míst
  - ✓ kolmých parkovacích míst je 14, jejich šířka je 2,5 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 a 5 m
  - ✓ podélná parkovací místa jsou navržena 3, jejich šířka je 2 m, délka 5,75 m a krajní místa jsou rozšířena o náběhový klín o délce 1 m
  - ✓ na parkovišti je ulička o šířce 6 m
- Ulice Jabloňová
  - ✓ v ulici Jabloňová (viz Příloha 5.1) pomocí organizačních úprav vzniklo 13 podélných parkovacích míst
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m a délku 5,75 m
  - ✓ ulice je nově jednosměrná a podél podélných parkovacích míst je zachována šířka 4 m

- **Ulice Jaroslava Staňka**
  - ✓ v ulici Jaroslava Staňka (viz Příloha 5.3) je nově navrženo 9 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 4,5 m
- **Ulice Konečná**
  - ✓ v ulici Konečná (viz Příloha 5.6) je nově navrženo 24 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 5 m
  - ✓ parkovací místa jsou obsluhována komunikací o šířce 6 m
- **Ulice Lomená**
  - ✓ v ulici Lomená (viz Příloha 5.3 a Příloha 5.4) je nově navrženo 14 šikmých, 29 kolmých a 3 podélná parkovací místa a 2 parkoviště o kapacitách 15 a 10 parkovacích míst
  - ✓ šikmá parkovací místa mají šířku 3,55 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m a jejich délka je 4,3 m
  - ✓ kolmá parkovací místa mají šířku 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m a jejich délka je 4,5 m
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m, délku 5,75 m a krajní místa jsou rozšířena o náběhový klín o délce 1 m
  - ✓ na obou parkovištích jsou kolmá parkovací místa o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m a jejich délka je 4,5 m
  - ✓ na obou parkovištích je ulička o šířce 6 m
  - ✓ z důvodu zachování minimální průjezdné šířky komunikace podél šikmých parkovacích stání bylo nutné stávající komunikaci rozšířit o 1 m, navržená šířka komunikace je 3 m
- **Ulice Nad Špitálkami**
  - ✓ v ulici Nad Špitálkami (viz Příloha 5.2) je nově navrženo 28 kolmých a 6 podélných parkovacích míst
  - ✓ kolmá parkovací místa mají šířku 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m a jejich délka je 4,5 m
  - ✓ podélná parkovací místa mají šířku 2 m, délku 5,75 m a krajní místa jsou rozšířena o náběhový klín o délce 1 m

- **Ulice Sadová**
  - ✓ v ulici Sadová (viz Příloha 5.1 a Příloha 5.5) je nově navrženo parkoviště o kapacitě 63 parkovacích míst
  - ✓ kolmých parkovacích míst je 42, jejich šířka je 2,5 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 m
  - ✓ podélná parkovací místa jsou 2, jejich šířka je 2 m a délka 6,75 m
  - ✓ šikmých parkovacích míst je 19, jejich šířka je 3,55 m, krajní místa jsou rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,3 m
  - ✓ parkovištěm je vedena jednosměrná komunikace o šířce 3 m
  - ✓ mezi ulicemi Trnková a Jabloňová je nově navrženo parkoviště o kapacitě 1 podélného a 6 šikmých parkovacích míst (šikmá parkovací místa mají šířku 3,55 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,8 m; podélné parkovací místo má šířku 2,5 m a délku 8,75 m; parkoviště bude obsluhováno nově navrženou jednosměrnou komunikací o šířce 3 m, napojenou z ulice Sadová, ústící do ulice Trnková)
  - ✓ z důvodu stavebních úprav směrového oblouku v ulici Sadová, v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Jabloňová a Trnková, je nutné upravit také stávající kolmá parkovací místa (počet parkovacích míst zde byl v návrhu navýšen z původních 8 na 11)
- **Ulice Větrná**
  - ✓ v ulici Větrná (viz Příloha 5.3) jsou nově navržena 2 kolmá parkovací místa o šířce 2,75 m a délce 4,5 m

### **5.2.3. Bilance přínosu I. etapy a II. etapy**

Bilanci přínosu nově navrhovaných nebo upravených parkovacích míst v případě realizace pouze I. etapy a II. etapy (které jsou k realizaci doporučeny jako urgentní, resp. velmi žádoucí) zobrazuje samostatně pro všech 6 posuzovaných dílčích oblastí Sídliště Východ Příloha 6, ze které vyplývá, že ve všech 6 dílčích oblastech navržená řešení v etapě č. 1 a v etapě č. 2 společně zcela úplně uspokojují potřeby parkování z hlediska uspokojení reálné poptávky podle výsledků průzkumu (I. etapa) i z hlediska reálného využívání nelegálních stání podle výsledků průzkumu (II. etapa).

#### 5.2.4. Etapa č. 3 (III. etapa)

##### 5.2.4.1. Základní charakteristika

Etapa č. 3 zohledňuje požadavek na počet parkovacích míst podle stávající platné české technické normy pro navrhování a zřizování parkovacích a odstavných míst a ploch pouze z pohledu požadavků vyplývajících z funkce bydlení (což se projevuje v dílčích oblastech č. 1, č. 3 a č. 5, kde byly parkovací místa navrhována ještě v 90. letech podle normových požadavků, které jsou z dnešního pohledu nedostatečné). V celém sídlišti (de facto pouze v oblastech č. 1, č. 3 a č. 5) se předpokládá zřízení celkem 51 dalších nových parkovacích míst (přičemž z toho jich dalších 10 vznikne úpravami, kterými se zlegalizují místa již dnes využívaná nelegálně, a naopak dalších 41 parkovacích míst by bylo zcela nových a na nových místech – viz Příloha 8 a Tabulka 9).

##### 5.2.4.2. Popis konkrétních úprav

- Ulice Jaroslava Staňka
  - ✓ v ulici Jaroslava Staňka (viz Příloha 8) je nově navrženo 10 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 4,5 m
- Ulice Konečná
  - ✓ v ulici Konečná (viz Příloha 8) je nově navrženo 6 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 4,5 m
- Ulice Nad Špitálkami
  - ✓ v ulici Nad Špitálkami (viz Příloha 7 a Příloha 8) je nově navrženo parkoviště o kapacitě 21 parkovacích míst
  - ✓ parkovací místa jsou kolmá, jejich šířka je 2,5 m
  - ✓ šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 m
  - ✓ na parkovišti je ulička o šířce 6 m
- Ulice Sadová
  - ✓ v ulici Sadová (viz Příloha 7 a Příloha 8), v blízkosti křižovatky s ulicí Trnková, je nově navrženo 14 kolmých parkovacích míst

- ✓ parkovací místa mají šířku 3,55 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,8 m
- ✓ parkovací místa jsou obsluhována novou jednosměrnou komunikací o šířce 6 m, napojenou z ulice Trnková, ústící do ulice Sadová
- ✓ z důvodu výstavby nových parkovacích míst a obslužné komunikace bylo v návrhu nutné posunout řadu stávajících kolmých parkovacích míst a zúžit tak ulici Sadová o 2 m v úseku od křižovatky s ulicí Trnková po stávající autobusovou zastávku (v navrženém zúženém úseku má ulice Sadová šířku 6,5 m, přičemž počet původních kolmých parkovacích míst byl zachován)

Tabulka 9 – bilance parkovacích míst v případě realizace III. etapy

Bilance parkovacích míst v případě realizace III. etapy							
Porovnání současného stavu a přínosu realizace III. etapy							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244
<b>I. ETAPA (uspokojení reálné poptávky podle výsledků průzkumu)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>
<b>II. ETAPA (dle reálného využívání nelegálních stání podle výsledků průzkumu)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>41</b>	<b>82</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>13</b>	<b>236</b>
<b>III. ETAPA (dle ČSN 73 61 10 se zohledněním jen potřeb bydlení)</b>							
potřeba míst pro III. ETAPU celkem	365	281	268	198	261	173	1546
potřeba navýšení vůči II. ETAPĚ	10	-1	6	-12	37	-3	37
<b>nová parkovací místa</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>51</b>
náhrada míst užívaných nelegálně	0	0	10	0	0	0	10
nová parkovací místa (stavebně navíc)	6	0	0	0	35	0	41

### 5.2.5. Etapa č. 4 (IV. etapa)

#### 5.2.5.1. Základní charakteristika

Etapa č. 4 zohledňuje požadavek na počet parkovacích míst podle stávající platné české technické normy pro navrhování a zřizování parkovacích a odstavných míst a ploch z pohledu dosud nezohledněných potřeb objektů stravování, služeb

a mateřských a základních škol (což se projevuje pouze v oblastech č. 2, č. 3, č. 4 a č. 5, kde se takové objekty vyskytují). V celém sídlišti (de facto pouze v oblastech č. 2, č. 3, č. 4 a č. 5) návrh předpokládá zřízení celkem 122 dalších nových parkovacích míst (přičemž z toho jich dalších 5 vznikne úpravami, kterými se zlegalizují místa již využívaná nelegálně, a naopak dalších 117 míst by bylo zcela nových a na nových místech – viz Příloha 10 a Tabulka 10).

Tabulka 10 – bilance parkovacích míst v případě realizace IV. etapy

<b>Bilance parkovacích míst v případě realizace IV. etapy</b>							
<b>Porovnání současného stavu a přínosu realizace IV. etapy</b>							
<b>Posuzovaná část</b>	<b>Oblast 1</b>	<b>Oblast 2</b>	<b>Oblast 3</b>	<b>Oblast 4</b>	<b>Oblast 5</b>	<b>Oblast 6</b>	<b>CELEK</b>
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244
<b>I. ETAPA (uspokojení reálné poptávky podle výsledků průzkumu)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>69</b>
<b>II. ETAPA (dle reálného využívání nelegálních stání podle výsledků průzkumu)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>41</b>	<b>82</b>	<b>41</b>	<b>15</b>	<b>44</b>	<b>13</b>	<b>236</b>
<b>III. ETAPA (dle ČSN 73 61 10 se zohledněním jen potřeb bydlení)</b>							
<b>nová parkovací místa</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>10</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>0</b>	<b>51</b>
<b>IV. ETAPA (dle ČSN 73 61 10 se zohledněním potřeb bydlení, škol, stravování, služeb)</b>							
potřeba míst pro IV. ETAPU celkem	365	297	363	231	351	179	1786
potřeba navýšení vůči III. ETAPĚ	4	15	91	21	92	3	226
<b>nová parkovací místa</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>12</b>	<b>23</b>	<b>63</b>	<b>0</b>	<b>122</b>
náhrada míst užívaných nelegálně	0	5	0	0	0	0	5
nová parkovací místa (stavebně navíc)	0	19	12	23	63	0	117

#### 5.2.5.2. Změny v organizaci dopravy a v místních komunikacích

V etapě č. 4 jsou dvě nově navržené komunikace, v ulici Bedřicha Buchlovana a v ulici Sadová, které jsou opatřeny Smart technologiemi (viz kapitola 5.3) a vjezd do nich je regulován. Ulice Lomená je nově propojena jednosměrnou komunikací (viz Příloha 9) s ulicí Sadová.



### 5.2.5.3. Popis konkrétních úprav

- **Ulice Bedřicha Buchlovana**
  - ✓ v ulici Bedřicha Buchlovana (viz Příloha 9 a Příloha 10), ve vnitrobloku mezi ulicemi Bedřicha Buchlovana a Jaroslava Staňka, je nově navrženo parkoviště o kapacitě 24 parkovacích míst
  - ✓ parkovací místa jsou kolmá, jejich šířka je 2,5 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 m
  - ✓ na parkovišti je ulička o šířce 6 m
  - ✓ parkoviště je obsluhováno novou obousměrnou komunikací o šířce 5,5 m, napojenou do ulice Bedřicha Buchlovana
- **Ulice Lomená**
  - ✓ mezi ulicemi Sadová a Lomená (viz Příloha 9 a Příloha 10) je nově navrženo parkoviště o kapacitě 24 parkovacích míst
  - ✓ parkovací místa jsou kolmá, jejich šířka je 2,5 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 m
  - ✓ na parkovišti je ulička o šířce 6 m
  - ✓ parkoviště je obsluhováno novou jednosměrnou komunikací o šířce 4 m, napojenou z ulice Sadová a ústící do ulice Lomená
- **Ulice Sadová**
  - ✓ mezi ulicemi Hrušková a Derflanská (viz Příloha 9 a Příloha 10) je nově navrženo parkoviště o kapacitě 36 parkovacích míst (parkovací místa jsou kolmá, jejich šířka je 2,5 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,5 m; na parkovišti je ulička o šířce 6 m; parkoviště je obsluhováno novou obousměrnou komunikací o šířce 6 m napojenou do ulice Sadová)
  - ✓ mezi ulicemi Jabloňová a Trnková (viz Příloha 9 a Příloha 10) je nově navrženo 10 šikmých parkovacích míst (parkovací místa mají šířku 3,55 m, šířka krajních parkovacích míst je rozšířena o 0,25 m a délka parkovacích míst je 4,8 m; parkovací místa jsou obsluhována novou jednosměrnou komunikací o šířce 3 m, napojenou z ulice Sadová a ústící do ulice Jabloňová)
  - ✓ z důvodu stavebních úprav směrového oblouku v ulici Sadová (v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Jabloňová a Trnková) bylo nutné v návrhu upravit

také stávající kolmá parkovací místa, přičemž počet původních kolmých parkovacích stání byl zachován

- Ulice Větrná
  - ✓ v ulici Větrná (viz Příloha 10) je nově navrženo 53 kolmých parkovacích míst o šířce 2,5 m, krajní parkovací místa jsou rozšířena o 0,25 m
  - ✓ délka parkovacích míst je 4,5 m

#### 5.2.6. Kritéria pro případnou realizaci etapy č. 3 a etapy č. 4

Realizaci etap č. 3 a č. 4 lze doporučit poté, co po realizaci etap č. 1 a č. 2 bude nově vzniklá situace ověřena dalším průzkumem dopravy v klidu, který by měl předcházet úvahám o realizaci etap č. 3 a č. 4, a to jen v případě, že takový průzkum prokáže relativně ještě horší výsledky týkající se problémů dopravy v klidu, než průzkum již provedený. Etapu č. 3 lze proto považovat za zbytnou, pokud její potřebu neprokáže další průzkum dopravy v klidu. Etapu č. 4 lze považovat za zbytnou a nerealistickou, protože je v odborných kruzích všeobecně známo, že požadavky ČSN na počet parkovacích míst pro objekty stravování, služeb a mateřských a základních škol jsou zbytečně a nesmyslně nadhodnoceny, proto z výše uvedených důvodů lze předpokládat, že se etapa č. 4 nebude realizovat vůbec.

Tabulka 11 – výsledná bilance nových parkovacích míst zohledňující všechny teoreticky a potenciálně navržené změny ve všech 4 etapách

Výsledná bilance nových parkovacích míst zohledňující všechny teoreticky a potenciálně navržené změny ve všech 4 etapách							
Posuzovaná část	Oblast 1	Oblast 2	Oblast 3	Oblast 4	Oblast 5	Oblast 6	CELEK
<b>SOUČASNÝ STAV</b>							
současná nabídka kapacity parkování	266	200	200	195	180	163	1204
počet využívaných nelegálních míst	81	75	55	16	39	22	288
reálná poptávka po parkování	315	192	220	187	181	149	1244
<b>CELKOVÝ POTENCIÁL NOVÝCH PARKOVACÍCH MÍST PO VŠECH 4 ETAPÁCH</b>							
nová parkovací místa	95	106	84	38	142	13	478
náhrada míst užívaných nelegálně	17	42	31	0	16	13	119
nová parkovací místa (stavebně navíc)	78	64	53	38	126	0	359

Výslednou bilanci nových parkovacích míst zohledňující všechny teoreticky a potenciálně navržené změny ve všech 4 etapách zobrazuje Tabulka 11. Všechna nově

stavebně navržená parkovací místa je doporučeno realizovat pomocí zatravněných parkovacích ploch (příklady viz obr. 12 a obr. 13), aby nedošlo celkově k velkému úbytku zeleně na území sídliště.



obr. 12

Příklad parkoviště s využitím zatravnovací dlažby  
Ecoraster E40



obr. 13

Příklad parkoviště s využitím zatravnovacích tvárnic  
Rasenwabe

### **5.3. Zóny s navrženou regulací vjezdu pomocí Smart technologií**

Součástí návrhu organizace dopravy v rámci 4 jednotlivých etap je i postupné zřízení tzv. „zón s navrženou regulací vjezdu“ ve vybraných „uzavřených“ úsecích místních komunikací v oblasti sídliště (viz Příloha 2, Příloha 4, Příloha 7 a Příloha 9). Cílem těchto zón je zamezení výskytu tzv. „zbytné dopravy 3. stupně“, která vzniká zejména v souvislosti s hledáním volných parkovacích míst v denní nebo spíše noční době, kdy je už valná většina těchto míst zcela obsazena.

Vjezd a výjezd do těchto zón by měl být osazen telematickým zařízením, které by mělo mít schopnost identifikovat průjezd jakéhokoli motorového vozidla (event. i včetně rozpoznání registrační značky) a na základě to vyhodnotit aktuální počet vozidel, která se nacházejí „uvnitř“ dotčeného „uzavřeného“ úseku a z toho vyplývající počet parkovacích míst, která jsou ještě k dispozici jako volná.

Součástí systému by měla být i možnost řešení identifikace vozidel, která mají uvnitř takového „uzavřeného“ úseku své vlastní vyhrazené parkovací stání, případně sdílené stání pro tělesně postižené. Tento systém by měl být propojen buď s vjezdovou (a případně i s výjezdovou) závorou pro daný „uzavřený“ úsek nebo aspoň s proměnným svislým dopravním značením na začátku takového „uzavřeného“ úseku, přičemž obě tyto varianty řešení by řidičovi dávaly jasnou informaci, že do tohoto

„uzavřeného“ úseku nemá vjíždět (v případě využití závory by byl vjezd i fyzicky znemožněn), pokud by všechna místa pro parkování v dotčeném „uzavřeném“ úseku byla obsazena.

Taková opatření by výrazně přispěla ke snížení zbytných cest motorovými vozidly po těchto úsecích zejména v nočních a večerních hodinách a přispěly by tím i k dodržování nočního klidu.

## **6. NÁVRH MOŽNÉHO UMÍSTĚNÍ PARKOVACÍHO DOMU**

### **6.1. Varianty umístění a uspořádání parkovacího domu**

Dopravně inženýrská studie se ve svém závěru též zabývá posouzením vhodnosti návrhu a případného přínosu vybudování parkovacího domu v celkem 6 různých variantách (polohy umístění 6 jednotlivých variant parkovacího domu včetně stanovení kapacity parkovacích míst v závislosti na počtu nadzemních podlaží zobrazuje Příloha 11), které byly vypracovány včetně podrobného uspořádání parkovacích domů s cílem stanovit přesně kapacitu jejich parkovacích míst. Parkovací domy jsou navrženy v 6 variantách (parkovací dům G1 až G6) umístění i uspořádání a každá z těchto variant je zpracována pro 2, 3 a 4 nadzemní podlaží.

#### **6.1.1. Parkovací dům G1**

Vjezd do a výjezd z parkovacího domu G1 (viz Příloha 11.1) se nachází v ulici Lomená (viz Příloha 11) a výjezd je od vjezdu oddělen dělícím ostrůvkem. Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 76 standardních a 5 vyhrazených parkovacích míst, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 119 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 161 standardních a 7 vyhrazených parkovacích míst.

#### **6.1.2. Parkovací dům G2**

Parkovací dům G2 (viz Příloha 11.2) má oddělený vjezd a výjezd a průjezd parkovacím domem je jednosměrný. Vjezd i výjezd se nacházejí v ulici Sadová (viz Příloha 11). Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 75 standardních a 4 vyhrazená parkovací místa, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 108 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 142 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst.

### **6.1.3. Parkovací dům G3**

Vjezd do a výjezd z parkovacího domu G3 (viz Příloha 11.3) se nachází v ulici Konečná (viz Příloha 11) a výjezd je od vjezdu oddělen dělícím ostrůvkem. Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 77 standardních a 5 vyhrazených parkovacích míst, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 121 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 164 standardních a 7 vyhrazených parkovacích míst.

### **6.1.4. Parkovací dům G4**

Vjezd do a výjezd z parkovacího domu G4 (viz Příloha 11.4) se nachází v ulici Lomená (viz Příloha 11) a výjezd je od vjezdu oddělen dělícím ostrůvkem. Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 113 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 161 standardních a 7 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 220 standardních a 8 vyhrazených parkovacích míst.

### **6.1.5. Parkovací dům G5**

Vjezd do a výjezd z parkovacího domu G5 (viz Příloha 11.5) se nachází v ulici Konečná (viz Příloha 11). Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 167 standardních a 7 vyhrazených parkovacích míst, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 251 standardních a 8 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 336 standardních a 9 vyhrazených parkovacích míst.

### **6.1.6. Parkovací dům G6**

Vjezd do a výjezd z parkovacího domu G6 (viz Příloha 11.6) se nachází v ulici Derflanská (viz Příloha 11). Kapacita parkovacího domu je pro 2 nadzemní podlaží 72 standardních a 4 vyhrazená parkovací místa, pro 3 nadzemní podlaží je kapacita 105 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst a pro 4 nadzemní podlaží je kapacita 141 standardních a 6 vyhrazených parkovacích míst.

## **6.2. Doporučení pro případ záměru realizace parkovacího domu**

U parkovacích domů je potřeba zohlednit zkušenost z již provedeného dopravního průzkumu v tom smyslu, že lidé nejsou ochotni ke svému zaparkovanému autu chodit pěšky příliš daleko, a proto z 6 různých variant návrhů parkovacích domů dávají

největší smysl 3 varianty, které jsou navrženy v dílčí oblasti č. 1 (viz Příloha 11) v prostorech nedaleko od ulice Konečná – tyto lokality jsou výrazným způsobem využívány k parkování již dnes (včetně značného zastoupení parkování nelegálního) a dílčí oblast č. 1 zároveň vykazuje největší problémy s dopravou v klidu v rámci celého sídliště (viz Tabulka 5).

Pro rozhodování, zda místo realizace parkovacích míst (úpravou stávajících místních komunikací a jejich dostavbou na plochách stávající nízké zeleně) realizovat raději parkovacích domů je kromě ekonomického srovnání (viz kapitola 7.2) důrazně doporučeno realizovat i dopravně sociologický průzkum zaměřený na místní obyvatele sídliště s cílem zjistit, za jakých ekonomických podmínek by byli ochotni takový parkovací dům využívat a do jaké vzdálenosti od jejich bydliště by byli ochotni v takovém parkovacím domu své auto parkovat, aby se prověřilo, zda by byl parkovací dům v případě své realizace vůbec plně využíván.

## **7. SROVNÁNÍ EKONOMICKÉ NÁROČNOSTI PARKOVACÍCH DOMŮ**

### **A I. A II. ETAPY**

#### **7.1. Vstupní parametry**

Pro vyjádření orientačního odhadu ekonomické náročnosti pro realizaci jednotlivých variant parkovacích domů a jeho srovnání s odhadem nákladů na realizaci úprav nebo výstavbu nových místních komunikací a parkovacích míst v I. a II. etapě byly použity níže uvedené vstupní parametry:

- pro úpravu nebo výstavbu nových místních komunikací nebo parkovacích stání:
  - ✓ cena parkovacího stání ..... 2 500 Kč / m<sup>2</sup>
  - ✓ cena nové místní komunikace ..... 10 000 Kč / m<sup>2</sup>
- náklady na 1 parkovací místo pro případ realizace parkovacího domu:
  - ✓ investiční náklady ..... 360 000 Kč vč. DPH / 1 parkovací místo
  - ✓ provozní náklady / 1 rok ..... 3 500 Kč vč. DPH / 1 parkovací místo

## 7.2. Orientační odhady ekonomické náročnosti

### 7.2.1. I. etapa úprav / výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací

Orientační odhady ekonomické náročnosti I. etapy úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací zobrazuje Tabulka 12.

Tabulka 12 – orientační odhady ekonomické náročnosti I. etapy  
úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací

Orientační odhady ekonomické náročnosti I. etapy úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací			
Ulice	Počet nových parkovacích míst	Počet nových nebo stavebně upravených úseků	Odhad celkových nákladů [Kč]
Bedřicha Buchlovana	16	1	2 013 000
Konečná	33	1	2 858 000
Lomená	5	1	863 000
Rudy Kubíčka	5	1	3 154 000
Vladislava Vaculky	10	1	2 049 000
<b>Celková finanční náročnost I. etapy [Kč]</b>			<b>10 935 000</b>

Tabulka 13 – orientační odhady ekonomické náročnosti II. etapy  
úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací

Orientační odhady ekonomické náročnosti II. etapy úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací			
Ulice	Počet nových parkovacích míst	Počet nových nebo stavebně upravených úseků	Odhad celkových nákladů [Kč]
Bedřicha Buchlovana	25	0	744 000
Derflanská	17	–	4 505 000
Jabloňová	0	1	161 000
Jaroslava Staňka	9	0	259 000
Konečná	24	–	4 157 000
Lomená	71	–	5 149 000
Nad Špitálkami	34	0	1 211 000
Sadová	81	–	9 547 000
Větrná	2	0	62 000
<b>Celková finanční náročnost Etapy II [Kč]</b>			<b>25 791 000</b>

## 7.2.2. II. etapa úprav / výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací

Orientační odhady ekonomické náročnosti II. etapy úprav nebo výstavby nových parkovacích míst a místních komunikací zobrazuje Tabulka 13.

## 7.2.3. Parkovací domy

Orientační odhady ekonomické náročnosti pro všech 6 variant umístění a uspořádání parkovacích domů v závislosti na počtu jejich nadzemních podlaží zobrazuje Tabulka 14.

Tabulka 14 – orientační odhady ekonomické náročnosti pro všech 6 variant  
umístění a uspořádání parkovacích domů

Orientační odhady ekonomické náročnosti pro všech 6 variant umístění a uspořádání parkovacích domů									
Parkovací dům	celkem 2 NP			celkem 3 NP			celkem 4 NP		
	Počet parkovacích míst	Celková investice [tis. Kč]	Náklady na roční provoz [tis. Kč]	Počet parkovacích míst	Celková investice [tis. Kč]	Náklady na roční provoz [tis. Kč]	Počet parkovacích míst	Celková investice [tis. Kč]	Náklady na roční provoz [tis. Kč]
G1	81	29 160	284	125	45 000	438	168	60 480	589
G2	79	28 440	277	114	41 040	400	148	53 280	519
G3	82	29 520	288	127	45 720	445	171	61 560	599
G4	119	42 840	417	168	60 480	589	228	82 080	799
G5	174	62 640	610	259	93 240	907	345	124 200	1 208
G6	76	27 360	267	111	39 960	389	147	52 920	515

## 8. SEZNAM PŘÍLOH

Příloha 1 .....	Rozdělení parkovacích ploch .....	1 : 2 500
Příloha 1.1 .....	Sídliště Východ – schéma organizace dopravy – současný stav .....	1 : 2 500
Příloha 1.2 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – současný stav .....	1 : 2 500
Příloha 2 .....	Sídliště Východ – schéma organizace dopravy – návrh – etapa I .....	1 : 2 500
Příloha 3 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – etapa I .....	1 : 2 500
Příloha 3.1 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E I-1 .....	1 : 500



Příloha 3.2.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E I-2 .....	1 : 500
Příloha 3.3.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E I-2 .....	1 : 500
Příloha 4 .....	Sídliště Východ – schéma organizace dopravy – návrh – etapa II.....	1 : 2 500
Příloha 5 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – etapa II – označení výřezů detailů .....	1 : 2 500
Příloha 5.1.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-1 .....	1 : 500
Příloha 5.2.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-2 .....	1 : 500
Příloha 5.3.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-3 a E II-4 .....	1 : 500
Příloha 5.4.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-5 .....	1 : 500
Příloha 5.5.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-6 .....	1 : 500
Příloha 5.6.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – detail oblasti E II-7 a E II-8 .....	1 : 500
Příloha 6 .....	Doprava v klidu – bilance návrhů parkovacích ploch I. a II. etapy.....	1 : 2 500
Příloha 7 .....	Sídliště Východ – schéma organizace dopravy – návrh – etapa III .....	1 : 2 500
Příloha 8 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – etapa III .....	1 : 2 500
Příloha 9 .....	Sídliště Východ – schéma organizace dopravy – návrh – etapa IV .....	1 : 2 500
Příloha 10.....	Sídliště Východ – doprava v klidu – návrh – etapa IV .....	1 : 2 500
Příloha 11 .....	Sídliště Východ – doprava v klidu – varianty umístění parkovacího domu .....	1 : 1 500
Příloha 11.1 ....	Sídliště Východ – doprava v klidu – situace parkovacího domu G1 .....	1 : 500
Příloha 11.2 ....	Sídliště Východ – doprava v klidu – situace parkovacího domu G2 .....	1 : 500
Příloha 11.3 ....	Sídliště Východ – doprava v klidu – situace parkovacího domu G3 .....	1 : 500
Příloha 11.4 ....	Sídliště Východ – doprava v klidu – situace parkovacího domu G4 .....	1 : 500
Příloha 11.5 ....	Sídliště Východ – doprava v klidu – situace parkovacího domu G5 .....	1 : 500

**Příloha 11.6 .... Sídlíště Východ – doprava v klidu – situace**

**parkovacího domu G6 ..... 1 : 500**