



**Vysoká škola ekonomická v Praze**

**Fakulta managementu v Jindřichově Hradci**

# **Bakalářská práce**

**Jan Kříž**

**Vojtěch Princ**

*2007*

**Vysoká škola ekonomická v Praze**

**Fakulta managementu**

**Jindřichův Hradec**

# **Bakalářská práce**

**Jan Kříž**

**Vojtěch Princ**

*2007*



**Vysoká škola ekonomická v Praze**

**Fakulta managementu v Jindřichově Hradci**

*Katedra managementu veřejného sektoru*

# **Alternativní řešení náměstí Míru v Jindřichově Hradci**

**Vypracovali:**

*Jan Kříž a Vojtěch Princ*

**Vedoucí diplomové práce:**

*Ing. Martin Musil*

*Jindřichův Hradec, srpen 2007*

Vysoká škola ekonomická v Praze  
Jarošovská 1117/II, 377 01 Jindřichův Hradec

## **ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE**

pro akademický rok 2006/2007

**Název práce:** Alternativní řešení náměstí Míru v Jindřichově Hradci.  
**Zadání práce:** Návrhy na možná využití prostoru náměstí Míru v Jindřichově Hradci.  
**Jméno studenta:** Jan Kříž  
Vojtěch Princ  
**Ročník:** 2.  
**Obor:** MANAGEMENT  
**Vedoucí práce:** Ing. Martin Musil  
**Katedra:** Katedra managementu veřejného sektoru  
**Termín zadání:** 23.6.2006  
**Termín odevzdání:** Dle vyhlášky o průběhu státních závěrečných zkoušek v ak. roce 2006/2007

V Jindřichově Hradci 23.6.2006



Ing. Vladimír Příbyl

proděkan pro pedagogickou činnost

# Prohlášení

Prohlašujeme, že diplomovou práci na téma  
»**Alternativní řešení náměstí Míru v Jindřichově Hradci**«  
jsme vypracovali samostatně.

Použitou literaturu a podkladové materiály  
uvádíme v příloženém seznamu literatury.

*Jindřichův Hradec, srpen 2007*

---

podpis studentů

# **Anotace**

## **Alternativní řešení náměstí Míru v Jindřichově**

Cílem práce je navrhnout možná využití prostoru náměstí Míru v Jindřichově Hradci. Jelikož je v současnosti náměstí využíváno převážně jako parkovací plocha, je hlavním cílem práce vhodnou dopravní a parkovací politikou navrhnout různé varianty, jak uvolnit prostor náměstí Míru od parkujících automobilů.

*srpen 2007*

# Poděkování

Za cenné rady, náměty a inspiraci

bychom chtěli poděkovat

**Ing. Martinu Musilovi**

z Vysoké školy ekonomické v Praze,

Fakulty managementu v Jindřichově Hradci

# Obsah:

<b>ÚVOD</b> .....	<b>1</b>
ÚVOD DO PROBLEMATIKY .....	1
CÍLE PRÁCE .....	2
STRUKTURA A METODIKA PRÁCE .....	2
<b>1. VYMEZENÍ POJMŮ</b> .....	<b>3</b>
<b>2. MĚSTA</b> .....	<b>5</b>
2.1 FUNKCE MĚST .....	5
2.2 PROSTOROVÁ STRUKTURA MĚSTA .....	5
2.2.1 Fyzická prostorová struktura .....	5
2.2.2 Funkční prostorová struktura .....	6
2.2.3 Sociální prostorová struktura .....	6
<b>3. UDRŽITELNÝ ROZVOJ DOPRAVY</b> .....	<b>8</b>
3.1 UDRŽITELNÝ ROZVOJ .....	8
3.2 UDRŽITELNÁ DOPRAVA .....	8
3.3 UDRŽITELNÁ DOPRAVA V MĚSTSKÝCH CENTRECH .....	9
3.4 ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY JAKO PROSTŘEDEK UDRŽITELNOSTI .....	10
<b>4. DOPRAVNÍ PROBLÉM</b> .....	<b>11</b>
4.1 ROZVOJ IAD V ČESKÉ REPUBLICE .....	11
4.2 REGULACE IAD .....	12
4.3 MOBILITA OSOB .....	13
4.4 STATICKÁ DOPRAVA .....	13
4.4.1 Management parkování .....	14
4.4.2 Parkování v centrech měst .....	15
4.4.3 Druhy regulace parkování .....	16
4.4.4 Parkovací systémy .....	17
4.4.5 Současné technické možnosti parkování .....	18
4.4.6 Komunikace s veřejností a akceptování parkovací politiky .....	21
4.4.7 Vlivy na ekonomiku .....	22
<b>5. DĚLBA PŘEPRAVNÍ PRÁCE</b> .....	<b>25</b>
5.1 FAKTORY OVLIVŇUJÍCÍ DĚLBU PŘEPRAVNÍ PRÁCE .....	25
5.2 VEŘEJNÁ DOPRAVA .....	26
5.2.1 Přepavní doba jako rozhodující faktor .....	27
5.2.2 Opatření ke zvýšení cestovní rychlosti .....	28
5.2.3 Veřejná doprava a její image .....	29
5.2.4 Nástin současné situace v ČR .....	29
5.2.5 Standard vyspělých zemí EU a předpokládaný vývoj .....	29
<b>6. STRATEGICKÉ, PROGRAMOVÉ A OSTATNÍ DOKUMENTY</b> .....	<b>31</b>
6.1 STRATEGICKÉ A OSTATNÍ DOKUMENTY NA ÚROVNI EU .....	31
6.1.1 Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 – čas rozhodnout .....	31
6.1.2 Zelená kniha o dopravě ve městech .....	32
6.2 STRATEGICKÉ A OSTATNÍ DOKUMENTY NA NÁRODNÍ ÚROVNI .....	32
6.2.1 Strategické dokumenty na úrovni státu .....	32
6.2.2 Programové dokumenty pro využití strukturálních fondů EU .....	33
6.2.3 Ostatní dokumenty .....	34
6.3 STRATEGICKÉ A PROGRAMOVÉ DOKUMENTY NA ÚROVNI KRAJE .....	35
6.3.1 Program rozvoje územního obvodu kraje 2007 - 2013 .....	35
6.3.2 Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013 .....	35
<b>7. PRAKTICKÁ ČÁST</b> .....	<b>37</b>



7.1	POPIS SOUČASNÉ SITUACE.....	37
7.1.1	<i>Parkování v centru, nová parkoviště, komunikace skrz náměstí</i> .....	37
7.1.2	<i>Městská hromadná doprava</i> .....	39
7.1.3	<i>Městská památková rezervace</i> .....	40
7.1.4	<i>Regulace MPR</i> .....	42
7.1.5	<i>Regulace dopravy v MPR</i> .....	43
7.2	ANALÝZA VYUŽITÍ PARKOVIŠŤ V CENTRU MĚSTA.....	43
7.2.1	<i>Popis parkovišť</i> .....	43
7.2.2	<i>Vytíženost parkovišť</i> .....	46
7.2.3	<i>Placená a neplacená parkoviště</i> .....	49
7.2.4	<i>Vyhodnocení</i> .....	49
7.3	DOTAZNÍKOVÉ ŠETŘENÍ.....	51
7.3.1	<i>Otázka první – „Věk“</i> .....	51
7.3.2	<i>Otázka druhá – „Jak jste spokojeni se současným stavem náměstí Míru?“</i> .....	52
7.3.3	<i>Otázka třetí – „Zaškrtněte Vámi preferované využití prostoru náměstí.“</i> .....	53
7.3.4	<i>Otázka čtvrtá – „K jaké variantě byste se přiklonili?“</i> .....	54
7.3.5	<i>Doplňující otázky u druhé skupiny respondentů</i> .....	55
7.3.6	<i>Vyhodnocení dotazníkového šetření</i> .....	56
7.4	SWOT ANALÝZA NÁMĚSTÍ MÍRU.....	57
7.4.1	<i>Silné stránky</i> .....	57
7.4.2	<i>Slabé stránky</i> .....	57
7.4.3	<i>Příležitosti</i> .....	58
7.4.4	<i>Ohrožení</i> .....	58
7.5	NÁVRH MOŽNÉHO ALTERNATIVNÍHO VYUŽITÍ.....	58
7.5.1	<i>Omezení dopravy a parkování na náměstí Míru</i> .....	59
7.5.2	<i>Využití nově vzniklého prostoru</i> .....	64
	<b>ZÁVĚR</b> .....	<b>66</b>
	<b>POUŽITÁ LITERATURA</b> .....	<b>68</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK</b> .....	<b>71</b>
	<b>SEZNAM TABULEK</b> .....	<b>72</b>
	<b>SEZNAM GRAFŮ</b> .....	<b>72</b>
	<b>SEZNAM OBRÁZKŮ</b> .....	<b>73</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b> .....	<b>73</b>

# Úvod

## Úvod do problematiky

Význam městského centra a jeho náměstí je neopomenutelný, soustředěné budovy nám podávají obraz o minulosti města i jeho aktuálních ambicích a možnost kontaktu s ostatními obyvateli utváří demokratickou podstatu města. Množství dějů přitahuje městské zvědavce a jejich přítomnost zase přitahuje množství dějů.

Atraktivitu centra a dobré adresy znala již řecká antika. V prvním velkoměstě Římě se pak objevil kontrast výstavnosti centra a nevýstavnosti periferie. Středověká města problém centra netrápil. Menší města, kde z náměstí bylo k městským branám pár kroků, měla prakticky jen dobré adresy, velké náměstí obklopovaly parcely sahající až k hradbám. Vše se tak odehrávalo v centru, velké trhy i drobný obchod a výroba, kolektivní slavnosti i individuální všednost. Až explozivní růst měst a stavba monofunkčních čtvrtí vrátila do evropského vývoje to, co poznal antický Řím. V současnosti nestačí pouze architektonicky atraktivní prostředí, aby přitáhlo městský život. Stačí trocha nevlídnosti, provozního či sociálního nepohodlí a cizorodosti, aby veřejný prostor zůstal mrtvý.

Příčinou expanzivního růstu měst byly především nové možnosti v dopravě. V dřívějších dobách spočívala městská činnost na vzdálenostech a města se poměřovala měřítkem chůze, neboť na jednom místě ve městě bylo možno najít řemeslníky i obchodníky. S rozvojem motorizmu a možností vlastnictví osobního automobilu se cestovní vzdálenosti výrazně zkrátily. Města tak začala neomezeně růst, neboť několika kilometrová cesta do centra se stala s pomocí osobního automobilu otázkou pár minut. Organizace měst a příměstských částí zcela přizpůsobila svůj prostor automobilu. Řídká zástavba a široké komunikace jsou dnes pro předměstské oblasti charakteristické. Momentálně nevyužívaná vozidla je ovšem nutné také někde odstavit a tak doprava zabírá značný prostor nejen ve své dynamické, ale i ve své statické fázi. Neustále rostoucí doprava klade stále větší požadavky na parkování. To platí zejména pro centra měst, neboť většina dopravy směřuje právě tam. Tento problém je aktuální v celé Evropě a je akutní především v historických centrech měst. Téměř všechna evropská města jsou totiž vystavěna okolo svých historických jader, která nebyla pro automobilovou dopravu stavěna. Četné evropské studie ovšem ukázaly, že z hlediska udržitelného rozvoje měst není řešením poskytnout automobilové dopravě více prostoru, ale naopak je nutné ho omezit a uvolnit tím prostor pěší, cyklistické a veřejné hromadné dopravě.

Také Jindřichův Hradec se potýká ve svém historickém centru s dopravou. Současná situace je zde taková, že v Jindřichově Hradci se pyšní historické náměstí Míru namísto svými architektonickými skvosty a příjemnou atmosférou parkujícími automobily. Jelikož parkoviště zabírá převážnou většinu plochy náměstí, je takřka nemyslitelné uvažovat v naší práci alternativu ve využití prostoru bez předchozího odstranění parkujících vozidel. Proto se celá práce zaměřuje zejména na zkoumání trendů a možností v oblasti omezení parkování v centrálních a historických zónách a na omezení dopravy, která je jeho příčinou. Byla vyslovena námitka, že lidé z centra zmizí, nebudou-li moci na náměstí zaparkovat. Naší námitkou je, že lidí se mezi parkujícími a projíždějícími automobily již více pohybovat nemůže a zajisté ani nechce, což platí rovněž pro cyklisty, kterým při projížděcí městem stoupá adrenalin v krvi.

Podobná je ovšem situace ve většině českých měst. Naše města však mají jedinečnou možnost se poučit od západoevropských měst, která jsou díky minulému politickému vývoji

v tomto směru o několik let napřed. Většina zdrojů, ze kterých naše práce čerpá, vychází právě ze zahraničních zkušeností.

## **Cíle práce**

Cílem práce je navrhnout možná využití prostoru náměstí Míru namísto současného stavu, kdy prostor náměstí je využíván převážně jako parkovací plocha.

Hlavním cílem je vhodnou dopravní a parkovací politikou navrhnout různé varianty, jak uvolnit prostor náměstí Míru od parkujících automobilů a tím se zasadit o zkvalitnění životních podmínek obyvatel a znovunavrácení historického jádra široké veřejnosti.

Díličím cílem je vytvořit obecný rámec pro řešení dopravních a zejména parkovacích problémů v centrech měst.

## **Struktura a metodika práce**

Metodický postup práce probíhal v několika úrovních. Nejdříve bylo nutné se seznámit s dopravní problematikou. To probíhalo na základně studia odborných pramenů a literatury. Důležitou roli při získávání těchto materiálů hrála Jihočeská vědecká knihovna. Poznatky ze získané literatury byly použity i v dalších částech bakalářské práce.

Na toto obecné seznámení s problematikou navazuje průzkum dopravní politiky Jihočeského kraje, České republiky a EU. Pro tyto účely byly velkou měrou využívány internetové stránky Ministerstva dopravy, Ministerstva pro místní rozvoj, krajského úřadu, Regionálního informačního serveru a Centra dopravního výzkumu. Prostudovali jsme strategické a koncepční dokumenty, které byly zpracovány v kapitole 6 se zaměřením zejména na omezení v rámci udržitelnosti automobilové dopravy a podpory ekologicky šetrných druhů dopravy.

Informace na lokální úrovni byly získány osobní návštěvou na Městském úřadě, kde jsme jednali s Ing. Zdeňkem Maryškou z odboru rozvoje a Bc. Lubošem Müllerem, vrchním strážníkem.

Studiem konkrétního problému „Využití náměstí Míru“ se zabýváme od 7. kapitoly. Tato praktická část se skládala v první řadě ze zmapování a deskripce současného stavu parkovacích ploch, jejich počet, kapacita, vytíženost a platební podmínky. Informace jsme zjišťovali pomocí vlastního šetření v terénu od 21. května do 10. června 2007.

V další části zjišťujeme pomocí standardizovaných dotazníků spokojenost místních obyvatel se současným stavem na náměstí Míru. Výběr dotazovaných probíhal náhodně, kdy jsme oslovovali kolemjdoucí na náměstí a kdo s tím souhlasil, dotazník vyplnil. U druhé řady dotazníků, které se týkaly pouze cílové skupiny zaměstnanců a provozovatelů v přímé blízkosti náměstí, kteří byli přítomni v podnicích a provozovnách. V tomto případě byly pokládány i dodatečné otázky, které nám objasnilly některé sporné názory, tedy probíhal polostandardizovaný rozhovor. Dotazníky byly vyplňovány převážně osobně také z důvodu vysvětlení případných dotazů. Průzkum probíhal v průběhu jarních měsíců 2007.

Na tyto kapitoly navazuje SWOT analýza a několik opatření ke zlepšení současného stavu, které vycházejí z předchozích kapitol, stejně tak následné shrnutí a závěr bakalářské práce.

# 1. Vymezení pojmů

Ke správnému porozumění textu a faktů a k zlepšení orientace v textu je nutné vysvětlit některé pojmy, které se v naší bakalářské práci vyskytují.

## *Město*

Město je specifickým podtypem sídla, stejně jako ves, je však vývojově vyšší a kvalitativně a kvantitativně rozdílné [42].

## *Automobilizace*

Poměr počtu osobních automobilů k obyvatelům. Udává se buď počet obyvatel na jeden automobil, nebo (obvykleji) počet automobilů na 1 000 obyvatel.

## *COST 342*

V „*COST 342, Opatření parkovací politiky a jejich účinky na mobilitu a ekonomii*“, jsou seskupeny mezinárodní zkušenosti s parkovací politikou. V projektu se sešli odborníci z 18 evropských států (včetně ČR) společně se zástupci Evropské parkovací asociace (EPA), Kanadské parkovací asociace (CPA), Organizaci dopravních inženýrů (ITE), Národní parkovací asociace USA (NPA) a Mezinárodního parkovacího institutu (ITI), aby se zkoumali opatření parkovací politiky a jejich vliv na mobilitu a ekonomiku [38].

## *Cestovní rychlost (přepravní doba)*

Průměrná rychlost mezi zdrojem a cílem cesty.

## *Dynamická doprava*

Dynamická fáze dopravy, doprava v pohybu. Část dopravního procesu, kdy se vozidla pohybují (nebo vyčkávají) v jízdních páslech komunikací.

## *ITS, telematika*

Soubor systémů technického vybavení pozemních komunikací na elektronickém principu, který obsahuje řízení dopravy, informace řidičům, sběr dat (intenzity a rychlost dopravy, clo, mýto), jehož cílem je učinit dopravu bezpečnější a efektivnější, s menšími kongescemi na silnicích a s nižším ekologickým zatížením prostředí. V Americe používaný název "Inteligentní dopravní systém", je v Evropě nahrazován synonymem "Telematika". Tento termín vznikl složením slov "Telekomunikace" a "Informatika". Silniční telematika integruje informační a telekomunikační technologie s dopravním inženýrstvím tak, aby se pro stávající infrastrukturu komunikací zvýšily přepravní výkony, stoupla bezpečnost a zvýšila se psychická pohoda cestujících [34].

## *Kongesce*

Neprůjezdné komunikace, zácpy, přetížení pozemní komunikace automobilovou dopravou, kolaps dopravy, vozidla zastavují, popojíždí, provoz „stop-and-go“.

### ***Parkovací stání***

Plocha pro odstavení (parkování) jednoho vozidla. Jde o krátkodobé parkování automobilu v délce minut nebo pár hodin, o dlouhodobé v délce 6 a více hodin, ve zvláštních případech v délce několika dní (parkování u nádraží a letišť).

### ***Statická doprava***

Statická fáze dopravy, doprava v klidu. Část dopravního procesu, kdy není dopravní prostředek v provozu, je odstaven na ploše mimo jízdní pásy [10].

### ***Uživatelé parkovišť***

- § *Rezidenti* = lidé trvale žijící v centru města,
- § *Abonentí* = lidé mající v centru své provozovny obchody, kanceláře a lidé dojíždějící do zaměstnání,
- § *Návštěvníci* = lidé přijíždějící do města v podstatě nahodile, dle toho, zda chtějí něco nakoupit, či navštívit nějakou kulturní akci nebo jedou-li za památkami [5].

### ***Zbytná doprava***

V určitém území nežádoucí doprava, která v něm nemá ani svůj zdroj, ani svůj cíl. V takovém případě se snažíme tuto dopravu z území zcela vyloučit. (V opaku ke zbytné dopravě je *doprava nezbytná*).

- § *1. stupně* – doprava, která nemá v daném území ani zdroj ani cíl. Vyloučení tohoto druhu zbytné dopravy ze sledovaného území je možné jejím převedením na trasu, která jde mimo toto území. Toho je možné docílit zamezením vstupu dopravy na řešené území nebo lépe nabídkou atraktivnější trasy (pohodlnější, rychlejší, bezpečnější) vedoucí mimo území.
- § *2. stupně* – zbytná doprava, která sice má v daném území svůj zdroj nebo cíl, ale tento cíl je v území umístěn nevhodně. Například umístění továrny v centru města nebo skladu v historickém jádru města přitahuje i vyvolává dopravu, která do tohoto prostoru nepatří a obtěžuje jej. Vyloučení této dopravy je ovšem možné až tím, že nevhodný cíl (továrna, sklad) bude z této oblasti odstraněn.
- § *3. stupně* – doprava důležitá pro naši práci – doprava za sice správně a funkčně umístěným cílem v daném území, ale realizovaná nevhodným - z hlediska území nežádoucím - dopravním prostředkem. Například cesty za prací do pracoviště v historickém centru města uskutečněné soukromým osobním automobilem, cesty nejčastější, denně se opakující a požadující na osm hodin místo pro parkování. Odstranění této zbytné dopravy je možné jednoduše, drasticky, zákazem, lépe znevýhodněním zbytné dopravy, např. progresivním parkovacím poplatkem a nejlépe nabídkou jiného, stejného nebo více atraktivního dopravního prostředku - kvalitnějším prostředkem hromadné přepravy [2].

## 2. Města

Protože se budeme zabývat využitím městského prostoru, je nutné uvést, jaké funkce má město a jak se člení struktura města.

### 2.1 Funkce měst

Odlišnost, která odděluje městská sídla od ostatních sídel spočívá ve funkcích, které města poskytují. Příjemcem služeb jsou ostatní sídla v zázemí a jejich obyvatelstvo. Funkce města lze rozdělit do tří kategorií - střediskové, speciální a transportní.

Středisková funkce je vyjádřena službami, které město poskytuje svému zázemí. Za nejpodstatnější funkce koncentrované ve městech jsou považovány obytná funkce, pracovní a obslužná funkce. Jako střediskovou funkci můžeme chápat například dojížděku do základních, středních a vysokých škol, za nákupem zboží apod.

Speciální funkce jsou takové funkce, které neslouží přímo zázemí. Jejich působnost je buď širší nebo užší než zázemí města. Speciální funkce s širší působností než zázemí města může být představována výrobou automobilů nebo těžbou nerostných surovin, funkce s užší působností než zázemí města je reprezentována například lokálním maloobchodem

Transportní funkce je oddělena od funkce střediskové. Město lze charakterizovat jako prostředníka v dopravě na větší vzdálenost, což je odlišné od střediskové funkce, která je orientována na obsluhu zázemí. Můžeme ji také definovat v souvislosti se speciální funkcí města jako dopravu zboží v rámci regionálního trhu, který je větší než zázemí města [42].

### 2.2 Prostorová struktura města

Geografii města lze rozdělit na jednotlivé územní celky, jako např. městské centrum, obytné čtvrtě či průmyslové zóny a vzájemné vztahy mezi těmito územními jednotkami, tj. prostorová organizace města.

Rozlišujeme tři základní složky vnitřní prostorové struktury města:

- 1) fyzickou prostorovou strukturu;
- 2) funkční prostorovou strukturu;
- 3) sociální prostorovou strukturu.

#### 2.2.1 Fyzická prostorová struktura

Fyzickou prostorovou strukturou rozumíme morfologickou stavbu městského prostoru a rovněž fyzický stav budov, staveb a jiných objektů. Morfologická struktura je utvářena odlišným způsobem zastavění městského prostoru. Základními prvky morfologie města jsou ulice, pozemky (stavební parcely) a budovy, které vytvářejí složitější systémy,

jako např. uliční síť, bloky zástavby apod. Rozlišujeme čtvrtě činžovních domů, vil a rodinných domků nebo sídlišť skládajících se z vysokopodlažních panelových domů.

Ve struktuře měst se často projevují výrazné prvky způsobené politickými a náboženskými faktory, kulturními a ekonomickými vlivy a institucionální (zejména územně plánovací) regulací. Každé období vývoje měst se různým způsobem projevuje v uspořádání ulic, jejich šířce a vedení, na velikosti pozemků a jejich zastavění atd. Procesy změny struktury se zpravidla rozdělují na procesy nové výstavby a procesy transformační. Při nové výstavbě se v morfologii města obvykle odráží, zda jde o jednorázové zastavění nebo postupné zastavování.

Fyzický stav může být hodnocen například na základě rozlišení nově postavených objektů, plně rekonstruovaných objektů, částečně rekonstruovaných objektů, objektů v rekonstrukci, objektů v zachovalém stavu, zchátralých objektů a volných pozemků.

## **2.2.2 Funkční prostorová struktura**

Funkční prostorovou strukturou města rozumíme rozmístění jednotlivých aktivit (funkčních složek) na území města a z toho vyplývající odlišný způsob využívání objektů, pozemků, území. Funkční prostorovou strukturu však rovněž můžeme vnímat ve smyslu funkční provázanosti jednotlivých složek v systému města, která vede k utváření vnitřní prostorové organizace města.

Funkční prostorová diferenciací je zpravidla sledována na základě detailní klasifikace využití pozemků. Základním dělením je rozlišení na zastavěné a nezastavěné pozemky. Dále je důležité sledovat zastoupení bydlení a ostatních (nebytových) funkcí (nebytové funkce se člení do mnoha dílčích kategorií).

Prostorové struktury jednotlivých funkčních složek jsou složeny z odlišných prvků. Můžeme nalézt plošné prvky (obytné a průmyslové areály), liniové prvky (komunikace) a uzly a zóny (rozmístění obchodu a služeb). V mnoha případech nelze určitému území přiřadit pouze jedinou funkci a vedle monofunkčních území tak existují polyfunkční oblasti a zóny (příkladem je například městské centrum sdružující bydlení, obchod, administrativu a další funkce).

## **2.2.3 Sociální prostorová struktura**

Sociální prostorová struktura je dílčí částí funkční prostorové struktury (vázanou na funkci bydlení). Sociální prostorová struktura se vyjadřuje pomocí charakteristik vyjadřujících demografický status: věková struktura, velikost domácností, počet dětí; sociálně-ekonomický status: vzdělanostní struktura, profesní struktura, kvalita bytového fondu; etnický status: národnostní a etnické složení, náboženství; sociálně-patologické jevy: neúplné rodiny, rozvodovost, potratovost.

Sociální prostorová diferenciací vykazuje v mnoha městech společné rysy. V průběhu dvacátého století došlo k vytvoření tří základních modelů sociální prostorové struktury města: koncentrického, sektorového a vícejaderného. Jednotlivá města ve své sociální prostorové struktuře do určité míry odráží každý z těchto modelů. Charakteristiky demografického statusu obvykle vykazují koncentrickou prostorovou strukturu se starším

obyvatelstvem a menšími domácnostmi v centru města a mladším obyvatelstvem a většími rodinami s dětmi na okrajích. Prostorová diference charakteristik sociálně-ekonomického statusu se více blíží sektorovému modelu. Ve městech lze často najít sektor směřující od centra k okrajům, ve kterém se koncentruje obyvatelstvo s vyšším zastoupením vysokoškolačů, pracujících v terciéru atd. Vícejaderný model nachází své uplatnění spíše ve městech s mnoha etnickými skupinami, které na území města vytváří své kulturní enklávy. Ve výsledné sociální prostorové struktuře města se promítají všechny výše uvedené modely i když často s odlišnou silou: zpravidla se do základní a dominantní koncentrické skladby promítají sektory a přes ně pak jádra a enklávy.

Fyzické a funkční, popř. fyzické a sociální stránky prostorové struktury jsou v realitě vzájemně provázané. Například každá budova je charakterizována jak fyzickým stavem tak svým funkčním využitím nebo sociálním statusem obyvatel a mezi těmito charakteristikami obvykle existuje určitá souvislost. Například fyzický stav domu napovídá na sociální status jeho obyvatel. Podobně je tomu i v případě vztahu mezi fyzickým stavem a funkčním využitím. Nastíněné souvislosti platí i při hodnocení územních celků, jako například městských čtvrtí [41].

Klasifikace funkčního využití ploch ve městech je znázorněna v příloze III.

Dominantami evropských měst jsou většinou náměstí s kostelem nebo další historické budovy neekonomické povahy. Centra evropských měst mají smíšenou funkci a uplatňuje se v nich kromě obchodní zejména residenční a částečně i výrobní funkce. Oblíbenost vybraných centrálních poloh města pro bydlení je dána především specifickou atmosférou prostředí historických částí města i kvalitou bydlení a sociálního prostředí na tradičních dobrých adresách [37].



### 3. Udržitelný rozvoj dopravy

Následující kapitola se zaměřuje na současný a budoucí rozvoj dopravy udržitelným směrem, který je typický i pro ostatní odvětví národního hospodářství.

#### 3.1 Udržitelný rozvoj

Udržitelný rozvoj je novým rámcem strategie civilizačního rozvoje. Vychází z klasické a široce přijaté definice Komise OSN pro životní prostředí a rozvoj z r. 1987, která považuje rozvoj za udržitelný tehdy, naplní-li potřeby současné generace, aniž by ohrozil možnosti naplnit potřeby generací příštích.

Podstatou udržitelnosti je naplnění tří základních cílů:

- § sociální rozvoj, který respektuje potřeby všech,
- § účinná ochrana životního prostředí a šetrné využívání přírodních zdrojů a
- § udržení vysoké a stabilní úrovně ekonomického růstu a zaměstnanosti [16].

V dopravě chápeme tyto pilíře následovně:

- § doprava s co nejmenšími náklady,
- § doprava, co nejméně škodlivá okolnímu prostředí,
- § přínos maximálních možných efektů při minimalizaci negativních vlivů na člověka.

#### 3.2 Udržitelná doprava

Doprava je odvětvím, u kterého se nedaří naplňovat cíle udržitelného rozvoje. Negativní vlivy na životní prostředí u jiných odvětví v ČR klesají, u dopravy rostou. Nepříznivě se z ekologického hlediska vyvíjí přepravní dělba práce. Silniční doprava velmi negativně ovlivňuje kvalitu životního prostředí především měst a příměstských oblastí [21].

V osobní dopravě je hlavním cílem městskou a aglomerační pravidelnou dopravu přednostně zajišťovat veřejnou hromadnou dopravou prostřednictvím integrovaných dopravních systémů včetně podpory systémů P+R a B+R (viz. kap. 4.4.5) [24].

Základní zásadou s ohledem na neustále se zvyšující poptávku po dopravě by měla být optimalizace dopravních systémů tak, aby byl splněn požadavek udržitelného rozvoje. Základem je vyřešení problému růstu silniční dopravy včetně negativních doprovodných jevů (velká nehodovost, růst nákladů na kongesce, škodlivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví atd.) a poklesu ekologičtějších druhů dopravy [16].

**Tyto problémy lze řešit pomocí různých environmentálních opatření v dopravě jako jsou:**

- § podpora změny podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů, jako je železniční, kombinovaná a dále veřejná osobní a cyklistická doprava
- § podpora kombinovaného systému individuální a veřejné dopravy (systém P+R) v městských aglomeracích, doplněná regulací parkování a přístupu osobních automobilů do center [19]

### **3.3 Udržitelná doprava v městských centrech**

Doprava v městských centrech je považována za obzvláště velký problém a automobily jsou uznány jako jeho hlavní příčina. Redukování motorové dopravy je jedinou strategií ke zlepšení situace společně s vytvářením dalších pěších oblastí v centrech měst.

Řešení tohoto cíle není jednoduché, zatímco většina občanů obecně souhlasí s omezením automobilové dopravy, podpora konkrétních opatření je nižší v případě, že ovlivňují osobní život každého z nich. Počet těch, kteří chtějí dobrovolně omezit využívání svých automobilů, není až tak velký.

Navržená řešení by měla vycházet z toho že:

- každá dopravní politika, která upřednostňuje pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu a je proti automobilové dopravě, vyžaduje vysoce demokratický přístup (např. forma referenda).
- přijatelnost restriktivních opatření vzrůstá, jestliže ovlivňují každého stejně a jestliže vytvářejí další pozitivní efekty (např. omezování rychlosti dopravy, vytváření pěších zón či zón bez automobilů, zvyšování dostupnosti a rychlosti veřejné dopravy, podstatné snížení úrovně hluku a emisí atd.) [1].

Vhodnost městských dopravních prostředků je určována jejich ekologickým a ekonomickým přínosem. Sečtením spotřeby energie, emisí, záboru městského prostoru a počtu nehod jako indikátoru ekologické rovnováhy se ukazuje jasná hranice mezi dopravními prostředky, jež jsou vhodné více - pěší, cyklistická a veřejná doprava a těmi, jež jsou vhodné méně - osobní a nákladní automobily a letecká doprava.

Nezanedbatelným prvkem jsou nároky na prostor ulice, který je prostorem veřejným pro všeobecné využití, ale převážně je zabírán jako parkovací plocha. Konečně je zde otázka co je "udržitelné maximum" motorizace. Je to strop motorizace závisící na dostupnosti veřejné dopravy. Dalším významným aspektem je subjektivní názor uživatelů. Zatímco prostředky veřejné dopravy přinášejí vysoký společenský prospěch a jsou považovány za ekologické a přijatelné v městském prostředí, osobní automobil je označován jako nositel individuálních výhod. Kombinace společenského a individuálního prospěchu je základním prvkem konceptu „vhodnosti městské dopravy“ [10].

### 3.4 Zklidňování dopravy jako prostředek udržitelnosti

Doprava v klidu je neodlučitelným prvkem života každého města. Nalezení její optimální varianty je přijetím kompromisu mezi možným a nutným. Způsob řešení je podmíněn respektováním charakteru území, zejména jeho urbanistickými funkcemi, podmínkami životního prostředí a ochranou památek, existujícím systémem veřejných komunikací, demografickými hodnotami a řadou dalších aspektů. Je třeba, aby výsledné řešení umožnilo odpovídající dopravní obsluhu a současně minimalizovalo negativní vlivy a dopady na území [10].

Cílem zklidňování dopravy je utváření městských komunikací a městského prostoru tak, aby kromě podpory používání šetrných druhů dopravy – chůze, cyklistiky a MHD, motivovalo k nižším rychlostem motorových vozidel. Kombinace nižších rychlostí a smíšení druhů dopravy je totiž důležitým faktorem pro zlepšení bezpečnosti všech účastníků provozu a zlepšování kvality jejich života. Nedílným přínosem zklidňování je při kvalitním zpracování mnohde zlepšení celkového vzhledu uličního prostoru, vymezení parkovacích ploch, výsadba zeleně. Mezi prvky zklidňování dopravy, které jsou v ČR poměrně populární, patří dělicí ostrůvky různých typů, malé okružní křižovatky, úpravy přechodů pro chodce, dynamické prvky (zvýšené plochy křižovatek, komunikací). Kromě stavebních opatření se v posledních letech prosazují také koncepce omezování vjezdu automobilové dopravy do center měst pomocí zpoplatnění.

Uvedená zklidňovací opatření jsou ve většině případů v ČR aplikována bodově, málokdy se setkáme se snahou o komplexní řešení celé části města či celé ulice. Nejčastěji se využívají při rekonstrukcích průjezdních úseků silnic obcemi, v historických centrech měst, v blízkosti škol.

Chceme-li ve městech a obcích vybudovat příjemné prostředí, je nutné města v maximální možné míře uzpůsobovat potřebám chodců a cyklistů, aby se zde cítili bezpečně a aby se mohli pohybovat tam, kam potřebují. V místech, kde je to jen trochu možné, by měly být nabídnuty pěším a cyklistům alternativní trasy tak, aby mohli v co největší míře využívat zdravého pohybu, případně hromadné dopravy, která nezatěžuje životní prostředí tolik (v přepočtu na jednoho cestujícího) jako individuální doprava. Současně neklade v centrech měst nároky na parkování a tím nabízí centra měst chodcům, kterým centra po právu patří [8].

## 4. Dopravní problém

Individuální automobilová doprava (IAD) se pro svoji vysokou užitnou hodnotu stále rozvíjí a růst počtu automobilů bude pokračovat. Automobilová doprava má ze všech druhů doprav (kromě klasické dopravy letecké) největší nároky na prostor ve fázi dynamické i statické. Její dynamická fáze se musí cílevědomě regulovat. Pokrytí nároků statické fáze je nezbytné, ale jejich lokalizace musí podléhat vhodnému usměrnění.

Regulační opatření v automobilové dopravě patří do okruhu zájmu udržitelného rozvoje území. Mají především omezit plošné nároky automobilové dopravy, ale i intenzitu provozu, která negativně působí na životní prostředí. Regulační opatření mohou být aktivní nebo pasivní. Aktivní působí ekonomicky uplatněním nejrůznějších poplatků (za průjezd po komunikaci, za parkování, za vjezd do vymezené zóny; aktivně může působit i cena pohonných hmot). Pasivní regulace vzniká omezením kapacity (průjezdnosti) komunikací a kapacity parkovišť, způsobuje značná časová zdržení a tím časové zvýhodnění hromadné dopravy osobní i nákladní. Tato opatření snižují nároky dopravní infrastruktury na plochu. Oba zmíněné způsoby regulace jsou standardní v řadě zemí Evropské unie i v Severní Americe [31].

### 4.1 Rozvoj IAD v České republice

Rozvoj automobilismu byl na území našeho státu v minulosti vzhledem ke specifickým podmínkám opožděn za vývojem v ostatních vyspělejších evropských zemích. Od roku 1993 dochází k výraznému nárůstu motorizace, který trvá dodnes [30].

Tab. 1: Automobilizace

Oblast	Počet obyvatel	Počet osobních aut	
		absolutně	na 1000 obyvatel
Jihočeský kraj	627 766	259 671	413,6
Česká republika	10 251 079	3 958 708	386,2

Zdroj: 1) ČSÚ: *Informace o životním prostředí v České republice (2000 - 2005)* [32]

2) ČSÚ: *Stav a pohyb obyvatelstva v ČR za rok 2005* [33]

Z tabulky nepřímo vyplývá, že v našich současných poměrech není výjimkou více vozidel v jedné rodině. Vlastnictví a provozování soukromého automobilu je přímo závislé na reálných příjmech. V našich poměrech je tato skutečnost ještě podporována vynucenou abstinencí ve vlastnictví automobilů v minulých desetiletích a dnešní rozsáhlou nabídkou vozidel, včetně poměrně levných vozidel ojetých.

S ohledem na skutečnost, že výroba vozidel a veškeré služby, které s provozem automobilů souvisí, poskytuje až třetinu z celkového počtu pracovních příležitostí, musí vlády jednotlivých států podporovat výrobce vozidel, což se nejrůznějšími prostředky děje a přímé dotace obyvatelům na koupi nových vozidel nejsou výjimkou.

Zdánlivá záplava vozů v současné době tedy není v žádném případě konečná, její vrchol musíme teprve očekávat. Neznamená to ovšem, že po dosažení tohoto vrcholu v rychlosti růstu počtu vozidel se další růst zastaví. Bude pokračovat dál, ovšem menším tempem [9].

## 4.2 Regulace IAD

Zvyšující se počty aut vyvolávají klesající úroveň dopravy (zpoždění, dopravní nehody, exhalace, hluk a tím způsobený stres) a to dopadá na prostředí měst, která trpí celou řadou problémů v různých oblastech, jako je např. snížená bezpečnost, časté kongesce a znečištění životního prostředí měst [14].

V rámci udržitelného rozvoje území je třeba zavádět regulační opatření. Aktivní regulací individuální dopravy je především dokonalá veřejná doprava a dále cílevědomé rozmísťování dopravních objektů. Do pasivní regulace patří omezování plynulosti a rychlosti provozu opatřeními stavebními i organizačními [31]. Některé z těchto problémů mohou být řešeny i tím, že krátké cesty vozem mohou být nahrazeny pěší docházkou či jízdou na kole [14].

**Tab. 2:** Opatření a jejich vliv na IAD

Opatření	Vliv na IAD
Investice do veřejné dopravy	redukce do 2 %
+ investice do nemotorové dopravy	redukce do 4 %
+ vhodné územní a organizační členění města snižující přepravní vzdálenosti	redukce od 5 do 10 %
+ management parkování a fyzické přerozdělení dopravního prostoru	redukce od 10 do 25 %
+ opatření ekonomická	redukce nad 25 %

Zdroj: RŮŽIČKA, J., 1999 [10]

### Využití ITS při regulaci

Jednou z možností jak lze efektivně ovlivnit dopravu je využití inteligentních dopravních systémů (ITS). Cílem zavádění těchto systémů není dopravu omezovat, ale pouze ji vhodně usměrňovat tak, aby se při dané infrastruktuře zvýšily přepravní výkony a efektivita dopravy při nižším zatížení životního prostředí, stoupla bezpečnost a zvýšil se komfort přepravy.

Inteligentní dopravní systémy lze využít v mnoha směrech. Například:

- § Silniční a dálniční doprava – zvyšování bezpečnosti a plynulosti provozu pomocí informačních tabulí, navigačních systémů, dohledových systémů a inteligentních křižovatek varujících řidiče před automobilem jedoucím z kolizního směru na červenou;
- § Hromadná doprava osob – zvyšování atraktivity veřejné dopravy preferencí prostředků MHD v silničním provozu, poskytováním informací na zastávkách MHD v reálném čase či dobrou informovaností o jízdách v řádech;
- § Doprava v klidu – zkrácení doby potřebné k zaparkování pomocí naváděcích tabulí, které poskytují aktuální informace o obsazenosti parkovišť [34].

### 4.3 Mobilita osob

Pojem mobilita lze definovat jako schopnost se přemisťovat. S technickým pokrokem a rozvojem nových dopravních prostředků vzrůstají cestovní možnosti a vzdálenosti mezi počátkem a cílem cesty se neustále zkracují. Co dříve bylo na měsíce, je dnes na hodiny a co bývalo na roky, je dnes na týdny. Rostoucí mobilita osob ovšem s sebou nese všechny negativní vlivy dopravy a je zřejmé, že tento vývoj společnosti nevede k udržitelným budoucím výsledkům.

Mobilita v městských aglomeracích, neboli místní mobilita, je pak charakterizována souhrnem jakéhokoli přemisťování osob v rámci určitého území s tím rozdílem, že zde se bude doba přemístění pohybovat v rámci minut. Vytíženost městských komunikací je v mnoha městech na svém maximu. Avšak jak se již v současné době ukazuje, uvolnění dalšího prostoru pro dopravu není řešením. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech, zhoršuje – hovoříme o tzv. auto-imobilitě. Podpora alternativních druhů dopravy je tedy nezbytná a podoba městských komunikací je v této podpoře významným faktorem.

Značné úsilí je v současnosti v mnoha evropských zemích věnováno zkombinování územního a dopravního plánování takovým způsobem, aby byla podporována trvalá udržitelnost měst. Důraz je kladen na management mobility – řízení poptávky po dopravě, dopravní a parkovací strategie, veřejnou dopravu, zapojování veřejnosti do rozhodování o podobě svého města, sociální politiku, zaměstnanost, životní prostředí atd. [9]

Existuje možnost velmi intenzivně ovlivnit používání automobilů a mobility vůbec. Například: dá-li se k dispozici parkoviště v místě, kde se pracuje, značně to působí na člověka, aby použil osobní automobil.

- *Studie INRETS ukázala, že jakmile je dáno k dispozici parkoviště v pracovním místě, 80 % osob používá k přepravě svých osobních aut. V opačném případě použije svého vozu jen 40 % pracujících [12].*

Právě problematika parkování, jako součást dopravního problému, bude předmětem našeho dalšího zkoumání.

### 4.4 Statická doprava

S rostoucí automobilovou dopravou zároveň vzrůstá potřeba po odpovídajících parkovacích možnostech. Tedy vzrůstají nároky na statickou dopravu. Řešení problému parkování bývá mnohdy finančně velmi náročné. Parkování však poskytuje také mnohé ekonomické příležitosti a má potenciál při vhodném postupu významně přispívat do rozpočtů měst a obcí. Při existenci a implementaci vhodné parkovací politiky (Park Space Management), která by měla být součástí celkové dopravní politiky města či obce, se parkování může změnit z problému na přínos [15].

Na parkovací místo je tedy nutné nahlížet v tržním prostředí jako na jeden z ekonomických statků - má pro svého uživatele určitou hodnotu. Vytváří se tak trh parkovacích míst, na kterém začíná fungovat zákon nabídky a poptávky. Je evidentní, že při současném vývoji stupně osobní automobilizace a dělby přepravní práce nastává v oblasti poskytování parkovacích možností výrazný převis poptávky nad nabídkou [4].

V oblasti parkování jsou k dispozici tři základní nástroje hledání rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou:

1. zvyšování kapacity ploch pro statickou dopravu,
2. snižování poptávky,
3. cenová regulace.

Kombinace těchto opatření je součástí tzv. managementu parkovacích ploch, jenž by měl být součástí komunální dopravní politiky a městské vyhlášky o parkování [10].

#### **4.4.1 Management parkování**

Management parkovacích ploch znamená systém, kde vlastníci automobilů platí za parkování na veřejném prostranství ve vymezeném území (v hranicích centra města). Management je kombinován s časovým omezením, přičemž důležitým bodem je snižování parkovacích míst. Pokud je odpovídajícím způsobem aplikován je dobrým opatřením dopravní politiky, které může být zavedeno rychle a je efektivní [10].

Při zavádění parkovacích opatření je třeba přihlížet ke třem kategoriím uživatelů:

- § rezidenti bydlící v místě,
- § návštěvníci,
- § abonenti.

Pokud jde o bydlící v místě, oprávnění k parkování se poskytne za snížený poplatek. O tuto výjimku je však nutno žádat a cena poplatku je v relaci k úrovni jízdného veřejné dopravy. Pokud jde o kategorii návštěvníků, zde bude snaha časově omezit možnost parkování či přesunout největší část z nich na hromadnou dopravu s případnou kombinací se záchytnými parkovišti P+R (viz. kap. 4.4.5). Pro dojíždějícího do práce se místo k parkování (specifické nebo libovolné) neposkytne a dojíždějící bude nabádán, aby používal prostředků hromadné dopravy [12].

Je zřejmé, že se časová náročnost na využívání parkovacích prostor u každého uživatele liší. Proto je nutné uplatnit rozdílný přístup ke krátkodobému parkování (v rozmezí minut až hodin) a k dlouhodobému odstavování vozidel, zejména u obytných objektů a u nejrůznějších pracovišť. Právě úspěšný management parkování má za následek, že se dlouhodobě parkující (s výjimkou rezidentů) městskému centru vyhýbají. Vždy se musí zkoumat možnosti minimalizace nároků na prostor a celý systém je úspěšný jen tehdy, jestliže je zajištěna důsledná kontrola.

Zabezpečení parkování patří mezi služby obyvatelstvu, nicméně mezi služby obvykle placené a vždy regulované [31]. Je třeba tarifovat s přihlédnutím k prostorovému a časovému rozsahu parkování: dávat vyšší sazby v centru než na periferii, poskytovat parkování zdarma ve výměnných zónách a tarifovat rozdílně podle denní doby [12].

Management parkovacích ploch je klíčovým problémem dopravní politiky obce, města, schválený příslušnými zastupitelstvy. Jeho principy musí být v souladu s dopravní politikou, jež je šetrná a vhodná v městském prostředí. Mezi základní principy patří:

- § omezování počtu pohybů vozidel,
- § zvyšování podílu alternativních druhů dopravy,

- § parkovací plochy zajišťovat pouze pro nezbytnou dopravu,
- § parkovací prostory uspokojující požadavky obyvatel by měly být vytvořeny mimo uliční prostor,
- § odpovídající parkovací plochy pro zásobovací dopravu zůstává na ulicích ve formě vyhrazených prostor,
- § omezený počet parkovacích stání – počet parkovacích stání musí být navržen podle situace na přístupové komunikaci, aby nedocházelo ke zhoršování dopravní situace a životního prostředí,
- § aplikování pravidel tržního hospodářství: cenu za garáže musí platit plně vlastníci automobilů,
- § zavedení poplatků pro odstavování a parkování vozidel na ulicích [10].

Stanovit zaručeně úspěšný návod na řešení problémů parkování a dopravy nelze. V každém městě jsou podmínky velmi specifické a tak „každé město vyžaduje rozdílnou dopravní politiku“. Způsob řešení je podmíněn například respektováním charakteru území, zejména jeho urbanistickými funkcemi, podmínkami životního prostředí a ochranou památek, existujícím systémem veřejných komunikací, demografickými hodnotami a řadou dalších aspektů. Je třeba, aby výsledné řešení umožnilo odpovídající dopravní obsluhu a současně minimalizovalo negativní vlivy a dopady na území [10].

#### **4.4.2 Parkování v centrech měst**

Způsoby, podoby a metody organizace parkování v centrech měst významným způsobem ovlivňují podobu a utváření měst nejen co se týká dopravy, ale celkově podoby života celého složitého městského organismu. Současná situace ve většině centrálních oblastech měst v naší republice není z hlediska parkování příznivá. Převládá názor, že IAD má mít snadný přístup do center měst. Dopravní podmínky jsou ve většině měst nastaveny takovým způsobem, že IAD není nijak omezována a obyvatelé tak nejsou motivováni ke změně svého dopravního chování směrem k častějšímu používání alternativních druhů dopravy. Centra měst se stávají parkovišti a ostatní, důležitější funkce center, jsou potlačeny [39].

V historických částech měst je celý problém parkování a vůbec dopravy velmi složitý. Musíme brát v úvahu, že historická jádra nebyla pro automobil stavěna. Jejich ulice a náměstí byly budovány jako obytné prostory vhodné pro různé účely: odpočinek, pěší provoz, výrobní prostory, apod. [1] Jedná-li se o atraktivní část města s významnými památkami, má doprava dalekosáhlejší následky. V těchto oblastech lze předpokládat velký pohyb chodců - turistů. Doprava ve své statické fázi zabírá potřebný prostor pro chodce a ohrožuje jejich bezpečnost ve své dynamické fázi. Neblahý vliv má doprava i na samotné památky a na celkovou estetiku oblasti, ke které parkující automobily nepřispívají. Také škodlivé emise a hluk nepřidávají dané oblasti na atraktivitě. Ta je nutnou podmínkou pro rozvoj turismu, který je často významným přínosem pro místní rozpočet.



#### V centrálních částech měst se musí uplatnit tyto principy:

- § vyloučení povrchového parkování v historických nebo jinak exponovaných částech měst,
- § zpoplatnění (progresivními sazbami) a časové omezení parkování v uličním prostoru s nekompromisním dozorem a represí,
- § dostatečné podzemní (případně nadzemní) parkovací garáže pro bydlení, úřady, kulturní zařízení apod.,
- § omezené podzemní (nadzemní) parkovací garáže soukromých podniků (jen pro nezbytnou potřebu),
- § prostředky z parkovného i pokut směřovat do zlepšování kvality hromadné dopravy [31].

#### **4.4.3 Druhy regulace parkování**

Regulace parkování tvoří významnou část každé politiky dopravního managementu. Doprava má neustále vzrůstající tendenci a možností, jak a kde zaparkovat všechny vozidla v dostatečné blízkosti od cíle své cesty ubývá. Jednou z možností, jak tuto situaci řešit, je regulace parkování v uličním prostoru i mimo něj. Prostředky, jakými je tato regulace prováděna, se stát od státu liší, cíle však jsou všude velmi podobné.

Cílem regulace je zajistit co nejefektivnější využití uličního prostoru a snížení dopravních kongescí. Dalším důvodem pro omezování uličního parkování je ovlivňování poptávky po něm (demand management).

#### Prioritní zóny pro obyvatele – Priority Zones for Residents

Obytné oblasti sousedící např. s obchodními jsou často motoristy využívány pro parkování – je zde větší naděje najít volné parkovací místo, popř. jsou nižší poplatky. To přináší tlak na místní obyvatele, kteří nemohou parkovat poblíž svých domovů. Řešením je vydání parkovacích povolení pouze pro obyvatele a vybraným skupinám obyvatel (doktoři, služby apod.). V centrech měst bývá toto povolení zpoplatněno. Místní obyvatelé si musí zakoupit tzv. rezidenční kartu, jejíž cena se stanoví přibližně k ceně roční permanentky MHD.

#### Rezervační systém parkovišť pro handicapované osoby

Speciální povolení umožňuje parkování těmto osobám na místech k tomu vyhrazených.. Poskytování dostatečného počtu parkovacích míst pro handicapované občany se stává obtížnějším, neboť osob se zvláštním povolením je stále více. Za přítomnosti bezbariérových prvků v uličním prostoru lze vyhrazená parkoviště situovat dále od původního umístění.

#### Vyhrazené zóny pro zásobování – Loading Zones

Nakládání a vykládání zboží v obchodech s pouze předním vchodem přispívá ke zhoršování dopravní situace. Tyto zóny jsou sice zaváděny, avšak nedostatek volného prostoru jejich využití limituje. V obytných nebo pěších zónách či v ulicích s velkou

intenzitou dopravy se prostor pro zásobovací vozy povoluje pouze v brzkých ranních hodinách, kdy jsou ulice ještě relativně klidné.

#### Oblasti bez aut – Car Free Areas

Jsou využívány v oblastech vysoké koncentrace pěší dopravy. Cílem zavádění tohoto opatření je zvýšení bezpečnosti chodců, zlepšení životního prostředí, podpora jiných druhů dopravy a zlepšení životních podmínek obyvatel, jako například snížení podílu škodlivých emisí v ovzduší, snížení hluku a vibrací. Toto opatření podporuje i estetickou funkci oblasti (především jde-li o historickou část). Okolí nehyzdí parkující automobily a dopravní značení, navíc se dá uvolněný prostor využít například k výsadbě zeleně. To vše má v konečném důsledku vliv na zvýšení atraktivity dané oblasti. Toto opatření ovšem zvyšuje parkovací nároky v přilehlém okolí.

#### Modré zóny/ Parkovací kotoučové zóny – Blue Zones/Parking Disc Zones

Modré zóny jsou zaváděny v mnoha evropských zemích. U nás se spíše nevyskytují. Definice tohoto opatření se však liší. Všeobecně toto opatření nutí řidiče umístit za přední sklo disk s informací o čase svého příjezdu. Je stanovena maximální délka stání, většinou nejsou požadovány žádné poplatky. Zásadním pro úspěšné fungování tohoto opatření je přísná kontrola jeho dodržování – při nedostatečné kontrole toto opatření pozbývá smysl [15].

### 4.4.4 Parkovací systémy

Nároky statické dopravy v jádrovém městě a jeho centru se standardně regulují užitím osvědčených systémů kooperujících s výkonnou a kvalitní veřejnou hromadnou dopravou:

- § nejrozšířenější je systém **Park and Ride** (mezinárodní označení *P+R*), tj. zaparkuj a jeď dále veřejnou dopravou. Systém *P+R* vyžaduje parkovací plochy nebo objekty na okrajích města nebo v regionu v těsné vazbě na stanice kvalitní veřejné dopravy. Obvykle bývá v tomto systému zvýhodněna cena jak parkování, tak jízdenky. Systémy *P+R* se mohou výhodně kombinovat s předměstskými obchodními centry;
- § **Park and Go** (*P+G*), tj. zaparkuj a jdi dále pěšky. Parkoviště tohoto systému jsou obvykle umístěna na okraji centra a jejich využívání je regulováno cenou;
- § **Kiss and Ride** (*K+R*), tj. zaparkuj (zastav) jen krátce u stanice veřejné dopravy (pouze pro vystoupení nebo nastoupení pasažéra, který přestoupí na veřejnou dopravu) a odjeď. Systém vyžaduje jen omezenou parkovací plochu několika míst, ale ve velmi těsné vazbě na stanici veřejné dopravy. Je možné jej aplikovat také u škol – pro rodiče přivázející děti.

K těmto systémům ještě možno přiřadit systémy vážící se na cyklistický provoz. Jsou to:

- § **Bike and Ride** (*B+R*) – obdoba *P+R*, tj. odlož jízdní kolo v parkovišti (nejlépe ve střeženém objektu) a pokračuj veřejnou dopravou.
- § **Bike and Go** (*B+G*), tj. odlož kolo a pokračuj pěšky, podobně jako *P+G*.

V našich podmínkách je málo pravděpodobné, že by poslední dva systémy související s cyklistickou dopravou vyžadovaly větší plochy, jak je to obvyklé např. v Holandsku [31].

#### 4.4.5 Současné technické možnosti parkování

V dnešní době existuje řada moderních technických zařízení a nástrojů, které jsou přístupné pro vhodný management parkování:

1. Elektronické parkování
2. On-line informace o obsazenosti parkovišť
3. Parkovací naváděcí systémy
4. Parkovací domy
5. Podzemní parkovací garáže
6. Automatické parkovací systémy

##### 1) Elektronické parkování

Až donedávna bylo možné poplatky za parkování hradit pouze v hotovosti, automaty dokonce nebyly schopny vracet drobné. S rozvojem techniky však můžeme pozorovat příklon k bezhotovostním platbám [15].

Stále více využívaná je možnost platby parkovného pomocí běžných kreditních karet nebo také pomocí předplacených magnetických karet, kdy si řidič zakoupí kartu s určitým počtem parkovacích hodin a parkovací automat mu je pak v odpovídajícím počtu strhává.

Velmi zajímavá je ale i možnost placení parkovného prostřednictvím mobilních telefonů. Zaregistrovaný uživatel tak při každém parkování nemusí hledat drobné, ani parkovací automat. Po příjezdu na placené stání stačí krátký telefonát nebo odeslat SMS zprávu do zúčtovacího centra. Před vypršením zaplacené doby potom systém řidiči odešle zprávu s upozorněním, a ten má možnost buď odjet, nebo zaplatit další příspěvek, aniž by se ke svému vozidlu musel vracet.

Systém elektronického parkovného provozovateli umožňuje zvolit i kombinaci dalších platebních metod. Mezi ně patří například automatické rozpoznávání poznávacích značek nebo vybavení čipovými kartami. Elektronický systém navíc umožňuje efektivní monitorování a pokročilé analýzy chování jeho uživatelů a tím pomáhá k optimalizaci nastavení podmínek a efektivnějšímu řízení parkování [6].

##### 2) On-line informace o parkování

I přes zavedení zón managementu parkovacích prostorů náleží nesprávně odstavená vozidla a dlouhé hledání parkovacího místa k denní praxi.

- *Výzkumy provedené společností BMW Group v Berlíně, ukázaly, že se až 25 % případů parkování uskutečňovalo ilegálně, i když sousední výškové parkovací garáže a podzemní garáže byly jen zřídka obsazeny. Lepšími informacemi o parkovacích možnostech v cílové oblasti by mělo být možno zredukovat hledání parkovacího místa a stejně tak snížit počet nesprávně zaparkovaných vozidel. Společnost*

*vypracovala parkovací informační systém parkinfo.com a nabízí tak centrální výchozí bod pro vyhledávání parkovacích možností v Německu [13].*

On-line informace o obsazenosti parkovišť mohou být poskytovány:

§ před jízdou (Pre-Trip-Information) - pomocí internetu

§ za jízdy (On-Trip-Information) - využitím zařízení Palm nebo kompatibilního organizéru či mobilního telefonu napojeného na internet

Nevýhodami online informací o parkování může být to, že informace jsou na jedné straně těžko dostupné, na druhé straně nejsou řidiči ještě ochotni platit za ně poplatky, které by umožnily výstavbu soukromého parkovacího informačního systému za provozně ekonomicky výhodných podmínek. Při redukci hledání parkovacího místa však může plánování před jízdou výrazně napomoci. A k tomu je jednoduchý přístup k informacím o parkování nezbytný [13].

### **3) Parkovací naváděcí systémy**

Základem parkovacích naváděcích systémů je bezdrátové připojení. Parkovací objekty vysílají informace o volných/obsazených místech přes internet do řídicího centra, kde celý systém řídí počítač. Obdržená data vysílače/přijímače posílají dál na digitální informační panely, které jsou instalované podél hlavních dopravních tepen ve městě.

Integrovaný parkovací naváděcí systém je velmi ekonomický, neboť navržené řešení má nižší náklady na provoz – k používání internetové sítě je třeba méně počítačů a poplatky za přenos dat mohou být stanoveny paušálně. Dále je při instalaci bezdrátového systému absence kabelových instalací i zemních prací a tím i nižší investiční náklady.

Používání internetu k přenosu dat umožňuje provozovatelům i veřejným orgánům jednoduché úpravy systému – v případě potřeby lze zajistit například volnou kapacitu parkovacích míst, aniž by bylo nutné měnit nastavení v řídicím středisku. Policie pak může využít displeje umístěné u komunikací k odklonění dopravy podle momentální situace (např. v případě dopravní nehody) [7].

### **4) Parkovací domy**

Výstavba vícepodlažních parkovacích domů je jednou z možností jak lze výrazně zvýšit počet parkovacích míst současně s efektivnějším využitím prostoru oproti velkoplošným parkovištím. Nové parkovací domy mohou řešit situaci přeplněných sídlišť, ale hlavně i center měst přehlcených dopravou. Měli by být zřizovány na okrajích center, v dobrém pěším dosahu nebo v blízkosti zastávek městské hromadné dopravy. Platí pravidlo, že pokud se jedná o parkovací domy v blízkosti historického jádra města, mělo by docházet k přesunu parkovacích ploch z historického jádra do nově vzniklých prostor.

Hromadné garáže mají ale i svá negativa. Například vzhledem k vysokým cenám pozemků v centrálních městských zónách je nutné citlivě zvažovat nejen alokaci hromadných garáží ale současně i jejich technické, provozní a architektonické řešení. O mnoho vhodnější než výstavba povrchových kapacitních garáží se jeví možnosti podzemního parkování či využití předností sofistikovaných automatických parkovacích systémů [5].

## 5) Podzemní parkovací garáže

Touto oblastí se zabývala Finská studie Underground Parking Spaces in the City Centres - Impact Assessment, která zkoumala parkování v šesti velkých finských městech, kde je většina podzemních garáží umístěna pod hlavními historickými náměstími. Současně s výstavbou podzemních parkovišť zde byla v centrech realizována řada dopravních a parkovacích regulací. Vícepatrové podzemní parkinky umožnily redukci parkování v uličním profilu za současné úpravy parkovacích poplatků. Vytvořily se nové zóny s prioritou pěšího provozu a lokality s omezením vjezdu osobních aut. Podle finské studie by se parkovací příležitosti v centrálních městských oblastech měly zřizovat zásadně v podzemí a s umístěním obslužných vjezdů a výjezdů co nejdále od pěších zón.

Podzemní parkovací příležitosti pomáhají maloobchodu v městských centrech v soutěži s velkoprostorovými maloobchodními zařízeními u rychlostních komunikací a dálnic na periferiích měst. Podzemní parkoviště jsou významnou funkční a provozní součástí urbanistické struktury. Parkování v podzemí umožňuje intenzivnější využití území v centrech bez negativního vlivu na kvalitu životního prostředí (s výjimkou napojení parkingu na povrch, případně i prvků vzduchotechniky – jde-li o garáž s pohybem vozidel vlastní silou). V rezidenčních souborech pak podzemní parkování snižuje intenzitu dopravy ve vnitroblocích a kladně ovlivňuje kvalitu životního prostředí. Má též příznivý vliv na urbanistickou ekonomii [5].

## 6) Automatické parkovací systémy

Automatické parkovací systémy - Automated Parking Systems, někdy též Advanced Parking Systems (dále jen APS) jsou charakterizovány počítačově řízeným automatickým procesem uložení vozidla pomocí sofistikovaného technologického zařízení. Řidič nemá do prostoru garáže přístup, předání i převzetí vozidla se děje ve speciálním modulu.

APS řeší progresivním způsobem nedostatečnou nabídku parkovacích míst v centrech velkých měst, na sídlištích a dále všude tam, kde je potřeba z nedostatku místa a prostoru pro klasické parkovací systémy navrhnout efektivní způsob krátkodobé i dlouhodobější odstávky vozidel.

### Výhody APS

- § velká prostorová a plošná úspora stavebního místa
- § rychlý a jednoduchý přístup k uložení nebo vyzvednutí vozidla
- § žádné riziko poškození nebo odcizení vozidla
- § žádný hluk a emisní plyny od popojíždějících vozidel, auta jsou transportována bez běžícího motoru
- § uvnitř systému není potřeba řešit zázemí pro řidiče (hygienické místnosti, bezbariérový přístup, výtahy, schodiště, vzduchotechnika)
- § při použití podzemních systémů stavba nezatěžuje okolí, na povrchu zůstává pouze jedno parkovací stání
- § při použití ocelových konstrukcí snadná demontáž a recyklace stavby

## Nevýhody APS

- § vyšší počáteční náklady
- § závislost na náhradních zdrojích při výpadku energie
- § nedůvěra a nezvyk motoristů
- § nedostatečné zvýhodnění ekologického parkování v ČR
- § upřednostňování klasických a zastaralých systémů parkování
- § nezkušenost projektantů a malá technická způsobilost firem v ČR při návrhu a realizaci [27].

**Obr. 1:** Trevipark – podzemní provedení



**Obr. 2:** Koma systém



Zdroj: PODEŠVA, T, 2006 [27]

### 4.4.6 Komunikace s veřejností a akceptování parkovací politiky

Dopravní chování není pouze výsledkem racionálních procesů. V dopravě hraje významnou roli například výchova, pocity, zvyky apod. Na ty může být působeno, což může vést ke změně dopravního chování. Cílem této kapitoly je představit základní informace o podobě komunikace a kampaních, se zaměřením na analýzu toho, jak je možné utvářet parkovací management podle přání obyvatel. Tato kapitola je založena na národních zprávách vypracovaných členskými státy COST 342.

Veřejnost by měla mít možnost podílet se na realizaci projektu ve všech jeho fázích (identifikace problému, možnosti řešení, rozhodnutí, realizace, sledování a vyhodnocení).

Rozeznáváme 4 základní druhy komunikace:

- § Informování – poskytování informací
- § Kampaně – ovlivňování a zvyšování povědomí
- § Konzultování – zjišťování názoru veřejnosti
- § Participace – spolupráce s veřejností.

Výsledný komunikační proces je poté výsledkem kombinace těchto 4 druhů komunikace. Poskytování informací a následná diskuze s občany je důležitým předpokladem toho, aby byl projekt akceptován. Neboť složitost parkovací problematiky není často dostatečně chápána a akceptována, mohou restriktivní opatření vést k celkovému

odmítnutí parkovací politiky. Nekoordinovaná realizace parkovacích opatření může přinést kontraproduktivní výsledky.

#### **Akceptování nové parkovací politiky města veřejností závisí na:**

- § obdržených informací – dostatečná informovanost je zásadním předpokladem akceptování opatření managementu dopravní poptávky. V mnoha městech je informovanost zredukována pouze na poskytování technických informací. Veřejnost však musí znát a chápat smysl a význam plánovaných opatření. Musí mít povědomí o důvodech (např. placení skutečných cen dopravy se zahrnutím externích nákladů), o cílech (snížení kongescí, zlepšení životního prostředí, zvýšení bezpečnosti), o tom, jak budou opatření realizována. Důležitou roli hraje také to, jakým médiem jsou informace zprostředkovány.
- § pochopení přínosů parkovací politiky – dopravní problémy města musí být zjevné a musí být ukázáno, že management parkování je nejvhodnějším doplňkem ostatních opatření, které se snaží dopravní problémy řešit.
- § dostupnosti alternativních druhů dopravy – zkušenosti ze všech zemí COST ukazují, že podpora veřejné dopravy musí být nedílnou součástí při tvorbě managementu parkování.
- § přerozdělování příjmů z parkovného – veřejnost často zastává názor, že zvýšení poplatků je pouze další forma daní uvalených na motoristy. Obává se, že vybrané finance zmizí kdesi ve státním či místním rozpočtu bez jakéhokoliv zřejmého užítku pro občany. Občané chtějí vědět, na co budou finance použity a jaký to přinese užitek. Základním pravidlem je, že příjmy by měly být investovány zpět do dopravního sektoru.
- § stupni dohledu, dozoru – kontrola placeného parkování není často na dostatečné úrovni, což se projevuje snahou řidičů vyhnout se placení.
- § velikosti pokut
- § komunikaci – snaha o komunikaci by měla provázet projekt od jeho počátku. Zavedení managementu parkování by měla předcházet politická a veřejná diskuze o aktuálních dopravních problémech a cílech dopravní politiky města.
- § předchozích zkušenostech [15].

#### **4.4.7 Vlivy na ekonomiku**

Parkovací možnosti jsou důležitým faktorem pro majitele obchodů. Zákazníci považují dostupnost a parkování za druh zboží, které má splňovat určité standardy. Diskuze o parkovací politice je vždy ovlivňována názory na to, jak bude ovlivněna místní ekonomika, což často debatu velmi ztěžuje. Často tyto názory vycházejí nanejvýš z částečných znalostí této problematiky.

Na rozhodování řidiče, který je ovlivněn parkovacími opatřeními působí mnoho externích faktorů. Rozhodnutí o tom, kam jet a jak se tam dostat jsou obvykle pouze částečně založena na racionálním základě.

Řidič návštěvník, který je konfrontován se změnou (restriktivnější) parkovací situací, má několik možností, jak reagovat:

1. stále používá automobil, akceptuje větší docházkovou vzdálenost či vyšší cenu
2. změni dopravní prostředek a častěji používá alternativní druhy dopravy
3. častěji si vybere jiný cíl cesty
4. změni způsob života

Dojíždějící do práce si může vybrat mezi těmito možnostmi:

1. stále používá automobil, akceptuje větší docházkovou vzdálenost či vyšší cenu
2. změni dopravní prostředek a častěji používá alternativní druhy dopravy
3. méně cestuje – např. více pracuje doma
4. změni zaměstnání

Při diskuzích o vlivech parkovacích opatření na místní ekonomiku je třeba jasně rozlišovat mezi jednotlivými opatřeními a jejich možnými vlivy. Opatření je možné rozdělit do následujících skupin:

### **1) Snížení počtu parkovacích míst**

Určité snížení je přijímáno jako pozitivní opatření. Toto opatření obvykle směřuje k zatraktivnění oblasti a k redukci dopravy. Výhody tohoto opatření převažují možné nevýhody.

### **2) Přejít od dlouhodobého ke krátkodobému parkování**

Zavedením tohoto opatření dojde nejčastěji k znevýhodnění dojíždějících oproti nakupujícím a jiným krátkodobým návštěvníkům.

### **3) Snížení počtu krátkodobých parkovacích míst**

Týká se zejména historických center a jiných atraktivních oblastí. Toto opatření směřuje k zvýšení přitažlivosti ovlivněné oblasti. Rozpoznáváme následující vlivy:

- § nejprve dojde k poklesu celkových tržeb. Po 6-9 měsících (závisí na kvalitě opatření a konkrétní situaci) dojde však k obratu a tržby jsou zpět na stejné, či ještě vyšší úrovni než před zavedením opatření.
- § dojde k přesunu parkování do přilehlých oblastí na úkor místních občanů. Je třeba zavést systém parkovacích povolení pro místní.

### **4) Zavedení placeného parkování, zvyšování parkovacích poplatků**

Toto opatření provázají nejrozsáhlejší debaty. Zkušenosti z mnoha měst (Oxford, Lisabon, Zurich, Zuid Limburg, Brabant) ukazují, že se jedná o velmi efektivní opatření k řízení parkovací poptávky. Obavy ze zavedení placeného parkování (a později ze zvyšování poplatků) jsou většinou založeny na špatných předpokladech o chování zákazníků. Tyto obavy jsou často neopodstatněné, jak ukazují například rakouské výzkumy. Kvalita a atraktivita oblasti je pro zákazníky tím nejdůležitějším [15].

- *Oslo (Norsko) se pokusilo podpořit maloobchodníky zavedením bezplatného víkendového parkování. Opatření mělo naprosto opačný účinek. Obsazenost parkovišť vzrostla až na téměř 100%, průměrný čas parkování se zvýšil o 30%.*



*Většina majitelů obchodů s tímto opatřením po krátké době nesouhlasila, neboť jejich zákazníci neměli kde zaparkovat. Bezplatné víkendové parkování bylo zrušeno v roce 2000.*

- ë V Herfordu (Německo) bylo zavedeno opatření, které povolovalo parkovat prvních 30 minut zdarma. Důsledkem bylo zvýšení parkovacích operací o 15%, neboť řidiči se snažili parkovat co nejkratší dobu. Tím se však také zmenšoval jejich přínos místní ekonomice. Na druhou stranu však rostla intenzita dopravy se všemi svými negativními efekty na mobilitu a životní prostředí.*
- ë Ve městě Krefeld (Německo) byly zvýšeny parkovací poplatky o 0,5 €. Zcela proti očekávání města se v prvním roce zvýšil počet návštěvníků a místo očekávané roční ztráty 50 000 € přineslo toto opatření do městské pokladny 200 000 € [15].*

Debata o ekonomických vlivem parkovacích opatření by se dala velmi často shrnout do jediné věty: „bez parkování není byznys“. To zaznívá z úst těch, kteří tvrdí, že jakékoliv omezení parkování poškozuje místní ekonomiku. Samozřejmě je nutné zavádět parkovací opatření s rozmyslem a na vhodné úrovni. Zmíněná opatření by měla vést k zatraktivnění dotčené lokality. Toto prohlášení však nelze chápat všeobecně. Existují také důkazy, které podporují hypotézu, že omezení parkování má nepříznivý vliv na místní ekonomiku. Je ovšem opomíjeno, že tento vliv působí pouze v krátkodobém horizontu. Holandská studie prokázala, že zavedení nebo zvýšení parkovacích poplatků poškozuje místní obchodníky, ale během 12 měsíců se tržby vrátí zpět na úroveň před zavedením parkovacích poplatků [15].

## 5. Dělbba přepravní práce

Pro řešení dopravních problémů města nebo území je třeba využít diferencovaně předností jednotlivých druhů dopravy. V prvé řadě je třeba se zaměřit na cesty z hlediska celospolečenského nejvýznamnější, tj. na cesty za prací, do škol, cesty denně se opakující, a z dopravního hlediska časově i prostorově nejnáročnější.

Dle četných zahraničních zkušeností je prokázáno, že velká a střední města nemohou být plánována tak, aby zajistila neomezený nárok na používání osobního automobilu. Proto je třeba rozhodnout o podílu jednotlivých druhů dopravy pro různé účely cest. A tomuto účelu slouží **dělbba přepravní práce**. Je to způsob rozdělování přepravních objemů nebo vztahů mezi alternativní druhy dopravy. Jejím cílem je určení podílu jednotlivých druhů dopravy na přepravní práci.

Dělbba přepravní práce musí respektovat prokázaný fakt, že není možné zajistit podmínky pro stoprocentní užívání individuální dopravy. Zvláště nemožné je uspokojení plně individuální dopravy v centrálních oblastech měst. Ty přemíst'ovací vztahy, které nebudou moci být uspokojeny individuální dopravou musí být převedeny na hromadnou dopravu, nebo volit jiný cíl cesty, dosažitelný individuální dopravou nebo se neuskuteční vůbec [3].

### 5.1 Faktory ovlivňující dělbba přepravní práce

Důvody pro výběr způsobů dopravy určité cesty mohou být rozděleny do dvou kategorií:

#### 1. Charakteristiky domácností a oblastí

Obvykle jsou to charakteristiky, které ovlivňují vznik přemíst'ovacích vztahů. Některé z těchto faktorů mají vliv nejen na to, zda bude cesta vykonána, ale i jakým způsobem bude vykonána. Např. průměrný příjem rodiny, sociální postavení a hustota osídlení mají často příčinný vztah s vlastnictvím auta. To je často přímý faktor ve výběru mezi MHD a autem, ale navíc se často ukazuje, že i mezi vlastníky auta je příjem faktorem, který dále ovlivňuje volbu dopravního prostředku.

#### 2. Charakteristiky vlastního přemístění

Mezi obvykle udávané faktory patří:

- § celková délka cesty
- § poměr dopravních časů nebo nákladů různých dopravních prostředků
- § pasivní časy cesty, tj. doba čekání na MHD, docházkové časy na zastávku a ze zastávky, na parkoviště nebo čas potřebný k zaparkování apod.
- § poměr pasivního času k celkovému času cesty [3].

## 5.2 Veřejná doprava

Jak již bylo naznačeno dříve, vysoký nárůst IAD v městských aglomeracích se stává vážným problémem a jednou z nejlepších možností jak tuto dopravu omezit, je převést ji na veřejnou hromadnou dopravu. Cílem této kapitoly tedy je popsat příčiny nízkého podílu veřejné dopravy na dělbě přepravní práce vzhledem k IAD a určit opatření, která by vedla ke zvýšení tohoto podílu a pomohla snížit či zcela vyloučit zbytnou dopravu 3. stupně (viz. kap. 1), která má jako jeden z hlavních cílů omezení parkovacích míst v centru města.

Následkem vyššího podílu individuální automobilové dopravy v dělbě přepravní práce jsou kongesce, což dále snižuje atraktivitu veřejné dopravy, neboť převážná většina tras není segregovaných od automobilové dopravy. Málo prostoru je věnováno úvahám, do jaké míry zvyšování kapacity komunikací a parkovacích ploch v městském prostředí mění využití dopravních prostředků a způsobuje změny v celkové dopravní situaci.

Výzkumy ukazují, že volbu mezi individuální a veřejnou dopravou ovlivňuje řada okolností, z nichž nejdůležitější jsou rozdíly v časové dostupnosti a podmínky pro parkování. Méně saturované komunikace v dopravní síti vedou k vyššímu podílu individuální dopravy. Stejný účinek má zvyšování parkovacích ploch u cíle dopravy. Naopak rychlejší veřejná doprava snižuje podíl jízd osobním automobilem. Redukovaná kapacita komunikací zpomaluje dopravní proud a vede ke změně dopravního prostředku a stejný účinek má i redukce parkovacích příležitostí.

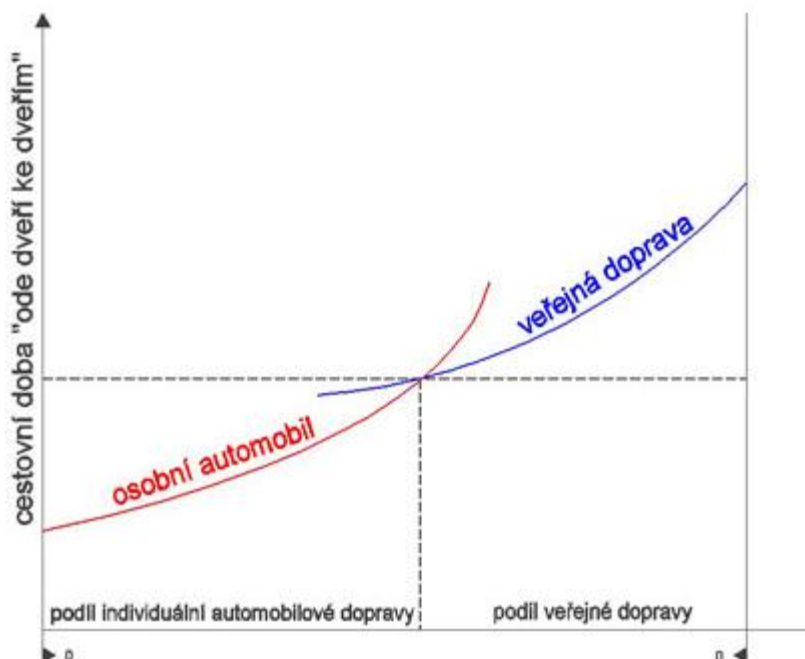
Mezi odborníky a politiky jsou vyhraněny dva názory:

1. nové komunikace zlepšují dostupnost a prostředí,
2. nové komunikace zvyšují dopravu a zhoršují prostředí.

1. První názor vychází z faktu, že existuje pouze malý okruh pro volbu dopravního prostředku mezi automobilem a veřejnou dopravou. Pokud lidé mají automobil, tak jej používají a veřejná doprava je podle této teorie hlavně pro ty, kteří automobil nemají nebo jej nemohou používat. Pak tedy zvyšování kapacity komunikací zlepšuje dopravní podmínky.

2. Opačný názor vychází z faktu, že pro volbu mezi individuální a veřejnou dopravou je mnohem větší prostor. Cestující volí dopravní prostředek s ohledem na rychlost, cenu, pohodlí a jsou citliví na jejich změny.

**Graf 1: Podíl dopravy**



Zdroj: RŮŽIČKA, J., 2000 [11]

V dopravních koridorech dochází ke zvyšování intenzity individuální dopravy až na úroveň, kdy je její atraktivita podobná veřejné dopravě. V kongescích za touto úrovní atraktivita individuální automobilové dopravy klesá a někteří přechází na prostředky veřejné dopravy. Dopravní podmínky se postupně stabilizují na úrovni, kde osobní automobily a prostředky veřejné dopravy jsou stejně atraktivní [11].

### 5.2.1 Přepravní doba jako rozhodující faktor

Vzhledem k tomu, že cestovní doba je dobrý ukazatel pro srovnávání, je z tohoto důvodu nejlepším řešením dopravních problémů zkrácení přepravní doby veřejnou dopravou.

Zvyšování kapacity komunikací vede ke zpětnému růstu intenzity dopravy a ne rychlosti a je tedy kontraproduktivní. Při nárůstu kapacity komunikací cestující mění dopravní prostředek z veřejného na individuální. Z důvodu odlivu cestujících veřejnou dopravou musí dopravní podniky redukovat své služby, což vede ke zvyšování přepravní doby veřejnou dopravou. Cestující také postupně využijí volnou kapacitu komunikací a následkem toho přepravní rychlost opět poklesne. Výsledná rychlost dopravy je pak paradoxně nižší než před výstavbou nové komunikace. Naopak zlepšení služeb veřejné dopravy může stimulovat změnu z individuální na veřejnou dopravu často za menší finanční náklady.

Podobný vliv jako rychlost dopravy a cestovní doba individuální a veřejné dopravy mají i podmínky pro parkování. Pokud kapacita parkovacích zařízení roste, pro více cestujících je atraktivnější automobil. To hraje roli i v ukazateli přepravní doby, neboť se vzrůstající vzdáleností parkoviště od cíle cesty, roste celková doba přepravy osobním automobilem kvůli docházce na parkoviště.

Pro lepší představu optimální docházková vzdálenost je stanovena asi na 300 m v centrálních zónách měst, 600 m v okrajových částech a až 1 000 m v rozptýlené zástavbě. Např. v Japonsku je ale 1 000 m považováno za základní standard.

Pro zjištění, do jaké míry je volba dopravního prostředku závislá na době přepravy “od dveří ke dveřím”, byl zaveden ukazatel cestovní doby. Ten závisí na docházce na zastávky, docházce na parkoviště a podílu cesty po hlavních a vedlejších komunikacích. Mezi cestovní dobou a dělbu přepravní práce byla zjištěna závislost, a tak ukazatel cestovní doby jasně ovlivňuje volbu dopravního prostředku. Pokud je cestovní doba osobním automobilem o 20 % kratší než veřejnou dopravou, je pravděpodobnost cesty individuálním prostředkem zhruba trojnásobná a pokud je cestovní doba automobilem o 20 % delší než veřejnou dopravou, je pravděpodobnost cesty individuální dopravou zhruba třikrát menší než v prvním případě. To platí za normálních podmínek volby dopravního prostředku. Při podmínkách extrémně příznivých pro použití individuální automobilové dopravy, je pravděpodobnost jízdy automobilem vyšší a dosahuje až 80 %, i když jsou automobil a veřejná doprava stejně rychlé. Naopak za dopravních podmínek příznivějších pro MHD, je využití osobního automobilu pouze do 10 % ze všech účastníků při stejné době přepravy. To ukazuje, že veřejná doprava má velký potenciál využití. Na druhé straně může však dojít i k odlivu cestujících, pokud dochází k cenovým změnám nebo nárůstu počtu parkovacích míst v cíli cest. Pokud je zvýšení využívání automobilové dopravy a odliv cestujících veřejnou dopravou nežádoucí, nemělo by docházet ke zvyšování kapacity na hlavních městských komunikacích a parkovacích míst v centru bez předchozí analýzy vlivu na dělbu přepravní práce [11].

### 5.2.2 Opatření ke zvýšení cestovní rychlosti

Rychlost veřejné dopravy lze zvýšit vhodnými stavebními úpravami, například vyhrazením samostatného jízdního pruhu na městských komunikacích. Ke zvýšení cestovní rychlosti přispívají i nízkopodlažní vozidla, jejichž uspořádání nejen významně zlepšuje pohodlí cestujících (a spolu s příslušnou úpravou zastávek umožňuje a ulehčuje nastupování handicapovaným občanům), ale rychlejší výměnou cestujících zkracuje staniční zdržení vozidel a tím zvyšuje cestovní rychlost. Ta je nejen přínosem pro cestující, ale zvyšuje oběžnou rychlost vozidel v systému, čili snižuje nezbytný počet v oběhu nasazených vozidel [31].

Další možností je využívání telematických technologií. Ty kromě zvyšování rychlosti zvyšují i atraktivitu veřejné hromadné dopravy.

- *Ukázkovým příkladem může být systém SESAM vyvinutý v Curychu. Jeho cílem je dát na komunikacích maximální přednost veřejné dopravě u semaforů. Je založen na principu, že tramvaje a autobusy nepotřebují dlouho zelenou, ale potřebují ji tehdy, když přijíždějí na křižovatku. Curych vyvinul téměř dokonalý řídicí koncept semaforů, který je výhodný pro veřejnou dopravu. Tento systém lze použít na všech křižovatkách regulovaných semaforů. Pracuje na základě jednotlivých vysílačů signálu ve vozidle a v indukčních smyčkách na vozovce. Kontrolní systém signálů semaforu je zcela oddělený od operačního kontrolního systému a lze jej použít ve všech tramvajích a autobusech nezávisle na jejich jízdním řádu [26].*

### 5.2.3 Veřejná doprava a její image

V této souvislosti lze hodnotit i ekonomické důsledky omezování výdajů na propagaci veřejné dopravy v městských územích. Taková úspora může přispět k nižší atraktivitě veřejné dopravy. To způsobuje její nižší příjmy, ale mnohem závažnější je změna volby dopravního prostředku části pasažérů a vyšší podíl osobních automobilů v přepravním proudu. Pak je nezbytné investovat do infrastruktury městských komunikací a skutečné náklady jsou mnohem vyšší než původní úspora při redukci rozpočtu veřejné dopravy.

Image je nezanedbatelným faktem veřejné dopravy. Je důležité připomínat veřejnosti její roli při zajištění udržitelného vývoje. Využívání šetrnější veřejné dopravy je sice věcí individuálního přístupu, ale tak jako v jiných oblastech života je veřejnost ovlivňována masmédií, reklamou, osobnostmi politického a veřejného života [11].

### 5.2.4 Nástin současné situace v ČR

O stavu v České republice může vypovídat vývoj v Brně, kde již klesl podíl veřejné dopravy na 60 % ve prospěch dopravy automobilové pro nedostatečnou kvalitu veřejné dopravy a dále pro naprosto nedostatečné stavební i organizační preferenční opatření a opatření regulující automobilovou dopravu [31].

Podíl veřejné dopravy na dělbě přepravní práce v 90. letech ve všech českých městech klesá ve prospěch automobilové dopravy. Důvodem je vyšší využívání osobních automobilů [11], které jsou dostupnější stále pro více lidí hlavně díky dovozu levných ojetých automobilů, ale také kvůli zlepšující se ekonomické situaci.

K urychlení tohoto procesu přispělo také podcenění úlohy veřejné dopravy ze strany městských a krajských úřadů. Jen dílčí zlepšování kvality veřejné dopravy v posledních několika letech nákupy nových nebo rekonstruovaných vozidel (obvykle jen částečně nízkopodlažních), stále zcela nedostatečná preferenční opatření, pomalé a nedokonalé zavádění integrovaných dopravních soustav a tarifních systémů v regionech jsou příčiny stále nízkého podílu veřejné dopravy [31].

### 5.2.5 Standard vyspělých zemí EU a předpokládaný vývoj

Systémy veřejné hromadné dopravy jsou jednou z významných vizitek měst a regionů a jejich stoupající kvalita nejenom slouží obyvatelům a návštěvníkům, ale také je reprezentuje. Všechny vyspělé země se snaží posilovat podíly veřejné hromadné dopravy v přepravě obyvatelstva měst její preferencí stavebními i organizačními prostředky a zvyšováním kvality této dopravy na jedné straně a organizačním i ekonomickým tlakem na omezování automobilové dopravy na straně druhé.

Předpokládaný vývoj půjde cestou dalšího zvyšování kvality veřejné dopravy všemi dostupnými prostředky, tj. rozšiřováním sítí veřejné dopravy, modernizací cest i vozidel, preferencí provozu v uličním prostoru a tím zrychlením přepravy, vybavením zastávek, zdokonalováním integrace, zkracováním přestupních vazeb i přístupů k zastávkám, zvyšováním podílu sedících cestujících a v neposlední řadě zlepšováním podmínek pro handicapované občany.

Je naprosto zřejmé, že kvalita veřejné dopravy závisí kromě dobré organizace zejména na vkládaných prostředcích. Těch není dostatek ani v ekonomicky silných státech. Jedním ze standardních zdrojů těchto prostředků je zpoplatňování automobilové dopravy. Jde o poplatky za parkování v uličním prostoru, podíly z aktiv parkovacích garáží, poplatky za vjezdy do center měst a také vyšší zdanění jak vozidel, tak pohonných hmot. Poplatky tohoto druhu přispívají nejen ke kvalitě veřejné dopravy, ale současně regulují počty automobilů a podílejí se na zlepšení životního prostředí [31].

## 6. Strategické, programové a ostatní dokumenty

Dopravní proces má rozměr globální, celoevropský, státní, regionální i obecní. Jednotlivé úrovně tohoto procesu musejí být vzájemně provázány, musí být uplatňován princip subsidiarity, kdy problémy musejí být řešeny na co nejnižší rozhodovací úrovni, kde je řešení efektivní. V našem případě je to úroveň lokální, ke které budou směřovat i naše konečné návrhy řešené problematiky.

Tato kapitola se zaměří na vybrané zdroje jednotlivých úrovní, které úzce souvisí s naším tématem. Jednotlivé podkapitoly následují v pořadí evropského významu, následuje národní, regionální a konečná lokální úroveň bude popsána v kapitole 6.3. Úkolem této kapitoly je ukázat, že cíl naší práce je v souladu se všemi stupni správy. A naše návrhy budou vycházet z celoevropských a celostátních koncepcí.

### 6.1 Strategické a ostatní dokumenty na úrovni EU

#### 6.1.1 Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika do roku 2010 - čas rozhodnout

Tento dokument má v otázkách dopravní politiky zásadní význam, z kterého vychází ostatní členské státy a pro Českou republiku se stal stěžejním při tvorbě jeho národní dopravní politiky. Pro nás řeší jednu z důležitých otázek, disproporci mezi jednotlivými druhy dopravy.

Základní zásadou s ohledem na neustále se zvyšující poptávku po dopravě by měla být optimalizace dopravních systémů tak, aby byl splněn požadavek rozšíření a udržitelného rozvoje. Moderní systém musí být udržitelný z hospodářského, sociálního i ekologického hlediska. Předmětem vytvoření společné dopravní politiky je vyřešení problému růstu silniční dopravy včetně negativních doprovodných jevů (velká nehodovost, růst nákladů na kongesci, škodlivý vliv na životní prostředí a veřejné zdraví atd.) a poklesu ekologičtějších druhů dopravy.

Díky rozšiřování měst, změny životního stylu a flexibilitě soukromého osobního automobilu ve spojení s ne vždy odpovídajícím zajištěním veřejné dopravy způsobily za posledních 40 let ohromný nárůst dopravy ve městech. Automobily mají téměř monopol díky nedostatečnému přístupu k integrované politice v oblasti městského plánování a dopravy. Ukazuje se, že veřejná doprava není ve své formě dostatečně flexibilní, oproti osobním automobilům, které přinesly skutečnou hromadnou mobilitu a zůstávají symbolem osobní svobody v moderní společnosti. *Auta jsou všudepřítomna a jsou břemenem pro provoz v centrech měst.*

Závěrem je nutno zmínit jedno z navrhovaných řešení a tím je nový přístup k městské dopravě ze strany veřejných orgánů, který bude sladovat modernizaci veřejných dopravních služeb s racionalizací použití soukromých osobních automobilů. Tímto se bude řešit požadavek udržitelného rozvoje dopravy i ke splnění mezinárodních závazků v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub>.



## 6.1.2 Zelená kniha o dopravě ve městech

Dopravní politika EU si uvědomuje, že jedna z nejkritičtějších oblastí je doprava ve městech a proto se Evropská komise rozhodla vyhlásit dopravu ve městech jako jednu ze svých priorit pro rok 2007 a zpracovat „Zelenou knihu o dopravě ve městech“. Kolem 40 % občanů EU žije v městských aglomeracích s více než 200 tisíci obyvateli a 80 % ve městech a větších obcích a problematika dopravy ve městech se jich proto velmi úzce dotýká. Dominantní roli v dopravě dnes mají osobní auta, která i ve městech zajišťují 75 % všech přepravních výkonů. Zelená kniha bude tvořit základ evropské dopravní politiky v tomto segmentu. Zelená kniha se bude týkat veškeré dopravy ve městech a městských aglomeracích, od vytváření podmínek pro pěší a cyklisty až po obsluhu území kolem města. Vydání akčního plánu zelené knihy je plánováno na podzim roku 2008 [40].

## 6.2 Strategické a ostatní dokumenty na národní úrovni

Evropská i česká dopravní politika došla k závěrům, že rostoucí nároky na přepravu, které zvyšují tlak na životní prostředí, nebude možné řešit pouze pomocí silniční dopravy. Snižování dominance silniční dopravy v Evropě podporou alternativních druhů dopravy a kombinovanou dopravou by se mělo stát klíčovou záležitostí [21].

### 6.2.1 Strategické dokumenty na úrovni státu

#### Strategie regionálního rozvoje České republiky

Strategie regionálního rozvoje ve svém pojetí respektuje cíle regionální politiky Evropské unie a předpokládá maximální míru využití všech možností, které České republice z členství v Evropské unii vyplývají. Formuluje souhrnně cíle, problémové okruhy a priority, které bude třeba zabezpečovat při zajišťování politiky regionálního rozvoje v České republice.

V rámci tohoto dokumentu se zaměříme na prioritu „zajištění kvalitní regionální, meziregionální a nadregionální dopravní obslužnosti“, jejíž součástí jsou tato opatření:

- § Modernizace dopravní infrastruktury regionálních center (měst, středisek spádovosti apod.) s orientací na preferenci a zkvalitňování služeb MHD včetně záchytných parkovišť a kapacit pro odbavování vozidel (např. u železničních stanic na předměstí velkých měst, aby bylo možné odlehčit silniční tahy na vstupu do velkých měst).
- § Budování infrastruktury kombinované a integrované dopravy (intermodální terminály a veřejná logistická centra).
- § Snižování ekologické zátěže z dopravy v regionech [22].

#### Strategie udržitelného rozvoje ČR

I v tomto dokumentu jsou řešeny problémy negativního vlivu sektoru dopravy, především automobilové, na životní prostředí, zejména kvalitu ovzduší. Za jednu ze slabých stránek ekonomiky ČR je označen nedostatečně definovaný a podporovaný veřejný zájem o kvalitní dopravní obslužnost obcí a regionů, dále nerovné ekonomické podmínky pro

hromadnou a individuální dopravu a nízký zájem o hromadnou dopravu mezi veřejností. Následným rizikem je pokles přepravních výkonů zejména regionální železniční dopravy a zahlcení dopravních komunikací v obcích a aglomeracích převážně těžkou nákladní a individuální automobilovou dopravou.

Udržitelný rozvoj v oblasti životního prostředí ČR musí brát v úvahu riziko zhoršení stavu životního prostředí, především kvality ovzduší a zatížení obyvatelstva hlukem v městských aglomeracích z důvodu nárůstu individuální a podnikatelské autodopravy a poklesu podílu hromadné městské dopravy a železniční dopravy.

Východiskem je tedy opět podpora městské a místní hromadné dopravy a místní a regionální železniční osobní dopravy jako sociálně vhodné a environmentálně šetrné a dále pak podpora cyklistické dopravy v rámci rozvoje ekologických forem cestovního ruchu.

Vláda má v oblasti dopravy zajistit mimo jiné i rozvoj ekologicky šetrných forem dopravy (veřejná doprava, podpora užívání alternativních pohonných hmot, cykloturistika), dostatečné podmínky pro rozvoj multimodálních a logistických systémů dopravy, s důrazem na rozvoj dopravy šetrné k životnímu prostředí a v neposlední řadě podmínky pro dlouhodobě udržitelný vývoj v mezioborové dělbě přepravní práce [23].

## **6.2.2 Programové dokumenty pro využití strukturálních fondů EU**

### **Národní rozvojový plán**

Národní rozvojový plán ČR 2007-2013 (NRP) patří mezi základní dokumenty ČR a poskytl dostatečnou oporu a konkrétní východiska pro zpracování Národního referenčního rámce ČR pro období 2007-2013 pro financování z fondů Evropské unie pro období 2007-2013.

Oba dokumenty obsahují stejně jako mnoho dalších problematiku zhoršování stavu životního prostředí. Informují nás mimo jiné o růstu individuální automobilové dopravy, kdy podíl veřejné dopravy k individuální automobilové dopravě v ČR se změnil z hodnoty 80:20 v 90. letech na současný podíl 50:50.

Vzrůstající tlak dopravy na životní prostředí, ale i narůstající škody v ekonomice (kongesce v dopravních špičkách) budou vyžadovat prosazení řady opatření, které je nutno strategicky koncipovat a koordinovat. Následující opatření tohoto plánu podporují řešení problému, kterým se zabýváme v této práci:

- § postupná změna dělby přepravní práce ve prospěch environmentálně šetrnějších druhů dopravy na základě obnovy a modernizace dopravní infrastruktury,
- § ve městech a městských aglomeracích budovat integrované dopravní systémy s výraznějším uplatněním kolejové dopravy (vč. železnice) jako environmentálně šetrnějšího druhu veřejné hromadné dopravy, podporovat systémy P+R a B+R.

Tento dokument neopomíjí ani rozvoj městských oblastí, který je propojen s ostatními prioritami, jejichž realizace ovlivňuje městské prostředí. Souhlasíme s názorem, že infrastruktura města a tedy i jeho centra, její dobudování a zkvalitnění musíme řešit nejen z pohledu dostupnosti, ale také z hlediska ochrany životního prostředí a posilování zdravého způsobu života. Z toho důvodu budou podporovány integrované projekty zaměřené na revitalizaci a změnu funkčního využití vybraných městských částí [21].

## Operační program Doprava

OP Doprava naplňuje globální cíl NRP především prostřednictvím strategického cíle *Kvalitní fyzické prostředí (atraktivní prostředí)* z hlediska fyzických aspektů, neboť kvalitní životní prostředí spolu s dostupností dopravních a informačních sítí jsou základními předpoklady rozvoje ekonomických a sociálních aktivit.

Je nutno opět zdůraznit, že politika ES na ochranu životního prostředí představuje stěžejní východisko pro NRP, návazně jsou tyto principy dodržovány i v OP Doprava. Díky nerovnoměrné dělbě přepravní práce mezi veřejnou osobní a individuální automobilovou se i tento dokument zaměřuje na modernizaci druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí [20].

### 6.2.3 Ostatní dokumenty

#### Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013

Základním strategickým dokumentem resortu doprava je Dopravní politika (dále DP) české republiky pro léta 2005-2013. Základní témata, kterými se DP zabývá jsou obsažena v jejím globálním cíli *vytvořit podmínky pro zajištění kvalitní dopravy zaměřené na její ekonomické, sociální a ekologické dopady v rámci principů udržitelného rozvoje a položit reálné základy pro nastartování změn proporcí mezi jednotlivými druhy dopravy.*

Jedním z východisek dopravní politiky je poskytování nižších služeb osobní drážní a veřejné linkové dopravy, což přispívá k preferenci individuální automobilové dopravy. Doprava ve městech není řešena systémově a nejsou dostatečně uplatňována opatření ke *zklidnění center měst*, včetně vytváření podmínek pro cyklistickou a pěší dopravu.

Pro naši práci jsou významné dva specifické cíle:

#### **I. Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech:**

Odpovědnost za rozvoj a regulaci dopravy ve městech mají jednotlivá města. Zpoplatnění dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech a k získání finančního zdroje pro rozvoj místní infrastruktury a podporu veřejné dopravy osob. V současné době je doprava ve městech zpoplatňována parkovným, v přípravě jsou projekty zpoplatnění vjezdu do centrálních zón. Při zavádění těchto opatření je však nutné minimalizovat dopady na malé a střední podnikání a riziko *snižování atraktivity městských center*. Města a regiony by proto měly přijímat i následující opatření:

- § Místní úpravou silničního provozu usměrňovat těžkou nákladní dopravu, vytvářet systém ochrany center měst před zbytnou automobilovou dopravou zavedením zón a ulic s omezeným přístupem a omezené rychlosti automobilové dopravy, městské komunikace přizpůsobovat potřebám pěšího pohybu a života ve městech a rozvíjet ve městech cyklistické stezky a pěší zóny.
- § Vytvořit právní rámec pro zavedení mýtného podle místních podmínek při vjezdu do center měst, mýtné zavádět na základě komplexní analýzy dopadů na podnikání, životní prostředí a veřejné zdraví ve zpoplatněné oblasti.
- § V případě zhoršených rozptylových podmínek a krizových situací redukovat zbytnou dopravu.

## II. Využití možností nemotorové dopravy

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky pro ni jsou v ČR zatím nedostatečné. Ve většině měst úplně chybí cyklistické stezky, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras [19].

### Státní politika životního prostředí ČR 2004-2010

I zde se setkáváme s opatřeními v dopravě, které vedou k udržitelnému rozvoji dopravy. Je alarmující, že zatímco negativní vlivy na životní prostředí u jiných odvětví v ČR klesají, u dopravy, zejména silniční, rostou. Nepříznivě se vyvíjí i srovnání přepravních výkonů ve prospěch environmentálně nejméně šetrných druhů dopravy a je nutné podporovat změnu podílu osobní a nákladní přepravy ve prospěch železniční, kombinované a dále veřejné osobní a cyklistické dopravy.

V osobní dopravě je hlavním cílem městskou pravidelnou dopravu přednostně zajišťovat veřejnou hromadnou dopravou prostřednictvím integrovaných dopravních systémů včetně podpory systémů P+R a B+R [24].

## 6.3 Strategické a programové dokumenty na úrovni kraje

### 6.3.1 Program rozvoje územního obvodu kraje 2007-2013

Program rozvoje územního obvodu Jihočeského kraje je základním dokumentem pro formování regionální politiky kraje s ohledem na regionální politiku Evropské unie.

V rámci SWOT analýzy musíme zmínit jedno z uvedených rizik, kdy hrozí, že bude docházet k pokračování prosazování jiných forem dopravy, zejména automobilové na úkor ekologicky šetrných druhů. To samozřejmě povede k negativnímu vlivu emisí a hluku na zdraví lidí a životní prostředí. Jedním z řešení je výstavba veřejného logistického centra pro rozvíjení systémů kombinované dopravy. Důležitým operačním cílem je *„Komplexní přístup k revitalizaci vybraných částí měst: center“*, ten bude prováděn aktivitami jako je řešení environmentálních problémů měst, péče o veřejné plochy, zeleň, podpora zdravého způsobu života. Budou řešeny specifické problémy dopravy ve městě (infrastruktura, obslužnost, MHD, doprava v klidu, dopravní systémy) [18].

Mezi zdroje financování patří i ROP NUTS II Jihozápad, kterým se budeme zabývat následně.

### 6.3.2 Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013

Východiskem pro tvorbu tohoto dokumentu se staly koncepční a strategické dokumenty na úrovni krajů, regionu NUTS II, České republiky a Evropské unie.

Oblast dopravy představuje jednu z priorit regionální samosprávy, která si uvědomuje nízkou kvalitu veřejných dopravních služeb, které vede k oslabení významu hromadné dopravy ve prospěch individuální. Příležitostí je tedy rozvoj jiných druhů

dopravy než silniční. Situace, která v této oblasti vznikla ovlivňuje nejenom residenty, dojíždějící, ale i turisty a cestovní ruch, který trpí nejenom nízkou kvalitou veřejných dopravních služeb, ale i špatným stavem a nedostatečnou prezentací některých kulturně-historických památek a atraktivit, na čemž se často podílí špatná infrastruktura, jako v našem případě využití náměstí Míru.

Prioritní osa „*Dostupnost center*“ obsahuje cíl „Zastavení poklesu zájmu o veřejnou dopravu“, zejména modernizací vozového parku a další infrastruktury a výstavbou a modernizací parkovišť (P+R) [17].

Druhá prioritní osa „*Stabilizace a rozvoj měst a obcí*“ je také v souladu s naším tématem, kdy i my se chceme zasadit o zvýšení kvality životních podmínek a životního prostředí obyvatel, tím že revitalizujeme centrum města a jeho památkové zóny. Oblast podpory se týká např. stavební obnovy a dostavby veřejných prostranství, náměstí a architektonických prvků.

## 7. Praktická část

Protože je využití prostoru náměstí Míru velmi limitováno jeho historickou a turistickou hodnotou, je praktická část věnována především analýze a alternativnímu návrhu řešení problému parkování. Praktická část je rozdělena do čtyř částí. V první části se práce zabývá popisem stávající situace na náměstí Míru a v centru města. Druhá část sleduje vytíženost parkoviště na náměstí Míru a parkovišť, která se nacházejí v jeho blízkém okolí. Třetí část práce se zabývá zjišťováním názorů občanů na současné využití náměstí Míru. Ve čtvrté části byla vytvořena SWOT analýza a byl vytvořen návrh možného řešení využití prostoru.

Všechny následující tabulky a grafy, u kterých není uveden zdroj, jsou vytvořeny z údajů získaných vlastním šetřením.

### 7.1 Popis současné situace

Náměstí Míru se nachází na turistické ose města – náměstí T. G. Masaryka – Panská ulice – náměstí Míru – státní hrad a zámek. Náměstí je dopravní tepnou mezi městským okruhem vedoucím po nábřeží Ladislava Stehny a západní částí města.

#### 7.1.1 Parkování v centru, nová parkoviště, komunikace skrz náměstí

V současné době je prostor náměstí Míru využíván především ke klidové dopravě. Na náměstí je umístěno 76 parkovacích míst z toho jsou 2 místa vyhrazena pro Grand hotel, 1 místo pro ČSOB, 2 místa pro městskou policii, 1 místo vyhrazeno pro GE Money Bank, 16 míst je vyhrazeno na povolení MÚ, 4 místa vyhrazena pro zásobování Panské ulice, 3 místa vyhrazena pro ZTP a 47 míst je pro placené parkování. V horní části náměstí je přibližně 40 m<sup>2</sup> využíváno jako letní zahrádka restaurace Grand Hotelu. Dále je tato část několikrát ročně využívána pro komerční účely jako jsou prezentace místních prodejců automobilů a v období vánoc je zde umístěn vánoční strom. V zimním období je zde umístěn stánek pro prodej teplých nápojů. V letní sezoně využívají 3 provozovatelé chodníky přilehlé k jejich provozovnám jako letní předzahrádky.

Na náměstí jsou také umístěny prvky pro oddech a místa pro zeleň. Konkrétně je zde 24 laviček, 5 stromů a 70 nádob na květiny, které převážně slouží k oddělení parkovacích ploch a komunikace od míst pro odpočinek.

**Obr. 3:** Dopravní a pěší komunikace na nám. Míru



Zdroj: <http://mapy.seznam.cz>

Jak je zřejmé z obrázku č.3 vede přes náměstí z Rybníční ulice do Komenského ulice hlavní komunikace (vyznačená červeně). Po obvodu celého náměstí je vedlejší komunikace (vyznačená žlutě) určená především pro vozidla zde parkující a pro vozidla zásobování. Z Panské ulice navazuje skrz náměstí pěší zóna (vyznačená zeleně).

Místní komunikace nebo jejich části, které lze užít ke stání silničních motorových vozidel za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy, včetně způsobu placení a prokazování jejího zaplacení vymezuje Nařízení Města Jindřichův Hradec, č. 3/2003.

Stání silničního motorového vozidla v obci na dobu časově omezenou, nejvýše však na dobu 24 hodin je povoleno na místních komunikacích v těchto oblastech

- § náměstí Míru a Masarykovo,
- § ulice Klášterská, Pražská, Nádražní, Jarošovská (parkovací plocha u pekárny), Husova, Růžová, Na Parkánech, Janderova (před budovou MÚ, areál kolejí VŠE),
- § v ostatních částech města (parkoviště u Jitřenky, u sportovní haly, parkoviště u zimního stadionu, Jezuitská kolej).

Stání na těchto komunikacích je povoleno za následujících podmínek:

- a) Způsob placení je v hotovosti ve výši sjednané ceny dle tarifu platného a umístěného na dopravní značce nebo parkovacím automatu pro konkrétní vymezený úsek místní komunikace.
- b) Sjednaná cena je vybírána prostřednictvím Městem pověřené osoby nebo parkovacím automatem.
- c) Potvrzení o zaplacení ceny s uvedením povolené doby parkování musí řidič neprodleně po zaparkování vozidla a zaplacení umístit na viditelném místě ve vozidle v oblasti předního skla.

Stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti, nebo k stání silničního motorového vozidla fyzické osoby, která má místo trvalého pobytu ve vymezené oblasti obce je povoleno na místních komunikacích v těchto oblastech Města Jindřichova Hradce:

§ náměstí Míru, Masarykovo, Balbínovo, Zákostelecké , Dobrovského,

§ ulice Klášterská, Kmentova, Kostelní, Školní, Na Hradbách, Janderova, Na Parkánech, Za kostelem, Husova a parkoviště ve Václavské ulici.

Stání na těchto komunikacích nebo jejich částech je povoleno na místních komunikacích za následujících stanovených podmínek:

- a) Finanční odbor MÚ vydá žadateli povolení k stání formou parkovací karty „Povolení parkování“ (dále jen PP).
- b) Povolení se vydává na konkrétní oblasti (jmenovitě uvedená na kartě), označené příslušnou dopravní značkou podle zvláštního právního předpisu a to jen do výše počtu míst pro takto vyhrazený úsek místní komunikace.
- c) Karta PP se vydává pro vozidla jejichž celková hmotnost nepřesahuje 3,5 t., je nepřenosná a je platná do doby uvedené na kartě.
- d) Karta PP musí být viditelně umístěna ve vozidle v oblasti předního skla tak, aby byla patrna doba platnosti karty a místo, pro které byla vydána.

Roční poplatek za vydání PP karty je 1 500 Kč pro bydlící fyzickou osobu a pro osobu podnikající 6 000 Kč [25].

### 7.1.2 Městská hromadná doprava

Městskou hromadnou dopravu v Jindřichově Hradci provozuje dopravce ČSAD Jindřichův Hradec, a. s. Provoz městské hromadné dopravy je tvořen pěti autobusovými linkami, označenými čísly 1-5. Městská doprava nejedí za hranice města, a ze souvislé zástavby vyjíždí pouze na koncových úsecích tras k továrnám Jitka a Fruko a do Radouňky.

Současné linkové vedení je uvedeno v následující tabulce. Nejsou odlišeny různé varianty trasy, kterých je na většině linek několik.

**Tab. 3:** Trasy MHD

Linka	Trasa
1	Aut. nádraží MHD - Jitka a.s. - Billa - Jáchymova - Nemocnice - Sídl. Hvězdárna - Nábřeží - Masarykovo nám. - Sídl. U nádraží - Aut. nádraží MHD
2	Fruko - Mlékárna - Nemocnice - Sídl. Hvězdárna - Nábřeží - Masarykovo nám. - Sídl. U nádraží - Aut. nádraží MHD - Zbuzany - Radouňka
3	Aut. nádraží MHD - Jitka a.s. - Billa - Jáchymova - Nemocnice - Sídl. Hvězdárna - Nábřeží - Masarykovo nám. - Sídl. U nádraží - Aut. nádraží MHD - Lada
4	Aut. nádraží MHD - Jitka a.s. - Billa - Jáchymova - Nábřeží - Masarykovo nám. - Sídl. U nádraží - Aut. nádraží MHD
5	Aut. nádraží MHD - Sídl. U nádraží - Masarykovo nám. - Nábřeží - Sídl. Hvězdárna - Nemocnice - Mlékárna - Fruko

Zdroj: [43]

Nejčastěji jezdí linka číslo 1, která má v době zhruba od 5:00 do 21:00 hodin celotýdně nejčastěji jeden až dva spoje za hodinu. Na ostatních linkách je provoz ještě o



něco slabší, s ohledem na provoz všech pěti linek MHD ve velmi podobné trase jsou však souhrnné intervaly vyhovující – ve špičkách jezdí v nejvýznamnějších relacích městské autobusy přibližně každých 10-20 minut. Provoz mimo pracovní dny je velmi slabý. Linka číslo 1 jezdí téměř stejně často jako v pracovní dny, na ostatních linkách jede však pouze několik málo spojů a linka 3 není provozována vůbec [43].

Tarif je jednotný – u obyčejného občanského jízdného libovolně dlouhá jízda bez přestupu stojí 7 Kč. Měsíční občanská předplatná elektronická karta stojí 200 Kč, čtvrtletní 450 Kč.

Schéma sítě městské hromadné dopravy v J. Hradci je uvedeno v příloze IV.

K provozu na linkách městské hromadné dopravy je vyhrazeno celkem osm autobusů. Všechny jsou městského trojdvéřového provedení. Většina provozu je zajišťována autobusy značky Mercedes-Benz, které jsou nízkopodlažní – vozy Conecto mají u každých dveří jeden schod, do autobusů Citaro se vstupuje přímo beze schodů. Nízkopodlažní spoje bohužel nejsou na linkách vyznačeny [43].

Dle našeho názoru, obslužnost náměstí Míru městskou hromadnou dopravou je vyhovující. Nejbližší zastávka městské hromadné dopravy od náměstí Míru je zastávka Nábřeží, která je vzdálena pouze asi 100 metrů. Další zastávka je Masarykovo náměstí, která je vzdálena přibližně 250 metrů od náměstí Míru. Krátká docházková vzdálenost zajišťuje dobré podmínky pro obyvatele Jindřichova Hradce, především pro obyvatele dojíždějících za prací na náměstí Míru. Přes tyto okolnosti, velká část pracujících dojíždí do zaměstnání automobilem. Právě tuto zbytnou dopravu je nutné odstranit. Důvod nelze hledat v ceně jízdného (7 Kč není mnoho), ani v celkem moderním vozovém parku. Příčinou by mohla být jednak nepříliš častá frekvence spojů a jednak malá motivace řidičů, kteří raději využijí pohodlné možnosti bezplatného parkování nedaleko náměstí. Faktorů, které působí na chování cestujících je mnoho (viz. kap. 4.2). Jejich rozbor a interpretace však sahá za hranice této práce.

### **7.1.3 Městská památková rezervace**

Náměstí Míru je součástí Městské památkové rezervace. Městská památková rezervace byla vyhlášena v roce 1961. Obvod památkové rezervace je vymezen na severu linií vedenou po vnějším obvodu středověkého příkopu a odtud protaženou k Vajgaru na jedné a k Nežárce na druhé straně, na jihovýchod vede hranice břehem Vajgaru, vajgarským mostem, jihovýchodním břehem malého Vajgaru a zájezdem až k ústí do řeky Nežárky a na západě pak západním břehem řeky Nežárky [36].

Obr. 5: Městská památková rezervace



Zdroj: <http://mapy.atlas.cz>

Na území tohoto ochranného pásma jsou zvláště chráněny všechny kulturní památky v území a všechny prostorové vztahy týkající se MPR a MPZ. Jde zejména o pohledy a průhledy, viditelnost a nerušenost panoramatu a siluet, charakteristický výraz a barevnost fasád, rozmístění vyhlídkových bodů a cest a vyloučení pohledových souvislostí s eventuální cizorodou novou výstavbou na území ochranného pásma [28].

Na náměstí Míru jsou výstavní renesanční domy, které mají často gotická jádra.

- § Jižní strana náměstí: domy Čp. 6 a 7 - zachovány arkádové dvory v domech s fasádou pozdně barokní a klasicistní.
- § Západní strana náměstí: domy Čp. 82 - původní masné krámy, Čp. 88 - Stará radnice,
- § Severní strana náměstí: Čp. 138 a 139 - Langrův dům se sgrafity na fasádě, podle tradice jde o jeden z nejstarších domů ve městě.
- § Prostranství před pozdně barokní radnicí zdobí barokní sloup Nejsvětější Trojice [35].

**Obr. 6:** Langrův dům



**Obr. 7:** Mariánský sloup



**Zdroj:** <http://twist.jh.cz/public/mujh/cz.html>

Jako společenské, administrativně správní, obchodní a turistické centrum slouží MPR Jindřichův Hradec jak obyvatelům města a regionu tak i návštěvníkům z celé ČR a ze zahraničí [28].

#### **7.1.4 Regulace MPR**

Regulační zásady slouží k cílovému usměrňování stavebních a ostatních činností v řešeném území tak, aby zůstala zachována původní historická prostorová struktura, půdorys a obraz památkově chráněného území v jeho plném rozsahu. Účelem regulačních zásad je zachování, obnovení a vhodné využití všech památkově chráněných objektů v souladu s požadavky památkové péče. V souladu se schválenou nadřazenou územně plánovací dokumentací – územním plánem města Jindřichův Hradec – se má město Jindřichův Hradec nadále rozvíjet jako **kompaktní sídelní útvar se zdůrazněním významu mimořádně hodnotného historického jádra** [28].

Stěžejním úkolem regulačního plánu MPR pro Jindřichův Hradec je ochrana fenomenálních hodnot založené kompozice města a přírodních prvků. Ve vztahu k urbanizovanému území je koncepce územního plánu zaměřena na ochranu a zhodnocení historického a kulturního dědictví s kvalitním dobovým přínosem a zároveň na snižování negativních dopadů na kvalitu prostředí, zejména obtěžujících provozů, exhalací a hluku [29].

### 7.1.5 Regulace dopravy v MPR

Celá městská památková rezervace včetně okolního území jsou územím s archeologickými nálezy – územím archeologického zájmu. Je zde uplatňována přednostní ochrana a údržba archeologických prvků (nálezy) nejlépe na původním místě v zemi tj. s minimalizací všech destruktivních zásahů. Při veškerých zemních pracích je nutno zajistit archeologický dohled a možnost záchranného archeologického výzkumu. Nejvýznamnější archeologické nálezy mohou vést ke změně územního rozhodnutí nebo stavebního povolení a změně projektu nebo dokonce k zastavení výstavby.

Regulační plán MPR Jindřichův Hradec v bloku č. 8 (přilehlých zahrad u jezuitské koleje – nyní Národního muzea fotografie) podmíněně připouští budování nových objektů **pod stávající úrovní** ploch nezastavěných budovami (podzemní parkovací objekty, podzemní garáže). Možnosti výstavby nadzemních objektů jsou u obou těchto kategorií ploch v MPR zásadně omezeny. Výjimky jsou podmíněny zejména typem staveb a souhlasem příslušných orgánů památkové péče.

Mezi veřejně prospěšné stavby této oblasti patří hromadné garáže s preferencí vícepodlažních jmenovitě Jitřenka, v ulici Miřiovského, Jáchymova u sportovního areálu, u nemocnice, v ulici Václavské, garáže ve vazbě na využití bývalé jezuitské koleje. Stavba podzemní garáže pro 2 x 60 vozů ve dvou podzemních podlažích u objektu bývalé jezuitské koleje v Komenského ulici 20 má první lhůtu vystavení do roku 2010 [28].

## 7.2 Analýza využití parkovišť v centru města

V této části se práce zabývá sledováním využití parkovacích míst na jednotlivých parkovištích v centru města. Sledování probíhalo tři týdny v době od 21. května do 10. června 2007. Bylo prováděno dvakrát denně, vždy ve špičce, tj. mezi 9. a 10. hodinou a mimo špičku, tj. mezi 16. a 17. hodinou.

### 7.2.1 Popis parkovišť

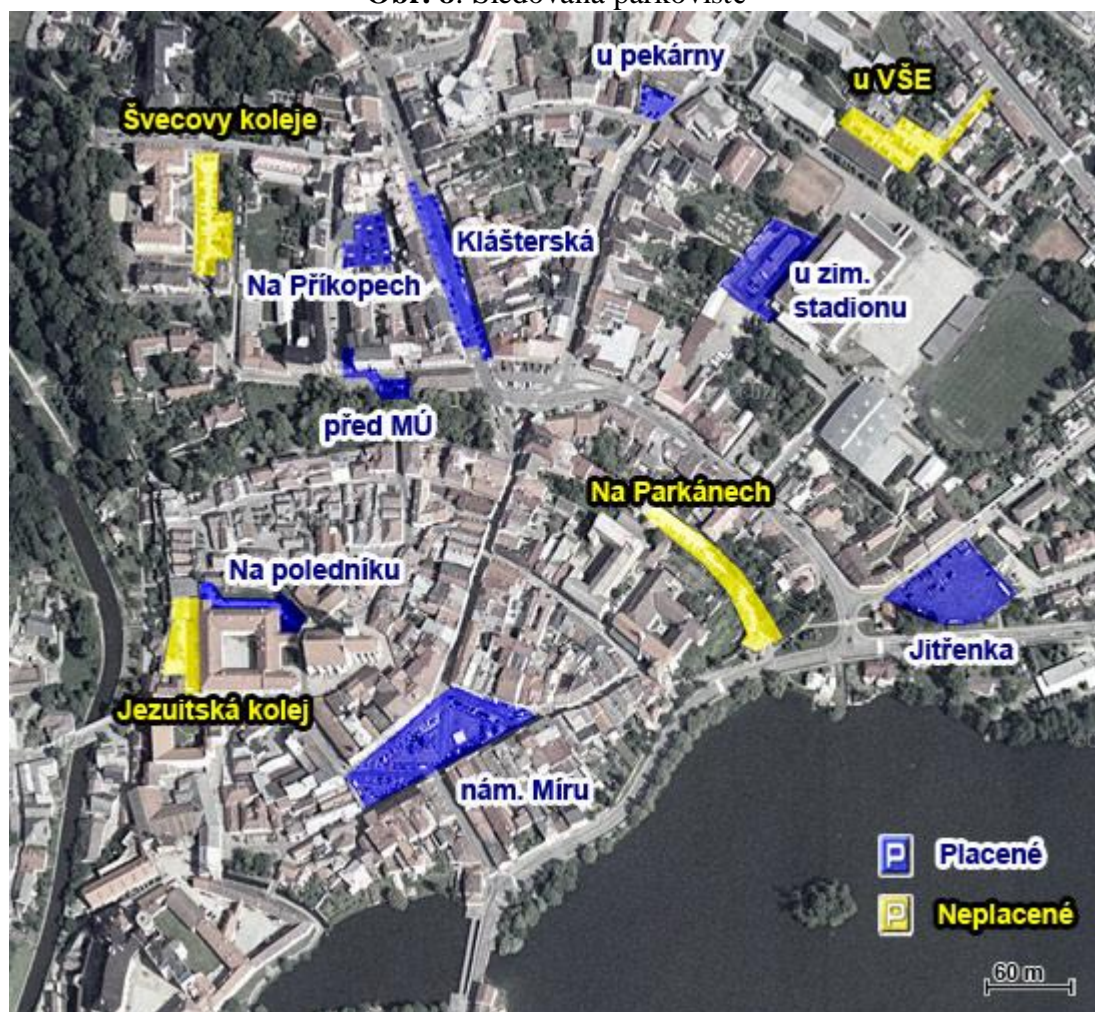
Parkoviště na náměstí Míru, u pekárny, v Klášterské ulici, Na Příkopech, u zimního stadionu, Na poledníku, před MÚ a parkoviště u Jitřenky jsou parkoviště placená. Parkoviště u Jezuitských kolejí, Švecovy koleje, u VŠE a Na Parkánech jsou parkoviště neplacená. Parkoviště na náměstí T. G. Masaryka jsme nesledovali, protože veškerá parkovací místa jsou vyhrazena na povolení MÚ.

Tab. 4: Sledovaná parkoviště

Parkoviště	Kapacita	Docházková vzdálenost	
náměstí Míru	50	—	—
Na poledníku	29	120 m	2 min.
Jezuitská kolej	78	130 m	2 min.
Na Parkánech	52*	200 m	3 min.
před MÚ	17	260 m	4 min.
Klásterská	39	270 m	4 min.
Jitřenka	85	300 m	4 min.
Na Příkopech	45	370 m	5 min.
Švecovy koleje	56	430 m	6 min.
u pekárny	16	450 m	6 min.
u zim. stadionu	70	510 m	7 min.
u VŠE	67	620 m	8 min.

\* kapacita v době rekonstrukce

Obr. 8: Sledovaná parkoviště



Zdroj: <http://mapy.atlas.cz>

Tabulka 4 ukazuje sledovaná parkoviště v centru města seřazená dle docházkové vzdálenosti z náměstí Míru. Vzdálenost je počítána od hranice parkoviště nejkratší cestou po hranici náměstí. S přesnějším odhadem vzdáleností nám pomohl server <http://mapy.atlas.cz>, který umožňuje funkci měření vzdálenosti na mapě na základě GPS souřadnic.

Kapacity placených parkovišť jsou uvedeny bez vyhrazených stání na povolení MÚ. Kapacita neplacených parkovišť musela být odhadnuta, neboť parkovací místa zde nebyla přesně vyznačena. Maximální kapacita byla odvozena ze dnů, kdy byla parkoviště plně obsazena. U parkoviště Na Parkánech byla kapacita parkovacích míst částečně omezena, neboť zde probíhala v době měření oprava městských hradeb. Naším odhadem by maximální kapacita po opravě mohla být až 62 míst. Na parkovišti Jitřenka je kromě 85 placených stání pro automobily vyhrazeno také 5 míst pro autobusy. Jitřenka je jediným místem poblíž centra, kde je vyhrazen prostor pro autobusy a také pro vozidla s přívěsy. Při měření se zde vyskytovaly autobusy pouze v pátek a o víkendu.

Na obrázku 8 jsou vyznačena sledovaná parkoviště na leteckém snímku. Modře jsou vyznačena placená parkoviště, žlutě neplacená. Z obrázku je také vidět, že u parkoviště u VŠE je do kapacity započítáno i 7 míst v Tyršově ulici, ale například u Švecových kolejí v přílehlé Husově ulici již volná místa (asi 40) započítána nejsou.

**Tab. 5:** Ceny parkovného na sledovaných parkovištích

Parkoviště	Doba parkování	Cena	Placeno
<b>náměstí Míru</b>	½ hod. 1 hod. každá další hod.	10,-- 40,-- 40,--	Po-Pá: 7-18; So: 7-12
<b>Na poledníku, u pekárny</b>	½ hod. 1 hod. každých dalších 15 min.	5,-- 10,-- 5,--	Po-Pá: 7-18; So: 7-12
<b>Na Příkopech, před MÚ</b>	½ hod. 1 hod. 2 hod. každá další hod.	5,-- 10,-- 30,-- 20,--	Po-Pá: 7-18; So: 8-12
<b>Jitřenka</b>	1 hod. (os. automobil) 1 hod. (karavan) 1 hod. (autobus)	15,-- 25,-- 40,--	Po-Pá: 8-18; So: 8-14; Ne: 8-17
<b>u zim. stadionu</b>	1 hod. každá další hod.	5,-- 5,--	Po-Pá: 7-17; So: 7-12
<b>Klásterská</b>	½ hod. 1 hod. každá další hod.	5,-- 10,-- 20,--	Po-Pá: 7-18; So: 7-12

Parkovné na všech placených parkovištích je vybíráno v hotovosti za pomoci parkovacích automatů. Jediným hlídaným parkovištěm je Jitřenka. V neděli jsou všechna parkoviště mimo Jitřenky zdarma.

## 7.2.2 Vytíženost parkovišť

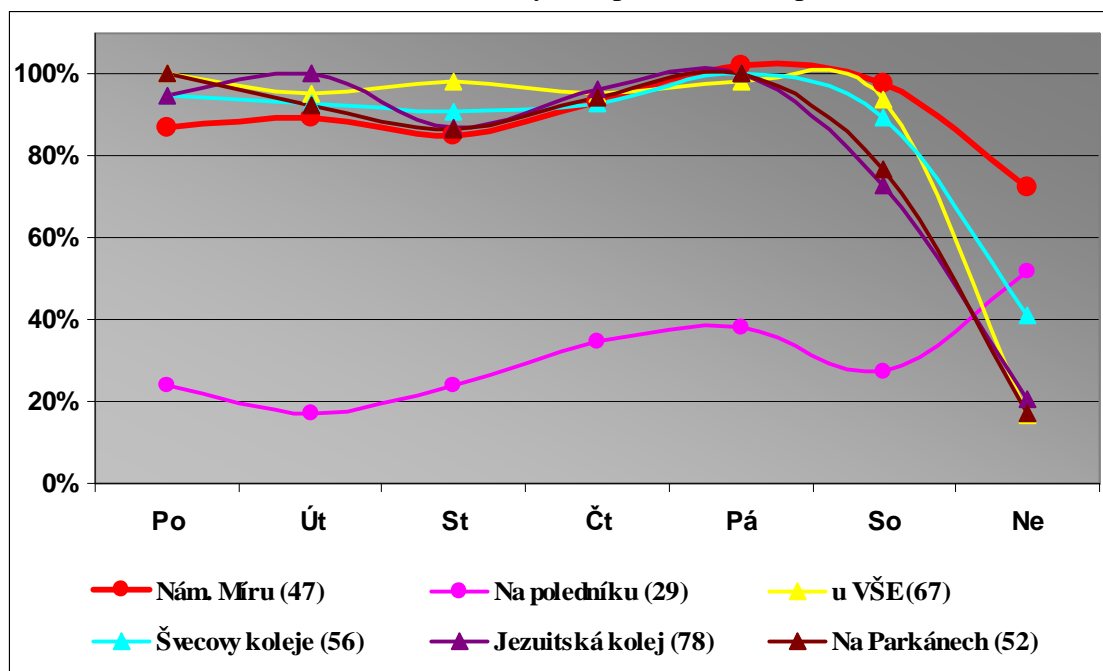
V tabulkách 6 a 7 jsou uvedeny průměrné hodnoty z třítydenního pozorování, které představují počet parkujících automobilů v danou dobu. Grafy ukazují podíl mezi parkujícími automobily a kapacitou na příslušném parkovišti. Kapacity jednotlivých parkovišť jsou uvedeny za názvem v závorce. Pro přehlednost byly grafy rozděleny do dvou částí. V první části jsou uvedena všechna neplacená parkoviště plus parkoviště na náměstí Míru a Na poledníku, v části druhé jsou zbylá placená parkoviště.

### Vytíženost parkovišť ve špičce

**Tab. 6:** Využití parkovišť v době mezi 9. a 10. hod. (ve špičce)

Parkoviště	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Kapacita
nám. Míru	41	42	40	44	48	46	34	47
u pekárny	13	11	11	14	15	16	7	16
Klásterská	32	33	32	34	37	31	6	39
Na Příkopech	33	13	28	16	35	31	2	45
u zim. stadionu	6	12	12	7	6	26	0	70
Jitřenka	25	33	31	26	44	45	3	85
Na poledníku	7	5	7	10	11	8	15	29
před MÚ	16	15	18	17	17	17	7	17
u VŠE	67	64	66	64	66	63	11	67
Švecovy koleje	53	52	51	52	56	50	23	56
Jezuitská kolej	74	78	68	75	78	57	16	78
Na Parkánech	52	48	45	49	52	40	9	52

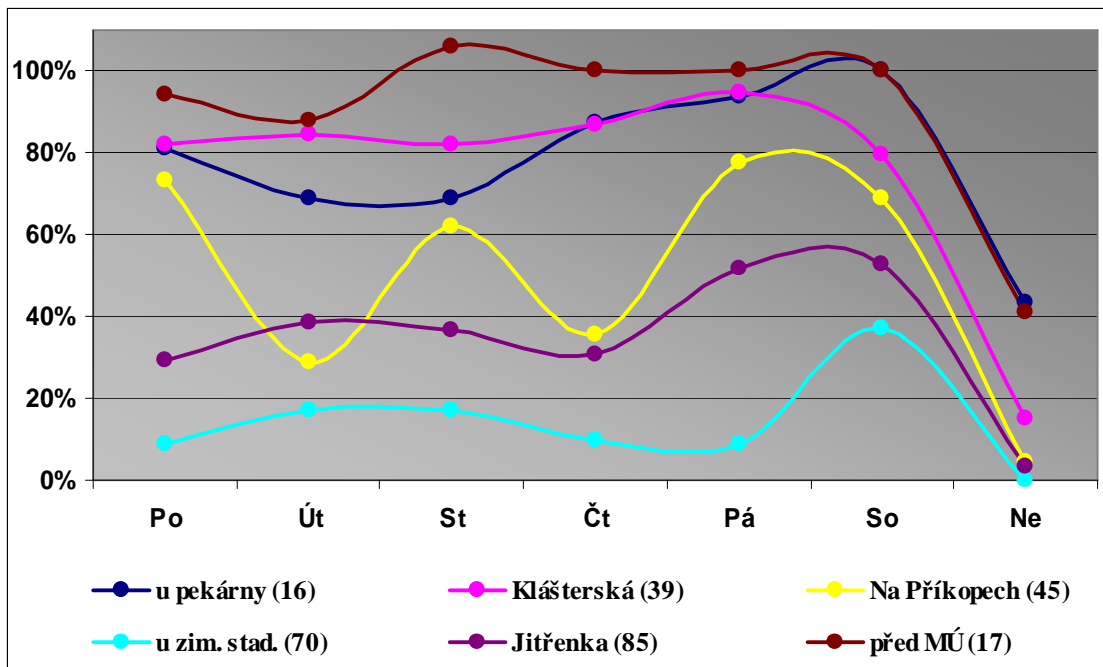
**Graf 2:** Procentuelní využití parkovišť ve špičce 1



Všechna neplacená parkoviště byla v ranních hodinách během pracovních dnů téměř zcela obsazena. Pouze o víkendu (zejména v neděli) se počet parkujících snižoval. Dosti

využívané bylo také parkoviště na náměstí Míru a to i o víkendu. Oproti tomu parkoviště Na poledníku bylo využíváno velmi málo, přestože cena parkovného je nižší než na náměstí a vzdálenost mezi oběma parkovišti je velmi malá.

**Graf 3: Procentuelní využití parkovišť ve špičce 2**



Nejvíce obsazená byla placená parkoviště u pekárny, v Klášterské ulici a před MÚ. Před MÚ se v době úředních dnů vyskytovaly zaparkované automobily dokonce mimo povolený parkovací prostor, ačkoliv na parkovišti Na Příkopech, vzdáleném pouhých pár metrů, byl volných míst dostatek. Nejméně využívána byla parkoviště Jitřenka a u zimního stadionu.

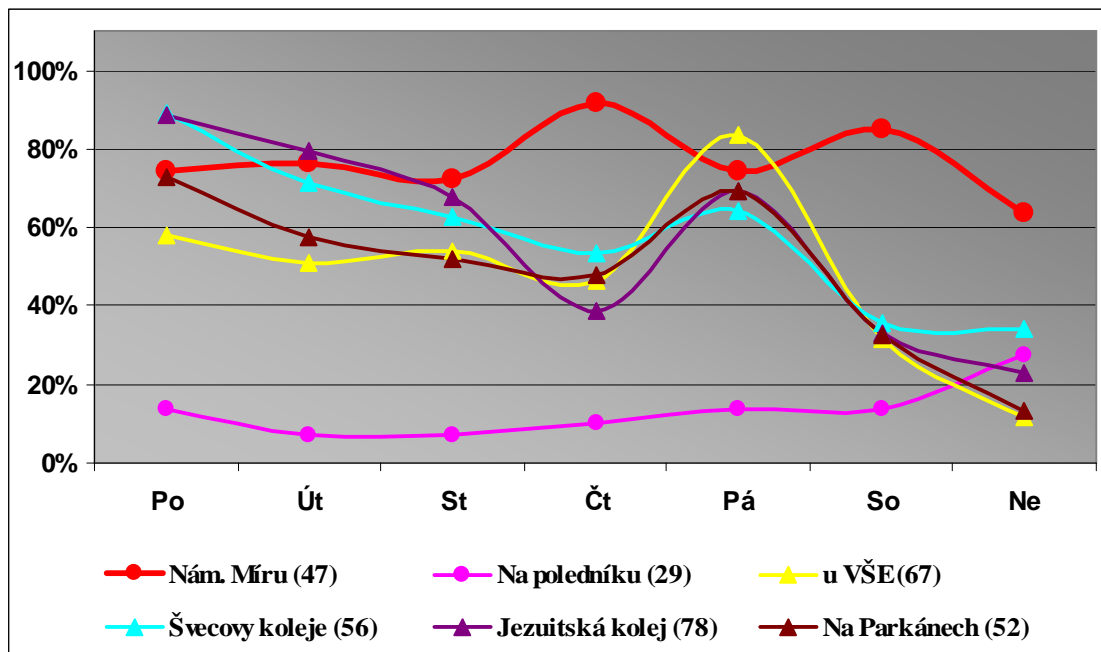
### Vytíženost parkovišť mimo špičku

**Tab. 7: Využití parkovišť v době mezi 16. a 17. hod. (mimo špičku)**

Parkoviště	Po	Út	St	Čt	Pá	So	Ne	Kapacita
nám. Míru	35	36	34	43	35	40	30	47
u pekárny	8	12	14	7	11	9	3	16
Klásterská	30	31	31	20	28	10	13	39
Na Příkopech	21	16	23	4	13	2	0	45
u zim. stadionu	10	8	10	4	10	1	1	70
Jitřenka	9	10	8	8	29	7	2	85
Na poledníku	4	2	2	3	4	4	8	29
před MÚ	13	14	13	8	15	8	9	17
u VŠE	39	34	36	31	56	21	8	67
Švecovy koleje	50	40	35	30	36	20	19	56
Jezuitská kolej	69	62	53	30	54	26	18	78
Na Parkánech	38	30	27	25	36	17	7	52

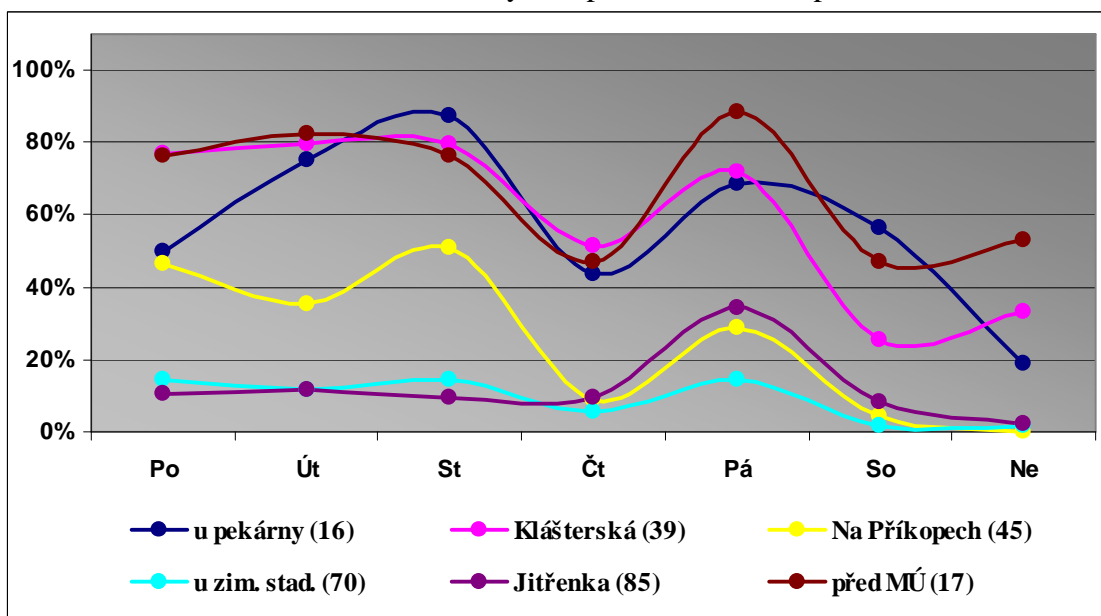


**Graf 4: Procentuelní využití parkovišť mimo špičku 1**



V odpoledních hodinách se počet parkujících automobilů v centru snižuje. Parkoviště na náměstí Míru je dosti využíváno po celý týden. Na náměstí parkuje oproti ostatním parkovištím mnoho aut v neděli, jistě i z důvodu, že parkování je zde v tento den zdarma. Parkoviště Na poledníku je opět téměř nevyužíváno.

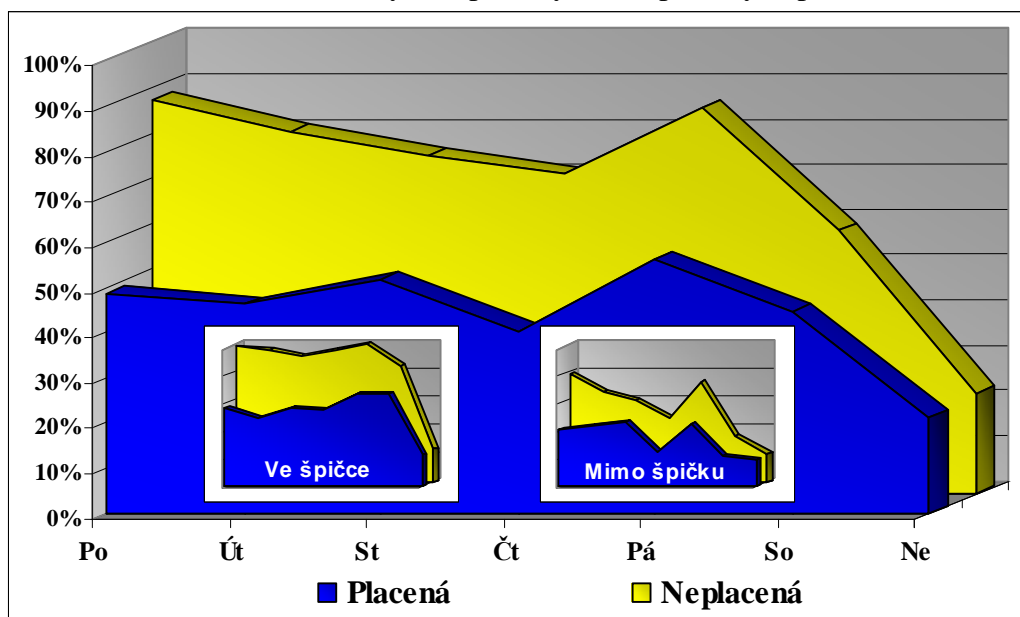
**Graf 5: Procentuelní využití parkovišť mimo špičku 2**



Nejméně vytíženými parkovišti mimo špičku jsou, stejně jako ve špičce, parkoviště Na Příkopech, Jitřenka a u zimního stadionu. O víkendu zůstávají téměř nevyužívána. V pátek v odpoledních hodinách u všech parkovacích ploch, jak placených tak i neplacených, vzhledem k okolním dnům znatelně narůstá počet parkujících.

### 7.2.3 Placená a neplacená parkoviště

Graf 6: Porovnání využití placených a neplacených parkovišť



Graf 6 porovnává využití placených a neplacených parkovišť během týdne. Mezi placená parkoviště není zahrnuto náměstí Míru, aby byla lépe zřetelná volná kapacita parkovišť mimo náměstí. Celkový graf nerozlišuje mezi dobou ve špičce a mimo špičku – hodnoty jsou průměrem mezi dobami měření. Jak je vidět neplacená parkoviště jsou mimo víkend zaplněna téměř z 80 %. Oproti tomu placená parkoviště jsou vytížena v průměru sotva z 50 %. Ve špičce je rozdíl mezi placenými a neplacenými parkovišti vyšší než v době mimo špičku. Vytíženost neplacených parkovišť dosahuje v průměru mimo víkend 96 %. O víkendu vytíženost parkovišť klesá. Důvod lze najít v úbytku parkujících z řad lidí pracujících v centru města.

Celkově je vidět, že parkoviště v centru mají rezervy ve volných parkovacích místech a to především parkoviště placená. Neplacená parkoviště bývají plně obsazena, ale pouze ve špičce během pracovních dnů.

### 7.2.4 Vyhodnocení

Sledování prokázalo, že většina parkovacích stání se uskutečňuje během ranních a brzkých odpoledních hodin. Jedině v této době může v centru nastat problém s hledáním parkovacího místa, ale jen za předpokladu, že si řidiči nejsou ochotni za odstavení svého vozidla připlatit. Jak se ukázalo, narozdíl od neplacených parkovišť, většina placených parkovacích ploch disponuje dostatkem volných parkovacích míst. Nejméně využívaná jsou parkoviště u zimního stadionu, Jitřenka, Na poledníku a Na Příkopech.

**Tab. 8:** Volná parkovací místa v okolí náměstí Míru

Docházková vzdálenost	Po		Út		St		Čt		Pá		So		Ne	
	9-10	16-17	9-10	16-17	9-10	16-17	9-10	16-17	9-10	16-17	9-10	16-17	9-10	16-17
<b>300 m</b>	94	137	88	151	100	166	89	206	61	134	102	228	244	243
<b>620 m</b>	176	263	190	295	186	302	190	384	137	262	170	429	455	466

Tabulka 8 ukazuje počet volných míst na sledovaných parkovištích v docházkové vzdálenosti od náměstí Míru do 300 m a počet volných míst na všech parkovištích dohromady. Úhrnně dosahuje kapacita všech okolních sledovaných parkovišť 554 míst. Je vidět, že při docházkové vzdálenosti do 300 metrů<sup>1</sup> by v centru zbývala parkovací místa i v případě, že by došlo k odstranění všech padesáti placených stání na náměstí Míru. Celkově je v centrální oblasti volných parkovacích míst nadbytek. I při nejvyšších naměřených hodnotách v pátek dopoledne zůstává bezmála 25 % míst nevyužitých. Toto nevyužití parkovacích míst dokazuje, že problémem není nedostatečná kapacita parkovacích míst a urgentní řešení nového parkoviště, ale spíše docílení rovnoměrného rozmístění automobilů v centru města.

Nerovnoměrné parkování zapříčiňuje především platba či neplatba parkovného. Ale zatímco placená parkoviště jsou zaplněna přiměřeně stejně, u neplacených tomu tak není. Důvod nelze hledat ve výši parkovného. Ačkoliv je parkoviště u zimního stadionu nejlevnější, je nejméně využíváné. Podobně na nejdražším parkovišti na náměstí Míru byla ve špičce většina parkovacích stání obsazena i přesto, že levnější parkoviště Na poledníku, vzdálené pouhých několik desítek metrů, zelo prázdnotou. Na příkladě těchto dvou parkovišť lze ukázat dva problémy a možné příčiny:

- 1) řidiči by mohli být málo informovaní o možnostech parkování v centru,
- 2) současná situace na náměstí Míru dostatečným způsobem nemotivuje řidiče použít jiná, pouze o pár minut vzdálenější volná parkoviště.

Řešení tohoto problému lze najít v lepším dopravním značení parkovacích ploch. To znamená umístit více ukazatelů k těmto málo využívaným parkovištím. Vhodné by bylo využít například elektronické informační tabule, které by se v případě potřeby dali využít i k poskytování jiných informací. Dále pak v restrikci možnosti parkování na náměstí míru.

Na náměstí byla mimo jiné zjištěna skutečnost, že vyhrazená místa na povolení MÚ byla obsazena většinou jen z poloviny. Podobně tomu bylo i u parkoviště Na Příkopech, kde je v podzemí vyhrazeno 21 míst.

Během sledování jsme mimo jiné také vyzozorovali, že většina stání na neplacených parkovištích se uskutečňuje dlouhodobě. Lidé možnosti bezplatného parkování využívají při dojíždění do zaměstnání automobilem.

Co se týče intenzity parkování vzhledem k jednotlivým dnům v týdnu, z předchozích grafů je vidět, že počet parkovacích stání je nejvyšší v pondělí a poté v pátek. Příčinu spatřujeme v lidech, kteří míří do centra, aby si před víkendem či po něm nakoupili a vyřídili si různé záležitosti. V pátek pak vzhledem k termínu měření, které probíhalo v době začínající sezóny, spatřujeme příčinu také v novém přílivu turistů a návštěvníků a to především v odpoledních hodinách. Nejnižší hodnoty byly naměřeny vždy v neděli.

Jak již bylo naznačeno, vytíženost městských parkovišť se bude v různých obdobích lišit. Zatímco během hlavní sezóny lze očekávat oproti našemu měření další nárůst

<sup>1</sup> Na 300 m je stanovena optimální docházková vzdálenost v centrálních zónách měst a na 600 m v okrajových částech.

parkovacích stání, během zimních měsíců se počty parkujících automobilů sníží. V průběhu léta se navíc vyrovnávají rozdíly mezi pracovními dny a víkendem. Důvodem je rostoucí turistický ruch v tomto období.

### 7.3 Dotazníkové šetření

Cílem dotazníkového šetření bylo zjistit pohled místních obyvatel a lidí spjatých s náměstím Míru na současný stav na náměstí a jejich názor na případné změny, ať již jakýmkoliv směrem. Výsledek by pak měl ukázat, zda jsou lidé pozitivní ve směru k restriktivní parkovací politice, neboť bez akceptace a pochopení občanů může být parkovací politika odmítnuta.

Sběr dat byl prováděn dotazníkovou formou. Dotazníky byli rozesílány elektronickou formou, přímým dotazováním respondentů, popřípadě rozdělením dotazníků a jejich následným sběrem.

Dotazování bylo rozděleno do dvou částí. V první části byli dotazováni všichni respondenti bez jakéhokoliv omezení, byl prováděn náhodný výběr respondentů (sk.1). Ve druhé části byli dotazováni pouze respondenti, kteří jsou úzce spjati s náměstím Míru a kterých se problém parkování přímo dotýká. To znamená lidé, kteří žijí na náměstí, vlastní či provozují zdejší provozovny a jejich zaměstnanci (sk.2).

U obou skupin byl sledován věk, míra spokojenosti se současným způsobem využití prostoru náměstí Míru, dále pak preferované využití prostoru náměstí (parkovací místa, zeleň, prodejní plochy, prostor pro dopravu, místa pro odpočinek jako lavičky a podobně) a nakonec byly dotazovaným předloženy 3 varianty možného využití prostoru náměstí. První varianta spočívala v omezení dopravy na náměstí Míru a současné snížení počtu parkovacích míst, druhá varianta v rozšíření současných parkovacích prostorů a třetí varianta nabízela ponechání současného stavu náměstí. Dotazovaní mohli také vyjádřit své vlastní názory, připomínky a návrhy (viz příloha I). U druhé skupiny dotazovaných bylo navíc sledováno bydliště a způsob dopravy do zaměstnání. V případě, že dotazovaní využívali k dopravě do zaměstnání automobil bylo sledováno kde svůj automobil parkují (viz příloha II).

Celkem bylo dotazováno 368 respondentů. Z toho 319 bylo vybráno náhodně a 49 respondentů byli lidé, kteří pracují či žijí na náměstí Míru.

#### 7.3.1 Otázka první – „Věk“

Cílem této otázky bylo pouze zjistit, zda se názory občanů budou nějak výrazněji lišit s větším věkovým odstupem. Bylo však zjištěno, že věk nehrál v rozdílných přístupech podstatnou roli.

Věkový průměr první náhodně vybrané skupiny respondentů činí přibližně 29,5 let. U druhé skupiny je věkový průměr asi jen o 5 let větší. Avšak soubor obsahuje veškeré věkové skupiny, nejnižší věk dotazovaného byl 14 let a nejstaršímu respondentovi bylo 85 let.

### 7.3.2 Otázka druhá – „Jak jste spokojeni se současným stavem náměstí Míru?“

**Tab. 9:** Míra spokojenosti (sk.1)

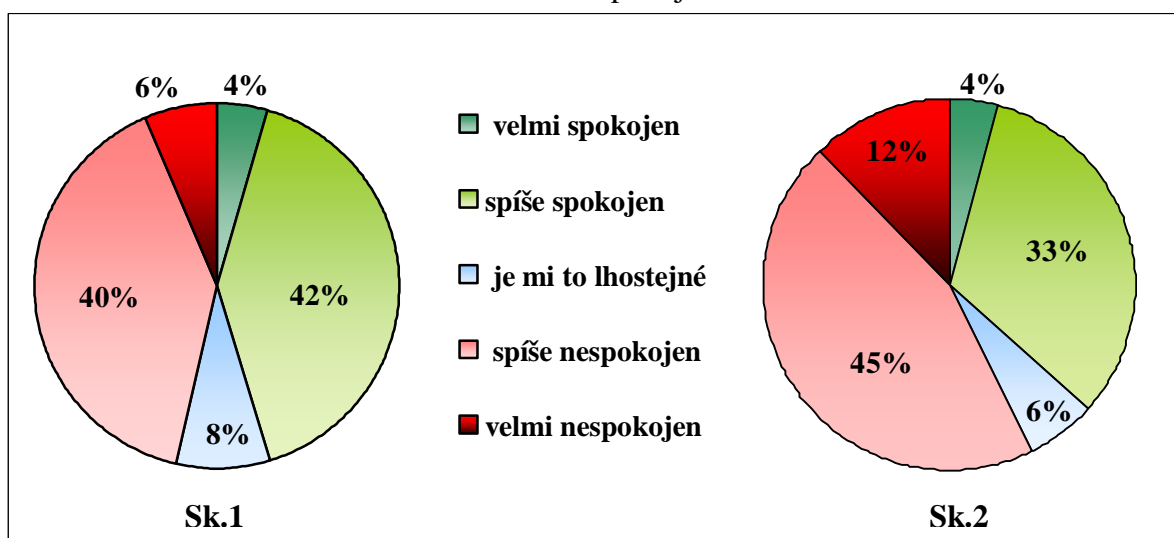
Míra spokojenosti	Počet
velmi spokojen	14
spíše spokojen	130
je mi to lhostejné	27
spíše nespokojen	128
velmi nespokojen	20

**Tab. 10:** Míra spokojenosti (sk.2)

Míra spokojenosti	Počet
velmi spokojen	2
spíše spokojen	16
je mi to lhostejné	3
spíše nespokojen	22
velmi nespokojen	6

Tabulka 9 a 10 ukazuje míru spokojenosti respondentů. Spokojenost byla rozdělena do 5 stupňů.

**Graf 7:** Míra spokojenosti



**Sk.1:** Z tabulky 9 a z grafu 7 je vidět, že spokojenost první skupiny dotazovaných je poměrně vyrovnaná. Při vynechání skupiny respondentů, kterým je současný stav lhostejný lze říci, že spokojených i nespokojených lidí je stejně.

**Sk.2:** U druhé skupiny převyšuje celkově počet nespokojených spokojené o 20 %.

Jak bude vidět ve vyhodnocení dalších otázek, míra nespokojenosti koresponduje spíše s restriktivní parkovací politikou. Pro parkování na náměstí je pouze malá část respondentů. Lze také vyzorovat, že nárůst nespokojenosti u druhé skupiny (asi o 10 %) oproti první se dle očekávaného předpokladu odráží v podobné výši u preference parkování i u názoru na dopravu na náměstí.

### 7.3.3 Otázka třetí – „Zaškrtněte Vámi preferované využití prostoru náměstí.“

Respondenti mohli vybrat jednu nebo více možností.

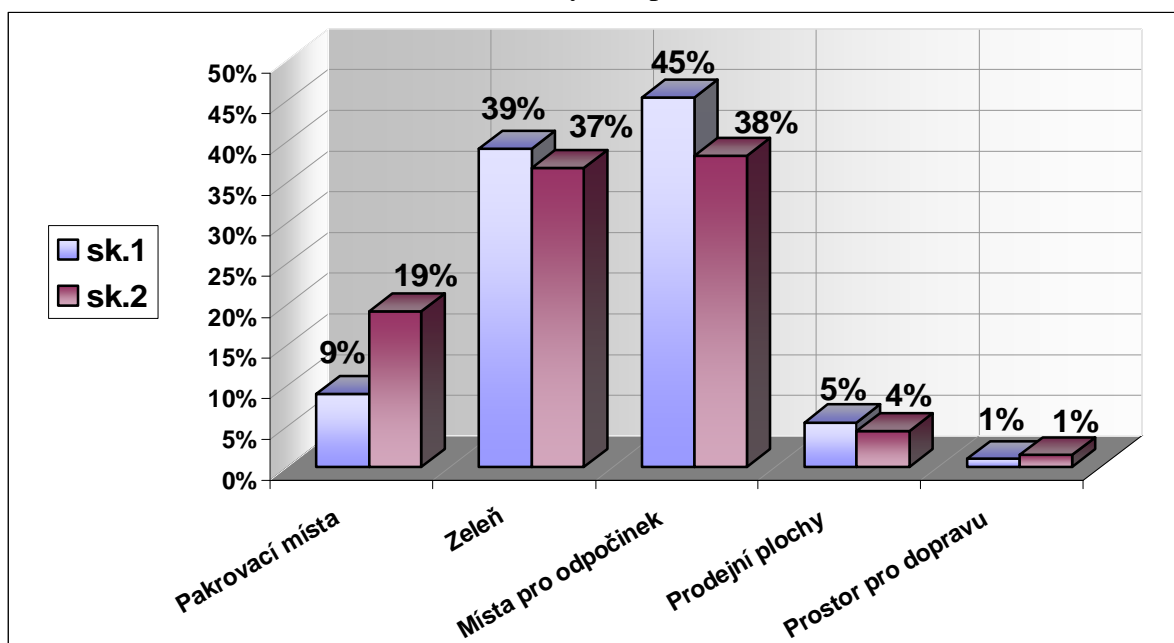
**Tab. 11:** Možnosti využití (sk.1)

Možnost využití	Počet
Parkovací místa	46
Zeleň	200
Místa pro odpočinek	232
Prodejní plochy	28
Prostor pro dopravu	5

**Tab. 12:** Možnosti využití (sk.2)

Možnost využití	Počet
Parkovací místa	13
Zeleň	25
Místa pro odpočinek	26
Prodejní plochy	3
Prostor pro dopravu	1

**Graf 8:** Možnosti využití prostoru náměstí



Tabulka 11, 12 a graf 8 ukazují počty preferovaných možností využití prostoru náměstí Míru. Z údajů vyplývá, že nejvíce preferovaná jsou místa pro odpočinek kam lze zahrnout lavičky a jiná odpočívadla a jiné úpravy vedoucí k oživení a zvýšení obyvatelnosti veřejného prostranství. Druhým velmi preferovaným využitím je zeleň, kam lze zařadit stromky a různý drobný mobiliář bez uplatnění vysoké zeleně. Tyto dva způsoby využití byly velmi výrazně preferovány před ostatními. S velkým odstupem bylo preferováno využití prostoru na parkovací místa. Možnost využití prostoru pro prodejní plochy se pohybuje okolo 5%. Do této možnosti lze zahrnout sezónní letní předzahrádky, mobilní prodejní stánky a pulty a trvalé prodejní stánky. V dotazníku byla uvedena ještě možnost „ostatní“, kde byl vyhrazen prostor pro vlastní návrhy. Tato možnost ovšem zůstávala převážně nevyplněná či se zde vyskytovali nereálné návrhy.

Porovnáme-li obě skupiny, preference se nijak výrazně neliší kromě parkovacích míst. Tento jev je zcela logický, neboť majitelé provozoven na náměstí i zaměstnanci se obávají poklesu zákazníků a tržeb při absenci parkovacích ploch. Avšak toto tvrzení vyvrací mnoho studií, jak je uvedeno v kapitole 4.4.7. I přes obecně rozšířený názor o vlivu

omezování parkování na místní ekonomiku je procento preference parkovacích ploch u druhé skupiny stále velmi nízké.

Toto šetření ukazuje bez rozdílu u obou skupin, že většina lidí by preferovala klidnější náměstí s dostatkem zeleně a míst pro odpočinek za minimální přítomnosti automobilů.

### 7.3.4 Otázka čtvrtá – „K jaké variantě byste se přiklonili?“

Jako možnosti byly předloženy tyto varianty:

- A) Omezení dopravy na náměstí Míru, snížení počtu parkovacích míst
- B) Rozšíření parkovacích prostor
- C) Ponechání stávajícího stavu

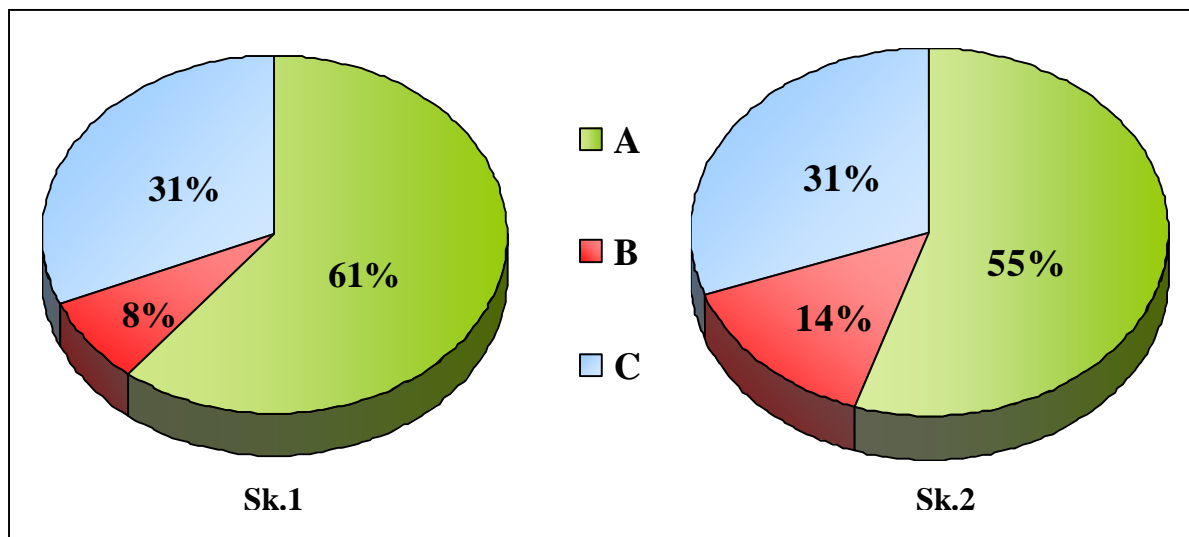
**Tab. 13:** Varianta řešení (sk.1)

Varianta	Počet
A	194
B	25
C	100

**Tab. 14:** Varianta řešení (sk.2)

Varianta	Počet
A	27
B	7
C	15

**Graf 9:** Varianty řešení



Nejvíce preferovanou možností je varianta A, k této variantě by se přiklonila více jak polovina dotazovaných. K variantě C by se přiklonilo shodně 31 % dotazovaných. Mírný rozdíl lze sledovat u varianty B. Druhá skupina respondentů opět o něco více preferuje parkovací prostory, ale zatímco u předchozí otázky činil rozdíl v preferenci parkovacích míst mezi oběma skupinami 10 %, zde je to už jen 6 % dotazovaných. Z toho vyplývá, že ne všichni, kteří preferovali parkování na náměstí, chtějí ještě dále parkovací prostory rozšířit.

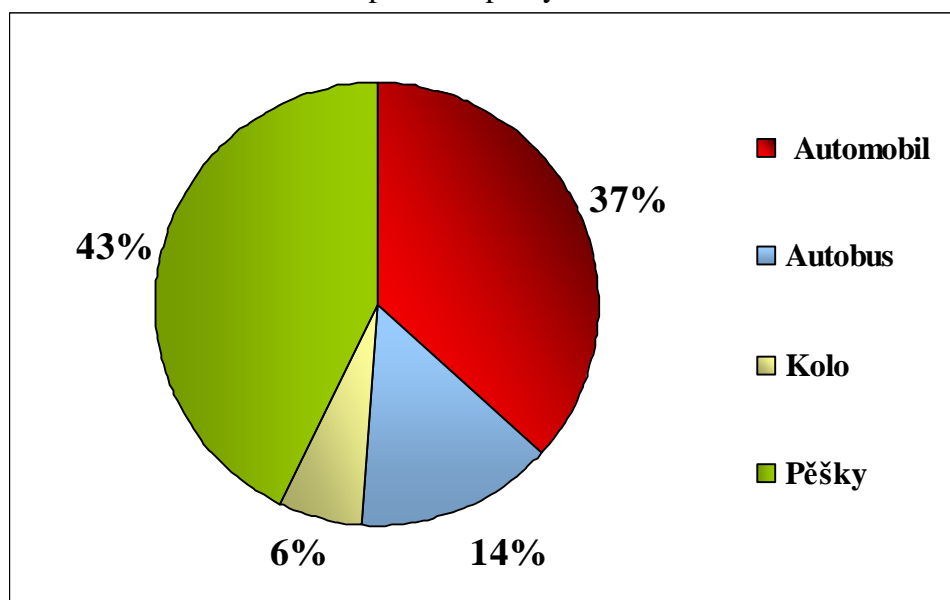
### 7.3.5 Doplnující otázky u druhé skupiny respondentů

U druhé skupiny pracujících na náměstí byly do dotazníku přidány další doplňující otázky, jejichž úkolem bylo zjistit, jakým způsobem se dotazovaní dopravují do zaměstnání, případně využívají-li automobilu, v jaké lokalitě parkují. V tomto případě nás zajímali pouze obyvatelé Jindřichova Hradce, neboť mají značné možnosti v alternativních druzích dopravy a vzhledem k malé rozloze města je automobilová doprava směrem do centra zcela zbytečná.

Tab. 15: Bydliště

Bydliště	Počet
JH	33
Ostatní	16

Graf 10: Způsob dopravy do zaměstnání



Z grafu 10 vyplývá, že většina dotazovaných chodí do zaměstnání pěšky, nebo využívá automobil. Jako dopravu do zaměstnání využívá 6 % dotazovaných jízdní kolo. Téměř všichni, kteří využívají automobil, parkují u Jezuitských kolejí. Nenaudou-li zde místo, což není nic neobvyklého, parkují na parkovišti Na Parkánech.

Podíl dotazovaných využívajících automobil je poměrně nízký (dle výzkumů z různých měst může tento podíl dosahovat až 80 %). Nutno ovšem připomenout, že se výsledky vztahují pouze k náměstí Míru, v širším okruhu může být tento podíl výrazně vyšší. Z informací získaných během dotazování bylo zjištěno, že i tento podíl by bylo možné výrazně snížit. Dotazovaní totiž často vypovídali, že i když mohou cestovat do zaměstnání pěšky či využít MHD, často jedou automobilem, neboť v blízkosti je možnost parkování bez poplatku. Toto konání pouze produkuje zbytnou dopravu 3. stupně, kterou je nutné převést na jiný druh dopravy. Velký potenciál má v našem případě MHD, ale i cyklistická doprava.



### 7.3.6 Vyhodnocení dotazníkového šetření

Jak vyplývá z pozorování u první náhodně vybrané skupiny dotazovaných byla spokojenost se současným využitím prostoru náměstí Míru poměrně vyrovnaná. Ale přestože je 54 % dotazovaných spokojeno nebo je jim to lhostejné, celých 61 % z nich by na náměstí omezilo dopravu i počet parkovacích míst.

Dotazovaní by v drtivé většině uvítali na náměstí místa pro odpočinek, jako lavičky a jiná odpočívadla, a více zeleně. Doprava a parkování jsou vnímány jako nežádoucí. Překvapivé ovšem je, že lidé vnímají negativně i umístění prodejních ploch na náměstí. Důvodem je, že si pod tímto pojmem představují především prodejní stánky. Lidé jsou ochotni akceptovat stánky jedině v podobě trhů v rámci historických slavností. Mnohdy si přáli více letních předzahrádek místních restaurací, jimž doprava ubírá potřebné místo i atmosféru.

U druhé skupiny byly výsledky podobné jako u první skupiny. Mírný rozdíl v nespokojenosti dotazovaných se projevil ve větší preferenci parkovacích ploch. Tento trend byl předpokládán, neboť místní obchodníci mají strach o své zákazníky a o své tržby, přesto byl oproti očekávání podíl dotazovaných, kteří podporují parkování na náměstí, velmi nízký. Zatímco zaměstnanci a obchodníci parkování zčásti podpořili, občané žijící na náměstí ho jednohlasně zamítli.

U této skupiny bylo také zkoumáno, nakolik lidé dojíždějící do zaměstnání využívají automobilu a kde parkují. Většina z 37 % uvedla neplacená parkoviště Na Parkánech nebo parkoviště u Jezuitských kolejí. Také bylo zjištěno, že lidé při dopravě do zaměstnání příliš nevyužívají městskou hromadnou dopravu či cyklo-dopravu.

U obou dotazníků byl také ponechán prostor pro vlastní připomínky. Poměrně často se objevoval nesouhlas občanů s přítomností dvou kasin na náměstí. Dokonce i dva dotazovaní zaměstnanci kasina se vyjádřili proti. Jinak většina připomínek se týkala toho, že náměstí je historickou památkou, kde by se nemělo parkovat nebo by se zde mělo pořádat více kulturních akcí.

Pro ilustraci dále citujeme několik názorů:

- „Na náměstí Míru bych uvítala více zeleně, je příliš kamenné. Problém s parkováním bych řešila výstavbou parkoviště někde nedaleko centra. Přestože na náměstí je několik laviček, jsou neustále obsazené a rovněž by bylo příjemné, kdyby byly ve stínu, například pod stromy.“
- „Povolit vjezd pouze pro zásobování a to pouze v ranních hodinách do 7:00.“  
„Rekonstrukce okolních budov, občerstvovací stánky v letním období, více kulturních akcí, občerstvení i ve večerních hodinách.“
- „Zajímalo by mě, kolik značek na náměstí je smysluplných!“
- „Náměstí by mělo být otevřeno pouze pro vozidla, která zásobují obchody a to do určité hodiny. Ostatní pouze pro průjezd do okolních ulic. Vymezit pouze parkovací místa pro hotely.“

Celkově lze shrnout, že přístup občanů k námi navrhované restriktivní parkovací politice je vesměs kladný. Po pečlivé diskuzi úřadů s občany a dostatečném informování o možných variantách a přínosech, by se podíl respondentů ještě o mnoho zvýšil. Během šetření jsme se totiž u dotazovaných setkali se **značnou neznalostí dané problematiky**. Při obeznámení s možnými variantami parkování a vysvětlení, že omezení parkování může být i

přínosem, byla drtivá většina respondentů ochotna svůj názor přehodnotit. Naším cílem však nebylo toto šetření nějak ovlivňovat, proto výsledky korespondují s původními názory dotazovaných.

## **7.4 SWOT analýza náměstí míru**

V této části jsme vytvořili SWOT analýzu náměstí Míru zaměřenou na jeho využití. Určili jsme silné a slabé stránky, dále pak příležitosti a hrozby.

### **7.4.1 Silné stránky**

- poloha náměstí na hlavní provozní a kompoziční ose města
- blízkost zastávek MHD
- velmi dobré podmínky pro turistiku
- možnost ubytování v hotelích přímo na náměstí
- historicky velmi cenné výstavní renesanční domy na náměstí
- náměstí se rozkládá na poměrně velkém území
- historicky „cennější bratr“ nedalekého Masarykova náměstí
- snadná dostupnost většiny turistických atrakcí Jindřichova Hradce
- malá docházková vzdálenost na ostatní parkoviště.

### **7.4.2 Slabé stránky**

- obrovské dopravní zatížení centra
- zhoršené životní podmínky obyvatel (hluk, exhalace atd.)
- znehodnocení estetické funkce historického centra města
- nevyhovující dostupnost západní a severozápadní části města – výrazné zkrácení trasy průjezdem skrz náměstí
- nemožnost jiného způsobu zásobování než skrze náměstí
- přítomnost hotelů přímo na náměstí tlačí na přítomnost parkovacích míst pro nově přichozí hosty na dobu nezbytně nutnou k ubytování
- značná nákladnost stavebních úprav na náměstí vzhledem k tomu, že náměstí náleží do městské památkové rezervace
- malá informovanost řidičů o možnosti alternativního parkování
- rozhodující urbanistické operace jsou podmíněny realizací finančně nákladných dopravních staveb.

### **7.4.3 Příležitosti**

- redukce dopravního zatížení náměstí Míru urbanistickými metodami, např. vhodnější lokalizací parkovišť či omezováním vjezdu
- omezení dopravního zatížení náměstí Míru díky výstavbě či rekonstrukci stávajících či nových parkovacích míst v přijatelné docházkové vzdálenosti od centra města
- zatraktivnění prostoru náměstí snížením dopravního vytížení
- využití náměstí pro společensko-kulturní akce
- zvýšení kulturního a historického významu náměstí
- zatraktivnění služeb hotelů a prodejců na náměstí Míru
- zvyšování rozsahu a kvality služeb hromadné dopravy
- zvýšení ochrany kulturního dědictví náměstí
- turisticky větší provázání a zatraktivnění turistické osy města - náměstí T. G. Masaryka - Panská ulice - náměstí Míru - státní hrad a zámek
- rekonstrukce veřejných prostranství učiní město atraktivnějším pro obyvatele
- omezení hlučnosti v centru města
- zvyšování atraktivity veřejné dopravy.

### **7.4.4 Ohrožení**

- nedostatek financí potřebných na řešení dopravní situace v centru města
- hrozba dočasné ekonomické stagnace z důsledku horší přístupnosti obchodů
- upřednostňování automobilové dopravy před alternativními způsoby dopravy
- snížení celkové parkovací kapacity města
- zvýšení docházkové vzdálenosti místa pro parkování pro lidi pracující na náměstí nebo v jeho těsném okolí
- snížení turistického ruchu na náměstí z důvodu nemožnosti zaparkovat přímo na náměstí
- horší možnost zásobování obchodů na náměstí a jeho okolí
- zhoršení kvality ovzduší a zvýšení hlučnosti v jiných částech města
- neochota představitelů města věnovat se řešení.

### **7.5 Návrh možného alternativního využití**

Návrh alternativního řešení vychází ze skutečností vypočítaných při tvorbě této bakalářské práce. Jeho podoba je ovlivněna jednotlivými kapitolami, tedy nejen dotazníkovým šetřením, pozorováním využití parkovišť v centru města a ze skutečností vyplývajících ze současného stavu náměstí, ale také dopravní teorií a dokumentací, které nesmí být v rozporu s návrhy řešení našeho problému. Vzhledem ke skutečnosti, že podle

nás je hlavním problémem náměstí je přílišná parkovací plocha, řešíme nejdříve problém dopravy a parkování, kterým je věnována podstatná část této kapitoly a následně možnosti využití náměstí, které je městskou památkovou rezervací a mělo by být na něj tak pohlíženo.

Problematika historického náměstí a jeho regenerace by měla navrátit autenticitu historického centra, která byla narušena. Doufáme, že návrh řešení vrátí centru možnost využití náměstí jako městské památkové rezervace a nahradí jeho v současné době velmi využívanou funkci lehce dostupného parkoviště.

### **7.5.1 Omezení dopravy a parkování na náměstí Míru**

Předem je nutno uvést nutné a omezující podmínky pro odstranění či omezení dopravy:

- § vzhledem k tomu, že náměstí je dopravní tepnou mezi městským okruhem vedoucím po nábřeží Ladislava Stehny a západní částí města není možné zcela uzavřít toto náměstí pro veškerou dopravu,
- § na náměstí je řada obchodů a hotelů, které je nutné zásobovat,
- § je nutné zajistit možnost parkování na náměstí pro zdravotně a tělesně postižené občany,
- § vzhledem k přítomnosti hotelů je nutné umožnit příchozím hostům dočasně zaparkovat v blízkosti těchto hotelů na dobu nezbytně nutnou pro ubytování.

Nelze zrušit veškerá parkovací místa na náměstí během jednoho dne. Je nutné, aby byl proces vytěšňování parkovacích ploch z prostoru náměstí Míru postupný. Uvažovaný plán počítá s rekonstrukcí parkoviště Na Parkánech a u Jezuitské koleje. Parkoviště u Jezuitské koleje by dle regulačního plánu MPR Jindřichova Hradce v budoucnu nahradily dvoupodlažní podzemní garáže pro 120 vozů, jenž mají první lhůtu vystavení do roku 2010.

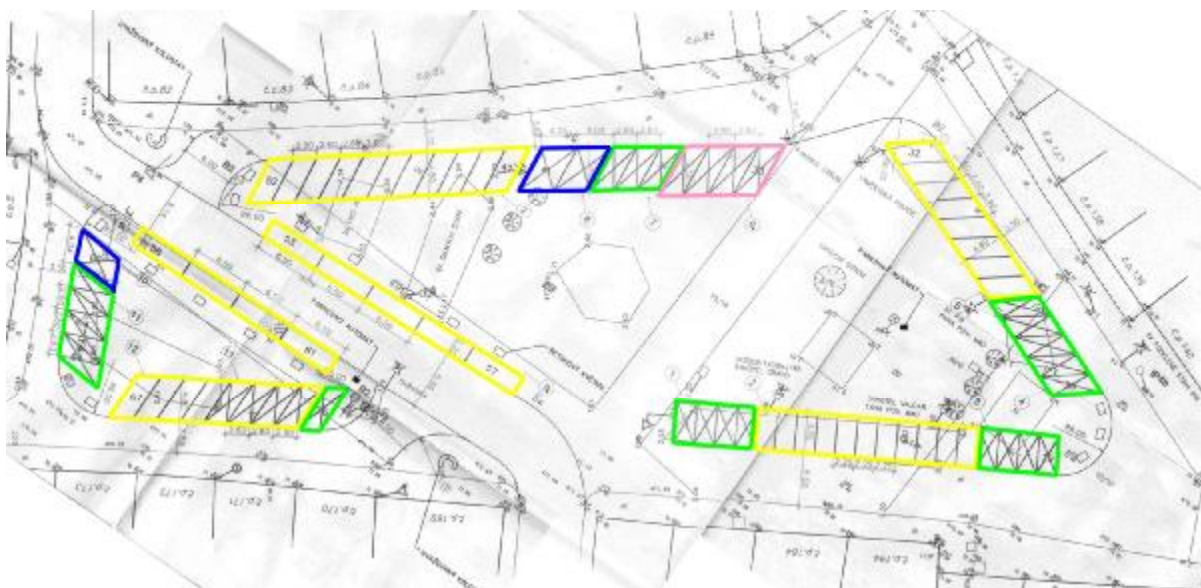
Při procesu musí probíhat komunikace mezi občany a úřady to vše za podpory masivní kampaně (viz. kap. 4.4.6). Před tím než budou provedeny změny ve způsobu parkování je nutné zejména:

- § představit veřejnosti navrhované řešení,
- § zdůvodnit plánovaná opatření a seznámit veřejnost s přínosy daného záměru,
- § ponechat prostor pro připomínky veřejnosti a pro jejich návrhy.

Samotný návrh bychom rozdělili do tří etap:

1. Přesun parkovacích míst na povolení MÚ na téměř nevyužívané parkoviště Na poledníku. Přesunutí části placených parkovacích míst na parkoviště u Jezuitských kolejí.
2. Přesun další části placených parkovacích míst na parkoviště u Jezuitských kolejí. Úprava uspořádání míst vyhrazených pro městskou policii a míst pro ZTP.
3. Přesunutí zbývajících placených míst na parkoviště u Jezuitských kolejí, toto parkoviště by bylo již plně placené.

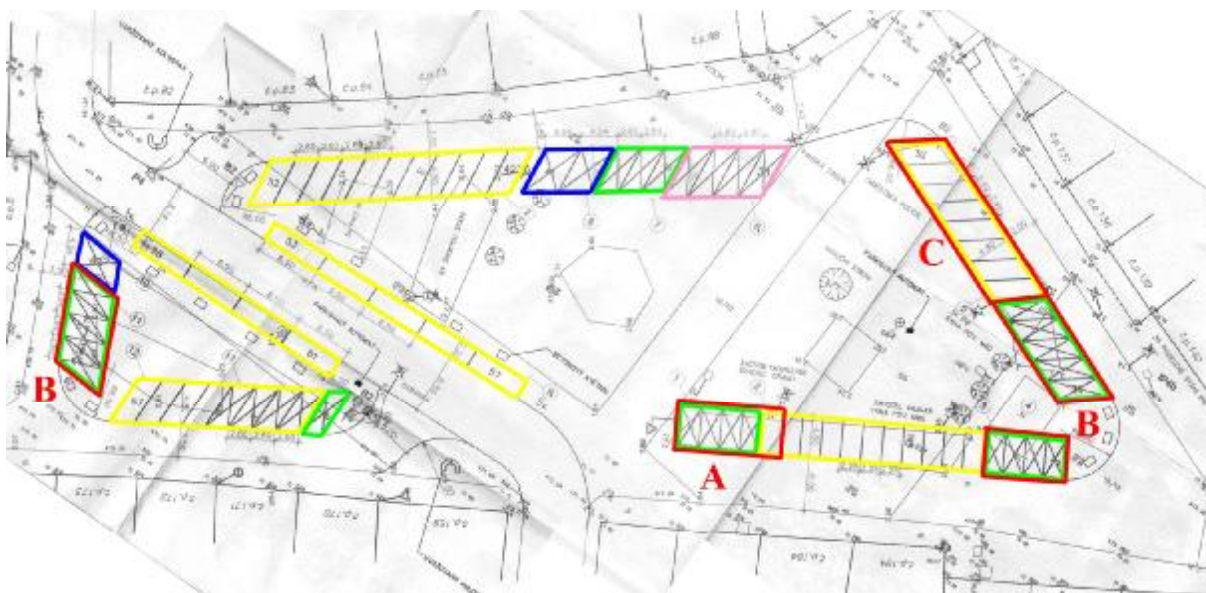
**Obr. 9:** Současné rozmístění parkovacích míst



Na obrázku číslo 9 (upraveno dle katastrální mapy náměstí Míru – příloha č. V) je znázorněné současné rozmístění parkovacích míst na náměstí Míru. Žlutě jsou vyznačená placená místa, zeleně místa vyhrazená na povolení MÚ, modře parkovací místa pro ZTP a růžově místa vyhrazená pro zásobování.

### *První etapa*

**Obr. 10:** První etapa řešení



První etapa spočívá v (vyznačeno červeně):

- A) Rozšíření vyhrazených míst o jedno místo. Tato místa by byla vyhrazena pro hotel Grand ( 2 místa), hotel Vajgar (2 místa) a pro ČSOB (1 místo).

- B) Místa vyhrazená na povolení MÚ by byla přesunuta na parkoviště Na poledníku, popřípadě po domluvě na parkoviště Na Parkánech (13 míst).
- C) Přesunutí placených parkovacích míst na parkoviště u Jezuitských kolejí (8 míst).

### ***Druhá etapa***

**Obr. 11:** Druhá etapa řešení

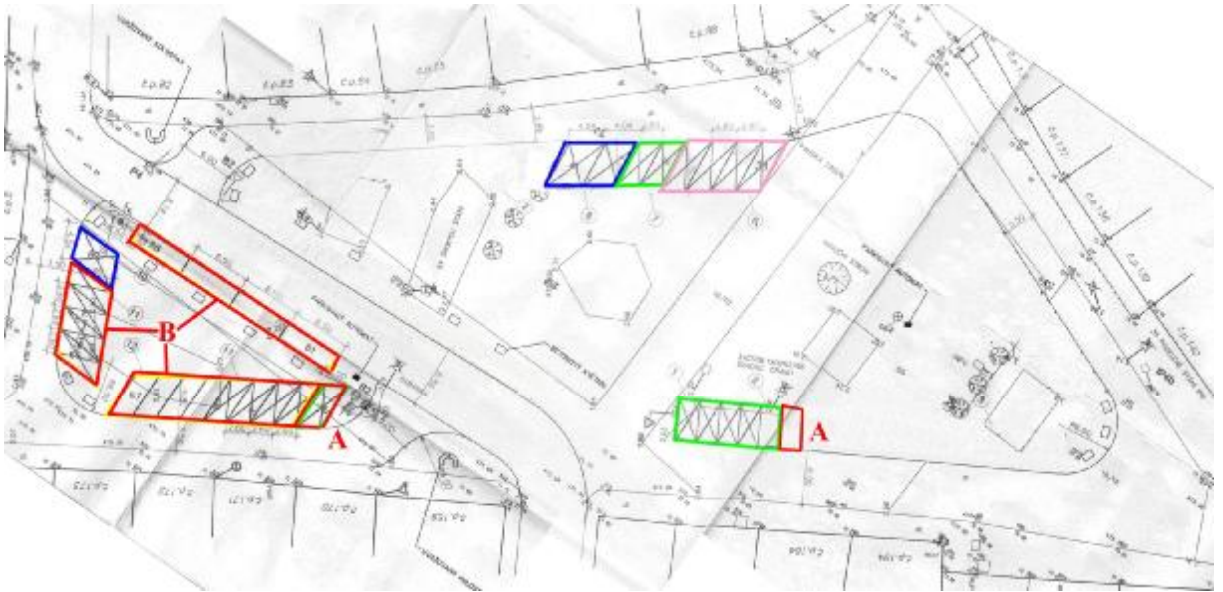


Druhá etapa spočívá v (vyznačeno červeně):

- A) Přesunutí placených parkovacích míst na parkoviště u Jezuitských kolejí (26 míst).
- B) Přesunutí vyhrazeného parkoviště na parkoviště Na poledníku (1 místo).  
Posunutí parkoviště pro ZTP o jedno místo směrem k Panské ulici (2 místa).

## *Třetí etapa*

**Obr. 12:** Třetí etapa řešení

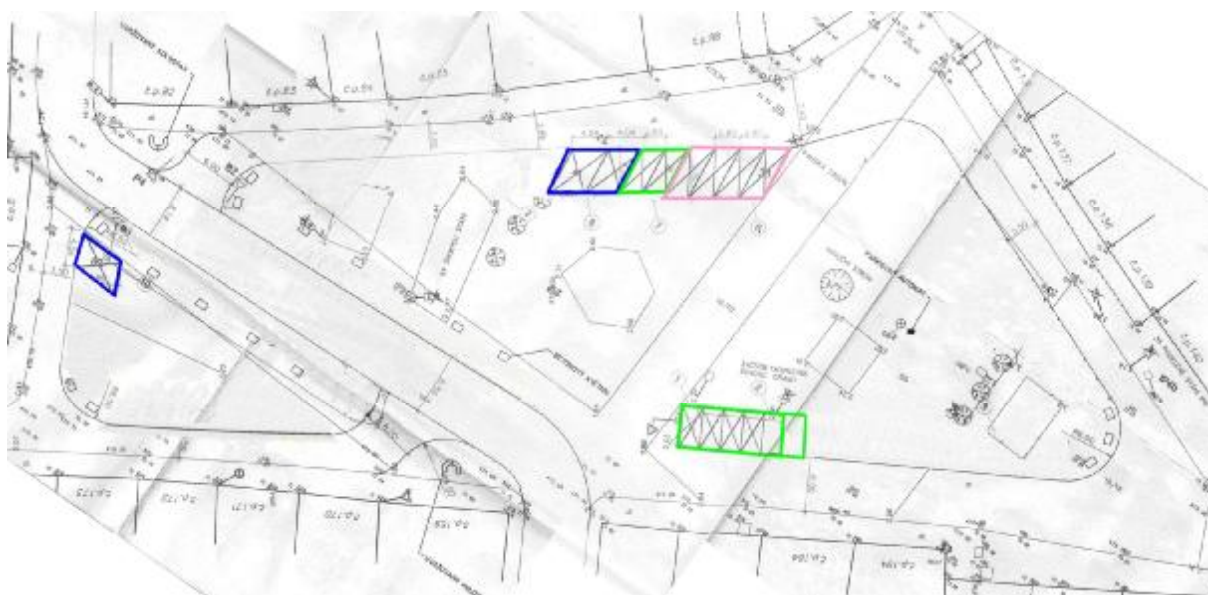


Třetí etapa (vyznačeno červeně) spočívá v:

- A) Přesunutí vyhrazeného místa pro GE Money Bank k vyhrazeným místům před hotel Grand (1 místo).
- B) Přesunutí zbývajících placených míst na parkoviště u jezuitských kolejí (16 míst).

Po této etapě by parkování u Jezuitských kolejí bylo zcela zpoplatněno. Navíc by sem mohli být postupně přesouvány parkovací automaty z náměstí Míru nebo parkoviště Na poledníku, které by bylo zcela vyhrazeno pro parkování na povolení MÚ. Konečné rozmístění parkovacích míst na náměstí Míru je znázorněno na obrázku 13.

**Obr. 13:** Konečné rozmístění parkovacích míst



Na náměstí by bylo ponecháno 6 parkovacích míst vyhrazených pro hotel Grand (2 místa), hotel Vajgar (2 místa), ČSOB (1 místo) a GE Money Bank (1 místo). Tyto místa jsou alokována u příjezdové komunikace aby nedocházelo ke zbytečnému průjezdu okolo horní části náměstí. Dále by byla zachována 4 místa vyhrazená pro zásobování 2 místa pro městskou policii a 3 místa pro ZTP. Parkování na místech vyhrazených pro zásobování by zůstalo omezeno pouze na dobu nezbytně nutnou pro vyložení a naložení nákladu jako je tomu nyní.

Parkování na vyhrazených místech by dále bylo rovněž vhodné časově omezit na dobu nezbytně nutnou k vyložení a naložení nákladu.

Vjezd na komunikace v obvodu náměstí by byl umožněn pouze na povolení MÚ osobám zde bydlícím nebo podnikajícím a vozidlům zásobování.

### **Nevýhody námi navrhovaného řešení**

Možností návrhů na řešení využití prostoru náměstí Míru může být mnoho. Každý způsob s sebou ponese určité výhody a nevýhody. Samozřejmě konečné řešení záleží na více faktorech (finančních možnostech města, vůli a preferencích představitelů a občanů města, apod.).

Námi navrhované řešení může mít tyto nevýhody:

- Protože jsou ponechána parkovací místa rozmístěna v různých částech náměstí, není zcela omezen provoz na náměstí mimo hlavní komunikaci. V tomto případě by bylo východiskem seskupení parkovacích míst pouze do jedné části poblíž hlavní komunikace.
- Rozptýlení parkovacích míst může také bránit ve využití částí prostoru náměstí jako celku.
- Roztroušenost dopravního značení u parkovacích míst na náměstí nesvědčí jeho estetické stránce. Koncentrace značení v jednom místě by byla vhodnější.



## 7.5.2 Využití nově vzniklého prostoru

Při využívání prostoru by se město mělo nechat inspirovat jinými městy a obcemi, které již mají s tímto problémem zkušenosti. Velké možnosti jsou dnes v získávání informací od různých evropských měst, které v tomto vývoji mají několikaletý náskok. Jindřichův Hradec se ale může poučit i z blízké Třeboně, kde je podobný problém již dávno minulostí.

Možností pro město může být i vyhlášení soutěže o přijatelný a vyhovující projekt využití současného náměstí Míru i výstavby případného nového parkoviště. Mimo profesionální agentury je dobré využít i studenty. Příkladem je Letní škola architektury, která v srpnu 2004 vytvořila různé urbanistické studie.

### Zeleň a rekreace

Na náměstí je možné pro svou historickou hodnotu umístit pouze zeleň nízkou, do níž zahrnujeme zeleň od trávníků až po nízké stromky. Současný stav zeleně na náměstí Míru je velkou měrou ovlivněn právě dopravou, pro kterou je vyhrazen prostor betonovými nádobami s jehličnatými keři, které mají dopravu do jisté míry kompenzovat. Nejen, že nás zeleň neupoutá esteticky, ale např. ani nechrání před sluncem. Stromy nejsou jedinou zelení, která může oživit interiér náměstí, ale v rámci zeleně se setkáváme s různými variacemi, které lze neomezeně kombinovat. Například pnoucí zeleň, případně ojedinelé keře nebo i trávník, zeleň v nádobách a zeleň na konstrukci (zeleň na střeších, v oknech a na balkonech).

Plochy a prvky zeleně plní v zastavěném území následující několik funkcí. Jedná se o funkci ekologickou, hygienickou, prostorutvornou atd., ale v neposlední řadě funkci rekreační. Denní rekreace ovlivňuje přímo nejen krátkodobé návštěvníky, ale je součástí všedního dne obyvatel města. Omezený rozsah volného času vyžaduje, aby byla tato rekreace dostupná při obstarávání každodenních povinností. Její náplní může být pobyt na náměstí, posezení na lavičce, slunění, četba, ale také společenská setkávání při procházkách městem. Neměl by být omezen ani pobyt a hry dětí, které jsou díky dopravě značně omezeny.

### Letní předzahrádky restaurací

Letních předzahrádky restaurací jsou jednou z možností jak lze využít prostor náměstí Míru během sezóny. Kvůli množství parkujících a projíždějících automobilů není vhodné umístění předzahrádek dále než v bezprostřední blízkosti restaurace. Jednak pro hosty není posezení v hlučném, prašném a nepříliš voňavém prostředí s výhledem na parkující automobily příjemné a také pracovní prostředí pro personál není pohodlné za neustálého pobíhání mezi vozidly.

Na náměstí se nachází 7 potenciálních uživatelů prostoru náměstí pro letní předzahrádky. Jmenovitě Cukrárna-Kavárna, Grand hotel, hotel Zlatá husa, hotel Vajgar, pizzerie Padrino, Čínská restaurace a Čajovna U Zámku, z nichž této možnosti využívá pouze Cukrárna-Kavárna, hotel Vajgar a hotel Zlatá husa, které mají své předzahrádky přilehlé přímo k provozovně na části chodníku a Grand hotel, který má svou předzahrádku umístěnou až za linií parkujících aut. Grand hotel vyřešil problém s pracovním prostředím pro personál zřízením malého baru, který je přímo součástí předzahrádky.

Nutno připomenout, že za poskytnutí prostoru pro předzahrádky platí provozovatelé nájemné, které může přispívat do městského rozpočtu namísto parkovného.

### **Příležitostné akce a společenské události**

Volný prostor vybízí k pořádání různých kulturních akcí – slavností, festivalů, apod., které tento prostor zužitkovávají. Důležité přitom je, že poskytnutý prostor je využíván pouze krátkodobě a často v delších časových intervalech (hlavně v zimním období), což je mezi obyvateli vnímáno spíše pozitivně. Prostor mohou využívat například divadelní scény, letní kino, koncerty, vánoční a jiné historické trhy, umělecké výstavy, apod. Při pořádání trhů je nutné zabezpečit, aby všechny trhy byly svým způsobem specifické a nejednalo se o trhy s běžně nabízeným zbožím.

Kulturní dění přitahuje návštěvníky, kteří v místě zanechávají své finance, ale také pozornost médií, které město prezentují širšímu okolí. Město se stává atraktivnějším a lákavějším pro stále více turistů a příjmy městského rozpočtu stoupají.

## Závěr

Ze zadání práce „Alternativní řešení náměstí Míru v Jindřichově Hradci“ pro nás plynuli následující úkoly. Nejdříve bylo nutné zjistit, jak je náměstí v současnosti využíváno, a po promluvě se zástupci města určit, jaké varianty by byly reálné. Poté, co jsme tak učinili, by připadaly v úvahu pouze dvě varianty. Ta první, kterou podporuje i většina radních, zní učinit pouze takové změny, které ponechají náměstí jeho stávající funkci parkoviště a do budoucna, vzhledem k neustále rostoucí dopravě, počítat s rozšířením možností parkování buďto přímo na náměstí, či v jeho nejbližším okolí. Většina zastupitelů je ovšem se současným stavem spokojena a ke změnám zaujímají negativní postoj. Druhá varianta spočívala v omezení dopravy a parkujících míst, čímž by se uvolnila většina prostoru a otevřely by se nové možnosti využívání náměstí.

Při nastudování literatury s danou problematikou bylo okamžitě jasné, že budoucí udržitelný vývoj měst a jejich center nesměruje k přizpůsobování podmínek rostoucí dopravě a parkovacím nárokům, ale naopak k její restrikci. V historických centrech to platí dvojnásobně. Nejenže doprava památkám nesvědčí, ale ukazuje se, že je i ekonomicky výhodnější využívat spíše než rostoucí dopravy rostoucí turistiku. To dokazují četné studie západoevropských měst, které podobný problém řešili již o několik let dříve. Města v ČR tak mají jedinečnou možnost se z jejich zkušeností poučit a vyhnout se tak vlastnímu konání „pokus – omyl“.

Abychom dostáli našemu cíli práce, objasnili jsme obecně problém dopravy a parkování ve městech a zjistili současné trendy a možnosti v její regulaci a v nahrazování alternativními druhy. Podporu jsme našli v různých strategických a programových dokumentech, od dokumentů na úrovni EU až po dokumenty na úrovni kraje, které posloužily jako důkaz o správnosti rozhodnutí v omezení dopravy a parkování. Detailní studie současného stavu náměstí Míru, a měření obsazenosti parkovacích ploch prokázalo, že rezervy okolních parkovišť jsou značné a že problémem je spíše nerovnoměrné rozmístění automobilů především na placených parkovištích. V nejbližším okolí náměstí jsou také značné možnosti bezdůvodného neplaceného stání. Dlouhodobě parkující automobily na těchto parkovištích, by měla nahradit městská hromadná, cyklistická či pěší doprava. Ze získaných informací o MHD jsme se ujistili o potencionálních možnostech v nahrazení zbytné dopravy. Pro zjištění názoru obyvatel, jejichž souhlas je podmínkou k úspěšnému zavedení restriktivní parkovací politiky, bylo uskutečněno dotazníkové šetření. To ukázalo, že většina obyvatel (narozdíl od zastupitelů) by regulaci parkování uvítala. Dá se předpokládat, že při větší osvětě místních s problémem regulace a s návrhem alternativ by omezení podpořila naprostá většina obyvatel.

Průzkum názorů a sledování využití parkovišť sloužily jako podklad pro vytvoření konkrétního návrhu řešení. V konkrétním návrhu jsme se jasně zabývali problémem, jak vytěsnit statickou dopravu z náměstí. Protože kapacita volných míst na parkovištích mimo náměstí Míru je dostatečná, rozhodli jsme se pro úplné vytěsnění placených stání z náměstí. Na náměstí jsme se rozhodli ponechat pouze časově omezená parkovací místa pro vozidla zásobování a pro místní hotely a banky, místa vyhrazená pro městskou policii a 3 místa pro ZTP. Uvolněný prostor by poté měl sloužit jak místním obyvatelům a obchodníkům, tak návštěvníkům města. Navrhované řešení není podle našeho názoru příliš ekonomicky nákladné. Jediné větší investice by si vyžádaly potřebné rekonstrukce parkovišť Na Parkánech a u Jezuitských kolejí. Je ovšem nepochybné, že náš návrh s sebou nese i příjmy do městského rozpočtu – nejen příjmy za pronájem prostoru náměstí, ale hlavně příjmy

z rostoucího turistického ruchu. Je tedy pouze otázkou času, než se vynaložené investice vrátí a město začne ze svého záměru profitovat.

Celý problém je spíše politického charakteru, neboť pravomoci má v této oblasti pouze městské zastupitelstvo. Tlak veřejnosti na vedení města je pro neinformovanost zanedbatelný. Kvůli odmítavému postoji vedení informovanost obyvatel neroste a bludný kruh se tak uzavírá. Zastupitelstvo se však obměňuje a současný vývoj a politika EU nasvědčuje tomu, že v budoucnu se názor vedení města změní a navrhované řešení bude možné prosadit a tím navrátit náměstí Míru jeho historickou a turistickou hodnotu, kterou toto náměstí má, ale současným využitím je velmi potlačována. Doufáme pouze, že tomu tak bude co nejdříve.

## Použitá literatura

### Odborná literatura

- [1] RŮŽIČKA, J., *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. 1. vydání. Praha: Český a slovenský dopravní klub, říjen 1993. ISBN 80-901339-1-6. a)s.8.
- [2] SLABÝ, P. a JIRAVA, P. *Dopravní inženýrství*. 1. vydání Praha: Ediční středisko ČVUT, 1990, ISBN 80-01-00213-6.
- [3] ŽDÁRECKÁ, E., MORAVA, P., KARLICKÝ, P. *Dopravní průzkumy a prognózy*. 1. vydání Praha: Vydavatelství ČVUT, 1980.

### Seriálové publikace

- [4] HUBÁČEK, P. Efektivní parkování v městských centrech. *ERA 21: odborný architektonický dvouměsíčník*, 2006, ročník 7, č. 2, s. 64.
- [5] KAKUŠKA, K. Parkovat, či neparkovat na náměstí? : keramická dlažba, vynikající dílo Pavla Janáka z třicátých let, potřebuje opravu. *Českobudějovické listy*, 28. březen 1995, ročník 4, č. 76, s. 11
- [6] MAREŠ, J. Dopravní obslužnost: Řešení problému a příjem do rozpočtu zároveň. *Týdeník Veřejná správa* [online]. 2006, ročník 9, č. 22, [cit. 2007-06-13]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.mvcr.cz/casopisy/s/2006/22/tema1.html>>.
- [7] MOLEŠ, J. Řízení parkování pomocí GPRS. *Automatizace: odborný časopis pro automatizaci, měření a inženýrskou informatiku*, říjen 2006, ročník 49, č. 10, s. 624.
- [8] POKORNÝ, P., SIMONOVÁ, E. „Nové“ poznatky o dopravě ve městech. *Týdeník Veřejná správa* [online]. 2006, ročník 9, č. 46, [cit. 2007-06-13]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.mvcr.cz/casopisy/s/2006/46/pril2.html>>.
- [9] PROKEŠ, S. Vliv dopravy na tvář ulice a na její obslužnou funkci. *Urbanismus a územní rozvoj*, 2000, ročník 3, č. 3, s. 37-45.
- [10] RŮŽIČKA, J. Komunální dopravní politika a územní plánování. *Urbanismus a územní rozvoj*, 1999, ročník 2, č. 1, s. 39-43.
- [11] RŮŽIČKA, J. Potenciál dopravních prostředků osobní dopravy v urbanizovaném území. *Týdeník Veřejná správa* [online]. 2000, ročník 3, č. 34, [cit. 2007-06-13]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.mvcr.cz/casopisy/s/2000/0034/34pril2.html>>.
- [12] GELBMANN, B., přeložila KADERKOVÁ, A. Vývoj a perspektivy mobility osob. *Transports*, květen-červen 2000, č. 401, s.177-185.
- [13] JERGER, T., RÖHR, T., přeložil JANDA, M. Parkinfo.com - online informace o parkování pro Německo. *Internationales Verkehrswesen*, 2002, č. 3, s. 88-92.

## Elektronické dokumenty

- [14] HEINRICH, J. *Centrum dopravního výzkumu - Výzkumný záměr 2, příloha 1: Specifické problémy mobility* [online], únor 2004, [cit. 2007-06-29]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2\\_1.pdf](http://www.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_1.pdf)>.
- [15] HEINRICH, J. *Centrum dopravního výzkumu - Výzkumný záměr 2, příloha 8: Politiky parkování a jejich vliv na ekonomiku a mobilitu* [online], únor 2004, [cit. 2007-06-29]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2\\_8.pdf](http://www.cdv.cz/text/vz/vz2/pvz2_8.pdf)>.
- [16] Komise Evropských společenství. *Bílá kniha EU: Evropská dopravní politika pro rok 2010: čas rozhodnout* [online], září 2001, [cit. 2007-05-15]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.euroskop.cz/files/10/519DA339-9F5A-493D-884D-3514DE4B1C2D.pdf>>
- [17] Krajský úřad Jihočeského kraje a Plzeňského kraje. *Regionální operační program NUTS II Jihozápad na období 2007-2013* [online], červen 2007, [cit. 2007-07-13]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.strukturalni-fondy.cz/uploads/documents/Programy\\_2007\\_2013/ROP\\_JZ/ROP\\_Jihozapad\\_06\\_2007.pdf](http://www.strukturalni-fondy.cz/uploads/documents/Programy_2007_2013/ROP_JZ/ROP_Jihozapad_06_2007.pdf)>.
- [18] Krajský úřad Jihočeského kraje. *Program rozvoje územního obvodu kraje 2007-2013* [online], červen 2007, [cit. 2007-06-30]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.risy.cz/UserFiles/File/CZ031/rozvojov%20dokumenty/dokumenty%20na%20FArovni%20kraje/Program\\_rozvoje\\_uzemniho\\_obvodu\\_JK.pdf](http://www.risy.cz/UserFiles/File/CZ031/rozvojov%20dokumenty/dokumenty%20na%20FArovni%20kraje/Program_rozvoje_uzemniho_obvodu_JK.pdf)>.
- [19] Ministerstvo dopravy České republiky. *Dopravní politika ČR pro léta 2005-2013* [online], červenec 2005, [cit. 2007-06-05]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR\\_DPCR20052013\\_UZweb.pdf](http://www.mdcz.cz/NR/rdonlyres/652F57DA-5359-4AC6-AC42-95388FED4032/0/MDCR_DPCR20052013_UZweb.pdf)>.
- [20] Ministerstvo dopravy České republiky. *Operační program „Doprava“* [online], březen 2007, [cit. 2007-06-06]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.strukturalni-fondy.cz/uploads/documents/Programy\\_2007\\_2013/OP\\_Doprava/OPD\\_07\\_2007.doc](http://www.strukturalni-fondy.cz/uploads/documents/Programy_2007_2013/OP_Doprava/OPD_07_2007.doc)>.
- [21] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Národní rozvojový plán* [online], leden 2006, [cit. 2007-06-04]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.strukturalni-fondy.cz/uploads/old/1141122325.materi-l-nrp---iii.-nrp-upraveny---str-113-a-124.pdf>>.
- [22] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Strategie regionálního rozvoje České republiky* [online], květen 2006, [cit. 2007-06-04]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.mmr.cz/upload/files/Regionalni%20politika/SRR\\_dokument.doc](http://www.mmr.cz/upload/files/Regionalni%20politika/SRR_dokument.doc)>.
- [23] Ministerstvo pro místní rozvoj. *Strategie udržitelného rozvoje ČR* [online], listopad 2004, [cit. 2007-06-04]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/\\$pid/MZPISF7Z6L7V/\\$FILE/SUR%20ČR\\_FINALlistopad2004.pdf](http://www.env.cz/AIS/web-pub.nsf/$pid/MZPISF7Z6L7V/$FILE/SUR%20ČR_FINALlistopad2004.pdf)>.
- [24] Ministerstvo životního prostředí. *Státní politika životního prostředí ČR 2004-2010* [online], červen 2004, [cit. 2007-06-14]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.env.cz/osv/edice.nsf/C91BF4C5BDF30035C1256F50002AF485/\\$file/spzp\\_last.pdf](http://www.env.cz/osv/edice.nsf/C91BF4C5BDF30035C1256F50002AF485/$file/spzp_last.pdf)>.
- [25] Nařízení Města Jindřichův Hradec č. 3/2003 o vymezení místních komunikací nebo jejich částí v oblastech Města Jindřichova Hradce k placenému stání silničních

- motorových vozidel [online], 17. 12. 2003, [cit. 2007-06-19]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.jh.cz/docs/vyhlasky/n-3-03.pdf>>.
- [26] OTT, R. Zkušenost z Curychu – úspěšná dopravní politika. *Materiál ze semináře Řízení poptávky po dopravě* [online]. 21. 5. 2002, [cit. 2007-06-13]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.datis.cd rail.cz/edice/izd/izd13\\_02/curych.pdf](http://www.datis.cd rail.cz/edice/izd/izd13_02/curych.pdf)>
- [27] PODEŠVA, T. *Automatické parkovací systémy*. Brno: VÚT. Stavební fakulta. Ústav pozemního stavitelství [online], prosinec 2006, [cit. 2007-06-08]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.fce.vutbr.cz/veda/JUNIORSTAV2007/Sekce 1.1/Podesva\\_Tomas\\_CL.pdf](http://www.fce.vutbr.cz/veda/JUNIORSTAV2007/Sekce 1.1/Podesva_Tomas_CL.pdf)>.
- [28] Příloha obecně závazné vyhlášky města Jindřichův Hradec č. 7/2006. Závazná část Regulačního plánu Městské památkové rezervace Jindřichův Hradec [online], 20. 12. 2006, [cit. 2007-06-19]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.jh.cz/docs/vyhlasky/v-7-06.pdf>>.
- [29] Příloha č. 2 vyhlášky č. 4/1998 o vyhlášení závazné části územního plánu města Jindřichův Hradec [online], 26. 10. 1998, [cit. 2007-06-20]. Dostupné na World Wide Web: <<http://www.jh.cz/docs/vyhlasky/v-4-98-p2.pdf>>.
- [30] ŠOUKAL, P. *Centrum dopravního výzkumu - Výzkumný záměr 1, příloha 15: Současný stav vývoje individuální automobilové dopravy v České republice* [online], únor 2002, [cit. 2007-06-29]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.cdv.cz/text/vz/vz1/pvz1\\_15.pdf](http://www.cdv.cz/text/vz/vz1/pvz1_15.pdf)>.
- [31] Ústav územního rozvoje. *Principy a pravidla územního plánování (metodická příručka): C.7 Dopravní infrastruktura* [online], prosinec 2006, [cit. 2007-06-11]. Dostupné na World Wide Web: <[http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/C7 DopravniInfrastruktura\\_20061206.pdf](http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/C7 DopravniInfrastruktura_20061206.pdf)>.

### Internetové stránky

- [32] ČSÚ. *Informace o životním prostředí v České republice (2000 - 2005)* [online], <[http://www.czso.cz/csu/2006edicniplan.nsf/publ/2002-06-\(2000\\_\\_\\_2005\)](http://www.czso.cz/csu/2006edicniplan.nsf/publ/2002-06-(2000___2005))>
- [33] ČSÚ. *Stav a pohyb obyvatelstva v ČR za rok 2005* [online], <<http://www.czso.cz/csu/2005edicniplan.nsf/p/4001-05>>
- [34] ČVUT Fakulta dopravní. *Publikace* [online], [cit. 2007-06-15]. <<http://www.fd.cvut.cz/projects/k620xpm/Pages/kniha.htm>>.
- [35] Fáber, R. *Městská památková rezervace Jindřichův Hradec* [online], 5. 4. 2004, [cit. 2007-06-23]. <[http://twist.jh.cz/public/mujh/cz/\\_nase\\_mesto/pamatky/pam\\_rezervace.html](http://twist.jh.cz/public/mujh/cz/_nase_mesto/pamatky/pam_rezervace.html)>.
- [36] Fáber, R. *Náměstí Míru* [online], 5. 4. 2004, [cit. 2007-06-23]. <[http://twist.jh.cz/public/mujh/cz/\\_nase\\_mesto/pamatky/namesti\\_miru.html](http://twist.jh.cz/public/mujh/cz/_nase_mesto/pamatky/namesti_miru.html)>.
- [37] Ouředníček, M. *Urbanizace a vývoj měst* [online], 11. 5. 2001, [cit. 2007-09-19]. <<http://www.natur.cuni.cz/~slamak/uvn/textuvm.html#9>>.
- [38] Polanský, P. *COST 342 – opatření parkovací politiky a jejich účinky na mobilitu a ekonomii* [online], [cit. 2007-06-28]. <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/bsp/projekty-zahranicni/cost342.htm>>.

- [39] Polanský, P. *Doprava ve městech a městských aglomeracích* [online], [cit. 2007-06-13]. <<http://www2.cdv.cz/text/oblasti/bsp/projekty-domaci/18260.htm>>.
- [40] Spousta, J. *Doprava ve městech jako evropská priorita* [online], [cit. 2007-06-12]. <<http://www.cdv.cz/text/oblasti/gis/doprava-ve-mestech.htm>>.
- [41] Sýkora, L. *Geografie města* [online], 2000, [cit. 2007-06-20]. <[http://www.natur.cuni.cz/~sykora/kurzy/gm\\_text.htm](http://www.natur.cuni.cz/~sykora/kurzy/gm_text.htm)>.
- [42] Šimon, M. 2. 2. Definice města [online], 7. 6. 2006, [cit. 2007-09-19]. <<http://urbanizace.wz.cz/bakule/22-definice-mesta>>.
- [43] Vrobel, L. *Veřejná hromadná doprava v pražské aglomeraci-Jindřichův Hradec* [online], 12. 10. 2001, [cit. 2007-07-1]. <<http://prahamhd.vhd.cz/Jinamesta/JHradec.htm>>.

## Seznam použitých zkratk

APS	automatické parkovací systémy
B+R	bike-and-ride systém parkování
CO <sub>2</sub>	oxid uhličitý
COST	evropská organizace, která má za účel stimulovat evropskou spolupráci na poli vědy a výzkumu.
Čp.	číslo popisné
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
DP	dopravní politika
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
GPS	Globální polohový systém (Global Positioning System)
IAD	individuální automobilová doprava
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité
ITS	inteligentní dopravní systémy (intelligent transport systems)
MHD	městská hromadná doprava
MPR	městská památková rezervace
MPZ	městská památková zóna
MÚ	městský úřad
NRP	národní rozvojový plán
NUTS	Nomenklatura územních statistických jednotek (La Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques), územní statistická jednotka, vymezovaná pro potřeby financování z fondů EU
NUTS II	v ČR regiony soudržnosti
OP	operační program
OSN	organizace spojených národů
P+R	park-and-ride systém parkování
PP	parkovací karta „povolení parkování“
ROP	regionální operační program
SWOT	strengths tj. silné stránky, weaknesses tj. slabé stránky, opportunities tj. příležitosti či nevyužité rezervy threats tj. rizika či ohrožení
VŠE	Vysoká škola ekonomická
ZTP	zdravotně tělesně postižení



## Seznam tabulek

- Tab. 1:** Automobilizace
- Tab. 2:** Opatření a jejich vliv na IAD
- Tab. 3:** Trasy MHD
- Tab. 4:** Sledovaná parkoviště
- Tab. 5:** Ceny parkovného na sledovaných parkovištích
- Tab. 6:** Využití parkovišť v době mezi 9. a 10. hod. (ve špičce)
- Tab. 7:** Využití parkovišť v době mezi 16. a 17. hod. (mimo špičku)
- Tab. 8:** Volná parkovací místa v okolí náměstí Míru
- Tab. 9:** Míra spokojenosti (sk.1)
- Tab. 10:** Míra spokojenosti (sk.2)
- Tab. 11:** Možnosti využití (sk.1)
- Tab. 12:** Možnosti využití (sk.2)
- Tab. 13:** Varianta řešení (sk.1)
- Tab. 14:** Varianta řešení (sk.2)
- Tab. 15:** Bydliště

## Seznam grafů

- Graf 1:** Podíl dopravy
- Graf 2:** Procentuelní využití parkovišť ve špičce 1
- Graf 3:** Procentuelní využití parkovišť ve špičce 2
- Graf 4:** Procentuelní využití parkovišť mimo špičku 1
- Graf 5:** Procentuelní využití parkovišť mimo špičku 2
- Graf 6:** Porovnání placených a neplacených parkovišť
- Graf 7:** Míra spokojenosti
- Graf 8:** Možnosti využití prostoru náměstí
- Graf 9:** Varianty řešení
- Graf 10:** Způsob dopravy do zaměstnání

## Seznam obrázků

- Obr. 1:** Trevipark – podzemní provedení
- Obr. 2:** Koma systém
- Obr. 3:** Dopravní a pěší komunikace na nám. Míru
- Obr. 4:** Schéma sítě městské dopravy v Jindřichově Hradci
- Obr. 5:** Městská památková rezervace
- Obr. 6:** Langrův dům
- Obr. 7:** Mariánský sloup
- Obr. 8:** Sledovaná parkoviště
- Obr. 9:** Současné rozmístění parkovacích míst
- Obr. 10:** První etapa řešení
- Obr. 11:** Druhá etapa řešení
- Obr. 12:** Třetí etapa řešení
- Obr. 13:** Konečné rozmístění parkovacích míst

## Seznam příloh

- Příloha I** Dotazník – první skupina respondentů
- Příloha II** Dotazník – druhá skupina respondentů
- Příloha III** Klasifikace funkčního využití ploch ve městech
- Příloha IV** Schéma sítě městské hromadné dopravy v Jindřichově Hradci
- Příloha V** Katastrální mapa náměstí Míru

# Příloha I.

## Dotazník – první skupina respondentů



### Dotazník

Tento dotazník je zcela anonymní a informace v něm budou použity jako podklad studentům FM VŠE v J. Hradci k bakalářské práci na téma:

### Alternativní řešení prostoru náměstí Míru v Jindřichově Hradci

Věk: .....

Jak jste spokojeni se současným stavem náměstí Míru?

- a) velmi spokojen/a
- b) spíše spokojen/a
- c) je mi to lhostejné
- d) spíše nespokojen/a
- e) velmi nespokojen/a

Zaškrtněte Vámi preferované využití prostoru náměstí:

- parkovací místa
- zeleň
- prodejní plochy
- místa pro odpočinek (lavičky,...)
- prostor pro dopravu
- ostatní: .....

K jaké variantě byste se spíše přiklonili?

- A) Omezení dopravy na náměstí Míru, snížení počtu parkovacích míst
- B) Rozšíření parkovacích prostor
- C) Ponechání stávajícího stavu

Vaše připomínky k tématu:

.....

.....

## Příloha II.

### Dotazník – druhá skupina respondentů



### Dotazník

Tento dotazník je zcela anonymní a informace v něm budou použity jako podklad studentům FM VŠE v J. Hradci k bakalářské práci na téma:

### Alternativní řešení prostoru náměstí Míru v Jindřichově Hradci

Věk: .....

Bydliště: a) JH    b) jiné

Jak jste spokojeni se současným stavem náměstí Míru?

- f) velmi spokojen/a
- g) spíše spokojen/a
- h) je mi to lhostejné
- i) spíše nespokojen/a
- j) velmi nespokojen/a

Zaškrtněte Vámi preferované využití prostoru náměstí:

- parkovací místa
- zeleň
- prodejní plochy
- místa pro odpočinek (lavičky,...)
- prostor pro dopravu
- ostatní: .....

K jaké variantě byste se spíše přiklonili?

- D) Omezení dopravy na náměstí Míru, snížení počtu parkovacích míst
- E) Rozšíření parkovacích prostor
- F) Ponechání stávajícího stavu

Způsob dopravy do zaměstnání:

- a) automobil            b) vlak            c) MHD            d) kolo            e) pěšky
- f) jiný způsob (případně kombinace předchozích) .....

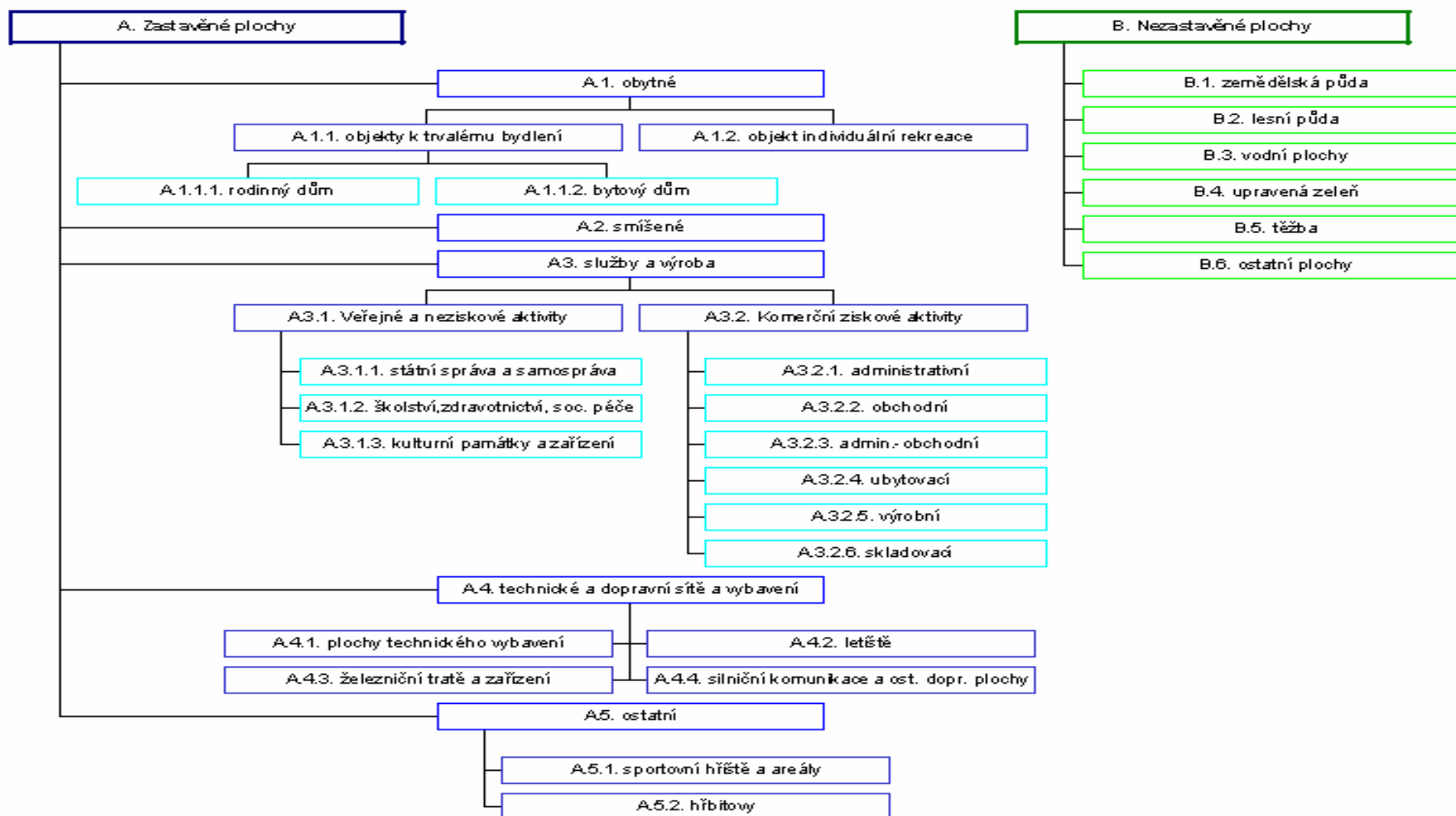
Pokud využíváte automobil, uveďte prosím kde parkujete (poloha parkoviště či název ulice):

.....

Vaše připomínky k tématu:

.....

## Příloha III. Klasifikace funkčního využití ploch ve městech

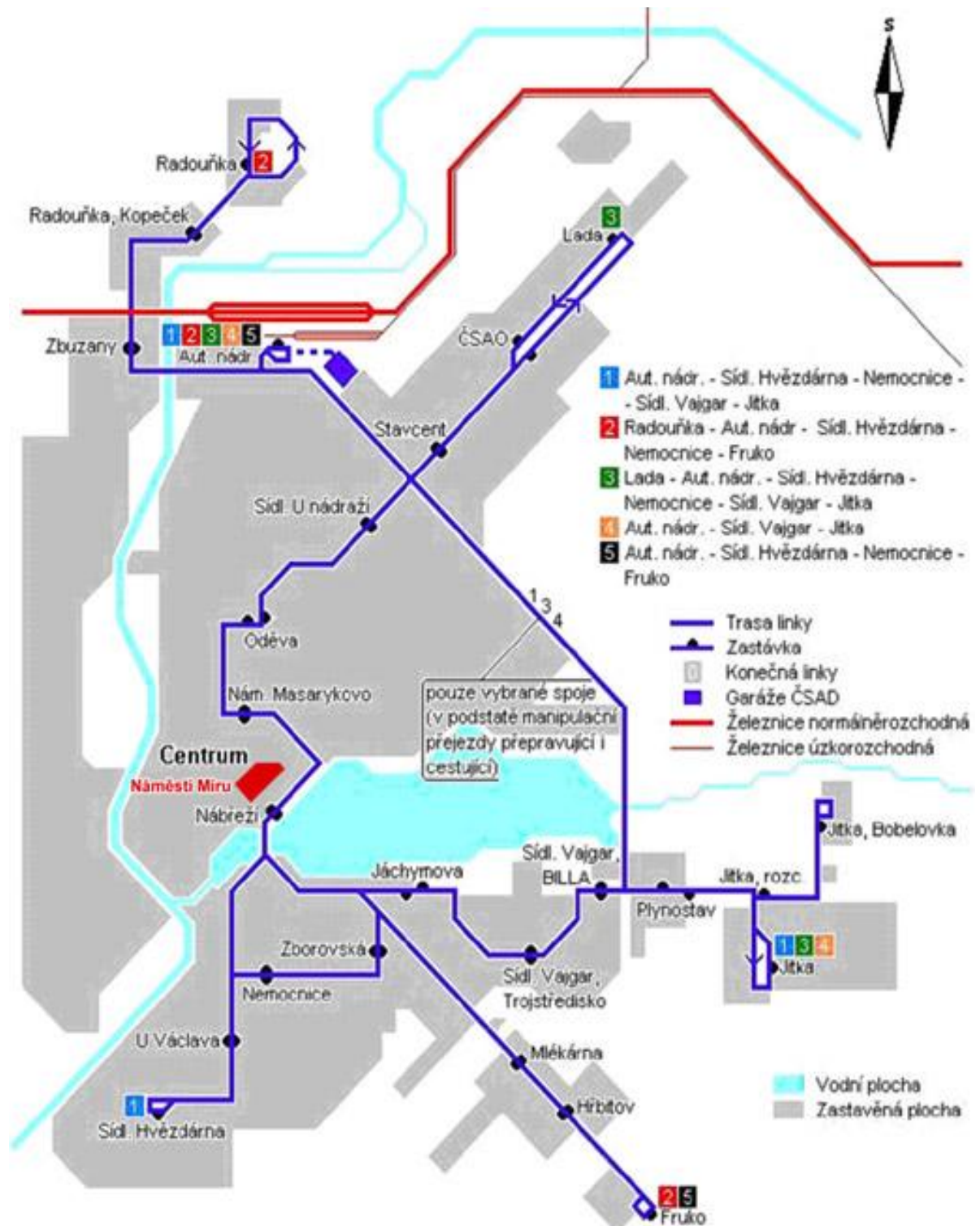


Zdroj: Čerba, O. *Vnitřní struktura města* [online], < <http://gis.zcu.cz/studium/dbg2/Materialy/html/ch06s02.html> >.

## Příloha IV.

### Schéma sítě městské hromadné dopravy v Jindřichově Hradci

Obr. 4: Schéma sítě městské dopravy v Jindřichově Hradci



Zdroj: Společnost pro veřejnou dopravu [online],  
<[http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu\\_cz.html](http://www.spvd.cz/?p=cz/jindrichuvhradec/jindrichuvhradec.html&m=menu_cz.html)>.

**Příloha V.**  
**Katastrální mapa náměstí Míru**

