

Studie parkování v centrální části města Beroun a prověření navýšení kapacity na sídlišti Plzeňské předměstí

A.1 – ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU



Objednatel:

Město Beroun,

Husovo náměstí 68, 266 01, Beroun

Zhotovitel:

AF-CITYPLAN s.r.o.

Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

www.afconsult.com | www.af-cityplan.cz

V Praze, 11/2016

INNOVATION
BY EXPERIENCE



Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13
140 00 Praha 4
IČ: 4730 7218

Datum
10/2016

Zastoupený:
Ing. Petr Košan

Číslo zakázky
16-41-129

Autorský kolektiv:
Ing. Jiří Lávič
Mgr. Lenka Želechovská

Kontrola:
Ing. Jiří Lávič

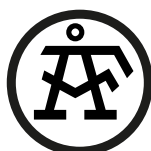
Studie parkování v centrální části města Beroun

a

prověření navýšení kapacity na sídlištích

Plzeňské předměstí a Hlinky

ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO STAVU



OBSAH

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | Identifikační údaje..... | 6 |
| 1.1 | Objednatel dokumentace | 6 |
| 1.2 | Zhotovitel projektové dokumentace | 6 |
| 2 | Obecné informace | 7 |
| 2.1. | Vstupní podklady (předané objednatelem) | 7 |
| 3 | Dopravní průzkum..... | 8 |
| 3.1. | Celodenní průzkum | 8 |
| 3.2. | Specifikace řešených oblastí..... | 8 |
| 4 | Současná organizace dopravy v klidu..... | 13 |
| 5 | Zjištění vytíženosti parkovacích míst..... | 16 |
| 5.1 | Centrum města Beroun..... | 16 |
| 5.1.1 | Lokalita A..... | 16 |
| 5.1.2 | Lokalita B..... | 19 |
| 5.1.3 | Lokalita C..... | 19 |
| 5.1.4 | Lokalita D | 21 |
| 5.1.5 | Lokalita E..... | 21 |
| 5.1.6 | Výsledky | 22 |
| 5.2 | Sídlíště Plzeňské předměstí | 22 |
| 5.2.1 | Lokalita 1..... | 23 |
| 5.2.2 | Lokalita 2..... | 24 |
| 5.2.3 | Lokalita 3..... | 25 |
| 5.2.4 | Lokalita 4..... | 26 |
| 5.2.5 | Výsledky | 27 |
| 6 | Analýza problému parkování - swot analýza | 28 |
| 7 | Doporučení do návrhové části | 30 |



1 IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Číslo zakázky zhotovitele: 16 – 41 - 129

Datum: 2016

1.1 Objednatel dokumentace

Název: Město Beroun

Sídlo: Husovo náměstí 68, 266 01, Beroun

Zastoupený: Mgr. Miroslav Jerling,
vedoucí odboru dopravy a správních agend

1.2 Zhotovitel projektové dokumentace

Název: AF- CITYPLAN s. r.o.

Sídlo: Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4

IČ: 4730 7218

Zpracovatelský útvar: Oddělení dopravního inženýrství a ekonomiky

Zastoupený: Ing. Jiří Lávic – ve věcech technických

Autorský kolektiv: Ing. Jiří Lávic (HIP)

Mgr. Lenka Želechovská



2 OBECNÉ INFORMACE

Cílem práce je studie, která řeší úpravu parkování v centru města Beroun a navýšení kapacity parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí. Studie obsahuje analytickou a návrhovou část. Analytická část průzkumem sumarizuje zjištěný stav dopravy v klidu v centrální oblasti města a na sídlišťích, její organizaci a problémy. Vyhodnocené výsledky analýzy budou v návrhové části sloužit jako podklad pro navržení nového systému regulace a organizace dopravy v klidu ve zkoumaných lokalitách tak, aby bylo parkování vyváženější a efektivní. Studie se s ohledem na plánované zrušení parkoviště Komunitní centrum rámcově věnuje i lokalitě sídliště Hlinky, kde je proveden koncepční návrh připravovaných změn. Z důvodu nižší obsazenosti parkovišť v této lokalitě zde nebyl proveden podrobný průzkum.

Město Beroun leží ve Středočeském kraji, 20 km vzdálené od hlavního města Prahy a 45 km od krajského města Příbram. Výhodou města je z dopravního hlediska bezprostřední blízkost dálnice D5, která významně usnadňuje silniční dopravu do Prahy, do Plzně i do necelou hodinu a půl vzdáleného Německa. Dálnice nahradila původně vytíženou silnici I/5, dnes silnici II/605, která prochází skrze město a v současné době je doprovodnou komunikací dálnice D5. Město Beroun disponuje i kvalitním železničním a autobusovým napojením do těchto lokalit, proto se stává přestupním uzlem mezi IAD/VHD, což dále zvyšuje nároky na parkování vozidel.

Zlepšení možností silniční dopravy sebou často nesou následné zvýšení dojíždky za prací do větších měst a společně s růstem životního standardu, zvýšení počtu automobilů na jednu domácnost. V době plánování a vzniku sídlišť se takový razantní nárůst počtu automobilů nepředpokládal, a proto je v dnešní době problematika dopravy v klidu zásadním problémem téměř každého města v Česku.

Centrum města je v zadání ohraničeno ulicemi Politických vězňů, Plzeňská, Tyršova, krátký úsek ulice Havlíčkova, dále je hranice vedená podél městské hradby až k ulici Na Příkopě, s výjimkou parkoviště v ul. Karly Machové. Hranici uzavírá ulice Na Ostrově.

Sídliště Plzeňské předměstí je vymezeno ulicemi Plzeňská, Košťálkova (včetně přilehlých domů), Nepilova, U Židovského hřbitova, Nad Paloučkem, K Dubu, Pod Homolkou, Jungmannova, Kollárova, Preislerova a Jánošíkova.

2.1. Vstupní podklady (předané objednatelem)

- údaje o tarifním systému v centrální oblasti města
- údaje o počtu vydaných parkovacích karet pro zónu I
- údaje o příjmech z parkovacích poplatků v řešené lokalitě
- digitální technická mapa sídliště Plzeňské předměstí



3 DOPRAVNÍ PRŮZKUM

V Berouně byl pro zjištění stavu obsazenosti parkovacích míst v průběhu celého dne od ranních do podvečerních hodin proveden průzkum dopravy v klidu. Cílem průzkumu bylo zjištění obsazenosti a obrátkovosti na parkovacích místech v centru města a obsazenosti parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí. Současně byl zjišťován počet vozidel parkujících v rozporu s pravidly silničního provozu, možnosti a způsoby parkování na nevyznačených místech. Pomocí těchto doplňujících informací lze vypořádat potřeby obyvatel a nedostatky lokality z hlediska parkovacích míst.

3.1. Celodenní průzkum

Celodenní průzkumu byl prováděn v průběhu celého pracovního dne. Byly opakovaně projety všechny ulice zkoumaných celků města Beroun a zaznamenána obsazenost parkovacích míst pro účely následné analýzy.

Průzkum byl proveden inspekčním vozidlem AF CITYPLAN s instalovanými kamerami na obou stranách vozidla. Kamery byly natočeny do stran tak, aby spolehlivě zachytily automobily parkující po stranách městských a sídlištních ulic.

Průzkum na sídlišti Plzeňské předměstí

Časování průjezdů bylo vyvozeno z běžného předpokladu pohybu obyvatel ve všední den, čili ráno do práce / do města a odpoledne z práce / z města zpět na sídliště. Nezbytné tedy bylo začít průzkum na území sídliště a pozorovat tak ranní (7:00 - 9:00) obsazenost parkovacích míst, ještě před odjezdem obyvatel sídliště do práce / do školy. Následně byl průjezd sídlištěm opakován v poledne (12:00 - 14:00), kdy byl předpokládán nejnižší počet parkujících vozidel. Třetí fáze průzkumu byla cíleně provedena v pozdně odpoledních až večerních hodinách (17:30 - 19:00), ve chvíli předpokládaného návratu obyvatel z práce domů.

Průzkum v centrální oblasti města

Centrum města bylo zkoumané převážně v průběhu dne, dopoledne mezi 9:30 - 10:30, kdy lidé jedou do zaměstnání se sídlem v centru města, na městský úřad ať už jakožto do zaměstnání nebo cokoliv zařadit, do obchodů apod. Dále odpoledne mezi 14:15 - 15:15 a v pozdějším odpoledni mezi 16:30 - 17:30, kdy se lidé chystají z práce domů nebo naopak jedou po práci do centra města nakupovat nebo za zábavou.

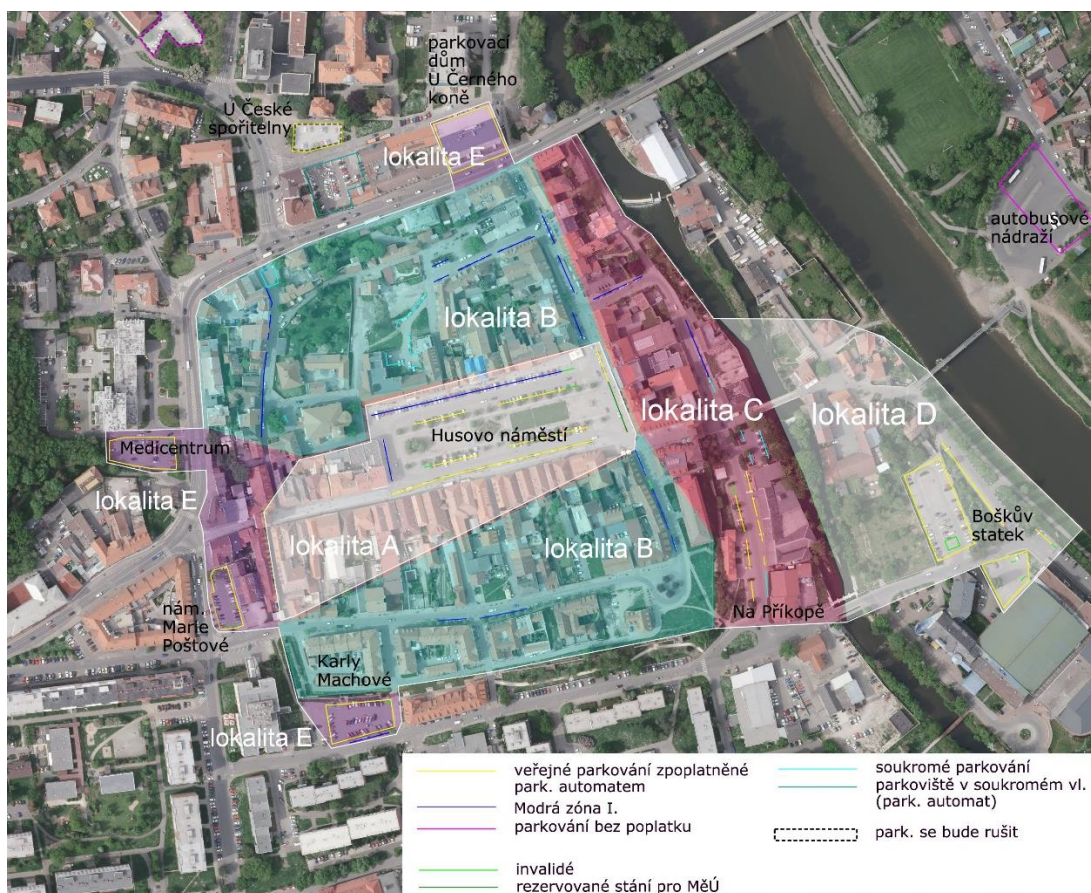
Z důvodu efektivnější analýzy byly zkoumané územní celky rozděleny do menších logických celků tak, aby byly snadněji a přehledněji porovnatelné. Výsledkem jsou názorné grafy, které nejlépe zobrazí výsledky porovnání současné kapacity a vytíženosti jednotlivých lokalit v průběhu dne.

Do průzkumu nebyla počítána neveřejná stání vozidel (konkrétní místa pro vozidla s určitou registrační značkou nebo v soukromých objektech) ani parkovací místa určená pro invalidy. Tyto místa jsou pouze vyznačená ve schématu, jejich počet je registrován, ale není měřena obsazenost.

3.2. Specifikace řešených oblastí

Centrum města je rozděleno do pěti lokalit, které tvoří celky se společnými znaky využití parkovacích míst. Zahrnuje Modrou zónu I. a placené stání pro veřejnost v parkovacím automatu.

Obrázek 1 Centrum města Beroun rozdělené do jednotlivých lokalit



Lokalita A zahrnuje Husovo náměstí, ulici Česká, která je součástí Husova náměstí a přilehlou ulici Palackého.

Lokalita B zahrnuje ulice sloužící pouze rezidentům. Jsou to ulice navazující nebo ulice paralelní a bezprostředně blízké Husovu náměstí: ulice Havlíčkova, Na Klášteře, Česká, nám. Joachima Barranda, Kostelní a Biřická.

Lokalita C je podobně jako lokalita B v bezprostřední blízkosti Husova náměstí a zahrnuje ulici Čertovka a Na Příkopě, která je kolmá k Husovu náměstí a je zde několik zpoplatněných parkovacích míst.

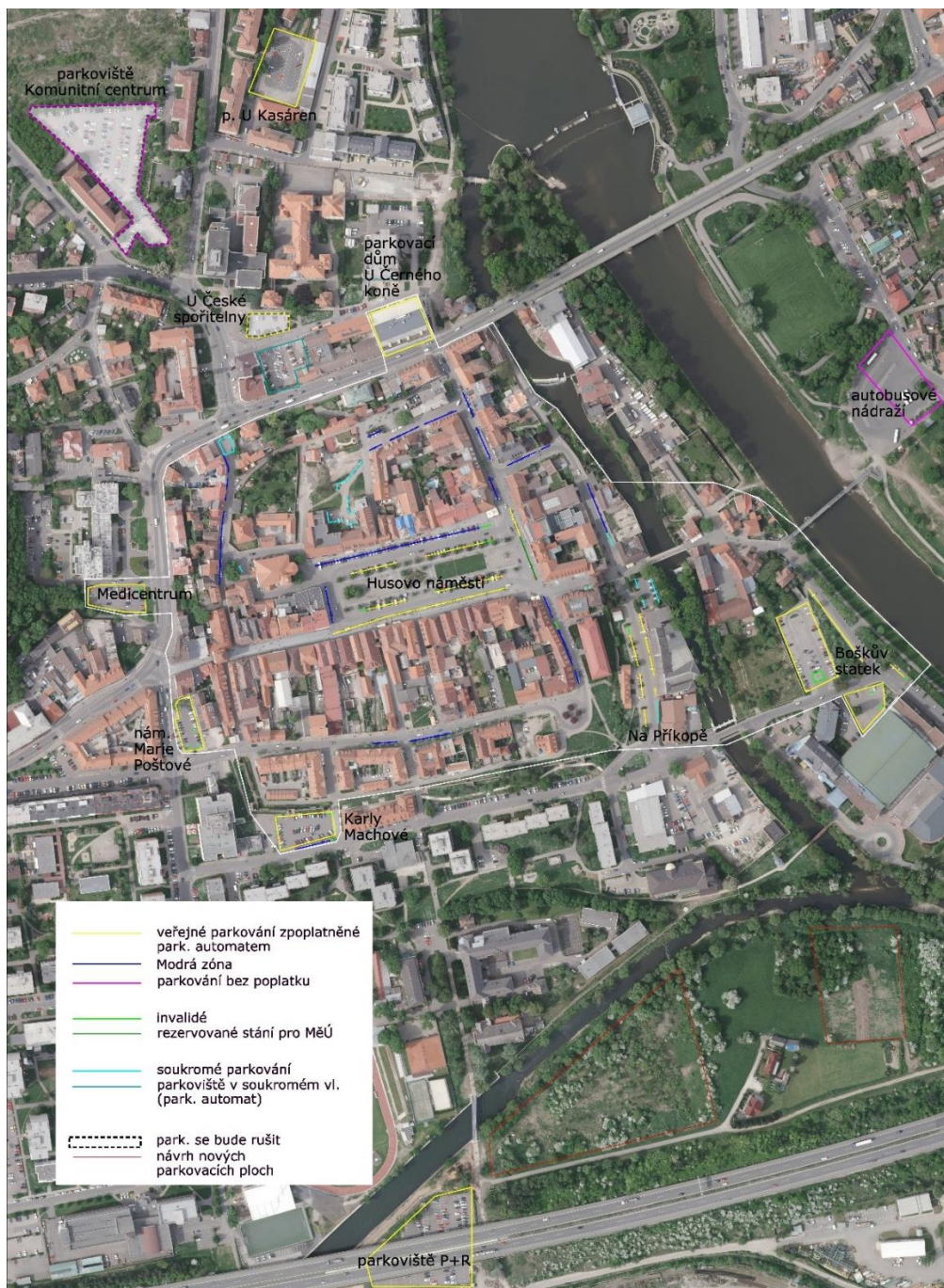
Lokalita D je specifická velkou kapacitou zpoplatněných parkovacích míst, ulice Na Ostrově.

Lokalita E je podobně jako lokalita D vymezená pro svou vyšší poskytovanou kapacitu zpoplatněných parkovacích míst, ale z hlediska své polohy, v užší blízkosti Husova náměstí, je během dne více vytížená. Parkoviště v ulicích: Politických vězňů (parkovací dům U Černého koně), Plzeňská, Havlíčkova a Karly Machové.

Modrá zóna I. zahrnuje ulice: Biřická, Česká, Čertovka, Dolnohradební, Havlíčkova – východ (část od hotelu Grand po ul. Na Klášteře), Holandská, Hornohradební, Hradební, Hrdlořezy, Hrnčířská, Husovo náměstí, Karly Machové, Kolářská, Kostelní, Na Klášteře, Na Parkáně, Na Příkopě, Nábřeží U sokolovny, Náměstí Joachima Barranda, nám. M. Poštové, Palackého, Pivovarská, Politických vězňů, Seydlovo nám., Slapská, U Stadionu, V Plzeňské bráně, V Pražské bráně, Wagnerovo náměstí, Zámečnická

Modrá zóna II. nespadá do zkoumané lokality.

Obrázek 2 Rozšířené území - vyznačená další kapacitně významná parkoviště mimo vyznačené centrum města Beroun



V blízkém okolí centra města je několik dalších parkovišť (parkoviště Komunitní centrum, U Kasáren, U České spořitelny, nově zřízené parkoviště místo autobusového nádraží, parkoviště P+R (park and ride)), která nejsou zařazena do žádné z lokalit, z důvodu již vzdálené polohy, ale i přesto je nutné je zmínit, jelikož mají svůj vliv na stav parkování v centru města a jeho bezprostřední okolí. Vyznačené parkoviště v lokalitě E, je jediné parkoviště, které je provozované soukromou osobou a nachází se v blízkosti parkovacího domu.

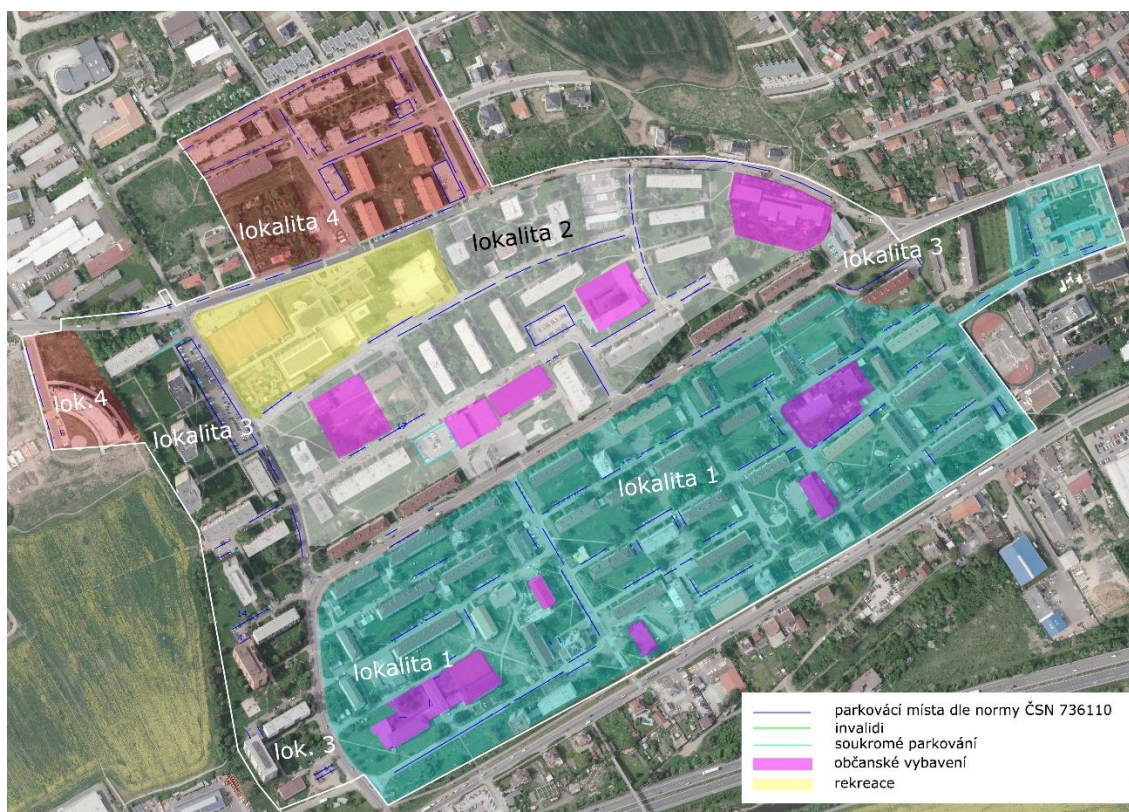
Velmi podstatnou změnou v blízké době je plánované rušení parkoviště Komunitní centrum, které má přibližnou kapacitu 250 vozidel a je zdarma, a také parkoviště U České spořitelny s 19 parkovacími místy.

V horizontu dvou let je dalším krokem této změny zřízení nové parkovací plochy P+R poblíž již fungujícího a vytíženého parkoviště P+R u vlakového nádraží. Poloha plánovaného parkoviště zatím není konkrétně stanovená, ani vyjednaná s vlastníkem pozemku. Toto parkoviště by mělo nahradit kapacitu dvou zrušených parkovišť. Výhodou lokality je blízké vlakové nádraží, dálnice D5 a současně nedaleké centrum města, které by mělo být s parkovištěm propojené pěší lávkou přes kanál Berounky.

Do soukromého parkování jsou zařazena místa, která jsou například rezervovaná speciálně pro zákazníky prodejny, pro ubytovací zařízení, na konkrétní RZ nebo se nacházejí na soukromém pozemku.

Sídlíště Plzeňské předměstí

Obrázek 3 Sídlíště Plzeňské předměstí města Beroun rozdělené do jednotlivých lokalit



Sídlíště Plzeňské předměstí je rozdělené do čtyř lokalit na základě období výstavby bytových domů, uliční návaznosti nebo významu komunikace. Samotné stáří zástavby vypovídá o projektovaných kapacitách parkovacích míst a lze předpokládat, že v lokalitách starší zástavby bude nedostatek volných míst, v porovnání s nedávnou výstavbou bytů v lokalitě 4.

Lokalita 1 je z hlediska období výstavby činžovních domů nejstarší lokalitou. Převážná část domů jsou z poloviny 20. století, období 1946 - 1960, pro které je typická třípodlažní cihlová zástavba. Výjimkou jsou vily v ulici Dobrovského postavené v meziválečném období (1920 - 1945). Ulice spadající do vymezené lokality: Dobrovského, Jánošíkova, Jaselská, J. Fučíka, J. Hory, J. Wolkera, Kubátová, Kpt. Jaroše, Mládeže, Preislerova, Průběžná, Sokolovská, S. K. Neumana, Tichá, Vl. Vančury.

Lokalita 2 je význačná mladší panelovou zástavbou z období 60. až 90. let 20. století. Lokalitu tvoří tři hlavní ulice a to Karla Čapka, Švermova a Ve Svahu.



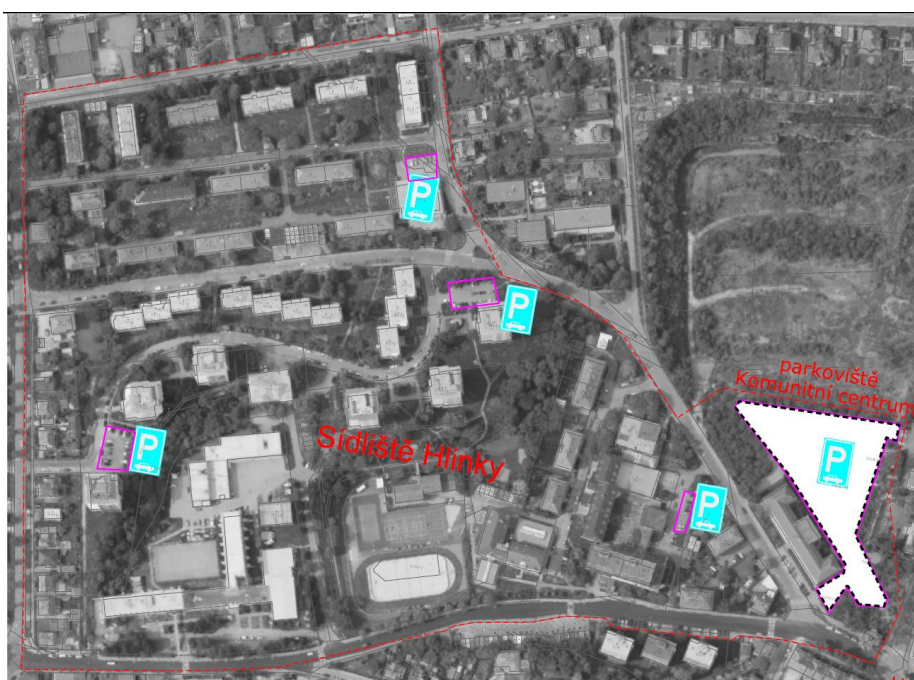
Základem vymezení lokality 3 bylo oddělení kapacitních možností třech hlavních komunikací sloužící sídlišti Plzeňské předměstí, s výjimkou zahrnutí dvou navazujících ulic Hamplova a Za Humny. Z hlediska zástavby je lokalita kombinací stáří domů. Zahrnuje jak poválečnou výstavbu třípodlažních domů podél ulice tř. Míru a v ulici Jungmannova, tak i moderní panelovou zástavbu převážně podél Košťálkovy ulice, což je důvod začlenění ulice Hamplova a Za Humny do lokality 3. Dále lokalita zahrnuje ulici Pod Homolkou a Na Máchovně.

Poslední lokality 4 je složena z domů postavených již ve 21. století, za posledních 16 let. Jedná se tedy o novostavby současné doby, kdy jsou domy projektované již s vlastním garážovým stáním a s dostatkem okolního prostoru na venkovní parkovací místa. Lokalita se vymezuje ulicemi K Dubu, Palouček, Nad Paloučkem, U Židovského hřbitova a Nepilova ulice.

Sídliště Hlinky

Sídliště Hlinky je řešeno jako jedna ucelená lokalita. Z této lokality je vyčleněna pouze plocha parkoviště Komunitní centrum. Toto parkoviště není v současné době zpoplatněno a nabízí kapacitu cca 250 míst a je poměrně značně vytíženo. Výhledově bude tato parkovací plocha zrušena, což může ovlivnit dopravu v klidu v lokalitě Hlinky. Docházková vzdálenost z tohoto parkoviště k vysokopodlažní zástavbě je cca 450 m. Vysokopodlažní zástavba se nachází u ul. Branislavovy, v ostatních lokalitách je zástavba s nižší podlažností (4 podlaží). V lokalitě jsou 4 parkovací plochy a řadové garáže. Další parkování je umožněno v rámci uličního prostoru na místních komunikacích. Doprava v klidu je dále ovlivněna Střední odbornou školou, prodejnou potravin a areálem Městského školního hřiště, neboť tyto objekty nedisponují dostatečnou parkovací kapacitou. Situace dopravy v klidu v lokalitě Hlinky je patrná z obr. 4. Parkování je v celé lokalitě Hlinky bez poplatku.

Obrázek 4 Sídliště Hlinky – možnosti parkování v lokalitě





4 SOUČASNÁ ORGANIZACE DOPRAVY V KLIDU

Současná organizace placeného stání ve městě Beroun je dána Nařízením města Beroun č. 5/2011, o vymezení oblastí placeného stání motorových vozidel, ve znění nařízení č. 8/2011 a č. 10/2011.

V centru města je parkování uspořádáno dvěma způsoby (viz obrázek 3):

(a) *systémem parkovacích automatů na vyznačených parkovištích*

(b) *vyznačenou modrou zónou pro rezidenty a předplatitele*

Ve vymezeném centru města převládá počet zpoplatněných parkovacích míst nad rezidenčními. Cílem je omezení dlouhodobého stání v centrální oblasti města. Je zde několik jednotlivě řešených vyhrazených míst pro soukromé subjekty a zbytek jsou rezidenční stání pro obyvatele městských domů.

a) systém zpoplatněného parkování na vyznačených parkovištích:

- Doba placeného stání je na všech uvedených parkovištích stejná: Po - Pá 7-18, So 7-13.
- Doba parkování by neměla přesáhnout dobu delší 24 hodin.
- Parkovací automaty jsou klasického typu a vydávají parkovací lístky, které se umísťují za čelní sklo vozidla.

Tabulka 1 Poplatky za parkování na parkovištích

| Parkoviště | Cena |
|-----------------------------------|--|
| Husovo náměstí (lokalita A) | 15 Kč / 30 minut 30 Kč / hodina, každá další hodina 50 Kč |
| Na Příkopě (lokalita C) | 20 Kč / hodina |
| Boškův statek (lokalita D) | 10 Kč / hodina |
| nám. Marie Poštové (lokalita E) | 20 Kč / hodina |
| p. ul. Karly Machové (lokalita E) | 20 Kč / hodina |
| u Medicentra (lokalita E) | 5 Kč / prvních 30 minut, 10 Kč / každá hodina |

Zdroj: město Beroun (1)

Výjimkou je parkovací dům, který má jiný časový harmonogram a žádným způsobem si nelze pro parkovací dům předplatit parkovací kartu.

Tabulka 2 Poplatky - parkovací dům U Černého koně

| | |
|------------------------------|--|
| Parkovací dům U Černého koně | pracovní den: 15 Kč / hodina sobota 7:00 – 15:00: 15 Kč / hodina sobota 15:00 – 0:00: 5 Kč / hodina neděle, svátky a noční stání: 2 Kč / hodina |
|------------------------------|--|

Zdroj: město Beroun (1)

Předplacená parkovací karta pro parkování na placených parkovištích (viz tabulka 3) lze předplatit právnickou nebo fyzickou osobou bez jakékoliv podmínky či vazby na území. Parkovací místa na jmenovaných zpoplatněných parkovištích si lze předplatit na určitá období a maximálně na jeden kalendářní rok. Předplacené místo platí pouze na konkrétní parkoviště. V případě zaparkování na jiném



nežli předplaceném parkovišti řidič musí platit odpovídající poplatek. Pouze v případě předplacení dražší parkovací karty, lze parkovat na jakémkoliv parkovišti ze jmenovaných viz tab. 3.

Parkovací karta musí být viditelně umístěna za čelním sklem a platí pouze na jedno vozidlo (jednu RZ).

Výjimkou jsou také ubytovací zařízení, která mají pronajatá parkovací stání pro své hosty nebo provozovny právnických či fyzických osob pro své zákazníky.

Tabulka 3 Ceny za předplacené parkovací karty na placených parkovištích

| Ceny předplatného | měsíční r. 2017 | čtvrtletní r. 2017 | roční r. 2017 |
|--|-----------------|--------------------|---------------|
| Husovo náměstí (lokalita A) | 2 000 Kč | 5 000 Kč | 18 000 Kč |
| Na Příkopě (lokalita C) | 1 000 Kč | 2 700 Kč | 9 500 Kč |
| Boškův statek (lokalita D) | 650 Kč | 1 800 Kč | 6 500 Kč |
| nám. Marie Poštové (lokalita E) | 1 000 Kč | 2 700 Kč | 9 500 Kč |
| p. ul. Karly Machové (lokalita E) | 1 000 Kč | 2 700 Kč | 9 500 Kč |
| u Medicentra (lokalita E) | 1 000 Kč | 2 700 Kč | 9 500 Kč |
| s tímto předplacením lze parkovat na VŠECH výše jmenovaných parkovištích | 2 600 Kč | 7 000 Kč | 22 000 Kč |

Zdroj: Město Beroun (1)

b) Rezidenční stání a předplacené parkovací karty

Rezidenční stání v ulicích centra města se dělí na Modrou zónu I. a zónu II. Lokality jsou viditelně označené dopravní značkou a modrou čarou na obrubníku lemující přilehlé parkovací místa. V řešeném centru města je vyznačená pouze zóna I.

Pro povolení parkování v lokalitě vyznačené Modré zóny je nutné předplatit parkovací kartu „R“, která slouží pro fyzické osoby s trvalým pobytem v zóně placeného stání nebo je vlastníkem nemovitosti ve vymezené zóně placeného stání.

Tabulka 4 Cena parkování ve vymezené Modré zóně I. a II., karta typu „R“.

| Rezidenční parkování, karta „R“ | cena za rok 2017 |
|---------------------------------|------------------|
| jedno vozidlo | 360 Kč |
| druhé vozidlo | 1 800 Kč |
| třetí a každé další vozidlo | 3 600 Kč |

Zdroj: Město Beroun (1)

Parkování pro právnické nebo fyzické osoby za účelem podnikání, se sídlem nebo pobočkou v lokalitě vyznačené Modré zóny je určená parkovací karta „A“.

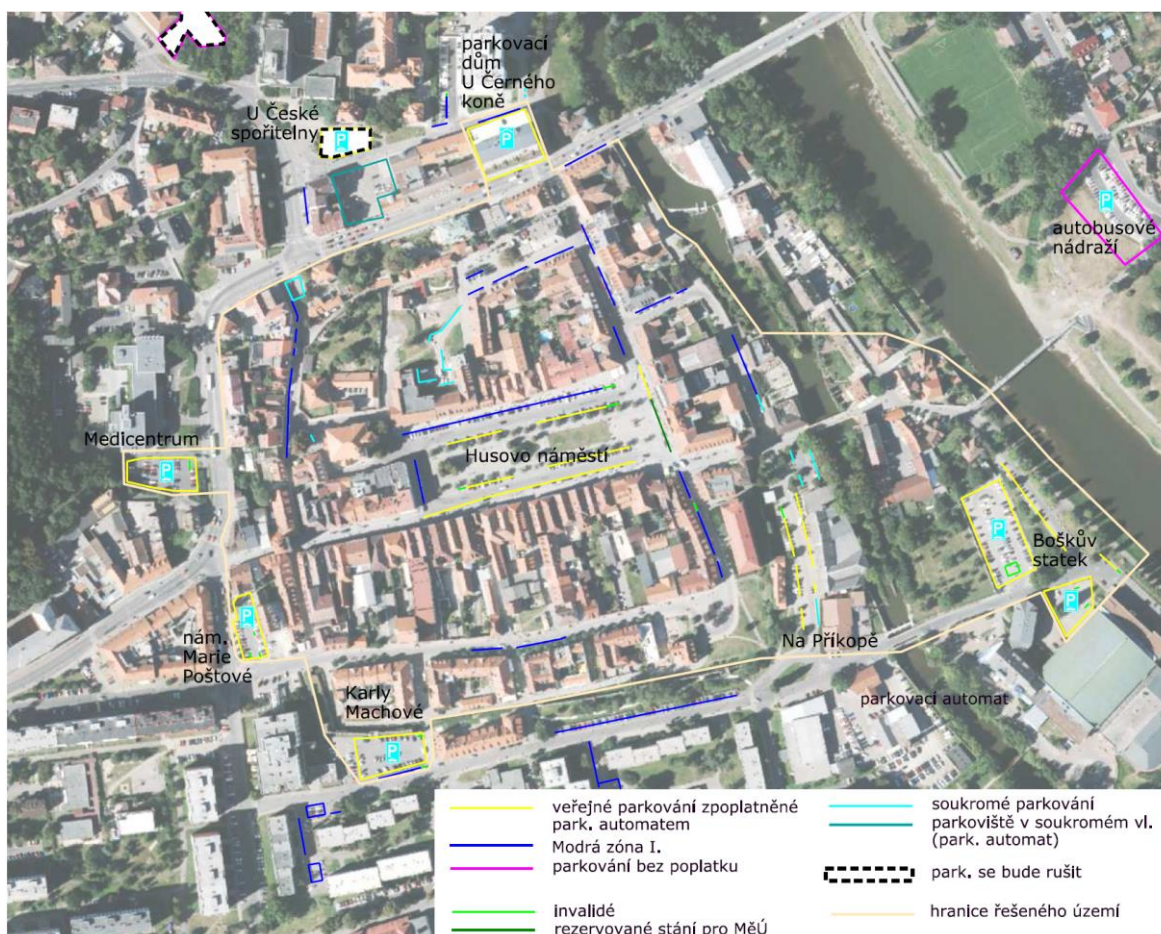
Tabulka 5 Cena parkování ve vymezené Modré zóně I. a II., karta typu „A“. (Zdroj: Město Beroun)

| Parkování pro předplatitele, karta „A“ | Rok 2017 |
|--|-----------|
| jedno vozidlo | 3 600 Kč |
| druhé vozidlo | 7 200 Kč |
| třetí a každé další vozidlo | 10 800 Kč |



V obou případech je nezbytné umístit parkovací kartu za čelní sklo. Karta platí pouze pro jedno vozidlo (jedna RZ) a pouze po dobu jednoho roku.

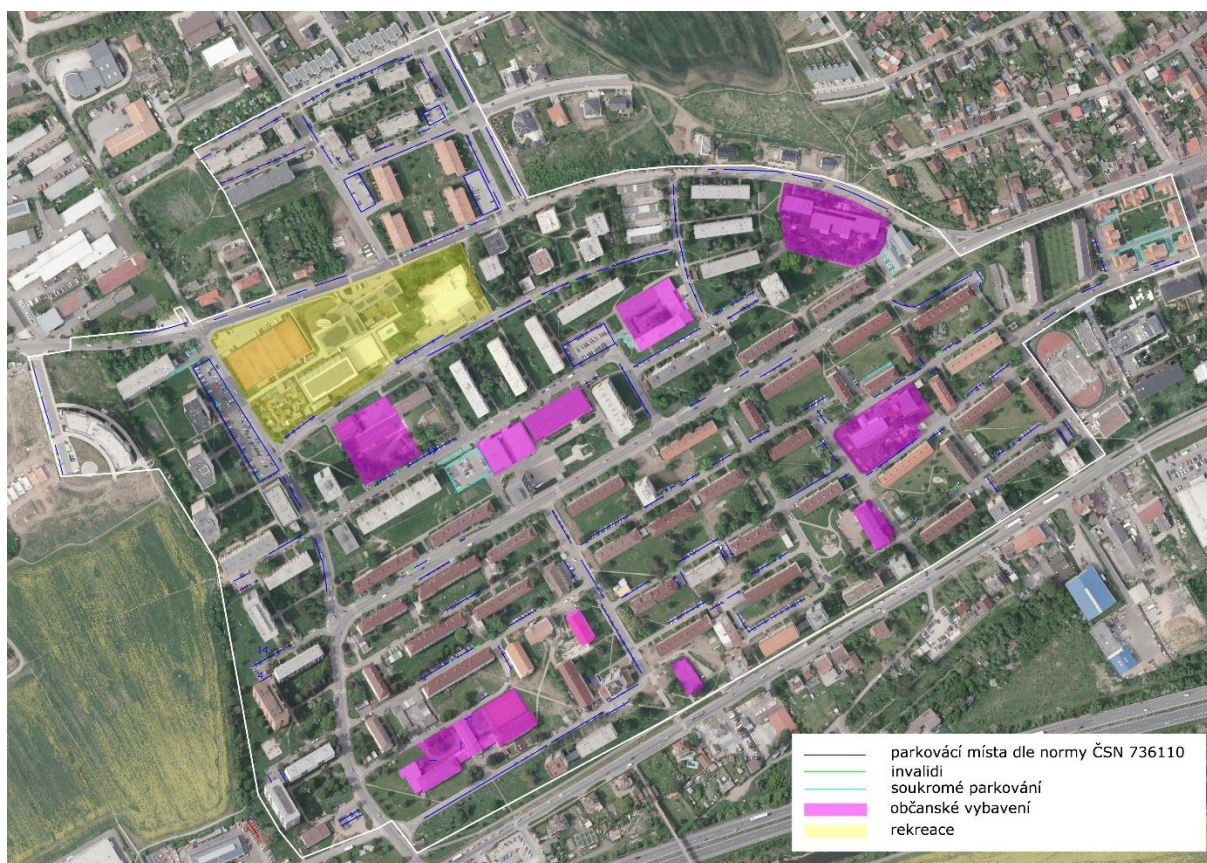
Obrázek 5 Centrum města Beroun s vyznačeným parkovacím stáním



Volné, bezplatné stání ve vyznačeném centru města není. Parkování zdarma je možné na nedalekém parkovišti Komunitní centrum, vjezd z ul. Bezručova (viz obrázek č. 2). Tato dosud frekventovaně využívaná velkokapacitní parkovací plocha je v zájmu developerů a je v plánu parkoviště s ohledem na záměr nové zástavby zrušit. Další dosud bezplatné stání se nachází na nově zřízeném parkovišti autobusové nádraží, spojené s centrem města pěší lávkou. Parkoviště autobusové nádraží se výhledově zpoplatňovat bude.

Na sídlišti je parkování téměř neomezené, výjimečně jsou vyznačená předplacená vyhrazená stání, označená svislým dopravním značením s konkrétní registrační značkou.

Obrázek 6 Sídliště Plzeňské předměstí s vyznačeným parkovacím stáním



5 ZJIŠTĚNÍ VYTÍŽENOSTI PARKOVACÍCH MÍST

Kapacita dopravy v klidu byla analyzována ve třech časových intervalech (odlišných dle zkoumaného území). Zkoumala se obsazenost míst a obrátkovost. Obsazenost znamená podíl zaparkovaných vozidel k celkovému počtu parkovacích míst v dané lokalitě a čase. Evidován byl zjištěný nejvyšší počet zaparkovaných vozů. Obrátkovost byla měřena pouze v nejvytíženější lokalitě v centru města. Obrátkovost vyjadřuje, kolik vozidel se vystřídá na jednom parkovacím místě v průběhu pracovního dne.

Zkoumané celky byly pro účel lepšího vyhodnocení rozděleny do jednotlivých lokalit, ze kterých jsou následně vytvořené výsledky průzkumu. Vyhodnocení obsazenosti parkovacích míst je rozděleno na místa v Modré zóně a na zpoplatněná parkovací stání a parkoviště.

5.1 Centrum města Beroun

5.1.1 Lokalita A

Lokalita A, Husovo náměstí má obě možnosti parkování, jak pro rezidenty a předplatitele s předplacenou parkovací kartou umožňující stání v Modrých zónách, tak i pro obyvatele a návštěvníky města na místech zpoplatněných parkovacími automaty. Celková kapacita na náměstí je 172 parkovacích míst. Na náměstí



je rezervováno 9 míst pro invalidy a 12 míst pro služební vozidla Městského úřadu. V lokalitě A se zkoumala obsazenost i obrátkovost.

Placená parkovací místa

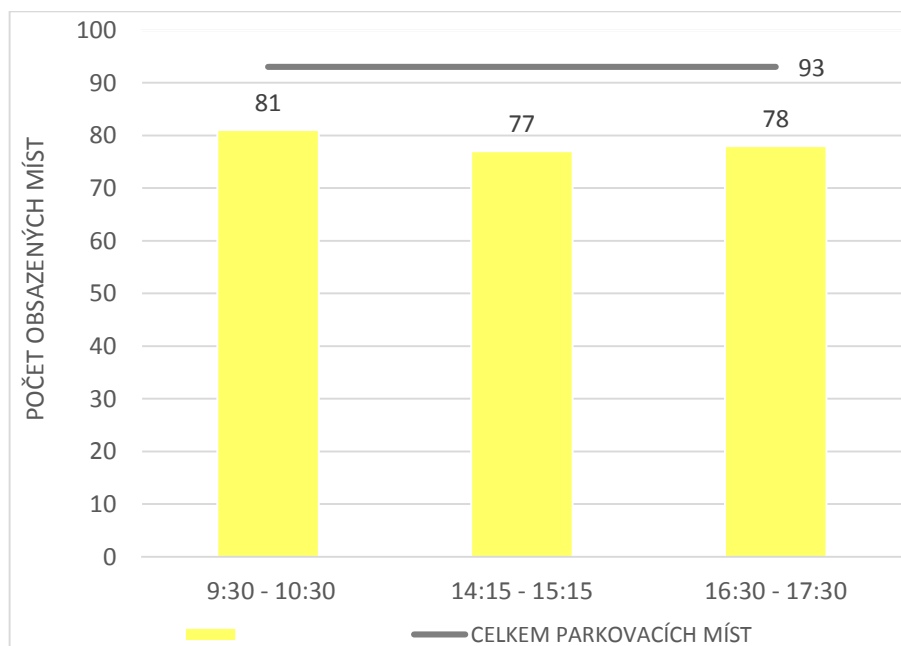
Obrátkovost zpoplatněných parkovacích míst na Husově náměstí byla analyzována, v porovnání s jinými lokalitami, z rozšířeného měření, kdy se nezaznamenávaly jen největší spočtené hodnoty obsazenosti parkovacích míst za jeden měřený časový úsek, ale i hodnoty spočtené v polovině zkoumaného časového úseku. Výsledky ukazují, že krátkodobé stání zhruba do 30 min měření bylo zjištěno v průměru na 52 % míst. Polovina zaparkovaných vozidel se zhruba během půl hodiny obměnila, některá místa byla obsazena novými vozidly, některá zůstala prázdná. Obrátkovost mezi delšími měřenými úseky byla razantnější, téměř celých 100 % zaparkovaných vozidel. Konkrétně v časovém úseku mezi 10:30 až 14:30 se obměnilo 94 % vozidel a v časovém úseku mezi 15:00 až 16:15 se obměnilo 109 % vozidel na Husově náměstí. V tomto případě se od počátečního stavu měření zvýšil počet zaparkovaných vozidel.

Výsledná hodinová obrátkovost na Husově náměstí je 1. Takový výsledek znamená, že na jednom místě, za jednu hodinu se obmění jedno auto (cca 1 vůz/1 hodina/ 1 místo). Lze tedy tvrdit, že v průběhu osmi pracovních hodin se na Husově náměstí vystřídá zhruba 800 automobilů.

Tabulka 6 Obrátkovost zpoplatněného parkování – Husovo náměstí

| čas | 10:00 | 10:30 | 14:30 | 14:45 | 16:15 | 16:45 |
|------------------------|-------|------------|------------|------------|-------------|------------|
| počet aut | 72 | 81 | 77 | 66 | 78 | 65 |
| součet změn | - | 38 | 76 | 34 | 72 | 47 |
| obrátkovost v % | - | 53% | 94% | 44% | 109% | 60% |

Graf 1 Obsazenost parkovacích míst zpoplatněných parkovacím automatem - lokalita A



Obsazenost zpoplatněných míst parkovacím automatem je v průměru celého dne 79 míst z 93 (bez započítání šesti míst pro invalidy). Největší obsazenost byla 87 % z celkové kapacity v dopoledních hodinách, mezi 9 - 11 hod. S přibývajícimi denními hodinami počet aut spíše klesal.



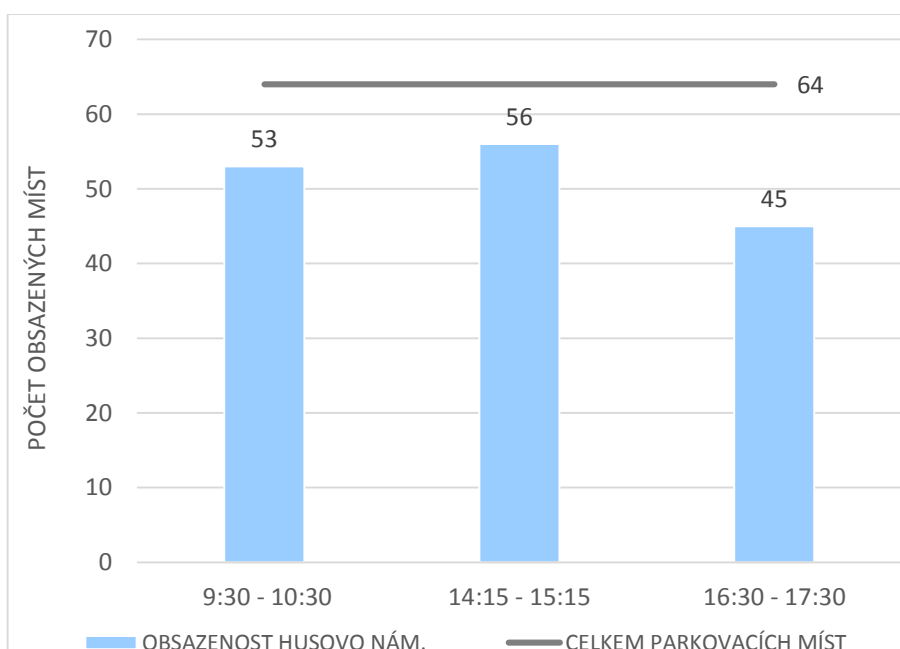
Modrá zóna

Obrátkovost Modré zóny je v porovnání s placeným parkovištěm mnohem nižší, což je pochopitelné, jelikož místa jsou určena pro rezidenty a podnikatele/živnostníky se sídlem na Husově náměstí. Je předpokládáno, že auta zde parkují na mnohem delší dobu, než v případě placeného parkoviště. Dle průzkumu lze obrátkovost vozidel v Modré zóně, na Husově náměstí, vyjádřit přibližně jako obměna každého čtvrtého vozidla za jednu hodinu, to znamená, že za dvě hodiny se obmění necelá polovina aut parkujících v Modré zóně na Husově náměstí.

Tabulka 7 Obrátkovost Modré zóny – Husovo náměstí

| čas | 10:00 | 10:30 | 14:30 | 14:45 | 16:15 | 16:45 |
|------------------------|-------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| počet aut | 54 | 53 | 58 | 58 | 52 | 49 |
| součet změn | - | 8 | 24 | 2 | 25 | 12 |
| obrátkovost v % | - | 15% | 45% | 3% | 43% | 23% |

Graf 2 Obsazenost parkovacích míst Modré zóny – lokalita A



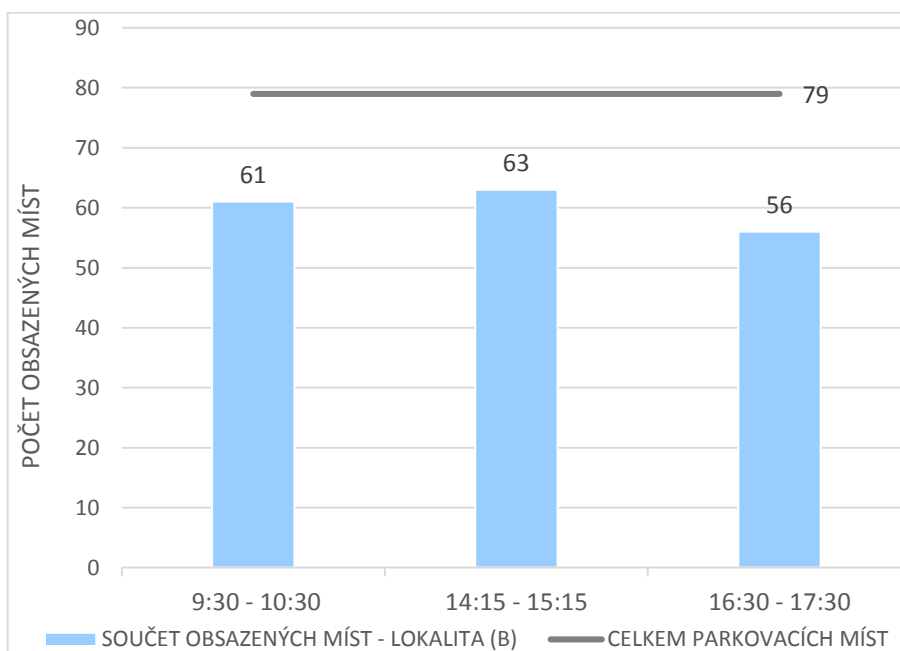
Obsazenost parkovacích míst Modré zóny byla v průběhu celého dne poměrně vytížená podobně jako na zpoplatněném parkování s parkovacím automatem. Největší obsazenost byla v časovém intervalu mezi polednem až 15 hod., kdy bylo obsazeno 56 míst z 64, tj. 87,5%. Překvapující je klesající počet vozidel s postupem času. Modré zóny jsou primárně určeny pro obyvatele s trvalým pobytem v dané lokalitě, proto by obsazenost měla pulzovat podobně jako na sídlišti. Ovšem přístup k předplacenému parkování v Modré zóně, s několika násobně vyšší taxou, mají i právnické a fyzické osoby podnikající se sídlem nebo pobočkou v dané lokalitě. Z toho lze vyvodit, že na Husově náměstí jsou parkovací místa v Modré zóně z podstatné části využívány podnikateli, neboť obsazenost míst ve večerních hodinách klesá.



5.1.2 Lokalita B

Lokalita B, bezprostřední okolí Husova náměstí, je striktně vymezená jako Modrá zóna. Nelze zde parkovat bez předplacené parkovací karty pro Modrou zónu. Mimo Modrou zónu je v ulici Kostelní vymezeno jedno soukromé místo pro invalidy. Největší obsazenost byla stejně jako na Husově náměstí v poledních a odpoledních hodinách (11 – 15 hod.), s postupem času vozidla ubývala. Obsazenost byla vysoká, v průměru okolo 76 %. V této lokalitě bylo v průběhu dne spočteno 22 parkovacích přestupků. Největší počet (14) byl spočten v ulici Havlíčkova (mezi 11 – 15 hod.). Mimo jiné bylo evidováno několik vozidel, které zde stály po nezbytně dlouhou dobu se zapnutými výstražnými světly. Tyto automobily nebyly počítány mezi přestupky.

Graf 3 *Obsazenost parkovacích míst Modré zóny - lokalita B*

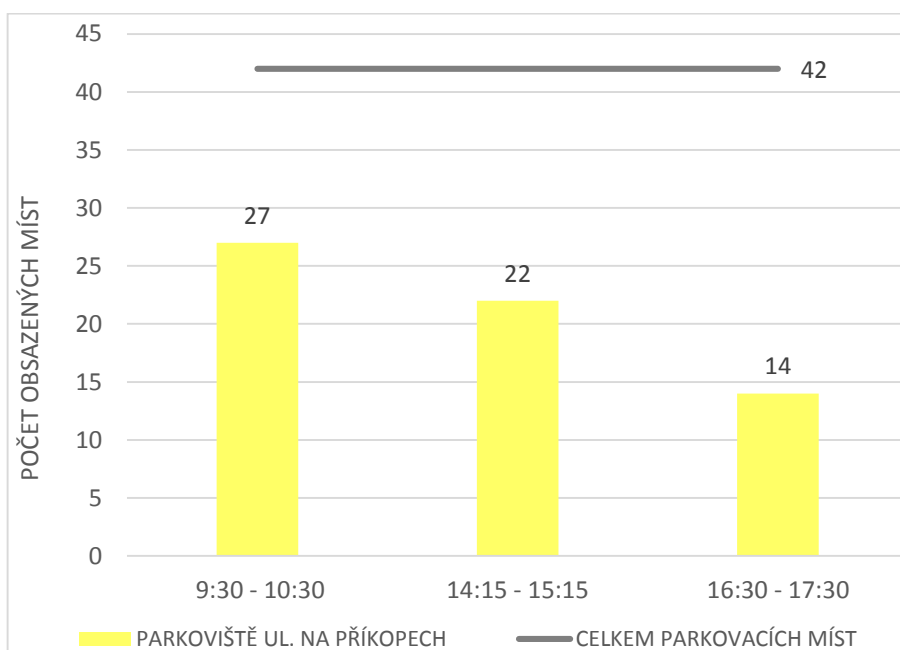


5.1.3 Lokalita C

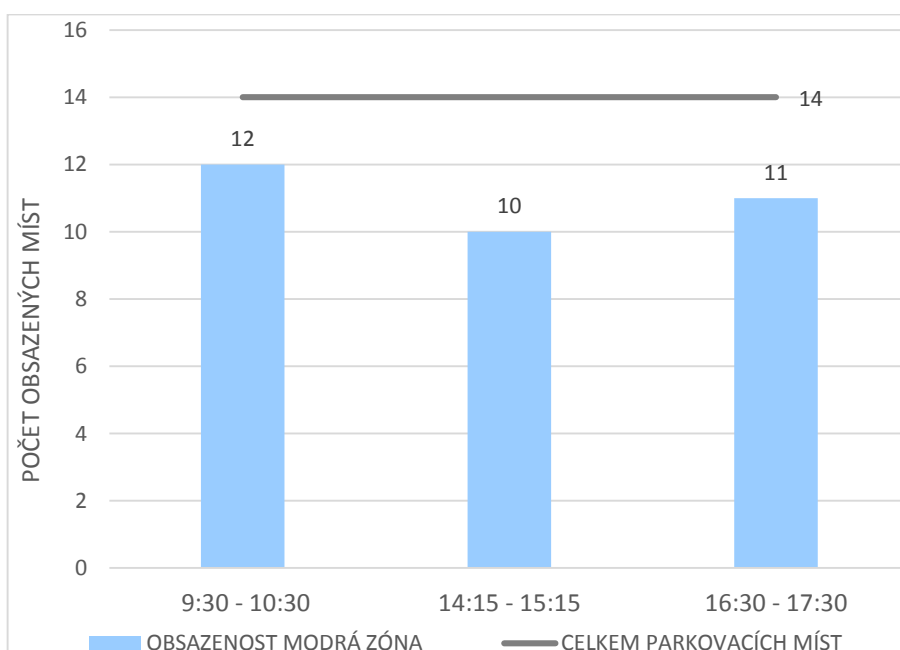
Lokalita C je podobně jako lokalita B v úzké blízkosti s hlavním náměstím, v docházkové vzdálenosti do 3 minut. Kapacita zpoplatněného parkování parkovacími automaty je 42 míst a 2 místa jsou rezervovaná pro invalidy. Největší obsazenost byla změřena dopoledne, využito bylo 64 % z celkové kapacity. S postupujícím dnem obsazenost klesala. Obecně lze říct, že parkoviště během dne nebylo příliš vytížené.



Graf 4 Obsazenost parkovacích míst zpoplatněných parkovacím automatem – lokalita C



Graf 5 Obsazenost parkovacích míst Modré zóny – lokalita C

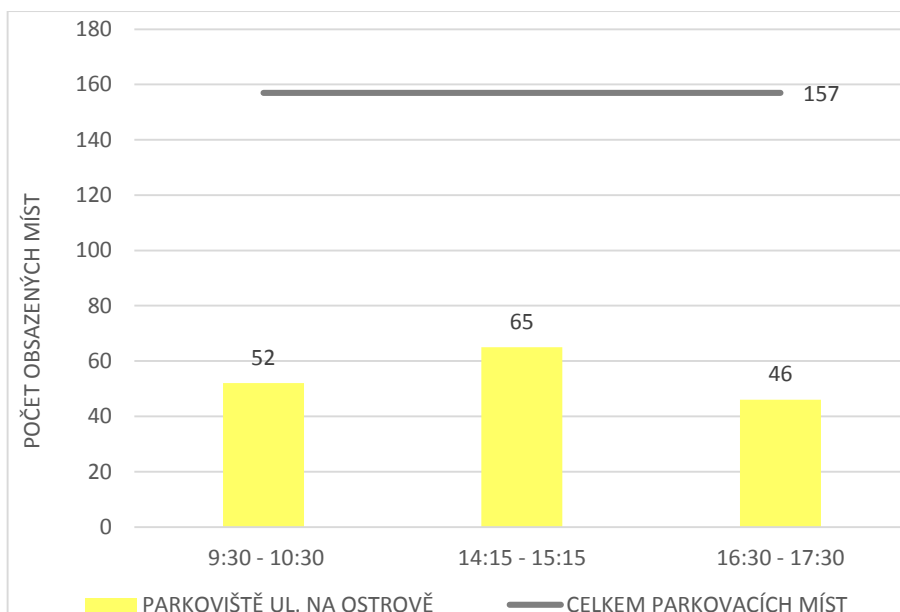


Parkovací místa Modré zóny byly v porovnání se zpoplatněným parkováním stejné lokality v průběhu celého dne téměř obsazené. Jedná se o úsek ulice Na Příkopě od Pražské brány k ulici Čertovka a o samotnou ulici Čertovka. V tomto úseku bylo v průběhu dne zaznamenáno 6 parkovacích přestupků, což není v porovnání s volnými nabízenými parkovacími místy zanedbatelné.



5.1.4 Lokalita D

Graf 6 Obsazenost parkovišť ulice Na Ostrově – lokalita D



Lokalita D je nejvzdálenější lokalitou od Husova náměstí, ale i přesto je v docházkové vzdálenosti maximálně 6 minut. Parkovací kapacita zpoplatněných míst je zde největší ze všech uváděných lokalit. Změřená obsazenost lokality D ukázala největší vytíženost 41 % z celkové kapacity, okolo poledne a v brzkých odpoledních hodinách. Z toho vyplývá, že tato lokalita poskytuje dostatečnou parkovací kapacitu pro návštěvníky města ve všední den. Otázkou může být, jak je kapacita dostatečná během městských kulturních nebo sportovních událostí.

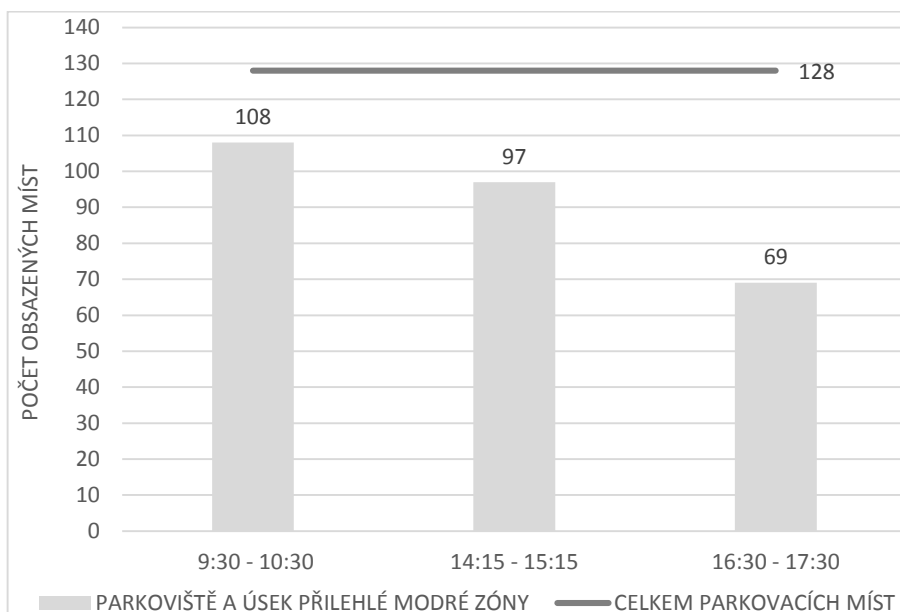
Nutno poznamenat že se ozývá řada stížností od rodičů dětí, kteří vozí děti na sportovní kroužky na zimní stadion několikrát do týdne, a parkují na parkovišti Boškův statek. Otázkou je do jaké míry je nutné přizpůsobit podmínky pro rodiče, kteří parkoviště využívají několikrát do týdne na více než jednu hodinu. Z čistě úsporného hlediska je to pro rodiče dětí velmi nevýhodné. V zájmu města je přizpůsobit pro návštěvníky zimního stadionu lepší podmínky.

5.1.5 Lokalita E

Lokalita E zahrnuje tři parkoviště. Jedno parkoviště slouží především Medicentru, které je v ranních hodinách velmi frekventované a kapacita je nedostatečná. Vozidla stála na místech, kde by stát neměla a čekala, až se nějaké místo uvolní. Další dvě parkoviště jsou využívána s největší pravděpodobností obyvateli nebo návštěvníky města s účelem nákupů, využití služeb, prohlídky města aj. Parkoviště v lokalitě E jsou v porovnání s lokalitou D velmi intenzivně využívána. Největší intenzita byla změřena v dopoledních hodinách, kdy bylo z celkové kapacity využito 84 %. Což ale znamená, že stále jsou zde rezervy. Opět jak již bylo několikrát zmíněno, intenzita obsazenosti se v průběhu dne snižovala.



Graf 7 Obsazenost parkovišť – lokalita E



Obsazenost parkovacího domu U Černého koně byla zjištěna na základě výsledků evidence systému parkování. V parkovacím domě je vyhodnoceno ze záznamů vjezdového systému velmi nízké procento (10 - 20 %) využití parkovacích míst za den. Parkovací kapacita je 158 míst, cena za hodinu parkování je v porovnání s okolními parkovišti nižší a docházková vzdálenost do centra je přijatelná. Přesto jsou místa v parkovacím domě využívána v nedostatečné míře.

5.1.6 Výsledky

Na základě provedeného průzkumu vykazuje centrum města Beroun v průměrném dni vysokou obsazenost parkovacích míst. Z hlediska kapacity však nebyl identifikován nedostatek, ani větší problémy s výjimkou obsazenosti modré zóny a parkoviště u Medicentra. Celkově se ve vymezeném území nachází 429 parkovacích míst zpoplatněných parkovacím automatem, 179 parkovacích míst v Modré zóně, 27 míst rezervovaných pro invalidy a přibližně 45 vyhrazených parkovacích míst. Počet vydaných parkovacích karet výrazně převyšuje počet parkovacích míst v modré zóně centrální oblasti města. Největší obsazenost je v ranních a dopoledních hodinách a v pozdějších odpoledních hodinách počet zaparkovaných vozidel v centru města klesá. Za zmínku stojí nerovnoměrné vytížení jednotlivých lokalit, zejména pak nízká obsazenost míst v parkovacím domě v porovnání s vysokou obsazeností Modré zóny v centrální oblasti města. S ohledem na menší rezervu kapacity lze v komerčně více vytížených dnech očekávat krátkodobé překračování kapacity parkovacích stání a větší počet nadbytečných jízd při hledání parkovacího místa v centrální oblasti. Dalším zjištěným negativem je občasné abonentní parkování dodávkových vozidel výrazně přesahujících svými rozměry parkovací místa v modré zóně.

5.2 Sídliště Plzeňské předměstí

Pod pojmem sídliště si představujeme obytnou zónu s vyšší koncentrací více podlažních domů. Podle normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, z roku 2006 a jejich změn, na jednu účelovou jednotku do 100 m² celkové plochy, činžovního obytného domu má být vybudováno jedno stání, na



účelovou jednotku nad 100 m² celkové plochy připadají místa dvě. V době, kdy byly tyto obytné zóny a sídliště projektovány, byl s ohledem na tehdejší stupeň automobilizace počet vybudovaných parkovacích míst mnohem nižší. V té době bylo nadstandartní vlastnit automobil, natož mít dvě a více vozidel. Výsledkem je, že v současné době městská sídliště již tradičně nesou tíhu stížností o nedostatku odstavných míst.

Sídliště Plzeňské předměstí zahrnuje bytové domy vystavěné v několika obdobích následujících po sobě, to se odrazilo na vzhledu a uspořádání zástavby. Ve zkoumaném území převažují třípodlažní bytové domy nad počtem čtyř, šesti a osmi podlažními panelovými domy. Lze tedy předpokládat, že se to odrazí i na potřebě odstavných míst.

Nejvytíženější doba využití odstavných míst je předpokládána k večeru a přes noc, během dne je předpokládán dostatek odstavných míst.

Z průzkumu bylo vyzorováno, že k parkování vozidel dochází na úkor veřejné zeleně a průjezdního prostoru. Sídlíště je z velké části postaveno v druhé polovině 20. století a není kapacitně přizpůsobeno dnešnímu velkému počtu automobilů. Část ulic umožňuje uspokojivé odstavení vozidla (lokalita 1) na rozdíl od jiných (lokalita 3), kde se parkuje na chodnících. Zásadním rozdílem těchto dvou lokalit je uliční a veřejný prostor mezi samotnými bytovými domy lokality 1, který je větší v porovnání s panelovými domy lokality 2 a 3. Současně bytové domy mají na stejnou užitou plochu (m²) méně bytů, a tím i předpokladatelně méně parkujících automobilů.

V průzkumu jsou spočítány pouze parkovací místa splňující kritéria dle normy ČSN 73 6110 (rozměr místa). Parkování v obou směrné ulici bez dostatečné šířky nebo parkování na trávníku nelze počítat jako standartní. Rozdělení oblasti do lokalit navazuje na provedený průzkum dopravy v klidu a je patrné z obr. 3.

5.2.1 Lokalita 1

V lokalitě 1 se nachází 51 bytových domů, převážně třípodlažních a pouze jeden panelový dům. Dohromady se zde nachází zhruba 950 bytů. Spočtený počet parkovacích míst odpovídajících parkovacích míst ve vymezené lokalitě je 444. To znamená, že za předpokladu, pokud by každá domácnost měla jeden vůz, nemá 53 % vozů parkovací stání.

Výsledky průzkumu ukazují, že počet parkovacích míst v lokalitě 1 hraničí s potřebnou kapacitou. V některých ulicích jsou již zrekonstruovaná parkovací místa, čímž se v lokálně počet míst navýšil. Někde ovšem rekonstrukce ještě neproběhla a jsou pozorovány přestupky parkování na trávě nebo chodníku.

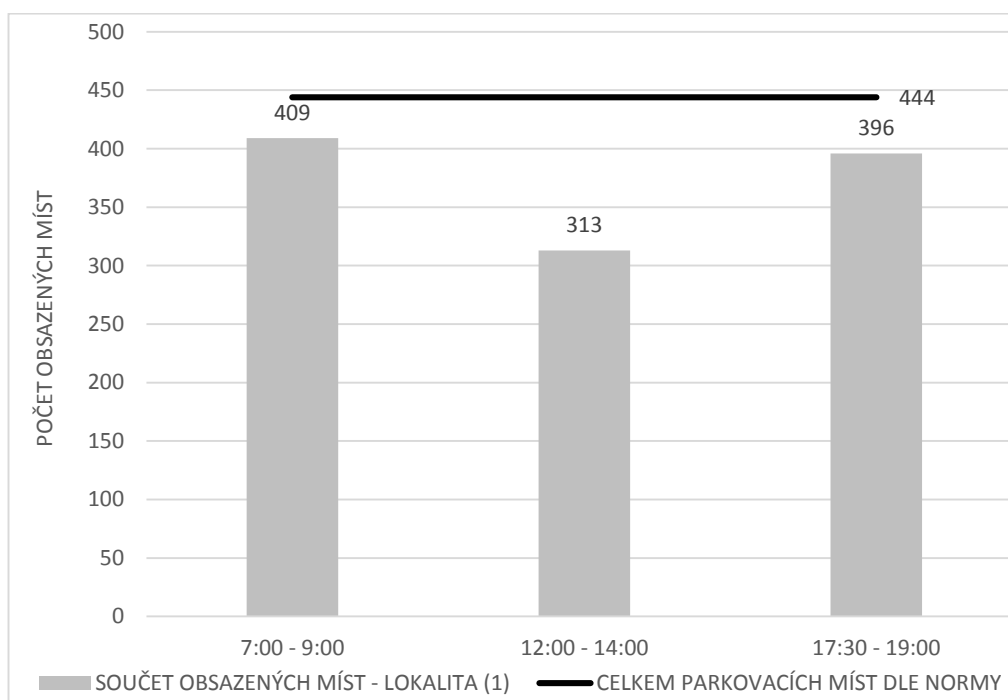
Ranní průzkum ve vymezené lokalitě 1 spočetl 409 zaparkovaných vozů, což je 92 % obsazených míst. Během dne se počet zaparkovaných vozů předpokladatelně snížil ze 409 na 313 vozů, tj. 30 % volných parkovacích míst. Večerní průzkum spočetl 396 zaparkovaných vozů, obsazeno tedy bylo 89 % z celkové parkovací kapacity.

Kapacita této lokality je limitující a navýšení parkovacích míst by bylo jistě vítáno. Ne každý bytový dům má dostatečnou kapacitu ve svém okolí, čímž jsou obyvatelé domů nuceni parkovat v jiné ulici nebo v jiné lokalitě. I přesto je důležité podotknout, že tato lokalita je svým výsledkem v porovnání s jinými



lokality tohoto sídliště hodnocená pozitivně a potenciální rezervy pro vytvoření nových parkovacích ploch zde jsou.

Graf 8 *Obsazenost parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí – lokalita 1*



5.2.2 Lokalita 2

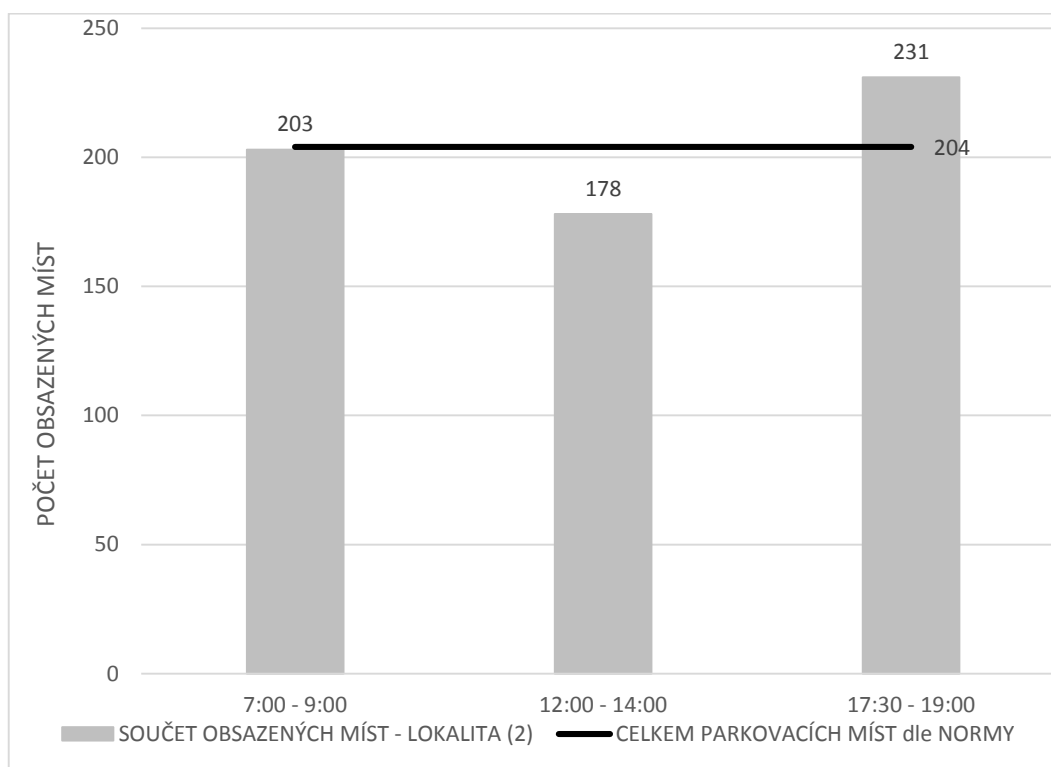
Lokalita 2 je v tomto průzkumu dle výsledků jednoznačně nejvytíženější lokalitou. Nachází se zde 19 panelových domů, s přibližným počtem bytů 830. Počet parkovacích míst je 204. Po ránu a od odpoledních hodin až k večeru počet zaparkovaných automobilů překračoval kapacitu těchto míst. Ještě v poledne a během brzkého odpoledne, kdy jsou jiné lokality spíše prázdné, byla lokalita 2 zaplněna z 87 %. Obsazenost parkovacích míst je v této lokalitě s největší pravděpodobností překračována standardně, obyvatelé parkují všude, kde je to možné a to i bez ohledu na zachování průjezdnosti.

Během ranních hodin (přibližně okolo 8 hodiny, čili v dobu, kdy lidé, kteří dojíždějí za prací byli již pryč) byla lokalita zaplněná ze 100 %. S blížícím se večerem (zhruba okolo 18 – 19 hodiny) byla kapacita překročena o 13 %.

Tato lokalita je silně postižená nedostatkem parkovacích míst. Zásadním problémem je podstatně menší prostor pro rozšiřování parkovacích ploch v porovnání s lokalitou 1, neboť je žádoucí zohlednit zachování využívaných ploch veřejné zeleně.



Graf 9 Obsazenost parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí - lokalita 2



5.2.3 Lokalita 3

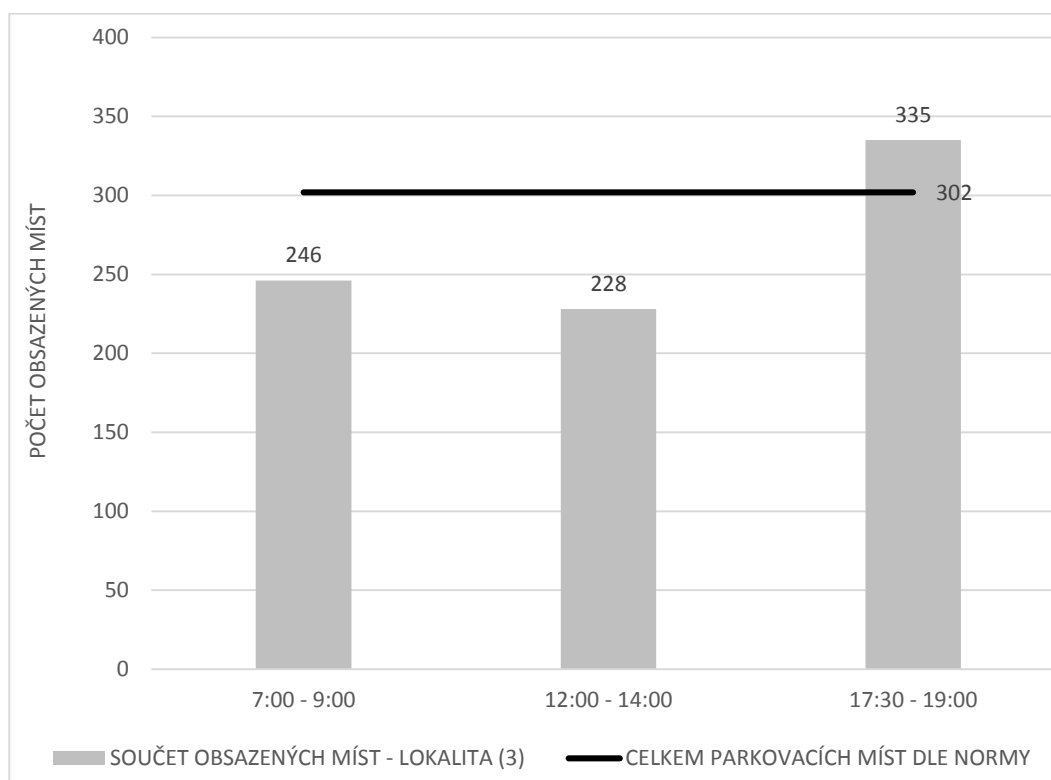
V lokalitě 3 se nachází 18 bytových domů, z toho 12 domů je čtyř s více podlažních. Dohromady se v této lokalitě nachází přibližně 700 bytů, spočítáno je 302 parkovacích míst odpovídající normě ČSN 73 6110. Lokalita 3 je svým charakterem zástavby a okolním prostorem velmi podobná lokalitě 2 a řeší stejný problém s nedostatkem parkovacích míst.

Největší koncentrace vyhledávaných parkovacích míst je podél ulice Košťálkova, která díky velkému parkovišti nabízí největší počet parkovacích míst. Dále podél ulice Hamplova a Za Humny, které jsou současně nejkritičtější ulice této lokality vůbec. Dle normy je v ulicích dohromady 24 parkovacích míst a obvykle zde parkuje okolo 50 až 60 automobilů. Parkuje se bez jakéhokoliv ohledu na chodce nebo předpisy úplně všude. V mnoha případech auta parkují těsně za sebou a vzájemně se blokují ve výjezdu. Další problém je spatřen v okolí bytových domů č. p. 1225 - 1222, č. p. 1214 - 1211 v ulici Tř. Míru, kde obyvatelé parkují za bytovými domy. Prostor zde není ani v nejmenším přizpůsoben na parkování, není tomu přizpůsoben ani příjezd od silnice přes obrubník chodníku, nehledě na to, že výfukové plyny od startujících automobilů proudí obyvatelů přízemí a prvních pater přímo do bytů. Podobně tomu je i v okolí bytových domů č. p. 2169/1 - 2169/4 (dle ČUZK ulice Jungmannova). Tento způsob parkování je jeden z nejhůře hodnocených v rámci celého sídliště.

Během ranního průzkumu lokality 3 bylo obsazeno 81 % a v poledne 75 %. Předpoklad potvrdil večerní průzkum, kdy se lidé vraceli z práce domů. Již v dobu mezi 17:30 až 19:00 parkovalo v ulicích o 11 % více, než je celková kapacita.

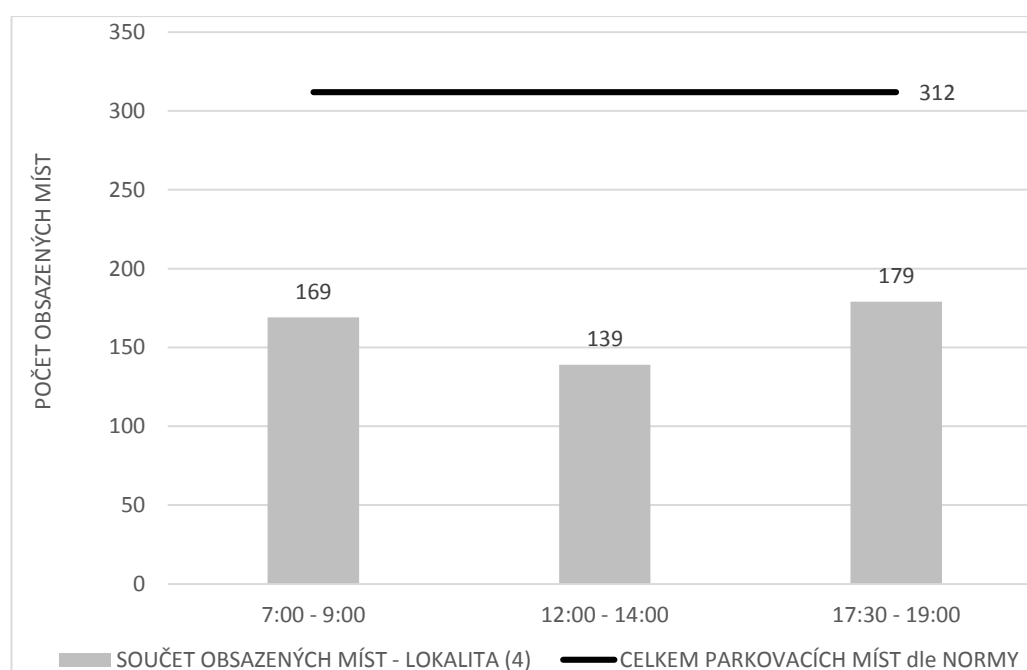


Graf 10 Obsazenost parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí - lokalita 3



5.2.4 Lokalita 4

Graf 11 Obsazenost parkovacích míst na sídlišti Plzeňské předměstí - lokalita 4



Celkově nejlepší výsledky přinesla lokalita 4. Jako hlavní odůvodnění je nezbytné uvést období výstavby bytových domů, tj. od roku 2000 až do současnosti. V dnešní dobu projekty již počítají s minimálně jedním vozidlem na jednu domácnost. Nové stavby mají podzemní garáže, proto jsou parkovací místa na ulicích méně obsazené. Uliční parkovací místa jsou současně objemnější, jsou dimenzována na vyšší



počet vozidel v porovnání se rozložením zástavby z druhé poloviny 20. století. Uliční parkovací místa byla v průběhu celého dne průměrně obsazena okolo 50 %. Není předpokládáno, že by kapacita parkovacích míst této lokality byla nedostatečná.

5.2.5 Výsledky

Dle průzkumu je potřeba hodnocení sídliště Plzeňské předměstí dělit na lokalitu 1 a 4, které lze hodnotit pozitivně a lokalitu 2 a 3, které jsou z hlediska počtu parkovacích míst ve velmi kritickém stavu. Je přirozené, že obyvatelé řeší nedostatek parkovacích míst tím, že zaparkují kdekoliv je to možné. Je očividné, že jsou obyvatelé zvyklí parkovat na chodníku, na trávě, v obousměrných ulicích bez dostatečné šíře vozovky nebo v řadě za sebou s velmi omezenou možností výjezdu. Tento způsob parkování komplikuje i dopravní obsluhu a zásobování, rizikem je též při nutnosti průjezdu vozidel IZS.

V nejvytíženějších lokalitách 2 a 3 jsou komplikace v průjezdu ulicemi pozorovány již v odpoledních hodinách a to z důvodu nevhodného parkování, přičemž nejvytíženější denní hodinou je večer. Ráno a v průběhu dne automobily především ubývají. Bezpochyby se nedostatek parkovacích míst v lokalitě 2 a 3 odrazí i v lokalitě 1 a 4, kde řidiči, kteří nezaparkují v blízkosti svého bydliště (v lok. 2 a 3) hledají volné místo na parkování jinde.

Hustota obsazenosti míst je ve všech lokalitách vysoká a problém je potřeba řešit celkově. Pro celé sídliště by bylo potřeba minimálně o 150 parkovacích míst více. Cílem je najít a vytvořit více parkovacích ploch. Ve zkoumaném území jsou prostorové rezervy, i přesto, že hlavním omezením většího rozšiřování parkovacích ploch již celkově hustě zastavěné územní. Některá místa stačí jen rekonstruovat a lépe přizpůsobit, jinde je třeba postavit nové parkovací plochy na úkor veřejné zeleně. Některé ulice jsou opravdu plné a rekonstrukce by jim bezesporu prospěla. Konkrétně se jedná o ulice: Hamplova, Za Humny, Košťálkova, Švermova, Karla Čapka, okolí bytového domu č. p. 2169/1 - 2169/4 (ul. Jungmannova), parkoviště v blízkosti domů č. p. 1351 - 1352 a č. p. 1355 - 1353 v ul. Košťálkova a parkoviště v ul. Na Máchovně.



6 ANALÝZA PROBLÉMU PARKOVÁNÍ - SWOT ANALÝZA

Centrum města

S TRENGTHS (*silné stránky*)

- většinou je dostatečná parkovací kapacita pro krátkodobé stání na náměstí
- je dosahována vysoká míra obrátkovosti krátkodobých stání na Husově náměstí

W EAKNESSES (*slabé stránky*)

- nerovnoměrná obsazenost a vytíženost parkovišť
- permanentně přeplněné parkoviště u Medicentra
- přeplněná Modrá zóna I. na Husově náměstí během pracovního dne, nízká obsazenost v nočních hodinách
- počet vydaných parkovacích karet převyšuje výrazně kapacitu parkovacích míst v modré zóně
- parkování dodávkových vozidel přesahujících svými rozměry parkovací místa v modré zóně
- v lokalitě B (ul. Havlíčkova) permanentně parkují automobily na výstražná světla a to nejen po nezbytně nutnou dobu
- v lokalitě B a C dochází k dopravním přestupkům při parkování
- nízké využívání parkovacího domu U Černého koně
- neplacení parkovacích poplatků

O PPORTUNITIES (*příležitosti*)

- úprava cen stávajícího systému parkování
- zvýšení využití parkovacího domu – přesun části abonentů z náměstí do parkovacího domu
- vyčlenit další místa z Modré zóny pro veřejné parkování na Husově náměstí

T HREATS (*hrozby*)

- snížení kapacity Modré zóny v centru (lokality A, B, C)
- negativní hodnocení opatření (zvýšení cen abonentům a nabídka alternativního parkování v parkovacím domě) podnikatelskými subjekty na náměstí

Sídliště Plzeňské předměstí

S TRENGTHS (*silné stránky*)

- dostatečná parkovací kapacita v lokalitě 1 a 4
- možnost bezplatného parkování na sídlišti



W EAKNESSES (*slabé stránky*)

- překračování kapacity parkovišť po odpoledním návratu obyvatel ze zaměstnání
- nedostatečný počet parkovacích míst v lokalitě 2 a 3 vede k využívání kapacity ostatních lokalit v lokalitách 2 a 3 se parkuje na trávě, na chodnicích aj.
- nevhodné parkování zejména v lokalitě 2 a 3 omezuje průjezdnost a způsobuje lokální problémy:

lokalita 2

- přehušťené parkování, špatná organizace parkování v ulici Švermova

lokalita 3

- přehušťené parkování v ulicích Hamplova, Za Humny, lokálně ul. Košťálkova - omezuje průjezdnost (IZS, obsluha)
- neformální parkování na trávě za bytovými domy v ul. Třída Míru č. p. 1225 - 1222 a č. p. 1214 - 1211, podobně nevhodné parkování v okolí domu č. p. 2169/1 - 2169/4 (dle ČUZK ulice Jungmannova)

O PPORTUNITIES (*příležitosti*)

- omezit parkování tam, kde překáží průjezdu, průchodu nebo znehodnocuje veřejnou zeleň
- vytipovat lokálně místa k možné rekonstrukci a navýšení parkovací kapacity
- plochy již znehodnocené a v současné době nefunkční zeleně využít k návrhu nových parkovacích ploch
- upravit organizaci dopravy v ulicích v návaznosti na novou koncepci parkovacích míst
- nově plánované záměry k bydlení v blízkosti lokality 3, budou disponovat dostatečnou rezervou parkovacích míst

T HREATS (*hrozby*)

- vytvořením nových míst dojde ke snížení podílu ploch veřejné zeleně
- obyvatelé budou při návrhu nových parkovacích míst nedále preferovat odstavování vozidel co nejbližší k místu bydliště
- případný zákaz parkování u obchodu Penny Market (např. při změně majitele) ve večerních hodinách pro obyvatele sídliště (lokalita 2) by vedl ke zvýšení nedostatku parkovacích míst



7 DOPORUČENÍ DO NÁVRHOVÉ ČÁSTI

Po zpracování a vyhodnocení výsledků analytické části vyplývají pro navazující návrhovou část následující závěry a doporučení:

Doporučení pro centrum města:

- ponechat výši poplatků za rezidentní parkování ve stávající výši
- ponechat výši poplatků za krátkodobé stání
- nastavením tarifů za parkovací karty motivovat abonenty parkující v Modré zóně I. (především v lokalitě A – Husovo náměstí) parkovat v parkovacím domě:
 - o zvýšit poplatek za předplacené stání v Modré zóně
 - o jako alternativu nabídnout abonentní parkovací kartu do parkovacího domu U Černého koně
- s časovým odstupem od zavedení změny tarifů a po vyhodnocení účinnosti opatření uvážit možnost snížení počtu vyhrazených míst v Modré zóně na Husově náměstí
- nevydávat parkovací karty pro modrou zónu vozidlům, jejichž rozměry (délka) přesahují navržená parkovací místa
- zvýšit kontrolu parkovacích lístků na Husově náměstí
- nerozšiřovat placené stání parkovacím automatem v lokalitě B
- podmínky pro předplacenou kartu typu „R“ neměnit
- provést úpravy poplatků za městem provozovaná placená parkoviště
- vyznačit nová podélná parkovací stání Modré zóny I. v ulici Na Příkopě v části ulice za městskou radnicí a městskou policií

Je důležité brát v potaz, že centrum města má sloužit svému účelu – soustředění a fungování různých podnikatelských aktivit. Není cílem využívat cenný prostor náměstí pro dlouhodobě parkující vozidla. Cílem je zvyšovat obrátkovost a dostupnost pro zákazníky a obyvatele města.

Dalším možným doporučením pro Husovo náměstí je oddělit jej od Modré zóny I. a udělat z něj samostatnou zónu. Cena předplatného pro podnikatele by zde byla vyšší než v modré zóně I. i II., pro abonenty by byla možnost zakoupení zvýhodněné parkovací karty do parkovacího domu U Černého koně.

Úpravou cen doporučujeme v centru města směřovat k regulaci nerovnoměrné intenzity využívání parkovišť lokality D a E a také podpoření převážně krátkodobého parkování na parkovištích přilehlých k Husovu náměstí. Dlouhodobé parkování směřovat do parkovacího domu a na Boškův statek. S výhledem do budoucnosti bude k dispozici velká kapacita parkovacích míst nedaleko již fungujícího P+R u vlakového nádraží. Vzhledem k delší docházkové vzdálenosti do prostoru Husova náměstí je však využitelnost těchto ploch spíše při pořádání větších akcí na náměstí, s žádoucím přesunem parkujících vozidel mimo centrální oblast města.

Doporučení pro sídliště Plzeňské předměstí:

- zachovat nezaplatněné stání
- omezit parkování tam, kde překáží průjezdu nebo znehodnocuje veřejnou zeleň



- plochy nefunkční nebo již znehodnocené zeleně dennodenním používáním k parkování aut rekonstruovat k legálnímu parkování
- rekonstrukce parkovišť a parkovacích stání (lokalita 2 a 3)
- vytipovat nové lokality pro parkovací plochy
- rozšíření parkoviště u střediska se službami a Veterinární ordinací (budovy č. p. 1591, 1650, 1649, 1368)
- rekonstrukce, rozšíření a především nová organizace parkovacích míst v ulicích: Za Humny, Hamplova, lokálně v ul. Košťálkova, Švermova, Karla Čapka, parkovací místa v okolí bytového domu č. p. 2169/1 - 2169/4 (ul. Jungmannova), dále v okolí č. p. 1225 - 1222 a č. p. 1214 - 1211 (ul. Třída Míru)
- parkoviště v blízkosti domů č. p. 1351 - 1352 a č. p. 1355 - 1353 v ul. Košťálkova a zpevněná plocha v současné době sloužící k parkování v ul. Na Máchovně

Celkově je potřeba zrekonstruovat a lokálně lépe zorganizovat parkovací místa. V návaznosti na průzkum a místní šetření jsou doporučené lokality nově navržených parkovacích míst. Lokalit není mnoho, jelikož už tak je sídliště hustě zastavěné, ale rezervy na úkor sídlištní zeleně zde jsou. Bezpochyby je nutné přihlížet na životní prostředí obyvatel, proto samotný návrh parkovacích ploch bude obsahovat návrh obnovy zeleně, která je na sídlišti nezbytnou součástí.

Při návrhu parkovacích ploch je nutné v celkovém úhrnu nových zpevněných ploch zachovat minimální požadovaný koeficient zeleně v řešené lokalitě $KZ = 0,35/0,45$ (viz vyhláška územního plánu města Beroun).

Doporučení pro sídliště Hlinky:

- zachovat nezaplatněné stání
- omezit parkování tam, kde překáží průjezdu nebo znehodnocuje veřejnou zezeň
- při rekonstrukcích uličního prostoru využít plochy nefunkční nebo již znehodnocené zeleně k návrhu nových parkovacích míst
- využít zpevněných manipulačních ploch k návrhu dalších parkovacích míst

V Praze, listopad 2016

Autorský kolektiv