

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Rudolfov

Bc. Kateřina Kost'ová

Diplomová práce  
2024

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2022/2023

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Kateřina Kostová**  
Osobní číslo: **D21557**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**  
Téma práce: **Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Rudolfov**  
Zadávací katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

## Zásady pro vypracování

### Úvod

1. Teoretické vymezení problematiky dopravy v klidu
2. Analýza dopravy v klidu ve městě Rudolfov
3. Návrhy opatření ke změnám v organizaci dopravy v klidu s cílem regulovat poptávku po parkování, přizpůsobit nabídku, sladit požadavky všech uživatelů provozu, podpořit udržitelnou mobilitu
4. Zhodnocení návrhů

### Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**  
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná/elektronická**

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **31. října 2022**  
Termín odevzdání diplomové práce: **9. května 2024**

LS.

---

**doc. Ing. Libor Švadlenka, Ph.D.**  
děkan

---

**Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.**  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 2. května 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Rudolfov jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 8. 5. 2024

Bc. Kateřina Košťová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucímu práce Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D., za vstřícný přístup a cenné rady při zpracovávání diplomové práce. Dále bych chtěla poděkovat svému partnerovi, rodině a svým blízkým za podporu během studia.

## **ANOTACE**

Práce se zaměřuje na navržení koncepce dopravy v klidu ve městě Rudolfov. Na základě terénního průzkumu autor analyzuje současný stav veřejných parkovišť a parkovacích stání a sleduje negativní dopady nevhodně zaparkovaných vozidel na obyvatele města a ostatní druhy dopravy. Na základě analýzy autor navrhuje řešení pro zlepšení dopravy v klidu ve městě.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Rudolfov, doprava v klidu, parkování, parkoviště, parkovací stání, zklidnění dopravy

## **TITLE**

Proposal of the concept of parking in Rudolfov town

## **ANNOTATION**

The thesis focuses on proposing of the concept of parking in Rudolfov town. Based on field research, the author analyses the current state of public parking lots and parking spaces and monitors the negative impacts of inappropriately parked vehicles on city residents and other modes of transport. Based on the analysis, the author proposes solutions to improve stationary traffic in the city.

## **KEYWORDS**

Rudolfov, stationary transport, parking, parking lots, parking spaces, traffic calming

# OBSAH

|  |    |
|--|----|
| ÚVOD .....   | 9  |
| 1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY DOPRAVY V KLIDU .....   | 10 |
| 1.1 Definice základních pojmů .....                        | 10 |
| 1.2 Parkovací zařízení .....                               | 10 |
| 1.3 Dopravní značení .....                                 | 11 |
| 1.4 Parkovací stání, parkovací plocha .....                | 12 |
| 1.5 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže .....             | 15 |
| 1.6 Ovlivňování bezpečnosti a plynulosti provozu .....     | 16 |
| 1.7 Doprava v klidu ve vazbě na udržitelnou mobilitu ..... | 18 |
| 1.8 Plošné zklidňování dopravy .....                       | 19 |
| 2 ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV .....          | 21 |
| 2.1 Vymezení řešeného území .....                          | 22 |
| 2.2 Obyvatelstvo, struktura obyvatelstva .....             | 23 |
| 2.3 Parkovací systém městské části Rudolfov .....          | 25 |
| 2.3.1 Veřejná parkoviště .....                             | 26 |
| 2.3.2 Rudolfov – Třeboňská .....                           | 29 |
| 2.3.3 Rudolfov – Adamovská .....                           | 36 |
| 2.3.4 Rudolfov – Hlincohorská .....                        | 41 |
| 2.4 Parkovací systém městské části Hlinsko .....           | 46 |
| 3 NAVRHOVANÁ ČÁST DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV .....  | 48 |
| 3.1 Návrhy veřejných parkovišť .....                       | 49 |
| 3.1.1 Parkoviště u kostela .....                           | 50 |
| 3.1.2 Parkoviště Třeboňská č. 2 .....                      | 51 |
| 3.1.3 Parkoviště tenisové hřiště .....                     | 53 |
| 3.1.4 Parkoviště u fotbalového hřiště .....                | 55 |
| 3.1.5 Parkoviště u pošty .....                             | 56 |
| 3.1.6 Parkoviště Pod Zámkem .....                          | 57 |
| 3.1.7 Parkoviště Na Plácku .....                           | 59 |
| 3.2 Plošné zklidňování dopravy .....                       | 61 |
| 3.2.1 Rudolfov – Třeboňská .....                           | 61 |
| 3.2.2 Rudolfov – Adamovská .....                           | 66 |

|       |   |  |
|-------|---|--|
| 3.2.3 | Rudolfov – Hlincohorská .....                             | 70                                     |
| 4     | ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV ..... | 77                                     |
|       | ZÁVĚR .....   | 80                                     |
|       | POUŽITÁ LITERATURA.....                                   | 81                                     |
|       | SEZNAM TABULEK.....                                       | 83                                     |
|       | SEZNAM OBRÁZKŮ .....                                      | 84                                     |
|       | SEZNAM ZKRATEK.....                                       | 86                                     |
|       | SEZNAM PŘÍLOH.....  | <b>CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.</b> |



# ÚVOD

Požadavky na dopravní mobilitu neustále stoupají a jsou uspokojovány jak individuální dopravou, veřejnou hromadnou dopravou, tak i dopravou aktivní. Mezi nejvyužívanější individuální dopravu spadá ta automobilová, která se stala velmi oblíbenou a se zvyšujícími se životními standardy i velmi dostupnou. Vzhledem k vysokému nárůstu automobilové individuální dopravy a jejím reálným dopadům na životní prostředí, veřejný prostor a zdraví se postupně začalo podporovat její snížení pomocí nástrojů ke ztraktivnější veřejné hromadné dopravy a dopravy aktivní především pro pravidelné cesty do zaměstnání nebo do škol. Cílem snížení individuální automobilové dopravy není ji vymýtit, ale snížit frekvenci jejího využívání a zlepšit podmínky pro její využití při naléhavých situacích. Mezi podmínkami, které vyžadují neustálou optimalizaci, je doprava v klidu, protože nároky na ni se neustále zvyšují. Především ve městech jako je město Rudolfov, které historií sahá až do 14. století, jehož původní podoba s takovým počtem parkovacích míst nemohla počítat. Proto je potřeba neustále dopravu v klidu sledovat, jak ve vztahu nabídky a poptávky, tak i s ohledem na potřeby obyvatel města.

Diplomová práce je zaměřena na řešení dopravy v klidu ve městě Rudolfov. Na řešeném území převládá zástavba rodinnými domy, a proto autor sleduje dopravu v klidu nejen na veřejných parkovištích, ale i v jednotlivých ulicích. U veřejných parkovišť autor sleduje především jejich aktuální stav z hlediska kapacity, bezpečnosti a samotného uspořádání. Hlavními sledovanými parametry v ulicích je, jak jsou využívány pozemní komunikace k zastavení či stání, a zda jejich užívání je v souladu se zákonem. Na základě analýzy terénního průzkumu a vlivů nevhodně zaparkovaných vozidel na život ve městě autor navrhuje opatření s cílem zlepšení podmínek jak pro dopravu v klidu, ale i pro obyvatele města, kteří jsou jejími hlavními účastníky.

# 1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ PROBLEMATIKY DOPRAVY V KLIDU

Doprava v klidu je velmi specifickým požadavkem pro každé město. Je ovlivněna především uživateli, hustotou osídlení, ale také funkčním využitím území jako je samotné bydlení, práce a občanská vybavenost. Poptávka po dopravě v klidu je ovlivněna jakýmkoliv přidáním/odebráním prvku, jehož cíl či zdroj je významným, a tedy i budoucím rozvojem.

## 1.1 Definice základních pojmů

V rámci první kapitoly jsou uvedeny základní pojmy spojené s dopravou v klidu. Všechny zmíněné pojmy jsou definovány českou technickou normou Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel označovanou jako ČSN 73 6100 (ČSN 73 6100, 2011).

„Parkování“, které je známo z našeho běžného života, se rozlišuje pojmem parkování a odstavování; dlouhodobé stání. Parkování je: „*umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla po dobu nákupu, návštěvy, zaměstnání, naložení nebo vyložení nákladů,*“ (ČSN 73 6100, 2011) tedy „parkování“ vozidla, které nemá dlouho trvání. Naopak pojmy odstavování; dlouhodobé stání jsou definovány jako: „*umístění vozidla mimo jízdní pruhy pozemní komunikace zpravidla v místě bydliště, případně v sídle provozovatele vozidla po dobu, kdy se vozidlo nepoužívá*“ (ČSN 73 6100, 2011).

Dále jsou rozlišovány pojmy parkovací záliv, parkoviště, parkovací plocha. Parkovací záliv je „*plocha určená pro jedno nebo několik parkovacích stání s podélným, šikmým nebo kolmým řazením umístěná podél jízdního pásu*“ (ČSN 73 6100, 2011). Parkoviště je „*venkovní prostor pro parkování vozidel na samostatné ploše oddělené od pozemní komunikace, na které jsou navržena jednotlivá parkovací stání*“ (ČSN 73 6100, 2011).

## 1.2 Parkovací zařízení

Pro parkovací zařízení jsou kladeny specifické požadavky formou technických podmínek TP 142 (Škrabal, 2013) – rozměrů, vybavení a případně i požadavek na pevnost a stabilitu. Tato zařízení se využívají k regulaci parkování vozidel, k vymezení vyhrazených parkovacích ploch, a tedy mají funkci i k zabránění vjezdu nežádoucích vozidel. Mezi zařízení spadají: parkovací sloupky, parkovací zábrany, parkovací závory a pollery. V rámci technických podmínek (Škrabal, 2013) jsou definovány takto:

- „*parkovací sloupek je dopravní zařízení ve tvaru sloupu, které lze sklopit na povrch vozovky, sloužící k vyhrazení parkovacího stání v době, kdy stání není obsazeno*“

vozidlem, případně k zamezení vjezdu do vyhrazených míst. Může také bránit nežádoucím odjetí (zcizení) zaparkovaného vozidla;

- *parkovací zábrana je dopravní zařízení, jehož hlavní součástí je sklopné nebo otočné břevno, které slouží k oddělení a vyhrazení parkovacích nebo garážových ploch*
- *parkovací závora je dopravní zařízení, jehož hlavní součástí je sklopné nebo otočné břevno, které slouží k oddělení a vyhrazení parkovacích nebo garážovacích ploch a k zamezení vjezdu do těchto vyhrazených ploch;*
- *poller je dopravní zařízení, zpravidla ve tvaru výsuvného sloupu nebo výklopného segmentu zabudovaného do vozovky, které fyzicky brání vjezdu vozidel do vyhrazeného prostoru komunikace.“*

Dalším zařízením, které již není specifikováno v TP 142 (Škrabal, 2013), jsou dopravní zařízení pro provozní informace, které slouží k podání aktuálních informací obsazenosti parkoviště a parkovací terminály.

Parkovací terminál je přístroj, který po zaplacení za parkování vozidel vydá zákazníkovi doklad o zaplacení. Norma EN 12414 (ČSN EN 12414, 2021), která blíže specifikuje technické a zkušební požadavky na zařízení ke kontrole parkování vozidel, bere v úvahu různé režimy provozu parkovacích terminálů: Zaplat' a vystav, Zaplat' a jdi, Zaplat' při odjezdu. Zaplat' a vystav je režim, kde terminál vytiskne lístek, který musí být uživatelem k dispozici ve vozidle k vizuální kontrole, lístek může sloužit i jako doklad o zaplacení. Zaplat' a jdi je režim, kde není potřebný lístek, ale kontrola probíhá dle zadání identifikačních údajů, jako je například registrační značka vozidla. Režim Zaplat' při odjezdu může být v režimu s lístkem i bez lístku, ve své podstatě je hrazeno parkování buďto po uplynutí předem zadané doby uživatelem, nebo dle času ukončení parkování, tedy odjezdu.

### **1.3 Dopravní značení**

Dle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2015) jsou dopravní značky děleny na svislé a vodorovné. Pokud by měly být definovány: „*vodorovné značky se vyznačují na vozovku nebo jinou zpevněnou část pozemní komunikace,*“ (Česko, 2015) a svislé dopravní značky se vyznačují: „*stálé dopravní značky se upevňují na sloupky, budovy nebo jiné konstrukce pevně spojené se zemí*“ (Česko, 2015). Výčet a vyobrazení nejčastěji používaných svislých a vodorovných dopravní značek jsou součástí Přílohy A (Česko, 2015).

V rámci tématu dopravy v klidu, a tedy parkovišť, parkovacích ploch, parkovacích stání atd., je používáno jak svislého, tak vodorovného značení. V případě svislého značení

se nejčastěji používají zákazové, informativní značky doplněné o dodatkové tabulky, které například určují, v jakém časovém úseku je parkování vozidla zpoplatněno. Vodorovné značky slouží k označení stání a parkovišť, označení zastavení a stání či označení zastávek.

Ze zákazových svislých dopravních značek jsou v uvedené problematice používány zákaz zastavení a zákaz stání.

Informativní značky zónové například označují pěší zónu. Informativní provozní značky jsou používány pro označení parkoviště a způsobu stání na něm, nebo také o jaký „typ“ parkoviště se jedná – vyhrazené, kryté, parkoviště s parkovacím kotoučem, P+R, apod.

Doplňkové tabulky se nejčastěji používají s textem či symbolem, aby doplnily svislou dopravní značku, pod kterou se tabulky nacházejí.

Vodorovné dopravní značky pro označení stání a parkovišť specifikují způsob stání (podélné, kolmé, šikmé), ale také parkovací pruh, vyhrazené parkoviště, případně omezené stání.

Vodorovné dopravní značky označující zákaz zastavení a stání specifikují plochu či úsek, kde je zákaz stání či zákaz zastavení.

#### **1.4 Parkovací stání, parkovací plocha**

Pro parkovací stání i plochu jsou stejné technické podmínky. Jediným rozdílem je, že parkovací plocha se využívá k parkování vozidel a parkovací stání k odstavení nebo dlouhodobému stání vozidla

Pojem směrodatné vozidlo je úzce spjat s termíny parkovací stání a parkovací plocha. Lze jej definovat jako vozidlo, pro které se parkovací plocha/stání navrhuje. Parkovací stání lze dělit dle kategorie vozidel, dle skupin uživatelů, ale také dle vztahu k pozemním komunikacím (ČSN 73 6056, 2011):

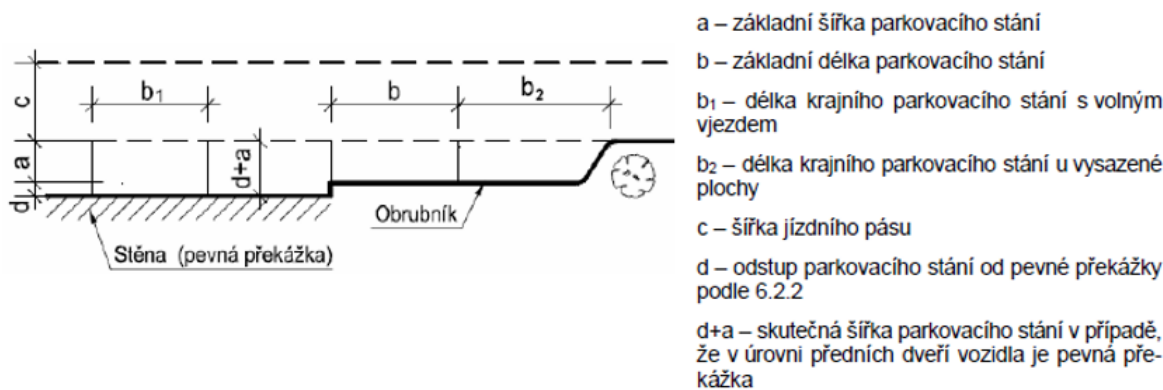
- *„podle kategorie vozidel určena zejména pro: osobní vozidla, lehká užitková vozidla (dodávky), nákladní vozidla, autobusy, motocykly, jízdní kola;*
- *podle skupin uživatelů určena např. pro: rezidenty a abonenty, zákazníky, zaměstnance, hosty, zásobování, dopravní obsluhu, osoby těžce pohybově postižené a osoby doprovázející dítě v kočárku;*
- *podle vztahu k pozemní komunikaci umístěny: na parkovacích pruzích podél jízdního pásu (podélné stání), na parkovacích pásech podél jízdního pásu (kolmé nebo šikmé stání), na samostatném parkovišti s podélným, šikmým nebo kolmým řazením parkovacích stání, v jednotlivé, řadové nebo hromadné garáži.“*

Pro návrh nových parkovacích stání či ploch jsou kladeny požadavky na rozměry vozidel, pro které se místo navrhuje, dále na počet parkovacích stání (velikosti parkovacích ploch), na umístění, na životní prostředí, na prostorové uspořádání, na bezbariérové užívání a další. V případě navrhování je přihlíženo k funkčnímu využití území, ke kterým se vztahují uživatelé parkovacích ploch. Tedy v případě bydlení jsou uživateli obyvatelé a návštěvníci, v případě kanceláří, nákupních zařízení, veřejných zařízení, hotelů, restaurací, kulturních zařízení a zařízení pro volný čas jsou uživateli zaměstnanci a zákazníci. Ve všech uvedených případech kromě funkčního území ve formě bydlení se může uživatelem stát i zásobování (ČSN 73 6056, 2011).

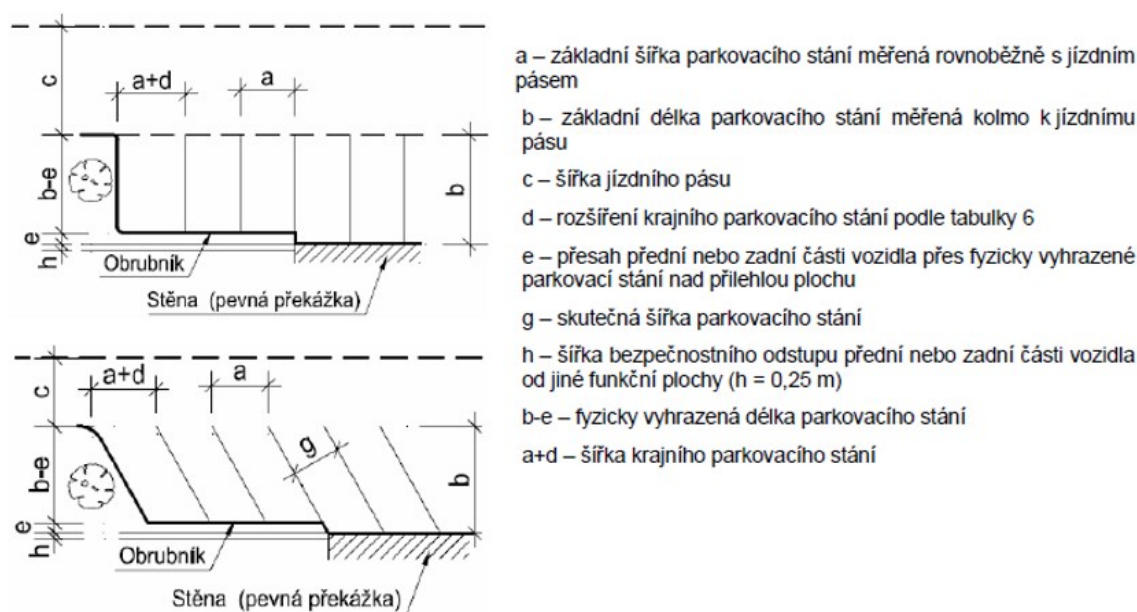
Velikost parkovacího stání se odvíjí od vnějších rozměrů vozidla, pro která jsou navrhována zvětšení o nejmenší dovolené vzdálenosti od hranice plochy, pevné překážky či vzdálenosti mezi vozidly. Norma 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) uvádí nejmenší výše zmíněné odstupy, které jsou k dispozici v Tabulce 1. Prostorové uspořádání a další rozměry parkovacích stání se odvíjí od řazení vozidel – kolmého, šikmého či podélného. Ilustrace řazení vozidel uvádí norma 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), které jsou k dispozici na Obrázku 1 a Obrázku 2.

| Délka odstupů (m)   |   | Kategorie vozidel |                          |          |         |          |
|---|---|-------------------|--------------------------|----------|---------|----------|
|   |   | Osobní            | Lehké užitkové (dodávka) | Nákladní | Autobus | Motocykl |
| Mezi pevnou překážkou a bokem vozidla na straně řidiče, mezi vozidly vedle sebe | A | 0,75              | 0,75                     | 1,00     | 1,00    | 0,50     |
| Mezi pevnou překážkou a bokem vozidla na opačné straně řidiče                   | B | 0,40              | 0,40                     | 1,00     | 1,00    |          |
| Mezi čelem vozidla a pevnou překážkou   | C | 0,25              | 0,25                     | 0,50     | 0,50    | 0,25     |
| Mezi koncem vozidla a pevnou překážkou  | D | 0,25              | 0,5                      | 1,00     | 1,00    | 0,25     |
| Mezi dvěma vozidly při podélném řazení  | E | 1,00              | 1,00                     | 1,00     | 1,00    | x        |
| Mezi dvěma vozidly za sebou   | F | 0,50              | 1,00                     | 1,00     | 1,00    | 0,50     |

**Tabulka 1** Nejmenší odstupy vozidla od pevné překážky a odstupy mezi vozidly (Zdroj: ČSN 73 6056, 2011)



**Obrázek 1** Parkovací stání s podélným řazením (ČSN 73 6056, 2011)



**Obrázek 2** Parkovací stání s kolmým a šikmým řazením vozidel (ČSN 73 6056, 2011)

Počet parkovacích stání je navrhován s ohledem na celkové zajištění dopravní obsluhy veřejnou hromadnou, pěší a cyklistickou dopravu. Primárním zdrojem informací je počet stálých obyvatel, umístění (území), pracovní příležitosti v daném umístění, funkční využití oblasti, současná kapacita dopravy v klidu a analýza dopravy v klidu s ohledem na plánovaný rozvoj daného území.

Umístění parkovacích ploch a stání je přizpůsobováno skupině uživatelů, aby docházková vzdálenost cesty od parkoviště k cíli byla co nejkratší. Zároveň je na umístění pohlíženo s ohledem na plynulost a bezpečnost provozu, a to především ve vztahu ke křižovatkám, dopravním pruhům, zastávkám veřejné hromadné dopravy, železničním přejezdům a chodcům.

Dle normy (ČSN 73 6056, 2011) by parkovací plochy neměly být umístěny:

- „v rozhledových polích křižovatek a sjezdů;
- na křižovatce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky a 5 m za ní, tento zákaz neplatí na stykových křižovatkách na protější straně vyúsťující pozemní komunikace;
- v prostoru zastávek veřejné linkové osobní dopravy;
- v připojovacích, odbočovacích a vyhrazených pruzích;
- v prostoru rozhledových polí železničních přejezdů;
- před přechodem pro chodce/místem pro přecházení v menších vzdálenostech“.

Při návrhu nových parkovacích ploch a stání je kladen důraz na životní prostředí. Jak s ohledem na ochranu před hlukem, vibracemi a dalšími negativními dopady na životní prostředí a případnou přílehlou obytnou zástavbu, ale také například v případě zpevněné plochy parkoviště na zajištění odvedení srážkových vod.

Specifickými požadavky, které je třeba zohlednit při návrhu parkovacích ploch v případě bezbariérových staveb, jsou vyhrazená parkovací stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené a osoby doprovázející dítě v kočárku, která se odlišují především rozměry oproti „běžným“ parkovacím stáním. Dále je třeba přizpůsobit požadavky na infrastrukturu pro chodce, hygienická zařízení a platební terminály pro výdej parkovacích lístků. (ČSN 73 6056, 2011)

## 1.5 Jednotlivé, řadové a hromadné garáže

Garáže jsou obecně objektem sloužícím k odstavení nebo parkování silničních vozidel. Lze je dělit dle (ČSN 73 6058, 2011):

- druhu vozidel – garáže pro skupinu vozidel 1, garáže pro skupinu vozidel 2, garáže pro skupinu vozidel 3;
- stavebního uspořádání – jednotlivé, řadové, hromadné;
- výšky podlahy k okolnímu terénu – nadzemní, podzemní, kombinované;
- požárního odvětrávání – otevřené, částečně otevřené, uzavřené;
- způsobu parkování vozidel – s pohybem vozidel vlastní silou, s automatickým parkovacím systémem, kombinované;
- hlediska obsluhy garáže – samoobslužné, s obsluhou;
- funkčního využití – veřejné, neveřejné, garáže pro speciální účely.

Pro účel práce postačuje blíže specifikovat garáže dle stavebního uspořádání a garáže dle druhu vozidel. Garáže dle druhu vozidel se dělí na (ČSN 73 6058, 2011):

- „*garáže pro skupinu vozidel 1, pro potřeby prostorového uspořádání se skupina 1 dále rozděluje na: 1a – osobní vozidla; 1b – lehká užitková vozidla (dodávky);*
- *garáže pro skupinu vozidel 2, pro potřeby prostorového uspořádání garáží se tato skupina dále rozděluje na: 2a – samostatná nákladní vozidla (bez přívěsů nebo návěsů); 2b – soupravy tahače s návěsem; 2c – autobusy;*
- *garáže pro skupinu vozidel 3 – traktory a samojízdné stroje“.*

Garáže pro skupinu vozidel 1 se umísťují převážně v okolí obytných částí, anebo mohou být součástí obytných objektů. Garáže pro skupiny vozidel 2 a 3 jsou umísťovány spíše mimo obytné části s výjimkou garáží pro vozidla hromadné obsluhy a vozidla IZS.

Garáže dle stavebního uspořádání jsou dále děleny na jednotlivé, řadové a hromadné garáže. Jednotlivé a řadové garáže jsou určeny především pro parkování osobních automobilů před rodinnými či bytovými domy, ale například také pro nákladní vozidla, autobusy a jiné. Hromadné garáže se využívají především před obchodními, veřejnými, komerčními a bytovými budovami. Rozdělení spočívá v počtu stání a jejich uspořádání. Z tohoto hlediska (ČSN 73 6058, 2011):

- *jednotlivá garáž – „má nejvýše tři stání a může mít jeden společný vjezd“;*
- *řadová garáž – „má více než tři stání, stání se řadí vedle sebe v jedné řadě nebo dvou řadách za sebou a každé stání v první řadě má samostatný vjezd, prostory se samotnými vjezdy jsou od sebe stavebně odděleny“;*
- *hromadná garáž – „má více než tři stání, stání jsou řazena buď u vnitřní komunikace, nebo ve více řadách za sebou po celé ploše podlaží, nebo ve více podlažích“.*

## **1.6 Ovlivňování bezpečnosti a plynulosti provozu**

Doprava v klidu může ovlivňovat provoz různými způsoby, a to i těmi negativními, které mohou být způsobeny nedodržováním stanovených pravidel (Zákon č. 361/2000Sb.), jak z důvodu porušení těchto zákonů jedincem, tak i nevhodností samotného provedení, které může k nedodržení pravidel vést.

V první řadě bude specifikováno, kde je dle zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů (Česko, 2000) (dále jen zákona 361/2000 Sb.) dovoleno zastavit



a stát a kde je to zakázáno. Tato pravidla v rámci teoretické části jsou zmíněna cíleně, a to ve vztahu k analytické části, kde tyto požadavky budou kontrolovány.

Zákon č. 361/2000 Sb. (Česko, 2000) zakazuje zastavit a stát mimo obec na silnicích I. třídy a v případě snížené viditelnosti i na silničních třídách II. a III. mimo parkoviště, na místech označených dopravní značkou „Okruh“ a „Změna směru okruhu“, vyjma řidičů vozidel IZS, ozbrojených sil, vojenského zpravodajství při plnění služebních povinností, avšak je kladen důraz, aby v případě této výjimky byla učiněna opatření pro neohrožení bezpečnosti a plynulosti provozu.

Naopak je řidičům umožněno zastavit a stát dle Zákonu č. 361/2000 Sb. (Česko, 2000):

*„(1) Řidič smí zastavit a stát jen*

*a) vpravo ve směru jízdy co nejbliže k okraji pozemní komunikace a na jednosměrné pozemní komunikaci vpravo i vlevo,*

*b) v jedné řadě a rovnoběžně s okrajem pozemní komunikace; nedojde-li k ohrožení bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, smí v obci řidič vozidla o celkové hmotnosti nepřevyšující 3500 kg zastavit a stát kolmo, popřípadě šikmo k okraji pozemní komunikace nebo zastavit v druhé řadě.*

*(2) Ve druhé řadě smí při výkonu taxislužby zastavit řidič vozidla taxislužby označeného střešní svítlnou podle zvláštního právního předpisu<sup>21)</sup>, je však povinen dbát potřebné opatrnosti, aby neohrozil bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.*

*(3) Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy.*

*(4) Při zastavení a stání nesmí řidič znemožnit ostatním řidičům vyjetí z řady stojících vozidel. Při zastavení a stání vedle vozidla s označením "Označení vozidla přepravujícího osobu těžce pohybově postiženou" musí ponechat boční odstup nejméně 1,2 m.*

*(5) Zajíždí-li řidič za účelem zastavení nebo stání k okraji pozemní komunikace nebo k chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy.*

*(6) Řidič vozidla, které zastavilo nebo stálo a opět vyjíždí od okraje pozemní komunikace nebo od chodníku, musí dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. Řidiči autobusu hromadné dopravy osob nebo trolejbusu musí v obci řidiči ostatních vozidel umožnit vyjetí ze zastávky nebo ze zastávkového pruhu, a to snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla; řidič autobusu nebo trolejbusu přitom nesmí ohrozit zejména řidiče vozidel jedoucích stejným směrem“.*

Další specifika zastavení a stání se vztahují k obytným, pěším a cyklistickým zónám. Ve všech třech případech je vždy tato „oblast“ označena příslušnou značkou, ve které zóna začíná, a ve které zóna končí, stejně tak pro všechny zóny platí, že je v nich možné zastavit vozidlo pouze v nutnosti a stání je povoleno pouze na místech vyhrazených jako parkoviště. Zároveň vjezd do pěší a cyklistické zóny je umožněn pouze vozidlům vyznačených ve spodní části dopravní značky. (Česko, 2000)

## 1.7 Doprava v klidu ve vazbě na udržitelnou mobilitu

Udržitelná mobilita se řídí deseti principy (SUMP, 2023), Jedním z nich je zajištění managementu parkování, který se zaměřuje na regulaci parkovacích míst, vyvážení počtu parkovacích míst, omezení parkovacích míst, omezení doby parkování, zavedení parkovacích poplatků, vyznačení parkovacích míst v ulicích a informace o parkování.

Tvorba plánu udržitelné městské mobility (dále SUMP, z anglického Sustainable Urban Mobility Plan) je v rámci České republiky upravena Metodikou pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, která slouží jako návod pro přípravu a realizaci SUMPu s ohledem na podmínky ve městech České republiky.

Hlavní cíl SUMPu je dle výše uvedené metodiky definován „Plán udržitelné městské mobility jako strategický plán určený k uspokojování potřeb mobility osob a firem ve městech a jejich okolí za účelem zlepšování kvality života. Vychází ze stávajících plánovacích zvyklostí a náležitě zohledňuje zásady integrace, participace a evaluace.“ (Jordová, Sperat, Brůhová Foltýnková a Martinek, 2015, s. 8)

Plán udržitelné městské mobility stojí na šesti principech: závazku k udržitelnosti, integraci všech druhů dopravy, provázanosti, průběžném zapojování zainteresovaných stran, průběžném monitoringu a evaluaci a zajištění udržitelného financování. (Jordová, Sperat, Brůhová Foltýnková a Martinek, 2015)

Vzhledem k tomu, že do plánování, dle uvedeného strategického dokumentu, jsou zařazeny všechny druhy dopravy, je jejich nedílnou součástí i samotná doprava v klidu. (dále používán i výraz statická doprava). V rámci analýzy budou zhodnocena data doporučená metodikou (Jordová, Sperat, Brůhová Foltýnková a Martinek, 2015, s. 82):

- *„identifikace nabídky parkování,*
- *obsazenost a obrátkovost parkovacích míst během dne,*
- *obsazenost parkovacích míst v nočních hodinách,*
- *identifikace různých kategorií uživatelů, kteří parkovací místa využívají,*
- *určení rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou po parkování.“*

## 1.8 Plošné zklidňování dopravy

Vzhledem k narůstajícím požadavkům po osobní automobilové dopravě se začaly zvyšovat nároky na bezpečný a příjemný pohyb chodců, cyklistů a dětí v prostorech sdílených s vozidly. Plošné zklidnění dopravy je nástrojem pro zlepšení podmínek především pro tuto skupinu účastníků provozu (Striegler, 2010).

Historický vývoj zklidňování dopravy začal kolem 60. let 20. století a vyvíjí se až doposud. Mezi současné trendy zklidňování patří: Obytné zóny, Pěší zóny, Zóny 30 a Sdílené zóny. (Striegler, 2010).

Obytná zóna je souborem zklidňujícím prvků pro pozemní komunikace, kde převažuje pobytová funkce, kde je společný prostor využíván jak chodci, dětmi, cyklisty tak vozidly. Typické provozní podmínky pro tuto zónu jsou: max. rychlost na 20 km/h; zvýšená ohleduplnost vůči chodcům; stát je možné pouze na místech označených jako parkoviště; prostor je využíván v plné šířce dětmi i chodci, avšak za podmínek, že bude umožněna vozidlům jízda; zároveň zde platí pravidlo přednosti zprava. (Bartoš, 2008)

Mezi hlavní atributy obytné zóny spadají: „smíšený provoz, jedna výšková úroveň, usměrnění pohybu vozidel pomocí stavebních úprav, vyznačení dopravními značkami, stavební úprava vjezdu, vyloučení zbytné dopravy, nadřazenost pobytové funkce nad funkcí dopravní, možnost her i v dopravním prostoru, zeleň, stání je povoleno pouze v místech označených jako parkoviště.“ (Bartoš, s. 7-8, 2008). Pro Začátek/Konec obytné zóny je stanoveno svislé dopravní značení č. IP 26a/b, které naleznete Příloze A),

Pěší zóna je podporujícím prvkem pěší mobility. Kde prostor je vyhrazený pro chodce a je zde vyloučena ostatní doprava vyjma cyklistů, obslužných motorových vozidel a veřejné hromadné dopravy za určitých podmínek. Typické provozní podmínky pro zónu jsou: chodci využívají zónu v celé své šíři; vjezd je povolen pouze vozidlům, která jsou uvedena na spodní části značky; a v případě povolení vjezdu vozidel je zde omezena max. rychlost na 20 km/h. (Bartoš, 2008)

Mezi hlavní atributy Pěší zóny spadají „*preferance pěšího provozu; jedna výšková úroveň; vysoká architektonická hodnota, vyznačení dopravními značkami; stavební úprava vjezdu, zeleň a mobiliář.*“ (Bartoš, s. 10, 2008) Pro Začátek/Konec pěší zóny je stanoveno svislé dopravní značení č. IP 27 a/b, které naleznete Příloze A).

Zóna 30 je typická omezením maximální rychlosti 30 km/h. Kdy se toto opatření volí především pro obslužné komunikace, kde převládá pobytová funkce. V zóně by měla být splněna bezpečná chůze a jízda na kole, ale také bezproblémové zaparkování a nízká rychlost jízdy vozidel. (Striegler, 2010).

Typické provozní podmínky pro tuto zónu jsou: omezení max. rychlost na 30 km/h; dopravní prostor je uspořádán na vozovku a chodník; stát je možné na komunikaci za dodržení stanovených podmínek zákonem; platí zde pravidlo přednosti zprava. (Striegler, 2010).

Mezi hlavní atributy Zóny 30 spadá: odstranění dopravního značení na křižovatkách uvnitř zóny, vyznačení dopravními značkami, zjednosměrnění, zohlednění poptávky po parkování, stavební úpravy vjezdů, chodci mohou přecházet kdekoliv, smíšený provoz cyklistů a motorových vozidel za určitých podmínek, veřejná doprava není vyloučena. (Striegler, 2010).

Pro Začátek/Konec zóny 30 je stanoveno svislé značení IP 25a/b. Pro vodorovné značení se používá zdůraznění plošného omezení rychlosti (30 km/h) symbolem značky č. B 20a, které naleznete Příloze A. (Striegler, 2010).

Sdílená zóna neboli zóna setkávání je novou zónou, která byla zakotvena do českého práva s účinností od 1. 1. 2024. Zóna, jak již vyplývá z názvu, je určena k užívání všech účastníků provozu. Na rozdíl od obytné zóny, která je vyhrazena především pro chodce a cyklisty. Hlavním cílem této zóny je nastolení rovnocennosti a bezpečnosti mezi všemi formami dopravy.

Mezi hlavní provozní podmínky spadá: omezení max. rychlosti na 30 km/h; stání vozidel je umožněno jen na místě označeném jako parkoviště; zvýšená opatrnost a ohleduplnost vůči ostatním účastníkům provozu, cyklisté i chodci mohou využívat komunikaci v celé své šíři, avšak musí umožnit volný průjezd vozidlům; tramvaj má přednost vždy. Začátek/Konec sdílené zóny je označen dopravní značkou IZ 10 a/b. (Zákon č. 271/2023 Sb.)

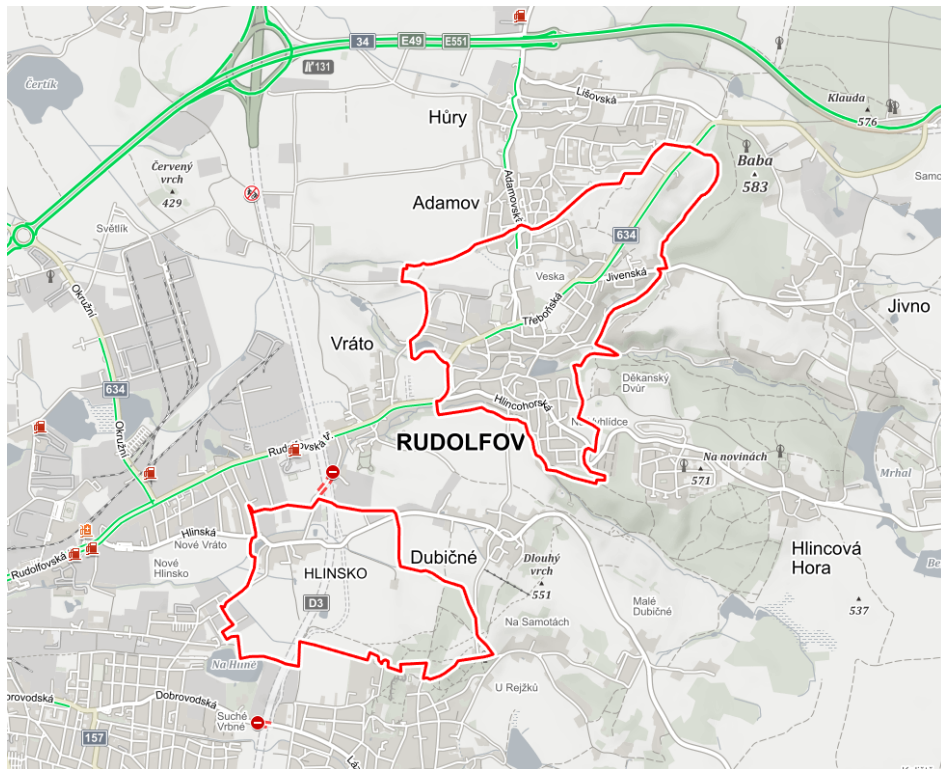
## 2 ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV

Rudolfov je malebné město specifické svou hornickou historií, která sahá až do roku 1385, ze kterého pochází první písemná zmínka o těžbě stříbra. Velmi významnou se, pro rozvoj města, stala druhá polovina 16. století, kdy se zvýšila intenzita těžby stříbra a takto produktivní byla cirká šedesát let. Samotná těžba stříbra a obchodování s ním vyžadovalo dobrou dopravní síť, protože dopravní cesty byly významné pro propojení těžebních oblastí se zbytkem země a bez nich by se obchod či výměna neuskutečnila.

Město Rudolfov je umístěno v Jihočeském kraji v blízkosti krajského města České Budějovice, od kterého je vzdáleno necelých 6 kilometrů. I přesto, že je město o rozloze pouhých 320 ha, může se chlubit dobrou občanskou vybaveností, která zkvalitňuje podmínky pro život občanů města a naplňuje podmínky principu kompaktního města například pomocí eliminace cest za službami do větších okolních měst, v tomto případě do Českých Budějovic. Občanská vybavenost je zajištěna základní a mateřskou školou, prodejny, domovem mládeže, domovem s pečovatelskou službou pro seniory, knihovnou, lékárnou, praktickým lékařem, ale i volnočasovými aktivitami ve formě společenských a sportovních činností (SK Rudolfov, Sokol, hasiči, chovatelé a mnoho dalších). (Oficiální stránky města Rudolfov, 2023)

## 2.1 Vymezení řešeného území

Město se sestává ze dvou částí, z města Rudolfov a z místní části Hlinsko. Z vyobrazení vymezeného území na Obrázku č. 3 je patrné, že Hlinsko je exklávou města Rudolfov. Občanská vybavenost, jakožto služby a volnočasové aktivity, je soustředěna do města Rudolfov, čímž vzniká potřeba dopravní mobility městské části Hlinsko pro uspokojení těchto potřeb. Občané Hlinska mají dvě možnosti, jak potřeby uspokojit, buďto na území městské části Rudolfov, která je vzdálená necelé 3 km, nebo v Českých Budějovicích vzdálených kolem 4 km.



**Obrázek 3** Vymezení řešeného území Rudolfov (Mapy.cz, 2023)

Významné komunikace vedoucí městem Rudolfov:

- silnice II/643,
- silnice III/0342,
- silnice III/10577.

Významné komunikace vedoucí Hlinskem:

- silnice III/0341.

Silnice II/634 propojuje město Rudolfov s Českými Budějovicemi, Lišovem a Třeboní. Je významnou nejen pro individuální automobilovou dopravu, ale i pro městskou hromadnou dopravu, protože právě skrze ni vedou pravidelné linky autobusů. Svoji důležitou roli má i pro mobilitu obyvatel města Rudolfova, protože vede za nabídkou prací, škol, sportovních a mnoha

jiných aktivit ve městě České Budějovice. Avšak i směrem na Lišov a Třeboň je nabídka práce a případně i sportovních a rekreačních aktivit obyvateli poptávána.

Místní částí Hlinsko je plánována významná rychlostní komunikace D3, která po jejím dokončení povede z Prahy, přes České Budějovice, Hlinsko až do Dolního Dvořiště. Realizace této výstavby bude velmi přínosnou především pro plynulejší dopravu a pohyb osob a zboží, jak z pohledu osobní, tak nákladní dopravy a mnoho dalšího. Avšak pro námi analyzovanou oblast přinese i mnoho negativního, protože výstavba dálnice je naplánována podél bytové zástavby Hlinska.

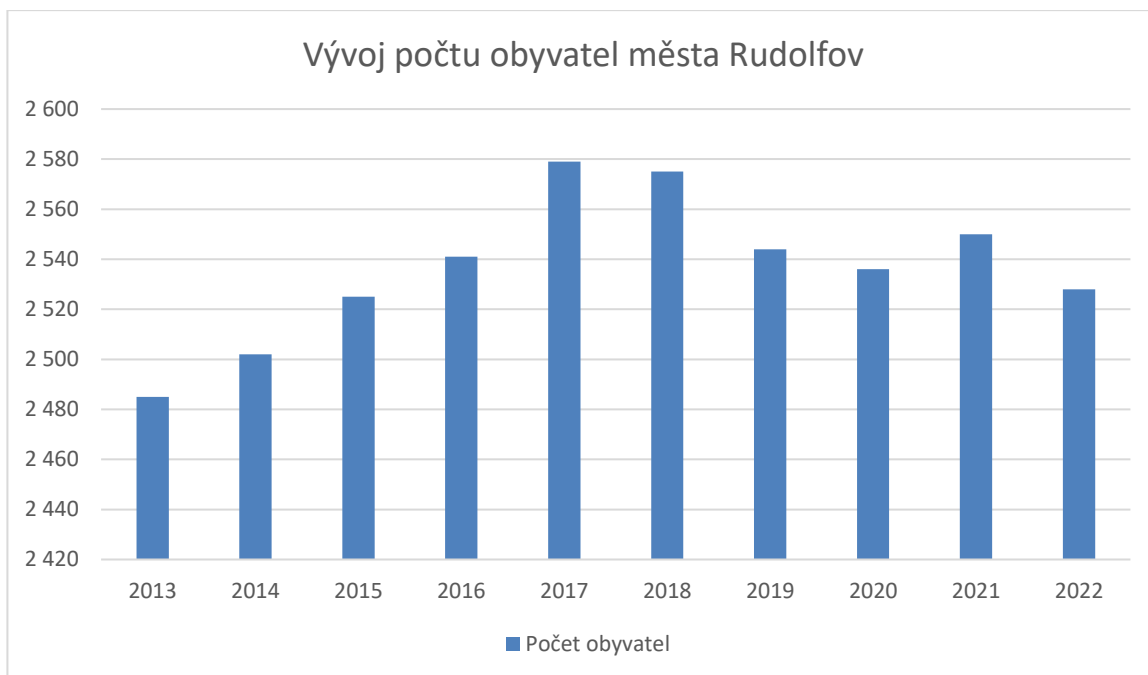
Město Rudolfov z hlediska hromadné dopravy je obsluhováno autobusovou linkou č. 1 vedoucí z/do Českých Budějovic ze zastávky Haklovy Dvory a v rámci města Rudolfov je vedena přes zastávky Rozcestí Hlinsko; Rudolfov, Hlincohorská; Rudolfov, Na Americe se zakončením/počátkem na Hlincově Hoře či linkou č.1 téže vedoucí z/do Haklových dvorů přes zastávky ve městě Rudolfov Rozcestí Hlinsko; Rudolfov, Rozcestí; Rudolfov, Zámek se zakončením/počátkem na zastávce Rudolfov, Kostel. Dále jsou přes zastávky Rudolfov, Kostel a Rudolfov, Hlincohorská zavedeny linky autobusů 340313 a 340312 vedoucí z Českých Budějovic do Třeboně. Další linka autobusů 320918 začínající a končící na zastávce Rudolfov, Kostel je vedena přes blízké okolí konkrétně Jivno, Adamov a Hůry. V místní části Hlinsko je zavedena zastávka Rudolfov, Hlinsko, přes kterou vede autobusová linka 320121, vedoucí z Ledenic do Českých Budějovic. Nejvíce využívanou autobusovou linkou je linka č. 1 vedoucí z/do Českých Budějovic do/z Rudolfova, jelikož je hojně využívána za pravidelnými cestami do zaměstnání a na střední a vysoké školy v Českých Budějovicích, kdy nastavení četnosti spojů odpovídá poptávce.

## **2.2 Obyvatelstvo, struktura obyvatelstva**

Plánované změny na cestě k udržitelné mobilitě na daném území je vhodné plánovat s respektem k obyvatelům a jejich dopravnímu chování, které se odvíjí od samotných potřeb obyvatel.

Vývoj počtu obyvatel a struktury obyvatelstva je důležitý při plánování potřeb po mobilitě a propojení mobility se zájmy obyvatelstva. Zároveň časové řady mohou predikovat, s jakým trendem budou potřeby po mobilitě narůstat, případně klesat.

Dle posledního sčítání obyvatel, které proběhlo v roce 2021 (ČSÚ, 2023), činí počet obyvatel města k 1. 1. 2022 2550 osob. Na Obrázku 4 je zobrazen vývoj počtu obyvatel za posledních 10 let. Data jsou evidována k 1.1. daného roku.



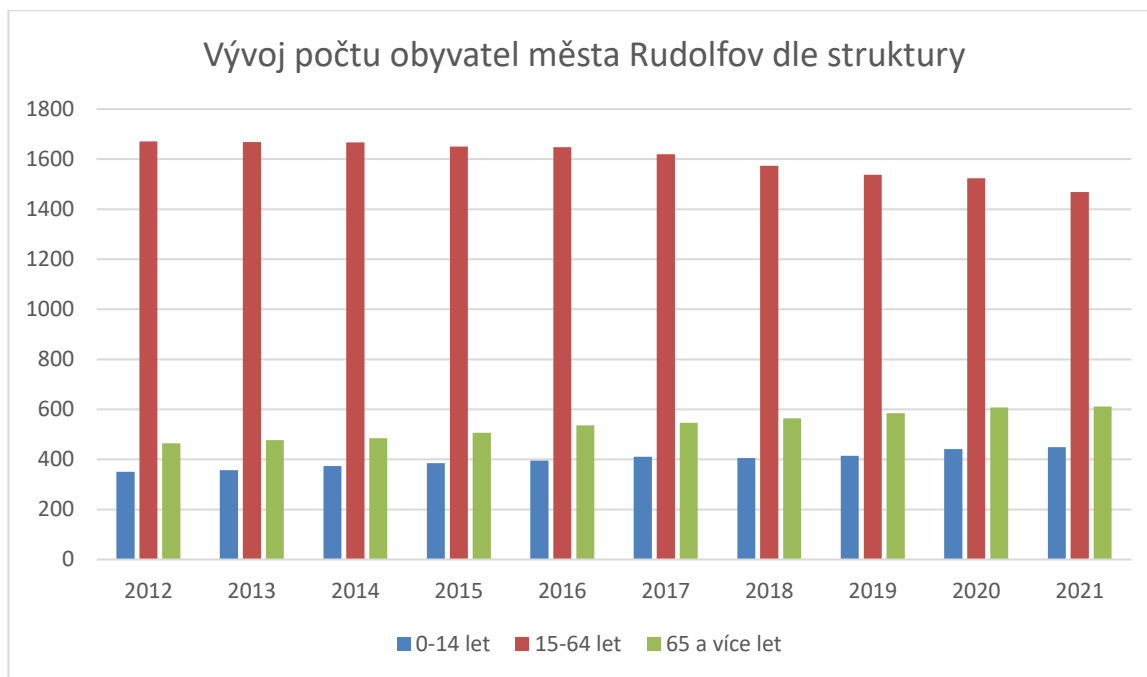
**Obrázek 4** Vývoj počtu obyvatel města Rudolfov (ČSÚ, 2023)

Věková struktura k 31.12. 2021 se skládá (ČSÚ, 2023):

- 0–14 let počtem 416 osob
- 15–64 let počtem 1486 osob
- 65 a více počtem 587 osob.

Tedy v rámci věkové struktury obyvatelstva je zastoupeno zhruba 17 % obyvatel ve věku 0–14 let. V produktivním věku od 15–64 let zhruba 60 %. A od 65 let je z celkového počtu obyvatel za rok 2021 zastoupeno zhruba 23 %. Věkový průměr činí 43,8 let. V následujícím Obrázku č. 5 je uveden vývoj obyvatelstva dle věkové struktury vždy k 31.12. daného roku.





**Obrázek 5** Vývoj počtu obyvatel města Rudolfov dle struktury (ČSÚ, 2023)

Z dat mezi rokem 2012 a 2021 je patrné, že dochází k poklesu obyvatel v produktivním věku, kdy rozdíl mezi počátečním a konečným rokem činí 202 osob. Ve věkové kategorii 0–14 let byl zaznamenán nárůst o 99 obyvatel. A stejně tak u osob v postproduktivním věku byl zaznamenán nárůst o 148 obyvatel.

### 2.3 Parkovací systém městské části Rudolfov

Parkovací systém města je tvořen veřejnými parkovišti, která mají především funkční umístění u významných objektů spojených především s občanskou vybaveností. Vzhledem k velikosti města a velkému procentu zastavěné plochy rodinnými domy jsou pro parkování využívány parkovací stání na soukromých pozemcích, garáže, ale také místní komunikace.

S ohledem na parkovací systém města se autor v poddílu 2.3.1 Veřejná parkoviště zaměřil na aktuální stav veřejných parkovišť s ohledem na kapacitu, svislé a vodorovné značení a samotné uspořádání.

V důsledku toho, že doprava v klidu v rodinné zástavbě není městem významně regulována, autor věnuje poddíly 2.3.2–2.3.4 analýze parkování v jednotlivých ulicích města. Pro potřeby diplomové práce je město rozděleno do těchto částí, především pro přehlednost práce, na Rudolfov – Třeboňská, Rudolfov – Adamovská, Rudolfov – Hlincohorská. Analýza se skládá z terénního průzkumu a jeho vyhodnocení. Během průzkumu bylo sledováno dopravní chování při dopravě v klidu ve vztahu k pravidlům silničního provozu podle Zákona

o silničním provozu č. 361/2000 Sb. (Česko, 2000), ale také z hlediska pěší a cyklisté dopravy, na kterou má velký vliv.

### 2.3.1 Veřejná parkoviště

Součástí parkovacího systému jsou veřejná parkoviště, která jsou umístěna u významných objektů, od kterých se ve většině případů odvíjí i jejich názvy. Stávající stav parkovišť je k dispozici v Příloze B.

Parkoviště u kostela je parkoviště umístěné, již podle názvu, v blízkosti Kostela sv. Víta, konkrétně v dochodí vzdálenosti 50 m. V krátké vzdálenosti 188 m je od parkoviště také základní a mateřská škola. Parkovací plocha je hojně využívána ve stylu K+R, a to na začátku a na konci školního vyučování a za účelem uspokojení náboženských potřeb.

Vjezd a výjezd na parkoviště je umožněn z ulice Svážná, pro výjezd z parkoviště je zajištěn dostatečný rozhled a nedochází zde k žádným problémům. Parkoviště není označeno žádným svislým ani vodorovným značením. Je pouze vyhrazeno obrubníkem a plocha je vysypaná štěrkem. Parkoviště je o ploše 1063 m<sup>2</sup>. Kapacitu autor stanovil na 46 kolmých parkovacích stání dle rozměrů parkovacích stání, které upravuje ČSN 73 6056. (ČSN 73 6056, 2011) Na parkovišti nejsou vyhrazena parkovací stání pro držitele ZTP ani jiným způsobem.

V ulici Třeboňská jsou umístěna dvě parkoviště se stejnojmenným označením Parkoviště Třeboňská, tedy pro potřeby diplomové práce budou označené č. 1 a č. 2. Obě parkoviště jsou od sebe vzdálená 50 metrů.

Parkoviště Třeboňská č. 1 je umístěno před sportovním fotbalovým hřištěm. Vjezd a výjezd na parkoviště s plochou 506 m<sup>2</sup> je umožněn z/do ulice Třeboňská. Výjezd z parkoviště je opatřen svislým dopravním značením P 6 upravujícím přednost (Stůj, dej přednost v jízdě!) pro bezpečný vjezd na hlavní komunikaci. Dále je vyznačeno i dvěma svislými dopravními značkami IP 11a, kde první z nich je umístěna ve vjezdu na parkoviště a druhá je umístěna na hlavní komunikaci těsně před odbočením na parkoviště, kdy je doplněna o směrovou šipku pro odbočení E 7b. Povrch parkoviště je vydlážděn a jednotlivá stání jsou vytyčena vodorovným dopravním značením V 10b, tvořeným odlišnou barvou dláždění. Na parkovišti je využito i vodorovného značení V 12a, které vyznačuje plochu, kde je zakázáno parkovat, ale také značení V 12b na plochách, kam je zakázáno řídiči vjet. Tato vodorovná značení jsou využita za účelem bezpečného vjezdu a výjezdu na jednotlivá parkovací stání, ale jsou využita i na dopravní cestě uvnitř parkoviště, aby zde nedocházelo k omezení průjezdnosti parkoviště. Parkoviště disponuje 21 parkovacími stáními, kde z celkového počtu parkovacích stání jsou

2 vyhrazená pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Vyhrazená stání jsou vyznačena vodorovným dopravním značením V 10f a jejich počet s ohledem na celkovou kapacitu parkoviště je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009).

Parkoviště Třeboňská č. 2 je přímo před budovou SDH a stojí naproti budově bývalé radnice, ve které je nyní Hornické muzeum. Muzeum je od parkoviště vzdálené přibližně 35 m. Vjezd a výjezd z parkoviště je umožněn z a do ulice Adamovská. Parkoviště je označeno svislým dopravním značením IP 11b, které je umístěno po pravé straně přímo ve vjezdu na parkoviště. Parkoviště je dále vyhrazeno obrubníkem a vybetonovanou plochou, která již trpí opotřebením. Jednotlivá parkovací stání nejsou opatřena vodorovným dopravním značením, a tedy ani zde nejsou vyhrazená stání, čímž parkoviště již není v souladu s §4, odst. 2, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009), o minimálním počtu vyhrazených stání pro osoby těžce postižené. S ohledem na tvar a plochu 397 m<sup>2</sup> autor dle rozměrů parkovacích stání stanovenou ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) určuje dispozici parkoviště kolem 20 parkovacích stání při kolmém parkování.

Parkoviště u hřbitova je umístěno přímo před hřbitovem a zároveň je nárazově využíváno při akcích, které se konají na farské louce. Toto parkoviště prošlo v roce 2023 rekonstrukcí, kdy z nepřehledného parkoviště, kde mohlo zastavit a stát maximálně 10 osobních automobilů, bylo vybudováno parkoviště o 17 parkovacích stáních. Vjezd a výjezd z a na parkoviště je umožněn z/do ulice Třeboňská. Výjezd z parkoviště je opatřen svislým dopravním značením P 6 upravující přednost (stůj, dej přednost v jízdě) pro bezpečný vjezd na hlavní komunikaci. Parkoviště, ohraničené obrubníky, má betonový povrch a jednotlivá stání jsou vyhrazena kombinací vodorovných dopravních značení V 10a (pro podélné parkování) a V 10b (pro kolmé parkování). Stání jsou pro 5 vozidel ve směru podélném a pro 12 vozidel v kolmém směru, z nichž 1 je vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce postižené. Vyhrazené stání je vyznačeno vodorovným dopravním značením V 10f, kdy požadovaný počet vyhrazených stání pro parkoviště o celkovém počtu 17 stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009).

Parkoviště tenisové hřiště je parkoviště umístěné před dětským a tenisovým hřištěm, vjezd a výjezd na/z parkoviště je z/do ulice Na Třešňovce. Parkoviště není označeno žádným dopravním značením, jeho povrch je betonový a stání pro jednotlivá vozidla nejsou vyznačena vodorovným dopravním značením, proto autor dle plochy parkoviště 126 m<sup>2</sup> a dle rozměrů parkovacích stání stanovenou ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) předpokládá dispozici kolem 8 kolmých parkovacích stání.

Parkoviště u Flopu je parkoviště rezervované pro zákazníky obchodu s potravinami spadající pod síť potravinářských prodejen Flop, parkoviště je rezervováno pouze během otvírací doby obchodu, a tedy mimo otvírací dobu je možné toto parkoviště využít bez omezení. Rezervace parkoviště je stanovena dvěma svislými značkami IP 12, které jsou doplněné dodatkovými tabulkami E 13 specifikující dobu rezervace:

„PRO ZÁKAZNÍKY

FLOP

MAX. 30 MIN.

V DOBĚ:

Po-Pá 6:30 – 18:00

So 6:30 – 11:30

Ne 8:00 – 11:00“.

První IP 12 je umístěna po levé straně parkoviště, je dále doplněna dodatkovou tabulkou E 8a (začátek úseku) a druhá je umístěna podél pravé strany parkoviště a je doplněna o dodatkovou tabulku E 8b (průběh úseku). Parkoviště o ploše cca 223 m<sup>2</sup> disponuje 8 parkovacími stánkami, pro které je použito vodorovné dopravní značení V 10b pro šikmého stání.

Parkoviště nedisponuje žádným vyhrazeným stáním, čímž není v souladu s §4, odst. 2, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009), o minimálním počtu vyhrazených stání pro osoby těžce postižené. Ale tím, že se jedná o stavbu pro obchod, nesplňuje ani požadavky pro vyhrazená stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku dle §4, odst. 3, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009). Na parkoviště je umožněn vjezd z ulice Na Srbsku a výjezd do ulice Na Srbsku, ale také do ulice Hlincohorská.

Parkoviště v ulici Dlouhá je parkoviště umístěné naproti prodejně společnosti Argena. Vjezd a výjezd na/z parkoviště je umožněn do/z ulice Dlouhá. Parkoviště je označené svislým dopravním značením IP 11b pro kolmé parkování. Povrch je vydlážděný a jednotlivá stání jsou vyznačena vodorovným značením V 10b změnou barvy dláždění. Parkoviště disponuje 4 parkovacími stánkami, kdy ani jedno z nich není vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce postižené, čímž není v souladu s §4, odst. 2, Vyhláškou č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009).

Parkoviště u pošty je parkoviště umístěné přímo vedle budovy pošty v ulici Poštovní. Vjezd na parkoviště je umožněn z ulice Třeboňská a výjezd skrze ulici poštovní, která je jednosměrná do ulice Adamovská. Parkoviště o ploše cca 75 m<sup>2</sup> disponuje 5 podélnými parkovacími místy. Parkoviště není označeno svislým dopravním značením a vzhledem k tomu, že vodorovné značení V 10a je již tak opotřebené, že není skoro vidět, parkoviště je řídiči

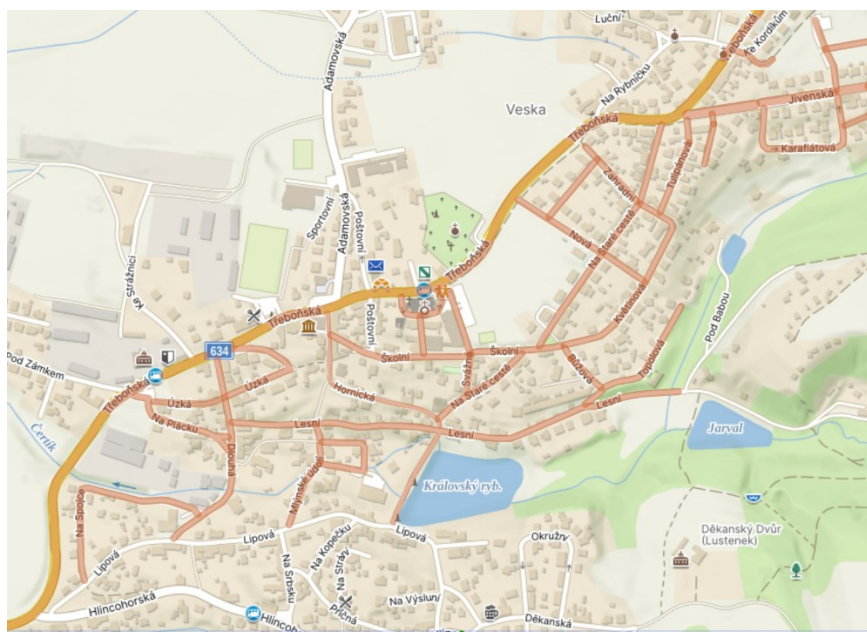
využíváno spíše ke kolmému stání, což způsobuje, že vozidla zasahují svojí zadní částí do vozovky, čímž porušují pravidla silničního provozu (Česko, 2000).

Parkoviště Pod Zámkem je parkoviště, které již nespadá pod město Rudolfov, nýbrž pod Vrátu. Vzhledem k tomu, že parkoviště vede podél ulice Pod Zámkem, která prochází Rudolfovem, autor se rozhodl toto parkoviště ve své práci uvést, jelikož jej využívají k zastavení a stání obyvatelé města Rudolfov. Jak autor výše zmiňuje, parkoviště je v ulici Pod Zámkem, a proto vjezd a výjezd je umožněn z této ulice. Parkoviště o ploše 100 m<sup>2</sup> má již starší povrch tvořený betonovými panely a nedisponuje žádným svislým či vodorovným značením. Vzhledem k šířce parkoviště 20 m a rozměrům parkovacích stání stanovenou ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), zde je k dispozici 8 kolmých parkovacích stání.

Parkoviště Na Plácku je ve stejnojmenné ulici, aktuálně není sice označeno svislým ani vodorovným dopravním značením, ale je využíváno jak ke stání, tak i k zastavení. K zastavení je zajisté využíváno kvůli tomu, že jsou zde umístěny odpadní kontejnery a výdejní boxy společností Zásilkovna a Alza.cz. Parkoviště U Plácku je vhodné i pro návštěvy městského úřadu, protože je od něj vzdáleno cca 80 m. Parkoviště má velmi atypický tvar, a jak již bylo zmíněno, parkoviště postrádá vodorovné dopravní značení. Parkovací stání jsou stanovena vzhledem k celkové ploše parkoviště 464 m<sup>2</sup> a užitným délkám dvou stran pro parkování, které mají v součtu 34 m. Proto autor odhaduje kapacitu parkoviště na 13 kolmých stání s ohledem na stanovené rozměry parkovacích stání ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011). Vjezd a výjezd je umožněn dokonce ze třech směrů a to z/do ulic Třeboňská, Úzká a Na Plácku. Vjezdy/výjezdy i přes jejich vyšší počet jsou dostatečně přehledné a na parkovišti díky jeho uspořádání nedochází k problematickým situacím.

### **2.3.2 Rudolfov – Třeboňská**

V oblasti Rudolfov – Třeboňská bylo analyzováno 23 ulic – Dlouhá, Hornická, Jivenská, Karafiátová, Ke Kordíkům, Květinová, Lesní, Mlýnské údolí, Na Točně, Na Plácku, Na Spoje, Na Staré cestě, Nová, Růžová, Slunečnicová, Svážná, Školní, Topolová, Třeboňská, Tulipánová, Úzká, Zahradní. Vymezení oblasti Rudolfov – Třeboňská je vyobrazeno na Obrázku č. 6. Terénní průzkum této oblasti proběhl 16. 11. 2023 mezi 17. - 19. hodinou.



**Obrázek 6** Vymezení oblasti Rudolfovo – Třeboňská (mapy.cz, autor, 2023)

V ulici Dlouhá dle katastru nemovitostí je 18 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má šířku 6 m, povrch je asfaltový a ulice je lemována 2 m širokými chodníky po jedné straně až po křižovatku s ulicí Na Plácku, od které již chodníky nejsou zřízeny. Na komunikaci při průzkumu stálo 9 vozidel, z nichž všechna svým stáním porušila pravidla provozu §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) s ohledem na šířku komunikace, kdy nedodržela volné 3 m v obou směrech. Z celkového počtu vozidel stojících na komunikaci byla zjištěna porušení §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy 2 vozidla stála ve vzdálenosti méně než 5 m od křižovatky.

V ulici Hornická dle katastru nemovitostí je 9 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé své délce 6 m a povrch je vydlážděn. Ulice je lemována chodníky v šířce 2 m. Chodníky jsou zřízeny po obou stranách od křižovatky s ulicí Třeboňská až po křižovatku s ulicí Školní, dále chodníky pokračují jen po pravé straně podél nemovitostmi s číslem popisným 541 a 542. Dále již chodníky nejsou zřízeny. Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo 1 vozidlo. Vzhledem k šířce komunikace bylo zjištěno porušení zákona §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy vedle vozidla nezůstal volný pruh 3 m v obou směrech.

V ulici Jivenská dle katastru nemovitostí je 20 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulicí vede směrem z Jivna silnice 3. třídy (III/0352) a napojuje se na silnici 2. třídy (II/634) vedoucí ulicí Třeboňská. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 7 m a povrch je

asfaltový. Celá ulice je lemovaná chodníky o šířce 3 m, které jsou opatřené hmatnými prvky pro nevidomé. Chodníky jsou po pravé straně podél dopravního prostoru od křižovatky s ulicí Třeboňská až po křižovatku s ulicí Karafiátová. Dále jsou vedeny po levé straně až po hranice města Rudolfov (směrem na Jivno). Na silnici při průzkumu byla evidovaná 4 stojící vozidla, která parkovala s ohledem na průjezdnost silnice, avšak stála na silniční vegetaci, čím porušila zákon o silničním provozu §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000).

V ulici Karafiátová dle katastru nemovitostí je 10 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Hlavní dopravní prostor má po celé své délce šířku 5 m a povrch je asfaltový. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Ulicí vede jednosměrná místní obslužná komunikace, na které při průzkumu stálo 5 vozidel, a to v souladu se zákonem o silničním provozu (Česko, 2000).

V ulici Ke Kordíkům dle katastru nemovitostí jsou 3 rodinné domy. Ulicí prochází účelová komunikace. Hlavní dopravní prostor po celé své délce má šířku 4 m, povrch je nezpevněn a ulice nedisponuje chodníky. Na komunikaci při průzkumu stálo 5 vozidel, která vzhledem k šířce komunikaci stála v rozporu se zákonem o silničním provozu §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy nedodržela vedle sebe volné 3 m pro oba směry.

V ulici Květinová dle katastru nemovitostí je 17 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé své délce šířku 5 m a povrch je asfaltový. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci při průzkumu stálo 16 vozidel, všechna se dopustila porušení zákona o silničním provozu §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržáním volnosti 3 m pro oba směry. Z nichž dále 2 vozidla nedodržela §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním vzdálenosti 5 m od křižovatky a 2 vozidla porušila §27, odst. 1, písm. a, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), protože stála v nepřehledné zatáčce.

V ulici Lesní dle katastru nemovitostí je 32 rodinných domů a 8 volně stojících garáží. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Šířka hlavního dopravního prostoru je v celé délce proměnlivá, pohybuje se od 4–6 m. Své největší šíře 6 m dosahuje od křižovatky s ulicí Hornická až po křižovatku s ulicí Růžová. Chodníky o šířce 2 m jsou zřízeny pouze po pravé straně směrem od křižovatky s ulicí Růžová, a to pouze v délce 100 m. Ulicí vede také cyklistická trasa 1096 a 1107, která začíná či končí u rybníka Mrhál v Jivně, od kterého poté vede do ulice Lesní. V polovině ulice lesní se uhýbá, kolem Královského rybníka, do ulice Lipová. V rámci ulice Lesní pro cyklistickou trasu není vyhrazena infrastruktura.

Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo 16 vozidel, z nichž všechna porušila pravidla provozu, §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), s ohledem na šířku

komunikace, kdy nebyl dodržen volný jízdní pruh široký 3 m pro oba směry. Dále bylo zjištěno u 4 vozidel porušení §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci a 3 vozidla byla v nesouladu §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním ve vzdálenosti menší než 5 m od křižovatky a 1 vozidlo se dopustilo porušení §27, odst. 1, písm. a, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním v nepřehledné zatáčce.

V ulici Mlýnské údolí dle katastru nemovitostí je 11 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Šířka hlavního dopravního prostoru i povrch jsou v celé délce dosti proměnlivé. Šířka se pohybuje od 4 m do 9 m. Kdy povrch je z části vyasfaltován a z části se jedná o prашné cesty a vyštěrkované cesty. Ulice nedisponuje chodníky. Na komunikaci při průzkumu stála 3 vozidla, která se svým stáním dopustila porušení zákona o silničním provozu §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržením volnosti jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry.

V ulici Na točně dle katastru nemovitostí jsou 4 rodinné domy. V ulici jsou významné objekty občanské vybavenosti, a to základní škola a kostel sv. Víta. Ulicí prochází jednosměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 6 m a povrch je asfaltový. Celá ulice je lemovaná chodníky o šířce 2–3 m v závislosti na úseku. Chodníky jsou opatřené hmatnými prvky pro nevidomé. I přes to, že v blízkosti ulice je veřejné neplacené Parkoviště u kostela (bližší informace v oddílu 2.4.1 – Veřejná parkoviště), které v době terénního průzkumu nemělo plně obsazenou kapacitu, byla evidována 2 vozidla parkující na komunikaci. Obě vozidla stála v rozporu se zákonem (§27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), protože stála na silniční vegetaci.

V ulici Na Plácku dle katastru nemovitostí je 7 rodinných domů. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 4 m a povrch je asfaltový. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci při průzkumu stálo 6 vozidel, všechna se dopustila porušení zákona o silničním provozu §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb (Česko, 2000) nedodržením volnosti jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry. Z nichž dále 4 vozidla nedodržela vzdálenosti 5 m od křižovatky, čímž porušila §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000)

V ulici Na spojce dle katastru nemovitostí je 9 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Šířka i povrch dopravního prostoru jsou v této ulici velmi proměnlivé, jelikož povrch je z části asfaltový a z části je pouze vysypán šterkem, zároveň i šířka komunikace se pohybuje kolem 4–6 m. Komunikace je označena svislým značením IP 10a jako slepá směrem z ulice Dlouhá, avšak ulice je průjezdná jak



z/do ulice Dlouhá, tak i z/do ulice Lipová, kam ústí. Zároveň z ulice Lipová není dle svislého dopravního značení zřejmé, že byl zakázán vjezd do ulice. Na komunikaci při průzkumu stála 4 vozidla, všechna se dopustila porušení zákona o silničním provozu §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržením volnosti jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry. Jedno z vozidel stálo v rozporu se zákazem stání na silniční vegetaci a porušilo §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000)

V ulici Na staré cestě dle katastru nemovitostí je 29 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 6 m a povrch je asfaltový. Celá ulice je lemovaná chodníky o šířce 3 m po pravé straně od křižovatky s ulicí Květinová. Na komunikaci při průzkumu stálo 21 vozidel, z nichž 3 nedodržela vzdálenosti 5 m od křižovatky a porušila tím §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) Všechna z evidovaných vozidel vzhledem k šířce komunikace stála v nesouladu s §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržením volnosti jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry.

V ulici Nová dle katastru nemovitostí je 9 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 6 m a povrch je asfaltový. Chodníky jsou zřízeny o šířce 2 m pouze v úseku od křižovatky s ulicí Na Staré cestě až po křižovatku s ulicí Třeboňská. Na komunikaci při průzkumu stálo 11 vozidel. Všechna z evidovaných vozidel vzhledem k šířce komunikace nedodržela volnost jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry a porušila tak §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) Dále 6 vozidel stálo na silniční vegetaci, tedy v nesouladu s §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) a 1 vozidlo porušilo (§27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním ve vzdálenosti menší než 5 m od křižovatky.

V ulici Pod Babou dle katastru nemovitostí jsou 3 rodinné domy a 2 stavby pro rodinnou rekreaci. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 4 m a povrch je asfaltový. Chodníky zde nejsou zřízeny. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo a nebylo zjištěno ani žádné chování v rozporu se zákonem o silničním provozu (Česko, 2000).

V ulici Růžová dle katastru nemovitostí jsou 4 rodinné domy a jedna volně stojící garáž. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 6 m a povrch je asfaltový. Chodníky zde nejsou zřízeny. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo a nebylo zjištěno ani žádné chování v rozporu se zákonem o silničním provozu (Česko, 2000).

V ulici Slunečnicová jsou dle katastru nemovitostí evidovány 4 rodinné domy. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 5 m a povrch je tvořený štěrkem. Chodníky zde nejsou zřízeny. Ulicí vede místní obslužná komunikace. Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo, ani nebylo zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích (Česko, 2000).

V ulici Svážná jsou dle katastru nemovitostí 4 rodinné domy a jedna volně stojící garáž. Hlavní dopravní prostor má po celé délce šířku 5 m a povrch je vydlážděný. Chodníky zde nejsou zřízeny. Ulicí prochází jednosměrná místní obslužná komunikace, která je označena svislým dopravním značením IP 4b. Dopravní značka je umístěna na pravé straně před vjezdem do ulice Svážná ze směru z ulice Školní. Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo a nebylo zjištěno ani žádné chování v rozporu se zákonem o silničním provozu. (Česko, 2000)

V ulici Školní jsou dle katastru nemovitostí 4 rodinné domy. Ulici lze rozdělit na dvě části. Před vjezdem do první části z ulice Hornická je před vjezdem do ulice Školní svislá dopravní značka B 32, která zakazuje průjezd ulice. V této ulici hlavní dopravní prostor po celé své délce je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 6 m a chodníky zde nejsou zřízeny. Zákaz průjezdu ulicí je ukončen na křižovatce s ulicí Svážná, odkud dále ulice Školní pokračuje. V této druhé části se již jedná o obousměrně průjezdnou místní obslužnou komunikaci, jejíž hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 6 m a po pravé straně jsou zřízeny chodníky o šířce 3 m.

Na komunikaci při průzkumu stálo 14 vozidel. Všechna z evidovaných vozidel vzhledem k šířce komunikace nedodržela volnost jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry a porušila tím §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) Dále u evidovaných vozidel bylo zjištěno rozporuplné chování se zákonem, konkrétně s §27, odst. 1, Zákon č. 361/2000Sb (Česko, 2000) 5 vozidel nedodrželo svým státním minimální vzdálenost od křižovatky a 9 vozidel stálo na silniční vegetaci.

V ulici Topolová je dle katastru nemovitostí 8 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Ulice je slepá, ale není opatřena svislým dopravním značením IP 10a. Hlavní dopravní prostor je tvořen štěrkovým povrchem o šířce 5 m. V ulici nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci při průzkumu byla evidována 2 vozidla, která byla v rozporu se zákonem §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) z důvodu nedodržení volnosti jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry.

V ulici Třeboňská je dle katastru nemovitostí 52 rodinných domů a 4 volně stojících garáže. Ulicí prochází obousměrná silnice II. třídy s označením II/634. Silnice je významnou

komunikací Rudolfova pro cesty směrem do Českých Budějovic, ale také na Lišov (dále směr Třeboň). Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 9 m. Od křižovatky s ulicí Na Plácku až po křižovatku s ulicí Ke Stráži jsou vybudované chodníky po pravé i levé straně o šířce 2 m na každé straně. Dále od křižovatky s ulicí Ke stráži směrem ke křižovatce s ulicí Hornická a Adamovská jsou po celé délce ulice vybudované chodníky po pravé straně o šířce 3 m a jsou vybaveny hmatovými prvky pro nevidomé. Dále od křižovatky s ulicí Ke Stráži až po křižovatku s ulicí Na Plácku jsou vybudované chodníky po pravé i levé straně o šířce 2 m na každé straně. Chodníky zde nejsou ukončeny, ale pokračují po obou stranách v šířce 2 m a též s hmatovými prvky pro nevidomé až po Parkoviště u hřbitova. Od Parkoviště u hřbitova chodníky pokračují pouze po pravé straně komunikace a jsou ukončeny na křižovatce s ulicí Adamovskou a dále již nepokračují. V Třeboňské ulici bylo při průzkumu na komunikaci evidováno 10 vozidel. 7 vozidel porušilo zákon § 53, odst. 2, Zákona 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na chodníku a zbylá 3 vozidla stála na silniční vegetaci a porušila tak §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko,2000)

V ulici Tulipánová je dle katastru nemovitostí 11 rodinných domů. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 4 m a nejsou zde zřízeny chodníky. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo a nebylo zjištěno ani žádné chování v rozporu se zákonem o silničním provozu (Česko, 2000)

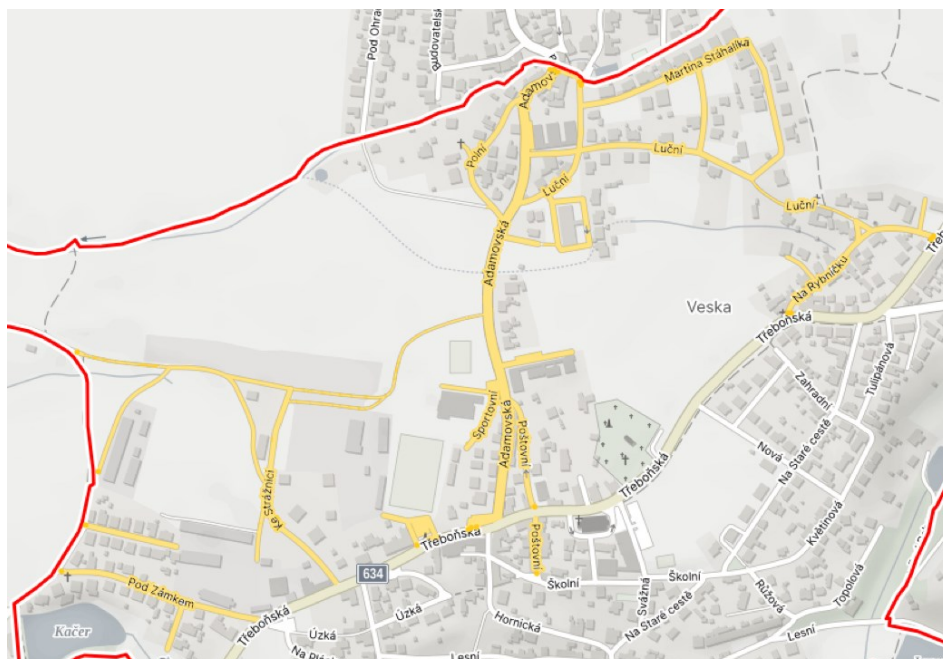
V ulici Úzká jsou dle katastru nemovitostí 4 rodinné domy a 2 volně stojící garáže. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m po křižovatku s ulicí Dlouhá, odkud se dopravní prostor zužuje na šířku 3 m a povrch je vyštěrkovaný. Po celé délce ulice nejsou zřízeny chodníky. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace, na které stálo při průzkumu 8 vozidel. Všechna z evidovaných vozidel vzhledem k šířce komunikace nedodržela volnost jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry a porušila tak §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000). Zároveň 4 z evidovaných vozidel stála v rozporu s §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým nedodržením minimální vzdálenosti od křižovatky.

V ulici Zahradní je dle katastru nemovitostí 18 rodinných domů a 10 volně stojících garáží. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. Podél celé ulice jsou zřízeny chodníky o šířce 1,5 m po pravé i levé straně. Ulicí prochází obousměrná místní obslužná komunikace. Na komunikaci stálo 14 vozidel, která nedodržela volnost jízdního pruhu o šířce nejméně 3 m pro oba směry, čímž porušila §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) Zároveň 2 z evidovaných vozidel nedodržela §27, odst. 1, písm. d, Zákon č.

361/2000Sb. (Česko, 2000) svým státním minimální vzdálenost od křižovatky a dvě vozidla stála na silniční vegetaci v rozporu s §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000).

### 2.3.3 Rudolfov – Adamovská

V oblasti Rudolfov – Adamovská bylo analyzováno 10 ulic: Adamovská, Josefa Bartušky, Ke Strážnici, Luční, Martina Stáhalíka, Na Rybníčku, Pod Zámek, Polní, Poštovní, Sportovní. Vymezení oblasti Rudolfov – Adamovská je vyobrazeno na Obrázku č. 7. Terénní průzkum této oblasti proběhl 23. 11. 2023 mezi 17. - 19. hodinou.



**Obrázek 7** Vymezení oblasti Rudolfov – Adamovská (mapy.cz, autor, 2023)

V ulici Adamovská je dle katastru nemovitostí 26 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. V ulici se vyskytuje objekt, který je součástí občanské vybavenosti, a to konkrétně ISS Cestovního ruchu a Vyšší odborná škola. Před školou je vyhrazená plocha o 40 m pro potřebu Domova mládeže Adamovská ulice 22. Rezervace plochy je stanovena dvěma svislými dodatkovými tabulkami E13, které specifikují rezervace a dále jsou doplněny o dodatkové tabulky E 8bo průběhu úseku 40 m. Rezervace plochy je stanovena následovně:

„MAJETEK SŠ A VOŠ  
CESTOVNÍHO RUCHU  
SENOVÁŽNÉ NÁM. 12  
PLOCHA JE VYHRAZENA  
POUZE PRO POTŘEBU  
DOMOVA MLÁDEŽE

ADAMOVSKÁ UL. 22  
ZÁKAZ PARKOVÁNÍ  
CIZÍCH VOZIDEL“

V době průzkumu na vyhrazené ploše stála 3 vozidla, zda podléhala zákazu či podmínky vyhrazené plochy splňovala, nebylo možné v rámci průzkumu určit.

Ulicí Adamovskou prochází kromě silnice třetí třídy (III/10577) také vedlejší slepá místní obslužná komunikace, která z celé délky dopravní infrastruktury ulice je tvořena 69 m. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 6 m. Podél celé ulice jsou zřízeny chodníky o šířce 3 m. Chodníky jsou po pravé straně od křižovatky s ulicí Třeboňská až po křižovatku s ulicí Sportovní. Od křižovatky s ulicí Sportovní jsou chodníky zřízeny po levé straně až k hranicím s Adamovem. Na silnici třetí třídy při průzkumu nebylo evidováno žádné parkující vozidlo a nedošlo zde k chování, které by bylo v rozporu se zákonem o silničním provozu. (Česko, 2000) Na obslužné komunikaci bylo zjištěno chování v rozporu s §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), a to konkrétně u 3 vozidel, která při stání nedodržela volný pruh 3 m v obou směrech.

V ulici Josefa Bartušky jsou dle katastru nemovitostí 4 rodinné domy a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní komunikace IV. třídy. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 7 m. Chodníky v ulici nejsou zřízeny, protože ulice je v obytné zóně, která začíná a je ukončena v ulicích Luční a Martina Stáhalíka. Patříčná svíslá dopravní značení IP 26a/b označující začátek a konec obytné zóny jsou umístěna před vjezdem a výjezdem z ulice Luční a Martina Stáhalíka. Na komunikaci při průzkumu parkovalo celkově 6 vozidel, kdy všechna vozidla parkovala v nesouladu s §39, odst. 50, Zákona č. 361/2000Sb, protože v obytné zóně se nesmí stát mimo místa označená jako parkoviště. V rámci celé obytné zóny nejsou zřízena žádná parkovací stání, takže řidič v případě, že nezajede na svůj soukromý pozemek, nemá možnost zaparkovat v ulici jinak než v hlavním dopravním prostoru.

V ulici Ke Strážnici dle katastru nemovitostí jsou 4 rodinné domy. V ulici se vyskytuje objekt, který je součástí občanské vybavenosti, a to konkrétně MěÚ města Rudolfovo. V rámci objektu je dvorek, který se využívá k parkování v případě návštěv úřadu, avšak není zde svíslé či vodorovné značení, které by parkování umožňovalo, vyhrazovalo, ale ani zakazovalo. Ulicí vede slepá obousměrná místní obslužná komunikace, která je opatřena svíslým dopravním značením IP 10a označujícím slepou pozemní komunikaci. Značka je umístěna před vjezdem do ulice po pravé straně. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m, kdy v ulici nejsou zřízeny chodníky. V době průzkumu na komunikaci parkovala celkově

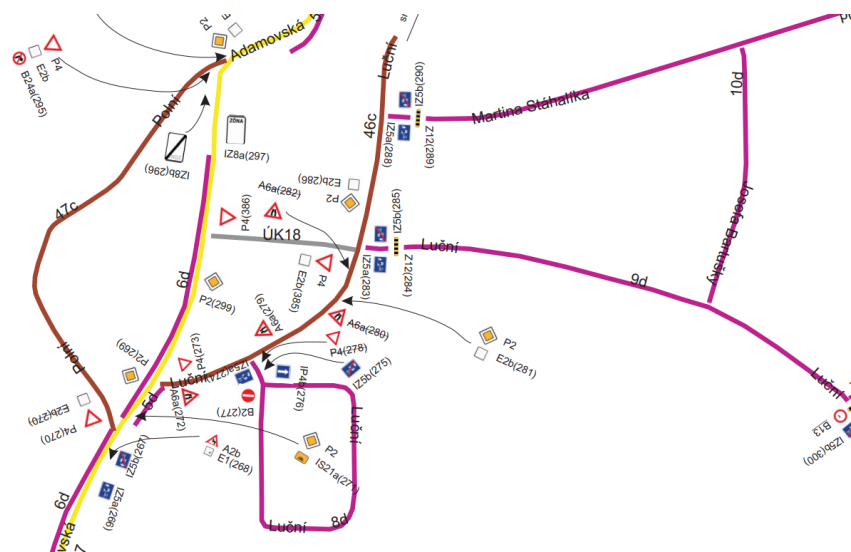
2 vozidla. Vzhledem k šířce komunikace bylo zjištěno porušení zákona, kdy vedle jednotlivých vozidel nezůstal volný pruh 3 m v obou směrech. (§25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb.)

V ulici Luční dle katastru nemovitostí je 16 rodinných domů a 3 volně stojící garáže. V ulici se vyskytuje objekt, který je součástí občanské vybavenosti, a to konkrétně Domov s pečovatelskou službou.

Ulicí prochází místní obslužná komunikace (místní komunikace III. třídy) a místní komunikace IV. třídy. Pro lepší orientaci je k dispozici Obrázek 8, na kterém je hnědou barvou označená místní komunikace III. třídy a fialovou místní komunikace IV. třídy.

Části ulice, kterou vede místní komunikace IV. třídy, lze rozdělit na další dvě. První část, jak je z Obrázku 8 patrné, je v obytné zóně, kdy na začátku a konci ulice je patřičné svislé dopravní značení IP 26a/b o Začátku a Konci obytné zóny. Zároveň je ulice označena jako jednosměrná, kdy před vjezdem do jednosměrného úseku ulice je po levé straně umístěno svislé dopravní značení IP 4b a po pravé straně je svislé dopravní značení B2 označující zákaz vjezdu. Hlavní dopravní prostor je tvořen vyasfaltovanou plochou v šířce 5 m, kdy podél ulice nejsou zřízeny chodníky z důvodu, že se jedná o obytnou zónu. V rámci obytné zóny je zřízeno parkoviště o 5ti podélných stáních, bližší popis parkoviště a jeho uspořádání je k dispozici v poddílu 2.3.1 Veřejná parkoviště. Při průzkumu bylo evidováno 1 vozidlo, které stálo na zákazu stání označeném dopravním vodorovným značením V 12a, čímž porušilo pravidla silničního prvozu. (Česko, 2015)

Hlavní dopravní prostor druhé části ulice, kterou vede komunikace IV. třídy, je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 7 m. Chodníky v ulici nejsou zřízeny, protože je ulice v obytné zóně. Při vjezdu a výjezdu z ulice Luční jsou patřičná svislá dopravní značení IP 26a/b označující Začátek a Konec obytné zóny. Na komunikaci při průzkumu parkovalo celkově 5 vozidel, kdy všechna vozidla parkovala v nesouladu s §39, odst. 5, Zákona č. 361/2000Sb (Česko, 2000), protože v obytné zóně se nesmí stát mimo místa označená jako parkoviště. V rámci celé obytné zóny nejsou zřízena žádná parkovací stání, takže řidič v případě, že nezajede na svůj soukromý pozemek, nemá možnost zaparkovat v ulici jinak než v hlavním dopravním prostoru. V části ulice, kde je místní obslužná komunikace, nebyla evidována době průzkumu žádná vozidla, která by stála na komunikaci.



**Obrázek 8** Vyobrazení ulice Luční z passportu města Rudolfov ([www.mestorudolfov.cz](http://www.mestorudolfov.cz), 2023)

V ulici Martina Stáhalíka dle katastru nemovitostí je 18 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní komunikace IV. třídy. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 7 m. Chodníky v ulici nejsou zřízeny, protože ulice je v obytné zóně. Při vjezdu a výjezdu z ulice Martina Stáhalíka jsou patřičná svislá dopravní značení IP 26a/b označující Začátek a Konec obytné zóny. Na komunikaci při průzkumu parkovalo celkově 6 vozidel, kdy všechna vozidla parkovala v nesouladu s §39, odst. 5, Zákona č. 361/2000Sb (Česko, 2000), protože v obytné zóně se nesmí stát mimo místa označená jako parkoviště. V rámci celé obytné zóny nejsou zřízena žádná parkovací stání, takže řidič v případě, že nezajede na svůj soukromý pozemek, nemá možnost zaparkovat v ulici jinak než v hlavním dopravním prostoru.

V ulici Na Rybníčku dle katastru nemovitostí je 20 rodinných domů. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. V ulici nejsou zřízeny chodníky. Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo celkově 20 vozidel, kdy u všech bylo zjištěno nedodržení §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) volností jízdního pruhu 3 m v obou směrech. Dále 7 vozidel stálo na silniční vegetaci tedy v rozporu s §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000). A u 6 vozidel došlo porušení §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním v menší vzdálenosti než 5 m od křižovatky.

V ulici Pod Zámekem dle katastru nemovitostí je 31 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace směrem na Vráto. Hlavní dopravní

prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. Podél celé ulice jsou zřízeny chodníky, avšak jejich šířka je velmi proměnlivá od 0,5 m do 3 m, jejich umístění je střídavě na pravé a levé straně. Na komunikaci v době průzkumu parkovalo 14 vozidel. Vzhledem k šířce komunikace bylo zjištěno porušení §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy vedle jednotlivých vozidel nezůstal volný jízdní pruh 3 m v obou směrech. Dále 8 vozidel stálo v rozporu s §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) na silniční vegetaci.

V ulici Polní dle katastru nemovitostí je 11 rodinných domů a 3 volně stojící garáže. Hlavní dopravní prostor je tvořen střídavě asfaltovým a šterkovým povrchem o šířce 4 m, asfaltový povrch v některých částech trpí velkým opotřebením. V celé ulici nejsou zřízeny chodníky. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Na komunikaci stála 3 vozidla, u kterých vzhledem k šířce komunikace bylo zjištěno porušení zákona §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy vedle jednotlivých vozidel nezůstal volný jízdní pruh 3 m v obou směrech.

Ulice Poštovní je na pomezí oblasti Rudolfov – Třeboňská a Rudolfov – Adamovská. Zpracovaná je v oblasti Rudolfov – Adamovská, jelikož do této oblasti zasahuje svoji větší částí. V ulici Poštovní dle katastru nemovitostí je 7 rodinných domů. Významným objektem, který se v ulici vyskytuje, je součást občanské vybavenosti, pobočka pošty.

Ulice se sestává ze dvou částí. První část ústí z ulice Třeboňská do ulice Adamovská. V této části je budova pošty a ulicí vede jednosměrná obslužná komunikace, která je zároveň označena jako obytná zóna. Před vjezdem do ulice (ze směru z ulice Třeboňská) jsou umístěna patřičná svislá dopravní značení IP 4b informující o jednosměrném provozu a IP 26a označující Začátek obytné zóny. Před vjezdem do ulice (ze směru ulice Adamovská) je umístěno svislé dopravní značení B 2 označující zákaz vjezdu všech vozidel a při výjezdu z ulice Poštovní je umístěno svislé dopravní značení IP 26b označující Konec obytné zóny. Vzhledem k tomu, že není v obytné zóně možné parkovat mimo místa označené jako parkoviště, v rámci ulice je zřízeno několik podélných stání, ke kterým je k dispozici více informací v pododdílu 2.3.1 Veřejná parkoviště. Hlavní dopravní prostor je tvořen vydlážděným povrchem o šířce 5 m. Chodníky v této části nejsou zřízeny, což je v pořádku, vzhledem k obytné zóně, ve které ulice je.

Druhá část ulice poštovní ústí z ulice Třeboňská do ulice Školní. Touto částí vede také jednosměrná komunikace. Před vjezdem do ulice (ze směru z ulice Třeboňská) je umístěno patřičné svislé dopravní značení IP 4b informující o jednosměrném provozu a zároveň před vjezdem do ulice (ze směru z ulice Školní) je umístěno svislé dopravní značení B 2 označující zákaz vjezdu všech vozidel. Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m.



Chodníky jsou zřízeny jen v části ulice, ale jejich šířka se pohybuje pouze kolem 0,3 – 0,5 m v závislosti na měřeném úseku. Na jednosměrné komunikaci při průzkumu bylo evidováno 7 vozidel, 2 vozidla stála v souladu se zákonem, avšak 5 vozidel parkovalo v rozporu s § 53, odst. 2, Zákona 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na chodníku.

V ulici Sportovní dle katastru nemovitostí je 1 rodinný dům a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede účelová komunikace. Hlavní dopravní prostor je z části tvořen asfaltem a z částí spíše prašnou cestou o šířce 5 m. Chodníky v této ulici nejsou zřízeny. Z ulice Sportovní je umožněn vstup do sportovní haly a zároveň na fotbalové hřiště. Před halou ani hřištěm není žádné parkoviště označené svislým či vodorovným značením, avšak v případě potřeby vozidla parkují na vybetonované ploše před halou. V případě, že je fotbalový zápas a vybetonovaná plocha je obsazena, pro parkování je využívána i travnatá plocha vedle haly. V době průzkumu bylo evidováno 6 vozidel, která stála na vybetonované ploše. Mimo tuto plochu nebylo evidováno vozidlo parkující na účelové komunikaci.

#### 2.3.4 Rudolfov – Hlincohorská

V oblasti Rudolfov – Hlincohorská bylo analyzováno 17 ulic – Děkanská, Hlincohorská, Jabloňová, Lipová, Na Kopečku, Na Srbsku, Na Stráni, Na třešňovce, Na výhledu, Na výsluní, Okružní, Olšová, Pod hvězdami, Pod lesem, Příčná, Vilová. Vymezení oblasti je vyobrazeno na Obrázku č. 9. Terénní průzkum této oblasti proběhlo 2. 11. 2023 mezi 7. - 19. hodinou.



Obrázek 9 Vymezení oblasti Rudolfov – Hlincohorská (mapy.cz, autor, 2023)

V ulici Děkanská dle katastru nemovitostí je 16 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 6 m. Podél ulice jsou zřízeny chodníky v šířce 1,5 – 2 m. Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo celkově 16 vozidel. Vzhledem k šířce komunikace bylo zjištěno porušení §25, odst. 3, Zákona č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy vedle jednotlivých vozidel nezůstal volný pruh 3 m v obou směrech. U 4 vozidel z celkového počtu bylo zjištěno porušení §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci.

V ulici Hlincohorská dle katastru nemovitostí je 42 rodinných domů a 8 volně stojících garáží. Ulicí vede silnice III. třídy (III/0341), která směřuje z Hlincovy Hory směrem do Českých Budějovic. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 6 m. Celá ulice je lemovaná chodníky v šířce 2 m. Chodníky jsou zřízeny po levé straně od vjezdu do města Rudolfov ze směru z Českých Budějovic až po křižovatku s ulicí Děkanská, kdy od křižovatky jsou dále zřízeny chodníky po pravé straně až po křižovatku s ulicí Na Výhledu, dále již nejsou zřízeny. Zároveň skrze ulici Hlincohorská vede cyklistická trasa 1096 a 1107. Cyklistická trasa vstupuje do ulice Hlincohorská z ulice Děkanská a směřuje pouze skrze silnici III/0341 k autobusové zastávce Rudolfov – Na Americe, kde cyklistická trasa končí (případně začíná). Na komunikaci při průzkumu nebylo evidováno žádné stojící vozidlo, ani zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích. (Česko, 2000)

V ulici Jabloňová dle katastru nemovitostí je 24 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 5 m. Chodníky jsou zřízeny jen v části ulice, a to od křižovatky s ulicí Na Výhledu až po křižovatku s ulicí Na Třešňovce. Chodníky jsou zde zřízeny střídavě po pravé a levé straně, v některých úsecích i na obou stranách v šířce 2 m. Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo 10 vozidel. S ohledem na šířku komunikace není možné zastavit za dodržení, §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), alespoň jednoho volného jízdního pruhu širokého nejméně 3 m pro oba směry jízdy. Další 5 vozidel z celkového počtu se svým stáním dopustilo dalšího rozporu se zákonem o silničním provozu konkrétně 2 vozidla porušila §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci. K dalšímu porušení zákona konkrétně §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) došlo u 1 vozidla stáním v menší vzdálenosti než 5 m od křižovatky a 2 vozidla porušila §27, odst. 1, písm. a, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním v nepřehledné zatáčce.

V ulici Lipová dle katastru nemovitostí je 47 rodinných domů a 12 volně stojících garáží. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace, ale také cyklistická trasa 1096 a 1107. Cyklistická trasa vstupuje do ulice Lipová z ulice Hornická a z ulice Lipová dále pokračuje do ulice Na Srbsku. Pro cyklistickou trasu není vyhrazen žádná infrastruktura, tedy sdílí dopravní infrastrukturu s ostatními účastníky provozu, tedy je v hlavním dopravním prostoru. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 6 m. Chodníky jsou zřízeny pouze od křižovatky s ulicí vedoucí kolem Královského rybníka až po křižovatku s ulicí Pod Svahem a jsou opatřeny hmatovými prvky pro nevidomé. Ulice Lipová se uhybá před ulicí Pod Svahem doprava. Tato část ulice Lipová je slepou komunikací, na jejímž začátku je umístěno patřičné svislé dopravní značení IP 10a. Dopravní prostor je zde zúžený na šířku 4 m a povrch je již pouze vysypán štěrkem.

Na obslužné komunikaci při průzkumu parkovalo 32 vozidel, z nichž všechna porušila §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) s ohledem na šířku komunikace, kdy nedodržela volné 3 m v obou směrech. Z celkového počtu vozidel stojících na komunikaci byla zjištěna další porušení silničního zákona, kdy 10 vozidel porušilo §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním na silniční vegetaci a 2 vozidla porušila §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním v křižovatce.

V ulici Na Kopečku dle katastru nemovitostí je 5 rodinných domů. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 4 m. Podél ulice nejsou zřízeny chodníky. Před výjezdem z ulice Na Kopečku směrem do ulice Lipová je umístěno svislé dopravní značení P6 (Stůj, dej přednost v jízdě!). Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace, na které při průzkumu parkovalo 1 vozidlo, které porušilo §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním v křižovatce.

V ulici Na Srbsku dle katastru nemovitostí je 10 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulicí vede obousměrná obslužná komunikace, ale také cyklistická trasa 1096 a 1107. Cyklistická trasa do ulice Na Srbsku vstupuje z ulice Lipová a z ulice Na Srbsku dále pokračuje skrze ulici Hlincohorská. Stejně jako v ulici Lipová je cyklistická trasa součástí společného hlavního dopravního prostoru. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 5 m, v rámci ulice nejsou zřízeny chodníky.

Na obslužné komunikaci bylo evidováno porušení zákona o silničním provozu (Česko, 2000) 5 vozidly, z nichž 2 vozidla zákon porušila §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci a 3 porušila §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním v křižovatce. Všechna stojící vozidla na obslužné

komunikaci dále porušila §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy nedodržela volný jízdní pruh 3 m v obou směrech jízdy.

V ulici Na Stráni dle katastru nemovitostí je 5 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede místní obslužná komunikace a je slepou komunikací. Na začátku ulice je umístěno patřičné svislé dopravní značení IP 10a označující slepou komunikaci. Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 4 m a v rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Vozidel parkovalo na komunikaci při průzkumu celkem 5, z toho všechna porušila §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci a §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržením volného jízdní pruhu 3 m v obou směrech jízdy.

V ulici Na Třešňovce dle katastru nemovitostí je 28 rodinných domů a 3 volně stojící garáže. Ulicí vede místní obslužná komunikace. Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 5 m. V rámci ulice jsou zřízeny chodníky velmi zřídka v šířce 1,5 m a jejich stav je již velmi opotřeбенý. Na komunikaci při průzkumu stálo 18 vozidel, z nich všechna stála v rozporu s §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) nedodržením volného jízdního pruhu alespoň 3 m pro oba směry. Z celkového počtu 6 vozidel porušilo §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci.

V ulici Na Výhledu dle katastru nemovitostí je 18 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 5 m. Celá ulice je lemována chodníky po obou stranách v šířce 1,5 m na každé straně. Ulicí vede místní obslužná komunikace, na níž bylo při průzkumu evidováno 15 stojících vozidel. S ohledem na šířku komunikace není možné zastavit a stát za dodržení pravidla alespoň jednoho volného jízdního pruhu širokého nejméně 3 m pro oba směry jízdy, proto všechna vozidla stojící na obslužné komunikaci porušila §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) Zároveň 13 z nich porušilo §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) stáním na silniční vegetaci.

V ulici Na Výsluní dle katastru nemovitostí je 8 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná slepá komunikace. Na začátku ulice je umístěno patřičné svislé dopravní značení IP 10a označující slepou komunikaci. Před výjezdem z ulice je umístěno po pravé straně svislé dopravní značení P6 (Stůj, dej přednost v jízdě!). Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem v šířce 5 m a v rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci nebylo evidováno žádné stojící vozidlo, ani zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích. (Česko, 2000)

V ulici Okružní dle katastru nemovitostí je 16 rodinných domů. Ulicí vede jednosměrná místní obslužná komunikace. Před první odbočkou z ulice Děkanská (ze směru z ulice Hlincohorská) do ulice Okružní je umístěno svislé dopravní značení B 2 (zákaz vjezdu všem vozidlům) a před druhou odbočkou z ulice Děkanská (ze směru z ulice Hlincohorská) do ulice Okružní je umístěno patřičné svislé dopravní značení IP 4b informující o jednosměrném provozu. Dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. Chodníky jsou zřízeny podél pravé strany celé ulice o šířce 1,5 m. Na komunikaci v době průzkumu stálo 6 vozidel, kdy všechna dopustila porušení §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), svým stáním na silniční vegetaci.

V ulici Olšová je dle katastru nemovitostí 21 rodinných domů a 5 volně stojících garáží. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na obslužné komunikaci v době průzkumu bylo evidováno 9 vozidel. Konkrétně 7 vozidel porušilo §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním na silniční vegetaci a 2 vozidla porušila svým stáním §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) při nedodržení pravidla volného jízdního pruhu alespoň 3 m pro oba směry.

V ulici Pod lesem je dle katastru nemovitostí 12 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 6 m. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na obslužné komunikaci bylo v době průzkumu evidováno 9 stojících vozidel. U všech vozidel bylo zjištěno porušení §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy při stání nedodržela pravidla volného jízdního pruhu alespoň 3 m pro oba směry a 1 z evidovaných vozidel porušilo §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy svým stáním nedodrželo vzdálenost 5 m od křižovatky.

V ulici Pod Svahem je dle katastru nemovitostí 5 rodinných domů a 2 volně stojící garáže. Ulice Pod Svahem vede z ulice Děkanská a odbočuje vpravo na křižovatce s ulicí Na Výsluní. Pro potřeby lepšího porozumění autor rozděluje ulici na dvě části. První část ulice vede tedy z ulice Děkanská po křižovatku s ulicí Na Výsluní. V této části jsou na začátku na konci svislá dopravní značení B 32 zakazující průjezd ulicí. Při výjezdu z ulice Pod Svahem směrem do křižovatky s ulicí Na Výsluní jsou po pravé straně svislá dopravní značení B 26 (Stůj, dej přednost v jízdě!) a IP 10a pro Začátek zóny 30. Ve stejném úseku, ale směrem do ulice Pod Svahem, je pak i svislé dopravní značení IP 10b pro Konec zóny 30. Hlavní dopravní prostor první části ulice je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 4 m a v tomto úseku nejsou zřízeny chodníky.

Druhá část ulice, která ústí na křižovatce s ulicí Na Výsluní vpravo je již v zóně 30. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. V rámci této části jsou zřízeny chodníky o šířce 2 m lemující celou levou stranu ulice. V rámci ulice jsou k dispozici 2 podélná parkovací stání, která v době průzkumu byla plně obsazena. Umístění parkovacích stání a jejich úprava svislým dopravním značením C 4 b (příkazující objíždění vlevo) umožňuje přehledný a bezpečný vjezd či výjezd z/na ulici Pod Svahem. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Na obslužné komunikaci při průzkumu stálo 1 vozidlo, které porušilo §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy při stání nebyla dodržena pravidla volného jízdního pruhu alespoň 3 m pro oba směry.

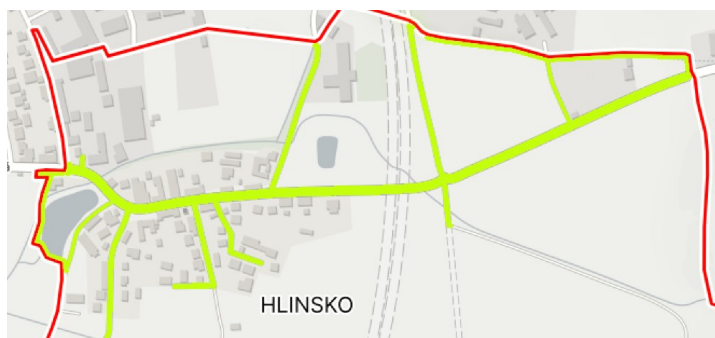
V ulici Příčná je dle katastru nemovitostí 11 rodinných domů a 4 volně stojící garáže. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na obslužné komunikaci při průzkumu bylo evidováno 11 vozidel, která porušila svým stáním §25, odst. 3, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000), kdy nedodržela volný jízdní pruh 3 m v obou směrech jízdy. U 4 vozidel bylo zjištěno porušení §27, odst. 1, písm. r, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000) svým stáním na silniční vegetaci. Další 4 vozidla nedodržela vzdálenost 5 m od křižovatky, čímž porušila §27, odst. 1, písm. d, Zákon č. 361/2000Sb. (Česko, 2000)

V ulici Pod Hvězdami dle katastru nemovitostí není evidován žádný rodinný dům či samostatně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Tato komunikace je slepou, ale chybí zde svislé dopravní značení IP 10a označující slepou komunikaci. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 4 m, v rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci nebylo evidováno v době průzkumu žádné stojící vozidlo, ani zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích. (Česko, 2000)

V ulici Vilová je dle katastru nemovitostí 9 rodinných domů a 1 volně stojící garáž. Ulicí vede obousměrná místní obslužná komunikace. Hlavní dopravní prostor je tvořen asfaltovým povrchem o šířce 5 m. V rámci ulice nejsou zřízeny chodníky. Na komunikaci nebylo v době průzkumu evidováno žádné stojící vozidlo, ani zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích. (Česko, 2000)

## **2.4 Parkovací systém městské části Hlinsko**

Městská část Hlinsko je exklávou města Rudolfov. Vymezení oblasti je vyobrazeno na Obrázku 10. Terénní průzkum této oblasti proběhl 23. 11. 2023 mezi 17. - 19. hodinou.



**Obrázek 10** Vymezení oblasti Hlinsko (mapy.cz, 2023)

V rámci oblasti bylo evidováno pouze jedno parkoviště, a to neveřejné. Toto parkoviště je vyhrazeno pro zaměstnance Národního pedagogického institutu a je o délce 7,5 m. Jedná se o zpevněnou betonovou plochu, kdy rezervace plochy je stanovena dodatkovou tabulkou E13:

„  
                  npi  
          VYMEZENO PRO ZAMĚSTANANCE  
NÁRODNÍHO PEDAGOGICKÉHO INSTITUTU

<7,5 m  7,5m>

ZÁKAZ PARKOVÁNÍ“ (mapy.cz, google.cz, 2024)

V oblasti Hlinska nejsou označené jednotlivé ulice názvy, proto bylo na tuto část nahlíženo jako na celek. V oblasti je 38 rodinných domů a 26 volně stojících garáží. Hlinskem prochází pouze jedna významná komunikace III. třídy vedoucí jedním směrem na Dubičné a druhým směrem do Českých Budějovic. Dále městskou částí prochází místní komunikace II. a III. třídy a komunikace účelové. Ani na jedné z těchto komunikací nebylo evidováno žádné stojící vozidlo, ani zjištěno žádné chování, které by bylo v rozporu se Zákonem o provozu na podzemních komunikacích. (Česko, 2000)

Vzhledem k tomu, že v městské části Hlinsko nebyla na základě analýzy viditelná neuspokojená poptávka po parkovacích stání a majitelé vozidel parkují ukázněně na příjezdových cestách či garážích na svých soukromých pozemcích, autor se rozhodl, že tato oblast již nebude součástí návrhové části.

### 3 NAVRHOVANÁ ČÁST DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV

Tato část diplomové práce se zabývá konkrétními návrhy s cílem zlepšení dopravy v klidu ve městě Rudolfov. V rámci předešlé kapitoly 2 Analýza dopravy v klidu byl pozorován aktuální stav dopravy v klidu na parkovištích a v jednotlivých ulicích města.

Na základě pozorování byla zjištěna kapacita jednotlivých parkovišť, jejich stav a případné nedostatky spojené především s nepřítomností vodorovného značení.

Pomocí pozorování jednotlivých ulic oblastí Rudolfov – Třeboňská, Adamovská a Hlincohorská bylo zjištěno, že ve většině ulic došlo k pochybení při parkování vozidel na pozemních komunikacích a jim přidružené silniční vegetaci. Nevhodností zaparkovaných vozidel dochází ke ztížení průjezdnosti ostatním vozidlům, ke zpomalení provozu, ale také ke zvýšení nehodovosti z důvodu překážek, které jsou vytvořeny parkováním na komunikacích mimo místa proto určená.

Negativní vliv dopadá nejen na řidiče vozidel, ale na všechny uživatele tohoto prostoru. Díky vysoké míře bytové zástavby v kombinaci s dopravní mobilitou uspokojující potřeby obyvatel se mísí nedopravní pobytová funkce s dopravní obslužnou funkcí. Vlivem špatně zaparkovaných aut trpí jak cyklisti, chodci, tak i děti. Vzhledem k tomu, že ve sledovaných oblastech není pro cyklisty vytvořena infrastruktura, sdílejí tuto infrastrukturu i s vozidly, která v případě, že využívají nevhodná místa k parkování, cyklistům znemožňují bezpečný průjezd po komunikaci. Nevhodně zaparkovaná vozidla snižují také viditelnost chodců, což vede k zvýšení rizika jejich střetu s vozidlem. Další rizika přináší i záběr části či celého chodníku, díky kterému jsou chodci nuceni „kličkovat“ kolem vozidel, kdy tento samotný pohyb způsobuje vznik nebezpečných situací na komunikaci. Nemluvě o pohybu dětí, které se pro ostatní řidiče za nevhodně zaparkovaným autem můžou stát neviditelnými.

Tato problematika přináší ale i dopady přidružené, mající vliv nejen na udržitelnou dopravu, kdy zhoršené podmínky pro cyklisty a chodce je mohou odradit natolik, že dají přednost individuální automobilové dopravě před dopravou cyklistickou a pěší s cílem se dostat na místo určení za pro ně klidnějších a bezpečnějších podmínek. Proto všechny níže uvedené návrhy nepodporují pouze samotnou dopravu v klidu, ale přispívají i k bezpečnějšímu pohybu a zvýšení komfortu cyklistů, chodců a dětí.



### 3.1 Návrhy veřejných parkovišť

V rámci této kapitoly autor navrhuje úpravy stávajících parkovišť, u kterých dle stávajícího stavu navrhuje úpravy ve formě především nového uspořádání parkovacích stání či změny povrchu. Navrhované změny u jednotlivých parkovišť zvyšují atraktivitu daných parkovišť ať už v podobě nových vyhrazených stání, opraveného povrchu, vodorovného značení či bezpečnějšího pohybu v rámci celého parkoviště nebo při jeho opouštění.

Součástí návrhů jsou i nová parkoviště na plochách, které již jako parkoviště byly využívány, ale ne vždy správným způsobem.

Všem parkovištím náleží nejen správné rozměry stání, vodorovné a svislé značení, správná šířka komunikace uvnitř parkoviště, ale i správně opatřený vjezd a výjezd z parkoviště. Autor opatřuje bezpečný vjezd na parkoviště pomocí vhodného uspořádání parkovacích stání uvnitř parkoviště a výjezdy budou zabezpečeny pro rozhledové trojúhelníky.

Pro rozhledové trojúhelníky autor využil vzoru výpočtu z TP 103: „Výpočet rozhledového trojúhelníku uvnitř obytné (pěší) zóny dle TP103:

**Vozidlo A:**

$$v_2 = 10 \text{ km} \cdot \text{h}^{-1} = 2,78 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$$

$$v_1 = v_2 = 2,78 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$$

$$I_r = v_1 \cdot 1,5 = 2,78 \cdot 1,5 = 4,16$$

Z čehož:

$v_2$  rychlost, která by vozidlu A (vozidlo skupiny 2) umožnila provést nejnepříznivější křižovatkový pohyb

$v_1$  rychlost, kterou vozidlo A přijíždí ke křižovatce, v zastavěném území platí:  $v_1 = v_2$

$$d = 2 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$$

$$I_z = \frac{v_1^2}{2 \cdot d} = \frac{2,78^2}{2 \cdot 2} = 1,93 \text{ m}$$

Z čehož:

$d$  rovnoměrné zpomalení  $2,0 \text{ m} \cdot \text{s}^{-1}$

$I_z$  délka dráhy potřebná pro brzdění

$$t_{2-3} = 2 \cdot \frac{I_z}{v_1} = 2 \cdot \frac{1,93}{2,78} = 1,39 \text{ s}$$

$$t_3 = 1,5 + t_{2-3} = 1,5 + 1,39 = 2,89 \text{ s}$$

Z čehož:

$t_{2-3}$  čas pro zastavení vozidla

$t_3$  součet reakční doby a doby pro zastavení vozidla

**Vozidlo B:**

$$v_d = 20 \text{ km} * \text{h}^{-1} = 5,5 \text{ m} * \text{s}^{-1}$$

$$I_{pB} = t_3 * v_d = 2,89 * 5,5 = 15,9 \text{ m}$$

Z čehož:

$v_d$  nejvyšší dovolená rychlost

$I_{pB}$  délka dráhy projetá vozidlem B nejvyšší dovolenou rychlostí v čase  $t_3$

**Rozhledový trojúhelník:**

$$X_{B1} = I_{pB} - \left( L_{VOZ} + \frac{a}{2} \right) = 15,9 - (6 + 1,75) = 8,15 \text{ m} \cong 9 \text{ m}$$

$$Y_{B1} = I_r + I_z + R_p = 4,16 + 1,93 + 4,5 = 10,59 \text{ m} \cong 11 \text{ m}$$

Z čehož:

$L_{VOZ}$  délka osobního automobilu (6,0 m)

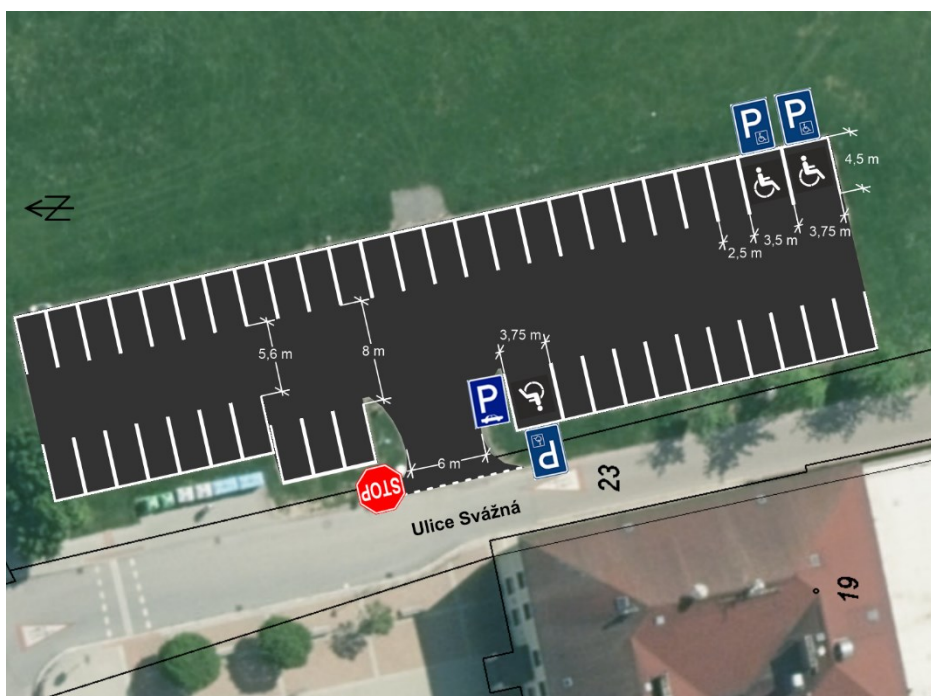
$a/2$  polovina šířky jízdního pruhu komunikace – uvažuje se v minimální reálné hodnotě 1,75, což je na straně bezpečnosti. “ (Bartoš, s. 51, 2008)

Kde vozidlo A reprezentuje vozidlo vyjíždějící z parkoviště a vozidlo B reprezentuje vozidlo na komunikaci, na kterou vyjíždí vozidlo A. Pro vozidlo B je dle výpočtu využita maximální povolená rychlost na dané komunikaci, a tedy rozhledový trojúhelník se pro jednotlivé návrhy parkovišť bude lišit, dle maximální rychlosti  $v_d$  komunikace, na kterou vozidlo A vyjíždí z parkoviště.

**3.1.1 Parkoviště u kostela**

Autor navrhuje následující úpravu Parkoviště u kostela ve formě 46 parkovacích stání v kolmém směru. Z toho 43 stání o rozměrech 2,5 m x 4,5 m a 3 vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,5 m x 4,5 m vyjma krajních stání, která mají 3,75 x 4,5 m. Rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009). V rámci úpravy navrhuje autor zpevnění celkové plochy 1086 m<sup>2</sup> změnou povrchového materiálu ze šterku na asfalt. A zároveň navrhuje dopravní svislé a vodorovné značení dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015), konkrétně vyznačení parkovacích míst vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11b vyjma vyhrazených stání. Vyhrazená stání navrhuje vyznačit vodorovným značením V 10f a svislým značením IP 12 + O 1. Výjezd z parkoviště zůstává neměnný a jeho šířka je 6 m. Pro bezpečný vjezd na místní komunikaci do ulice Svážná autor umístil po pravé straně výjezdu svislé dopravní značení P 6 (Stůj, dej

přednost v jízdě!). V rámci návrhu nedochází ke změně umístění či změně dispozice parkoviště. Návrh parkoviště u kostela naleznete na Obrázku 11 a kalkulaci nákladů v Tabulce 2.



**Obrázek 11** Návrh Parkoviště u kostela (ČÚZK, autor, 2024)

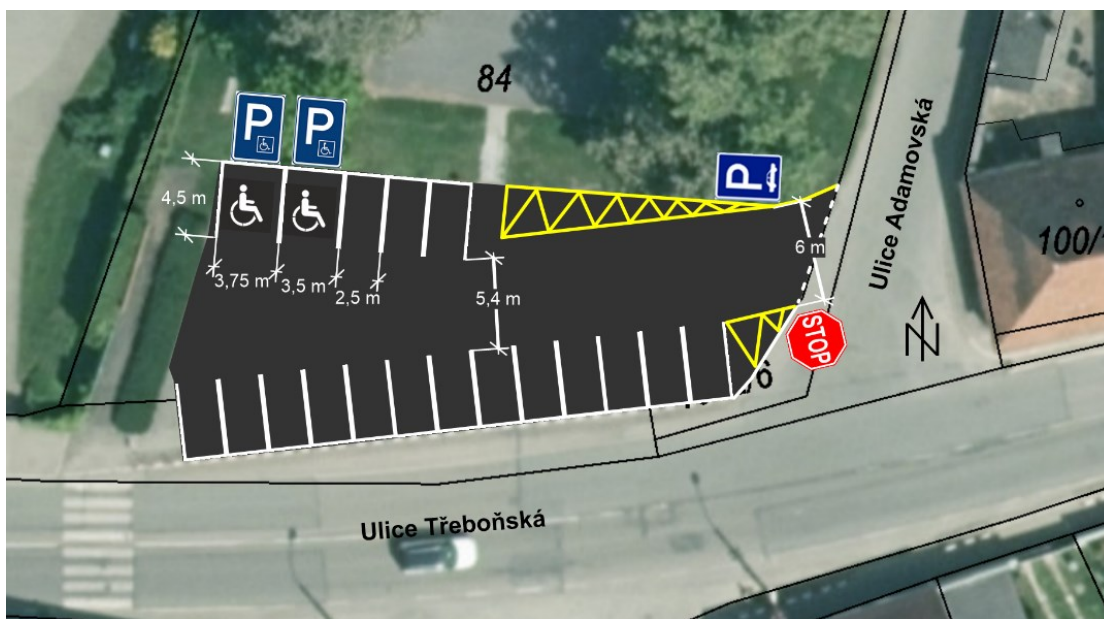
**Tabulka 2** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u kostela (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách  | Jednotková cena       | Cena          |
|--|---------------------|-----------------------|---------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 1086 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 217.200, - Kč |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 1086 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 141.180, - Kč |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 1086 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 488.700, - Kč |
| Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 3 ks                | 980 Kč/ks             | 2940, - Kč    |
| Svislé značení P 6                                   | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 45 ks               | 2.500 Kč/ks           | 112.500, - Kč |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 3 ks                | 2.500 Kč/ks           | 7.500, - Kč   |
| Celková cena   |                     |                       | 971.980, - Kč |

### 3.1.2 Parkoviště Třeboňská č. 2

Parkoviště Třeboňská disponuje aktuálně velmi porušeným povrchem, proto autor navrhuje odstranění původního povrchu a navrhuje jeho opravu formou vyasfaltování, při které dochází k mírnému rozšíření dispozice parkoviště o travnatou plochu 3x3 m. Dále umístění parkoviště zůstává neměnné. Součástí návrhu je 16 kolmých stání 2,5 m x 4,5 m a 2 vyhrazená

kolmá stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,5 m x 4,5 m a o rozměrech 3,75 x 4,5 m, kdy rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009). Zároveň autor navrhuje dopravní svislé a vodorovné značení dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015), konkrétně vyznačení kolmých stání vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11b vyjma vyhrazených stání. Vyhrazená stání navrhuje vyznačit vodorovným značením V 10f a svislým značením IP 12 + O 1. Aby byl umožněn bezpečný vjezd a výjezd jak z parkoviště, tak z jednotlivých kolmých stání, autor navrhuje ještě dopravní vodorovné značení V 12a, aby zajistil, že vozidla nebudou parkovat na místech, která k tomu nejsou určena. Parkování v takto označeném prostoru by snížilo bezpečnost a průjezdnost parkoviště. Výjezd z parkoviště je v šířce 6 m a je dostatečně zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. Pro zvýšení bezpečnosti pro vjezd na hlavní komunikaci v ulici Adamovská autor navrhuje umístění svislého dopravního značení P 6 (Stůj, dej přednost v jízdě) po pravé straně výjezdu z parkoviště. Navrhovaný stav je vyobrazen na Obrázku 12 a kalkulace nákladů je v Tabulce 3.



**Obrázek 12** Návrh Parkoviště Třeboňská č. 2 (ČÚZK, autor, 2024)

**Tabulka 3** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Třeboňská č. 2 (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena          |
|--|--------------------|-----------------------|---------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 510 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 102.000, - Kč |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 510 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 66.300, - Kč  |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 510 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 229.500, - Kč |
| Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980,- Kč      |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 2 ks               | 980 Kč/ks             | 1960,- Kč     |
| Svislé značení P 6                                   | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 16 ks              | 2.500 Kč/ks           | 40.000, - Kč  |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 2 ks               | 2.500 Kč/ks           | 5.000, - Kč   |
| Vodorovné značení V 12a                              | 2 ks               | 2.500 Kč/ks           | 5.000, - Kč   |
| Celková cena   |                    |                       | 451.720, - Kč |

### 3.1.3 Parkoviště tenisové hřiště

V případě Parkoviště tenisové hřiště autor navrhuje ponechání umístění. V dispozici parkoviště o rozměrech 20 m x 6 m navrhuje autor změnu konkrétně na 19 m x 10,1 m, kdy plocha parkoviště zahrnuje i zpevnění stávajícího povrchu jízdniho pásu, který byl doteď tvořen jen písčitou cestou. V rámci návrhu dojde k odstranění původního povrchu a nahrazení jej novým asfaltovým povrchem. Navržená změna spočívá dále ve vyznačení 6 kolmých parkovacích míst o rozměrech 2,5 m x 4,5 m (vyjma krajního stání, jehož rozměry činí 2,75 m x 4,5 m) vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11a, ale také zahrnuje vznik nového vyhrazeného kolmého stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 x 4,5 m, vyznačené vodorovným značením V 10 a svislým značením IP 12 + O 1. Autor dále navrhuje dopravní vodorovné značení V 12 c, aby zajistil, že vozidla nebudou parkovat na místech, která k tomu nejsou určena. Parkování v takto označeném prostoru by snížilo bezpečnost a průjezdnost parkoviště. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) a svislá a vodorovná dopravní značení jsou označena dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Šířka vjezdu z/na parkoviště je 6 m a výjezd je zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. Pro bezpečný vjezd na místní komunikaci do ulice Na Třešnovce autor umístil po pravé straně výjezdu svislé dopravní značení P 6 (Stůj, dej přednost v jízdě!). Návrh Parkoviště tenisové hřiště naleznete na Obrázku 13 a kalkulaci nákladů v Tabulce 4.



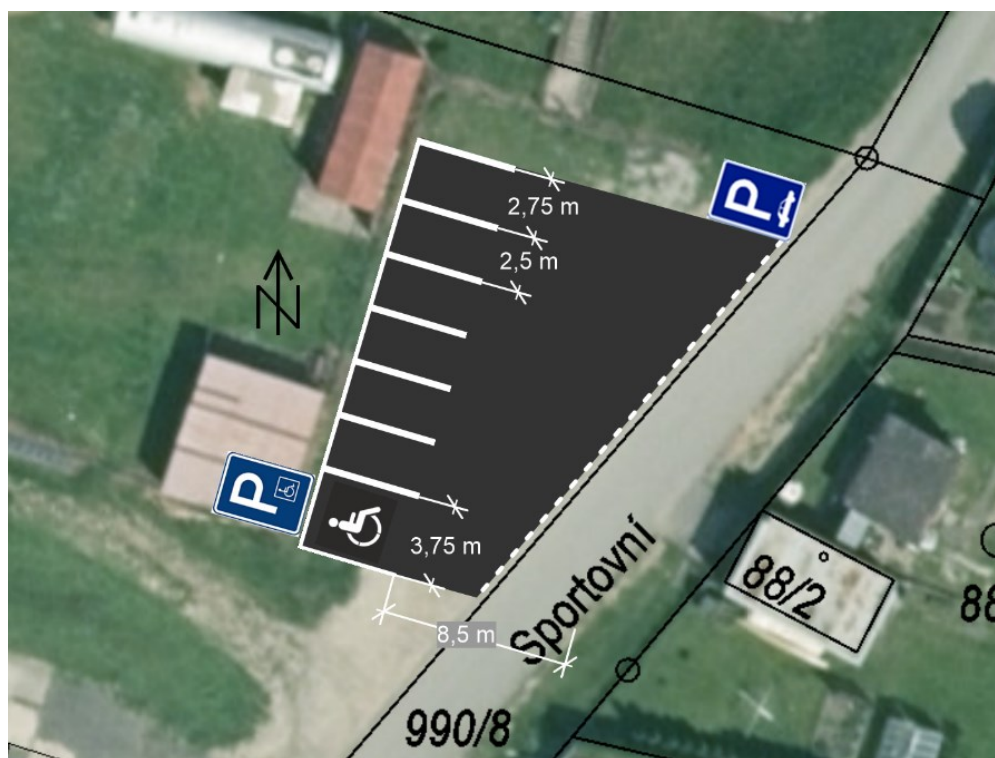
**Obrázek 13** Návrh Parkoviště u tenisového hřiště (ČÚZK, autor, 2024)

**Tabulka 4** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště tenisové hřiště (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena          |
|--|--------------------|-----------------------|---------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 232 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 46.400, - Kč  |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 232 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 30.160, - Kč  |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 232 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 104.400, - Kč |
| Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Svislé značení P 6                                   | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč     |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 6 ks               | 2.500 Kč/ks           | 15.000, - Kč  |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč   |
| Vodorovné značení V 12 c (ks)                        | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč   |
| Celková cena   |                    |                       | 203.900, - Kč |

### 3.1.4 Parkoviště u fotbalového hřiště

V rámci ulice Sportovní autor navrhuje vznik nového parkoviště. Vzhledem k prostředí místa autor navrhuje parkoviště ve formě zpevněné travnaté plochy dle technických podmínek Travnatá zpevněná parkoviště (Silniční vývoj, spol. s r.o., 2001). Plocha parkoviště bude tvořena zatravněvacími tvárnici. Na parkovišti autor navrhuje vznik 6 kolmých parkovacích míst o rozměrech 2,5 x 4,5 m (vyjma krajních, která jsou rozšířena na 2,75 x 4,5 m) vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11b. Součástí návrhu je vznik jednoho vyhrazeného kolmého stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 x 5 m vyznačené vodorovným značením V 10f a svislým značením IP 12 + O 1. Rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) a svislá a vodorovná dopravní značení jsou označena dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Vjezd a výjezd z parkoviště je umožněn do ulice Sportovní s výjezd je zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. Návrh Parkoviště tenisové hřiště naleznete na Obrázku 14 a kalkulaci nákladů v Tabulce 5.



**Obrázek 14** Návrh Parkoviště u fotbalového hřiště (ČÚZK, autor, 2024)

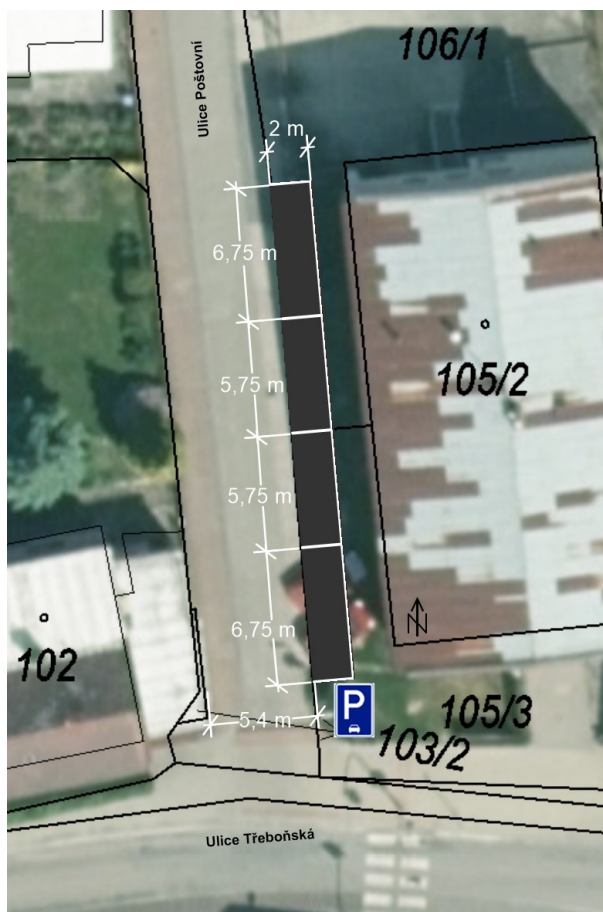
**Tabulka 5** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u fotbalového hřiště (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                            | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena          |
|--|--------------------|-----------------------|---------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> ) | 242 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 48.400, - Kč  |
| Zatrávňovací tvárnice (m <sup>2</sup> )        | 242 m <sup>2</sup> | 738 Kč/m <sup>2</sup> | 178.596, - Kč |
| Spárovací kamenná drť (m <sup>2</sup> )        | 242 m <sup>2</sup> | 108Kč/m <sup>2</sup>  | 26.136, - Kč  |
| Svislé značení IP 11b (ks)                     | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980,- Kč      |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980,- Kč      |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                   | 6 ks               | 2.500 Kč/ks           | 15.000, - Kč  |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                   | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč   |
| Celková cena                                   |                    |                       | 272.592, - Kč |

### 3.1.5 Parkoviště u pošty

Parkoviště u pošty je umístěno v ulici poštovní, která má jednosměrný provoz, a zároveň je zde obytná zóna. Parkoviště je využíváno nejen pro zastavení a stání návštěvníků pošty, ale i k běžnému parkování obyvatel města. Vzhledem k tomu, že je parkoviště chybně využíváno ke kolmému parkování, autor navrhuje úpravu tohoto parkoviště. Návrh úpravy parkoviště spočívá v navržení opravy stávajícího povrchu vyasfaltováním. Autor snižuje počet parkovacích stání z 5 na 4, aby dodržel stanovené rozměry dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), kdy stání jsou o rozměrech 5,75 x 2 m vyjma krajních, jejichž rozměry jsou 6,75 x 2 m. U navržených stání v podélném směru autor navrhuje vodorovným značením V 10a svislým značením IP 11, kde svislá a vodorovná dopravní značení jsou označena dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Autor v rámci tohoto parkoviště nevyhrazuje žádná stání, a to z důvodu, že již není volný prostor v jeho okolí k rozšíření pro tato parkovací místa. Vjezd a výjezd na parkoviště je umožněn z ulice Poštovní, kde vjezd do ulice je v šířce 5,6 m a je zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. Návrh Parkoviště u pošty naleznete na Obrázku 15 a kalkulaci nákladů v Tabulce 6.





**Obrázek 15** Návrh Parkoviště u pošty (ČÚZK, autor, 2024)

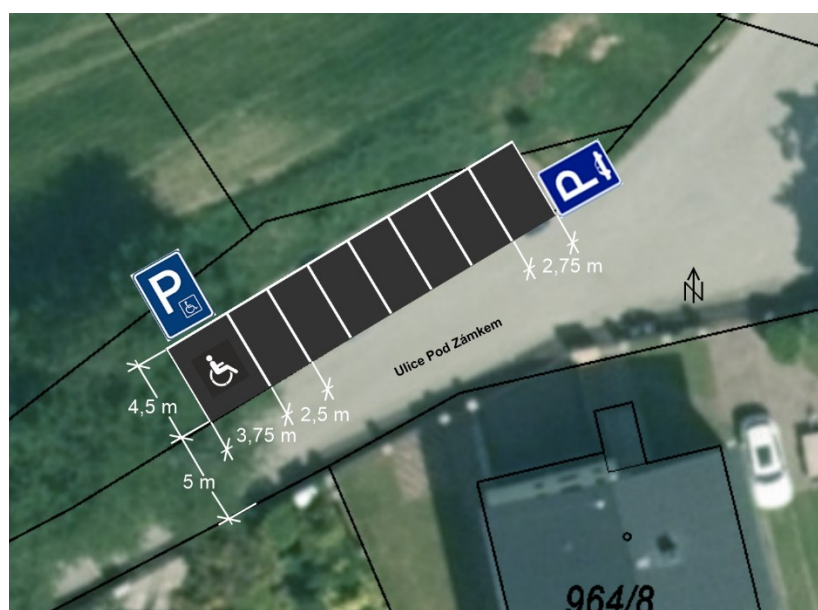
**Tabulka 6** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u pošty (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena                |
|--|--------------------|-----------------------|---------------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 50 m <sup>2</sup>  | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 10.000, - Kč        |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 50 m <sup>2</sup>  | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 6.500, - Kč         |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 50 m <sup>2</sup>  | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 22.500, - Kč        |
| Svislé značení IP 11c (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč           |
| Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 4 ks               | 2.500 Kč/ks           | 10.000, - Kč        |
| <b>Celková cena</b>                                  |                    |                       | <b>40.980, - Kč</b> |

### 3.1.6 Parkoviště Pod Zámkem

Parkoviště Pod Zámkem je parkoviště, které spadá již pod Vrátu. Avšak vzhledem k umístění je využíváno obyvateli Rudolfova. Jelikož povrch parkoviště je v již horším stavu, autor se rozhodl navrhnout úpravu parkoviště. Návrh spočívá ve změně povrchu formou vyasfaltování a přidáním vodorovného značení V 10b a svislého značení IP 11a pro 7 kolmých stání o rozměrech 2,5 x 4,5 m (pro krajní stání rozměry činí 2,75 x 4,5). U dispozice parkoviště

20 x 5 m dochází ke změně délky z 20 m na 21,5 m, díky čemuž vzniká prostor na jedno kolmé vyhrazené stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 x 5 m vyznačené vodorovným značením V 10f a svislým značením IP 12 + O 1. Vjezd a výjezd na parkoviště je umožněn z/do ulice Pod Zámkem, kde vjezd do ulice je v šířce 5 m a je zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. Všechna svislá a vodorovná dopravní značení jsou označena dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015) a rozměry jednotlivých stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011). Návrh Parkoviště Pod Zámkem naleznete na Obrázku 16 a kalkulaci nákladů v Tabulce 7.



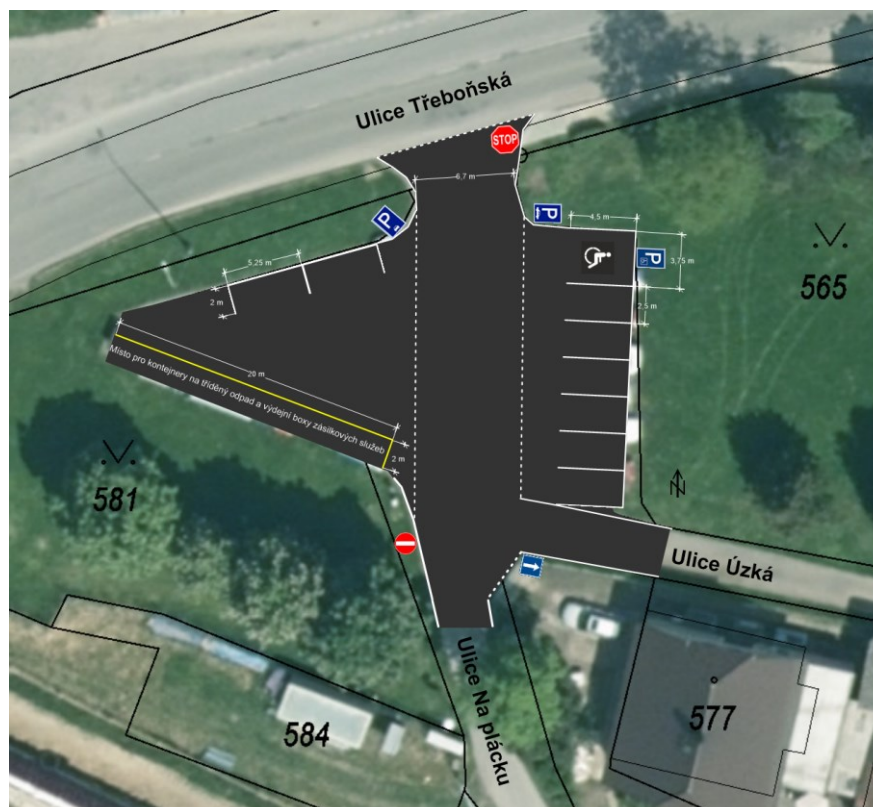
**Obrázek 16** Návrh Parkoviště Pod Zámkem (ČÚZK, autor, 2024)

**Tabulka 7** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Pod Zámkem (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách   | Jednotková cena       | Cena                |
|--|----------------------|-----------------------|---------------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 96,75 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 19.350, - Kč        |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 96,75 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 12.545, - Kč        |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 96,75 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 43.538, - Kč        |
| Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks                 | 980 Kč/ks             | 980, - Kč           |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 1 ks                 | 980 Kč/ks             | 980, - Kč           |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 7 ks                 | 2.500 Kč/ks           | 17.500, - Kč        |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 1 ks                 | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč         |
| <b>Celková cena</b>                                  |                      |                       | <b>97.393, - Kč</b> |

### 3.1.7 Parkoviště Na Plácku

Autor navrhuje následující úpravu Parkoviště Na Plácku ve formě 9 nových parkovacích stání. Z toho 6 kolmých stání o rozměrech 2,5 m x 4,5 m, 1 vyhrazené kolmé stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 m x 4,5 m a 2 podélná stání o rozměrech 5,25 x 2 m. Rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2019). Současně navrhuje dopravní svislé a vodorovné značení označené dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015), konkrétně vyznačení parkovacích míst vodorovným značením V 10b v případě kolmých nevyhrazených stání, vodorovné značení V 10a v případě podélných stání a vodorovné značení V 10f pro vyhrazené stání. Jako svislé vodorovné značení autor navrhuje IP 11a pro potřeby vyhrazeného stání IP 12 + O 1. Zároveň pro bezpečný pohyb na parkovišti autor zvolil vodorovné značení V 12 c podél místa pro kontejnery na tříděný odpad a výdejní boxy, aby v případě potřeby zastavení řidiči využili parkovacích stání k tomu určených. Vjezd na parkoviště je umožněn ze dvou směrů, a to z ulic Třeboňská a Na Plácku. A výjezd je umožněn do ulic Třeboňská a Úzká. Při výjezdu z parkoviště do ulice Třeboňská je před výjezdem z parkoviště umístěno svislé dopravní značení P 6 (Stop, dej přednost v jízdě!) s doplňkovou tabulkou upravující tvar křižovatky, které bude nadále zachováno i pro tento návrh. Změna návrhového stavu oproti aktuálnímu stavu je především ve vjezdu a výjezdu z/do ulice Úzká, tak z/do ulice Na Plácku. Autor se z důvodu snížení pravděpodobnosti kolize vozidel při pohybu na parkovišti rozhodl umožnit výjezd pouze do ulice Úzká a vjezd pouze z ulice Na Plácku, kdy k úpravě došlo formou zjednosměrnění ulic. Návrh zjednosměrnění ulic podporuje i plošné zklidnění dopravy v poddílů 3.2.2 Rudolfovo – Třeboňská, ve kterém bude řešeno i svislé dopravní značení související se zjednosměrnění zmíněných ulic. Vjezd a výjezd do ulice Třeboňská je v šířce 6,7 m a je zabezpečen pro rozhledové trojúhelníky. V rámci návrhu nedochází ke změně umístění či změně dispozice parkoviště. Návrh parkoviště Na Plácku naleznete na Obrázku 17 a kalkulaci nákladů v Tabulce 8.



**Obrázek 17** Návrh parkoviště Na Plácku (ČÚZK, autor, 2024)

**Tabulka 8** Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Na Plácku (daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024)

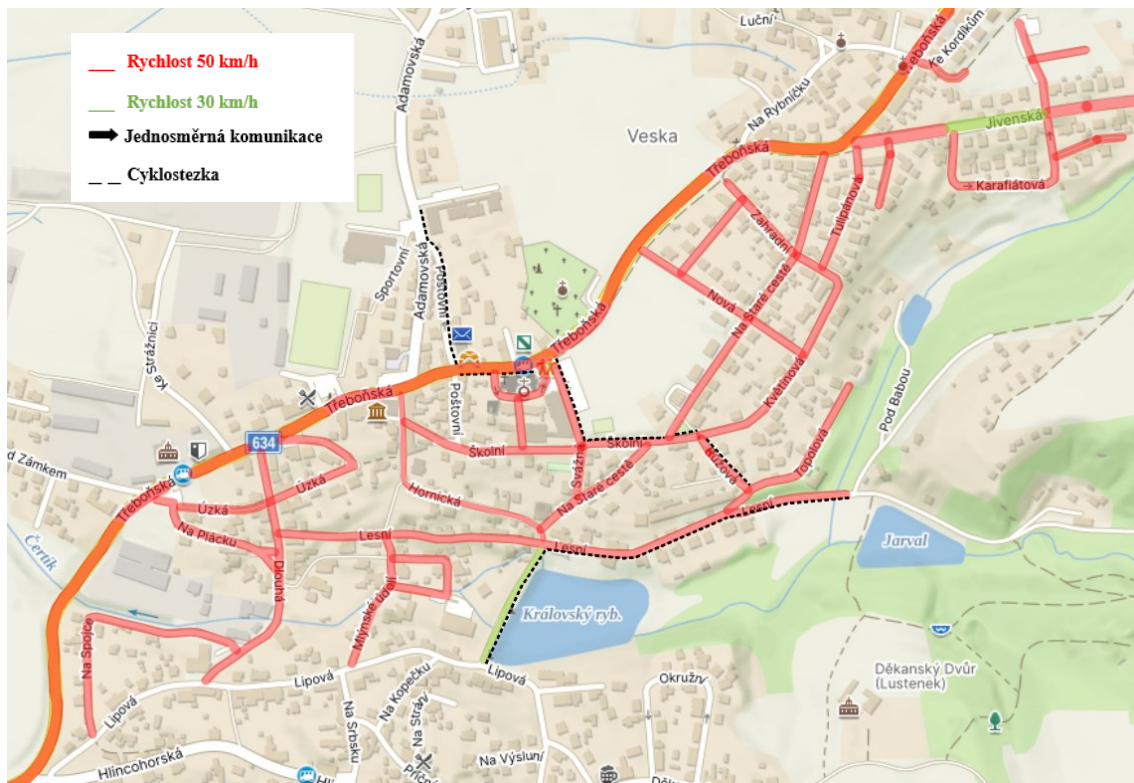
| Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena                 |
|--|--------------------|-----------------------|----------------------|
| Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 614 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 122.800, - Kč        |
| Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 614 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 79.820, - Kč         |
| Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 614 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 276.300, - Kč        |
| Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč            |
| Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč            |
| Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 2 ks               | 2.500 Kč/ks           | 5.000, - Kč          |
| Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 6 ks               | 2.500 Kč/ks           | 15.000, - Kč         |
| Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč          |
| Vodorovné značení V 12 c (ks)                        | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč          |
| <b>Celková cena</b>                                  |                    |                       | <b>505.880, - Kč</b> |

## 3.2 Plošné zklidňování dopravy

V rámci jednotlivých oblastí Rudolfov – Třeboňská, Adamovská, Hlincohorská navrhuje autor plošné zklidnění dopravy. Jako nástroje jsou použity: zóny 30, obytné zóny, zjednosměrnování a návrhy nových parkovacích míst. Cílem návrhu je zlepšení podmínek pro dopravu v klidu v souladu se zákonem, za bezpečných podmínek pro všechny účastníky provozu – cyklisty, chodce i motorová vozidla a za podpory pobytové funkce.

### 3.2.1 Rudolfov – Třeboňská

V rámci oblasti Rudolfov – Třeboňská bylo analyzováno 23 ulic, skrze které vedou komunikace omezené max. rychlostí 50 km/h. Vyjma dopravní komunikace vedoucí částí ulice Jivenská a okolo Královského rybníka, kde je omezena max. rychlost na 30 km/h. Vyobrazení aktuálního stavu naleznete na Obrázku 18.



**Obrázek 18** Třeboňská – aktuální stav (mapy.cz, autor, 2024)

Autor vzhledem k analýze dopravy v klidu a vlivům nevhodně zaparkovaných vozidel na všechny účastníky provozu, zmíněných v úvodu kapitoly 3 Návrhové části dopravy v klidu v oblasti Třeboňská, navrhuje zklidnění dopravy formou zóny 30.

Na dopravně významných komunikacích a komunikacích skrze které je zakázán průjezd, autor navrhuje zachování maximální rychlosti na 50 km/h a dále na sběrných komunikacích navrhuje plošné snížení rychlosti na 30 km/h. Součástí návrhu zón 30 je úprava

přednosti na přednost vozidel zprava na všech křižovatkách, která řidiči umožní odbočit bez zpomalení. Zóna 30 byla zvolena již z několika důvodů. V první řadě na komunikacích ve vybrané oblasti převládá pobytová funkce, kdy snížení rychlosti například zvyšuje bezpečnost plošně, což přináší i zvýšení klidu a komfortu pro obyvatele města.

Zároveň zavedení zóny 30 nevyžaduje nákladově významné technické úpravy a umožňuje parkovat kdekoliv při okraji vozovky, kdy vzhledem ke zvyklostem obyvatel nechtěl autor radikálně plošně vyžadovat změnu jejich chování, i přesto, že v některých ulicích by již stálo za zvážení zavedení obytné zóny s ohledem na absenci chodníků.

Na základě plošného zklidnění dopravy v některých ulicích došlo k zavedení jednosměrného provozu, za ponechání obousměrného provozu pro cyklisty, a to především v úsecích, kde bylo evidováno větší množství parkujících vozidel v rozporu se silničním zákonem (Česko, 2000). Jednosměrný provoz byl zaveden tak, aby neovlivnil průjezdnost daných oblastí. Cílem zavedení jednosměrného provozu je zlegalizování parkování na komunikaci. Parkování ve zjednosměrněných úsecích autor ve svém návrhu neorganizuje, avšak doporučuje, v případě realizace návrhu, sledovat dopravní chování řidičů na vybraných úsecích a na základě pozorování zvážit nutnost organizace parkování zavedením například šikan pomocí střídavého parkování na různých stranách hlavního dopravního prostoru. Návrhy související s plošným zklidněním oblasti Rudolfova – Třeboňská je vyobrazeno na Obrázku 19.

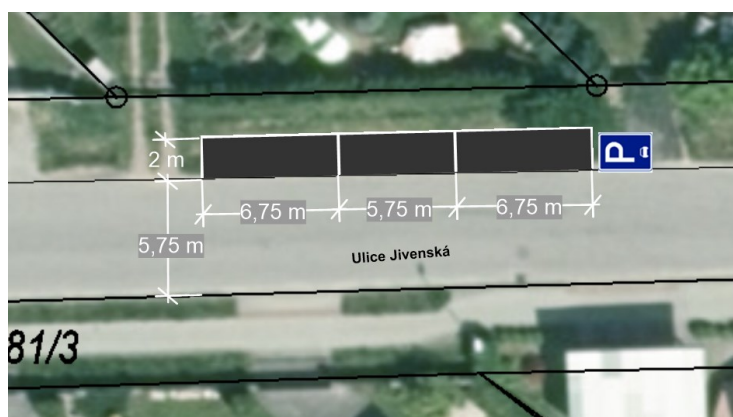


**Obrázek 19** Třeboňská – Návrh zón a jednosměrných komunikací (mapy.cz, autor, 2024)

S návrhem na Obrázku 19 souvisí i změny v dopravním značení, které se dotýkají všech komunikací, ve kterých byla provedena změna rychlosti formou zóny 30 a zobrazení jednosměrných úseků. Návrh změny spočívá v odstranění svislého značení upravující přednost v jízdě na komunikacích, kde byla navržena zóna 30. Pro podporu přechodu pro snížení rychlosti (z 50 km/h na 30 km/h) autor dále navrhuje při vjezdech do zón zřízení dlouhých zpomalovacích prahů, kde délka prahu bude dána šířkou hlavního dopravního prostoru a sklon nájezdové rampy bude v poměru 1:10 dle doporučení v technických podmínkách pro Navrhování zón 30 (Striegler, 2010). Součástí návrhu je zavedení nového svislého dopravního značení pro začátky/konce zón 30 a pro nově navržené jednosměrné úseky. V Příloze C je soupis všech návrhů změn týkajících se dopravního značení.

Vzhledem k tomu, že v ulicích Jivenská, Na Staré cestě a Topolová nedošlo ke zlegalizování parkování na komunikacích, autor navrhuje vznik nových podélných parkovacích stání, která doplňují návrhy nových a úpravy stávajících parkovišť v oddílu 3.1 Úpravy veřejných parkovišť. Nová parkovací stání autor navrhuje v ulicích Jivenská, Na Staré cestě a v ulici Topolová. V případě, že v ulici je navrženo více podélných stání a nelze je vyobrazit v jednom návrhu, pro potřeby práce jsou označeny pořadovou číslovkou (příklad: Na Staré cestě č. 1 a Na Staré cestě č. 2). Veškeré kalkulace nákladů týkající se navrhovaných parkovacích stání jsou k dispozici v Příloze D.

V ulici Jivenská autor navrhuje 3 podélná parkovací stání o rozměrech 6,75 x 2 m vyjma prostředního stání, které má rozměry 5,75 x 2 m, jsou vyznačeny vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. Kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh v ulici Jivenská je vyobrazen na Obrázku 20.



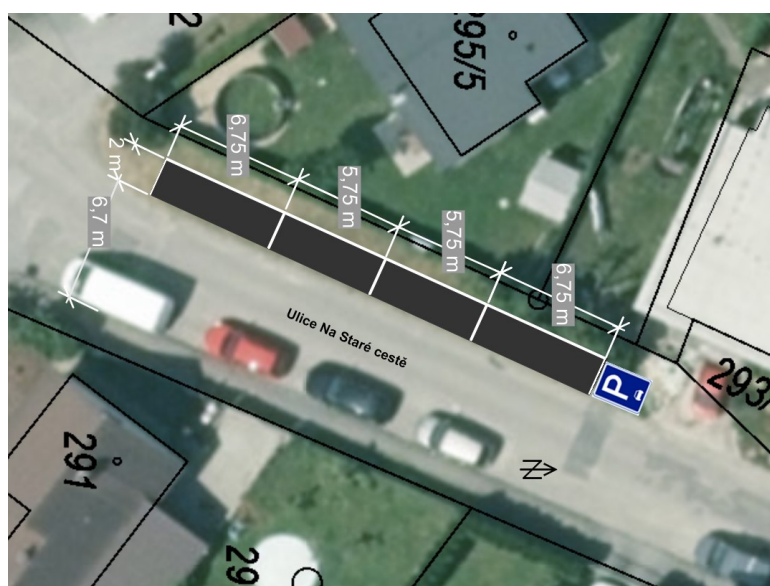
**Obrázek 20** Návrh Jivenská (ČÚZK, autor, 2024)

Na Staré cestě č. 1 autor navrhuje vznik 5 podélných parkovacích stání o rozměrech 5,75 x 2 m (vyjma krajních stání, kde rozměry činí 6,75 x 2 m) označených vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. Kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Na Staré cestě č. 1 je vyobrazen na Obrázku 21.



**Obrázek 21** Návrh Na Staré cestě č. 1(ČÚZK, autor, 2024)

Na Staré cestě č. 2 spočívá ve vzniku 4 podélných parkovacích stání o rozměrech 5,75 m x 2 m (vyjma krajních míst, ty jsou o rozměrech 6,75 x 2 m) vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. Kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Na staré cestě č. 2 naleznete na Obrázku 22.



**Obrázek 22** Návrh Na Staré cestě č.2 (ČÚZK, autor, 2024)



Topolová je návrhem 3 podélných parkovacích stání, o rozměrech 6,75 x 2 m vyjma prostředního stání, jehož rozměry činí 5,75 x 6,75 m, označených vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. Kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015. Návrh Topolová je vyobrazen na Obrázku 23.



**Obrázek 23** Návrh Topolová (ČÚZK, autor, 2024)

Na základě výše uvedených návrhů plošného zklidnění dopravy a nových parkovacích stání byla pro oblast Rudolfovo – Třeboňská vytvořena celková kalkulace nákladů, která je k dispozici v Tabulce 9. Kalkulace zahrnuje náklady spojené se změnami v dopravním značení, které jsou k dispozici v Příloze C, náklady spojené se samotnou výstavbou nových parkovacích stání, ale také s náklady spojenými se zpomalovacími prahy.

**Tabulka 9** Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfovo – Třeboňská (daibau.cz, azznacky.cz, autor, 2024)

|                                    | Počet v jednotkách | Jednotková cena | Cena                |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|---------------------|
| Úpravy svislého dopravního značení | 88 ks              | 75 – 3.376,- Kč | 162.688,- Kč        |
| Zpomalovací prahy                  | 10 ks              | 12.000,- Kč     | 120.000,- Kč        |
| Jivenská                           | 1 ks               | 38.510,- Kč     | 38.510,- Kč         |
| Na Staré cestě č. 1                | 1 ks               | 61.450,- Kč     | 61.450,- Kč         |
| Na Staré cestě č. 2                | 1 ks               | 49.980,- Kč     | 49.980,- Kč         |
| Topolová                           | 1 ks               | 38.510,- Kč     | 38.510,- Kč         |
| <b>Celková cena:</b>               |                    |                 | <b>471.138,- Kč</b> |

### 3.2.2 Rudolfov – Adamovská

V rámci oblasti Rudolfov - Adamovská bylo analyzováno 10 ulic, skrze které vedou komunikace omezené max. rychlostí 50 km/h vyjma ulic Na Stráži a části ulice Adamovská, kde je maximální rychlost omezena na 30 km/h. A dále jsou v ulicích Martina Stáhalíka, Josefa Bartušky, Poštovní a části ulice Luční zavedeny obytné zóny, ve kterých je omezena rychlost na 20 km/h. Vyobrazení aktuálního stavu je na Obrázku 24.



**Obrázek 24** Adamovská – aktuální stav (mapy.cz, autor, 2024)

Autor vzhledem k analýze dopravy v klidu a vlivům nevhodně zaparkovaných vozidel na všechny účastníky provozu, zmíněných v úvodu kapitoly 3 Návrhové části dopravy v klidu v oblasti Adamovská, navrhuje plošné zklidnění dopravy formou Zóny 30.

Na dopravně významných komunikacích autor navrhuje ponechat maximální rychlost 50 km/h. Dále navrhuje ponechání stávajícího stavu u již zklidněných oblastí formou obytné zóny, v ulicích Josefa Bartušky, Martina Stáhalíka, Poštovní a části Luční. V ostatních ulicích dochází k plošnému snížení rychlosti na 30 km/h pomocí zóny 30. Součástí návrhu zón 30 je úprava přednosti na přednost vozidel zprava na všech křižovatkách, která řidiči umožní odbočit bez zpomalení. Zóna 30 byla zvolena již z několika důvodů. V první řadě na komunikacích ve vybrané oblasti převládá pobytová funkce, kdy snížení rychlosti přináší plošné zvýšení bezpečnosti, což přináší i zvýšení klidu a komfortu pro obyvatele města. Zároveň zavedení zóny 30 nevyžaduje nákladově významné technické úpravy a umožňuje parkovat kdekoli při okraji

vozovky, kdy vzhledem ke zvyklostem obyvatel nechtěl autor radikálně plošně vyžadovat změnu jejich chování, i přesto, že v některých ulicích by již stálo za zvážení zavedení obytné zóny s ohledem na absenci chodníků.

Dále autor navrhuje i zavedení jednosměrného provozu na jednotlivých úsecích s cílem zlegalizování parkování, na vybraných komunikacích za ponechání obousměrného provozu pro cyklisty. Jednosměrný provoz byl zaveden tak, aby neovlivnil průjezdnost daných oblastí. Parkování ve zjednosměrněných úsecích autor ve svém návrhu neorganizuje, avšak doporučuje, v případě realizace návrhu, sledovat dopravní chování řidičů na vybraných úsecích a na základě pozorování zvážit nutnost organizace parkování zavedením například šikan pomocí střídavého parkování na různých stranách hlavního dopravního prostoru. Navrhovaný stav je vyobrazen na Obrázku 25.



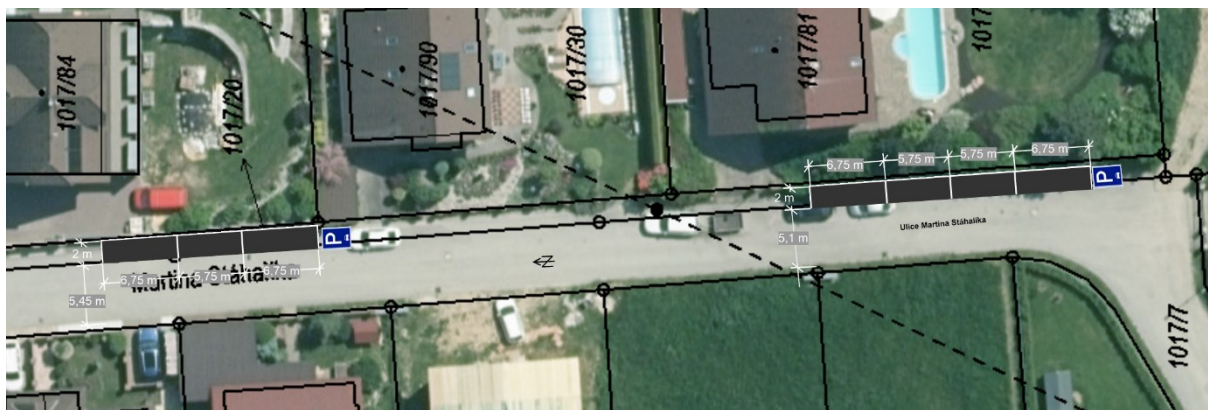
**Obrázek 25** Adamovská – Návrh zón a jednosměrných komunikací (mapy.cz, autor, 2024)

S návrhem na Obrázku 25 souvisí i změny v dopravním značení, které se dotýkají všech komunikací, ve kterých byla provedena změna rychlosti formou zóny 30 a zavedení jednosměrných úseků. Návrh změny spočívá v odstranění svislého značení upravující přednost v jízdě na komunikacích, kde byla navržena zóna 30. Pro podporu přechodu pro snížení rychlosti (z 50 km/h na 30 km/h) autor dále navrhuje při vjezdech do zón zřízení dlouhých zpomalovacích prahů, kde délka prahu bude dána šířkou hlavního dopravního prostoru a sklon nájezdové rampy bude v poměru 1:10 dle doporučení v technických podmínkách pro Navrhování zón 30 (Striegler, 2010). Součástí návrhu je zavedení nového svislého dopravního

značení pro začátky/konce zón 30 a pro nově navržené jednosměrné úseky. V Příloze E je soupis všech návrhů změn týkajících se dopravního značení.

Ulice Josefa Bartušky, Martina Stáhalíka a část ulice Luční jsou v obytné zóně, ve které je umožněno parkovat pouze na místech označených jako parkoviště. Avšak v těchto ulicích nejsou k dispozici parkovací stání a z tohoto důvodu autor navrhuje vznik nových podélných parkovacích stání v ulicích M. Stáhalíka a Luční. V případě, že v ulici je navrženo více podélných stání a nelze je vyobrazit v jednom návrhu, pro potřeby práce jsou označeny pořadovou číslovkou (M. Stáhalíka č. 1, M. Stáhalíka č. 2). Veškeré kalkulace nákladů navrhovaných podélných stání naleznete v Příloze F.

Návrh M. Stáhalíka č. 1 je rozdělen na dvě části. První část je tvořena 4 a druhá část 3 podélnými parkovacími stáními. Kdy navržená prostřední parkovací stání jsou o rozměrech 5,75 x 2 m a krajní stání jsou o rozměrech 6,75 x 2 m. Jednotlivá místa jsou opatřena vodorovným značením V 10a a obě části jsou označeny svislým značením IP 11b. U návrhu je využito stávajícího povrchu a parkoviště bude vyznačeno pouze svislým a vodorovným značením. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Tedy nedochází zde ke stavebním úpravám. Návrh M. Stáhalíka č. 1 je vyobrazen na Obrázku 26.



**Obrázek 26** Návrh M. Stáhalíka č. 1 (ČÚZK, autor, 2024)

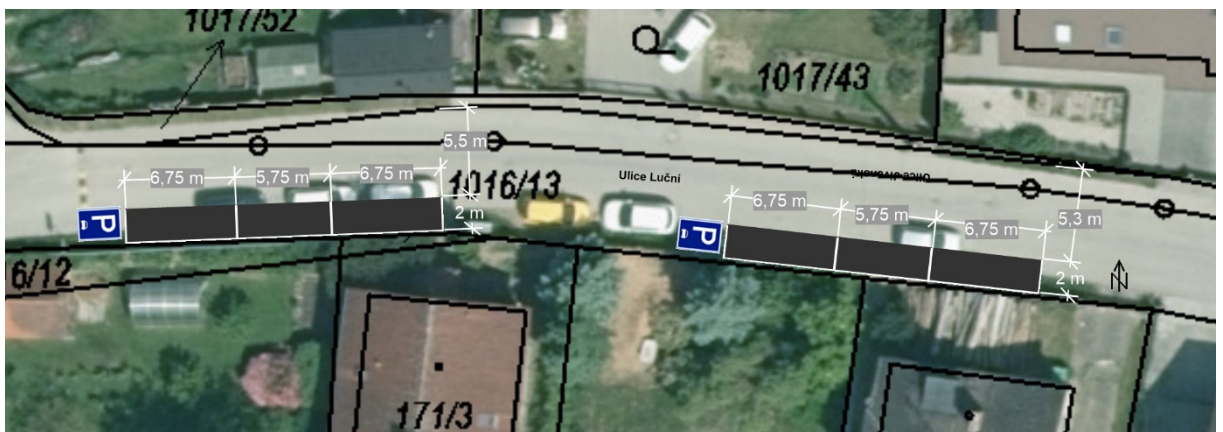
Návrh M. Stáhalíka č. 2 je rozdělen na dvě části. Obě části jsou navrženy po 2 parkovacích stáních. Kdy všechna 4 stání jsou navržena o rozměrech 6,75 x 2 m, kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011). Jednotlivá místa jsou opatřena vodorovným značením V 10a obě části jsou označeny svislým značením IP 11b, kde dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). U návrhu je využito stávajícího povrchu, na němž autor navrhuje již zmíněné

svislé a vodorovné značení. Tedy nedochází zde ke stavebním úpravám. Návrh M. Stáhalíka č. 2 je vyobrazen na Obrázku 27.



**Obrázek 27** Návrh M. Stáhalíka č. 2 (ČÚZK, autor, 2024)

Návrh Luční je rozdělen na dvě části. Obě části jsou navrženy po 3 parkovacích stáních o rozměrech 6,75 x 2 m v případě krajních stání a v případě prostředních stání 5,75 x 2 m, kde rozměry jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011). Jednotlivá místa jsou opatřena vodorovným značením V 10a obě části jsou označeny svislým značením IP 11b, kde dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). U návrhu je využito stávajícího povrchu, na němž autor navrhuje již zmíněné svislé a vodorovné značením. Tedy nedochází zde ke stavebním úpravám. Návrh M. Stáhalíka č. 2 je vyobrazeno na Obrázku 28.



**Obrázek 28** Návrh Luční (ČÚZK, autor, 2024)

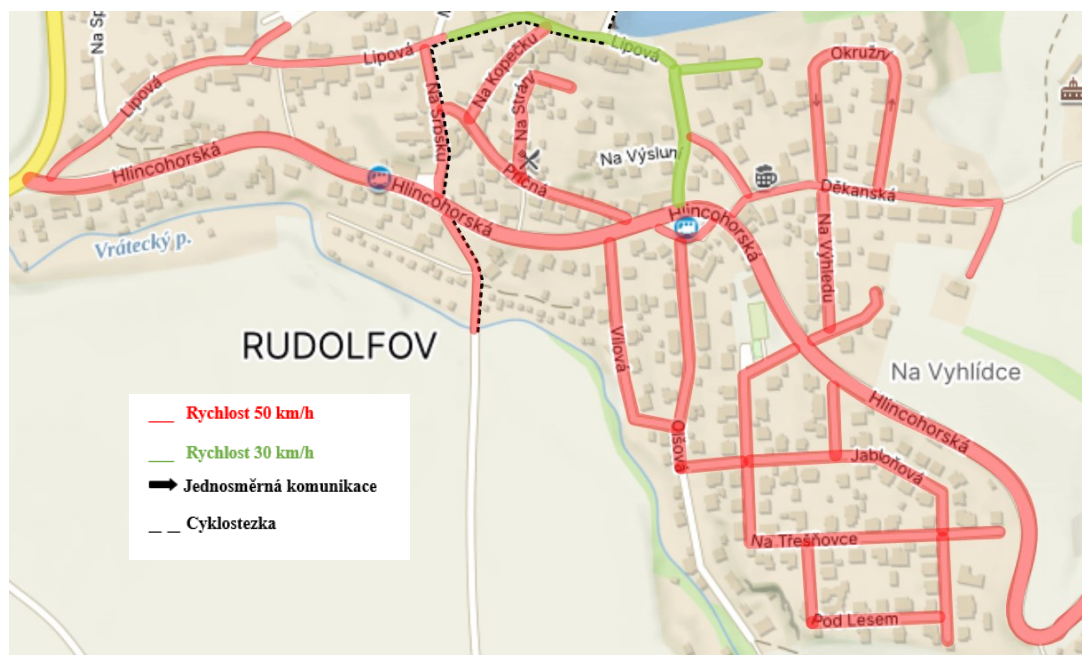
Na základě výše uvedených návrhů plošného zklidnění dopravy a nových parkovacích stání byla pro oblast Rudolfov – Adamovská vytvořena celková kalkulace nákladů, která je k dispozici v Tabulce 10. Kalkulace zahrnuje náklady spojené se změnami v dopravním značení, které jsou k dispozici v Příloze E, náklady spojené se samotnou výstavbou nových parkovišť, ale také náklady na zpomalovací prahy, jejichž zřízení bylo navrženo.

**Tabulka 10** Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfov – Adamovská (daibau.cz, azznacky.cz, autor, 2024)

|                                    | Počet v jednotkách | Jednotková cena  | Cena         |
|------------------------------------|--------------------|------------------|--------------|
| Úpravy svislého dopravního značení | 30 ks              | 75 – 3.376, - Kč | 85.782, - Kč |
| Zpomalovací prahy                  | 7 ks               | 12.000, - Kč     | 84.000, - Kč |
| M. Stáhalíka č. 1                  | 1 ks               | 19.460, - Kč     | 19.460, - Kč |
| M. Stáhalíka č. 2                  | 1 ks               | 11.960, - Kč     | 11.960, - Kč |
| Luční                              | 1 ks               | 16.960, - Kč     | 16.960, - Kč |
| Celková cena:                      |                    |                  | 218.162,- Kč |

### 3.2.3 Rudolfov – Hlincohorská

V rámci oblasti Rudolfov - Hlincohorská je 17 ulic, skrze které vedou komunikace omezené max. rychlostí 50 km/h vyjma ulice Na Výsluní a části ulice Lipová, které jsou omezené rychlostí 30 km/h. Vyobrazení aktuálního stavu naleznete na Obrázku 29.



**Obrázek 29** Hlincohorská – aktuální stav (mapy.cz, autor, 2024)

Autor vzhledem k analýze dopravy v klidu a vlivům nevhodně zaparkovaných vozidel na všechny účastníky provozu, zmíněných v úvodu kapitoly 3 Návrhové části dopravy v klidu v oblasti Hlincohorská navrhuje zklidnění dopravy pomocí zóny 30.

Na dopravně významných komunikacích a komunikacích, skrze které je zakázán průjezd, autor navrhuje zachování maximální rychlosti na 50 km/h, a dále na sběrných komunikacích navrhuje plošné snížení rychlosti na 30 km/h. Součástí návrhu zón 30 je úprava přednosti na přednost vozidel zprava na všech křižovatkách, která řidiči umožní odbočit bez zpomalení. Zóna 30 byla zvolena již z několika důvodů. V první řadě na komunikacích ve vybrané oblasti převládá pobytová funkce, kdy snížení rychlosti například zvyšuje plošně bezpečnost, což přispívá i ke zvýšení klidu a komfortu pro obyvatele města. Zároveň zavedení zóny 30 nevyžaduje nákladově významné technické úpravy a umožňuje parkovat kdekoli při okraji vozovky, kdy vzhledem ke zvyklostem obyvatel nechtěl autor radikálně plošně vyžadovat změnu jejich chování, i přesto, že v některých ulicích by již stálo za zvážení zavedení obytné zóny s ohledem na absenci chodníků.

Na základě plošného zklidnění dopravy v některých ulicích došlo k zavedení jednosměrného provozu, za ponechání obousměrného provozu pro cyklisty, a to především v úsecích, kde bylo evidováno větší množství parkujících vozidel v rozporu se silničním zákonem (Česko, 2000). Jednosměrný provoz byl zaveden tak, aby neovlivnil průjezdnost daných oblastí. Cílem zavedení jednosměrného provozu je zlegalizování parkování na komunikaci. Parkování ve zjednosměrněných úsecích autor ve svém návrhu neorganizuje, avšak doporučuje, v případě realizace návrhu, sledovat dopravní chování řidičů na vybraných úsecích a na základě pozorování zvážit nutnost organizace parkování zavedením například šikan pomocí střídavého parkování na různých stranách hlavního dopravního prostoru. Navrhovaný stav plošného zklidnění je vyobrazen na Obrázku 30.



**Obrázek 30** Hlincohorská – Návrh zón a jednosměrných komunikací (mapy.cz, autor, 2024)

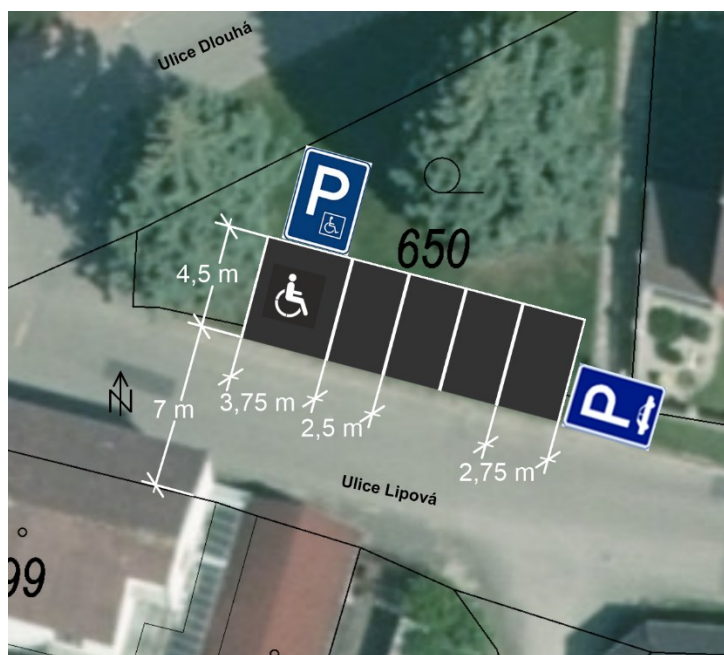
S návrhem na Obrázku 30 souvisí i změny v dopravním značení, které se dotýkají všech komunikací, ve kterých byla provedena změna rychlosti formou zóny 30 a zavedení jednosměrných úseků. Návrh změny spočívá v odstranění svislého značení upravujícího přednost v jízdě na komunikacích, kde byla navržena zóna 30. Pro podporu přechodu pro snížení rychlosti (z 50 km/h na 30 km/h) autor dále navrhuje při vjezdech do zón zřízení dlouhých zpomalovacích prahů, kde délka prahu bude dána šířkou hlavního dopravního prostoru a sklon nájezdové rampy bude v poměru 1:10 dle doporučení v technických podmínkách pro Navrhování zón 30 (Striegler, 2010). Součástí návrhu je zavedení nového svislého dopravního značení pro začátky/konce zón 30 a nově navržené jednosměrné úseky. V Příloze G je soupis všech návrhů změn týkajících se dopravního značení.

Vzhledem k tomu, že sběrné komunikace v ulice Lipová a Děkanská nebyly zjednotněny a na základě analýzy zde bylo detekováno velké množství parkujících vozidel v rozporu se zákonem (Česko, 2009), autor navrhuje vznik nových parkovacích stání, která doplňují návrhy nových a úpravy stávajících parkovišť v oddílu 3.1 Úpravy veřejných parkovišť. Autor navrhuje vznik nových parkovacích stání v ulicích: Lipová a Děkanská. V případě, že v ulici je navrženo více parkovacích stání a nelze je vyobrazit v jednom návrhu, pro potřeby práce jsou označeny pořadovou číslovkou (např. Děkanská č. 1, Děkanská č. 2). Veškeré kalkulace nákladů navrhovaných parkovišť naleznete v Příloze H.



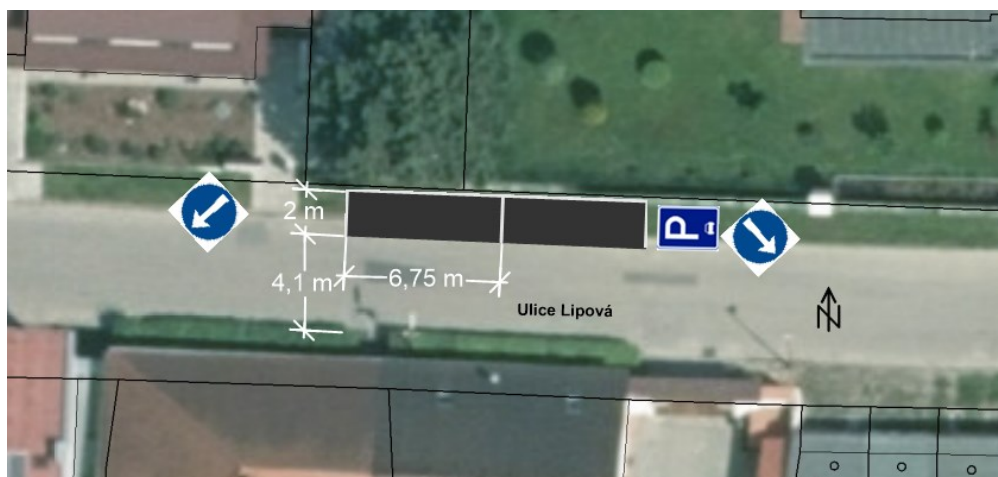
V ulici Lipová bylo evidováno v analytické části 32 vozidel. Z navrhovaného stavu je zřejmé, že v ulici byla zavedena zóna 30, která přispěje především k bezpečnějšímu a klidnějšímu provozu dopravy mezi rodinnými domy. Návrhová část plošného zklidnění tedy nevyřešila vozidla parkující v rozporu se silničním zákonem. Aby byla místa po poptávce alespoň z části uspokojen, autor navrhuje vznik 18 nových parkovacích stání.

Návrh Lipová č. 1 spočívá ve vzniku 5 kolmých parkovacích stání, kde 4 parkovací místa jsou o rozměrech 2,5 x 4,5 m (vyjma krajního, jehož rozměry činí 2,75 x 4,5 m), vyznačená vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11c. A jedno stání je navrženo jako vyhrazené pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 x 4,5 m, vyznačené vodorovným značením V 10f a svislým značením IP 12 + O 1. Kde rozměry stání jsou stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Lipová č. 1 je vyobrazen na Obrázku 31.



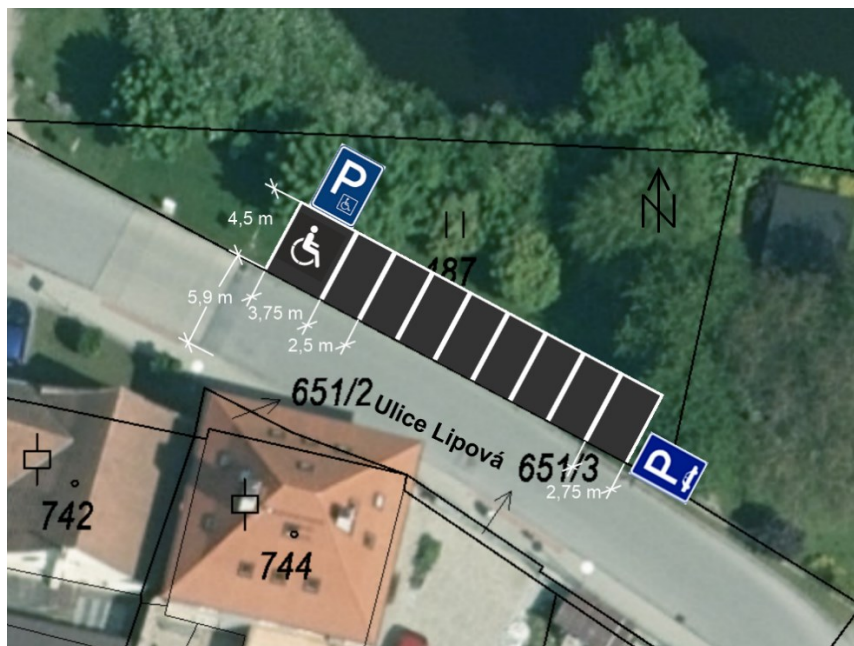
**Obrázek 31** Návrh Lipová č. 1 (ČÚZK, autor, 2024)

Návrh Lipová č. 2 spočívá ve vzniku 2 podélných parkovacích stání o rozměrech 6,75 x 2 m, označených vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. Dále autor navrhuje umístění svislého značení pro příkazový směr objíždění vpravo a vlevo jednotlivě pro oba směry konkrétně příkazové značky C 4 a a C 4 b. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Lipová č. 2 je vyobrazeno na Obrázku 32.



**Obrázek 32** Návrh Lipová č. 2 (ČÚZK, autor, 2024)

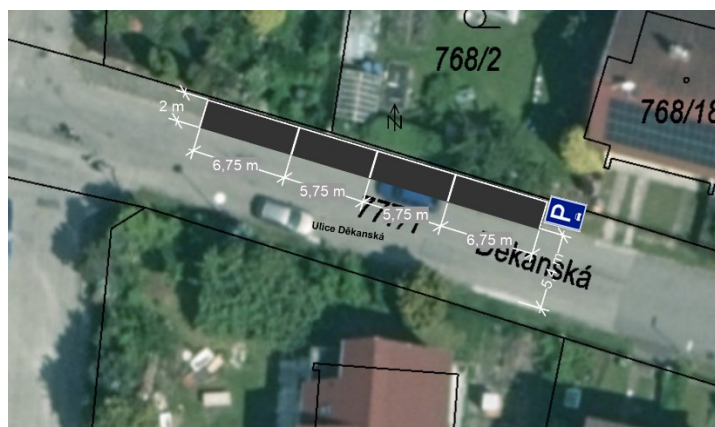
Posledním návrhem v ulici Lipová je návrh Lipová č. 3, který přináší 8 kolmých parkovacích míst o rozměrech 2,5 x 4,5 m (vyjma krajního stání, které je o rozměrech 2,75 x 4,5 m) s vodorovným značením V 10b a svislým značením IP 11c. Součástí návrhu je vznik jednoho vyhrazeného kolmého stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené o rozměrech 3,75 x 4,5 m, vyznačené vodorovným značením V 10a svislým značením IP 12 + O 1. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011), počet vyhrazených stání je v souladu s §4, odst. 2, Vyhláška č. 398/2009 Sb. (Česko, 2009) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Lipová č. 3 je vyobrazen na Obrázku 33.



**Obrázek 33** Návrh Lipová č.3 (ČÚZK, autor, 2024)

V ulici Děkanská byla v rámci zklidňování dopravy navržena zóna 30, stejně jako v Lipové ulici snížení rychlosti a další výhody, co zóna 30 přináší, nejsou řešením pro všechny vlivy nevhodně zaparkovaných vozidel. Proto autor navrhuje 7 nových parkovacích stání, pro částečné uspokojení poptávky po parkovacích stáních.

Návrh Děkanská č. 1 spočívá ve vzniku 4 podélných parkovacích stání o rozměrech 5,75 x 2 m (prostředních stání) a 6,75 x 2 m (krajních stání). Stání jsou vyznačena vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Děkanská č. 1 je vyobrazen na Obrázku 34.



**Obrázek 34** Návrh Děkanská č. 1 (ČÚZK, autor, 2024)

Návrh Děkanská č. 2 spočívá ve vzniku 2 podélných parkovací stání o rozměrech 6,75 x 2 m, s vodorovným značením V 10a a svislým značením IP 11b. V rámci návrhu jsou rozměry stání stanoveny dle ČSN 73 6056 (ČSN 73 6056, 2011) a dopravní značení je označeno dle Příloh č. 5 a č. 8 k vyhlášce č. 294/2015 Sb. (Česko, 2015). Návrh Parkoviště Děkanská č. 2 je vyobrazen na Obrázku 35.



**Obrázek 35** Návrh Děkanská č. 2 (ČÚZK, autor, 2024)

Na základě výše uvedených návrhů plošného zklidnění dopravy a nových parkovacích stání byla pro oblast Rudolfov – Hlincohorská vytvořena celková kalkulace nákladů, která je k dispozici v Tabulce 11. Kalkulace zahrnuje náklady spojené se změnami v dopravním značení, které jsou k dispozici v Příloze G, náklady spojené se samotnou výstavbou nových parkovišť, ale také náklady na zpomalovací prahy, jejichž zřízení bylo navrženo.

**Tabulka 11** Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfov – Hlincohorská (daibau.cz, azznacky.cz, autor, 2024)

|                                    | Počet v jednotkách | Jednotková cena | Cena         |
|------------------------------------|--------------------|-----------------|--------------|
| Úpravy svislého dopravního značení | 75ks               | 75 – 3.376,- Kč | 94.101,- Kč  |
| Zpomalovací prahy                  | 10 ks              | 12.000,- Kč     | 120.000,- Kč |
| Lipová č.1                         | 1 ks               | 63.600,- Kč     | 63.600,- Kč  |
| Lipová č.2                         | 1 ks               | 29.194,- Kč     | 29.194,- Kč  |
| Lipová č. 3                        | 1 ks               | 108.700,- Kč    | 108.700,- Kč |
| Děkanská č.1                       | 1 ks               | 49.980,- Kč     | 49.980,- Kč  |
| Děkanská č.2                       | 1 ks               | 27.040,- Kč     | 27.040,- Kč  |
| Celková cena:                      |                    |                 | 492.615,- Kč |

## 4 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ RUDOLFOV

V rámci této kapitoly diplomové práce autor zhodnocuje návrhy týkající se dopravy v klidu. A to konkrétně návrhy úprav a vzniku nových veřejných parkovišť a zklidnění dopravy v analyzovaných oblastech Rudolfov – Třeboňská, Adamovská, Hlincohorská.

Návrh Parkoviště u kostela je relativně nákladnou úpravou, která vede především k optimalizaci kapacity parkoviště. Díky navrhované úpravě, kde nově jsou stání označena vodorovným značením, vozidla mají přesně vyhrazeno, kde mají parkovat, čímž jsou nucena zastavit či stát na místech k tomu určených. Což vede k využití parkovací plochy na maximum a nedochází k nepravidelným odstupům mezi parkujícími vozidly. Vyjma zpevnění povrchu návrh také přináší vznik nových parkovacích stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Návrhem Parkoviště Třeboňská č. 2 dochází k opravě již zničeného povrchu parkoviště. Vzhledem k tomu, že má parkoviště velmi specifický tvar, není v současné chvíli jeho kapacita využita naplno. Díky navržení vodorovného značení jsou místa konkrétně vyhrazena a zároveň zde vznikají i nová vyhrazená stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Nová organizace parkoviště by měla přispět k bezpečnému pohybu nejen na něm, ale měla by sloužit i pro bezpečný výjezd z něj.

Návrhem Parkoviště tenisové hřiště dochází k opravě stávajícího povrchu, který již byl ve špatném stavu. Díky navrhované větší ploše parkoviště vzniká větší a bezpečnější prostor pro vjezd a výjezd do/z jednotlivých stání a pro samotný pohyb po parkovišti. Součástí návrhu je i vznik nového vyhrazené stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Jako ve výše uvedených návrzích jsou zde vyznačena jednotlivá stání vodorovným značením, což přináší efektivnější využití kapacity parkoviště.

Návrh Parkoviště u fotbalového hřiště přináší nová parkovací stání především pro hráče i fanoušky fotbalu, protože v případě, že je zápas, tak na tomto místě parkuje mnoho vozidel. Proto autor usoudil, že uspokojí poptávku po parkovišti a navrhl zde zpevněné travnaté parkoviště, které je vhodné v případě, že vozidla na něm parkují maximálně 8-10 hodin, kdy pro tyto události je zpevněná travnatá plocha vhodným kandidátem. Zároveň přidanou hodnotnou je například vzhled, kterým zapadá do travnatého prostředí ulice, tak například i fakt, že lépe odvádí srážky, čímž si neklade vysoké požadavky na odvádění. Kromě pozitiv zvoleného typu parkoviště samozřejmě návrh přináší především 7 kolmých parkovacích stání, z čehož jedno je vyhrazeno pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Návrhem Parkoviště u pošty dochází především ke správnému využívání parkoviště. Aby řidiči byli nuceni parkovat svá vozidla podélným směrem a ne kolmým, jako to dělají doposud. Tedy díky úpravě parkoviště, kde je označeno jak svislým, tak vodorovným značením pro podélné parkování, nebude zde již umožněno parkovat v kolmém směru. Tímto návrhem autor dosáhne plynulejšího a bezpečnějšího provozu v ulici Poštovní, kde je díky obytné zóně tento prostor sdílený pro všechny účastníky provozu – chodce, řidiče, cyklisty.

Návrh Parkoviště Pod Zámkem je především oprava povrchu stávajícího parkoviště a vyhrazení jednotlivých stání vodorovným značením, které optimalizuje využití kapacity parkoviště. Návrh přináší vznik nového parkovacího stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené.

Plošné zklidnění dopravy v oblasti Rudolfovo – Třeboňská přináší především plošné snížení rychlosti na 30 km/h vyjma dopravně významných úseků jako je Třeboňská, Dlouhá a část ulice Jivenská. Snížení rychlosti přináší lepší podmínky pro život na veřejných místech pro všechny uživatele provozu, a to především z pohledu bezpečnosti na komunikacích, jelikož tento prostor není užíván v případě města výlučně jen automobily, ale i chodci, cyklisty a dětmi. Součástí návrhu je také zavedení jednosměrného provozu, a to v ulicích, nebo jejich částech, Lesní, Na Plácku, Úzká, Zahradní, Květinová, Nová, Mlýnské údolí, Školní a Na Staré cestě. Kdy cílem zavedení jednosměrných úseků je především zlegalizování parkování na komunikaci za podmínek neomezujících bezpečnost a plynulost provozu. V neposlední řadě návrh přináší i nová parkovací stání s cílem alespoň z části uspokojit poptávku po parkovacích stáních, která z Analýzy dopravy v klidu ve městě Rudolfovo vyplynula. Autor k vytvoření nových parkovacích míst přistupoval s ohledem na bytovou zástavbu, která je převážně tvořena rodinnými domy, a tedy parkování na komunikaci není způsobeno nedostatkem parkovacích stání na soukromých pozemcích, ale spíše pohodlností obyvatel, kteří raději zaparkují na komunikaci místo toho, aby si zajeli na svůj pozemek. Zároveň pro návrhy nových stání autor vybíral vhodné umístění, a to především na volných a vhodných plochách, aby nebyl narušen provoz na komunikaci, ale naopak nasměroval řidiče, kteří teď parkují na komunikaci před svými domy, na nově vzniklá parkoviště. Návrhy nových parkovacích stání přináší v ulici Jivenská 3 nová stání, v ulici Na Staré cestě 9 nových stání a v ulici Topolová 3 nová stání.

Plošné zklidnění dopravy v oblasti Rudolfovo – Adamovská přináší snížení maximální rychlosti na 30 km/h v ulicích Pod Zámkem, Na Stráži, Na Rybníčku a v části ulice Luční a Adamovská, které stejně jako v oblasti Třeboňská přináší bezpečnější podmínky pro uživatele dopravního prostoru. V ostatních ulicích nedošlo ke změně rychlosti, a to z důvodu, že nezklidněná část ulice Adamovská je dopravně významnou a v ostatních ulicích již zklidněná

doprava byla formou obytné zóny. V případě ulic Martina Stáhalíka, Josefa Bartušky a části ulice Luční obytná zóna nenabízela žádná parkovací stání. Tedy v případě například návštěv zde není možné zaparkovat bez toho, aby řidiči svým parkováním porušovali zákon o silničním provozu (Česko, 2000). Proto byla navržena nová parkovací stání, a to v již zmíněných obytných zónách, a to konkrétně v ulici Martina Stáhalíka v počtu 16 parkovacích stání, v ulici Luční v počtu 6 parkovacích stání. Dále byl navržen jednosměrný provoz v ulici Na Rybníčku s cílem zlegalizování parkování na komunikaci, jelikož svým parkováním zde vozidla zhoršovala průjezdnost komunikace.

Návrh plošného zklidnění dopravy v oblasti Rudolfov – Hlincohorská snižuje maximální rychlost na 30 km/h ve všech ulicích vyjma ulice Hlincohorská a části ulice Lipová a Pod Svahem, kdy tyto úseky jsou dopravně významnými, a proto je zde zachována maximální rychlost 50 km/h. Snížení rychlosti ve vybraných oblastech přináší stejně jako v oblastech Rudolfov – Třeboňská a Adamovská bezpečnější podmínky pro všechny uživatele tohoto veřejného prostoru. Autor na základě Analýzy dopravy v klidu ve městě Rudolfov navrhl zavedení jednosměrných komunikací v ulicích, nebo jejich částech, Příčná, Na Třešňovce, Pod Lešem, Na Výhledu, Olšová a Jabloňová. Cílem tohoto návrhu je především zlegalizování stání na komunikacích v souladu se zákonem a za podmínek bezpečnosti a plynulého provozu na komunikaci. Vzhledem k tomu, že návrhy jednosměrného provozu v některých úsecích neřeší všechny ulice, kde parkovala vozidla v rozporu se zákonem (Česko, 2000), autor navrhuje nová parkovací stání v ulicích Lipová, Děkanská. Kde v ulici Lipová vzniká 18 parkovacích stání, z toho 2 jsou vyhrazena pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. A v ulici Děkanská vzniká 7 nových parkovacích stání.

## ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo navrhnout koncepci dopravy v klidu. V první kapitole práce autor vymezil problematiku dopravy v klidu v teoretické rovině od základních pojmů až po její vazbu na udržitelnou dopravní mobilitu a popsání nástrojů pro plošné zklidnění dopravy.

V druhé kapitole autor analyzoval stávající stav dopravy v klidu ve městě Rudolfovo, kde na základě terénního průzkumu popsal aktuální stav veřejných parkovišť, parkovacích stání a samotné parkování na komunikacích v jednotlivých ulicích s ohledem na bezpečnost a plynulost provozu, ostatní druhy dopravy a obyvatele města.

Na základě analýzy stavu veřejných parkovišť, parkovacích stání a zaparkovaných vozidel na pozemních komunikacích a zhodnocením negativních vlivů nevhodně stojících vozidel na komunikacích autor ve třetí kapitole navrhl novou koncepci dopravy v klidu. Navrhovaný stav dopravy v klidu ve městě Rudolfovo spočívá především v lepším uspořádání stávajících parkovacích stání na parkovištích s ohledem na kapacitu a bezpečnost, ale také vznik parkovišť nových a vyhrazení nových parkovacích stání pro držitele ZTP. V rámci jednotlivých ulic autor navrhl plošné zklidnění dopravy s cílem zlepšení podmínek pro dopravu v klidu v souladu se zákonem, za bezpečných podmínek pro všechny účastníky provozu a za podpory pobytové funkce. Při zklidňování dopravy byla na sběrných komunikacích zklidněna doprava formou zóny 30 vyjma již zklidněných oblastí obytnou zónou. Zavedením zóny 30 došlo ke snížení maximální rychlosti na 30 km/h, k navržení zpomalovacích prvků formou dlouhých zpomalovacích prahů pro začátky zón 30, zavedení přednosti zprava na všech křižovatkách uvnitř zóny a také k úpravě dopravního značení zavedením nových svislých dopravních značení pro Začátky/Konce zón 30 a odstraněním svislého dopravního značení upravující přednost v jízdě. Dále v rámci návrhu plošného zklidnění autor navrhl zjednosměrnění některých úseků, kde bylo parkováno v nesouladu se silničním zákonem a s negativním vlivem na ostatní vozidla, chodce a cyklisty. Aby autor nenarušil průjezdnost jednotlivých oblastí, na vybraných místních komunikacích nebylo vhodné zavést jednosměrný provoz, a proto pro tyto oblasti navrhl nová parkovací stání, aby alespoň z části uspokojil poptávku a snížil se počet nevhodně parkujících vozidel a jejich vliv na okolí. V rámci těchto úprav navrhl patřičná svislá a vodorovná dopravní značení a zároveň pro každou oblast vytvořil orientační kalkulaci nákladů.

Poslední čtvrtá kapitola se věnovala zhodnocení návrhů související s novou koncepcí v klidu. V rámci kapitoly byly shrnuty veškeré návrhy, a především jejich přínosy pro dopravu v klidu ve městě Rudolfovo.



## POUŽITÁ LITERATURA

- BARTOŠ, Luděk. Navrhování obytných a pěších zón: [technické podmínky] TP 103. Mariánské Lázně: Pro EDIP vydalo nakl. Koura, 2008. ISBN 978-80-902527-8-3.
- ČESKO, 2000. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů* [online]. [cit. 2023-01-19]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361?text=P%C5%99edpis+%C4%8D.+361%2F2000+Sb>
- ČESKO, 2009. Vyhláška č. 398/2009 Sb. Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, 2009. [online]. [cit. 2024-03-10]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398#f4041089>
- ČESKO, 2011. ČSN 73 6056. Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- ČESKO, 2011. ČSN 73 6058. Jednotlivé, řadové a hromadné garáže. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- ČESKO, 2011. ČSN EN 12 414. Zařízení ke kontrole parkování vozidel – Požadavky a zkušební metody pro parkovací terminály. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2021.
- ČESKO, 2015. Vyhláška č. 294/2015 Sb. Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, 2015. [online]. [cit. 2023-01-20]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2015-294/zneni-20220101#cast1>
- Český statistický úřad. Statistiky VDB. [online]. [cit. 2023-02-23]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?\\_af=statistiky&katalog=33517#katalog=33495](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jspx?_af=statistiky&katalog=33517#katalog=33495)
- ČÚZK, Státní správa zeměměřičství a katastru.[online]. [cit. 2024-01.05]. Dostupné z:<https://www.cuzk.cz/>
- Daibau.cz [online]. [cit. 2024-03-25]. Dostupné z: <https://www.daibau.cz/>
- JORDOVÁ, Radomíra, SPERAT Zbyněk, BRŮHOVÁ FOLTÝNOVÁ, Hana, MARTINEK, Jaroslav, Metodika pro přípravu plánů udržitelné mobility měst České republiky, Brno, 2015. [online]. [cit. 2023-01-18]. Dostupné z <https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Veda-a-vyzkum/Certifikovane-metodiky/Ostatni-metodiky/Metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mestske-mob/Metodika-pro-pripravu-planu-udrzitelne-mestske-mobility-mest-Ceske-republiky.pdf.aspx>
- Mapy.cz. [online]. [cit. 2023-02-21]. Dostupné z: <https://mapy.cz/dopravni?x=14.4124000&y=50.0883000&z=11>
- Město Rudolfov. Základní informace. [online]. [cit. 2023-02-22]. Dostupné z: <https://www.mestorudolfov.cz/mesto/zakladni-informace-1/>
- Silniční vývoj, spol. s r.o., Brno a ASPK, s.r.o. Zpevněná travnatá parkoviště: [technické podmínky] TP 153. Brno: Ministerstvo dopravy a spojů, odbor pozemních komunikací, 2001. [online]. [cit. 2024-03-05]. Dostupné z: [https://pjpgk.rsd.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_153.pdf](https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_153.pdf)

STRIEGLER, Radim. Navrhování Zón 30: [technické podmínky] TP 218. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i, 2010. ISBN 78-80-86502-01-4.

SUTP. Sustainable Urban Transport Project.[online].[cit. 2023-03-07]. Dostupné z: <https://sutp.org/>

ŠKRABAL, Zdeněk. Parkovací zařízení - parkovací sloupky, parkovací zábrany, parkovací závory, pollery: [technické podmínky] TP 142. Brno: Silniční vývoj – ZDZ spol. s r.o., 2013.[online]. [cit. 2023-02-23]. Dostupné z: [https://pjk.rsd.cz/data/USR\\_001\\_2\\_8\\_TP/TP\\_142.pdf](https://pjk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_142.pdf)

Topznak.cz [online]. [cit. 2024-03-25]. Dostupné z: <https://www.topznak.cz/>

## SEZNAM TABULEK

|                   |   |    |
|-------------------|---|----|
| <b>Tabulka 1</b>  | Nejmenší odstupy vozidla od pevné překážky a odstupy mezi vozidly ..... | 13 |
| <b>Tabulka 2</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u kostela .....                     | 51 |
| <b>Tabulka 3</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Třeboňská č. 2 .....                | 53 |
| <b>Tabulka 4</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště tenisové hřiště.....                | 54 |
| <b>Tabulka 5</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u fotbalového hřiště.....           | 56 |
| <b>Tabulka 6</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště u pošty .....                       | 57 |
| <b>Tabulka 7</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Pod Zámkem .....                    | 58 |
| <b>Tabulka 8</b>  | Kalkulace nákladů návrhu Parkoviště Na Plácku .....                     | 60 |
| <b>Tabulka 9</b>  | Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfov – Třeboňská.....       | 65 |
| <b>Tabulka 10</b> | Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfov – Adamovská .....      | 70 |
| <b>Tabulka 11</b> | Celková kalkulace nákladů návrh oblasti Rudolfov – Hlincohorská.....    | 76 |

## SEZNAM OBRÁZKŮ

|                   |   |    |
|-------------------|---|----|
| <b>Obrázek 1</b>  | Parkovací stání s podélným řazením .....                  | 14 |
| <b>Obrázek 2</b>  | Parkovací stání s kolmým a šikmým řazením vozidel .....   | 14 |
| <b>Obrázek 3</b>  | Vymezení řešeného území Rudolfovo .....                   | 22 |
| <b>Obrázek 4</b>  | Vývoj počtu obyvatel města Rudolfovo .....                | 24 |
| <b>Obrázek 5</b>  | Vývoj počtu obyvatel města Rudolfovo dle struktury .....  | 25 |
| <b>Obrázek 6</b>  | Vymezení oblasti Rudolfovo – Třeboňská .....              | 30 |
| <b>Obrázek 7</b>  | Vymezení oblasti Rudolfovo – Adamovská .....              | 36 |
| <b>Obrázek 8</b>  | Vyobrazení ulice Luční z passportu města Rudolfovo .....  | 39 |
| <b>Obrázek 9</b>  | Vymezení oblasti Rudolfovo – Hlincohorská .....           | 41 |
| <b>Obrázek 10</b> | Vymezení oblasti Hlinsko .....                            | 47 |
| <b>Obrázek 11</b> | Návrh Parkoviště u kostela .....                          | 51 |
| <b>Obrázek 12</b> | Návrh Parkoviště Třeboňská č. 2 .....                     | 52 |
| <b>Obrázek 13</b> | Návrh Parkoviště u tenisového hřiště .....                | 54 |
| <b>Obrázek 14</b> | Návrh Parkoviště u fotbalového hřiště .....               | 55 |
| <b>Obrázek 15</b> | Návrh Parkoviště u pošty .....                            | 57 |
| <b>Obrázek 16</b> | Návrh Parkoviště Pod Zámkem .....                         | 58 |
| <b>Obrázek 17</b> | Návrh parkoviště Na Plácku) .....                         | 60 |
| <b>Obrázek 18</b> | Třeboňská – aktuální stav .....                           | 61 |
| <b>Obrázek 19</b> | Třeboňská – Návrh zón a jednosměrných komunikací .....    | 62 |
| <b>Obrázek 20</b> | Návrh Jivenská .....                                      | 63 |
| <b>Obrázek 21</b> | Návrh Na Staré cestě č. 1 .....                           | 64 |
| <b>Obrázek 22</b> | Návrh Na Staré cestě č. 2 .....                           | 64 |
| <b>Obrázek 23</b> | Návrh Topolová .....                                      | 65 |
| <b>Obrázek 24</b> | Adamovská – aktuální stav .....                           | 66 |
| <b>Obrázek 25</b> | Adamovská – Návrh zón a jednosměrných komunikací .....    | 67 |
| <b>Obrázek 26</b> | Návrh M. Stáhalíka č. 1 .....                             | 68 |
| <b>Obrázek 27</b> | Návrh M. Stáhalíka č. 2 .....                             | 69 |
| <b>Obrázek 28</b> | Návrh Luční .....   | 69 |
| <b>Obrázek 29</b> | Hlincohorská – aktuální stav .....                        | 70 |
| <b>Obrázek 30</b> | Hlincohorská – Návrh zón a jednosměrných komunikací ..... | 72 |

|   |    |
|---|----|
| <b>Obrázek 31</b> Návrh Lipová č. 1.....    | 73 |
| <b>Obrázek 32</b> Návrh Lipová č. 2.....    | 74 |
| <b>Obrázek 33</b> Návrh Lipová č.3.....     | 75 |
| <b>Obrázek 34</b> Návrh Děkanská č. 1 ..... | 75 |
| <b>Obrázek 35</b> Návrh Děkanská č. 2 ..... | 76 |

## **SEZNAM ZKRATEK**

|      |  |
|------|--|
| K+R  | Kiss and Ride                                  |
| MěÚ  | Městský úřad                                   |
| SDH  | Soubor dobrovolných hasičů                     |
| SUMP | Sustainable Urban Mobility Plan                |
| ZTP  | Průkaz osoby se zdravotním tělesným postižením |

## **SEZNAM PŘÍLOH**

**Příloha A** Výčet a vyobrazení nejčastěji používaných značek v rámci dopravy v klidu

**Příloha B** Stavající stav veřejných parkovišť

**Příloha C** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Třeboňská

**Příloha D** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti  
Rudolfov – Třeboňská

**Příloha E** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Adamovská

**Příloha F** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti  
Rudolfov – Adamovská














**Příloha G** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Hlincohorská











**Příloha H** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti  
Rudolfov – Hlincohorská



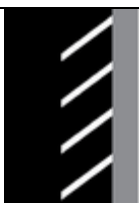
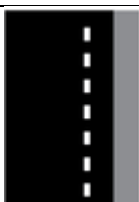








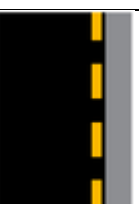


**Příloha A** Výčet a vyobrazení nejčastěji používaných značek v rámci dopravy v klidu

| Svislé dopravní značky        |   | Označení  | Název                                       |
|-------------------------------|---|-----------|---|
| Zákazové                      |    | B 28      | Zákaz zastavení                             |
|                               |    | B 29      | Zákaz stání                                 |
| Informační<br>značky zónové   |       | IP 26a/b  | Začátek obytné zóny/<br>Konec obytné zóny   |
|                               |       | IP 27 a/b | Začátek peší zóny/<br>Konec peší zóny       |
|                               |   | IP 27 a/b | Začátek sdílená zóna/<br>Konec sdílené zóny |
|                               |   | IZ 10 a/b | Začátek zóny 30/ Konec zóny 30              |
| Informační<br>značky provozní |    | IP 11a    | Parkoviště                                  |
|                               |    | IP 11b    | Parkoviště kolmé nebo šikmé stání           |
|                               |    | IP 11c    | Parkoviště podélné stání                    |

|   |          |  |
|---|----------|--|
|    | IP 11 d  | Parkoviště stání na chodníku kolmé nebo šikmé          |
|    | IP 11 e  | Parkoviště stání na chodníku podélné                   |
|    | IP 11 f  | Parkoviště částečné stání na chodníku kolmé nebo šikmé |
|    | IP 11 g  | Parkoviště částečné stání na chodníku podélné          |
|   | IP 12    | Vyhrazené parkoviště                                   |
|  | IP 13 a  | Kryté parkoviště                                       |
|  | IP 13 b  | Parkoviště s parkovacím kotoučem                       |
|  | IP 13 c  | Parkoviště s parkovacím automatem                      |
|  | IP 13 d  | Parkoviště P+R   |
|  | IP 13 e  | Parkoviště K+R   |
| Vodorovné dopravní značky   | Označení | Název  |

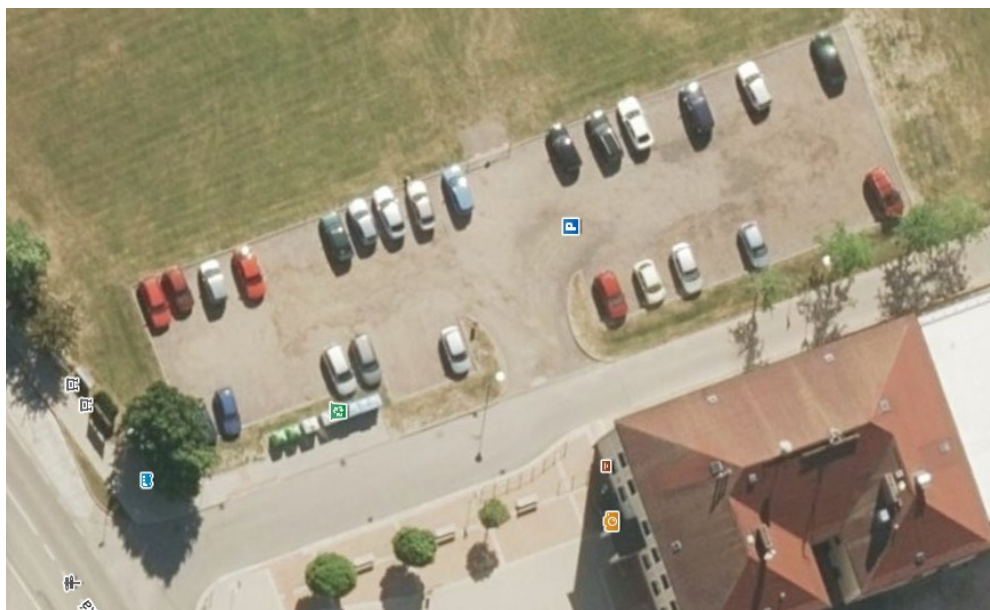
|                            |   |        |   |
|----------------------------|---|--------|---|
| Označení stání a parkovišť |    | V 10 a | Stání podélné   |
|                            |    | V 10 b | Stání kolmé   |
|                            |    | V 10 c | Stání šikmé   |
|                            |   | V 10 d | Parkovací pruh  |
|                            |  | V 10 e | Vyhrazené parkoviště  |
|                            |  | V 10 f | Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohybově postiženou |
|                            |  | V 10 g | Omezené stání   |

|                                   |  |        |   |
|-----------------------------------|--|--------|---|
| Označení zákazů zastavení a stání |   | V 12a  | Žlutá klikatá čára - vyznačuje plochu, kde je zakázáno stání.       |
|                                   |   | V 12b  | Žluté zkřížené čáry - vyznačuje plochu, na kterou nesmí řidič vjet. |
|                                   |   | V 12 c | Zákaz zastavení   |
|                                   |  | V 12 d | Zákaz stání   |

Zdroj: Česko (2015)

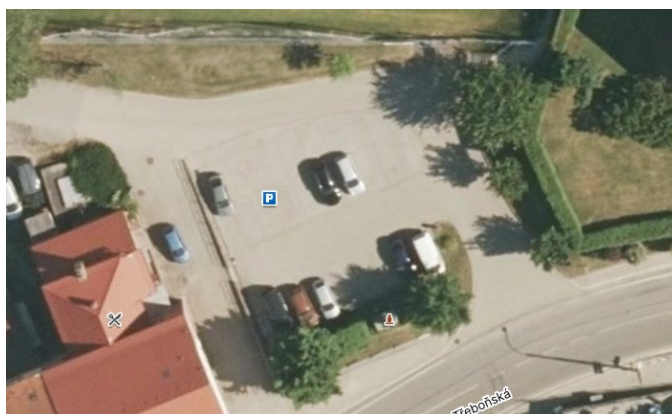
## Příloha B Stávající stav veřejných parkovišť

### 1) Parkoviště u Kostela



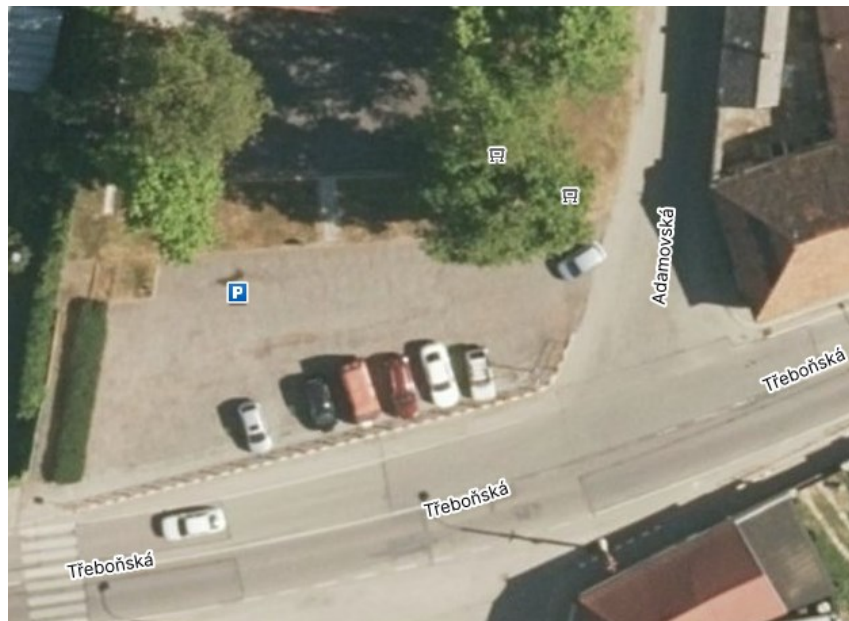
Zdroj: Mapy.cz (2024)

### 2) Parkoviště Třeboňská č. 1



Zdroj: Mapy.cz (2024)

3) Parkoviště Třeboňská č. 2



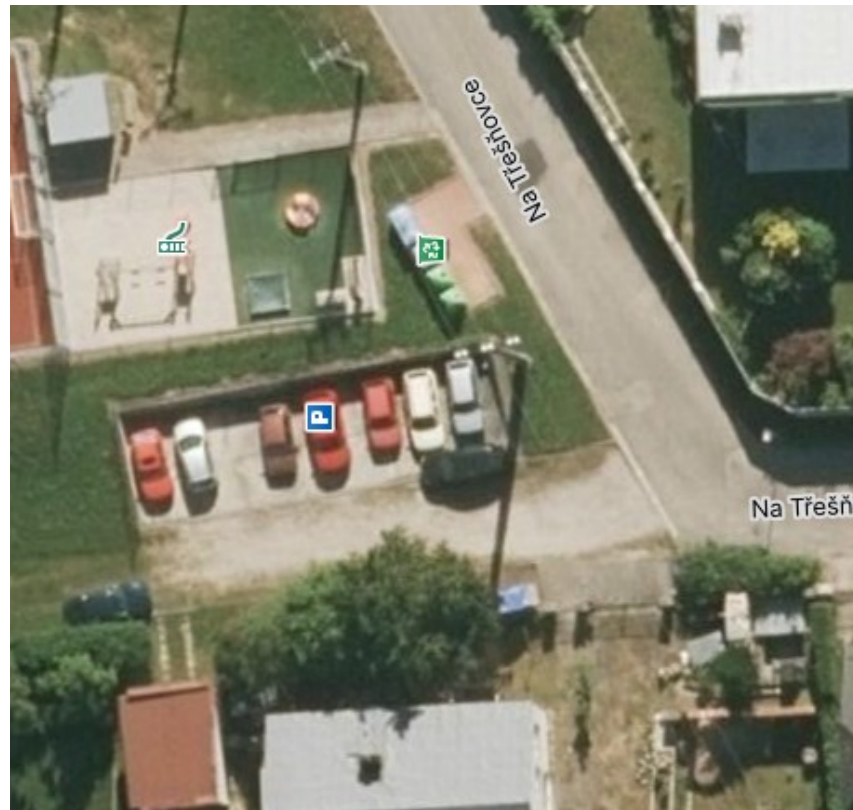
Zdroj: Mapy.cz (2024)

4) Parkoviště u hřbitova



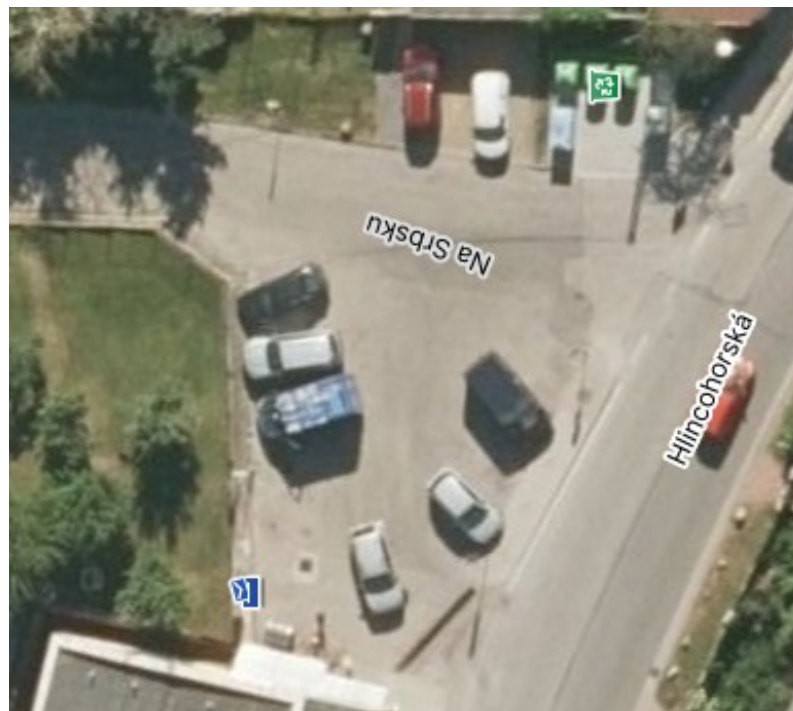
Zdroj: Oficiální stránky města Rudolfov (2024)

5) Parkoviště u tenisového hřiště



Zdroj: Mapy.cz (2024)

6) Parkoviště u Flopu



Zdroj: Mapy.cz (2024)

7) Parkoviště v ulici Dlouhá



Zdroj: Mapy.cz (2024)

8) Parkoviště u pošty



Zdroj: Mapy.cz (2024)

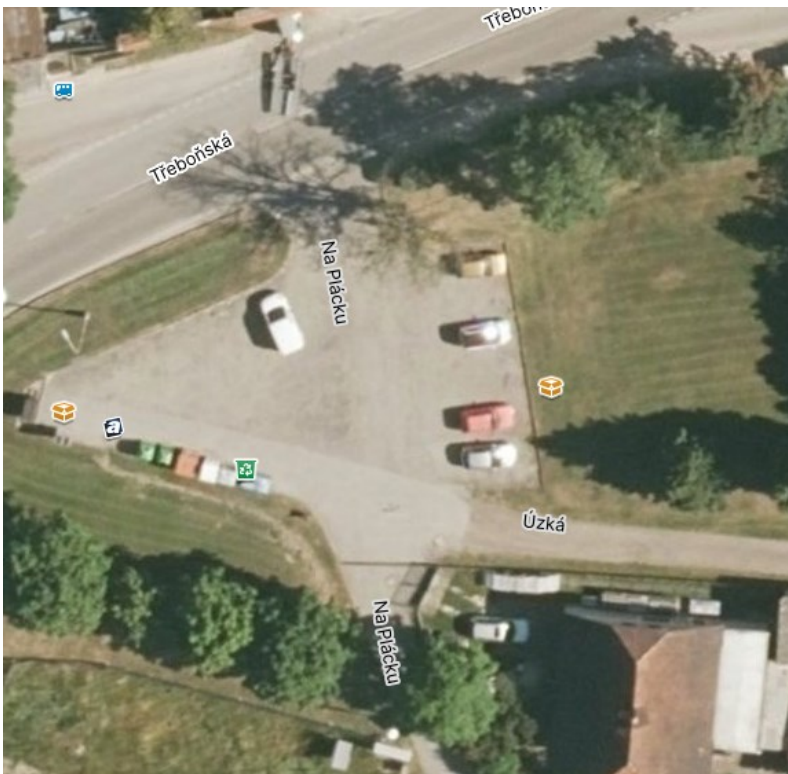


### 9) Parkoviště Pod Zámekem



Zdroj: Mapy.cz (2024)

### 10) Parkoviště Na Plácku



Zdroj: Mapy.cz (2024)

**Příloha C** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Třeboňská

| Oblast Rudolfov - Třeboňská |                        |   |                |                 |            |
|-----------------------------|------------------------|---|----------------|-----------------|------------|
| Ulice                       | Typ dopravního značení | Umístění                                  | Stávající stav | Navrhovaný stav | Cena Kč    |
| Na Spojce                   | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Lipová                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Lipová                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 10a                 | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
| Na Plácku                   | IP 25a                 | křižovatka č. 1 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka č. 1 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 4b                  | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | B 2                    | vjezd z Parkoviště Na Plácku              | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | IP 25a                 | vjezd z Parkoviště Na Plácku              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 29/E9                |   |                |                 |            |
|                             | IP 25b                 | vjezd z Parkoviště Na Plácku              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 29/E9                |   |                |                 |            |
|                             | IZ8a/E9                | vjezd z Parkoviště Na Plácku              | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
| Úzká                        | IP 4b                  | vjezd na Parkoviště Na Plácku z Třeboňské | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 1 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka č. 1 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 2                    | křižovatka č. 1 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 2                    | křižovatka č. 2 s ulicí Dlouhá            | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Třeboňská              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 29/E9                |   |                |                 |            |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Třeboňská              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 29/E9                |   |                |                 |            |
|                             | IZ8a/E9                | křižovatka s ulicí Třeboňská              | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                             | B 2                    | křižovatka s ulicí Třeboňská              | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
| Mlýnské údolí               | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Lipová                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Lipová                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                             | B 2                    | křižovatka s ulicí Dlouhá                 | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | B 2                    | křižovatky vlastní                        | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | B 2                    | křižovatky vlastní                        | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                             | IP 4b                  | křižovatky vlastní                        | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |

|                |                    |                                   |            |             |             |
|----------------|--------------------|-----------------------------------|------------|-------------|-------------|
| Hornická       | IP 25a             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IP 25b             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IZ8a/E9            | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | IP 4b              | křižovatka s ulicí Na Staré cestě | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
|                | B 20a              | křižovatka s Lesní                | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | IP 4b              | křižovatka s Lesní                | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
| B 2            | křižovatka s Lesní | Není                              | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
| Na točně       | IP 25a             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | IP 25b             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | C 3b               | křižovatka se Školní              | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
| Svážná         | IP 25a             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IP 25b             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IZ8a/E9            | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | B2                 | křižovatka se Školní              | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
|                | C 3b               | křižovatka s ulicí Na Staré cestě | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
| Školní         | B2                 | křižovatka s ulicí Na Staré cestě | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
| Na Staré cestě | P 2                | křižovatka č.1 s ulicí Květinová  | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | E 2a               | křižovatka č. 1 s ulicí Květinová | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | P4                 | křižovatka č. 2 s ulicí Květinová | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | E 2a               | křižovatka č. 2 s ulicí Květinová | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | P 2                | křižovatka s ulicí Nová           | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | P 2                | křižovatka s ulicí Nová           | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | B 2                | křižovatka s ulicí Nová           | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
|                | P 2                | křižovatka s ulicí Zahradní       | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | P 2                | křižovatka s ulicí Zahradní       | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
|                | IP 4b              | křižovatka s ulicí Zahradní       | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč |
|                | IP 25a             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IP 25b             | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|                | B 29/E9            |                                   |            |             |             |
|                | IZ8a/E9            | křižovatka s ulicí Třeboňská      | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |

|              |                             |   |            |          |              |
|--------------|-----------------------------|---|------------|----------|--------------|
| Nová         | IP 25a                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | B 29/E9                     |   |            |          |              |
|              | IP 25b                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | B 29/E9                     |   |            |          |              |
|              | IZ8a/E9                     | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
|              | IP 4b                       | křižovatka se ulicí Zahradní                    | Není       | Zavedení | 1.077,- Kč   |
|              | B 2                         | křižovatka vlastní                              | Není       | Zavedení | 1.077,- Kč   |
|              | P4                          | křižovatka s ulicí Na Staré cestě               | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
|              | P4                          | křižovatka s ulicí Na Staré cestě               | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
|              | B 2                         | křižovatka s ulicí Květinová                    | Není       | Zavedení | 1.077,- Kč   |
|              | P4                          | křižovatka s ulicí Na Staré cestě               | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
|              | P4                          | křižovatka s ulicí Na Staré cestě               | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
| Tulipánová   | IP 25a                      | křižovatka s ulicemi Třeboňská a Jivenská       | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | B 29/E9                     |   |            |          |              |
|              | IP 25b                      | křižovatka s ulicemi Třeboňská a Jivenská       | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | B 29/E9                     |   |            |          |              |
|              | IZ8a/E9                     | křižovatka s ulicemi Třeboňská a Jivenská       | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
| P4           | křižovatka s ulicí Jivenská | Nevyhovuje                                      | Zrušení    | 75,- Kč  |              |
| Lesní        | IP 25a                      | za křižovatkou s ulicí Pod Babou                | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | IP 25b                      | za křižovatkou s ulicí Pod Babou                | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
| Jivenská     | IP 25a                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | IP 25b                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | IP 25a                      | za křižovatkou s ulicí Karafiátová (směr Jívno) | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | IP 25b                      | za křižovatkou s ulicí Karafiátová (směr Jívno) | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | B 20a                       | Křižovatky s ulicí Karafiátovou                 | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
|              | B 20a                       | Křižovatky s ulicí Karafiátovou                 | Nevyhovuje | Zrušení  | 75,- Kč      |
| Ke Kordíkům  | IP 25a                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | IP 25b                      | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 3.376,- Kč   |
|              | P6                          | křižovatka s ulicí Třeboňská                    | Není       | Zavedení | 1.077,- Kč   |
| Růžová       | IP 4b                       | křižovatka s ulicí Květinová                    | Není       | Zavedení | 1.077,- Kč   |
| Celková cena |                             |   |            |          | 162.688,- Kč |

Zdroj: mapy.cz, topznak.cz, autor, 2024

**Příloha D** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti Rudolfov – Třeboňská

| Rudolfov - Třeboňská |  |                     |                       |              |
|----------------------|--|---------------------|-----------------------|--------------|
| Parkoviště           | Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách  | Jednotková cena       | Cena         |
| <b>Jivenská</b>      | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 38,5 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 7.700, - Kč  |
|                      | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 38,5 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 5.005, - Kč  |
|                      | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 38,5 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 17.325, - Kč |
|                      | Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                      | Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 3 ks                | 2.500 Kč/ks           | 7.500, - Kč  |
|                      | Celková cena   |                     |                       |              |
| Na staré cestě č. 1  | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 61,5 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 12.300, - Kč |
|                      | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 61,5 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 7.995, - Kč  |
|                      | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 61,5 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 27.675, - Kč |
|                      | Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                      | Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 5 ks                | 2.500 Kč/ks           | 12.500, - Kč |
|                      | Celková cena   |                     |                       |              |
| Na staré cestě č. 2  | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 50 m <sup>2</sup>   | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 10.000, - Kč |
|                      | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 50 m <sup>2</sup>   | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 6.500, - Kč  |
|                      | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 50 m <sup>2</sup>   | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 22.500, - Kč |
|                      | Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                      | Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 4 ks                | 2.500 Kč/ks           | 10.000, - Kč |
|                      | Celková cena   |                     |                       |              |
| Topolová             | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 38,5 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 7.700, - Kč  |
|                      | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 38,5 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 5.005, - Kč  |
|                      | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 38,5 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 17.325, - Kč |
|                      | Svislé značení IP 11a (ks)                           | 1 ks                | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                      | Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 3 ks                | 2.500 Kč/ks           | 7.500, - Kč  |
|                      | Celková cena   |                     |                       |              |

Zdroj: daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024

**Příloha E** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Adamovská

| Oblast Rudolfov - Adamovská |                        |   |                |                 |             |
|-----------------------------|------------------------|---|----------------|-----------------|-------------|
| Ulice                       | Typ dopravního značení | Umístění  | Stávající stav | Navrhovaný stav | Cena Kč     |
| Poštovní                    | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
| Pod Zámkem                  | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
| Na Strážnici                | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | B20a                   | křižovatka s ulicí Třeboňská                                | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75, - Kč    |
| Polní                       | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Adamovská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Adamovská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
| Adamovská                   | P2                     | křižovatka s ulicí Polní                                    | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75, - Kč    |
|                             | E 2a                   |   | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75, - Kč    |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s Polní  | Nevyhovuje     | Přesun          | 75, - Kč    |
| Luční                       | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Adamovská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Adamovská                                | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Větrná                                   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Větrná                                   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | P2                     | křižovatka č. 1 s částí ulice Luční, která je v obytné zóně | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75, - Kč    |
|                             | E 2a                   |   | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75, - Kč    |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 1 s částí ulice Luční, která je v obytné zóně | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 |   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 2 s částí ulice Luční, která je v obytné zóně | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 |   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 1 s ulicí Martina Stáhalíka                   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 |   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25a                 | křižovatka č. 2 s ulicí Martina Stáhalíka                   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |
|                             | IP 25b                 |   | Není           | Zavedení        | 3.376, - Kč |

|              |        |                                      |      |          |              |
|--------------|--------|--------------------------------------|------|----------|--------------|
| Na Rybníčku  | IP 25a | křižovatka č. 1 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 3.376, - Kč  |
|              | IP 25b | křižovatka č. 1 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 3.376, - Kč  |
|              | IP 25a | křižovatka č. 2 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 3.376, - Kč  |
|              | IP 25b | křižovatka č. 2 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 3.376, - Kč  |
|              | IP 4b  | křižovatka č. 1 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 1.077, - Kč  |
|              | B 2    | křižovatka č. 2 s ulicí<br>Třeboňská | Není | Zavedení | 1.077, - Kč  |
|              | B24a   | v rámci ulice okolo<br>ostrůvku      | Není | Zavedení | 1.077, - Kč  |
|              | B24a   | v rámci ulice okolo<br>ostrůvku      | Není | Zavedení | 1.077, - Kč  |
| Celková cena |        |                                      |      |          | 85.782, - Kč |

Zdroj: mapy.cz, topznak.cz, autor, 2024

**Příloha F** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti Rudolfov – Adamovská

| Rudolfov - Adamovská |                              |                    |                 |                     |
|----------------------|------------------------------|--------------------|-----------------|---------------------|
| Parkoviště           | Jednotlivé činnosti          | Počet v jednotkách | Jednotková cena | Cena                |
| M. Stáhalíka č. 1    | Svislé značení IP 11b (ks)   | 2 ks               | 980 Kč/ks       | 1.960, - Kč         |
|                      | Vodorovné značení V 10a (ks) | 7 ks               | 2.500 Kč/ks     | 17.500, - Kč        |
|                      | Celková cena                 |                    |                 | <b>19.460, - Kč</b> |
| M. Stáhalíka č. 2    | Svislé značení IP 11b (ks)   | 2 ks               | 980 Kč/ks       | 1.960, - Kč         |
|                      | Vodorovné značení V 10a (ks) | 4 ks               | 2.500 Kč/ks     | 10.000, - Kč        |
|                      | Celková cena                 |                    |                 | <b>11.960, - Kč</b> |
| Luční                | Svislé značení IP 11b (ks)   | 2 ks               | 980 Kč/ks       | 1.960, - Kč         |
|                      | Vodorovné značení V 10a (ks) | 6 ks               | 2.500 Kč/ks     | 15.000, - Kč        |
|                      | Celková cena                 |                    |                 | <b>16.960, - Kč</b> |

Zdroj: daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024



**Příloha G** Návrhy změn svislého dopravního značení pro oblast Rudolfov – Hlincohorská

| Oblast Rudolfov - Hlincohorská |                        |  |                |                 |            |
|--------------------------------|------------------------|--|----------------|-----------------|------------|
| Ulice                          | Typ dopravního značení | Umístění   | Stávající stav | Navrhovaný stav | Cena Kč    |
| Lipová                         | P 2                    | křižovatka s ulicí Na Srbsku                                 | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | P 2                    | křižovatka s ulicí Na Stráni                                 | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | E 2a                   | křižovatka s ulicí Na Stráni                                 | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | B 20a                  | křižovatka s ulicí Na Stráni                                 | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | B 20a                  | křižovatka s ulicemi Na Srbsku a Mlýnské údolí               | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | IP 25a                 | Začátek zóny 30 v ulici Lipová ve směru z ulice Hlincohorská | Nevyhovuje     | Přesun          | 75,- Kč    |
|                                | IP 25b                 | Konec zóny 30 v ulici Lipová ve směru do ulice Hlincohorská  | Nevyhovuje     | Přesun          | 75,- Kč    |
| Pod Svahem                     | P 12                   | křižovatka s ulicí Lipová                                    | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | P 12                   | Před/Za odbočkou do části ulice Pod Svahem značkou           | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | P 12                   | Před/Za odbočkou do části ulice Pod Svahem značkou           | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
| Děkanská                       | IP 25a                 | křižovatka s ulicí Hlincohorská                              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B 29/E9                |  |                |                 |            |
|                                | IP 25b                 | křižovatka s ulicí Hlincohorská                              | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B 29/E9                |  |                |                 |            |
|                                | IZ8a/E9                | křižovatka s ulicí Hlincohorská                              | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | P 12                   | křižovatka č. 1 s ulicí Okružní                              | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | P 12                   | křižovatka č. 2 s ulicí Okružní                              | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
| Na výhledu                     | IP 4b                  | křižovatka s ulicí Pod Hvězdami                              | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                                | B 24 a                 | křižovatka s ulicí Děkanská (pro odbočení vpravo)            | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                                | B 24 b                 | křižovatka s ulicí Děkanská (pro odbočení vlevo)             | Není           | Zavedení        | 1.077,- Kč |
|                                | P4                     | křižovatka s ulicí Děkanská                                  | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | IP 25a                 | křižovatka č. 1 s ulicí Hlincohorská                         | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B 29/E9                |  |                |                 |            |
|                                | IP 25b                 | křižovatka č. 1 s ulicí Hlincohorská                         | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B 29/E9                |  |                |                 |            |
|                                | IZ8a/E9                | křižovatka č. 1 s ulicí Hlincohorská                         | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |
|                                | IP 25a                 | křižovatka č. 2 s ulicí Hlincohorská                         | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B13/E13                |  |                |                 |            |
|                                | IP 25b                 | křižovatka č. 2 s ulicí Hlincohorská                         | Není           | Zavedení        | 3.376,- Kč |
|                                | B13/E13                |  |                |                 |            |
|                                | B13/E13                | křižovatka č. 2 s ulicí Hlincohorská                         | Nevyhovuje     | Zrušení         | 75,- Kč    |

|              |         |   |                                 |            |             |             |
|--------------|---------|---|---------------------------------|------------|-------------|-------------|
|              | B 2     | křižovatka s ulicí Jabloňová (pro odbočení vpravo)    | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B24a    | křižovatka s ulicí Jabloňová (pro odbočení vpravo)    | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | IP 4b   | křižovatka s ulicí Jabloňová (pro odbočení vlevo)     | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | C 3b    | křižovatka s ulicí Jabloňová (pro odbočení vlevo)     | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | IP 4b   | Z ulice na výhledu (ze směru z ulice Hlincohorská)    | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B 2     | křižovatka s ulicí Děkanská                           | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
| Pod Hvězdami | IP 25a  | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 3.376, - Kč |             |
|              | B 29/E9 |   |                                 |            |             |             |
|              | IP 25b  | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 3.376, - Kč |             |
|              | B 29/E9 |   |                                 |            |             |             |
|              | IZ8a/E9 | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
| Olšová       | P4      | křižovatka s ulicí Vilová                             | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
|              | P4      | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
|              | C 3b    | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
|              | P6      | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B 2     | křižovatka s ulicí Na Třešnovce (pro odbočení vpravo) | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B24b    | křižovatka s ulicí Na Třešnovce (pro odbočení vpravo) | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B 2     | křižovatka s ulicí Na Třešnovce (pro odbočení vlevo)  | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | B24a    | křižovatka s ulicí Na Třešnovce (pro odbočení vlevo)  | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
|              | IP 25a  | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 3.376, - Kč |             |
|              | IP 25b  | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 3.376, - Kč |             |
|              | Vilová  | IP 25a  | křižovatka s ulicí Hlincohorská | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|              |         | IP 25b  | křižovatka s ulicí Hlincohorská | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč |
|              |         | P2  | křižovatka s ulicí Olšová       | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč     |
| E 2a         |         | křižovatka s ulicí Olšová                             | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
| P4           |         | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Nevyhovuje                      | Zrušení    | 75,- Kč     |             |
| P6           |         | křižovatka s ulicí Hlincohorská                       | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
| B 2          |         | křižovatka s ulicí Olšová (pro odbočení vlevo)        | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |
| B24b         |         | křižovatka s ulicí Olšová (pro odbočení vlevo)        | Není                            | Zavedení   | 1.077, - Kč |             |

|              |  |  |            |             |                     |
|--------------|--|--|------------|-------------|---------------------|
| Na Třešňovce | IP 25a   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B13/E13  |  |            |             |                     |
|              | IP 25b   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B13/E13  |  |            |             |                     |
|              | B13/E13  | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč             |
| B 2          | Do ulice Jabloňová (Křižovatka Jabloňová x Pod Lesem x Na Třešňovce) | Není   | Zavedení   | 1.077, - Kč |                     |
| Hlincohorská | IP 4b  | křižovatka s ulicí Na Třešňovce  | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | IP 4b  | křižovatka s ulicí Olšová  | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | B 2  | křižovatka s ulicí Příčná  | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
| Jabloňová    | IP 4b  | Směr do ulice Jabloňová (křižovatka - Olšová x Na Třešňovce x Jabloňová)     | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | IP 4b  | Směr do ulice Pod Lesem (křižovatka Jabloňová x Na Třešňovce x Pod Lesem)    | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | IP 4b  | Směr do ulice Na Třešňovce (křižovatka Jabloňová x Na Třešňovce x Pod Lesem) | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
| Pod Lesem    | B 2  | křižovatka s ulicí Na Třešňovce (pro odbočení vpravo)                        | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | C 3a   | křižovatka s ulicí Na Třešňovce (pro odbočení vpravo)                        | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
| Na Srbsku    | IP 25a   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B 29/E9  |  |            |             |                     |
|              | IP 25b   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B 29/E9  |  |            |             |                     |
|              | IZ8a/E9  | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč             |
|              | P2   | křižovatka s ulicí Příčná  | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč             |
| P4           | křižovatka s ulicí Lipová  | Nevyhovuje   | Zrušení    | 75,- Kč     |                     |
| Příčná       | IP 4b  | křižovatka s ulicí Na Kopečku  | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | C 3b   | křižovatka s ulicí Na Stráni (pro odbočení vlevo)                            | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | B24a   | křižovatka s ulicí Na Stráni (pro odbočení vpravo)                           | Není       | Zavedení    | 1.077, - Kč         |
|              | IP 25a   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B 29/E9  |  |            |             |                     |
|              | IP 25b   | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Není       | Zavedení    | 3.376, - Kč         |
|              | B 29/E9  |  |            |             |                     |
|              | IZ8a/E9  | křižovatka s ulicí Hlincohorská  | Nevyhovuje | Zrušení     | 75,- Kč             |
| Celková cena |  |  |            |             | <b>94.101, - Kč</b> |

Zdroj: mapy.cz, topznak.cz, autor, 2024

**Příloha H** Kalkulace nákladů jednotlivých parkovacích stání pro oblasti Rudolfov – Hlincohorská

| Rudolfov - Hlincohorská |  |                    |                       |              |
|-------------------------|--|--------------------|-----------------------|--------------|
| Parkoviště              | Jednotlivé činnosti                                  | Počet v jednotkách | Jednotková cena       | Cena         |
| Lipová č. 1             | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 63 m <sup>2</sup>  | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 12.600, - Kč |
|                         | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 63 m <sup>2</sup>  | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 8.190, - Kč  |
|                         | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 63 m <sup>2</sup>  | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 28.350, - Kč |
|                         | Svislé značení IP 11c (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                         | Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                         | Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 4 ks               | 2.500 Kč/ks           | 10.000, - Kč |
|                         | Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč  |
|                         | Celková cena   |                    |                       |              |
| Lipová č. 2             | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 27 m <sup>2</sup>  | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 5.400, - Kč  |
|                         | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 27 m <sup>2</sup>  | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 3.510, - Kč  |
|                         | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 27 m <sup>2</sup>  | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 12.150, - Kč |
|                         | Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                         | Svislé značení C 4 a                                 | 1 ks               | 1.077 Kč/ks           | 1.077, - Kč  |
|                         | Svislé značení C 4 b                                 | 1 ks               | 1.077 Kč/ks           | 1.077, - Kč  |
|                         | Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 2 ks               | 2.500 Kč/ks           | 5.000, - Kč  |
|                         | Celková cena   |                    |                       |              |
| Lipová č. 3             | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 108 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 21.600, - Kč |
|                         | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 108 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 14.040, - Kč |
|                         | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 108 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 48.600, - Kč |
|                         | Svislé značení IP 11c (ks)                           | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                         | Svislé značení IP 12 + O 1 (ks)                      | 1 ks               | 980 Kč/ks             | 980, - Kč    |
|                         | Vodorovné značení V 10b (ks)                         | 8 ks               | 2.500 Kč/ks           | 20.000, - Kč |
|                         | Vodorovné značení V 10f (ks)                         | 1 ks               | 2.500 Kč/ks           | 2.500, - Kč  |
|                         | Celková cena   |                    |                       |              |

|               |  |                   |                       |                     |
|---------------|--|-------------------|-----------------------|---------------------|
| Děkanská č. 1 | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 50 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 10.000, - Kč        |
|               | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 50 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 6.500, - Kč         |
|               | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 50 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 22.500, - Kč        |
|               | Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks              | 980 Kč/ks             | 980, - Kč           |
|               | Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 4 ks              | 2.500 Kč/ks           | 10.000, - Kč        |
|               | Celková cena   |                   |                       | <b>49.980, - Kč</b> |
| Děkanská č. 2 | Odstranění původního povrchu (m <sup>2</sup> )       | 27 m <sup>2</sup> | 200 Kč/m <sup>2</sup> | 5.400, - Kč         |
|               | Násyp drti – pro vyrovnání povrchu (m <sup>2</sup> ) | 27 m <sup>2</sup> | 130 Kč/m <sup>2</sup> | 3.510, - Kč         |
|               | Asfaltování (m <sup>2</sup> )                        | 27 m <sup>2</sup> | 450 Kč/m <sup>2</sup> | 12.150, - Kč        |
|               | Svislé značení IP 11b (ks)                           | 1 ks              | 980 Kč/ks             | 980, - Kč           |
|               | Vodorovné značení V 10a (ks)                         | 2 ks              | 2.500 Kč/ks           | 5.000, - Kč         |
|               | Celková cena   |                   |                       | <b>27.040, - Kč</b> |

Zdroj: daibau.cz, topznak.cz, autor, 2024