

Návrh rozvoje nemotorové dopravy a parkovací politiky v Rosicích

Návrh rozvoje nemotorové dopravy a parkovací politiky v Rosicích

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Autoři

Michal Bajgart
Lukáš Caha
Petr Daněk
Zdeněk Dytrt
Jitka Ondráčková

Datum zpracování

19. dubna 2023

Obsah

1	Úvod do studie	4
2	Řešené území	5
2.1	Struktura osídlení a zástavby	5
2.2	Hlavní zdroje a cíle cest	6
2.2.1	Centrum města	6
2.2.2	Školy, předškolní zařízení a volnočasové aktivity	6
2.2.3	Obchodní služby	7
2.2.4	Uzly veřejné dopravy	7
2.2.5	Cíle rekreačních cest a okolní obce	7
2.2.6	Zaměstnání	7
3	Koncepce nemotorové dopravy	10
3.1	Normové parametry komunikací pro chodce	10
3.2	Analýza současného stavu	11
3.2.1	Analýza tras mezi zdroji a cíli dopravy	11
3.2.2	Bezbariérovost, sklonové poměry	16
3.2.3	Okolí škol a volnočasových zařízení	18
3.2.4	Vyhodnocení dotazníku z hlediska nemotorové dopravy	18
3.2.5	Analýza infrastruktury pro cyklisty	24
3.2.6	Problémová místa	24
3.3	Trasy nemotorové dopravy – návrh opatření	27
3.3.1	Hlavní trasy nemotorové dopravy	27
3.3.2	Průjezdni úseky silnic	28
3.3.3	Křížení s komunikacemi s intenzivní automobilovou dopravou	30
3.3.4	Zóny se zklidněním dopravy	32
3.4	Seznam projektových záměrů	33
4	Parkovací politika	35
4.1	Charakteristika současného stavu	35
4.1.1	Parkování v centru	35
4.1.2	Parkování v širším městě	38
4.1.3	Vyhodnocení dotazníku z hlediska parkovací politiky	40

4.2	Návrh parkovací politiky	43
4.2.1	Centrum	43
4.2.2	Parkovací dům	46
4.2.3	Širší město	46
4.2.4	P+R (B+R) nádraží	47
4.2.5	K+R škola	48
4.3	Systém regulovaného parkování – způsob platby a kontroly	48
5	Přílohy	50

1 Úvod do studie

Studie návrhu rozvoje nemotorové dopravy a parkovací politiky si klade za cíl zlepšit prostředí pro život obyvatel Rosic. První část se zaměřuje na nemotorovou dopravu, analyzuje podmínky pro chodce a cyklisty z pohledu bezbariérovosti, kvality chodníků, bezpečnosti přecházení silnic. Navrhuje základní pěší a cyklistické trasy ve městě a jejich možné zlepšení.

Druhá část se věnuje analýze parkování ve městě a návrhu parkovacího systému především v centru města. Obsahuje výstupy z průzkumu statické dopravy a jejich vyhodnocení.

2 Řešené území

2.1 Struktura osídlení a zástavby

Historické i správní centrum Rosic se nachází na návrší přibližně v centrální části města. Kompaktní zástavba navazuje na centrum ze severní, východní a jižní strany. Část města, podél ulic Na Mýtě a Říčanská, je od centrální části města oddělena návrším se zámeckým parkem a nivou Říčanského potoka. Část města je situována také dále na jih od centrální části města za železniční tratí.

Centrum města je charakteristické řadovou zástavbou historických měšťanských domů s budovou radnice – dnes Palackého náměstí, na které ze západní strany navazuje objekt zámku a Žerotínovo náměstí. Bezprostředně na historickou část navazuje zástavba sedmi čtyřpodlažních bytových domů z druhé poloviny 20. století v součtu s 135 bytovými jednotkami (SLDB 2011¹). Centrum města uzavírá zástavba rodinných domů – na severní a jižní straně ve svažitém terénu.

Směrem na východ od centra města se nachází lokalita s pravoúhle vytyčenou sítí ulic zastavěných řadovými nebo samostatně stojícími rodinnými domy. Na východním okraji města se nachází řádková zástavba tří až čtyřpodlažních bytových domů v součtu s přibližně 260 byty – Husova čtvrť (SLDB 2011). Na ni navazuje ul. Karla IV. s cca 240 byty a ulice Petra Hechta v součtu s 65 bytovými jednotkami (kombinace bytového domu s rodinnými domy).

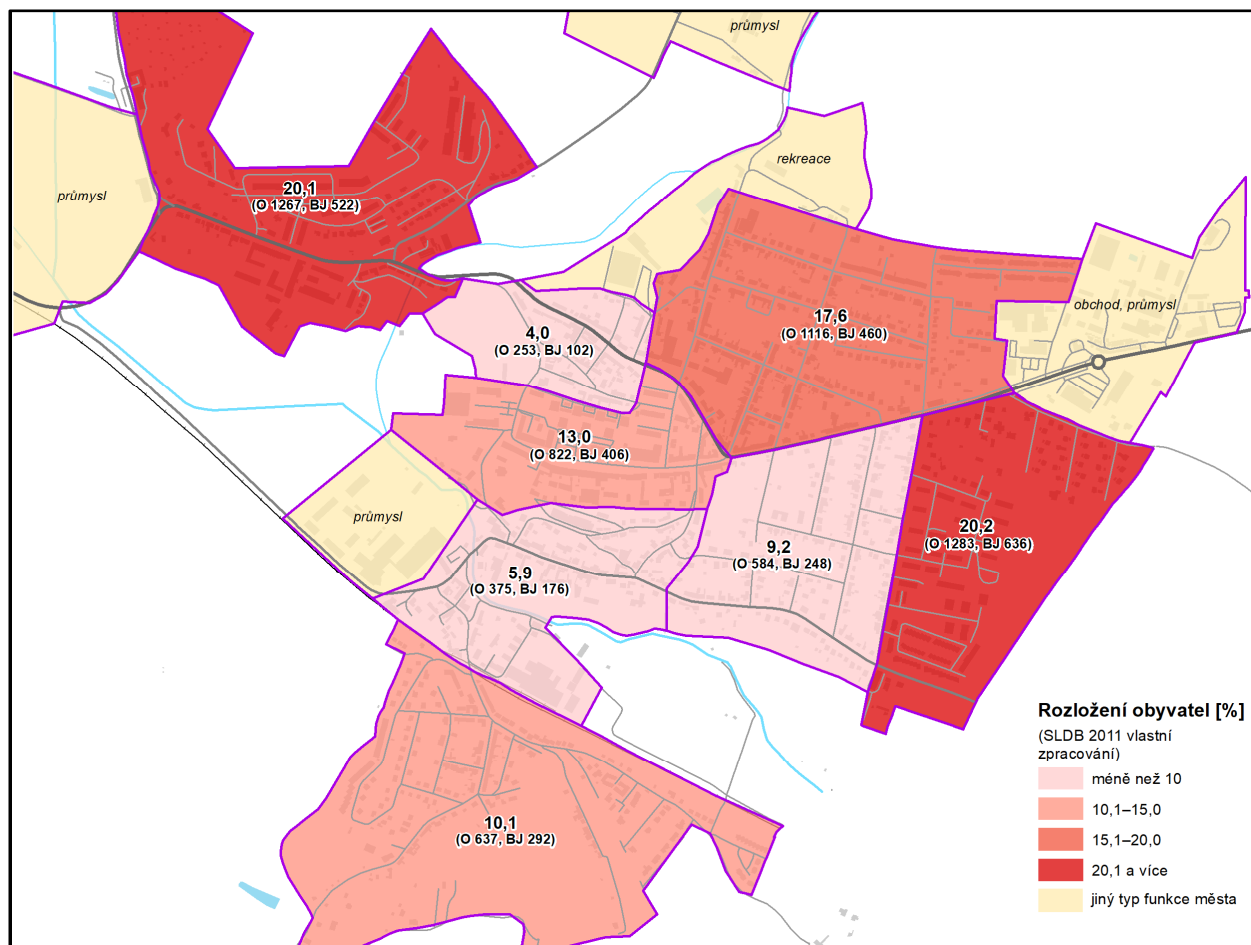
Obytná zástavba s řadovými nebo samostatně stojícími rodinnými domy je situována v lokalitě podél ulic Na Mýtě a Říčanská. Ze severní strany na tyto rodinné domy navazuje zástavba pěti až šestipodlažních panelových bytových domů ve svažitém terénu – sídliště Kamínky s přibližně 480 byty (SLDB 2011 doplněné o odhad nových bytových jednotek vystavěných po roce 2011).

Obytná lokalita na jihu města za železniční tratí je charakteristická samostatně stojícími a řadovými rodinnými domy. Část zástavby je situována ve svažitém terénu, nejnovější zástavba se rozrůstá v rovině dále na východ.

Plochy pro výrobu jsou situovány mezi centrem města a nádražím a také, společně s plochami pro obchod, na severovýchodním okraji města podél silnice I/23.

Rozložení obyvatelstva v jednotlivých částech města zobrazuje obrázek níže. Znázorněné schéma vychází z údajů SLDB 2011 doplněné o zástavbu vystavěnou po roce 2011.

¹ Data SLDB 2021 v době zpracování dokumentu nebyly k dispozici



Obrázek 1: Rozložení obyvatelstva na území města Rosice (Zdroj: SLDB 2011, vlastní zpracování)

2.2 Hlavní zdroje a cíle cest

2.2.1 Centrum města

Z důvodu významu Rosic jako správního centra obce s rozšířenou působností, je historické centrum nejatraktivnějším cílem nejen pro vnitřní cesty v rámci města, ale i pro dojíždějící. Nachází se zde správní a administrativní funkce, obchodní, bankovní, poštovní, kulturní a jiné služby. Současně s vyjmenovanými funkcemi je v centru města významně zastoupena také funkce bydlení.

2.2.2 Školy, předškolní zařízení a volnočasové aktivity

Nejdůležitějším cílem každodenních cest je základní škola s 1. i 2. stupněm, která se nachází v těsném sousedství městského centra. Část tříd základní školy bude nově dislokována do lokality vedle sídliště Kamínky. Mateřské školy jsou rozmístěny rovnoměrně na území celého města – centrum, Smetanova, Husova čtvrť a Kamínky.

Prostory pro volnočasové aktivity pro děti v základní umělecké škole v blízkosti základní školy a ve středisku volného času v budově zámku, případně i na faře. Sportovní zázemí – zimní stadion,

fotbalové hřiště a koupaliště se nachází na severním okraji města, stejně jako objekt sokolovny. Dále na sever se nachází kuželna a bikepark.

2.2.3 Obchodní služby

Kromě centra města je významným cílem cest za obchodními službami lokalita na severovýchodním okraji města u průtahu silnice I/23. Menší obchody, restaurace a hospody jsou rozmístěny také rovnoměrně v jednotlivých částech města.

2.2.4 Uzly veřejné dopravy

Město Rosice nemá vlastní systém veřejné dopravy, ale je součástí integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje. Obyvatelé Rosic využívají železniční zastávku Rosice u Brna, případně Tetčice. Autobusová linková doprava, zejména linka do Brna, obsluhuje několik zastávek v trase průtahu silnice I/23. Další autobusové linky obsluhují také zastávky v ulicích Říčanská, Husova a Nádražní.

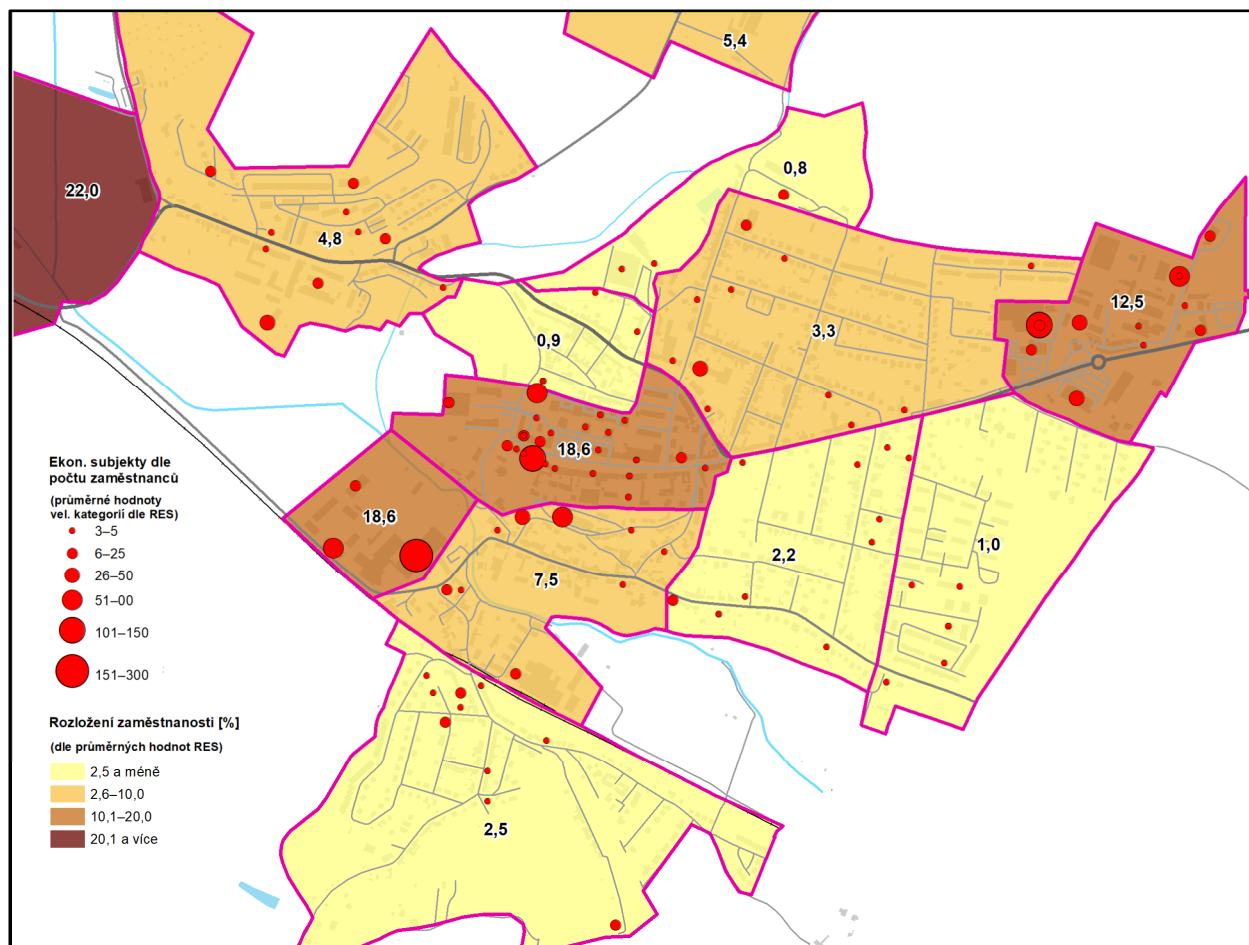
2.2.5 Cíle rekreačních cest a okolní obce

Kromě rekreačních lokalit uvnitř města – zámecký park, sportoviště a dětská hřiště, jsou významnými cíli rekreačních cest tyto lokality:

- konec ulice Tyršova jako výchozí bod trasy na Ostrovačice s naučnou stezkou;
- konec ulice Tetčická, cyklotrasa 5171 podél železniční trati nebo ulice Na Štěpnici jako výchozí body trasy směrem na Tetčice a údolí Bobravy;
- návrší s kaplí Nejsvětější Trojice s naučnou stezkou;
- obora s naučnou stezkou na jihozápadě města;
- ulice Litostrovská jako výchozí bod trasy do Zastávky nebo do Mariánského a Chroustovského údolí.

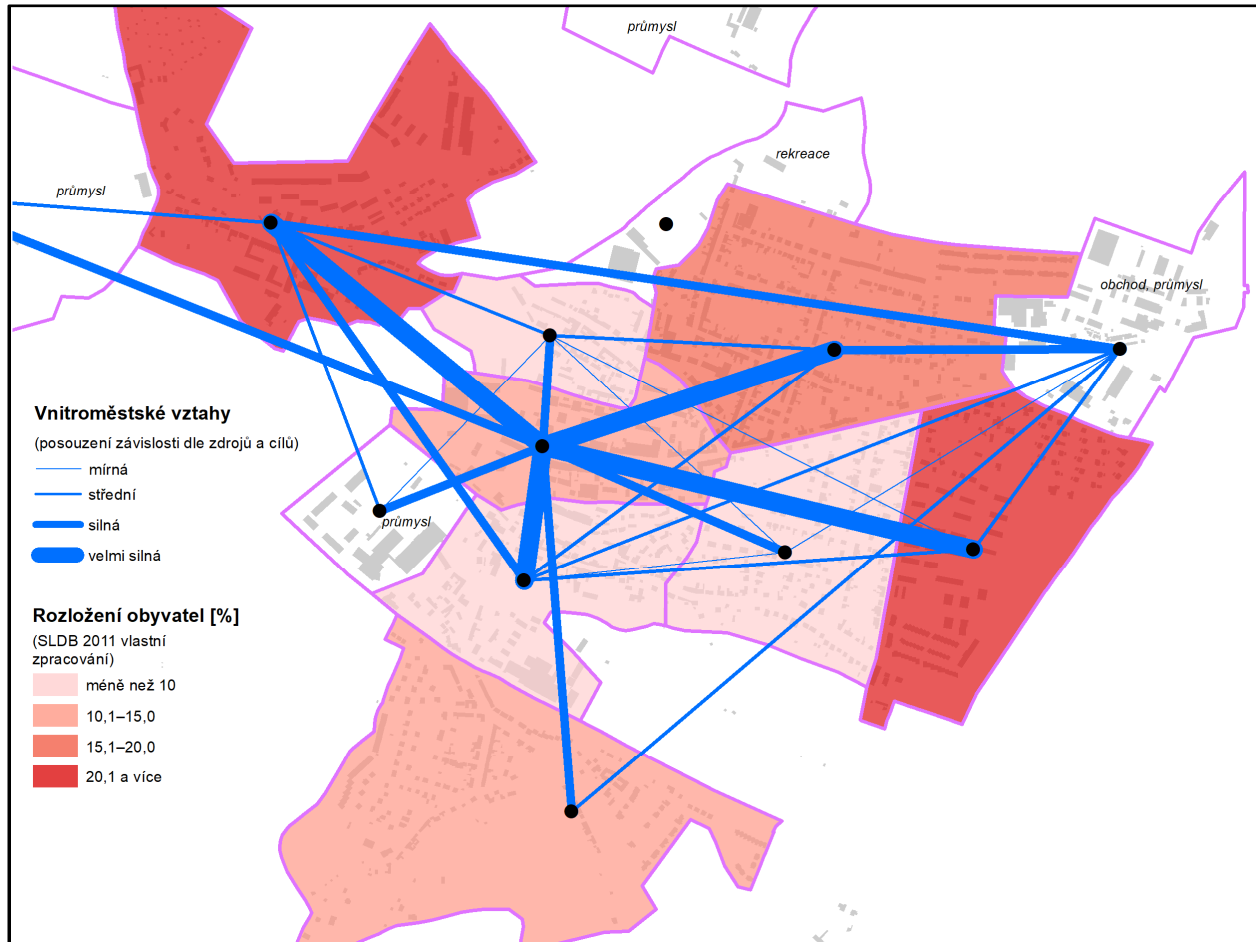
2.2.6 Zaměstnání

V neposlední řadě mezi významné cíle cest patří pracovní příležitosti. Cesty za prací, podobně jako cesty za vzděláním, jsou vykonávány denně, tudíž se významně podílí na celkové mobilitě v území. Pracovní příležitosti nejsou v zájmovém území rovnoměrně rozloženy. Nejvyšší koncentrace pracovních příležitostí (pro účely této analýzy posloužila dostupná data z Registru ekonomických subjektů – počet zaměstnanců jednotlivých ekonomických subjektů) se nachází v samotném centru města (obchod, služby), v obchodně-průmyslové zóně na severovýchodě území při silnici I/23, v průmyslovém areálu u nádraží a na západě území v lokalitě okolo bývalého cukrovaru mezi ulicemi Cukrovar a Zastávecká. Podrobněji prostorovou distribuci pracovních příležitostí zobrazuje obrázek níže.



Obrázek 2: Rozložení ekonomických subjektů na území města Rosice v roce 2022 (Zdroj: RES, vlastní zpracování)

Míru závislosti vnitroměstských vztahů mezi zdroji a cíli zobrazuje obrázek níže. Jedná se o schéma nejvýznamnějších interakčních vztahů mezi jednotlivými částmi města. Z důvodu absence dat o dopravním chování není možné tyto interakce přesně kvantifikovat, tudíž byl proveden odborný odhad závislosti těchto vztahů na základě přitažlivosti mezi zdroji (počet obyvatel) a cíli (zaměstnání, vzdělání, obchod, zdravotní péče, volnočasové aktivity) cest ve městě.



Obrázek 3: Schéma nejvýznamnějších vnitroměstských vztahů v zájmovém území města Rosice (Zdroj: SLDB 2011, RES, CEDA, vlastní zpracování)

3 Koncepce nemotorové dopravy

3.1 Normové parametry komunikací pro chodce

Technické požadavky na komunikace pro chodce jsou stanoveny v normě ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. V praxi často není možné některé požadavky splnit – zvláště v případě rekonstrukcí ve stávajícím uličním prostoru. Na druhou stranu je žádoucí se těmito požadavky v návrhu důsledně zabývat a v co největší míře se jim přiblížit.

Pěší doprava je integrovanou součástí dopravního plánování ve městě a musí být vždy zvažována společně s požadavky ostatních účastníků provozu – cyklistů, veřejné osobní dopravy, motorových vozidel, ale též v rámci výtvarných aspektů obecního prostoru. Míru kvality pohybu chodců vyjadřují možnosti volby rychlosti pohybu, předcházení dalších chodců, manévry bez konfliktů mezi chodci, možnosti změny rychlosti a způsobu chůze. Jsou to ukazatele podobné pro pohyb proudu vozidel.

Komunikace pro chodce mají zajistit následující podmínky:

- vysokou bezpečnost provozu;
- minimalizaci subjektivního pocitu ohrožení;
- spojení cílů bez oklik;
- bezbariérový, plynulý pohyb;
- dostatečnou svobodu pohybu (míjení, předcházení, změnu rychlosti);
- co nejmenší rušení jinými účastníky silničního provozu;
- dobrou přehlednost, pochopitelnost a orientaci;
- příjemnou chůzi prostředím s kvalitním veřejným prostorem;
- ochranu před nepřízní počasí, je-li to možné.

Bezpečnost pohybu chodců nepříznivě ovlivňují vysoké rychlosti vozidel. Proto se na komunikacích s intenzivním provozem chodců doporučuje snižovat rychlosti motorových vozidel regulačními opatřeními, což přispívá k faktorům bezpečnosti a kvality a přispívá k aktivitě chodců v dělbě přepravní práce. Návrh komunikací pro chodce musí přednostně zajistit bezpečnost cest dětí do školy. Kromě pohybu chodců se v určitých zónách musí brát v úvahu i pobytová funkce chodníků. Chodníky v ulicích s rychlostí automobilů 50 km/h a více by měly být od hlavního dopravního prostoru odděleny zeleným pásem.

Základní šířka jednoho pruhu pro chodce je 0,75 m, při čemž by měly být použity vždy minimálně dva pruhy (jen v odůvodněných případech méně). Bezpečnostní odstup od jízdního pruhu pro motorovou dopravu je stanoven na 0,50 m (při rychlosti do 30 km/h smí být odstup 0,25 m), bezpečnostní odstup od pevné překážky je stanoven 0,25 m (například fasáda domu nebo jiná souvislá překážka, v případě fasády domu s komerční funkcí je bezpečnostní odstup 0,50 m).

Chodníky s minimální šířkou je nutné brát pouze jako komunikace s dopravní funkcí, kde jsou výrazně omezeny další funkce (např. pobytové, možnost se zastavit se sousedem, instalovat lavičku nebo jiný mobiliář), nelze na nich legalizovat jízdu cyklistů, omezena je i jízda na kole nebo koloběžce pro děti

do 10 let. V případě chodníků podél souvislé zástavby a současně podél jízdního pruhu pro automobily, by tedy jejich šířka měla být alespoň 2 m. Do volné šířky pásu pro chodce užšího než 1,5 m nesmí zasahovat žádné překážky, ani ojedinělé (např. sloupy veřejného osvětlení) širší než 15 cm. V odůvodněných případech ve stísněných podmínkách současného stavu může ojedinělá překážka bodově zúžit průchozí prostor až na 0,90 m, tyto překážky však musí být v minimální vzdálenosti 10 m.

Pokud šířka prostoru místní komunikace při rekonstrukcích současného stavu neumožňuje umístění chodníků, pak se na komunikacích funkční skupiny B i C zvolí podle místních podmínek následující možné úpravy a opatření:

- šířka jízdních pruhů se zúží až na nejmenší hodnoty v souladu s normou;
- vynechají se jízdní pruhy pro cyklisty;
- vynechají se vodící proužky podle principů zvláštních předpisů;
- oboustranný pás pro chodce o šířce 1,50 m se navrhne bez bezpečnostních odstupů;
- dvoupruhový jízdní pás se zúží na jednopruhový při zachování obousměrného provozu s úpravou přednosti v jízdě podle zvláštních předpisů (délka této úpravy má být co nejkratší);
- chodník se navrhne pouze jednostranný;
- pokud nelze umístit ani jednostranný chodník, pak na místní komunikaci nebo průjezdním úseku silnice platí dopravní režim za podmínek podle zvláštního předpisu. V tom případě se doporučuje pomocí stavebních, nebo organizačních opatření zajistit bezpečnost silničního provozu, případně dopravním značením podle zvláštního předpisu omezit dovolenou rychlost.

Při aplikaci uvedených opatření se postupuje tak, že v prvním pořadí se navrhne omezení šířky jízdního pásu a teprve při vyčerpání všech možností tohoto omezení se navrhnu úpravy v uspořádání pásu pro chodce.

3.2 Analýza současného stavu

3.2.1 Analýza tras mezi zdroji a cíli dopravy

Předmětem analýzy je zhodnocení komunikační sítě Rosic z hlediska podmínek pro pěší a cyklistickou dopravu se zvláštním zřetelem na průjezdní úseky silnic I/23 (Na Mýtě, Trávníky, Wolkerova, Brněnská), III/3941 (Zastávecká, Nádražní, 1. května a Tetčická), III/3942 (Husova), III/00213 (Litostrovská) a III/00215 (Říčanská).

Podmínky pro chodce jsou sledovány podle parametrů komunikací – bezpečnost, šířka, technický stav, bezbariérovost nebo celkový komfort pro chodce a cyklisty a souladu s normovými hodnotami. Problémy mohou být bodové (např. stožár v úzkém profilu chodníku, schod, absence přechodu pro chodce apod.) nebo liniové (např. příliš úzký nebo neexistující chodník, obtěžování hlukem a emisemi z motorové dopravy apod.)

I/23 – úsek v Brněnské ulici

Šířka uličního prostoru umožňuje téměř v celé délce ulice bezproblémový souběh průjezdního úseku silnice I/23 a oboustranných chodníků oddělených od hlavního dopravního prostoru zeleným pásem. Problémovými místy na této trase jsou zejména přechody pro chodce přes silnici I/23 a podmínky pro přecházení vedlejších komunikací při chůzi ve směru Brněnské ulice. Ačkoliv jsou stávající přechody pro chodce upravené ve smyslu stávajících norem, obyvatelé se na těchto přechodech cítí ohrožováni. Příčinou může být časté nedodržování předpisů ze strany řidičů ve vztahu k chodcům na přechodu nebo nedodržování rychlosti a vysoká intenzita automobilové dopravy včetně nákladní.

Nedostatkem v Brněnské ulici je neexistující opatření pro jízdu cyklistů a omezující možnosti výsadby stromů s ohledem zejména na šířkové potřeby silnice I/23. Omezené jsou také možnosti podélného parkování. Zřízení podélných stání by významně zhoršilo podmínky pro chůzi a prakticky vyloučilo umístění zeleně. Velká část nemovitostí v Brněnské ulici má nicméně zřízeny sjezdy z vlastních pozemků nebo garáží, kde mohou automobily parkovat nebo využít hustou síť vedlejších ulic. Plnohodnotným řešením by tak mohlo být pouze zajištění ojedinělých míst pro krátkodobé stání pro zásobování, předávání zásilek apod.

Významným problémovým místem pro chodce a cyklisty je křižovatka Brněnská – Wolkerova – Dělnická s nevyhovujícími šířkami chodníků a omezením přecházení.

I/23 – úsek ve Wolkerově ulici

Na křižovatku s Brněnskou ulicí navazuje krátký úsek s velmi omezenou šířkou uličního prostoru. S minimální šířkou chodníku a zeleného pásu na jedné straně ulice a neexistujícím chodníkem na druhé straně.

Druhá část ulice Wolkerovy nabízí široký uliční profil, nicméně chodník v minimálních šířkových rozměrech vede jen po jedné straně ulice. Na druhé straně není chodník oddělený od hlavního dopravního prostoru zeleným pásem, ačkoliv je to prostorově možné, a není zde dodržen bezpečnostní odstup 0,5 m od vozovky.

I/23 – úsek v ulici Trávníky

Ulice trávníky se v případě šířky uličního prostoru také dělí na dvě části. Východní část ulice má široký uliční prostor, který umožňuje nejen optimální řešení pro všechny druhy dopravy, ale i existenci dalších funkcí veřejného prostoru – umístění zeleně, stromů, mobiliáře pro pobytové funkce, případně i parkování. V současnosti se v této části ulice nacházejí chodníky v minimálních rozměrech, na jižní straně je chodník přimknutý k vozovce, šířkově bez normového bezpečnostního odstup 0,5 m.

Mezi hlavní nedostatky v této části ulice patří řešení křižovatky s Tyršovou ulicí a Kpt. Jaroše s přechodem pro chodce pouze na jednom rameni. Dále chybějící opatření pro cyklisty, nadměrně široký hlavní dopravní prostor nebo technický stav zastávek autobusové dopravy.

Směrem na západ se uliční profil ulice Trávníky zužuje až do místa, kde jsou chodníky v minimálních nebo nevyhovujících šířkách s chybějícím zeleným pásem nebo bezpečnostním odstupem od vozovky. Také v této části chybí opatření pro jízdu cyklistů. Prostorové podmínky neumožňují optimální řešení

podélného parkování nebo výsadbu stromů. Na některých místech jsou také významné bariéry pro chůzi, jízdu s kočárkem nebo na vozíku.

Další úsek ulice Trávníky vede nezastavěným územím. Chodníky vedou po obou stranách ulice v normově minimálních rozměrech bez zeleného pásu nebo bezpečnostního odstupu od vozovky. Na konci ulice se nachází přechod pro chodce, který je sice v souladu s normovými předpisy, nicméně je obyvateli vnímán jako nevyhovující – pravděpodobně ze stejného důvodu jako u ostatních přechodů pro chodce na průjezdním úseku silnice I/23, tedy časté nedodržování předpisů ze strany řidičů ve vztahu k chodcům na přechodu nebo nedodržování rychlosti a vysoká intenzita automobilové dopravy včetně nákladní.

I/23 – úsek v ulici Na Mýtě

Šířka uličního prostoru umožňuje v celé délce ulice bezproblémový souběh průjezdního úseku silnice I/23 a oboustranných chodníků oddělených od hlavního dopravního prostoru zeleným pásem. V některých místech je také možné optimálně řešit parkování automobilů a výsadbu stromů. V ulici nejsou v současném stavu žádná opatření pro cyklisty.

Problematickými místy jsou křižovatka s Říčanskou ulicí s minimálním prostorem pro chodce a omezenou možností přecházení, šířkové uspořádání některých chodníků s minimálními rozměry bez zeleného pásu nebo bezpečnostního odstupu od vozovky, bariéry v trasách chodníků nebo chybějící úseky, absence přechodu pro chodce na křižovatce k ulici Kaštanová nebo technický stav autobusových zastávek.

III/3942 – Husova ulice

Ulicí vede průjezdní úsek silnice III/3942, intenzita dopravy je však výrazně nižší, než v případě průtahu I/23. Na obou koncích ulice je zúžený uliční prostor šířky 12 metrů, zbytek ulice má po jedné straně volnou zástavbu a umožňuje více variant řešení uličního profilu. Chodníky jsou po obou stranách přimknuté k vozovce bez zeleného pásu a jejich šířky jsou v minimálních normových rozměrech, většinou bez bezpečnostního odstupu 0,5 m od vozovky.

Kromě minimálních šířek chodníků je problémová naopak nadbytečná šířka vozovky mezi obrubami, která společně s přímostí trasy motivuje k rychlé jízdě. Na průjezdním úseku silnice 3. třídy přitom lze aplikovat prvky pro zklidnění dopravy. Opatření pro cyklisty v ulici nejsou řešena.

III/3941 – úsek v ulici Tetčická

Ulicí vede průjezdní úsek silnice III/3941 s nižší intenzitou dopravy. Uliční profil je dostatečně široký pro optimální uspořádání všech druhů dopravy včetně zeleně (šířka uličního profilu je přibližně 14 m). Průběžný chodník vede pouze po severní straně ulice. Šířka chodníku je v minimálních normových rozměrech a je od vozovky oddělená zeleným pásem se stromy šířky 2,5 – 3 m.

V části ulice, zejména v místech před nemovitostmi bez sjezdů z vlastního pozemku, se projevuje neexistence parkovacích nebo alespoň zásobovacích stání improvizovaným parkováním na zeleném pásu nebo svépomocně vydlážděných plochách. Na konci ulice směrem ke křižovatce s ulicí Úvoz jsou na jižní straně výrazné výškové deformace zpevněných nebo nezpevněných ploch (například z důvodu umístění

sjezdů z níže položených pozemků), které komplikují vybudování chodníku nebo jiné úpravy uličního prostoru.

III/3941 – úsek v ulici 1. května

Ulicí vede krátký průjezdní úsek silnice III/3941 (přibližně 300 m) s nižší intenzitou dopravy. Uliční profil je s ohledem na význam komunikace úzký. Šířka mezi budovami je proměnlivá, v úzkých hrdlech mezi 9–11 m. Proměnlivé jsou také šířky vozovky (přibližně 6–8 m) i chodníků (v úzkých úsecích 0,9–1,3 m). V některých místech jsou chodníky přerušené sjezdy z nemovitostí, které vytvářejí nevyhovující příčný sklon chodníku.

Mimo šířkové uspořádání uličního prostoru jsou problematičtější místa oblouk směrem k ulici Nádražní, za níž se nachází přechod pro chodce nebo most přes Bobravu s nevyhovujícím stavem chodníku. Také v tomto úseku se projevuje problém s parkováním nebo zásobováním, např. častým parkováním na chodníku.

III/3941 – úsek v ulici Nádražní

Poslední průjezdní úsek silnice III/3941 v zastavěném území města. Ulice je krátká a nemá souvislou zástavbu, nicméně se v ní vyskytují úzká hrdla šířky 9,5 nebo 12 m, ve kterých jsou ztížené podmínky pro chodce. Trasy pro chodce nejsou řešeny bezbariérově. Šířky chodníků jsou v mnoha úsecích v minimálních nebo nevyhovujících normových rozměrech bez bezpečnostního odstupu. Nevyhovující je přístup k železniční stanici.

III/00215 – ulice Říčanská

Krátký úsek s ulice bez souvislé zástavby. Trasa je významná z důvodu zajištění bezbariérové dostupnosti sídliště Kamínky a základní a mateřské školy v ulice Na Vyhlídce. Chodník, který vede pouze po jedné straně ulice, je šířkově nevyhovující. Problematické je také řešení autobusových zastávek. Přechod pro chodce je umístěn za obloukem ramene křižovatky s ulicí Na Mýtě.

Na konci ulice u výjezdu z obce směrem na Říčany se nachází krátký úsek souvislé zástavby podél jedné strany ulice. Chodník se v tomto úseku nenachází.

III/00213 – ulice Litostrovská

Ulicí bez souvislé bytové zástavby vede průjezdní úsek silnice III/00213 s nízkou intenzitou dopravy. Trasa je využívána jako spojnice s obcí Zastávka nebo jako trasa do Mariánského a Chroustovského údolí. V ulici se nenachází infrastruktura pro chodce ani cyklisty.

Významné místní komunikace v centru města – Brněnská, Kpt. Jaroše, Palackého náměstí a Zámecká

Mimo výše vyjmenované průjezdní úseky silnic jsou z hlediska dopravy významné také místní komunikace v centru města Rosice – Brněnská, Kpt. Jaroše, Palackého náměstí a Zámecká. Uliční profily v těchto ulicích jsou dostatečně široké pro optimální organizaci dopravy se zvláštním ohledem na zranitelné účastníky provozu. Na řadě míst je dopravní prostor pro automobilovou dopravu neadekvátně

široký s ohledem na význam nemotorové dopravy v centru města. Zklidněný dopravní režim (zóna 30) je stanoven pouze na Palackého náměstí a části ulice Zámecká.

Chodníky v Brněnské ulici jsou v minimálních normových šířkách a vyskytují se na nich bodové bariéry v podobě sloupů veřejného osvětlení nebo svislého dopravního značení. Preference a význam pěší dopravy není dostatečně zohledněn v křižovatkách s I/23, s ulicemi Úvoz nebo Kpt. Jaroše.

Chodníky v ulici Kpt. Jaroše jsou dostatečně široké (kromě úseků u křižovatky s I/23). Chodník podél západní strany ulice vykazuje řadu závad z hlediska pěšího komfortu – například podélný sklon u křižovatky s Kollárovou ulicí nebo obcházení kontejnerových stání. Šířka vozovky místní komunikace 8 m je nadbytečná a může řidiče motivovat k rychlé jízdě.

Šířky komunikací pro chodce na Palackého náměstí jsou i s ohledem na vysoké intenzity chodců a obchodní a společenský význam prostoru dostačující. Ačkoliv je celý prostor v dopravním režimu zóny 30 a většina míst pro přecházení je opticky zvýrazněna nebo zvýšena, v dotazníku řada obyvatel projevila pocit ohrožení při přecházení vozovky. Příčinou může být vysoká intenzita automobilové dopravy, neboť v centru města se nachází velká kapacita parkovacích míst s vyšší mírou obrátkovosti. Nekomfortně je řešeno napojení chodníků u bytových domů směrem do parkoviště na Komenského náměstí – zaparkovaná auta blokují průchod, vstup přímo do parkoviště apod.

Zámecká ulice je v současnosti jedinou bezbariérovou trasou ze sídliště Kamínky a okolních lokalit do centra města. S ohledem na jednosměrný provoz je uliční profil dostatečně široký, souvislá zástavba rodinných domů se nachází pouze na jedné straně ulice. S ohledem na význam trasy snižuje šířka chodníku v minimálních normových rozměrech (1,5 m) komfort chůze – například při vyhýbání se chodců s kočárky nebo osob na vozíku. V některých místech není důsledně dořešeno odstranění bariér (např. při přecházení ulice U Sýpky). Výjezd z křižovatky s I/23 je řešen způsobem, který nemotivuje řidiče ke zpomalení rychlosti a není zde umístěn přechod pro chodce.

Zbýšovská ulice

Ačkoliv je Zbýšovská místní komunikace s nízkou intenzitou automobilové dopravy, má lokální sběrnou funkci z důvodu napojení části města za železniční tratí. Uliční profil je s ohledem na význam komunikace dostatečně široký. Chodníky jsou v ulici v minimálních normových rozměrech, v části ulice před železniční tratí ale chodníky zcela chybí, včetně řešení pěších v místě železničního přejezdu.

Ostatní místní komunikace

Další významnější trasy pro nemotorovou dopravu vedou mimo průjezdní úseky silnic nebo sběrné místní komunikace – hlavní uliční síť. Mimo tuto síť je vhodné stanovit dopravně zklidněný režim (zóny 30, obytné, případně cyklistické zóny), ve kterých může být pohyb chodců řešen nejen v přidruženém dopravním prostoru (chodníky), ale i společně v jednom sdíleném prostoru se všemi druhy dopravy. Při takovém dopravním řešení ale musí být důsledně řešeno omezení rychlosti motorových vozidel například zpomalovacími prvky.

3.2.2 Bezbariérovost, sklonové poměry

Bezbariérovost pozemních komunikací a veřejných prostranství je stanovena Vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Chodníky, nástupiště veřejné dopravy, přechody pro chodce a ostatní pochozí plochy musí umožňovat samostatný, bezpečný, snadný a plynulý pohyb osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace a jejich míjení s ostatními chodci. Osobami s omezenou schopností nejsou myšleni jen lidé s trvalým zdravotním hendikepem, ale také rodiče s malými dětmi, senioři, lidé s krátkodobými pohybovými problémy apod. Jedná se tedy o značnou část společnosti.

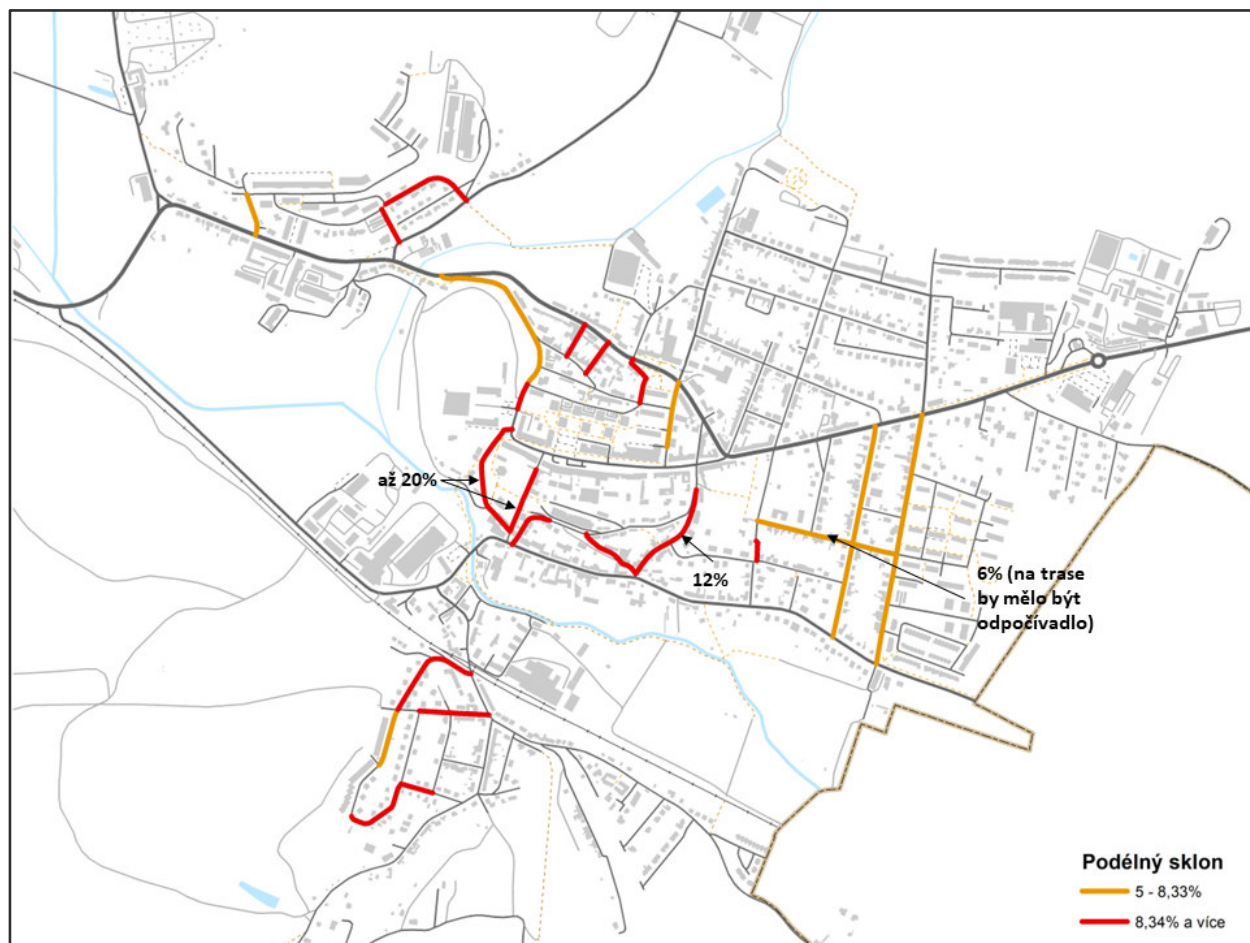
Kromě požadavků na odstraňování výškových překážek na chodnicích je bezbariérovostí myšlena také minimální šířka komunikací, maximální podélné a příčné sklony, délky přechodů pro chodce a prvky nebo opatření pro nevidomé a slabozraké.

Minimální šířka komunikace pro chodce je 1,5 m, přičemž by měly být započítány také normově předepsané bezpečnostní odstupy od překážek nebo jízdního pruhu pro automobilovou dopravu. Jedná se o rozměr minimální, který například nezohledňuje vyšší intenzitu chodců nebo další souvislosti. Tato minimální šířka by se v praxi měla používat pouze u komunikací s minimální intenzitou pěší nebo i cyklistické dopravy, nikoli tedy na hlavních trasách chodců ve městě.

Z důvodu kopcovitého terénu v Rosicích je nutné brát zvýšený ohled na stanovení tras, které splňují normové podélné sklony komunikací. Norma udává maximální podélný sklon 8,33% – vyšší sklon je pro osoby s omezenou schopností pohybu, ale také například pro rodiče s kočárkem nebo cyklisty, problematický. Při podélném sklonu komunikace vyšším než 5% a délce přes 200 m je nutné počítat s odpočívadly. Týká se to tras mezi železniční zastávkou a centrem města, mezi ulicí Trávníky (s autobusovou zastávkou) a centrem města a částečně i trasou mezi Husovou čtvrtí a centrem města. Problematická je z tohoto hlediska dostupnost sídliště Kamínky (včetně penzionu pro seniory) a lokalita s ulicemi Lesní a Pod Oborou.

Problematické trasy a přibližná hodnota podélného sklonu komunikace:

- | | |
|---|----------------|
| • Kostelní – 13% v délce cca 250 m | - nevyhovující |
| • Pod Zahrádkami (dolní úsek) – 18% | - nevyhovující |
| • Úvoz (dolní úsek) – 12% v délce cca 200 m | - nevyhovující |
| • Ve Strži – 12% v délce cca 50 m | - nevyhovující |
| • Zámecká – 7% v délce cca 250 m | - vyhovující |
| • Zámecká (horní úsek) – 10% v délce 50 m | - nevyhovující |
| • Husova – 6% | - vyhovující |
| • Boženy Němcové – 6% | - vyhovující |
| • Příkrá – 10% v délce 50 m | - nevyhovující |
| • Javorová – 12% v délce 70 m | - nevyhovující |
| • Kaštanová – 8% v délce 100 m | - vyhovující |
| • Zbýšovská – 5% | - vyhovující |
| • Lesní – 12% | - nevyhovující |
| • Dr. Živanského – 12% | - nevyhovující |



Obrázek 4 Podélný sklon na vybraných komunikacích

Problematická dostupnost mezi zdroji a cíli cest:

- Trasa z železniční stanice (resp. z ulice 1. května) do centra města
 - Žádná trasa nevyhovuje požadavkům na podélný sklon, trasa s nejmenším sklonem vede ulicí Ve Strži s odbočením do ulice Pod Zahrádkami.
- Trasa z Husovy čtvrti do centra města
 - Trasa ulicemi Boženy Němcové a Husovou mají podélný sklon přibližně 6%, který je vyhovující, ale přesahuje sklon 5% a je tedy nutné dbát na zajištění odpočinku například pro seniory (lavička, ochrana před sluncem, případně i deštěm).
- Trasa ulicí Zámeckou
 - Na dlouhém úseku ulice je podélný sklon přibližně 8%, v krátkém úseku (asi 50 m) je podélný sklon až 12%. Vzhledem k omezeným možnostem alternativních tras je možné trasu Zámeckou ulicí považovat za vyhovující, je však nutné dbát na zajištění odpočinku.
- Dostupnost sídliště Kamínky
 - Hlavní přístupová trasa na sídliště je schodištěm v ulici Lipová. Trasy s příznivějším podélným sklonem vedou buďto ulicí Kaštanovou (od ulice Na Mýtě) – 8% nebo ulicí

Javorovou, kde je však krátký úsek s podélným sklonem 12% (sklon je možné snížit úpravou trasy v oblouku ulice Javorová). S ohledem na existenci penzionu pro seniory a zajištění jejich mobility je žádoucí brát na dostupnost této lokality zvláštní zřetel.

- Dostupnost lokality s ulicemi Lesní a Pod Oborou
 - Podélný sklon ulic v této lokalitě je až 12% a není možné volit alternativní trasy.
 - V lokalitě se nachází pouze rodinné domy, nejsou zde umístěny žádné veřejné služby.

3.2.3 Okolí škol a volnočasových zařízení

Zvláštní důraz na bezpečnost a komfort komunikací a veřejného prostoru je nutné klást na bezprostřední okolí základních škol a volnočasových zařízení, u kterých se předpokládá volný pohyb dětí. V současnosti roste trend, kdy rodiče vozí děti do školy automobilem, což zejména v ranních hodinách způsobuje zahlcení prostoru v okolí školy osobními automobily. Zvýšená intenzita automobilové dopravy pak zvyšuje riziko kolizí, způsobuje koncentraci škodlivých látek a znepříjemňuje cestování do školy dětem, které jdou do školy pěšky, jedou na kole nebo koloběžce. Komplikovaná dopravní situace v okolí školy pak může mít za následek to, že další rodiče se bojí pouštět děti do školy samotné a dovezou je autem, což celou situaci ještě zhorší.

V případě Rosic je vjezd automobilům k základní škole ulicí Pod Zahrádkami zakázán, nicméně v praxi není zákaz dodržován. Ulice Pod Zahrádkami i další ulice v okolí základní školy nejsou k takové intenzitě dopravy vhodné – z prostorových důvodů v nich chybí chodníky a šířka vozovky neumožňuje míjení chodců a automobilů. Podobné problémy s dostupností má i základní umělecká škola nebo fara, které jsou v sousedství základní školy.

Také okolí základní školy v ulici Na Vyhlídce má méně komfortní podmínky pro chodce. Souvislý chodník v ulici Na Vyhlídce vede pouze po jedné straně ulice a je v minimální normové šířce bez bezpečnostního odstupu 0,5 m – rychlost v ulici není snížena. Chodník vede pouze ke schodišti před školou, v případě potřeby využití bezbariérového přístupu ke škole nebo cestou z parkoviště je nutné k chůzi využít vozovku.

Uvedená problematika platí analogicky také v případě dostupnosti mateřských škol, nicméně předškolní děti jsou vždy doprovázeny dospělou osobou.

3.2.4 Vyhodnocení dotazníku z hlediska nemotorové dopravy

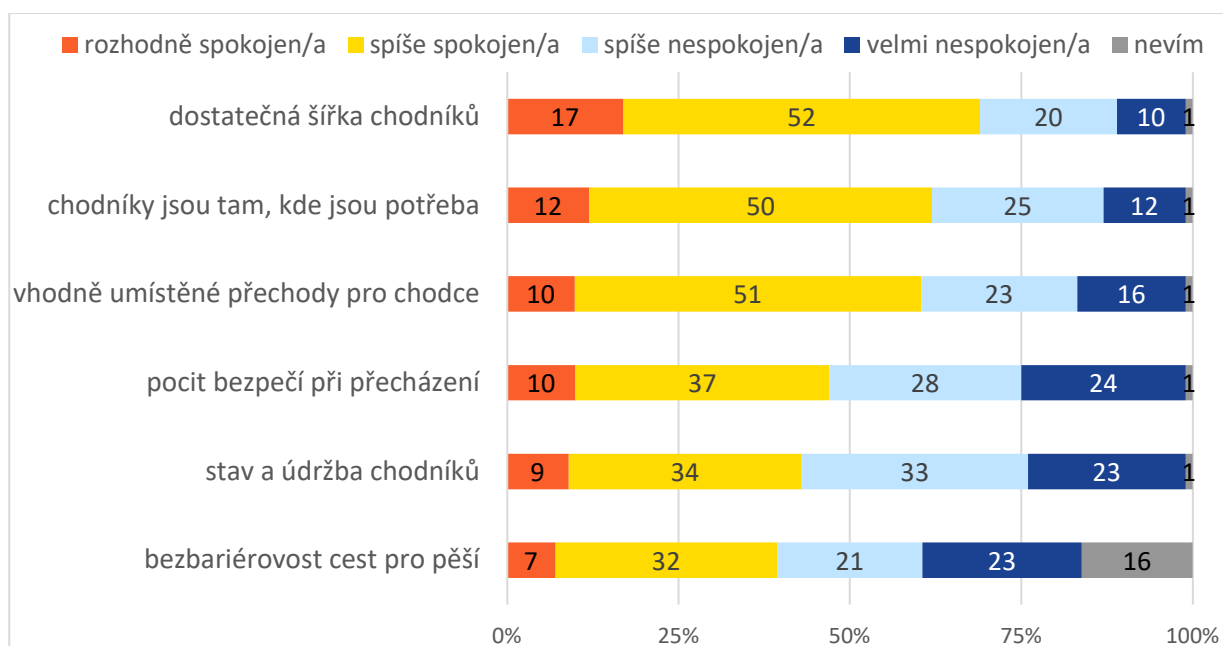
Součástí zpracované studie bylo i dotazníkové šetření mezi občany Rosic a blízkého okolí na téma různých aspektů dopravní obslužnosti města. Dotazník vytvořili pracovníci Centra dopravního výzkumu ve spolupráci se zástupci Městského úřadu Rosice, obsahoval uzavřené i otevřené otázky. Následně byl převeden do elektronické podoby a distribuován občanům města a okolí. Sběr dat probíhal online v období 14. 3. – 30. 3. 2023. Do výzkumu se zapojilo celkem 346 respondentů. Strukturu souboru z hlediska pohlaví, věku a místa bydliště shrnuje následující tabulka. Výsledky z průzkumu jsou zapracovány do obou částí dokumentu.

Tabulka 1: Zastoupení respondentů podle pohlaví, věku a místa bydliště (N=346)

		počet	v %
pohlaví	muž	158	46 %
	žena	188	54 %
věk	do 20 let	5	1 %
	21 – 40 let	181	52 %
	41 – 60 let	136	39 %
	61 a více let	24	7 %
bydliště	Rosice	323	93 %
	Zastávka u Brna	9	3 %
	Ostrovačice	3	1 %
	Zbýšov	3	1 %
	Zbraslav u Brna	2	1 %
	Brno	1	0,3 %
	Domašov	1	0,3 %
	Kratochvilka	1	0,3 %
	Říčany	1	0,3 %
	Tetčice	1	0,3 %
	Vysoké Popovice	1	0,3 %

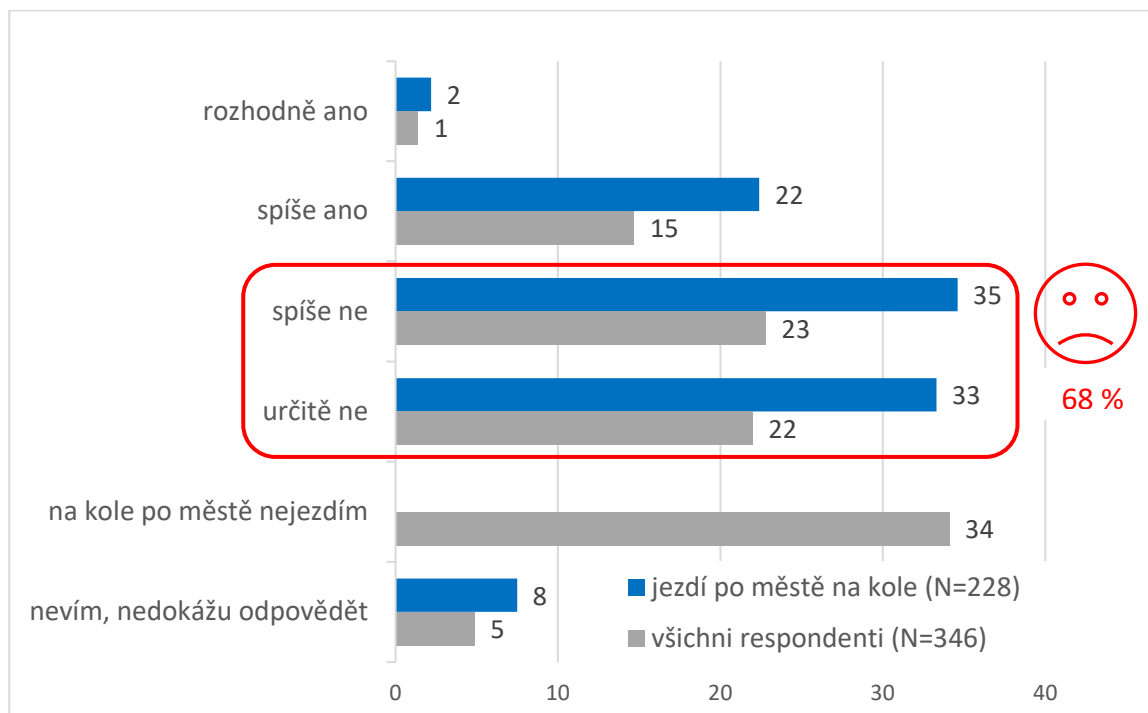
Podmínky pro chůzi a jízdu na kole

Hodnocení stavu pěší infrastruktury ve městě není jednoznačné. Nadpoloviční většina dotázaných je spokojena s šíří chodníků (69 %), s jejich umístěním tam, kde jsou potřeba (62 %) a s vhodně umístěnými přechody pro chodce (61 %). U dalších položek již převažuje nespokojenost. Pocit bezpečí při přecházení pozitivně hodnotí 47 % respondentů, stav a údržbu chodníků 43 % a bezbariérovost pěších cest 39 % (u této položky je poměrně velký podíl nerozhodných – 16 %).



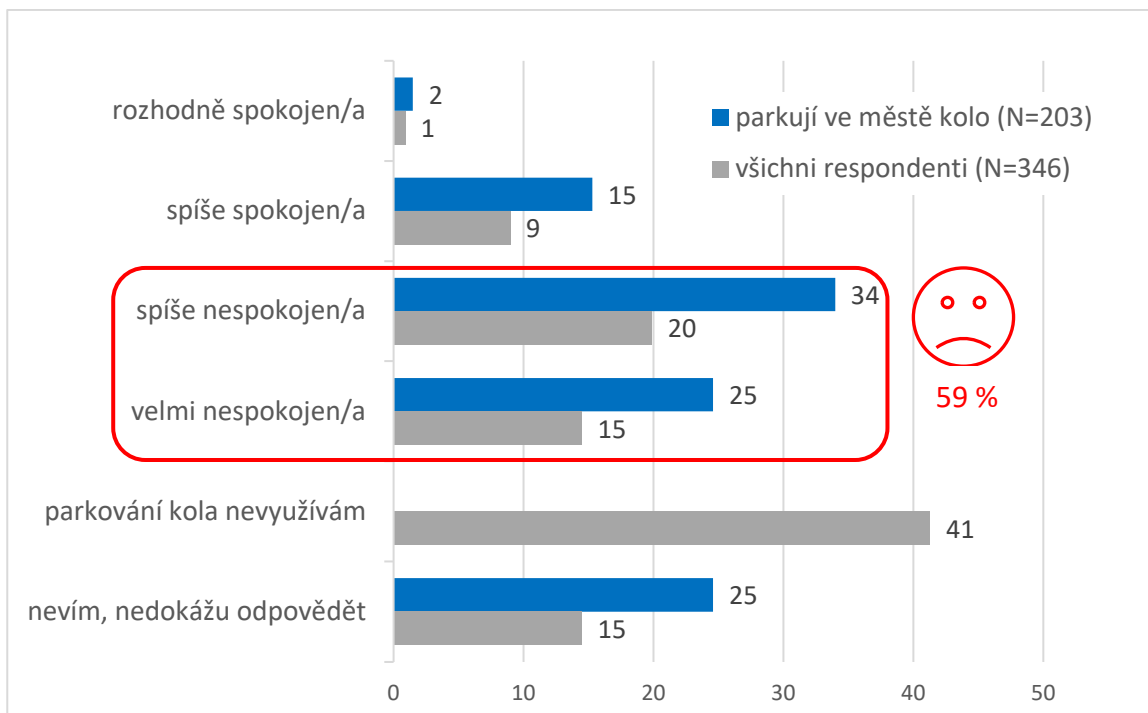
Graf 1: Spokojenost s podmínkami pro chůzi po městě (v %, N=346)

Jízdní kolo není vnímáno jako bezpečný dopravní prostředek pro jízdu po Rosicích. Za bezpečné je považuje 16 % dotázaných z celého souboru; z těch, kdo na kole po městě skutečně jezdí, je to 24 %. Více než dvě třetiny aktivních cyklistů si při jízdě po Rosicích bezpečně nepřipadají (68 %).



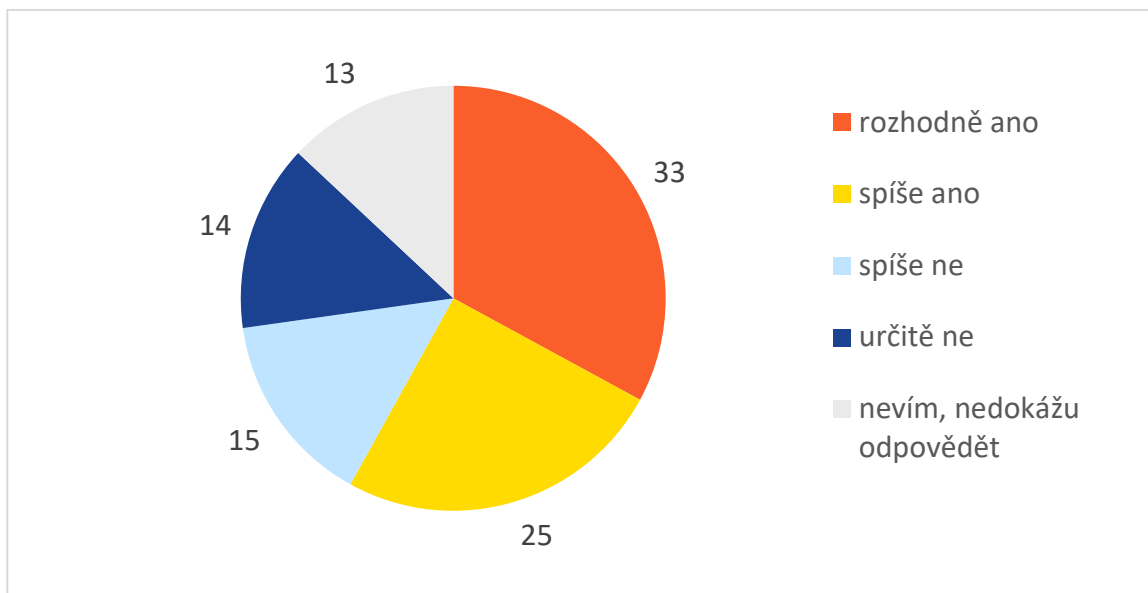
Graf 2: Cítíte se bezpečně při jízdě po Rosicích na kole? (v %)

S možnostmi pro parkování jízdního kola ve městě nejsou respondenti příliš spokojeni. Nadpoloviční většina z těch, kdo kolo ve městě parkují, není s možnostmi pro jeho odložení spokojena (59 %), spokojenost vyjadřuje 17 %, poměrně velký je podíl nerozhodných (25 %).



Graf 3: Spokojenost s možnostmi pro parkování kol v Rosicích (v %, N=760)

Podle získaných dat má jízda na kole v Rosicích potenciál k rozvoji. 58 % dotázaných tvrdí, že by v případě zlepšení podmínek pro cyklojízdu ve městě kolo využívali častěji, třetina přitom volí odpověď „rozhodně ano“. Necelé tři desetiny dotázaných by ani větší bezpečnost či lepší infrastruktura k jízdě na kole nepřesvědčily (29 %).



Graf 4: Zájem o jízdu na kole po městě v případě zlepšení podmínek (v %, N=346)

Hodnocení dostupnosti školních a volnočasových institucí

Součástí výzkumu bylo i zhodnocení dostupnosti rosických předškolních, školních a volnočasových zařízení různými způsoby dopravy. Respondenti byli požádáni, aby do dotazníku uvedli ty možnosti přístupu k jednotlivým objektům, které jim připadají vyhovující. Jak ukazuje následující tabulka, za nejlépe pěšky dostupnou institucí pro děti byla označena základní škola (37 %). V ostatních kritériích (bezpečný příjezd na kole pro děti, možnost zaparkovat / uschovat kolo a dobrá dostupnost autem) bylo nejpozitivněji hodnoceno Středisko volného času. Je ovšem nutno vzít v úvahu, že vzhledem k poloze v centru města byli respondenti s dostupností SVČ lépe obeznámeni ve srovnání např. s mateřskými školkami, a proto je možné, že ji častěji hodnotili pozitivně. V případě mateřských škol v Husově čtvrti a na ul. Smetanova byla dobře posouzena dostupnost autem.

Tabulka 2: Hodnocení dostupnosti školních a volnočasových institucí (v %, N=346)

	bezpečný pěší přístup pro děti	bezpečný příjezd na kole pro děti	možnost zaparkovat / uschovat kolo	dobrá dostupnost autem
základní škola	37%	9%	8%	4%
MŠ Zámecká	28%	6%	5%	18%
MŠ Na Vyhlídce	12%	4%	4%	15%
MŠ Husova čtvrt	25%	7%	4%	21%
MŠ Smetanova	25%	8%	6%	21%
Základní umělecká škola	28%	6%	4%	4%
Středisko volného času	31%	11%	10%	22%

Na stejná data se můžeme podívat pouze optikou respondentů, kteří uvedli, že pravidelně doprovázejí do školy, školky nebo některé volnočasové instituce v Rosicích dítě anebo ho zde vyzvedávají. Šlo o 138 respondentů, tedy o 40 % z celého souboru. U těchto dotázaných lze podle našeho názoru očekávat lepší orientaci v problematice dostupnosti institucí pracujících s dětmi.

Ve srovnání s daty z celého souboru se distribuce odpovědí příliš nemění. V případě základní školy přetrvává nadprůměrné ocenění pěší dostupnosti a možnosti uschovat kolo, celkově nejpozitivněji hodnocenou institucí zůstává Středisko volného času. U školek Husova čtvrt a Smetanova stále zaznamenáváme nadprůměrně pozitivní hodnocení přístupnosti autem.

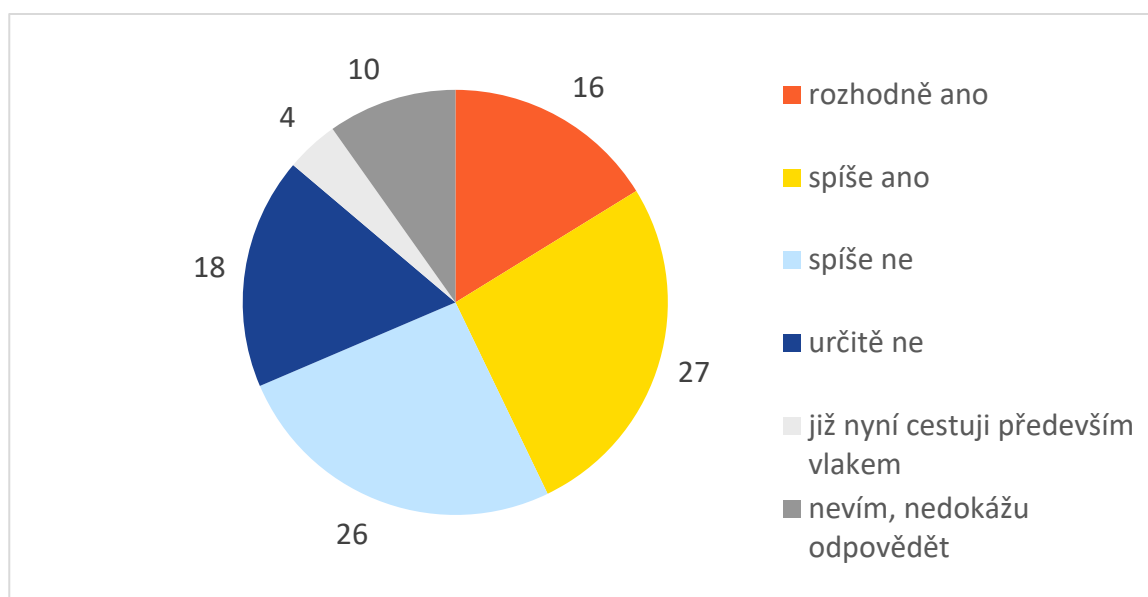
Tabulka 3: Hodnocení dostupnosti školních a volnočasových institucí – pouze respondenti doprovázející děti (v %, N=138)

	bezpečný pěší přístup pro děti	bezpečný příjezd na kole pro děti	možnost zaparkovat / uschovat kolo	dobrá dostupnost autem
základní škola	49%	12%	11%	4%
MŠ Zámecká	38%	9%	6%	18%
MŠ Na Vyhlídce	15%	4%	4%	16%
MŠ Husova čtvrt	34%	9%	4%	25%
MŠ Smetanova	33%	12%	7%	29%

Základní umělecká škola	34%	8%	4%	3%
Středisko volného času	46%	17%	13%	30%

Zájem o cestování vlakem

V míře zájmu o cestování vlakem po ukončení probíhající rekonstrukce a modernizace železniční trati jsou respondenti rozděleni na dvě stejně velké skupiny. 43 % deklaruje zájem cestovat vlakem častěji než nyní, 44 % má opačný názor. Desetina dotázaných se v této věci nedokáže rozhodnout a 4 % cestu vlakem upřednostňuje již nyní.



Graf 5: Zájem o cestování vlakem po rekonstrukci trati (v %, N=346)

Výběr odpovědí na otevřené otázky

Otázka: Napište prosím, které místo či místa ve městě nepokládáte z hlediska chodců za bezpečná. Pokuste se prosím uvést konkrétní lokalitu či lokality – např. křižovatku, okolí zastávky apod.

Na otázku odpovědělo 255 dotázaných. Jako nejvíce problematickou z hlediska bezpečnosti pro chodce označili odpovídající ulici Na Mýtě – 13% odpovědí. Dalšími problematickými ulicemi pro chodce je podle respondentů Brněnská – 11% nebo Trávníky – 8%. Ve všech případech se tedy jedná o chodníky podél průjezdního úseku silnice I/23. V méně než 5% ještě respondenti zmínili ulici Úvoz, Zbýšovskou a Husovu nebo obecně dostupnost nádraží.

Nespokojenost projevili respondenti také se stávajícími přechody pro chodce opět na průtahu I/23 nebo v jeho blízkosti. Nejhuře je hodnocen přechod pro chodce přes Říčanskou ulici pod schody, který uvedlo 10% respondentů. Následuje přechod u křižovatky s ulicí Zámecká – 9% nebo před kulturní domem Cristal – 8%, jen o něco méně respondentů pak uvedlo postupně všechny ostatní přechody pro chodce na průtahu a také přechod v ulici 1. května – 8%. Část respondentů uvedlo také nespokojenost nebo subjektivní pocit ohrožení při přecházení vozovky na Palackého náměstí, kde jsou namísto

přechodů pro chodce jen místa pro přecházení – 5%. Zmíněna byla také neexistence přechodu pro chodce před železniční stanicí.

Někteří dotazovaní uvedli jako problémové z pozice chodce některé křižovatky ve městě. Křižovatky I/23 s Říčanskou ulicí a s ulicí Kpt. Jaroše uvedlo shodně 6% dotázaných. Následují křižovatky I/23 s Husovou ulicí a Tetčická s Husovou ulicí s 5% nebo křižovatka I/23 s Brněnskou ulicí při vjezdu směrem do centra města ve 4%. Uvedena byla také křižovatka ulic Tetčická (1. května) a Úvoz.

Otázka: Napište prosím, které místo či místa ve městě nepokládáte za bezpečná pro cyklisty. Pokuste se prosím uvést konkrétní lokalitu či lokality – např. křižovatku, nepřehledné místo apod.

Na otázku odpovědělo 160 dotázaných. Možnosti bezpečné jízdy na kole v Rosicích jsou ze strany respondentů obecně vnímány jako velmi omezené. Vysoce negativně je z hlediska jízdy na kole vnímán celý průjezdní úsek silnice I/23, který uvedlo 41% respondentů. Část z nich uváděla také konkrétní ulice na průtahu, Brněnská – 13% nebo Na Mýtě a Trávníky 10%. Kromě průtahu byly uváděny také další ulice, Zastávecká, Nádražní, Husova a Říčanská – 4% nebo ulice 1. května a Tetčická – 3%. Ve všech případech se jedná o průjezdní úseky silnic, tedy hlavní dopravní skelet Rosic. Respondenti ale uvedli také Palackého náměstí – 4%. Mezi křižovatkami byly výslovně jmenovány křižovatka I/23 s Husovou ulicí, křižovatka I/23 s ulicí Kpt. Jaroše, křižovatka I/23 s Brněnskou ulicí při vjezdu směrem do centra města a křižovatka Husova s Tetčickou ulicí.

3.2.5 Analýza infrastruktury pro cyklisty

Cyklodoprava v intravilánu Rosic je řešena pouze okrajově. Jediným organizačním opatřením jsou cykloobousměrky v ulicích Zámecká a Kostelní. V extravilánu mohou cyklisté využívat trasu od ulice Nábřeží směrem do Tetčic nebo trasu od ulice Tyršova do Ostravačic, kde je v obou případech zakázán vjezd motorových vozidel. Částečně lze ještě využívat pro jízdu na kole trasu s vyloučením motorové dopravy pod zámeckým parkem mezi ulicemi Na Mýtě a Pod Valy.

V ostatních případech je jízda na kole možná podle obecně platných předpisů, tedy pouze v hlavním dopravním prostoru společně s motorovou dopravou. Děti do 10 let mohou pro jízdu na kole nebo koloběžce využívat také chodník.

Ve městě je nízká vybavenost doplňkovou infrastrukturou pro cyklisty. 4 stojany na kola se nachází pouze na Palackého náměstí – nejsou však zcela vhodné na pohodlné a bezpečné pro odstavení a uzamčení kola.

3.2.6 Problémová místa

V návaznosti na analýzu zdrojů a cílů dopravy a tras mezi nimi byla vyhodnocena problémová místa pěší a cyklistické dopravy. Parametry, které jsou sledovány nejsou pouze bezpečnost, ale také komfort, pocitové vnímání bezpečí, obtěžování hlukem nebo emisemi z dopravy apod. Lokalizace problémových míst souvisí zejména s intenzitou automobilové dopravy. Z tohoto důvodu se většina problémů nachází v trasách průjezdních úseků silnic, zejména I/23, ale i silnic III. třídy, které procházejí územím Rosic. Mimo tyto průjezdní úseky silnic jsou sledovány také významnější místní komunikace.

Hlavní trasy mezi zdroji a cíli cest jsou z velké části v souběhu s uvedenými silnicemi a místními komunikacemi. Je to dáno tím, že tyto trasy jsou historicky vytyčenými cestami, které vytváří ucelenou a logickou síť v území. Na této síti jsou pak dlouhodobě rozvíjeny a umísťovány veřejné, obchodní, společenské nebo kulturní funkce. Z hlediska pěší a cyklistické dopravy je tak nutné na tyto trasy nahlížet nejen jako na tranzitní, ale převážně jako obslužné v rámci cest uvnitř města. Hledání alternativních tras pro pěší nebo cyklistickou dopravu mimo tuto síť nemusí být z tohoto důvodu vždy přínosné, mohou vytvářet závlekly a komplikovat přímá propojení. V konečném důsledku pak můžou být navržené trasy ignorovány, neboť chodci a cyklisté jednak preferují kratší a přímější propojení, jednak stejně potřebují dojít nebo dojet ke svému cíli i v rušné ulici.

Vytipována jsou zásadní problémová místa, která se nachází na křížení tras s uvedenými průjezdními úseky silnic nebo místními komunikacemi, případně přímo na trase těchto průjezdních úseků nebo ve specifických lokalitách jako je například přístup ke školním nebo volnočasovým zařízením.

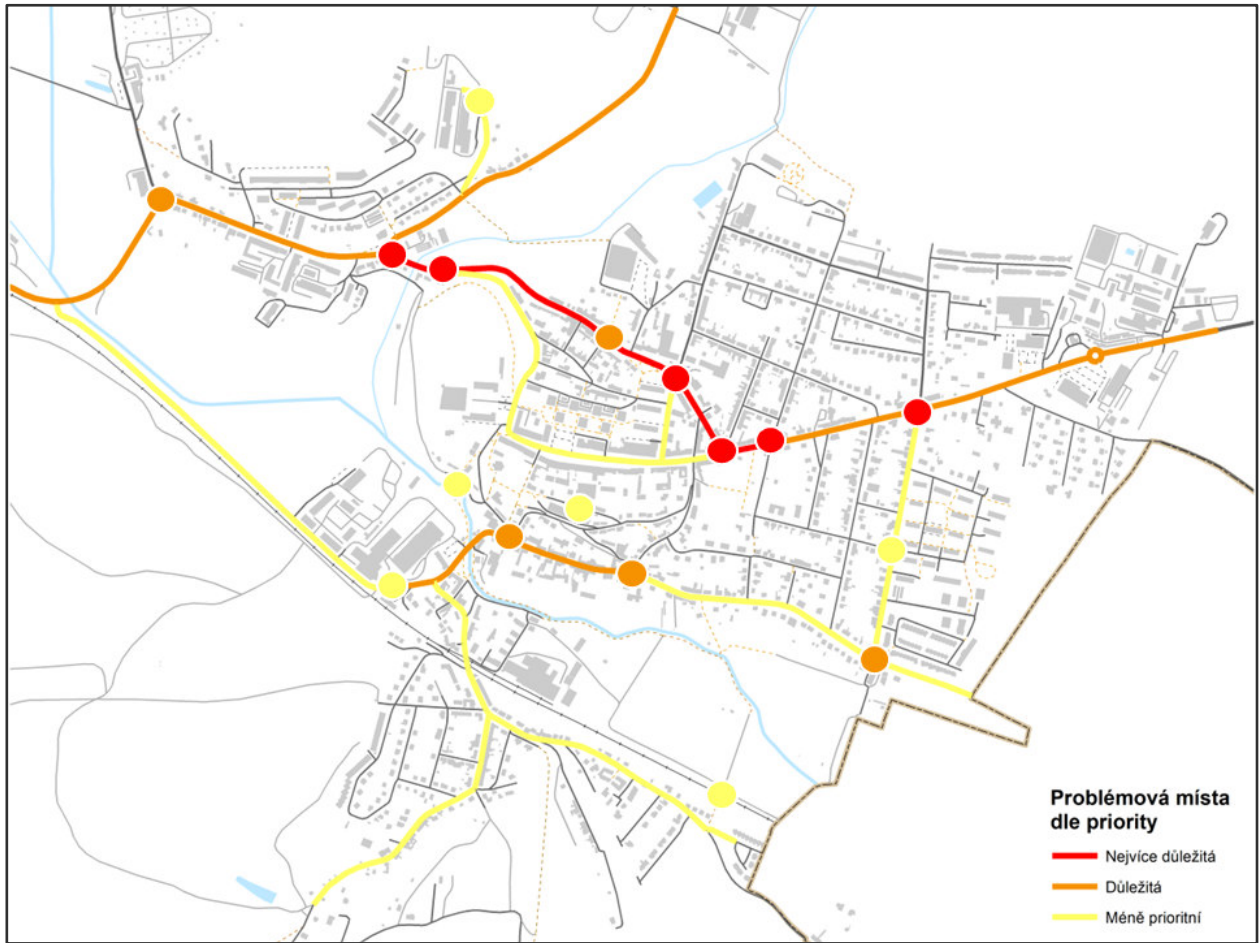
Liniová problémová místa (řazeno podle důležitosti):

- Průjezdní úsek silnice I/23 mezi ulicemi Říčanská a Máchova
- Průjezdní úsek silnice I/23 – všechny zbývající úseky v intravilánu
- Průjezdní úsek silnice III/3941 mezi železniční stanicí a ulicí Úvoz
- Průjezdní úsek silnice III/00215 v Říčanské ulici
- Průjezdní úsek silnice III/3941 – všechny zbývající úseky v intravilánu
- Průjezdní úsek silnice III/3942 v Husově ulici
- Místní komunikace ve Zbýšovské ulici
- Místní komunikace v ulicích Zámecká, Palackého nám., Kpt. Jaroše a Brněnská
- Místní komunikace v ulici Na Štěpnici
- Místní komunikace v ulici Na Vyhlídce (přístup k základní škole)

Bodová problémová místa (řazeno dle důležitosti):

- Křižovatka I/23 s ulicí Říčanská včetně přechodu pro chodce
- Křižovatka I/23 s ulicí Zámecká včetně přechodu pro chodce
- Křižovatka I/23 s ulicí Kpt. Jaroše včetně přechodů pro chodce
- Křižovatka I/23 s ulicí Brněnská při vjezdu směrem do centra města a s ulicí Máchova
- Křižovatka I/23 s ulicí Husova včetně přechodu pro chodce
- Křižovatka I/23 s ulicí Litostrovská
- Křižovatka Tetčická a Husova
- Křižovatka Tetčická (1. května) a Úvoz
- Přechod pro chodce v ulici 1. května
- Přecházení ulice Trávníky u křižovatky s ulicí Příkrá
- Přecházení ulice Husova do ulice Boženy Němcové
- Přecházení ulice Nádražní u železniční stanice a u mostu přes Bobravu
- Přecházení železniční trati k ulici Na Štěpnici
- Parkování před základní školou Na Vyhlídce
- Okolí základní školy Pod Zahrádkami

- Most přes řeku Bobravu u ulice Pod Valy



Obrázek 6 Problémová místa dle závažnosti

3.3 Trasy nemotorové dopravy – návrh opatření

3.3.1 Hlavní trasy nemotorové dopravy

Na základě zpracované analýzy území, zdrojů a cílů cest, vyhodnocení podnětů zadavatele a veřejnosti je navržena síť hlavních tras nemotorové dopravy. Jedná se o důležité vnitroměstské trasy pro každodenní rutinní docházku nebo dojíždku – cesty do zaměstnání, škol, obchodů, k veřejným službám, k zastávkám veřejné hromadné dopravy nebo i k rekreačním cílům. Kromě vnitroměstských tras se jedná také o návaznosti na trasy do okolních obcí, měst nebo rekreačních oblastí.

Nemotorovou dopravou se pro účely této koncepce rozumí především chodci a cyklisté, ale také osoby na vozíku. V některých případech lze očekávat, že infrastrukturu budou využívat také lidé na koloběžkách, skateboardech, bruslích apod. – v závislosti na povrchu nebo podélném sklonu komunikace.

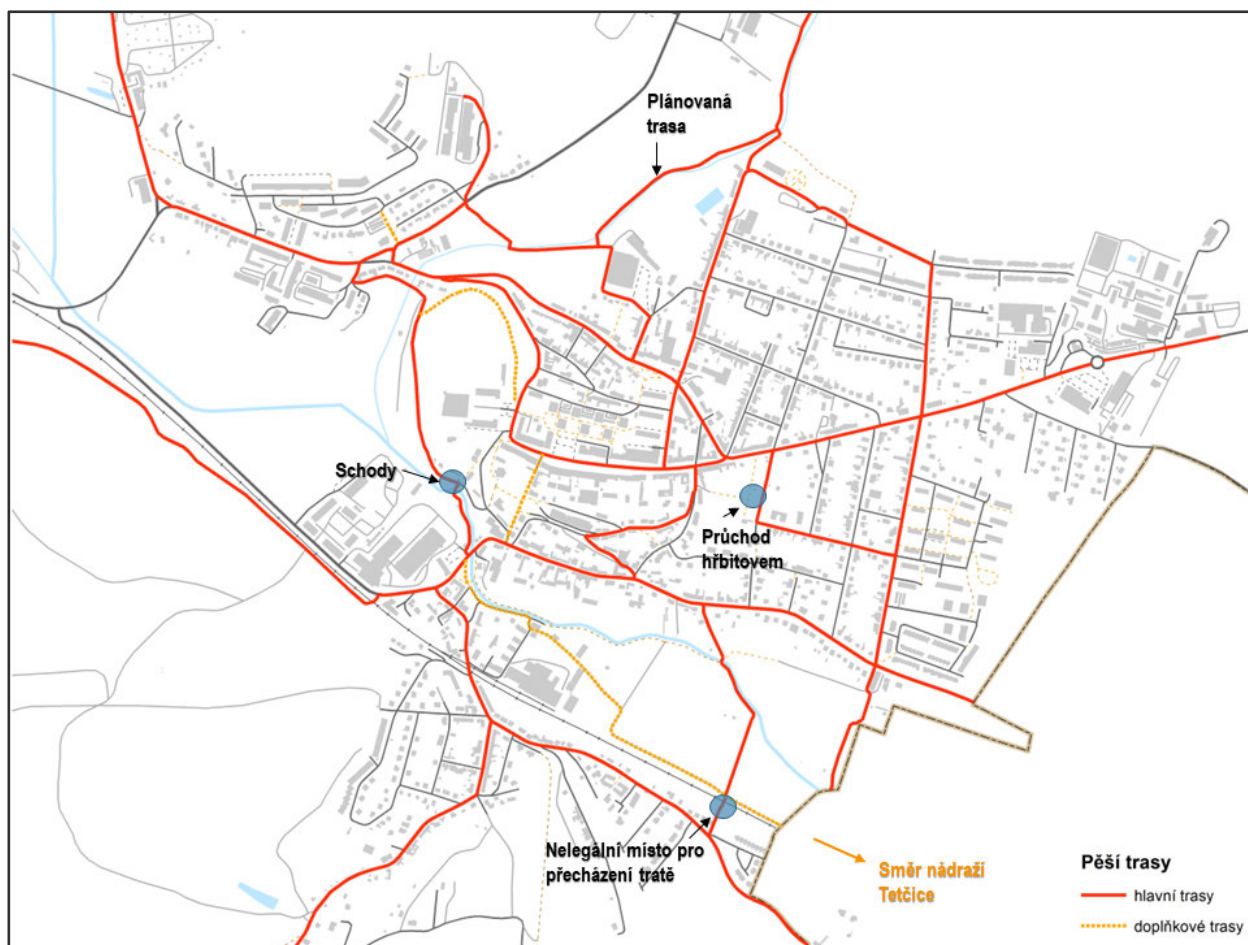
S ohledem na potřeby osob s omezenou schopností pohybu (nejen osoby s trvalým postižením, ale také např. senioři, lidé s dočasnými pohybovými problémy, malé děti) jsou v kopcovitých lokalitách navrženy trasy, jejichž podélný sklon nepřesahuje normových 8,33%. Případně jsou zvoleny sklonově nejpříznivější trasy, pokud normový sklon není možné dodržet. Podmínka příznivějšího stoupání je současně nutná pro návrh tras pro cyklisty. V praxi se ukazuje, že stoupání ve sklonu více než 5% je pro cyklisty již značně namáhavé a trasy se stoupáním větším než 8% již většina cyklistů není ochotna využívat – údaje platí pro každodenní rutinní dojíždku na městském kole, při rekreační jízdě jsou cyklisté ochotni překonávat vyšší sklony. S rozvojem a dostupností elektrokol toto sklonové omezení částečně odpadá.

Navržené trasy jsou tedy univerzální, vhodné pro každodenní docházku nebo dojíždku všech obyvatel na vnitroměstských cestách. Infrastruktura pro chodce a cyklisty by v těchto trasách měla splňovat nejen minimální normové parametry (např. šířky), ale pokud je to z prostorových důvodů možné, měla by být dimenzována i vícenásobně nad toto minimum. Například šířka komunikace, kde se očekává pohyb chodců i cyklistů, by neměla být užší než 3 m. Pokud jde o velmi atraktivní trasu, například také pro bruslení apod. nebo se jedná o komunikaci s hustými příčnými vazbami (např. obchodní ulice s řadou vchodů do jednotlivých provozoven) nebo o veřejný prostor s pobytovými funkcemi, je žádoucí navrhovat komunikace v takových šířkách, které všechny tyto funkce zohledňují.

Chodníky na hlavních trasách (ale nejen na nich) by měly mít šířku větší než 2 m a měly by být od motorové dopravy odděleny zeleným pásem – zvláště pokud se jedná o chodníky podél komunikace s vyšší intenzitou dopravy. Chodníky s vyšší intenzitou chodců, podél obchodních funkcí nebo pokud se na nich očekává povolená jízda na kole, musí být ještě širší.

Na trasách, kde je v hlavním dopravním prostoru vyšší intenzita automobilové dopravy a povolená rychlost je 50 km/h, by měl být pohyb nejen chodců, ale i cyklistů (s ohledem na méně zdatné cyklisty) veden odděleně od motorové dopravy. Pouze v případě, že to není například z prostorových důvodů možné, lze navrhnout vedení cyklistů integrovaně s motorovou dopravou. Lze však předpokládat, že řada cyklistů nemusí integrační opatření ve vozovce akceptovat (zvláště pokud se nejedná o dostatečně široké vyhrazené pruhy pro cyklisty) a nadále raději využije chodník, byť v rozporu s dopravními předpisy.

Pokud je intenzita automobilové dopravy nízká a povolená rychlost je nižší než 50 km/h (zpravidla jde o maximální povolenou rychlost 30 km/h), lze navrhnout integrační cyklistická opatření v hlavním dopravním prostoru. Dopravní prostor by ale měl mít takovou úpravu, aby řidiče motivoval k dodržování rychlostního limitu. V některých případech je dokonce nejen nezbytné, ale i vhodné, aby byl dopravní prostor sdílený všemi druhy dopravy (pěší a obytné zóny). Zde je však bezpodmínečně nutné, aby rychlost motorových vozidel byla maximálně 20 km/h. Takový prostor neslouží primárně dopravní funkci, ale také dalším pobytovým aktivitám ve veřejném prostoru. Norma dokonce v případě obytných zón připouští hru dětí na ulici.



Obrázek 7 Hlavní trasy nemotorové dopravy ve městě

3.3.2 Průjezdni úseky silnic

Infrastruktura na hlavních trasách pro chodce, ale i cyklisty, která je v souběhu s průjezdním úsekem silnice – v Rosicích zejména silnice I/23, by měla být plánována s maximálním důrazem na bezpečnost a komfort nejvíce zranitelných účastníků dopravy.

3.3.2.1 I/23 – Na Mýtě, Trávníky, Wolkerova

V úseku mezi křižovatkou s Litostrovskou ulicí a křižovatkou s Brněnskou ulicí je v době zpracování koncepce k dispozici projektová dokumentace rekonstrukce průjezdního úseku I/23. Rekonstrukce v tomto úseku je velmi žádoucí a dojde ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu,

zejména chodců. Šířka vozovky mezi obrubami bude v souladu se Zásadami pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi zúžena. Trasy pro chodce budou provedeny podle platných norem a podle Vyhlášky o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. V souladu s normovými požadavky budou také upraveny přechody pro chodce a místa pro přecházení. Organizaci motorové i nemotorové dopravy na křižovatce s ulicemi Kpt. Jaroše a Tyršova bude nově řídit světelná signalizace – přechody pro chodce budou na všech ramenech křižovatky.

S ohledem na pohyb cyklistů je vhodné prověřit možnosti aplikace opatření – např. cyklopiktokoridor ve vozovce, snížení rychlosti v nejužších průjezdních místech, povolení jízdy cyklistů na chodníku – pokud je to s ohledem na bezpečí chodců možné apod. Dlouhodobé odstavení automobilů by mělo být řešeno mimo tento prostor komunikace. Podle zadavatele projektové dokumentace (ŘSD) šířkové uspořádání komunikace neumožňuje zřídit pruhy pro cyklisty.

3.3.2.2 I/23 – Brněnská

Uliční profil průjezdního úseku silnice I/23 v ulici Brněnská je přibližně 16,5 m. Taková šířka umožňuje oddělit po obou stranách hlavní dopravní prostor (pokud bude v budoucnu zúžen mezi obrubami na 7,0 nebo 7,5 m) od přidruženého zelenými pásy a současně umístění společné stezky pro chodce a cyklisty alespoň na jedné straně ulice. Další možností je ponechání hlavního dopravního prostoru v současné šířce a pro jízdu cyklistů zřídit ochranné nebo vyhrazené pruhy. Parkování v tomto úseku by mělo být také řešeno formou krátkodobých stání pro nezbytné vyložení a naložení nákladu nebo vyzvedávání zásilek. Odstavování vozidel rezidentů je pak vhodné řešit ve vedlejších příčných ulicích.

V současnosti není optimálně řešena autobusová zastávka Rosice, STK v obou směrech – chybí bezpečný přístup k zastávce i samotné řešení nástupu. S ohledem na odhadovanou poptávku po veřejné dopravě v této lokalitě je žádoucí prověřit posunutí obou zastávek blíže k centru města před okružní křižovatku. Pěší dostupnost výrobního areálu k zastávce bude nadále zachována, zlepší se dostupnost nákupních center pro širší veřejnost.

3.3.2.3 III/3942 – Husova

Intenzita automobilové dopravy v Husově ulici je výrazně nižší, než na průjezdním úseku I/23, včetně nižšího podílu nákladní dopravy. Šířka vozovky mezi obrubami (8 m) je v tomto případě neadekvátně naddimenzovaná na úkor pěší, případně i cyklistické dopravy. Trasa je důležitou spojnici z Husovy čtvrti do ostatních částí v rámci města i pro jiné cesty.

Zvýšení komfortu chůze lze docílit snížením rychlosti automobilové dopravy, zúžením vozovky (např. na 6,5 m nebo méně), případně i zřízením zeleného pásu alespoň na jedné straně ulice. Dodržování povolené rychlosti je na průjezdních úsecích silnic nižších tříd možné podpořit stavebními nebo optickými prvky – například zvýšení křižovatky s ulicí Boženy Němcové, která je navržena jako hlavní trasa z Husovy čtvrti do centra města.

Cyklisty je možné v Husově ulici vést při zúžení vozovky po stezce pro chodce a cyklisty po jedné straně ulice nebo při zachování šířky vozovky v ochranných pruzích při současné snížené rychlosti motorové dopravy.

3.3.2.4 III/3941 – Tetčická

V ulici je možné zřídit chodník alespoň v minimálních šířkových rozměrech také na jižní straně ulice. Komfort chůze je dostatečně zajištěn širokým chodníkem, který je od motorové dopravy oddělen širokým zeleným pásem se stromy. Vedení cyklistů je v této ulici možné po stezce pro chodce a cyklisty rozšířením stávajícího chodníku.

3.3.2.5 III/3941 – 1. května a Nádražní

Šířka uličního profilu v ulici 1. května je nedostatečná pro optimální řešení pro všechny uživatele dopravy. Jedná se však o krátký úsek silnice, kde je možné například snížit povolenou rychlost a vést cyklisty v ochranných pružích. Analogicky je možné řešit také organizaci dopravy v ulici Nádražní s tím, že vedení cyklistů je zde nutné řešit také s ohledem na bezpečné křížení s dalšími trasami a s bezpečnou dostupností železniční stanice pro chodce i cyklisty. V případě silnice před železniční stanicí je vhodné ověřit například možnost zúžení vozovky na jeden pruh a rozšíření prostoru pro chodce a cyklisty nebo jiné opatření, které zajistí adekvátní dopravní prostor nemotorové dopravě.

3.3.2.6 III/00215 – Říčanská ulice

S ohledem na navržený přesun tříd základní školy do budovy v ulici Na Vyhlídce jsou minimální šířkové rozměry chodníku v Říčanské ulici neadekvátní. Chodník nespĺňuje ani minimální šířku, neboť není dodrženy bezpečnostní odstup 0,5 m od vozovky. Trasa je důležitá nejen pro cesty žáků do školy, ale také jako bezbariérová trasa na sídliště Kamínky – například pro seniory, rodiče s kočárky apod. S ohledem na tyto skutečnosti je vhodné ověřit možnost snížení povolené rychlosti v tomto krátkém úseku, případně také ve střednědobém horizontu navrhnout rozšíření chodníku s možností jízdy cyklistů se související opěrnou zdí. Částečně může tento problém řešit zřízení nové stezky pro chodce a cyklisty od zimního stadionu.

3.3.2.7 III/00213 – Litostrovská ulice

V Litostrovské ulici je pro bezpečný pohyb chodců nutné zřídit alespoň jednostranný chodník s návazností na infrastrukturu pro chodce v ulici Na Mýtě a Cukrovar. S ohledem na zřejmou poptávku po cyklistické dopravě do Zastávky i do krajiny směrem do Mariánského a Chroustovského údolí by v této ulici měla být současně řešena infrastruktura pro cyklisty – například stezkou pro chodce a cyklisty.

3.3.3 Křížení s komunikacemi s intenzivní automobilovou dopravou

Zvláštní pozornost je potřeba věnovat také křížení navržených tras pro nemotorovou dopravu se silnicemi a komunikacemi s intenzivní dopravou. Nejvíce problematický je z tohoto ohledu prakticky celý průjezdní úsek silnice I/23. Adekvátní křížení s ohledem na bezpečnost chodců a cyklistů by mělo ale být řešeno i u ostatních silnic nižších tříd, které městem procházejí.

3.3.3.1 Křižovatka I/23 s ulicí Říčanská včetně přechodu pro chodce

Křižovatka je obecně málo propustná pro chodce a cyklisty. Přechod pro chodce se nachází pouze na rameni do Říčanské ulice. Přechody pro chodce jsou od křižovatky odsunuty – jeden se nachází za zastávkou autobusové dopravy, druhý se nachází u křížení s ulicí Zámecká. Dostatečně řešena není například příčná vazba – přecházení I/23 u logického vyústění stezky od jihu u Říčanského potoka.

Doporučujeme prověření možnosti využít plánované výstavby nového mostu přes Říčanský potok a umístit pod něj stezku pro chodce.

3.3.3.2 Křižovatka I/23 s ulicí Zámecká včetně přechodu pro chodce

Jedná se o významné křížení silnice I/23 s trasou chodců z centra města, kde je také umístěna škola. Význam přechodu pro chodce bude ještě vyšší v souvislosti s dislokací deseti tříd do budovy odloučeného pracoviště ZŠ v ulici Na Vyhlídce. S ohledem na vysokou intenzitu automobilové dopravy včetně nákladní (podle celostátního sčítání dopravy 2020 je intenzita ve špičkové hodině 1309 vozidel) a předpokládanou intenzitou více než 100 chodců na přechodu ve špičkové hodině, je podle ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací žádoucí opatřit tento přechod pro chodce řízením světelnou signalizací.

Vzhledem k plánované rekonstrukci průsečné neřízené křižovatky silnice I/23 a ulic Tyršova a Kpt. Jaroše na světelně řízenou křižovatku lze vhodnou synchronizovanou koordinací signálních plánů obou světelných signalizačních zařízení docílit toho, že vozidla jedoucí po silnici I/23 zastaví maximálně na jednom ze signalizačních zařízení. Na příjezdu ke druhému budou mít signál Volno. Nedojde tak k narušení plynulosti provozu.

Současný nájezd ze silnice I/23 do ulice Zámecká motivuje řidiče k rychlé jízdě. V rámci naplánované rekonstrukce by bylo vhodné vytvořit v tomto místě opatření, aby byla rychlost řidičů snížena, například současně s opatřením pro přecházení ulice Zámecká (zvýšený chodníkový přejezd apod.).

3.3.3.3 Křižovatka I/23 s ulicí Kpt. Jaroše včetně přechodů pro chodce

V rámci rekonstrukce průtahu I/23 je naplánovaná úprava křižovatky s ulicemi Kpt. Jaroše a Tyršova. Křižovatka bude světelně řízená s přechody pro chodce na všech ramenech křižovatky.

3.3.3.4 Křižovatka I/23 s ulicí Brněnská při vjezdu směrem do centra města a s ulicí Máchova

Křižovatka je již v úseku, který je mimo řešený návrh rekonstrukce. S ohledem na význam trasy z východní části města do centra není šířka chodníku adekvátní a nezohledňuje poptávku po cyklistické dopravě.

Přechod pro chodce je umístěný mezi ulicemi Dělnická a Hybešova, přičemž není dostatečně zohledněna severojižní příčná vazba Máchovou a Hybešovou ulicí. Žádoucí je analyzovat dopravní proudy chodců v této lokalitě a ověřit možnosti vybudování přechodů pro chodce i v návaznosti na ulici Dělnickou i v návaznosti na ulice Máchova a Hybešova. Pokud není přechod pro chodce v křižovatce u Dělnické ulice možný, jeví se alespoň odsunutí stávajícího přechodu k Máchově a Hybešově ulici pro chodce výhodněji. Pokud budou v dotčených ulicích v budoucnu navržena také opatření pro cyklisty, je nutné řešit jejich bezpečný průjezd také v křižovatce.

3.3.3.5 Křižovatka I/23 s ulicí Husova včetně přechodu pro chodce

V křižovatce se nachází jeden přechod pro chodce. Ačkoliv jsou jeho parametry v souladu s normou, obyvatelé v dotazníku také u tohoto přechodu projeví pocity ohrožení. Také v tomto případě se jedná o významnou severojižní příčnou vazbu. Zvýšení komfortu pro chodce je možné dodatečnými opatřeními, například hlídáním povolené rychlosti, případně i doplnění semaforem.

V křižovatce také není dostatečně řešeno přecházení vedlejší – Husovy ulice (snížením nájezdů na chodník, umístěním středového ostrůvku apod.). Pokud budou v dotčených ulicích v budoucnu navržena také opatření pro cyklisty, je nutné řešit jejich bezpečný průjezd také v křižovatce.

3.3.3.6 Křižovatka Husova – Tetčická

Bezpečné přecházení je možné pouze po přechodu pro chodce přes ulici Husovu. Pro zlepšení podmínek pro přecházení Tetčické ulice je žádoucí zřídit přechod pro chodce také přes tuto ulici, včetně navazujících úseků chodníku.

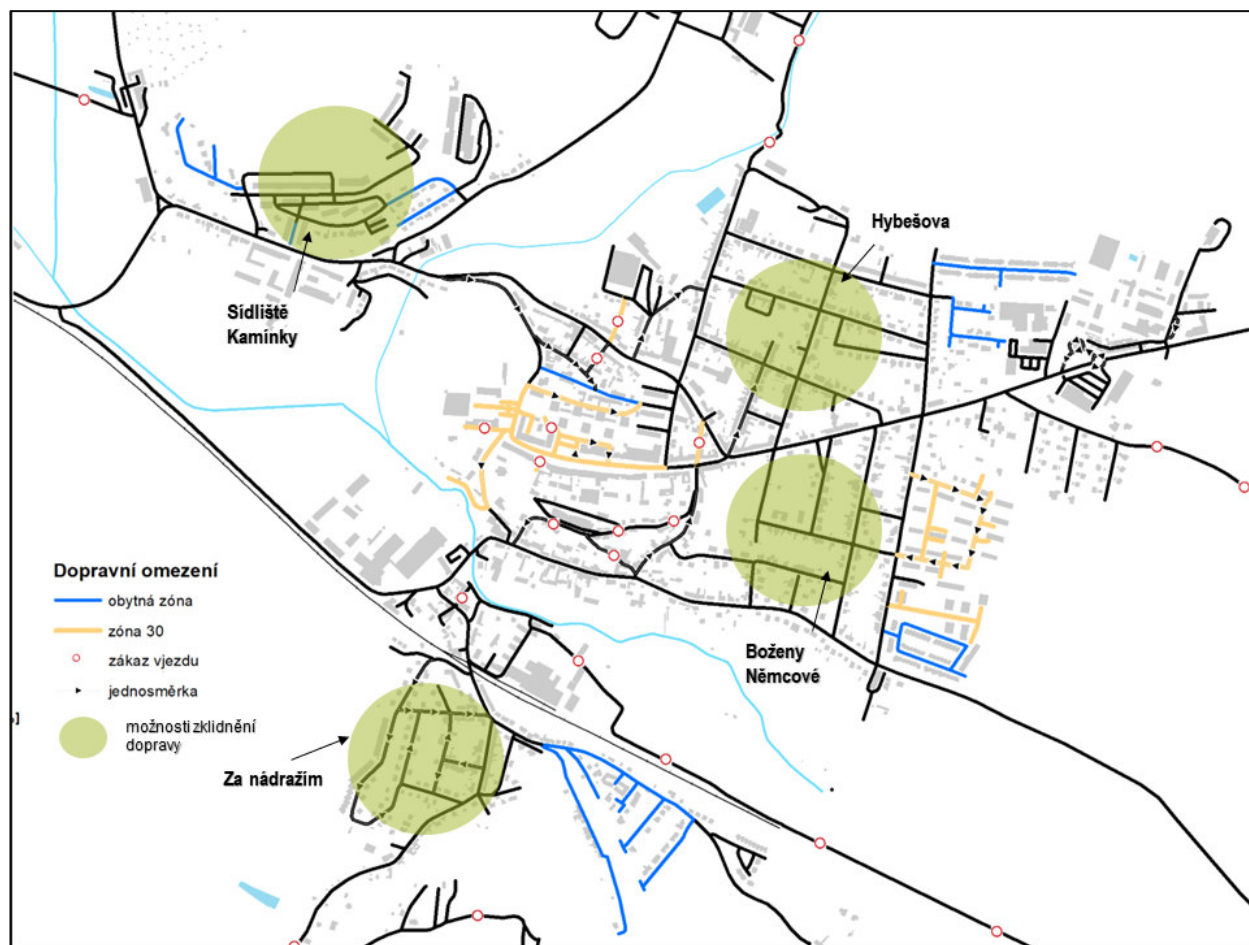
Podobně je žádoucí řešit také křížení s průjezdními úseky nižších tříd nebo i významnými místními komunikacemi.

3.3.4 Zóny se zklidněním dopravy

Na místních komunikacích mimo průjezdní úseky silnic je vhodné řešit **zklidnění formou zón 30 nebo ideálně pěších a obytných zón s maximální rychlostí 20 km/hod.** V případě Rosic se místní komunikace mimo průjezdní úseky silnic nacházejí výhradně v obytných lokalitách, kudy by neměla vést rychlá tranzitní doprava. Snížení rychlosti formou zóny na této „poslední míli“ cestou do bydliště má celou řadu výhod – zvýšení dopravní bezpečnosti, úspora dopravních značek (uvnitř zóny je zpravidla přednost zprava, která také zvyšuje bezpečnost), snížení hluku a emisí. Pokud je dopravní prostor řešen jedním sdíleným prostorem pro všechny druhy dopravy (pěší a obytná zóna), je také možná úspora zpevněných ploch. Samostatné opatření pro cyklisty se ve zklidněných zónách zpravidla nezřizují.

V počáteční fázi je možné zřídit například pouze zónu 30 pomocí dopravního značení a dodatečných zpomalovacích prvků ve vozovce. V cílovém stavu, například v rámci kompletních rekonstrukcí ulic, oprav inženýrských sítí apod., je žádoucí změnit celkové stavební uspořádání prostoru ulice v režimu pěší nebo obytné zóny.

Uvnitř těchto zón je také možné zřizovat jednosměrné komunikace pro omezení průjezdu lokalitou nebo také pro zvýšení kapacity parkování. Cyklisté by však měli mít vždy možnost obousměrné jízdy. V případě parkování je žádoucí dimenzovat jen tolik míst, kolik je nezbytně potřeba a zohledňovat i další funkce uličního prostoru – zejména pobytové funkce se zřizováním městského mobiliáře a funkce pro adaptaci měst na klimatickou změnu – zeleň, stromy, zasakování dešťových vod apod.



Obrázek 8 Možnosti zklidnění dopravy

3.4 Seznam projektových záměrů

Tabulka 4 Seznam projektových záměrů

Průjezdni úseky silnic		Popis
3.3.2.1	I/23 – Na Mýtě, Trávníky, Wolkerova	V rámci projektu: I/23 hranice okresu Třebíč - Vysoké Popovice - Rosice - Kývalka, úsek V (opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení)
3.3.2.2	I/23 – Brněnská	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení
3.3.2.3	III/3942 – Husova	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení
3.3.2.4	III/3941 – Tetčická	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení
3.3.2.5	III/3941 – 1. května a Nádražní	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení
3.3.2.6	III/00215 – Řičanská ulice	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení
3.3.2.7	III/00213 – Litostrovská ulice	Opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení

Křížení s komunikacemi s intenzivní automobilovou dopravou		
3.3.3.1	Křižovatka I/23 s ulicí Říčanská včetně přechodu pro chodce	V rámci projektu: I/23 hranice okresu Třebíč - Vysoké Popovice - Rosice - Kývalka, úsek V (opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení)
3.3.3.2	Křižovatka I/23 s ulicí Zámecká včetně přechodu pro chodce	V rámci projektu: I/23 hranice okresu Třebíč - Vysoké Popovice - Rosice - Kývalka, úsek V (opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení)
3.3.3.3	Křižovatka I/23 s ulicí Kpt. Jaroše včetně přechodů pro chodce	V rámci projektu: I/23 hranice okresu Třebíč - Vysoké Popovice - Rosice - Kývalka, úsek V (opravy nebo rekonstrukce chodníků, opatření pro cyklisty, přechody pro chodce nebo místa pro přecházení)
3.3.3.4	Křižovatka I/23 s ulicí Brněnská při vjezdu směrem do centra města a s ulicí Máchova	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty, rozšíření chodníku, opatření pro cyklisty
3.3.3.5	Křižovatka I/23 s ulicí Husova včetně přechodu pro chodce	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty, přechod pro chodce nebo místo pro přecházení, opatření pro cyklisty
3.3.3.6	Křižovatka Husova – Tetčická	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty, přechod pro chodce nebo místo pro přecházení, opatření pro cyklisty
Zóny se zklidněním dopravy		
3.3.4.1	zóna Za nádražím	Ulice Lesní, Pod Oborou, Dr. Živanského, V Cihelně, Čechova, Zbýšovská, Družstevní
3.3.4.2	zóna Boženy Němcové	Úsek mezi ulicemi Máchova a Jiráskova, Smetanova, Jiráskova, Dobrovského
3.3.4.3	zóna Hybešova	Ulice Hybešova, Havířská, Janáčkova, Fügnerova, Mrštíkova, Tyršova, Dělnická
3.3.4.4	zóna sídliště Kamínky	Ulice Kaštanová, Lipová, Javorová, Trnková, Na Vyhlídce
Propojení pro nemotorovou dopravu		
3.3.5.1	Na Vyhlídce – Říčanská – Zimní stadion	Propojení pro chodce a cyklisty
3.3.5.2	Chodník k zimnímu stadionu	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty
3.3.5.3	Propojení Na Mýtě – Pod Valy	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty - schodiště u ulice Pod Valy
3.3.5.4	Stezka vlakové nádraží	Zkvalitnění stezky od vlakového nádraží ve směru na Zastávku u Brna a Babice u Rosic
3.3.5.5	Propojení Na Štěpici – vyhlídka Nejsvětější Trojice	Propojení pro chodce a cyklisty
3.3.5.6	Chodník Litostrovsá – Borová	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty
3.3.5.7	Propojení ulice Cukrovar – Zastávka u Brna	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty
3.3.5.8	Stezka Tetčická – Sušilova	Zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty ve směru na vlakové nádraží Tetčice

4 Parkovací politika

4.1 Charakteristika současného stavu

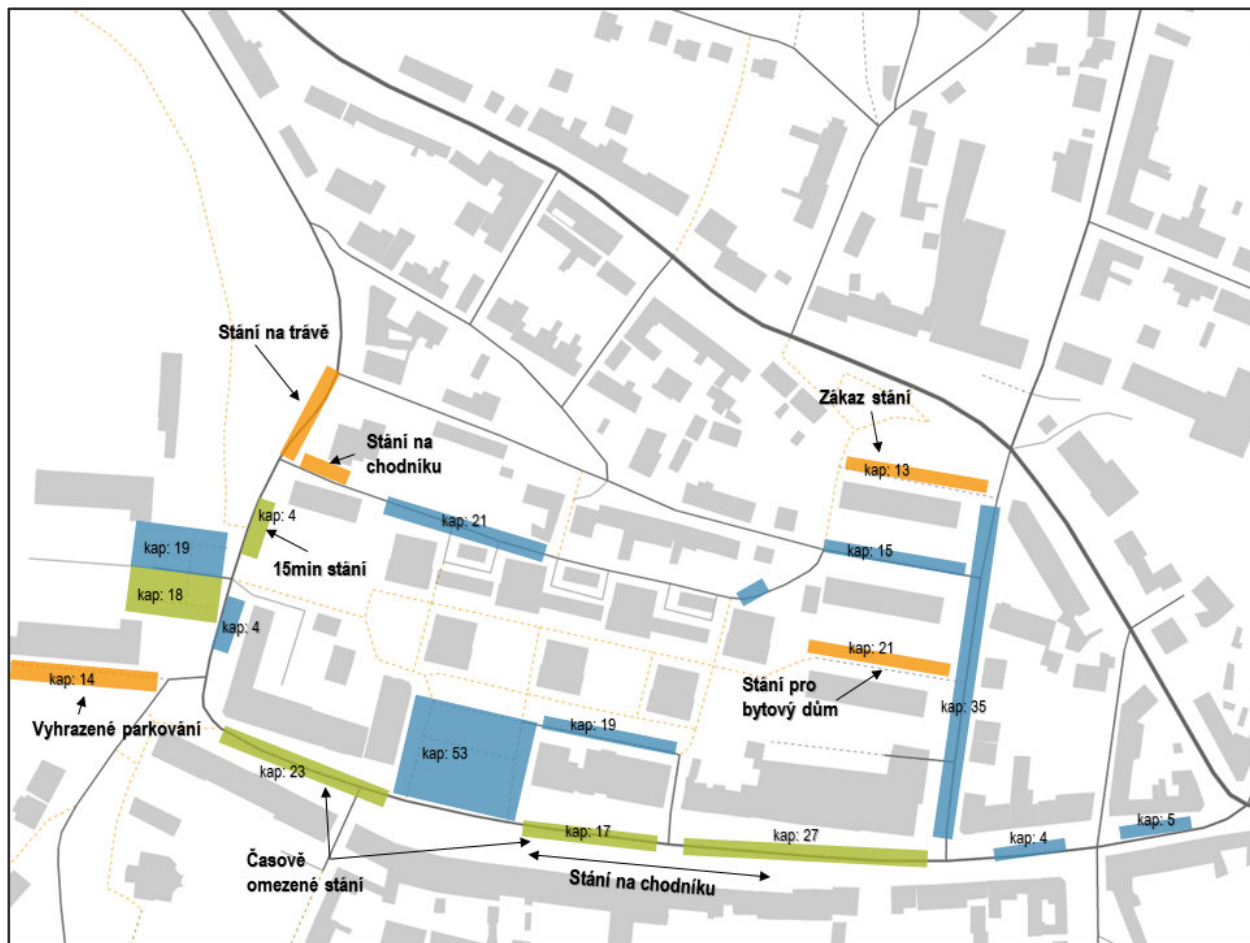
Současný stav kapacity parkovacích stání a ploch na území města je zhodnocen z pohledu obsazenosti parkovacích míst v denní i noční dobu v rámci běžného pracovního dne. Pro tyto účely proběhl průzkum statické dopravy ve dvou po sobě jdoucích termínech. Průzkum nočního parkování proběhl v noci z 6. 3. na 7. 3. 2023 přibližně v čase 22:00–1:00, tedy v době, kdy je většina obyvatel už doma a nedochází k velkým změnám v obsazenosti jednotlivých parkovacích ploch. Průzkum denního parkování proběhl 7. 3. 2023 přibližně v čase 9:00–12:00. V centru města probíhal průzkum denního parkování opakovaně ještě v pondělí 3. 4. 2023 pro získání dat o obsazenosti centra v úřední den.

Oblast průzkumu zahrnovala celé město Rosice a všechny jeho veřejně přístupné pozemní komunikace a parkovací plochy. Soukromé pozemky a neveřejná parkoviště nebyly do průzkumu zahrnuty. Průzkum probíhal pomocí speciálního monitorovacího vozidla s kamerami určenými pro zaznamenávání zaparkovaných vozidel, díky čemuž bylo možné získat relativně velké množství dat v krátkém časovém úseku. Data o obsazenosti parkovacích míst byla následně zpětně vyhodnocena. Jako nelegální parkování v uličním prostoru je označeno takové, kde není dostatečná šířka komunikace, tj. 8 m v případě obousměrné komunikace, 5 m v případě jednosměrné komunikace. Mapy s výstupy z průzkumu statické dopravy jsou součástí přílohy 1 a 2 tohoto dokumentu.

Sledovaným parametrem je nabídka a poptávka po parkovacích stání ze strany rezidentů i návštěvníků města a parametry komunikací, které umožňují zkapacitnit parkovací stání v uličním profilu v případě možnosti zjednosměrnění komunikace.

4.1.1 Parkování v centru

Parkování v centru města se vyznačuje vysokou poptávkou po parkování během dne, včetně odstavení auta na celý den. V současné době není parkování zpoplatněno, na několika místech je však omezeno délkou stání (omezení na 2 hodiny: horní část Palackého náměstí, část Žerotínova náměstí, omezení na 15 min: parkovací stání před školou).



Obrázek 9 Parkování v centru města

Město Rosice se potýká s nedostatečnou kapacitou parkovacích míst v centru města, ta je v současné době řešena nelegálním parkováním a nedodržíváním délky doby parkování vozidel ve vymezených částech v centru města, kde jsou parkovací stání primárně určena pro rychloobrátkové užívání míst.

Problematická je zejména lokalita v centru města na Komenského a Palackého náměstí a v okolních ulicích (Franzova, Kollárova, U Sýpky, Kpt. Jaroše) a v ulici Tyršova (v části přiléhající ke křižovatce s ulicí Trávníky).

Z průzkumu statické dopravy v centru města v denní dobu běžného všedního dne (úterý) a úředního dne (pondělí) nám údaje vykazují rozdíly v rámci úseků komunikací v centru města:

- plná až nadlimitní vytiženost kapacit na parkovišti na Komenského nám;
- limitní vytiženost kapacity v dolní části Palackého nám. a v horní části ulice Kpt. Jaroše;
- plná vytiženost kapacity parkovacích stání je na komunikaci Franzova, parkovišti na Kollárově (před panelovým domem č.p. 69, 89, 99), Tyršova (úsek komunikace u Úřadu práce) a Trávníky (před kulturním domem);

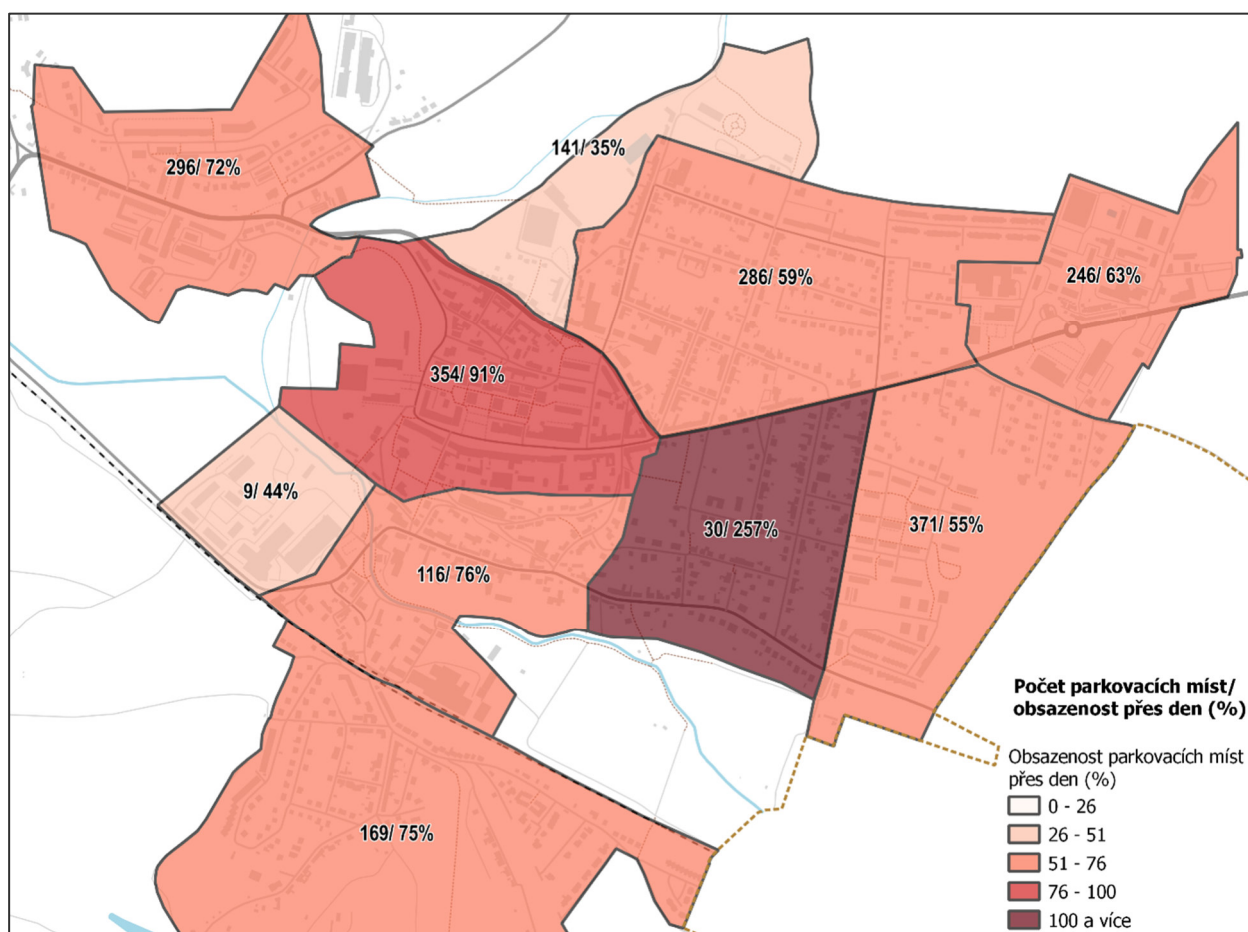
- dostatečná (nevytížená) nabídka parkovacích míst je v rámci centra města na Žerotínově náměstí (parkoviště před zámekem, parkovací stání podél komunikace Zámecká, ul. Zámecká – nad Jabloňovou terasou), horní a střední část Palackého nám., Kpt. Jaroše (včetně parkovišť před panelovými domy č.p. 40–42, 116–118), Brněnská (úsek mezi Kpt. Jaroše a Wolkerovou).

Nelegální parkování se objevuje v ulici Kollárova, Příkrá, Zámecká, U Sýpky, Úvoz, Nad Školami, Pod Zahrádkami, Ve Strži.

V důsledku těchto disparit je v centru města poptávka v denní dobu pro běžný pracovní den (úterý) dle zjištěných dat: cca 320 míst, v úřední den (pondělí) je poptávka cca 375 míst. Parkovací nabídka (legální) činí kapacitu 353 míst (včetně 14 míst s povolením Městského úřadu v lokalitě Jabloňová terasa).



je nutné řešit území s nadlimitní poptávkou po parkování, které je ve vymezeném území ulic Brněnská, Husova, Tetčická a Úvoz.

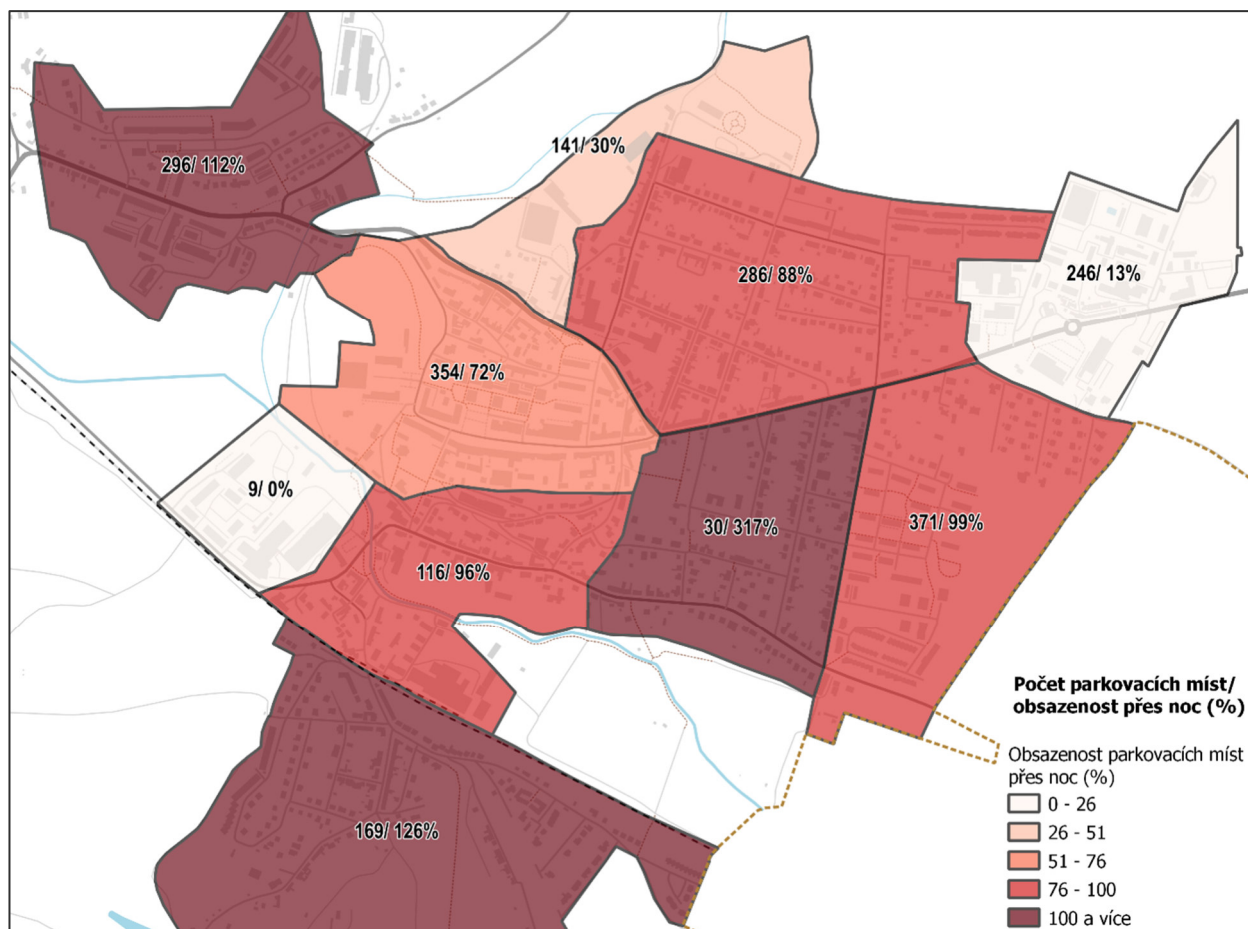


Obrázek 12 Počet parkovacích míst/ obsazenost přes den (%)

V noční dobu je na území širšího města vlivem parkování rezidentů nadlimitní poptávka po parkovacích místech v lokalitě vymezené ulicemi Brněnská, Husova, Tetčická a Úvoz (obsazenost 317 %). Dále je nadlimitní poptávka po parkovacích místech v oblasti Za nádražím/Kopaniny (obsazenost 126 %), a také v sídlišti Kamínky (112 %), kde byla poptávka překročeno o cca 35 míst. U těchto tří zmiňovaných případů dochází k odstavení parkovaných vozidel na nelegálních místech.

V lokalitě Husova čtvrť je v noční dobu z celkové nabídky 371 legálních parkovacích míst obsazeno 99 % parkovacích stání, což vykazuje v této lokalitě limitní hodnoty. V další lokalitě v blízkosti ulice 1. května a Nábřeží je pak z nabídky 116 legálních parkovacích stání obsazeno 96 %, lokalita se k přibližuje k limitním hodnotám.

Vyšší hodnoty, které však nejsou limitní lze zaznamenat také v rezidenční oblasti ohraničenou ulicemi Brněnská, Wolkerova, Sportovní, Tyršova, Mrštíkova, Malackova a Polní (88 %). V ostatních částech města poptávka po parkovacích místech nedosahuje významnějších hodnot.

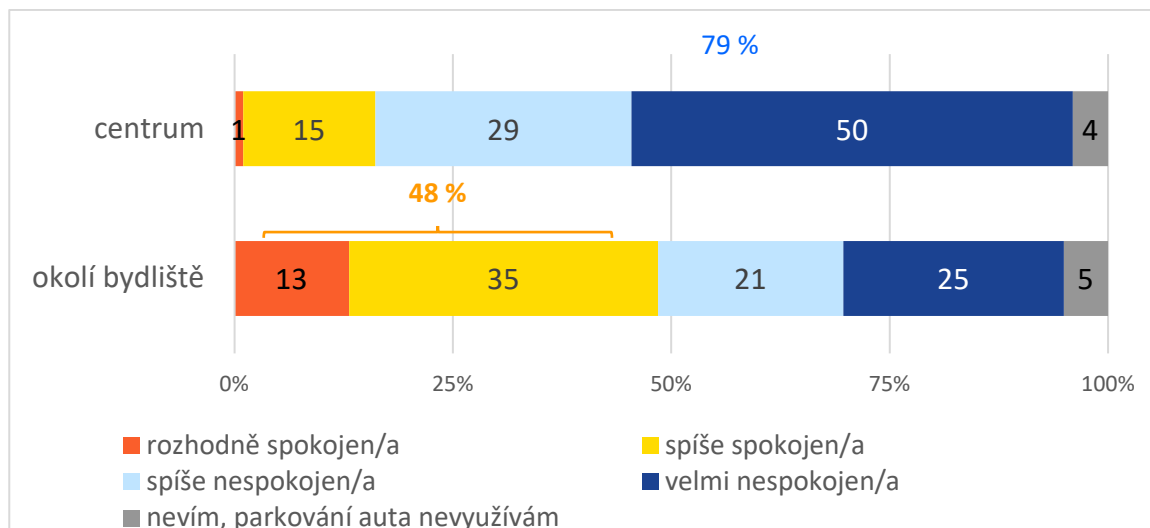


Obrázek 13 Počet parkovacích míst/ obsazenost přes noc (%)

4.1.3 Vyhodnocení dotazníku z hlediska parkovací politiky

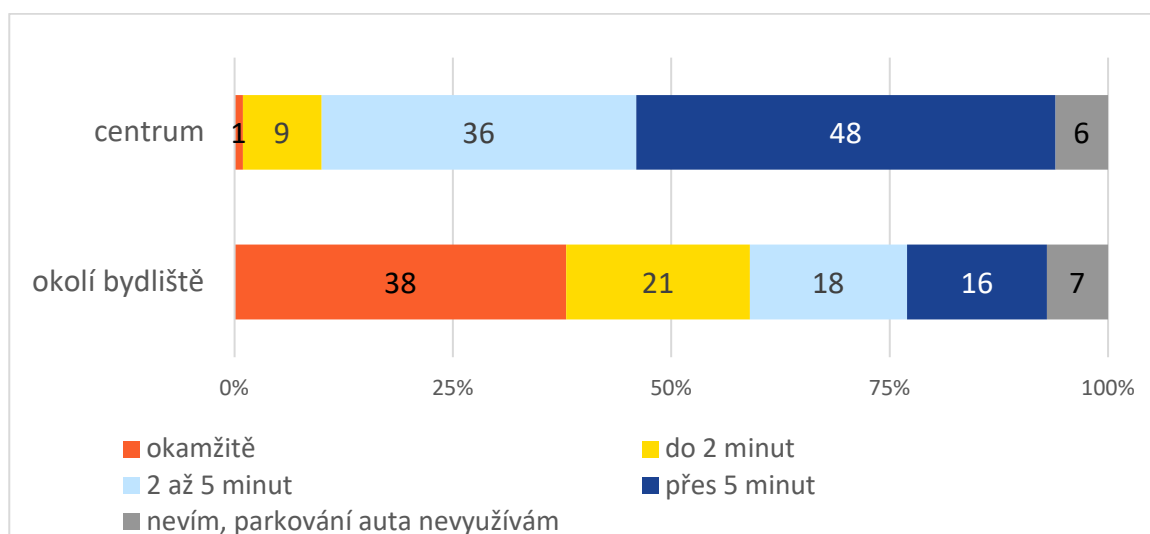
Součástí analytické části bylo také vyhodnocení dotazníkové šetření mezi občany Rosic a blízkého okolí mimo jiné na téma parkování ve městě. Jeho parametry jsou popsány v kapitole 3.2.4.

Pokud se podíváme na postoje veřejnosti se stávající situací ohledně parkování, vnímáme, že nejvíce problematickou oblastí je centrum města, na kterou se dále zaměříme v rámci návrhu parkovací politiky. Z dotazníkového šetření vyplývá, že hodnocení spokojenosti s možnostmi pro parkování aut se liší v závislosti na lokalitě. Zatímco v centru Rosic dominuje negativní hodnocení (79 % nespokojeno), v okolí bydliště mírně převažuje spokojenost (48 %).



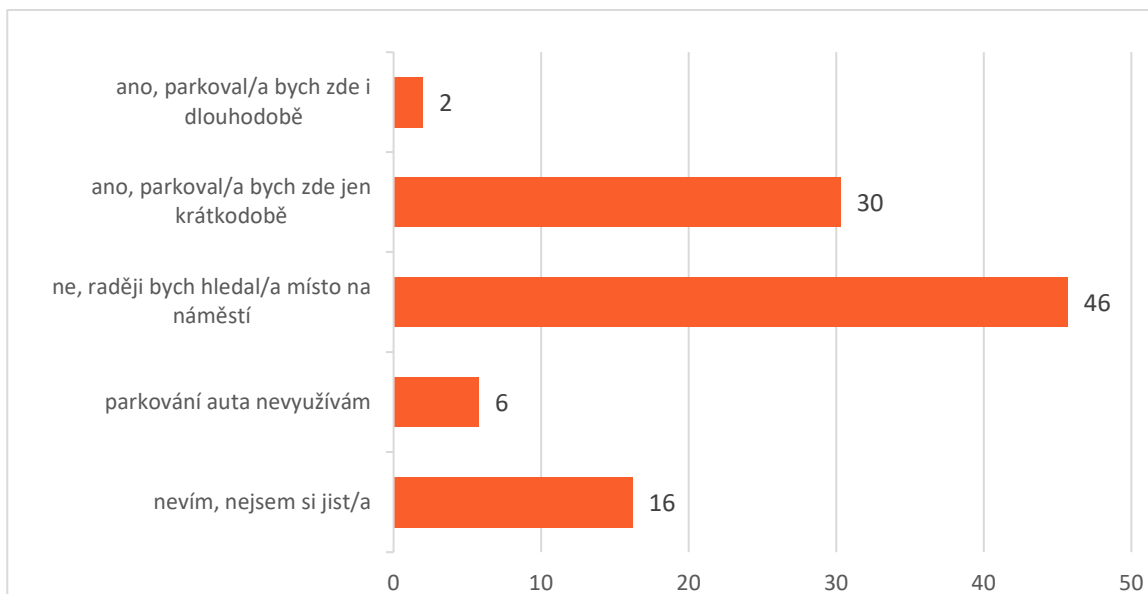
Graf 6 Spokojenost s možnostmi pro parkování v Rosicích (v %, N=346)

Pokud se zaměříme na téma parkování, tak nalezení parkovacího místa v centru města v běžné pracovním dny je poměrně náročné, téměř polovině dotázaných trvá více než 5 minut (48 %). V okolí bydliště se o takový problém nejedná, 38 % respondentů zaparkuje ihned a dalších 21 % do dvou minut.



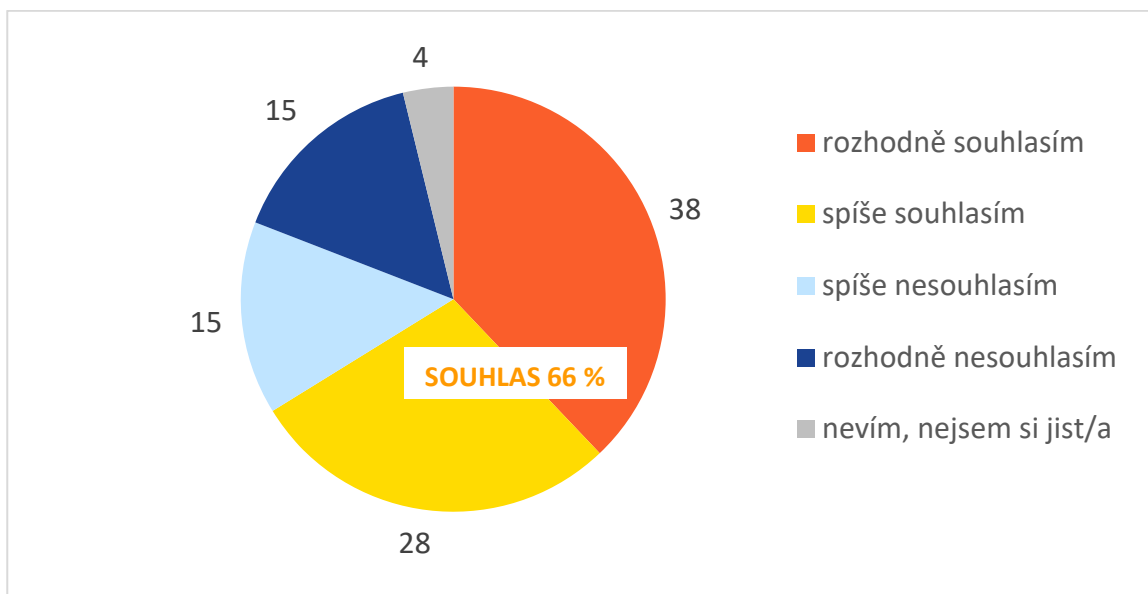
Graf 7 Jak dlouho trvá nalezení parkovacího místa (v %, N=346)

Dalším tématem, na které se dotazníkový průzkum u veřejnosti zaměřil, je možnost parkování v parkovacím domě, který by v budoucnu vznikl v lokalitě na křižovatce ul. Trávníky / Kpt. Jaroše. Z průzkumu zjišťujeme, že ochota k parkování v plánovaném placeném parkovacím domě není mezi respondenty příliš velká. Téměř polovina dotázaných tuto možnost odmítá a preferuje parkování na náměstí (46 %), 30 % respondentů má zájem o krátkodobé parkování a jen 2 % o dlouhodobé. Poměrně velký je podíl nerozhodných (16 %).



Graf 8 Ochota využívat parkovací dům (v %, N=346)

V případě tématu zvažované regulace a zpoplatnění parkování v centru má případné opatření mezi respondenty poměrně výraznou podporu. Dvě třetiny dotázaných s těmito opatřeními souhlasí, 38 % volí variantu „rozhodně ano“. Nesouhlas deklaruje 30 % respondentů.



Graf 9 Postoj k regulaci a zpoplatnění parkování v centru (v %, N=346)

4.2 Návrh parkovací politiky

Návrh parkovacího systému je sestavován v souladu s platnými nadřazenými strategickými dokumenty, jakými jsou Strategický plán města Rosice 2016–2025, Územní plán města Rosice, Integrovaná strategie rozvoje Brněnské metropolitní oblasti.

Návrh parkovacího systému zahrnuje urbanistické i dopravní řešení centra města a ve vybraných rezidenčních lokalitách města navrhuje úpravu dopravního řešení. Pokud se zaměříme na oblast centra města, předkládaný návrh parkovacího systému by měl společně s opatřeními vést k celkové proměně současného centra města na dopravně zklidněný a sdílený prostor, podporující bezpečný pohyb všech jeho uživatelů bez zbytečných omezení a bariér při zachování jeho přiměřené dopravní dostupnosti a příležitostí k zaparkování. Nové dopravní pojetí má přispět k vyšší míře využití centra města pro každodenní pobyt spojený s odpočinkem a společenským životem, ve spojitosti s nabídkou obchodů, služeb a institucí. Toho lze docílit rozvojem podmínek pro udržitelné dopravní módy, např. zvýšením komfortu a bezpečí pro pěší. Pro cyklistickou dopravu se nabízí realizace opatření v podobě páteřních tras k cílů dojížděky, zavádění cykloobousměrek, dostatečná doprovodná cyklistická infrastruktura, např. stání pro kola.

Hlavním cílem návrhu parkovacího systému je motivovat dojíždějící odstavovat vozidla mimo veřejné komunikace v centru města, které jsou dle provedených dopravních průzkumů parkovacích ploch vysoce vytížené.

Systém parkování je řešen v centru města a také ve vybraných rezidenčních lokalitách, kde je nadlimitní či limitní poptávka po parkovacích místech v noční dobu. Žádoucí je průběžně monitorovat poptávku po parkování v rezidenčních oblastech i na sídlištích, které jsou již v současnosti vytížené a může být zavedením parkovací politiky dojít ke zvýšení poptávky po bezplatném parkování v noční dobu.

4.2.1 Centrum

V rámci centra města navrhujeme kombinaci opatření, která pomohou zvýšit efektivitu obrátkovosti a zajistí dostatek parkovacích míst rezidentům. Toho dosáhneme zpoplatněním nejvytíženějších ploch v centru města, legalizací parkovacích míst stavebně-technickými úpravami ploch a úpravou režimu provozu na vybraných komunikacích. Doporučením je sledovat poptávku po parkování v dalších letech v rámci centra města. Pokud se budou i nadále zvyšovat nároky na parkování, bude zřejmě nutné doplnit parkovací kapacity (např. uvažovanou výstavbou parkovacího domu).

Zpoplatněné parkování v centru města navrhujeme v režimu první hodiny parkování zdarma a každé další hodiny za 20 Kč (bez limitní částky za den). Výše této částky je doporučena, zohledňuje motivaci uživatelů parkovat na nejvíce vytížených parkovacích plochách krátkodobě a docílit efektu obrátkovosti a dostatečné volné kapacity odpovídající poptávce po parkování.

V rámci kategorizace uživatelů parkování by byly zavedeny skupiny uživatelů: rezidenti, abonenti, návštěvníci. Návštěvníci by mohli využívat pouze parkovací místa se zavedeným zpoplatněným režimem. Ostatní parkovací místa by byla rezidentní a abonentní. Vymezení obnáší vydávání parkovacích karet ze strany městského úřadu, které na základě trvalého bydliště, nájemní smlouvy, adresy podnikající fyzické

či právnické osoby opravňují zařazení do kategorie rezidentů nebo abonentů. Parkovací karty jsou vydávány k registrovaným RZ vozidel, spárovanými s doloženými údaji o místě pobytu/podnikání rezidentů a abonentů. Parkovací místa jsou značena na komunikacích svislým a vodorovným dopravním značením. Svislé značení informuje uživatele, jaká pravidla na dané komunikaci v centru města platí. Zda se jedná o zónu pro rezidenty a abonenty, nebo o smíšenou zpoplatněnou zónu zahrnující i návštěvníky.

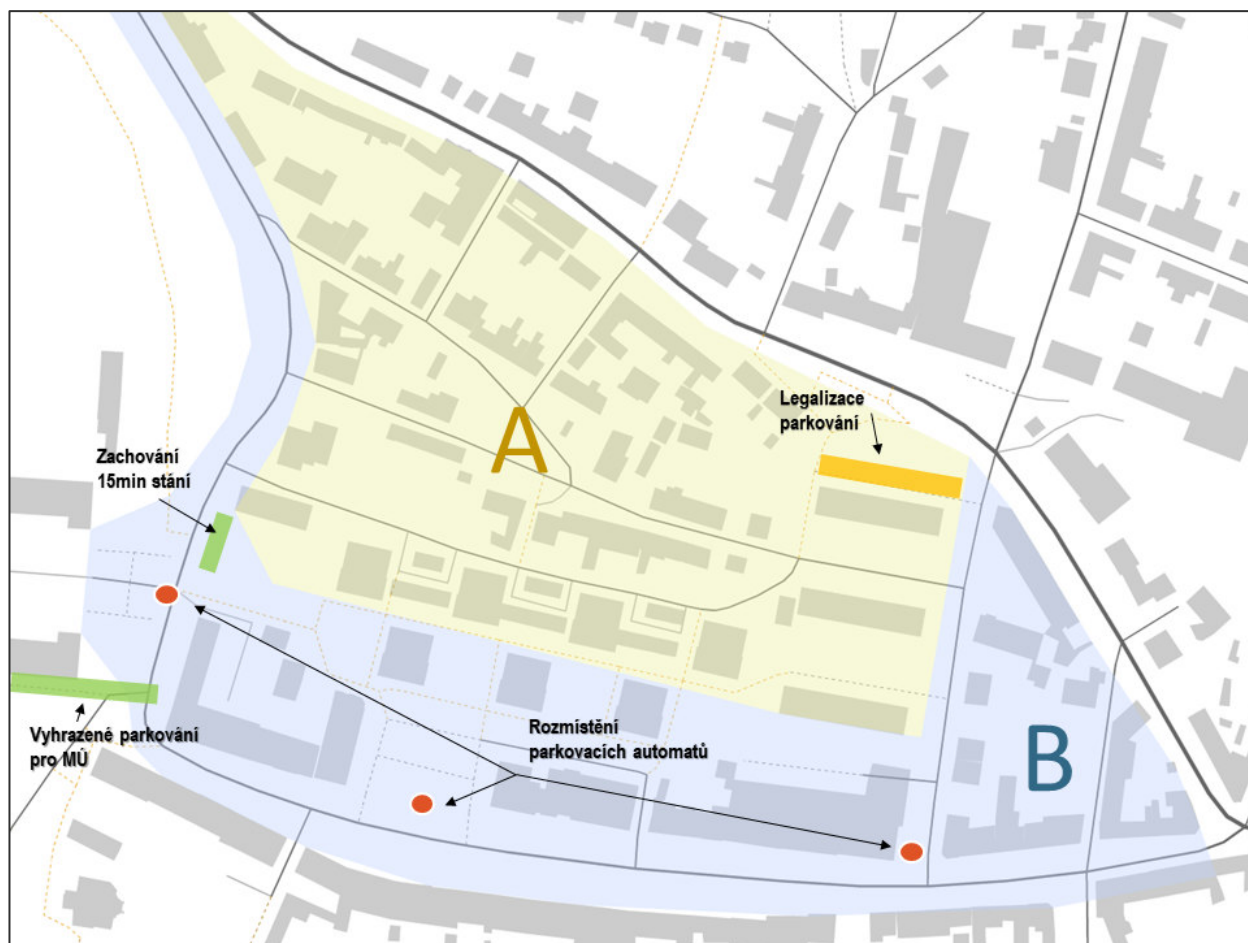
Regulovaná zpoplatněná oblast by byla značena svislým dopravním značením dopravní značky P s parkovacím automatem ve smíšené zóně parkování, s popisem režimu (smíšená zóna zpoplatněného parkování) a dodatkovou tabulkou vymezující provozní dobu (např. Po – Pá, od 6:00 do 17:00) a text upravující parkovací oprávnění vztahované na tuto oblast, případně ještě doplněno vyobrazením dalších dopravních značek upravujících provoz na pozemní komunikaci.

Regulovaná oblast vymezeného parkování pro rezidenty a abonenty by byla značena svislým dopravním značením dopravní značky P, s popisem režimu (rezidentní a abonentní zóna) a dodatkovou tabulkou vymezující provozní dobu (např. Po – Ne, 24 denně) a text upravující parkovací oprávnění vztahované na tuto oblast, případně ještě doplněno vyobrazením dalších dopravních značek upravujících provoz na pozemní komunikaci.

Varianty pro zavedení parkovací politiky v centru města:

Varianta 1 (s kategorizací parkovacích míst)

- Celé centrum je zóna se zákazem stání mimo vyznačená parkovací stání
- Parkovací místa v ulicích Franzova, Kollárova, U Sýpky a částečně Kpt. Jaroše jsou pouze pro rezidenty – cca 100 míst (zóna A)
- Ostatních cca 250 míst v zóně je ve standardním režimu placení v době 6–17 hod, mimo výběrová místa pro zaměstnance radnice (např. terasa nad Jabloňovým sadem) (zóna B)
- Naváděcí svislé dopravní značení P zdarma k zimnímu stadionu z obou směrů příjezdu do centra (Wolkerova – Trávníky, Na Mýtě – Trávníky)



Obrázek 14 Varianta 1 zavedení zpoplatněného parkování v centru města

Varianta 2 (zjednodušená)

- Zjednodušený systém zpoplatněného parkování v centru města bez kategorizace parkovacích míst a s vydáváním parkovacích karet rezidentům a abonentům
- Celé centrum je zóna se zákazem stání mimo vyznačená parkovací stání
- Většina míst v zóně je ve standardním režimu placení (Po–Pá, 6–17 hod), výběrová místa jsou v době 6–17 pro zaměstnance radnice (např. terasa nad Jabloňovým sadem)
- **Rezidentní místa nejsou vyznačena**, jde o standardní zpoplatnění centra města. Rezidenti a abonenté mají právo na roční kartu vydávanou ze strany MěÚ Rosice pro 1. vozidlo levně (např. 500 Kč/rok), pro 2. a další vozidlo zpoplatněno vyšší částkou (např. 5000 Kč/rok)
- Vyhrazená parkovací místa na dobu 15 min budou zrušena, jelikož se zvýší obrátkovost a bude dostatečný počet volných parkovacích míst (např. rodiče můžou děti do školy vodit i z parkoviště u zámku)
- Ulice Franzova, Kollárova, U Sýpky, Příkrá může být v režimu vjezd povolen jen dopravní obsluze – tím se sníží tlak na průjezd těmito ulicemi a zvýší pravděpodobnost rychlejšího nalezení parkovacího místa rezidenty
- Naváděcí vislé dopravní značení P zdarma k zimnímu stadionu z obou směrů příjezdu do centra (Wolkerova – Trávníky, Na Mýtě – Trávníky)

Významným prvkem v rámci obou variant parkovací politiky je **motivace odstavení dlouhodobě parkujících vozidel v denní dobu mimo centrum města**, kdy návštěvníci města (obyvatelé okolních obcí, zaměstnanci institucí a služeb, turisté) parkují vozidla na **nezpoplatněné parkovací ploše** v lokalitě u zimního stadionu s příznivou docházkovou vzdáleností do centra města.

ZTP a ZTP/P parkují bez omezení zdarma na vyhrazených místech. U významných cílů bude při zpracování dopravního značení vyhodnoceno a případně navrženo navýšení stávajících míst pro ZTP a ZTP/P.

4.2.2 Parkovací dům

Po zavedení všech opatření v centru města je rozhodující vyhodnocení pilotního provozu v tomto nastaveném režimu. Pokud by poptávka po parkování v centru města měla i nadále rostoucí tendenci, je možné realizovat navazující opatření, podporující nastavenou parkovací politiku města.

V lokalitě zelené plochy při křížení ul. Trávníky x Kpt. Jaroše je uvažováno s výstavbou parkovacího domu o kapacitě 62 parkovacích míst, s přínosem celkově 50 nových parkovacích míst. Výstavba parkovacího domu je důležitá z hlediska realizace úpravy režimu parkování v centru města, kde je v denní dobu pracovních dnů nastaven režim zvyšující obrátkovost parkování zpoplatněním stání vozidel v centru mimo rezidentské a abonentské vymezené stání/režim.

Vzhledem k rozsahu vymezení počtu parkovacích míst pro obrátkové stání a s přihlédnutím ke zjištěným postojům z dotazníkového průzkumu lze předpokládat, že by uživateli parkovacího domu byli pravděpodobně spíše uživatelé dlouhodobějšího parkování (rezidenti, zaměstnanci institucí a služeb, abonenti). U parkovacího domu se nabízí i případného zapojení parkovacího systému (stohovatelný systém), který umožňuje kombinaci krátkodobého i dlouhodobého parkování a zvýšení kapacity parkovacích míst na užití ploše parkovacího domu.

Provedením opětovného průzkumu obsazenosti parkovacích míst v úřední pracovní den pak lze nastavit režim u parkovacího domu. Po zprovoznění parkovacího domu se nabízí vyhrazení části parkovací plochy pro rezidenty a abonenty a zbylá část zůstane v režimu smíšené zóny. K tomuto členění je třeba realizovat průzkum obsazenosti parkovacích míst v centru města po zavedení doporučených opatření.

4.2.3 Širší město

V rámci průzkumů nabídky legálních parkovacích míst a poptávce v běžný pracovní den (úterý) a noc zjišťujeme, že nadlimitně nám vychází poptávka **ve dne i v noci** po parkování v lokalitě vymezené ulicemi Brněnská, Husova, Tetčická, Úvoz. To je především způsobeno nedostatečnou šířkou obousměrných komunikací, kvůli kterým odstavená auta v lokalitě spadají do kategorie nelegálně zaparkovaných. V této lokalitě je kapacita legálních parkovacích míst cca 30, přičemž v denní dobu zde bylo zaznamenáno cca 80 parkujících vozidel na komunikacích a v noční dobu dokonce 95 parkujících vozidel na komunikacích. Z hlediska možností je zde doporučováno **zřízení jednosměrného provozu** na komunikacích celé oblasti (ulice Boženy Němcové – úsek mezi ulicemi Máchova a Jiráskova, Smetanova, Jiráskova, Dobrovského). V případě zavedení jednosměrného provozu na těchto komunikacích by se zvýšil počet legálních parkovacích stání.



Obrázek 15 Příklad možného zjednosměrnění lokality

Druhou lokalitou, kde byla zaznamenána nadlimitní poptávka parkování **v noční dobu** běžného pracovního dne je lokalita Za nádražím. Kapacita legálních parkovacích míst je cca 170 míst k parkování. V noční dobu bylo průzkumem zaznamenáno celkem 213 parkujících vozidel. Možností navýšení počtu legálních parkovacích míst je pouze v případě zjednosměrnění a legalizace parkování na ul. Dr. Živanského a na Družstevní ulici. V ulici Pod Trojicí je potřeba zohlednit parkování na soukromých pozemcích, které realizovali vlastníci zdejších nemovitostí.

V lokalitě sídliště Kamínky, kde je v noční dobu překročena kapacita legálních parkovacích míst, se nabízí možnost zjednosměrnění ulice Lipová. Podélná parkovací stání by mohla být nahrazena příčnými, čímž by došlo ke zkapacitnění parkovacích stání v této lokalitě. Bohužel takové úpravy by byly částečně na úkor městské zeleně a znamenaly by vyšší dopravní zátěž pro ulici Javorová a Kaštanová. S rozvojem území severně od sídliště Kamínky se také nabízí rozšíření kapacitního parkoviště na severu sídliště.

4.2.4 P+R (B+R) nádraží

Řešení odstavování automobilů a motocyklů u železniční stanice Rosice u Brna v režimu P+R vyžaduje vyhledávací studii s prověřením možných lokalit (na pozemku SŽ, podél ulice Zastávecká, nábřeží Bobravy nebo za výrobním areálem při ulici Zastávecká apod.).

Prostor P+R včetně příjezdových komunikací by neměl snižovat komfort přístupu k železniční stanici chodcům a cyklistům. Prostor pro odstavení kol a koloběžek (B+R) by měl přímo a logicky navazovat na přístup k nástupišti.

4.2.5 K+R škola

V rámci doprovodu dětí do škol a jejich vyzvedávání je možné využít nabídku nezaplatněného krátkodobého parkovací stání na Palackého náměstí (v případě základní školy Pod Zahrádkami) s průchodem dětí kolem objektu tělocvičny, případně vyhrazená parkovací stání v režimu K+R a na ulici 1. května. Zajíždění aut rodičů do ulice Pod Zahrádkami je nežádoucí, protože způsobuje dopravní komplikace a snižuje komfort dětem, které do školy cestují pěšky nebo na kole. Režim krátkodobého parkování v režimu K+R je vhodný také u objektu základní školy v ulici Na Vyhliídce, kde je žádoucí dořešit pohyb dětí od zaparkovaného auta k objektu školy, neboť bude docházet ke křížení tras dětí a projíždějících automobilů rodičů.

4.3 Systém regulovaného parkování – způsob platby a kontroly

Pro zavedení zpoplatněného parkování v centru je potřeba zavedení parkovacích automatů s tarifem 60 min. bezplatně, každá další hodina za 20 Kč. Tento režim by byl v provozu v pracovní dny (pondělí až pátek) od 6:00 do 17:00. V ostatní dobu pracovních dnů, o víkendech a svátcích by se jednalo o nezaplatněný režim parkování.

Výjimky osvobozené od poplatku

- Vozidla přepravující zdravotně postižené osoby s označením dle platných právních předpisů.
- Vozidla pečovatelských služeb.
- Vozidla s označením Městská policie Rosice.
- Vozidla bezpečnostních sborů plnící služební úkon (hasičský sbor, záchranná služba...).
- Vozidla opravárenských služeb plnící služební úkon (vodovod, kanalizace...).
- ZTP a ZTP/P budou parkovat bez omezení ZDARMA na vyhrazených místech.

Možné způsoby platby za parkování:

- V parkovacím automatu:
 - Parkoviště Žerotínovo nám.
 - Komenského nám.
 - Palackého nám.
- Platba on-line přes mobilní aplikaci – jednoduchou a pohodlnou alternativní variantou je možnost platby on-line v mobilní aplikaci, např. osvědčenou aplikaci pro platbu parkovného v aplikaci MPLA. Systém je přístupný v mobilní aplikaci nebo přes webové rozhraní. To by obnášelo zavedení této aplikace do prostředí města Rosice.

Kontrola zaplaceného parkovného je prováděna strážníky Městské policie. Pracovníci policie vytipovávají a procházejí místa s častým porušováním pravidel o využívání parkovacích ploch a přestupky dokumentují a řeší, případně předávají k řešení na MÚ. Doporučeno je rozšíření mobilních aplikací mezi všechny strážníky městské policie, s nimiž jsou strážníci schopni poměrně rychle projít danou lokalitu.

5 Přílohy

Příloha 1: Kapacita parkovacích míst přes den a jejich obsazenost

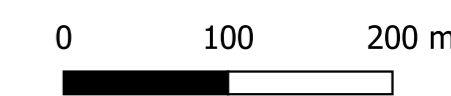
Příloha 2: Kapacita parkovacích míst přes noc a jejich obsazenost

Kapacita parkovacích míst přes den / obsazenost (%)

Obsazenost parkovacích míst přes den (%)

- ↔ 0-25
- ↔ 26-50
- ↔ 51-75
- ↔ 76-100
- ↔ 101 a více

↔ Počet nelegálně zaparkovaných vozidel



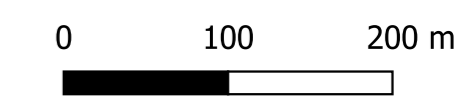
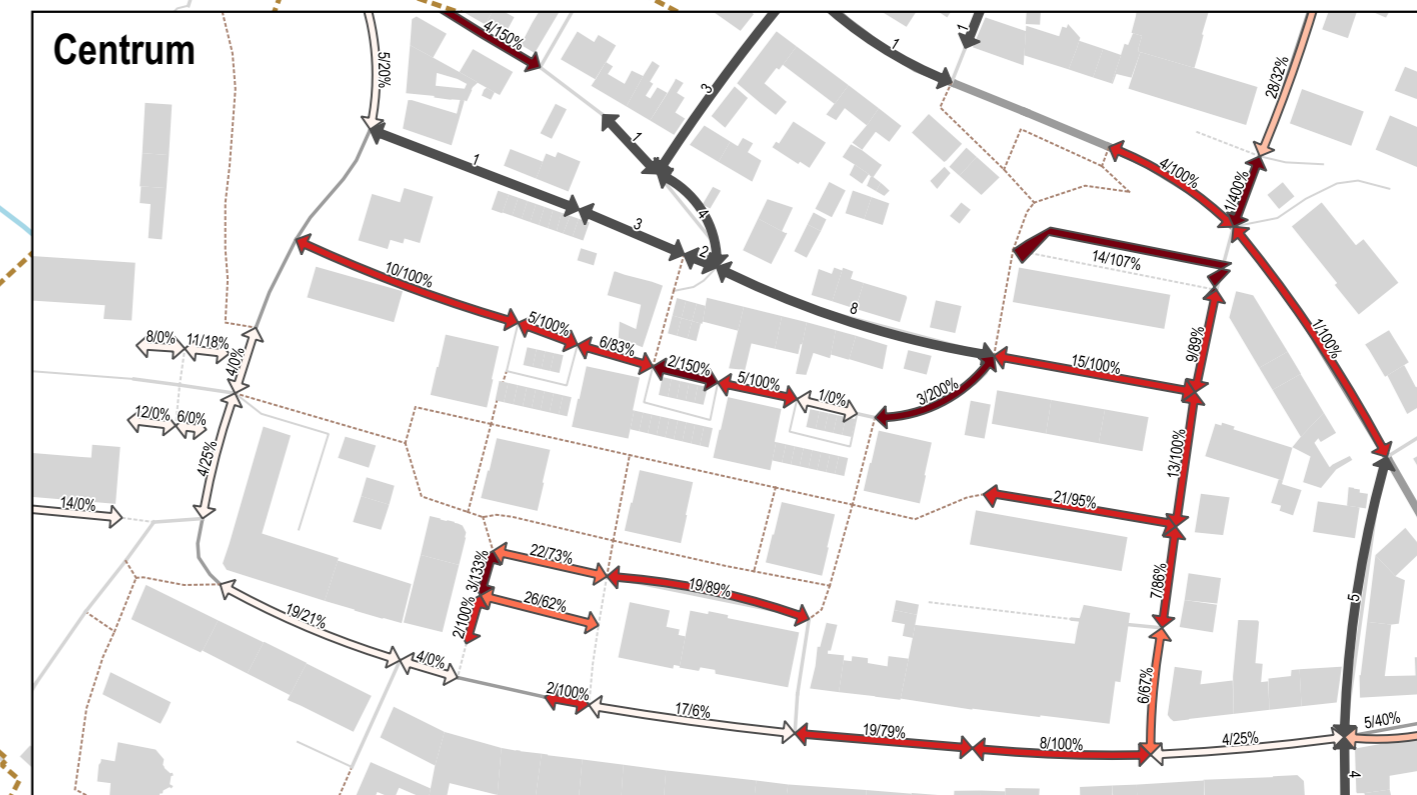
Zdroj dat: Průzkum statické dopravy, CDV 2023

Kapacita parkovacích míst přes noc / obsazenost (%)

Obsazenost parkovacích míst přes noc (%)

- ↔ 0-25
- ↔ 26-50
- ↔ 51-75
- ↔ 76-100
- ↔ 101 a více

↔ Počet nelegálně zaparkovaných vozidel



Zdroj dat: Průzkum statické dopravy, CDV 2023