



STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC

Poznámka: Zveřejněna je pouze upravená verze dokumentu z důvodu dodržení přiměřenosti rozsahu zveřejňovaných osobních údajů podle nařízení Evropského parlamentu a rady (EU) 2016/679, o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES (obecné nařízení o ochraně osobních údajů a aplikačních zákonů ČR).

Nejsou dotčena práva podle § 16 odst. 2 písm. e) zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení) oprávněných osob uvedených v § 16 a § 17 téhož zákona.

16. schůze rady města dne: 16.08.2022

Bod pořadu jednání: 43

Schválení pilotní studie organizace rezidentního parkování na vybraných sídlištích

Stručný obsah: Schválení pilotní studie organizace rezidentního parkování na vybraných sídlištích Doubí, Vesec, Staré Rochlice a Gagarinova.

MML, Odbor kancelář architektury města

Důvod předložení: Radě města je předkládána ke schválení pilotní studie organizace rezidentního parkování na vybraných sídlištích v Liberci.

Zpracoval: Janků Vojtěch, Ing. - pracovník odboru kancelář architektury města

Projednáno s: Ing. Jaroslav Zámečník, CSc., primátor statutárního města Liberec

Předkládá: Jand'ourek Jiří, Ing. arch. Ing. - vedoucí odboru kancelář architektury města

K projednání v radě přizván(a):

Předpokládaná doba projednání (min): 10

Po schválení předložit na jednání:

Návrh usnesení

Rada města po projednání

schvaluje

studii organizace rezidentního parkování na vybraných sídlištích Doubí, Vesec, Gagarinova a Staré Rochlice dle přílohy č. 1,

ukládá

zajistit další stupeň projekční přípravy stavebních úprav a organizace dopravy rezidentního parkování na vybraných sídlištích vyplývající z výsledků a závěrů pilotní studie a zohlednit je v urbanistických návrzích revitalizací sídlišť.

P: Jand'ourek Jiří, Ing. arch. Ing. - vedoucí odboru kancelář architektury města

T: 31.12.2023

Důvodová zpráva

Odbor Kancelář architektury města, jako koncepční složka města při formulování záměrů statutárního města Liberec v oblasti dopravy a veřejných prostranství, nechal zpracovat pilotní studii organizace rezidentního parkování na vybraných sídlištích, a to na sídlištích Doubí, Vesec, Staré Rochlice a Gagarinova.

Zpracovatel studie uspořádal v rámci její zpracování uspořádal veřejná pracovní setkání s obyvateli vybraných lokalit. Obyvatelé byli osloveni prostřednictvím dopisů zaslaných zástupcům SVJ/bytových družstev. Aby byl získán ucelenější úvodní pohled a názory místních na problematiku parkování ve vybraných lokalitách, byl vytvořen krátký dotazník jako příloha k dopisu/pozvánce na veřejná setkání. Součástí dopisu byla kromě dotazníku i mapka řešeného území pro konkrétní sídliště a výsledky dopravního průzkumu na úrovni jednotlivých ulic.

Studie Organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci měla za úkol navrhnout ve spolupráci se Sdruženími vlastníků jednotek a Bytovými družstvy řešení, která budou v co nejlepším souladu s jejich požadavky, očekáváními a limity a budou respektovat základní principy řešení veřejného prostoru na sídlištích (minimální úbytek zeleně, zachování chodníků k hlavním vchodům do všech panelových domů, naopak možnost zrušit chodníky u zadních vchodů, parkování lépe šikmé než kolmé a přední částí aut k fasádám domů). Konkrétní a podrobnější řešení byla navržena pro vybrané lokality, kde obyvatelé projeví zájem o pokračování prací a jejich součinnost na návrhu řešení parkování na sídlištích. Jedná se o sídliště Doubí, Jeřmanická a ulici Cihlářská ve Starých Rochlicích.

Tento dokument bude sloužit také jako podklad pro další projekty v souvislosti s chystanými revitalizacemi sídlišť na úrovni projektové dokumentace.

Stručné závěry pro jednotlivé lokality:

Sídliště Gagarinova - projekt revitalizace sídliště Gagarinova, který byl zpracováván současně s touto studií, řeší veřejný prostor komplexně a navrhuje 169 nových stání, což je o 61 stání více než je současný teoretický deficit. Stání tak budou k dispozici ve všech částech sídliště a po revitalizaci nebude potřebná regulace parkování. Výstupy z této studie jsou aplikovány v už zpracované urbanistické studii sídliště Gagarinova.

Sídliště Kašparova – připravuje se realizace parkoviště Holubova v roce 2022, která navýší kapacitu o 25 stání. V případě úspěšné realizace dalších opatření v prostoru sídliště by mohlo být vybudováno až 49 stání a tím by byl vyřešen deficit v odstavování, byla by však zachována závislost na využívání soukromých pozemků a výjimky pro noční stihání. Regulace za těchto podmínek není požadována ani vhodná. Do budoucna by byla vhodná studie revitalizace, která by vyřešila i majetkové vztahy, výstavbu patrového objektu a budoucí regulaci.

V lokalitě Staré Rochlice je navrženo místní zvýšení odstavné kapacity o 19 nových stání, o 6 více než byl identifikovaný deficit. Po realizaci nových stání bude nabídka a poptávka vyrovnaná, regulace nebude nutná. V případě zneužívání nových kapacit bude možné uvažovat o místní regulaci modrou zónou.

Sídliště Doubí bude v případě úspěšné realizace většiny navržených parkovacích stání a alespoň částečného vyřešení parkování vozidel zaměstnanců školy a školky (na pozemku školy a v Pilínkovské ulici) situace v nabídce a poptávce vyrovnaná a nebude potřebná regulace. Tato studie našla 90 nových stání na sídlišti, o 4 více než činil deficit. Pokud studie revitalizace a neúspěchy s převody vlastnictví pozemků dojdou k výrazně nižším počtům nových stání, může být řešením regulace v noci, která neznemožní provoz školy a školky.

Sídliště Jeřmanická – navržené úpravy v rámci revitalizace mohou přinést až 90 nových odstavných stání, přetrvává celkový deficit v počtu 31 stání. Doporučuje se proto po dokončení revitalizace sídliště a realizaci nových navržených stání zavést regulaci formou modré zóny s jen mírně navýšenou cenou za druhé vozidlo.

Přílohy:

- 1) Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
- 2) Situace úprav na sídlišti Doubí

- 3) Situace úprav na sídlišti Vesec
- 4) Situace úprav na sídlišti Staré Rochlice
- 5) Teoretická poptávka po odstavných stání
- 6) Zápis ze setkání s obyvateli sídliště Doubí
- 7) Zápis ze setkání s obyvateli sídliště Vesec
- 8) Zápis ze setkání s obyvateli sídliště Staré Rochlice
- 9) Zápis ze setkání s obyvateli sídliště Gagarinova

Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci



Červen 2022

Obsah

Obsah.....	2
Identifikační údaje projektu	4
Seznam tabulek	5
Seznam obrázků	5
Seznam grafů.....	6
Seznam příloh.....	7
Seznam použitých zkratk	8
Úvod	9
1 Analytická část.....	10
1.1 Pracovní veřejná setkání s obyvateli lokalit	10
1.1.1 Vyhodnocení dotazníků.....	10
1.1.2 Závěry ze setkání	12
1.2 Obecně pro všechna sídliště.....	13
1.2.1 Průzkum dopravy v klidu	13
1.2.2 Vstupy do bilančních výpočtů.....	14
1.2.3 Vyhrazená stání	14
1.3 Sídliště Gagarinova	15
1.3.1 Průzkum dopravy v klidu	15
1.3.2 Výstupy z bilančních výpočtů	18
1.4 Sídliště Vesec – Kašparova	19
1.4.1 Průzkum dopravy v klidu	19
1.4.2 Výstupy z bilančních výpočtů	23
1.5 Sídliště Staré Rochlice.....	24
1.5.1 Průzkum dopravy v klidu	24
1.5.2 Výstupy z bilančních výpočtů	27
1.6 Sídliště Doubí.....	28
1.6.1 Průzkum dopravy v klidu	28
1.6.2 Výstupy z bilančních výpočtů	32
1.6.3 Mapa deficitů odstavných stání	33
1.7 Sídliště Vesec – Jeřmanická	35
1.7.1 Průzkum dopravy v klidu	35
1.7.2 Výstupy z bilančních výpočtů	39

1.7.3	Mapa deficitů odstavných stání	40
2	Návrhová část.....	42
2.1	Sídliště Gagarinova	42
2.2	Sídliště Kašparova.....	43
2.3	Sídliště Staré Rochlice.....	47
2.3.1	Mapa vlastnictví pozemků.....	47
2.3.2	Kyjevské náměstí a Cihlářská ulice	48
2.4	Sídliště Doubí.....	50
2.4.1	Mapa vlastnictví pozemků.....	50
2.4.2	Návrh řešení	51
2.4.3	Nová mapa deficitů odstavných stání	54
2.5	Sídliště Jeřmanická	56
2.5.1	Mapa vlastnictví pozemků.....	56
2.5.2	Návrh řešení	57
2.5.3	Nová mapa deficitů odstavných stání	60
2.6	Návrh regulace parkování v rezidentských zónách v Liberci.....	62
2.6.1	Výchozí podmínky zpoplatnění stání v Liberci.....	62
2.6.2	Návrh regulace parkování v modrých zónách mimo centrum	63
2.6.3	Typy tarifních pásem	64
2.6.4	Cenová politika	65
2.6.5	Přidělování parkovacích oprávnění	65
2.6.6	Doba regulace.....	66
2.6.7	Kontrola dodržování pravidel parkovací politiky.....	66
2.6.8	Doporučení k lokalitám	67
	Závěr.....	68

Identifikační údaje projektu

Název projektu:	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
Objednavatel:	STATUTÁRNÍ MĚSTO LIBEREC nám. Dr. E. Beneše 1 460 59 Liberec 1 IČ: 00262978, DIČ: CZ00262978
Zhotovitel:	NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582 110 00 Praha 1 Zapsáno u Městského soudu v Praze, oddíl C, vložka 42028 IČ: 64939511, DIČ: CZ64939511
Řešitelský tým:	Ing. Jan Gallia Ing. Jan Kašík Ing. Veronika Murinová

Seznam tabulek

Tabulka 1 Vstupní údaje do mapy deficitů – sídliště Doubí	34
Tabulka 2 Vstupní údaje do mapy deficitů – sídliště Jeřmanická	41
Tabulka 3 Nová nabídka stání do mapy deficitů – sídliště Doubí	55
Tabulka 4 Nová nabídka stání do mapy deficitů – sídliště Jeřmanická	61
Tabulka 5 Rozsah provozu pásem pro typy uživatelů	64

Seznam obrázků

Obrázek 1 Vyhrazená stání v Doubí.....	14
Obrázek 2 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Gagarinova přes noc.....	15
Obrázek 3 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Gagarinova přes den	16
Obrázek 4 Stání vozidel v severní části Gagarinovy ulice	17
Obrázek 5 Stání vozidel v obousměrné komunikaci ve východní části Gagarinovy ulice	17
Obrázek 6 Stání vozidel v okolí domu s čp. 873 – 875	17
Obrázek 7 Stání vozidel v okolí domů s čp. 772 a 780.....	18
Obrázek 8 Stání vozidel ve vnitrobloku sídliště Gagarinova.....	18
Obrázek 9 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Kašparova přes noc.....	20
Obrázek 10 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Kašparova přes den	21
Obrázek 11 Stání vozidel v ulici Fričova.....	22
Obrázek 12 Stání vozidel v ulici Holubova.....	22
Obrázek 13 Stání vozidel v ulici Holubova v obytné zóně	22
Obrázek 14 Stání vozidel v ulici Kašparova	22
Obrázek 15 Výřez z projektové dokumentace úpravy parkoviště v ulici Holubova	23
Obrázek 16 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Staré Rochlice přes noc	25
Obrázek 17 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Staré Rochlice přes den.....	26
Obrázek 18 Stání vozidel v ulici Kociánova.....	26
Obrázek 19 Stání vozidel v okolí domu čp. 656 - 658.....	27
Obrázek 20 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Doubí přes noc	29
Obrázek 21 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Doubí přes den.....	30
Obrázek 22 Stání vozidel v ulici Za Humny.....	30
Obrázek 23 Stání vozidel v ulici Kaplického.....	31
Obrázek 24 Stání vozidel v ulici Vackova.....	31
Obrázek 25 Stání vozidel v křižovatce Kaplického-Mařanova	31
Obrázek 26 Stání vozidel v nepojmenované ulici u ulice Za Humny (okolí domu s čp. 392-394)	31
Obrázek 27 Mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Doubí.....	33
Obrázek 28 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Jeřmanická přes noc	36
Obrázek 29 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Jeřmanická přes den	37
Obrázek 30 Stání vozidel v severní části ulice Jeřmanická	38
Obrázek 31 Stání vozidel v jižní části ulice Jeřmanická	38
Obrázek 32 Stání vozidel v ulici Dětská	38
Obrázek 33 Stání u mateřské školy Jeřmanická s detailem na svislou značku.....	39
Obrázek 34 Mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Jeřmanická	40

Obrázek 35 Návrh revitalizace sídliště Gagarinova (zdroj: MgA. Jakub Chuchlík – architekt)	42
Obrázek 36 Možné řešení zjednosměrněním komunikací a rozšířením současných parkovišť	44
Obrázek 37 Kuriózní chodník na sídlišti Kašparova	44
Obrázek 38 Způsob umístění kontejnerů na Gagarinově	44
Obrázek 39 Možnost řešení jižní části sídliště	45
Obrázek 40 Etážové parkoviště v lokalitě Bezručova v Benešově (zdroj: panorama mapy.cz)	45
Obrázek 41 Vizualizace etážového parkoviště ve městě Sokolov (zdroj: sokolov.cz)	46
Obrázek 42 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Staré Rochlice	47
Obrázek 43 Návrh nových stání na sídlišti Staré Rochlice	48
Obrázek 44 Příklad stání vozidla na šikmém zakončení chodníku v ulici Cihlářská	49
Obrázek 45 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Doubí	50
Obrázek 46 Návrh nových stání na sídlišti Doubí	51
Obrázek 47 Vyšlapaná pěší cesta na Turnovskou ulici	52
Obrázek 48 Návrh na svislou dopravní značku u školky v ulici Kaplického	53
Obrázek 49 Situace Pilínkovské ulice	53
Obrázek 50 Nová mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Doubí	54
Obrázek 51 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Jeřmanická	56
Obrázek 52 Umístění parkovacích dvorů na sídlišti	57
Obrázek 53 Návrh nových stání na sídlišti Jeřmanická	58
Obrázek 54 Návrh na svislou dopravní značku u školky v ulici Jeřmanická	59
Obrázek 55 Vozidla stojící z části na chodníku v ulici Jeřmanická	59
Obrázek 56 Odstavená vozidla u výměníku v ulici Jeřmanická	60
Obrázek 57 Nová mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Doubí	60

Seznam grafů

Graf 1 Obsazenost na sídlišti Gagarinova	15
Graf 2 Skladba odstavných stání noční průzkum, Gagarinova	16
Graf 3 Obsazenost na sídlišti Vesec - Kašparova	19
Graf 4 Skladba odstavných stání noční průzkum, Vesec-Kašparova	21
Graf 5 Obsazenost na sídlišti Staré Rochlice	24
Graf 6 Skladba odstavných stání noční průzkum, Staré Rochlice	25
Graf 7 Obsazenost na sídlišti Doubí	28
Graf 8 Skladba odstavných stání noční průzkum, Doubí	29
Graf 9 Obsazenost na sídlišti Vesec – Jeřmanická	35
Graf 10 Skladba odstavných stání noční průzkum, Vesec-Jeřmanická	37

Seznam příloh

Příloha 1	Dopis pro SVJ/družstva
Příloha 1.1	Znění dotazníku zpracovatele s cílem získat pohled místních na danou problematiku
Příloha 2	Sídliště Doubí - zápis z veřejného setkání
Příloha 3	Sídliště Staré Rochlice - zápis z veřejného setkání
Příloha 4	Sídliště Gagarinova - zápis z veřejného setkání
Příloha 5	Sídliště Jeřmanická a Kašparova - zápis z veřejného setkání
Příloha 6	Teoretická poptávka po odstavných stáních
Příloha 7	Návrh řešení – sídliště Staré Rochlice
Příloha 8	Návrh řešení – sídliště Doubí
Příloha 9	Návrh řešení – sídliště Jeřmanická

Seznam použitých zkratk

APNR	<i>automatic number plate detection</i> = automatické rozeznávání registračních značek
čp.	číslo popisné
ČSN	označení české technické normy (z původní československé státní normy)
MŠ	mateřská škola
PB	parkovací blok
PS	parkovací stání
RZ	registrační značka
SUMP L&J	Plán udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou 2021 – 2030
SVJ	sdružení vlastníků jednotek
TJ	tělovýchovná jednota
ZTP	zvlášť těžce postižený
ZŠ	základní škola

Úvod

Studie navazuje na výstupy Plánu udržitelné městské mobility Liberec – Jablonec nad Nisou 2021 – 2030 zpracovaného v roce 2020. Jedním z jeho strategických cílů je „Racionální užívání automobilů s ohledem na veřejný prostor“, na jehož základě bylo navrženo opatření „Rozšíření a úpravy zón placeného stání a organizace rezidentního parkování na sídlištích“, které cílí na regulaci parkování na sídlištích, kde není dostatek kapacit, a zlepšení kapacitní bilance na sídlištích. Statutární město Liberec nyní hledá řešení, které by obyvatelům vyhovovalo a pomohlo dlouhodobý problém s parkováním na sídlištích významně zmírnit.

Pro účely tohoto projektu byly statutárním městem Liberec vybrány lokality:

- sídliště Gagarinova, 460 06 Liberec VI – Rochlice,
- sídliště Kašparova, 463 12 Liberec XXV – Vesec,
- sídliště Staré Rochlice, 460 06 Liberec VI – Rochlice,
- sídliště Doubí, 463 12 Liberec XXIII – Doubí,
- sídliště Jeřmanická, 463 12 Liberec XXV – Vesec.

Cílem této pilotní studie bylo především zjistit, jaké metody mohou být využity pro zlepšení stavu parkování vozidel na libereckých sídlištích, aniž by to vedlo k nepřijatelnému zhoršení kvality veřejného prostoru a k nepřiměřenému obtěžování obyvatel zaváděním neodpovídajících regulačních opatření.

Konkrétním cílem bylo vyhodnotit situaci v odstavování vozidel na sídlištích, popsat dříve připravované projekty a navrhnout ve spolupráci se Sdruženími vlastníků jednotek a Bytovými družstvy řešení, která budou v co nejlepším souladu s jejich požadavky, očekáváními a limity a budou respektovat základní principy řešení veřejného prostoru na sídlištích (minimální úbytek zeleně, zachování chodníků k hlavním vchodům do všech panelových domů, naopak možnost zrušit chodníky u zadních vchodů, parkování lépe šikmé než kolmé a přední částí aut k fasádám domů). Hlavním cílem je navržení navýšení kapacit pro odstavování vozidel na sídlištích, kde není dostatek stání, až do výše zjištěných deficitů. Regulační opatření jsou navrhována tehdy, pokud nebylo možné dostatečně navýšit nabídku nových parkovacích stání určených pro odstavování vozidel (lokality Kašparova), nebo po dokončení revitalizace sídliště, aby se zabránilo zneužívání navýšené kapacity pro parkování dodávek, služebních vozidel či starých nevyužívaných vozidel (sídlíště Doubí a Jeřmanická).

Konkrétní a podrobnější řešení byla navržena pro vybrané lokality, kde obyvatelé projeví zájem o pokračování prací a o součinnost s nimi při návrhu řešení parkování na sídlištích:

- sídliště Doubí, 463 12 Liberec XXIII - Doubí,
- sídliště Jeřmanická, 463 12 Liberec XXV – Vesec.

V jedné lokalitě proběhlo místní šetření a bylo podrobně navrženo možné zkapacitnění změnou uspořádání uličního prostoru v Cihlářské ulici a na Kyjevském náměstí, ne však celoplošné řešení:

- sídliště Staré Rochlice, 460 06 Liberec VI – Rochlice.

V jedné lokalitě probíhá zpracování studie revitalizace sídliště (MgA. Jakub Chuchlík), která plně převezme dopravní návrhy z této studie, podrobný návrh není v této pilotní studii obsažen:

- sídliště Gagarinova, 460 06 Liberec VI – Rochlice.

V jedné lokalitě byly navrženy možnosti řešení a popsán jejich vliv na bilanci, výsledek koncepčního návrhu byl na místě projednán a upraven podle námětů obyvatel:

- sídliště Kašparova, 463 12 Liberec XXV – Vesec.

Tento dokument bude sloužit také jako podklad pro další projekty v souvislosti s chystanými revitalizacemi sídlišť na úrovni projektové dokumentace.

1 Analytická část

Analytická část této studie obsahuje výsledky průzkumů dopravy v klidu pro každou řešenou oblast, které byly realizovány koncem roku 2020 a počátkem roku 2021. V březnu 2022 byl realizován terénní průzkum všech pěti lokalit, který doplňuje analytickou část o fotografie a detailnější lokální poznatky.

Na základě průzkumu dopravního chování realizovaného v rámci Plánu udržitelné mobility měst Liberce a Jablonce nad Nisou (SUMP L&J), údajů o aktuálním počtu bytů a obyvatel v jednotlivých bytových domech, průzkumů dopravy v klidu a dalších parametrů, bylo možné zpracovat bilanční výpočty, jejichž výsledkem je teoretická poptávka po odstavných stáních na každém sídlišti.

Byla realizována veřejná setkání pro obyvatele sídlišť, kde byly prezentovány výsledky průzkumů řešených lokalit a předneseny možnosti řešení zvýšení nabídky odstavných stání. Účelem těchto setkání bylo zejména zjistit zájem obyvatel o jednotlivé možnosti řešení. Více obsahuje následující kapitola, jejímž závěrem bude výběr oblastí, které budou řešeny v návrhové části podrobněji, a tedy budou o něco více analyzovány.

1.1 Pracovní veřejná setkání s obyvateli lokalit

Jak již bylo zmíněno v úvodu kapitoly Analytické části, zhotovitel v součinnosti s Magistrátem města Liberec uspořádal veřejná pracovní setkání s obyvateli vybraných lokalit. Obyvatelé byli osloveni prostřednictvím dopisů zasláných zástupcům SVJ/bytových družstev. Aby byl získán ucelenější úvodní pohled a názory místních na problematiku parkování ve vybraných lokalitách, byl vytvořen krátký dotazník jako příloha k dopisu/pozvánce na veřejná setkání (Příloha 1 a Příloha 1.1). Součástí dopisu byla kromě dotazníku i mapka řešeného území pro konkrétní sídliště a výsledky dopravního průzkumu na úrovni jednotlivých ulic.

Setkání s obyvateli na liberecké radnici byla realizována v těchto termínech:

- sídliště Doubí: v úterý 19. 04. 2022 v 14:30 hodin
- sídliště Staré Rochlice: ve středu 20. 04. 2022 v 14:30 hodin
- sídliště Gagarinova: ve středu 20. 04. 2022 v 15:30 hodin
zde byly též předloženy k diskusi průběžné výstupy projektu Revitalizace sídliště Gagarinova
- sídliště Vesec
Jeřmanická + Kašparova: v úterý 26. 04. 2022 v 14:30 hodin

Zápisy z veřejných setkání jsou uvedeny v přílohách.

I když se nám vyplněné dotazníky vrátili jenom v omezeném počtu, přesto níže uvádíme jejich stručné vyhodnocení.

1.1.1 Vyhodnocení dotazníků

1.1.1.1 Sídliště Gagarinova

Vrátilo se pět dotazníků. Obyvatelé pociťují problém odstavování zejména v noci. Nejhorší je podle nich horní a dolní okraj východní části sídliště. Problémy dále vidí v odstavených vracích, v malém počtu parkovacích míst, chybějícím vodorovném značení odstavných stání, nedodržení průjezdného profilu pro hasiče, parkování na úkor chodců, na úkor zeleně. Většina vidí možnost změny ploch zeleně a nevyužitých ploch na parkování.

Odpovědi, zda by obyvatelé požadovali regulaci a zda by rezidenční karty pomohly, jsou většinou kladné.

Kdyby k regulaci došlo, většina obyvatel by upřednostnila model 1 auto na 1 byt pro trvale přihlášeného obyvatele za nízkou paušální cenu, druhé auto za vyšší cenu. Obyvatelé by byli ochotni zaplatit poplatek za rezidenční kartu na rok 200 – 2 000 Kč.

1.1.1.2 Sídliště Kašparova

Ze sídliště Kašparova se vrátili dva dotazníky. Obyvatelé pociťují problém parkování trvale. Nejhuře jsou na tom ulice Kašparova, Pačtova, Holubova a Fričova. Problém vidí v nedodržení průjezdného profilu pro hasiče, parkování na úkor chodců a parkování u kontejnerů, kde vadí popelářům.

Názor na možné změny ploch zeleně a nevyužitých ploch na parkování se liší. Názory na regulaci jsou negativní, protože je na sídlišti reálně více aut než parkovacích míst. Kdyby k regulaci došlo, názory na možný model je rozdílný. Výše případného poplatku za rezidenční kartu nebyla uvedena, nakolik zde byl vyjádřen názor, že by to byl jen další druh poplatku – daně nebo, že převážná část obyvatel jsou důchodci nebo ženy na mateřské dovolené.

1.1.1.3 Sídliště Staré Rochlice

Ze sídliště Staré Rochlice vrátili dva dotazníky z Cihlářské ulice. Obyvatelé pociťují problém při odstavování zejména v noci. Problém vidí v malém počtu parkovacích míst, které ubyly po rekonstrukci ulice.

Názor na možné změny ploch zeleně a nevyužitých ploch na parkování se liší. Názory na regulaci jsou negativní. Kdyby k regulaci došlo tak názory na možný model je rozdílný. Obyvatelé by byli ochotni zaplatit poplatek za rezidenční kartu na rok 100 – 1 000 Kč.

1.1.1.4 Sídliště Doubí

Vrátilo se osm dotazníků. Obyvatelé pociťují problém parkování trvale a v zimním období ještě více kvůli sněhu/závějím, které jim ubírají místo pro odstavení vozidla. Nejhorší je podle nich ulice Kaplického, Za Humny a Vackova. Jedná se tedy o téměř celé sídliště. Obyvatelům vadí stání vyhrazená pro konkrétní RZ, kterých sice po razantním zdražení ubylo, ale nemohou být využita, ani když jsou prázdná a tak dále zhoršují situaci ostatních bydlících.

Problémy dále vidí v nedodržení průjezdného profilu pro hasiče, v parkování na chodnících na úkor chodců, na zeleni (v blátě). Specifickým problémem je parkování aut, které vozí děti do školky, zastavování aut, která vozí děti obousměrnou Kaplického ulicí do školy a parkování vozidel učitelů školky a školy, které ještě zhoršuje negativní kapacitní bilanci. Dále ubírá odstavná místa parkování dodávek, firemních vozidel, obytných vozů a existence vyhrazených stání (je často přes den prázdné, ale není možné je využívat) a taky umístění kontejnerů na sídlišti namísto odstavných stání.

Většina vidí možnost změny ploch zeleně a nevyužitých ploch na parkování a odpadové hospodářství.

Názory, zda by obyvatelé požadovali regulaci a zda by rezidenční karty pomohly, se liší. Kdyby k regulaci došlo, většina by upřednostnila model 1 auto na 1 byt pro trvale přihlášeného obyvatele za nízkou paušální cenu, druhé auto za vyšší cenu, např. za dvojnásobek. Obyvatelé by byli ochotni zaplatit poplatek za rezidenční kartu na rok 100 – 5 000 Kč a podle vykázaní jasných nákladů, které systém vykáže, bez zisku. Myslí si také, že když tam bydlí, mají nárok parkovat zdarma.

1.1.1.5 Sídliště Jeřmanická

Ze sídliště se vrátily čtyři dotazníky a také dva e-maily se širším popisem pohledu na problematiku a s náměty na změny a řešení.

Obyvatelé pocítují problém parkování trvale. Špatně je na tom podle nich celé sídliště. Problémy taky vidí v nedodržení průjezdného profilu pro hasiče, v parkování na úkor chodců a zeleně, v nedostatečném počtu parkovacích míst, a v, podle nich nesmyslném, umístění zákazových značek kvůli svozu dopadu. Dále je to nevyznačení parkovacích stání vodorovným značením (stačily by pouze orientační čáry na hraně chodníku), placená a rezervovaná stání pro auta – v době kdy je parkovací místo volné, nemůže být využito a poplatky za tato místa nijak nezlepšují situaci parkování na sídlišti.

Většina vidí možnost změny ploch zeleně a nevyužitých ploch na parkování.

Názory na regulaci jsou většinou negativní. Kdyby k regulaci došlo, většina by upřednostnila model 1 auto na 1 byt pro trvale přihlášeného obyvatele za nízkou paušální cenu, druhé auto za vyšší cenu. Existují relevantní obavy jako kde zaparkují návštěvy a jak si kartu vybaví člověk v pronájmu, kterému majitel nedovolí trvalý/přechodný pobyt. Mají pochybnosti, zda by ekonomický přínos vyvážil administrativní náročnost.

Obyvatelé nejsou ochotni platit za parkování, myslí si, že je to jen snaha města převést problém na daňové poplatníky a nebudou platit za karty, které jim nezajistí možnost parkování.

V jednom dotazníku bylo uvedeno, že obyvatelé by byli ochotni zaplatit poplatek 5 000 Kč za rezidenční kartu na rok.

Obdrželi jsme námět na řešení parkování na sídlišti formou pěší či obytné zóny (chodci i vozidla by využívali stávající vozovku i chodníky) a využít tak k šikmému stání i stávající chodníky. Nemusely by se tak likvidovat zelené plochy.

1.1.2 Závěry ze setkání

Na základě veřejných setkání a smlouvy o dílo je další řešení sídlišť následující:

Sídliště Gagarinova

Rozpracovaný projekt revitalizace sídliště Gagarinova byl upraven přidáním podélných parkovacích stání při zachování volné šířky obousměrné Gagarinovy ulice 4,4 m a bylo přidáno parkoviště severně od řadových garáží na východě území. Po této úpravě jsou do projektu doplněna všechna chybějící stání a sídliště je tedy z pohledu projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“ vyřešeno. V návrhové části je stručně popsán přínos projektu revitalizace pro problematiku odstavování vozidel na sídlišti.

Sídliště Kašparova

Budou popsány možnosti možných budoucích řešení revitalizace sídliště, kde jsou prostorové možnosti využití městských pozemků pro parkování velmi omezené, bude zjištěn stav přípravy parkoviště v Holubově ulici a bude navrženo možné umístění parkovacího objektu.

Sídliště Staré Rochlice

Ze strany SVJ Cihlářská byl projevěn zájem o podrobné řešení dopravy v klidu v rozsahu tohoto projektu v ulici Cihlářská a ochota na nich spolupracovat. Zájem je o řešení ve formě vybudování nových stání,

resp. navrácení zrušených starých (před domem, případně i za domem), nikoli regulace. Možná řešení budou navržena i pro Kyjevské náměstí.

Sídliště Doubí

Zástupci SVJ/družstev projeví zájem o podrobné řešení dopravy v klidu v rozsahu tohoto projektu na sídlišti Doubí a ochotu na něm spolupracovat. Zájem mají i o řešení ve formě vybudování nových stání, nikoli regulace, která by byla vysloveně škodlivá pro zaměstnance školy a školky. Obyvatelé se cítí poškozeni přístupem města Liberce, který realizuje zkapacitnění školky bez vybudování nových parkovacích stání, vyžadují úpravu situace v okolí školky a školy. Navrhují maximálně navýšit počet stání v Kaplického ulici, a to včetně jejich umístění také mimo městské pozemky (tzn. i na pozemky SVJ).

Sídliště Jeřmanická

Pro sídliště Jeřmanická bude navrženo podrobné řešení ve smyslu obdrženého námětu (obytná zóna), bude navržen návrh dopravy v klidu jako zadání revitalizace sídliště a bude navržen model pro případné zavedení rezidenčního parkování.

1.2 Obecně pro všechna sídliště

1.2.1 Průzkum dopravy v klidu

V rámci SUMP L&J byl realizován průzkum obsazenosti odstavných a parkovacích míst včetně odstavování na komunikacích na vybraném území měst s vysokopodlažní zástavbou mimo centrum (především sídliště). Vybraná území města zahrnovaly i lokality vybrané pro tento projekt. Průzkum proběhl v noci (od 21 do 5 hod.) a ve dne (mezi 9:30 a 14:30 hod.) v čase minimální poptávky po odstavování. Hodnoty denního průzkumu jsou ovlivněny pandemickou situací, kdy mnoho lidí nemohlo pracovat, nebo pracovali z domu. Průzkum v noci byl realizován v první etapě průzkumů v prosinci 2020, denní průzkum v druhé etapě počátkem roku 2021.

Společný popis vysvětlující graficky zobrazované výsledky průzkumu na obrázcích v následujících podkapitolách pro lokality řešené v této pilotní studii je následující:

- modrá plocha na obrázku představuje vymezení řešené oblasti,
- linie představují místa pro parkování/odstavování vozidel (parkovací bloky),
- fialové linie zobrazují legální a červené nelegální stání. Za nelegální bylo považováno parkování v rozporu s ustanoveními § 25 nebo § 27 zákona 361/2000 Sb.
- Oranžové linie představují stání, kde vozidla parkují ve shodě s dopravním značením a s články § 25 a § 27 zákona 361/2000 Sb. s výjimkou dodržení článku 3 § 25 zákona 361/2000 Sb. Tuto kategorii jsme vytvořili kvůli početným úzkým ulicím, které jsou na Libereckých sídlištích. Oranžové linie tedy počítají s tím, že se mimo vyznačená parkoviště parkuje i podél chodníku (pokud to není přímo na něm nebo na zeleni) a že na komunikaci zbyly aspoň 3 m v případě potřeby příjezdu IZS.
- Hodnoty na fialových a oranžových liniích představují **obsazenost v procentech**. Hodnota vyšší než 100 % znamená, že vozidla byla odstavena buď jiným typem stání, než je určeno nebo legální.
- Hodnota na červené linii představuje **počet aut**, které v čase průzkumu parkovali nelegálně.

1.2.2 Vstupy do bilančních výpočtů

Na základě zjištění z průzkumu dopravního chování je možné uvažovat, že 1 auto připadá na 2,6 obyvatele. Do bilančních výpočtů vstupovaly následující ukazatele:

- nabídka parkovacích kapacit,
- počet obyvatel,
- garáže – předpoklad, že odhadem 25 % garáží je využíváno pro odstavení vozidla místních obyvatel,
- teoretický počet aut vypočtený ze současného počtu obyvatel a získané hodnoty z průzkumu dopravního chování.

Tabulka s teoretickou poptávkou po odstavení vozidel (teoretický počet aut podle současného počtu obyvatel) pro každý blok bytových domů na jednotlivých sídlištích obsahuje Příloha 6.

Výstupem bilančních výpočtů je deficit odstavných stání pro každé sídliště.

Pracovali jsme s hypotézou, že deset procent poptávky se v praxi nenaplní, proto jsme teoretickou poptávku snížili o 10 % a současně tedy i deficit odstavných stání.

Podle průzkumu dopravního chování vlastní druhé a třetí auto 35,4 % domácností ze vzorku. Snažili jsme se najít konsenzus pro stanovení hodnoty, na jejímž základě bychom ponížili teoretickou poptávku po případné zavedené regulaci. Dospělo se k hodnotě 20 % z teoretické poptávky, kterou jsme v bilančních výpočtech použili. Tenhle výsledek je ovšem indikativní.

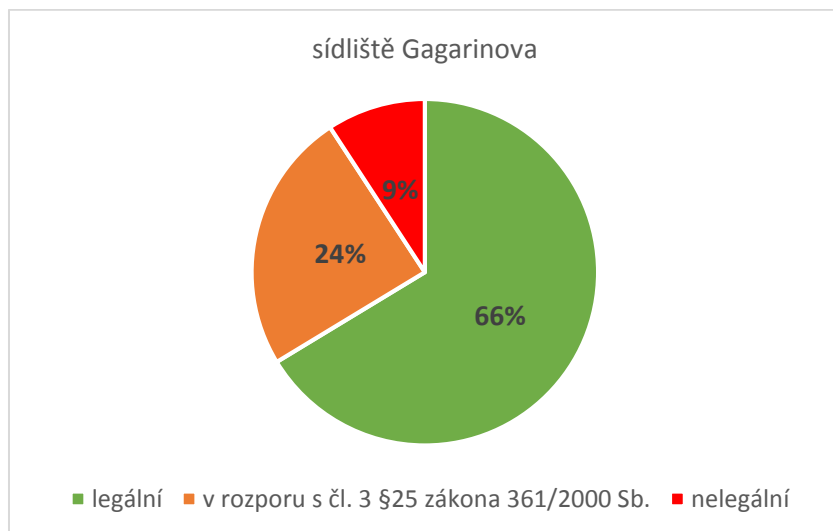
1.2.3 Vyhrazená stání

V současnosti ve městě Liberec existuje možnost koupit si vyhrazené stání za 20 000 Kč/rok. Předtím byl poplatek 5 000 Kč/rok, dopravní značku si ale člověk musí zařídit sám. V důsledku zvýšení poplatku si vyhrazené stání už nekoupilo tolik lidí jako předtím, na sídlišti jsou teď prázdné sloupky či zakryté značky.



Obrázek 1 Vyhrazená stání v Doubí

Nelegálně bylo v noci odstaveno 46 vozidel ze 499, což tvoří 9 %. V rozporu s čl. 3 § 25 zákona 361/2000 Sb. („oranžová kategorie“) bylo odstaveno 122 vozidel, což tvoří 24 % (Graf 2). Jak je možné vidět na Obrázek 2, některé parkovací bloky nebyly obsazeny na 100 % (jihozápad sídliště), některé sto procent přesahovaly (východní část sídliště) nebo se na některých místech parkovalo nelegálně (jihovýchod sídliště). To vysvětluje, proč je celková obsazenost na sídlišti těsně nad 100 % a ne více.



Graf 2 Skladba odstavných stání noční průzkum, Gagarinova

Obrázek 3 zobrazuje obsazenost parkovacích bloků přes den. Stoprocentní obsazenost byla na ulici Pačesova a východní části Gagarinovy.



Obrázek 3 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Gagarinova přes den



Obrázek 4 Stání vozidel v severní části Gagarinovy ulice



Obrázek 5 Stání vozidel v obousměrné komunikaci ve východní části Gagarinovy ulice



Obrázek 6 Stání vozidel v okolí domu s čp. 873 – 875



Obrázek 7 Stání vozidel v okolí domů s čp. 772 a 780



Obrázek 8 Stání vozidel ve vnitrobloku sídliště Gagarinova

1.3.1.1 Garáže

Na sídlišti se nachází 126 garáží, které jsou ve vlastnictví Stavebního bytového družstva pro výstavbu a správu garáží. Obyvatelé nám sdělili, že garáže jsou mnohdy vyžívány jako sklady.

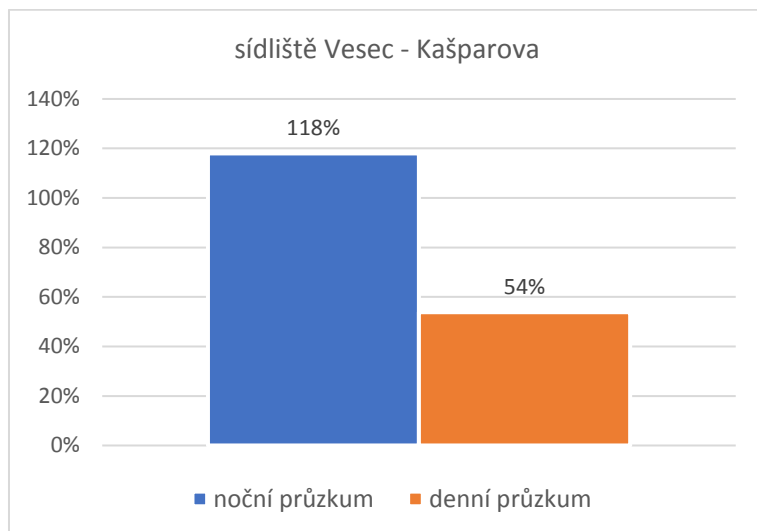
1.3.2 Výstupy z bilančních výpočtů

Na sídlišti se nachází 126 garáží – do bilance započteno 25 %, což představuje 32 ks. Na sídlišti Gagarinova je 853 bytů, 1 657 obyvatel – při 2,6 obyvatele na jedno auto je teoretická poptávka 637 aut, se započtením garáží **605** aut. Noční průzkum našel na sídlišti 499 odstavených aut, z nich 46 bylo odstaveno nelegálně. K dispozici je na sídlišti **498** veřejných stání, z toho jen 376 zcela legálních, což je v Liberci běžná praxe vzhledem k šířkám komunikací. Prakticky tedy chybí 46 stání, teoreticky chybí 108 stání (pokud je 32 aut v garážích). S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme minimálně **47** stání. Případná regulace by mohla vyloučit 127 vozidel z parkování na sídlišti.

1.4 Sídliště Vesec – Kašparova

1.4.1 Průzkum dopravy v klidu

Celková nabídka parkovacích stání v řešené oblasti byla spočtena na 145 stání (nelegální nejsou součástí nabídky). Celková obsazenost v dané oblasti byla v noci 171 vozidel (118 %), přes den 78 vozidel (54 %) – Graf 3.



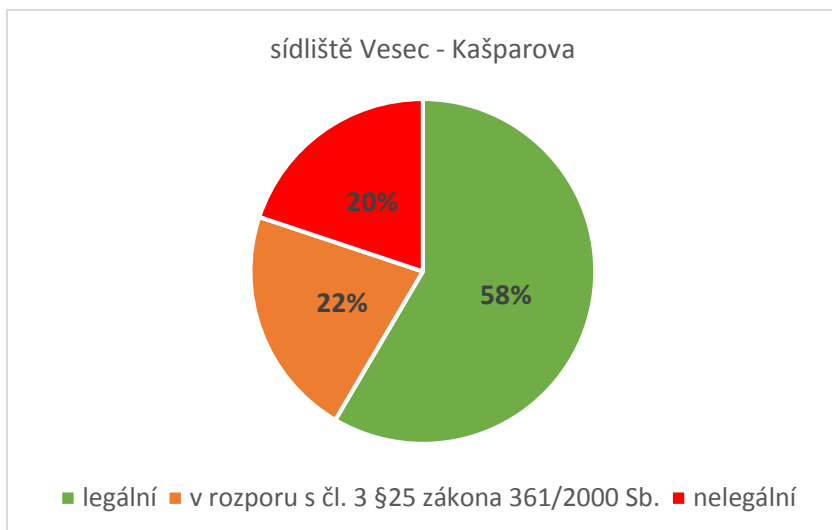
Graf 3 Obsazenost na sídlišti Vesec - Kašparova

Obsazenost parkovacích bloků přes noc zobrazuje Obrázek 9. Téměř všechny PB byly využity na 100 % (a více). Problematická je severní část (Pacltova-Holubova-Fričova-Kašparova), kde jsou vozidla kvůli nedostatku parkovacích stání odstavována k přilehlému chodníku a na okraj komunikace, čehož důsledkem je stání vozidel jako v jednosměrné komunikaci (Obrázek 11).



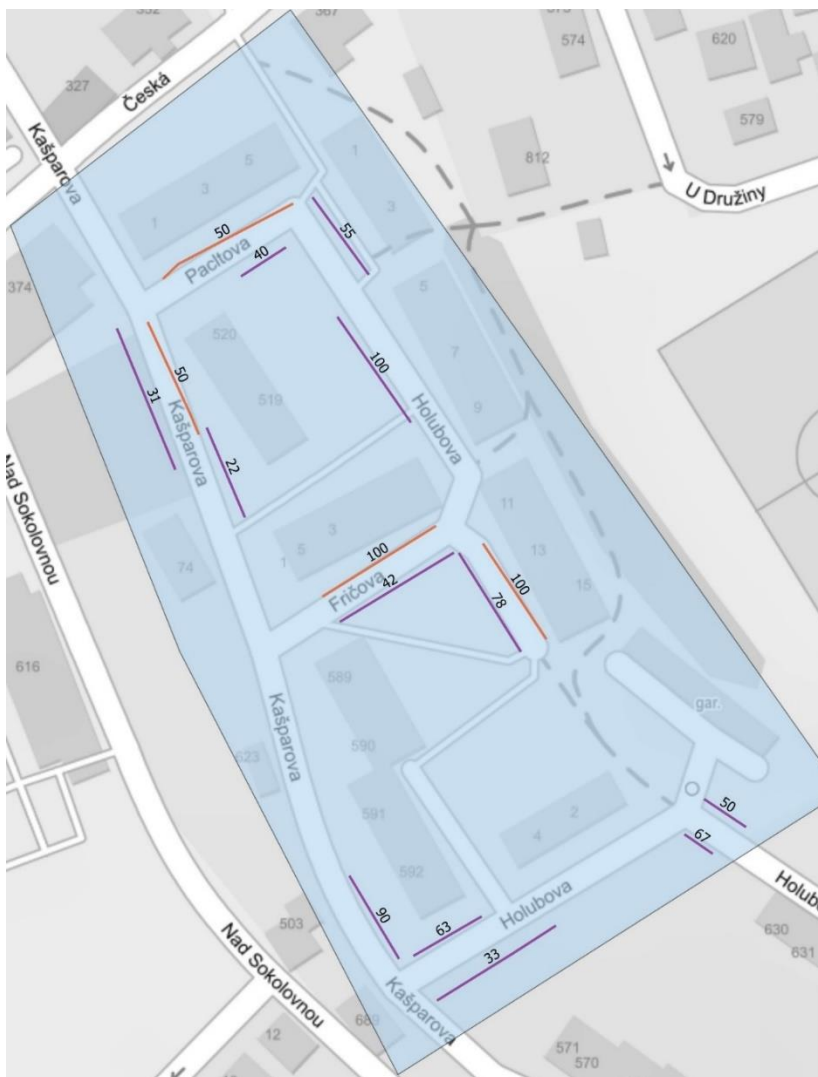
Obrázek 9 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Kašparova přes noc

Nelegálně bylo v noci odstaveno 34 vozidel ze 171, což tvoří 20 %. V rozporu s čl. 3 § 25 zákona 361/2000 Sb. („oranžová kategorie“) bylo odstaveno 37 vozidel, což tvoří 22 % (Graf 4). Na odstavování lidé využívají taky ulici Holubovou směrem k rodinným domům, kde je obytná zóna. Stání tam nejsou vyznačena, stojí tedy nelegálně (Obrázek 13).



Graf 4 Skladba odstavných stání noční průzkum, Vesec-Kašparova

Obrázek 10 zobrazuje obsazenost parkovacích bloků přes den. Stoprocentní obsazenost byla na ulici Fričova a Holubova.



Obrázek 10 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Kašparova přes den



Obrázek 11 Stání vozidel v ulici Fričova



Obrázek 12 Stání vozidel v ulici Holubova



Obrázek 13 Stání vozidel v ulici Holubova v obytné zóně



Obrázek 14 Stání vozidel v ulici Kašparova

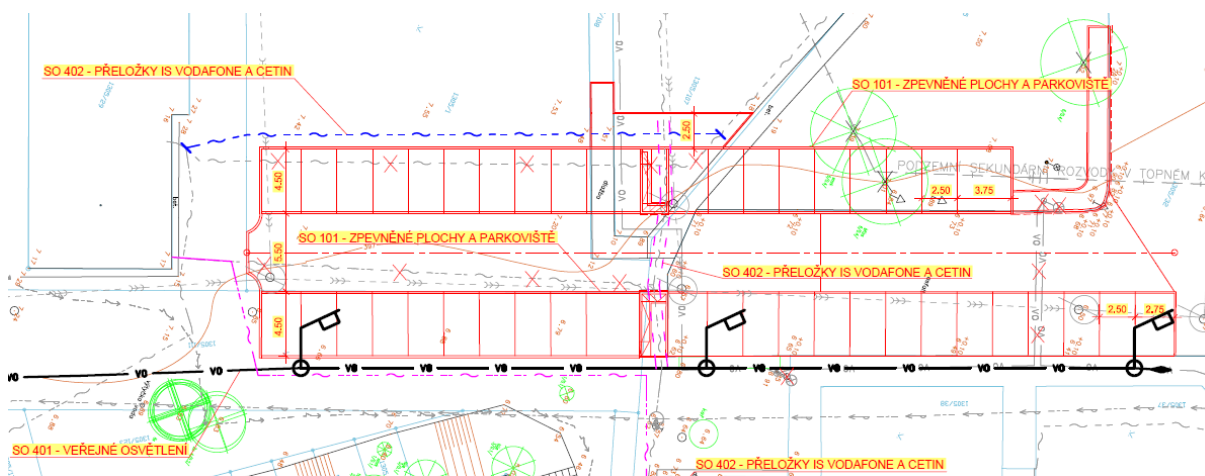
1.4.1.1 Garáže

Na sídlišti se nachází 22 garáží, které jsou v soukromém vlastnictví.

1.4.2 Výstupy z bilančních výpočtů

Na sídlišti se nachází 22 garáží – do bilance započteno 25 %, což představuje 6 ks. Je tam 295 bytů, 642 obyvatel – při 2,6 obyvatele na jedno auto je teoretická poptávka 247 aut, se započtením garáží **241** aut. Noční průzkum našel na sídlišti 171 odstavených aut, z nich 34 bylo odstaveno nelegálně. K dispozici je na sídlišti **132** veřejných stání, z toho jen 108 zcela legálních, což je v Liberci běžná praxe vzhledem k šířkám komunikací, 13 stání je soukromých. Prakticky tedy chybí 34 stání, teoreticky chybí 96 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme minimálně **72** stání. Případná regulace by mohla vyloučit z poptávky 49 vozidel.

V současnosti (05/2022) je zpracována Projektová dokumentace pro provedení stavby na úpravu parkoviště v Holubově ulici, kde bude současné parkoviště přebudováno na nové, v podobě dvou řad kolmých stání (Obrázek 15). Tento projekt parkoviště zvýší kapacitu o cca 25 stání, deficit by tedy činil jen **47** stání.

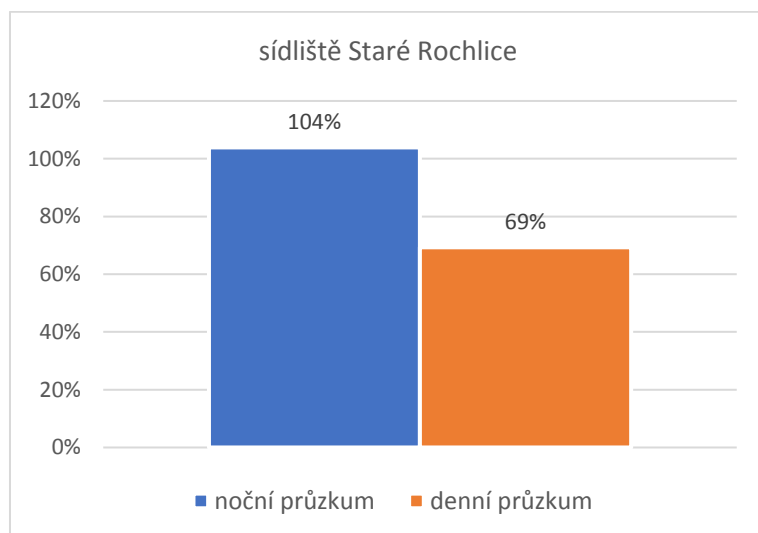


Obrázek 15 Výřez z projektové dokumentace úpravy parkoviště v ulici Holubova

1.5 Sídliště Staré Rochlice

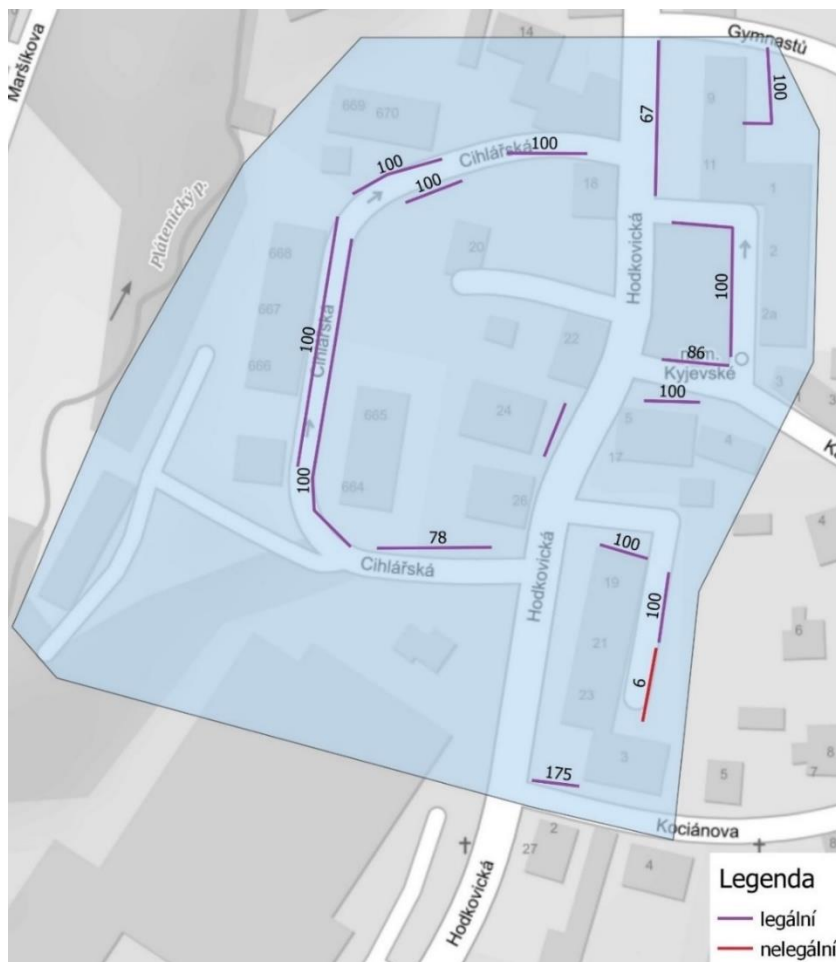
1.5.1 Průzkum dopravy v klidu

Celková nabídka parkovacích stání v řešené oblasti byla spočtena na 101 stání (nelegální nejsou součástí nabídky). Celková obsazenost v dané oblasti byla v noci 105 vozidel (104 %), přes den 70 vozidel (69 %) - Graf 5.



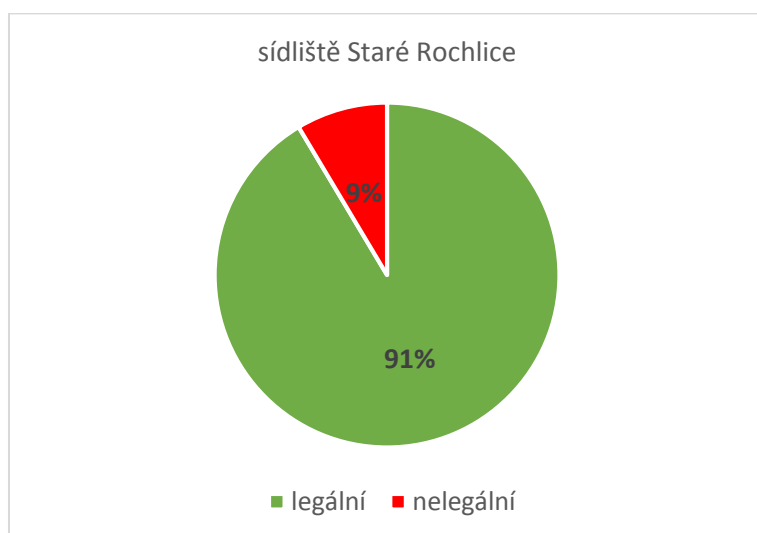
Graf 5 Obsazenost na sídlišti Staré Rochlice

Obsazenost parkovacích bloků přes noc zobrazuje Obrázek 16. Některé PB nebyly využity na 100 %. Nejvíce kritická se jeví jihovýchodní část řešené oblasti – ulice Kociánova, na které bylo odstaveno více vozidel, než je legálních stání (vozidla jsou odstavována na chodníku vedoucího k bytovému domu a kontejnerům – Obrázek 18). Dalším místem je ulice bez názvu u Hodkovické ulice (okolí domu čp. 656 - 658), kde vozidla pro odstavování využívají zeleň (Obrázek 19).



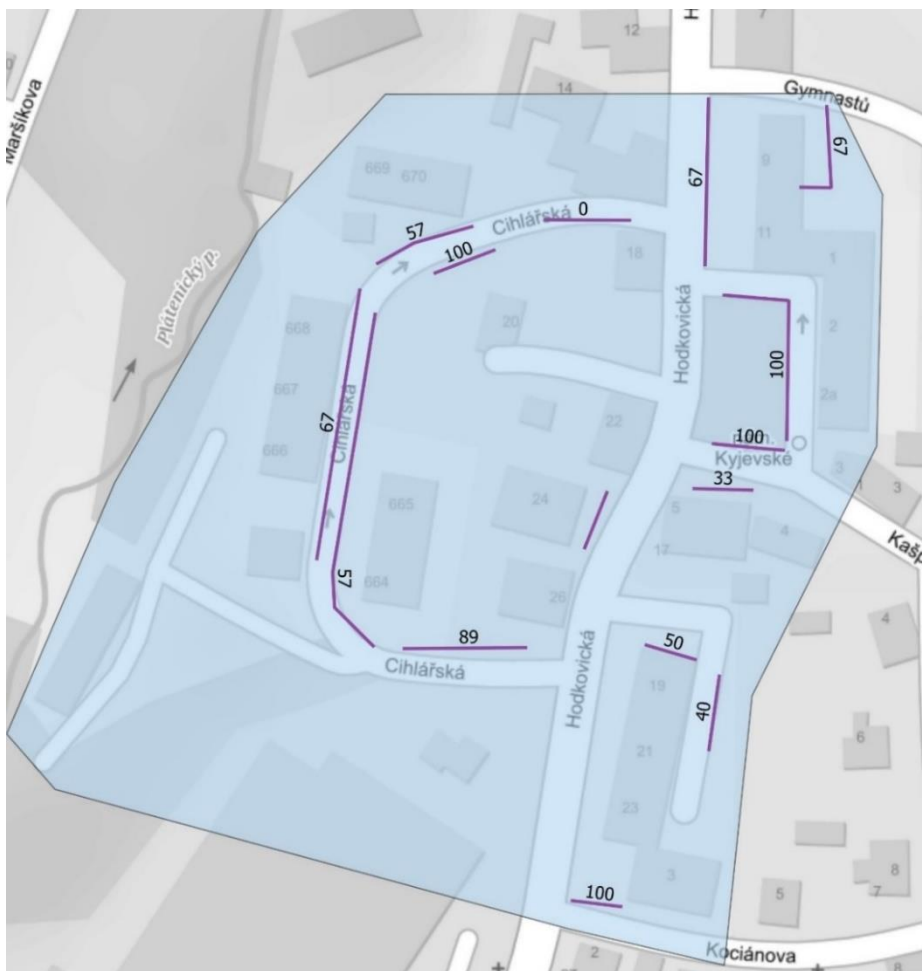
Obrázek 16 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Staré Rochlice přes noc

Nelegálně bylo v noci odstaveno 9 vozidel ze 105, což tvoří 9 % (Graf 6).



Graf 6 Skladba odstavných stání noční průzkum, Staré Rochlice

Obrázek 17 zobrazuje obsazenost parkovacích bloků přes den. Nelegálně odstavená vozidla nebyla zaznamenána.



Obrazek 17 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Staré Rochlice přes den



Obrazek 18 Stání vozidel v ulici Kociánova



Obrázek 19 Stání vozidel v okolí domu čp. 656 - 658

1.5.1.1 *Garáže*

Na sídlišti se nachází 99 garáží, které jsou v soukromém vlastnictví.

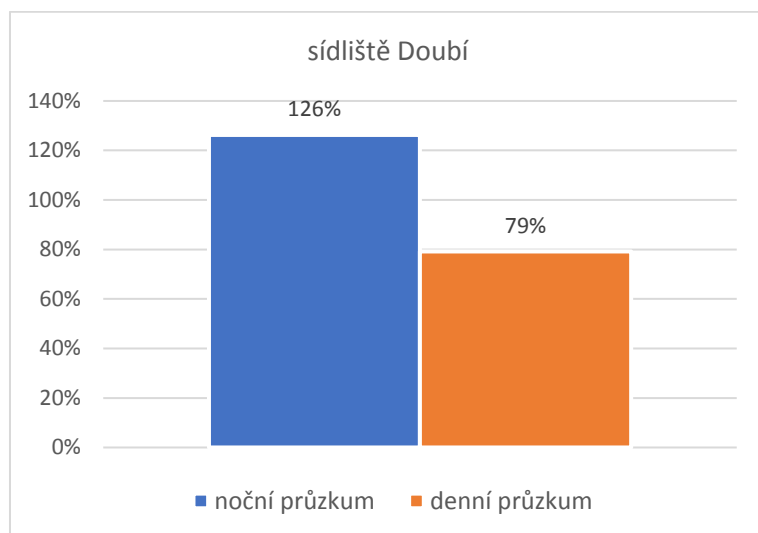
1.5.2 *Výstupy z bilančních výpočtů*

Na sídlišti se nachází 99 garáží – do bilance započteno 25 %, což představuje 25 ks. Je tam 193 bytů, 394 obyvatel – při 2,6 obyvatele na jedno auto je teoretická poptávka 152 aut, se započtením garáží **127** aut. Noční průzkum našel na sídlišti 105 odstavených aut, z nich 9 bylo odstaveno nelegálně. K dispozici je na sídlišti **101** veřejných stání. Prakticky tedy chybí 9 stání, teoreticky chybí 26 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **13** stání. Případná regulace by mohla vyloučit 30 vozidel.

1.6 Sídliště Doubí

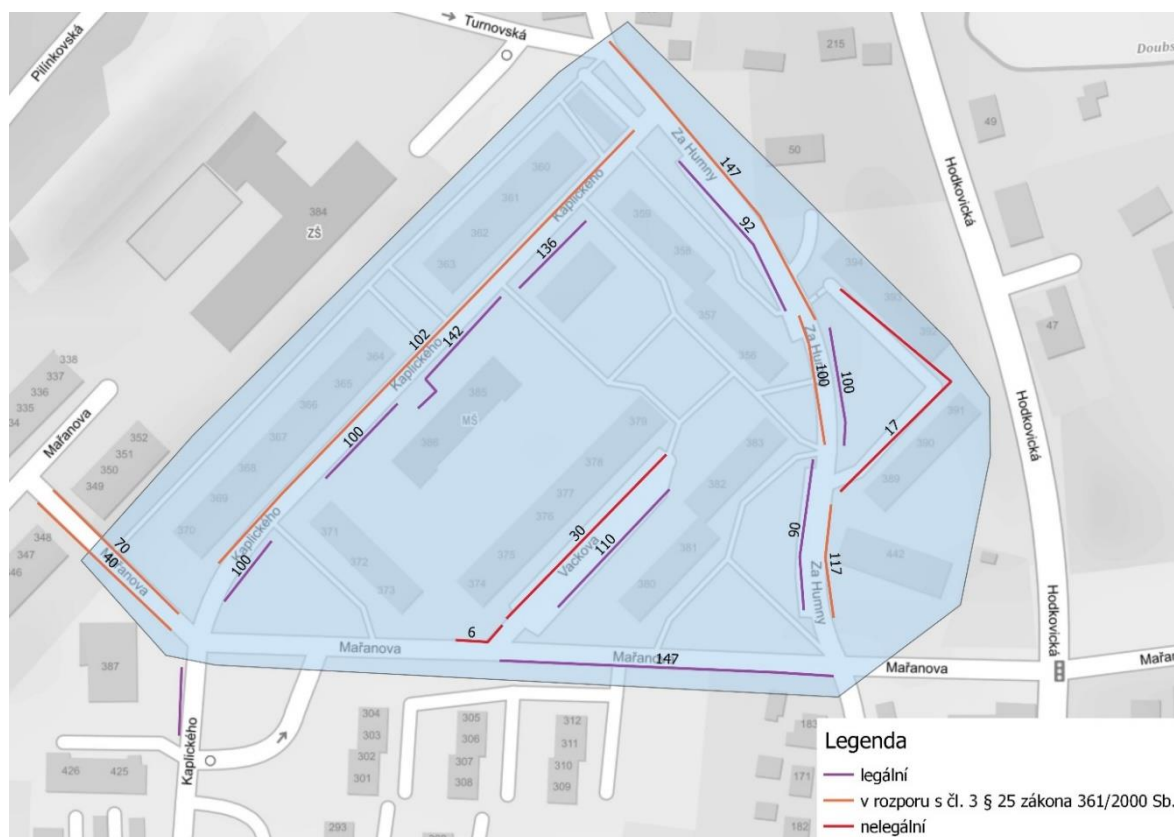
1.6.1 Průzkum dopravy v klidu

Celková nabídka parkovacích stání v řešené oblasti byla spočtena na 236 stání (nelegální nejsou součástí nabídky). Celková obsazenost v dané oblasti byla v noci 298 vozidel (126 %), přes den 187 vozidel (79 %) – Graf 7.



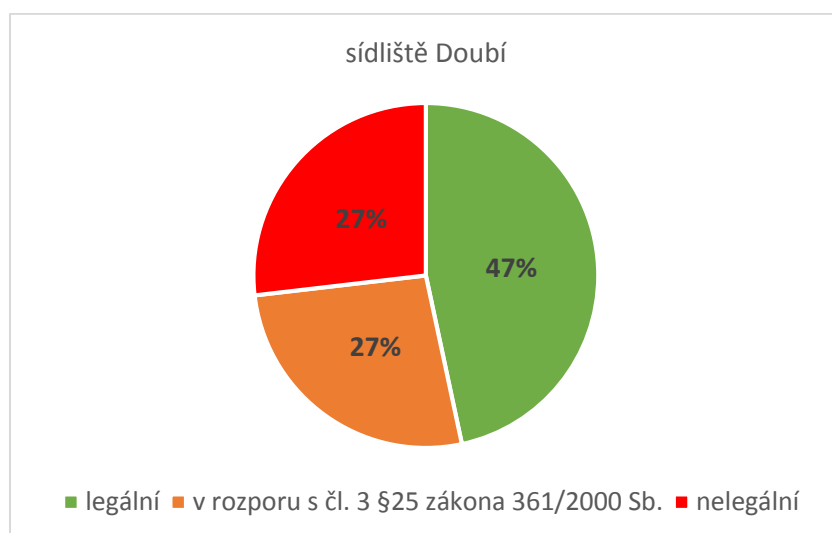
Graf 7 Obsazenost na sídlišti Doubí

Obsazenost parkovacích bloků přes noc zobrazuje Obrázek 20. Téměř všechny PB byly využity na 100 % (a více). Špatně je na tom celé sídliště, nejhůře Kaplického, Vackova, Za Humny, kde jsou vozidla kvůli nedostatku parkovacích stání odstavována k přilehlému chodníku nebo na chodníku a na okraj komunikace, čehož důsledkem je stání vozidel jako v jednosměrné komunikaci (Obrázek 22, Obrázek 23).



Obrázek 20 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Doubí přes noc

Nelegálně bylo v noci odstaveno 80 vozidel z 298, což tvoří 27 %. V rozporu s čl. 3 § 25 zákona 361/2000 Sb. („oranžová kategorie“) bylo odstaveno 79 vozidel, což tvoří také 27 % (Graf 4). Na odstavování lidé z části využívají i chodník ve Vackově ulici (Obrázek 24), prostor křižovatky (Obrázek 25), nebo přístupovou cestu ke vchodům domů (Obrázek 26).

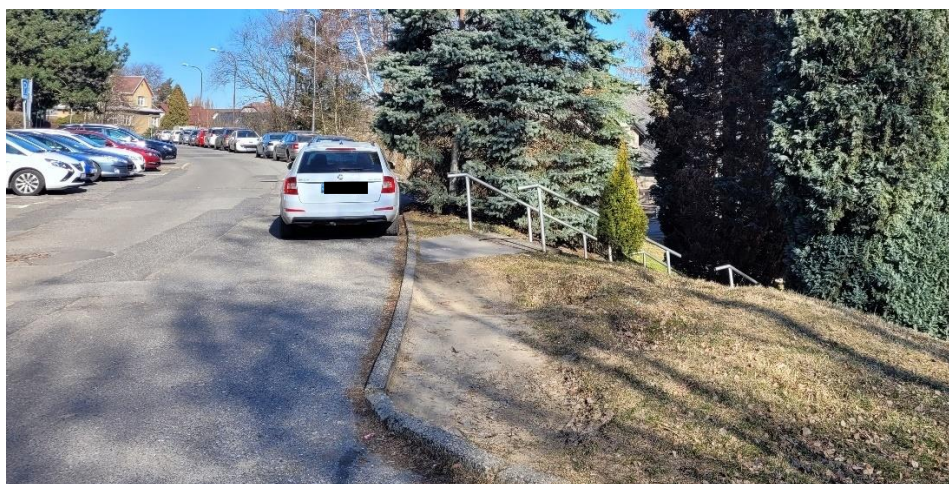


Graf 8 Skladba odstavných stání noční průzkum, Doubí

Obrázek 10 zobrazuje obsazenost parkovacích bloků přes den. Stoprocentní obsazenost byla na ulici Kaplického.



Obrázek 21 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Doubí přes den



Obrázek 22 Stání vozidel v ulici Za Humny

V ulici Kaplického se nachází Mateřská škola Malínek a také hlavní vstup do Základní školy Kaplického, která je pro Doubí spádová. Existuje zde proto problém ráno při vysazování dětí (Obrázek 23) a při zásobování školy nákladními vozidly přes chodník u hlavního vchodu. Odpoledne je zde „boj“ zaměstnanců s obyvateli, kteří se vracejí z práce. Lidé potom parkují o ulici dál a zabírají místo lidem, kteří tam bydlí.



Obrázek 23 Stání vozidel v ulici Kaplického



Obrázek 24 Stání vozidel v ulici Vackova



Obrázek 25 Stání vozidel v křižovatce Kaplického-Mařanova



Obrázek 26 Stání vozidel v nepojmenované ulici u ulice Za Humny (okolí domu s čp. 392-394)

1.6.1.1 Garáže

Na sídlišti se nachází jenom sedm garáží, které jsou v soukromém vlastnictví.

1.6.2 Výstupy z bilančních výpočtů

Na sídlišti se nachází 7 garáží – do bilance započteno 25 %, což představuje 2 ks. Je tam 392 bytů, 936 obyvatel – při 2,6 obyvatele na jedno auto je teoretická poptávka 360 aut, se započtením garáží **358** aut. Noční průzkum našel na sídlišti 298 odstavených aut, z nich 80 bylo odstaveno nelegálně. K dispozici je na sídlišti **236** veřejných stání, z toho jen 148 zcela legálních, což je v Liberci běžná praxe vzhledem k šířkám komunikací. Prakticky tedy chybí 80 stání, teoreticky chybí 122 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **86** stání. Případná regulace by mohla vyloučit 72 vozidel.

V současnosti (05/2022) probíhají v Kaplického ulici stavební úpravy a přístavba objektu MŠ Malínek v rámci navýšení kapacity MŠ. Projektová dokumentace zde navrhuje 6 stání vyhrazených pro MŠ. MŠ Malínek má kapacitu 84 dětí + 15 zaměstnanců a bude navýšená na 120 dětí + 21 zaměstnanců. Podle ČSN 73 6110 by měla mít 13 stání a po rozšíření by je měla navýšit na 18 stání (16 krátkodobých typu K+R do 10 až 15 minut a 2 dlouhodobé (nad 2 hodiny stání)). V současnosti jsou tam čtyři stání, reálně tak dojde k navýšení o dvě stání, z toho jedno je pro ZTP osoby. Projekt dostavby MŠ neplní požadavky ČSN 73 6110, město Liberec namísto potřebných 5 realizuje jen 2 nová stání, projektová dokumentace byla takto příslušnými úřady schválena (sice se tak umožnila výstavba bez nákladné výstavby parkovacích stání, ale zhoršila se situace místních obyvatel). Celkem chybí do stavu podle ČSN 12 stání.

ZŠ Kaplického má kapacitu 270 žáků. Podle ČSN 73 6110 by měla mít 41 stání, z toho 33 krátkodobých typu K+R do 10 až 15 minut a 8 dlouhodobých (nad 2 hodiny stání). Na pozemku školy jsou k dispozici jen 4 parkovací stání pro zaměstnance. Chybí tedy 37 stání.

Deficit odstavných stání (hledáme 86 stání) v praxi ještě zhoršuje fakt, že pro MŠ a ZŠ je přes den potřebných 49 parkovacích stání. V praxi jsou pro parkování využívána parkovací místa na sídlišti Doubí a v jeho blízkém okolí. Bude tedy potřebné navýšit možnost parkování vozidel základní školy Kaplického na jejím pozemku (úkol pro odbor školství Magistrátu města Liberec) na maximální přípustnou mez a cílovou hodnotu na hledání počtu stání navýšit na cca **116** stání. Součástí návrhu bude též parkovací kapacita určená především pro dojíždějící zaměstnance škol. Alternativou by muselo být omezení možnosti dvoudobého parkování na sídlišti regulací parkování, to je ve zřejmém a silném rozporu se zájmy provozu MŠ i ZŠ, které jsou závislé i na učitelích dojíždějících z míst mimo Liberec, kterým neumí město nabídnout alternativní způsob parkování. Úplné vyloučení možnosti dojíždět automobilem s odkazem na dojíždku integrovanou veřejnou dopravou je vhodné spíše do centrální oblasti Liberce než pro sídliště Doubí přímo u silnice pro motorová vozidla I/35.

1.6.3 Mapa deficitů odstavných stání

Pro sídliště Doubí bylo rozhodnuto zpracovat detailní návrh řešení dopravy v klidu. Proto je vypracována mapa deficitů. Obrázek níže představuje sídliště rozdělené na šest částí podle logiky „chci parkovat před vchodem“ bytových domů, ve kterých byl stanoven deficit odstavných stání na základě teoretické poptávky po odstavování a nabídky stání. Jak již bylo zmíněno v podkapitole 1.6.1, nejhůře je na tom východní část sídliště. Obyvatelé bytových domů s čp. 389 – 394 proto odstavují svá vozidla nelegálně na přilehlou úzkou ulici. Zde je potřeba uvést, že ulice vedoucí k těmto bytovým domům je v soukromém vlastnictví více osob (zde bydlících). Rozbor vlastnictví majetků je součástí návrhové části.



Obrázek 27 Mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Doubí

Vstupní údaje do mapy deficitů obsahuje tabulka níže, jejíž data vzešla z bilančních výpočtů (podrobnější vysvětlení v kapitole 1.2.2). S hypotézou, že 10 % poptávky se nenaplní je pak deficit nižší. V případě oblasti Mařanova-Kaplického 364-370 vyšel dokonce přebytek 2 %.

Tabulka 1 Vstupní údaje do mapy deficitů – sídliště Doubí

SVJ/BD	Teoretická poptávka (počet aut)	Nabídka stání	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)	10 % z teoretické poptávky	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)
Za Humny 356 - 357	39	24	-40	-103 %	71	-32	-83 %
Za Humny 358 - 359	40	15					
Za Humny 389 - 391	27	7 + 2 garáže	-32	-139 %	48	-27	-127 %
Za Humny 392 - 394	28	14					
Vackova 374 - 376	22	21	-17	-81 %	34	-13	-63 %
Vackova 377 - 379	17						
Vackova 380 - 381	31	15	-20	-48 %	56	-14	-34 %
Vackova 382 - 383	32	27					
Mařanova 371 - 373	32	20	-7	-9 %	69	1	2 %
Kaplického 364 - 366	18	20					
Kaplického 367 - 370	26	30					
Kaplického 360 - 361	23	31	-6	-14 %	44	-1	-2 %
Kaplického 362 - 363	26	12					
Celkem	360	238	-122		322	-86	

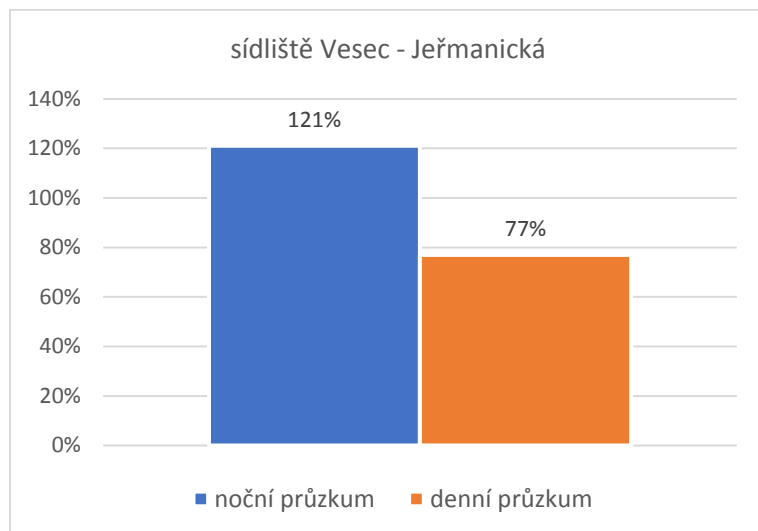
Teoreticky chybí 122 stání, s využitím teze, že se 10 % poptávky se v praxi nenaplní hledáme 86 stání.

Při uvažování vlivu parkujících zaměstnanců školy a školky dosáhne deficit 116 stání.

1.7 Sídliště Vesec – Jeřmanická

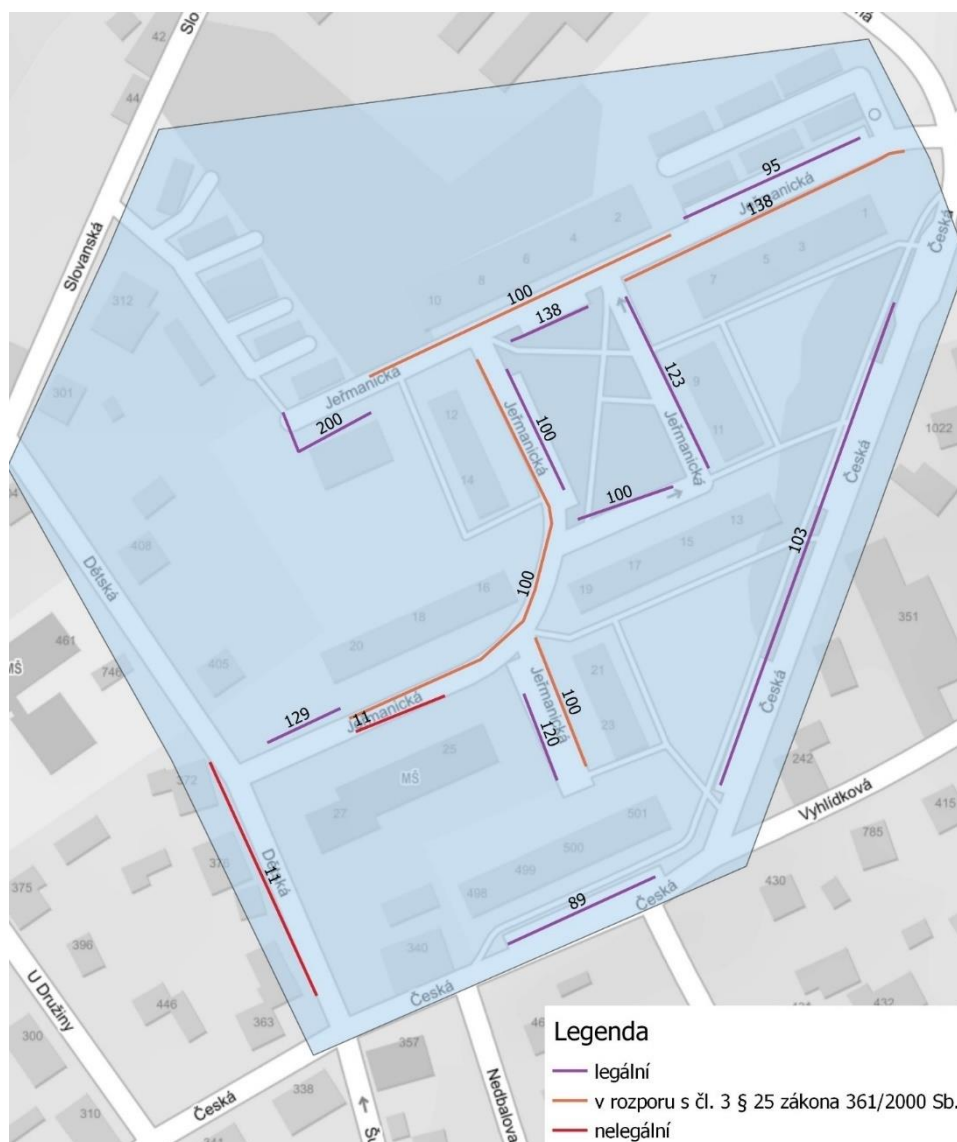
1.7.1 Průzkum dopravy v klidu

Celková nabídka parkovacích stání v řešené oblasti byla spočtena na 213 stání (nelegální nejsou součástí nabídky). Celková obsazenost v dané oblasti byla v noci 258 vozidel (121 %), přes den 164 vozidel (77 %) - Graf 9.



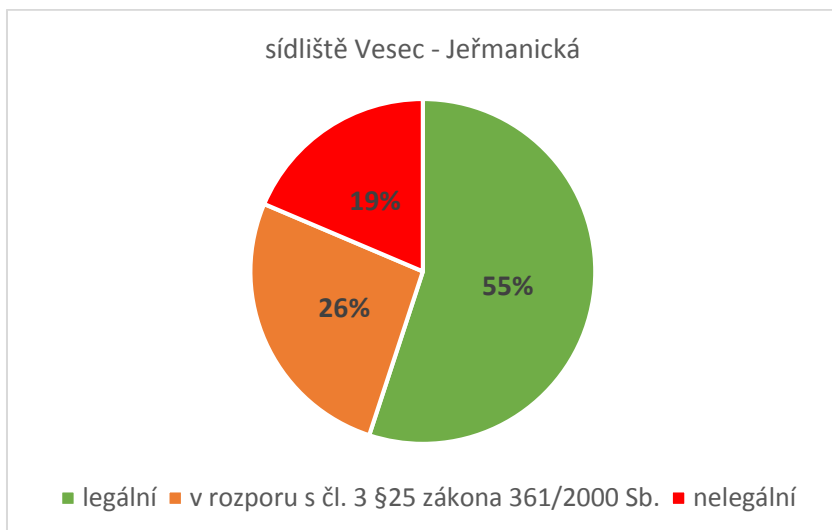
Graf 9 Obsazenost na sídlišti Vesec – Jeřmanická

Obsazenost parkovacích bloků přes noc zobrazuje Obrázek 28. Téměř všechny PB byly využity na 100 % (a více). Problematická je celá ulice Jeřmanická (nejhorší je severní část sídliště), kde jsou vozidla kvůli nedostatku parkovacích stání odstavována k přilehlému chodníku na okraj komunikace, a na chodník, kvůli svozu odpadu jsou umístěny značky zákaz zastavení, jejichž časové určení však zcela nedopovídá, podle místních, provozu svozových vozů (Obrázek 30, Obrázek 31, Obrázek 32). U mateřské školy je možné stát jen s povolením - Obrázek 33.



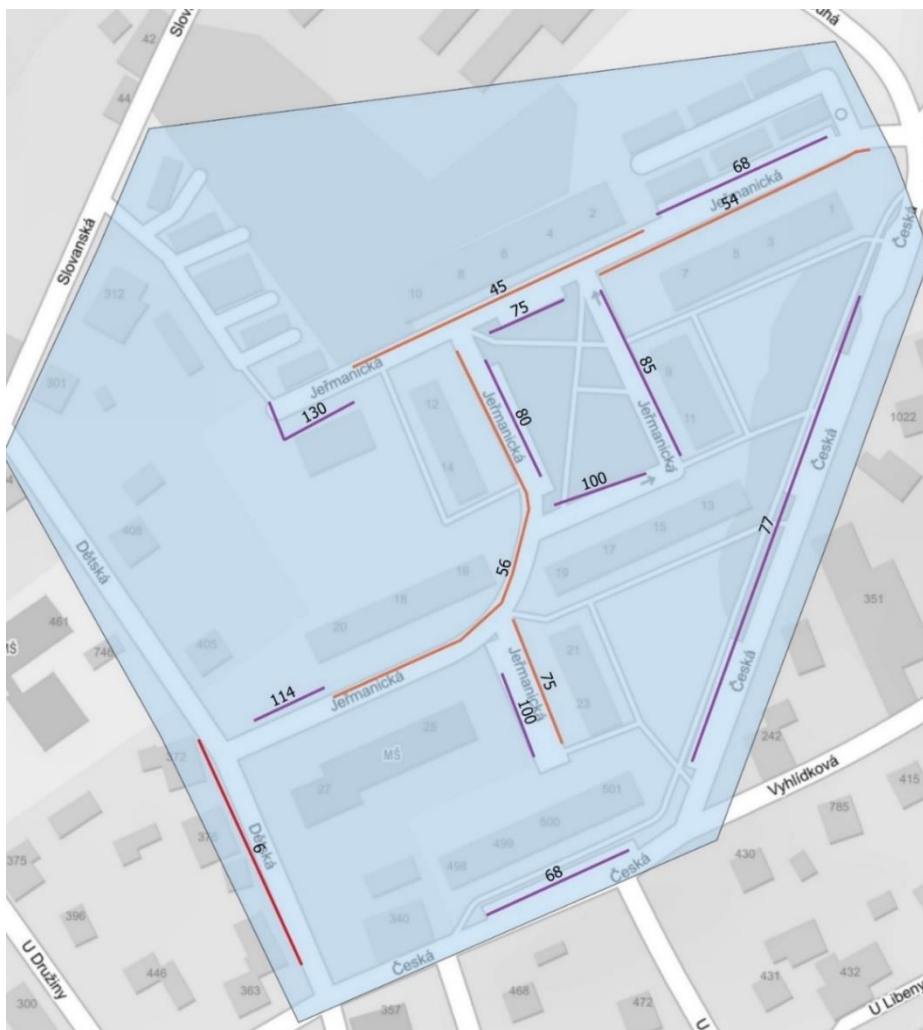
Obrázek 28 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Jeřmanická přes noc

Nelegálně bylo v noci odstaveno 48 vozidel z 258, což tvoří 19 %, „oranžová“ kategorie byla zastoupena 68 vozidly, což tvoří 26 % (Graf 10).



Graf 10 Skladba odstavných stání, noční průzkum, Vesec-Jeřmanická

Obrázek 17 zobrazuje obsazenost parkovacích bloků přes den. Nelegálně odstavená vozidla byla zaznamenána na ulici Jeřmanická a Dětská.



Obrázek 29 Obsazenost parkovacích bloků na sídlišti Vesec - Jeřmanická přes den



Obrázek 30 Stání vozidel v severní části ulice Jeřmanická



Obrázek 31 Stání vozidel v jižní části ulice Jeřmanická



Obrázek 32 Stání vozidel v ulici Dětská



Obrázek 33 Stání u mateřské školy Jeřmanická s detailem na svislou značku

1.7.1.1 Garáže

Na sídlišti se nachází 81 garáží, které jsou ve vlastnictví Stavebního bytového družstva pro výstavbu a správu garáží a Okresního stavebního bytového družstva.

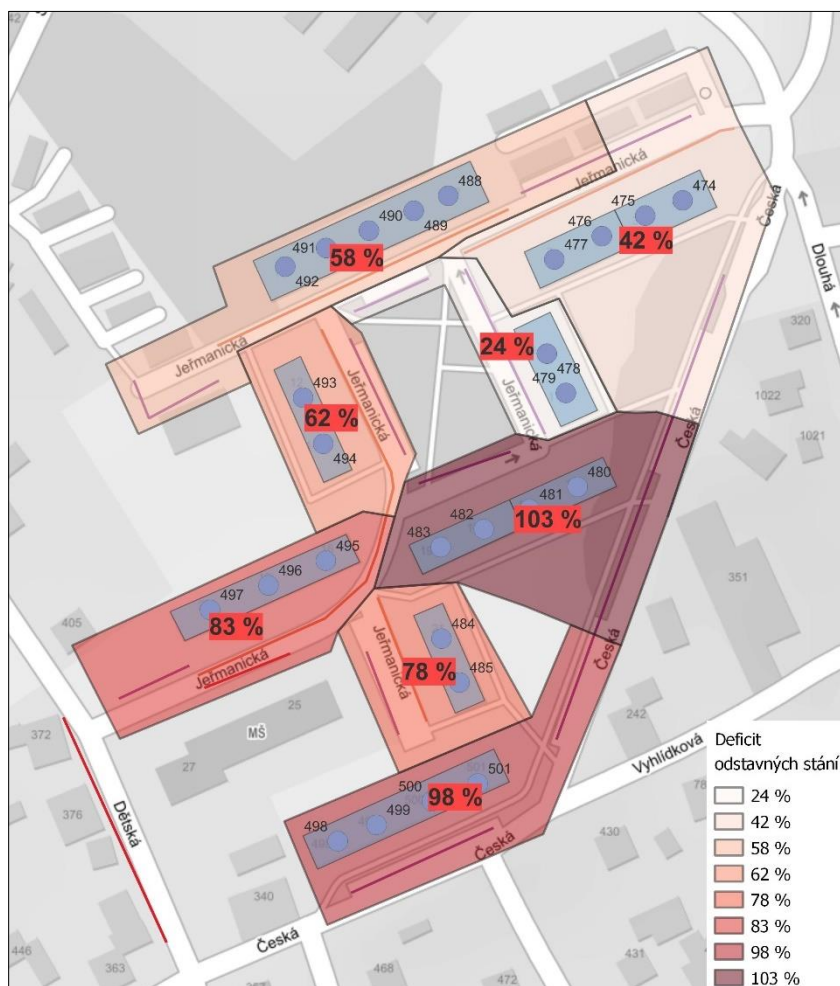
1.7.2 Výstupy z bilančních výpočtů

Na sídlišti se nachází 81 garáží – do bilance započteno 25 %, což představuje 20 ks. Je tam 416 bytů, 1 016 obyvatel – při 2,6 obyvatele na jedno auto je teoretická poptávka 391 aut, se započtením garáží **371** aut. Noční průzkum našel na sídlišti 258 odstavených aut, z nich 48 bylo odstaveno nelegálně. K dispozici je na sídlišti **213** veřejných stání, z toho jen 145 zcela legálních, což je v Liberci běžná praxe vzhledem k šířkám komunikací. Prakticky tedy chybí 48 stání, teoreticky chybí 158 stání (pokud je 20 aut v garážích). S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **121** stání. Případná regulace by mohla vyloučit 78 vozidel.

MŠ Jeřmanická má kapacitu 75 dětí. Podle ČSN 73 6110 by měla mít 12 stání, z toho 11 krátkodobých typu K+R do 10 až 15 minut a 1 dlouhodobé (nad 2 hodiny). V současnosti jsou tam čtyři stání.

1.7.3 Mapa deficitů odstavných stání

Pro sídliště Jeřmanická bylo rozhodnuto zpracovat detailní návrh řešení dopravy v klidu. Proto je vypracována mapa deficitů. Obrázek níže představuje sídliště rozdělené na osm částí podle logiky „chci parkovat před vchodem“ bytových domů, ve kterých byl stanoven deficit odstavných stání na základě teoretické poptávky po odstavování a nabídky stání. Nejhůře je na tom jižní část sídliště odkázaná na nejbližší parkování podél České ulice.



Obrázek 34 Mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Jeřmanická

Vstupní údaje do mapy deficitů obsahuje tabulka níže, jejíž data vzešla z bilančních výpočtů (podrobnější vysvětlení v kapitole 1.2.2). S hypotézou, že 10 % poptávky se nenaplní je pak deficit nižší. V případě sídliště Jeřmanická to ale moc nepomohlo, i tak je deficit výrazný.

Tabulka 2 Vstupní údaje do mapy deficitů – sídliště Jeřmanická

SVJ/BD	Teoretická poptávka (počet aut)	Nabídka stání	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)	10 % z teoretické poptávky	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)
Česká 498 - 501	57	26 + 3 garáže	-28	-98%	49	-23	-88%
Jeřmanická 474 - 475	32	24 + 3 garáže	-16	-42%	46	-11	-31%
Jeřmanická 476 - 477	22	11					
Jeřmanická 478 - 479	27	21 + 1 garáž	-5	-24%	24	-3	-13%
Jeřmanická 480 - 481	27	23 + 5 garáží	-29	-103%	47	-24	-103%
Jeřmanická 482 - 483	30						
Jeřmanická 484 - 485	34	18 + 1 garáž	-15	-78%	30	-12	-64%
Jeřmanická 488 - 492	71	41 + 4 garáže	-26	-58%	60	-19	-47%
Jeřmanická 493 - 494	37	22 + 1 garáž	-14	-62%	33	-11	-49%
Jeřmanická 495 - 497	53	27 + 2 garáže	-24	-83%	46	-19	-70%
Celkem	391	232	-158		334	-121	

Teoreticky chybí 158 stání, s využitím teze, že 10 % poptávky se v praxi nenaplní hledáme 121 stání.

Při uvažování vlivu parkujících zaměstnanců/rodičů dovážejících své děti do školky, dosáhne deficit 128 stání.

2 Návrhová část

Jak již bylo zmíněno v kapitole 1.1.2, detailně byly řešeny návrhy na sídlištích Doubí, Jeřmanická a v ulici Cihlářská a na Kyjevském náměstí ve starých Rochlicích. Pro sídliště Gagarinova existuje projekt revitalizace sídliště koordinovaný s touto studií a pro sídliště Kašparova jsou popsány možnosti budoucích řešení odstavování vozidel.

2.1 Sídliště Gagarinova

Návrh řešení byl koordinován se současně zpracovávaným Projektem revitalizace sídliště Gagarinova. Navrhuje se, aby se celá kapacita pro odstavování vozidel soustředila podél Gagarinovy ulice, zevnitř sídliště byla vymístěna všechna stání a byl tam umožněn jen vjezd pro účely obsluhy mateřské školy, zásobování, stěhování atp. Gagarinova ulice je navržena ve shodě s požadavky obyvatel v celé svojí délce obousměrná k zatraktivnění jízd do a ze sídliště po sběrné Kubelíkově ulici a zkrácení cest obyvatel po sídlišti. Jednosměrná Gagarinova by vedla ke zvýšení průjezdů do centra přes obslužné ulice Horního Růžodolu a kolem školy v Jeronýmově ulici a zaváděla by intenzivní provoz do zklidňované vnitřní části sídliště, pokud by nechtěli obyvatelé absolvovat i více než kilometrovou objížďku celého sídliště. Typická šířka Gagarinovy ulice 12 metrů je využita pro kolmé a podélné stání, na západě území jsou jen kolmá stání. Pro obousměrný provoz bude vždy zachována volná šířka 4,5 m, což umožní bezpečný obousměrný provoz osobní automobilů i cyklistů, omezená šířka není závadou, naopak vede k pomalejší jízdě. Šířka 4,5 m umožní i průjezd jednotlivých nákladních vozidel s opatrným vyhýbáním. Toto uspořádání přinese dostatek parkovacích stání. Po provedení navržených úprav bude k dispozici 667 odstavných stání, současná nabídka je 498 stání, přibude tak 169 nových stání. Bude vyřešen a nabídkou překročen dokonce teoretický deficit sídliště 140 stání (bez předpokladu využívání garáží). Stání budou k dispozici ve všech částech sídliště bez nutnosti objížďení sídliště hledáním místa. Plocha na východě sídliště u garáží na pozemku města se promění v nové parkoviště s možným průjezdem na sousední soukromé pozemky. Obrázek níže ilustruje návrh revitalizace sídliště.

Kolmá stání jsou výhodná pro stav s jediným hlavním vjezdem na sídliště z Kubelíkovy, umožní příjezd i odjezd na stejnou stranu a umožní otáčení podélně stojících aut. Byla posuzována i možnost jednosměrného provozu v Gagarinově se šikmými stání pod úhlem 60 ° po obou stranách. To by vedlo k nutnosti jejího rozšíření až na 13 m, což není ve všech úsecích proveditelné, vyšším rychlostem jízdy po zdánlivě bezpečné jednosměrce, obtížnějším přecházení a nemožnosti řešit obousměrnou jízdu cyklistů. Za to by kapacita narostla jen o malý přínos 12,5 %, který není pro kapacitní bilanci potřebný.



Obrázek 35 Návrh revitalizace sídliště Gagarinova (zdroj: MgA. Jakub Chuchlík – architekt)

2.2 Sídliště Kašparova

Podle sdělení Kanceláře architekta města Liberce se v roce 2022 chystá realizace nového parkoviště Holubova pro 43 vozidel podle projektu Projektové kanceláře Nýdrle z 03/2022 (viz Obrázek 15), čímž dojde k navýšení odstavné kapacity na sídlišti o cca 25 stání na celkových 170 stání. I po realizaci parkoviště bude potřebné získat kapacitu pro odstavování dalších 47 vozidel k dosažení možné rovnováhy mezi poptávkou a nabídkou při zachování místní organizace dopravy v klidu. Do této úvahy je zahrnuta skutečnost, že část neuspokojené poptávky si místní obyvatelé vyřešili svépomocí realizací 13 stání na soukromých pozemcích a TJ Slovan Vesec nabízí k pronájmu 17 míst na svém pozemku v sousedství sídliště. Dalších 15 stání se na sídlišti využívá v noci na základě místní úpravy, v úzkých úsecích ulic Holubova a Pacltova je zakázáno zastavení dopravní značkou B28 ve dne a od 19 do 7 hod je parkování tolerováno, přestože není zaručen průjezdní profil 3 m pro jízdu nákladních vozidel. Pro poskytnutí dostatečné nabídky by bez uvažování soukromých stání, stání TJ Slovan Vesec a noční tolerance bylo potřebné nabídnout dokonce 92 stání.

Situace na sídlišti Kašparova je velmi obtížná z důvodu jeho návaznosti na úzkou uliční síť původního Vesce, která neumožňuje parkovat v okolí sídliště (přesto se to děje), vlastnictví okolních nezastavěných ploch soukromníky a TJ Slovan Vesec, dopravnímu řešení sídliště s velmi úzkými ulicemi, kde není mimo parkoviště možné legálně odstavit vozidlo, a také z důvodu vlastnictví značné části pozemků v jižní části sídliště SVJ a BD družstvy a také státem, což komplikuje projekční i investiční činnost města při zlepšování situace a umožní i při maximálním úsilí dosáhnout jen velmi částečného řešení. Mimo jiné není na sídlišti k dispozici potřebná síť vnitřních chodníků ani pěších návazností na okolní uliční síť.

Možností částečného a operativního řešení pro dopravu v klidu sídliště Kašparova může být:

- změna organizace dopravy v podobě zjednosměrnění ulic Fričova – Holubova – Pacltova (nepřidá ale žádná parkovací místa),
- změna řešení chodníku za domem č.p. 516 – 518 s využitím pro parkování,
- rozšíření ploch na úkor zeleně podél Holubovy a Pacltovy ulice,
- přemístěním nebo vytvořením nové plochy pro kontejnery.

Možnou kombinaci opatření zobrazuje obrázek níže, kde je navrženo zjednosměrnění ulic a rozšíření stávajících parkovišť s využitím městských pozemků. Zjednosměrnění by reálně, vzhledem k šířkám ulic, pomohlo zlepšit dopravní situaci, ale nezlepšilo by situaci v parkování. Možností je také vybudovat nové parkoviště mezi bytovými domy, kde je v současnosti kuriózní chodník (Obrázek 37) a přidat stání podél Holubovy a Pacltovy. Využitím těchto ploch by se mohlo získat přibližně 35 stání, se zúčastněnými místními občany však nebyla nalezena shoda na tom, že by jednoznačně podpořovali zábory zeleně na prostorově omezené ploše sídliště. Přemístěním nebo vytvořením nové plochy pro kontejnery by se získaly další jednotky míst. Dobrým příkladem způsobu umístění kontejnerů je sídliště Gagarinova (Obrázek 38).



Obrázek 36 Možné řešení zjednosměrněním komunikací a rozšířením současných parkovišť



Obrázek 37 Kuriózní chodník na sídlišti Kašparova



Obrázek 38 Způsob umístění kontejnerů na Gagarinově

Řešení ve zbývajících částech sídliště, v jeho jižní části, je omezeno majetkovými poměry. Vlastníkem veškeré zelené plochy ve vnitrobloku je Stavební bytové družstvo Pozemní stavby Liberec, jeho pozemky budou

částečně využity pro plánovanou stavbu parkoviště Holubova. Obrázek 39 znázorňuje černým obdélníkem plochu, kde bude současné parkoviště přebudováno na nové v rámci projektu parkoviště v Holubově ulici.

Plochy ohraničené červenou barvou představují další možnosti navýšení kapacity odstavných stání (např. 10 šikmých a 4 podélná stání). Plocha ohraničená modrou barvou znázorňuje možnost přebudovat stávající garáže na patrové parkoviště (mohlo by mít i 200 stání). Tato možnost je ale velice málo pravděpodobná kvůli velkému počtu vlastníků jak samotných garáží, tak i příslušných ploch. Bylo by to nákladné, zdlouhavé a možná by se to ani nepovedlo.



Obrázek 39 Možnost řešení jižní části sídliště

Možností je i výstavba jednoduchých parkovacích objektů typu patrové parkoviště, které by zdvojnásobilo kapacitu toho klasického. Uvádíme zde proto jejich příklady. Ve městě Benešov bude v lokalitě Bezručova letos vybudováno již čtvrté takové parkoviště. V závislosti od velikosti plochy je možné dosáhnout 70 až 100 stání. Obrázek níže zobrazuje, jak jsou zakomponovány do prostředí sídliště.



Obrázek 40 Etážové parkoviště v lokalitě Bezručova v Benešově (zdroj: panorama mapy.cz)

Jiným příkladem je město Sokolov, ve kterém jsou v připravovaném projektu nových parkovacích ploch navržena etážová parkoviště. Obrázek níže představuje jejich vizualizaci ve variantě bez střechy (vlevo) a se střechou (vpravo). Kapacita je 61 stání.



Obrázek 41 Vizualizace etážového parkoviště ve městě Sokolov (zdroj: sokolov.cz)

Pro realizaci objektu uvnitř sídliště není k dispozici dostatek volné plochy, která by mohla být využita pro stavbu. Jako možná lokalita pro realizaci parkovacího objektu se nabízí jihovýchodní kvadrant okružní křižovatky Mařanova – Česká v docházkové vzdálenosti 170 m od okraje sídliště, který však již dnes soužít jako významná kapacita pro parkování.

V lokalitě Kašparova se při návrhu kapacity respektuje svépomocné využívání 13 parkovacích míst zřízených obyvateli na soukromých pozemcích a povolení nočního stání do 7 hodin ráno částečně na chodníku v ulicích Holubova a Pacltova (15 stání), počítá se i s navýšením kapacity o 25 stání realizací parkoviště Holubova a dále se navrhuje:

- zjednosměrnění ulic Fričova – Holubova – Pacltova (bez vlivu na parkovací místa),
- zřízení odstavných míst v okolí Holubovy severní části sídliště (max. 35 míst),
- zřízení parkovacích míst v okolí Holubovy v jižní části sídliště ve spolupráci s SVJ a BD (max. 14 míst),
- vybudování parkovacího objektu u křižovatky Mařanova – Česká,
- alternativou může být náhrada řadových garáží v Holubově na kapacitní parkovací objekt s náhradou vlastníkům stávajících garáží,
- spolupráce města s TJ Slovan Vesec při využívání jeho pozemků (což by znamenalo náklady na straně města a vedlo k potřebě regulovat parkování).

V případě úspěšné realizace opatření v prostoru sídliště by mohlo být vybudováno až 49 stání a tím by byl vyřešen deficit v odstavování pro stav po realizaci parkoviště Holubova. I nadále by však bylo nutné využívat soukromá parkovací místa, místa na pozemku TJ Slovan Vesec a toleranci nočního stání v Holubově a Pacltově ulici. Pro eliminaci těchto jevů by byla nezbytná výstavba parkovacího objektu.

Situace v lokalitě Kašparova je velmi komplikovaná a bez rychlého řešení vedoucího k dokonalosti. Každé dílčí řešení však bude přínosem a má smysl se o ně pokoušet, navržený soubor dílčích řešení může dovést situaci k rovnováze mezi poptávkou a nabídkou závislé na zachování všech místních specifik.

Bez realizace parkovacího objektu v blízkém okolí nebude možné nalézt cílové řešení bez závad. Po realizaci objektu by bylo možné zavést v lokalitě regulaci parkování, které by umnožilo využívání

stání v objektu i na povrchu včetně možného využití soukromých pozemků na základě smluvního vztahu s městem. Při dnešním deficitu však obyvatelé regulaci odmítají – přinesla by sice snížení poptávky cca o 49 vozidel (odrazení majitelů 2. a 3. vozidel a neregistrovaných vozidel), což by technicky umožnilo dojít k vyrovnané bilanci bez dalších stavebních opatření. Regulace bez výstavby je obyvateli většinou chápána jako řešení na jejich úkor a dali by přednost nalezení zvýšení kapacity cca 49 stání bez nutnosti regulace.

Pro sídliště Vesec by měla být v budoucnosti zpracována komplexní studie revitalizace, která se však musí zabývat též otázkami změn vlastnictví pozemků, smluvního využití pozemků jednotlivých vlastníků, výstavby parkovacího objektu mimo vlastní prostor sídliště, revitalizace a dopravní rehabilitace oblasti. Musely by být navrženy změny vlastnictví, nové uspořádání ploch uvnitř sídliště, nově řešena zeleň a odpočinkové zóny a nově řešena nikdy nedořešená pěší doprava společně s komplexním řešením odstavování v lokalitě. Takové komplexní řešení bude potom muset nutně jít ruku v ruce s regulací parkování maximálně orientovanou na chytrá řešení a uživatelskou kvalitu.

2.3 Sídliště Staré Rochlice

Tato lokalita je řešena podrobněji z důvodu zájmu obyvatel.

2.3.1 Mapa vlastnictví pozemků

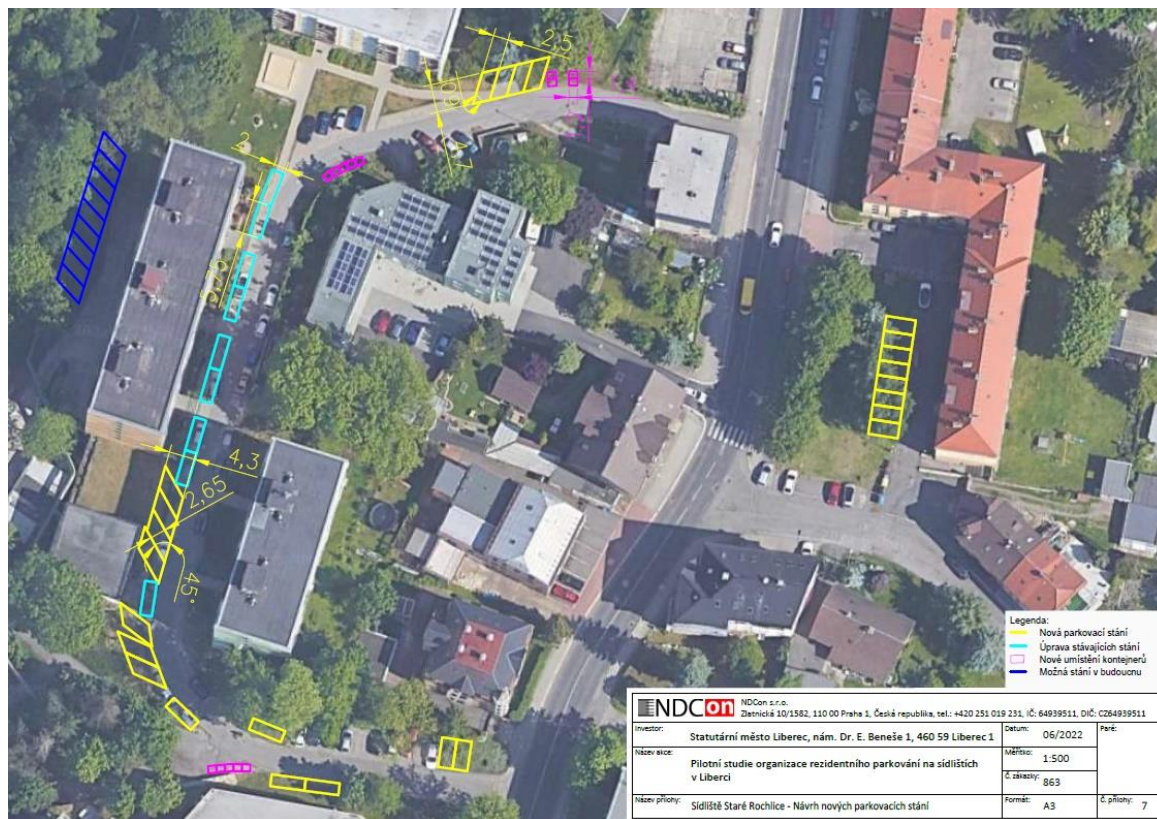
Obrázek 42 zobrazuje majetkové poměry v řešené oblasti. Nová stání jsou navržena na pozemcích města, konkrétně v ulici Cihlářská a na Kyjevském náměstí, jak vzešlo z veřejného setkání.



Obrázek 42 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Staré Rochlice

2.3.2 Kyjevské náměstí a Cihlářská ulice

Pro celou vymezenou oblast sídliště Staré Rochlice byl bilančním výpočtem stanoven teoretický deficit 26 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **13** stání. Počet stání, která se zde navrhuje, je 34 z toho **nově vzniklých je 19** (příloha 7 a její zmenšená verze Obrázek 43).



Obrázek 43 Návrh nových stání na sídlišti Staré Rochlice

Na Kyjevském náměstí se navrhuje změnit uspořádání v jeho východní části – v současnosti se tam parkuje podélně, jelikož je to jednosměrná ulice. Záborem malé části zeleně a vytvořením kolmých stání je možné současný počet stání zdvojnásobit (ze čtyřech podélných na osm kolmých stání).

V Cihlářské ulici se zpracovatel projektu setkal s obyvateli této ulice přímo na místě, aby se projednaly možné návrhy. Společně se dospělo k následujícím finálním návrhům na úpravy, které si obyvatelé sami vyžádali:

- na začátku obytné zóny rozšířit stávající kolmá stání o dvě a podélná o jedno nové stání,
- naproti, v blízkosti budovy společnosti Benteler, na parcele č. 361/23 a 361/17, které patří městu, vytvořit dvě podélná stání. Vzhledem k tomu, že je tam mírný svah, bude zapotřebí instalace jednoduché opěrné zdi, například z gabionu.
- Kontejnery na tříděný odpad rozdělit a umístit na nově navržená místa – kromě toho, že se tak uvolní prostor pro nová stání, obyvatelé z druhého konce ulice budou mít kontejnery na tříděný odpad blíže.
- Nová, šikmá stání u výměníku (7 ks), část z nich namísto kontejnerů + jedno nové podélné. Jedno podélné ať zůstane zachované, kvůli dveřím do výměníku.
- Odstranit šikmá zakončení obrubníkem u vchodů, která obyvatelé považují za zbytečná, jelikož na ně auta najíždějí, aby jich podélně zaparkovalo co nejvíc (viz Obrázek 44). Dosáhne se tím pohodlnější a bezpečnější parkování vozidel.

- Ve směrovém oblouku naproti domu s čp. 669 rozšířit komunikaci, což zlepší podmínky pro průjezd ulicí vedle podélně odstavených vozidel po levé straně a taky pro vyvážení odpadků a pohodlnější parkování - podélná stání na zeleni v zatáčce obyvatelé nechtějí, nakolik by se tam komplikovaně parkovalo, upřednostní raději stání namísto současného stanoviště pro kontejnery u bytového domu s čp. 670. Navržena jsou tam proto čtyři šikmá stání.

Devět šikmých stání je navrženo naproti garážím, které jsou součástí bytových domů s popisným číslem 666 – 668. Zde by byla potřeba rozsáhlejší úprava terénu, proto jsou navržena jako možnost do budoucna.



Obrázek 44 Příklad stání vozidla na šikmém zakončení chodníku v ulici Cihlářská

V lokalitě Staré Rochlice se nachází několik bytových domů s vyššími nároky na dopravu v klidu v rostlé zástavbě, nejde o klasické sídliště, prostor pro odstavování vozidel obyvatel bytových domů je však nedostatečný. Analýzami zde bylo stanoveno, že pro dosažení rovnováhy mezi nabídkou a poptávkou by bylo potřebné zřídit 13 nových stání.

Na Kyjevském náměstí bylo navrženo zřídit 4 nová odstavná stání.

V Cihlářské ulici, kde byl parter nedávno upraven formou asfaltové obslužné komunikace s dlážděnými parkovacími místy, došlo bohužel zároveň ke snížení kapacity pro odstavování vozidel a nebyly využity všechny možnosti pro vybudování nových stání. Je zpracován návrh možného řešení přidáním nových stání v celkovém počtu 17. Další 9 stání by bylo možné následně zřídit v prostoru před garážemi panelového domu na městském pozemku. Celkově tedy mohlo být vybudováno 30 stání, teoretická poptávka je po 26 nových stání, pro dosažení rovnováhy je potřebné nezbytně doplnit 13 stání. Při zpracování konkrétní projektové dokumentace bude tedy možné případná prostorově neřešitelná a neprojednatelná stání vypustit a stále bude vyřešen nedostatek poptávky. Regulační opatření nejsou nutná.

2.4 Sídliště Doubí

Tato lokalita je řešena velmi podrobně z důvodu zájmu obyvatel.

2.4.1 Mapa vlastnictví pozemků

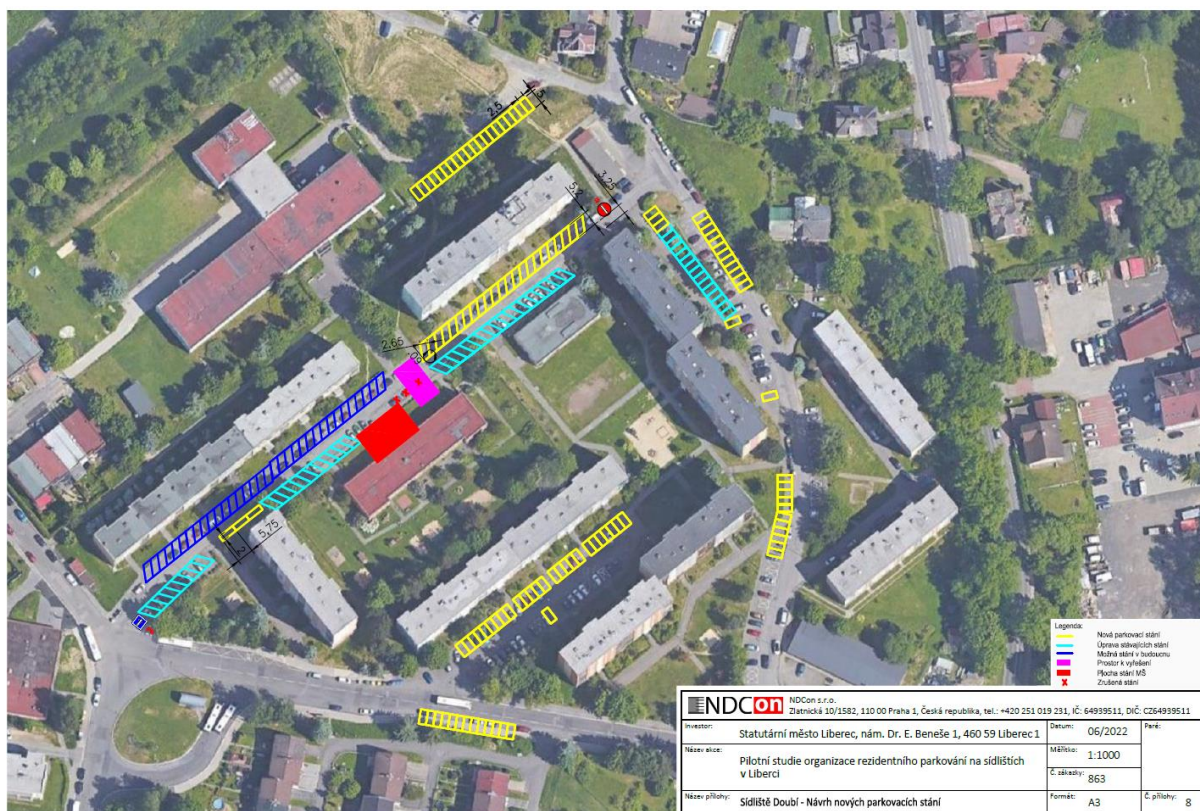
Obrázek 45 zobrazuje majetkové poměry v řešené oblasti. Nová stání jsou navržena na pozemcích města v Kaplického ulici, v ulici Za Humny, Mařanova (vlastník ČR) a na ploše u Turnovské ulice. V ulici Kaplického jsou na základě podnětů od obyvatel navržena stání i na soukromém pozemku.



Obrázek 45 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Doubí

2.4.2 Návrh řešení

Pro celou vymezenou oblast sídliště Doubí byl bilančním výpočtem stanoven teoretický deficit 122 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **86** stání pro odstavování vozidel obyvatel a chybí dále podle požadavků ČSN 73 6110 celkem 49 stání pro parkování zaměstnanců školy a školky. Úpravou ulic na sídlišti, která se níže navrhují, by mohlo vzniknout až 90 nových stání (z toho 15 je na soukromém pozemku) - příloha 8 a její zmenšená verze Obrázek 46. Dalšíh 23 stání pro zaměstnance školy by bylo možné zřídít v Pilínkovské ulici (Obrázek 49).



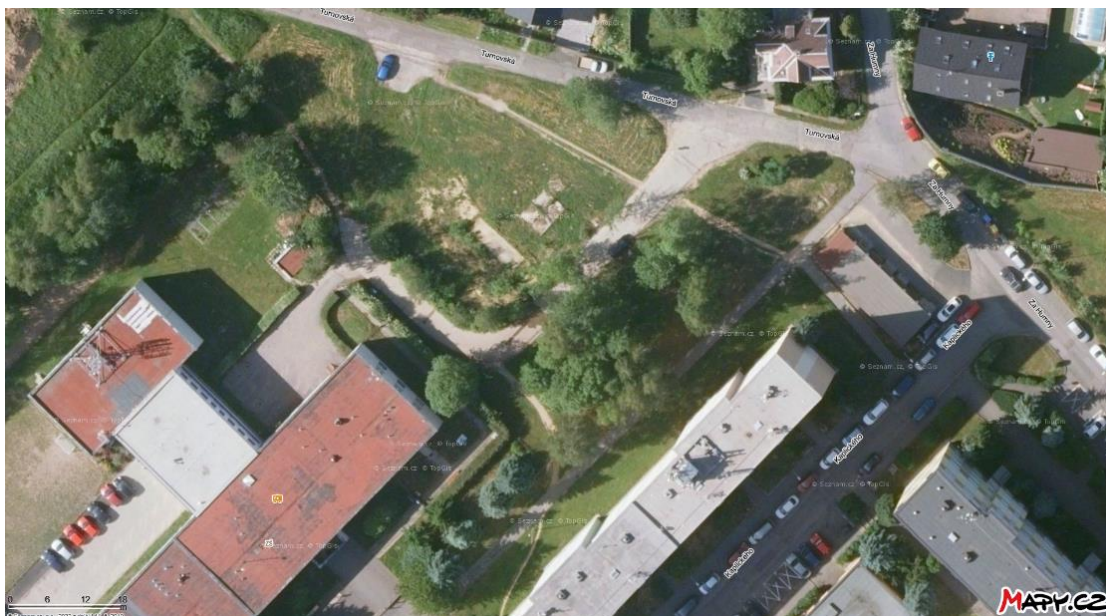
Obrázek 46 Návrh nových stání na sídlišti Doubí

Na sídlišti Doubí se zpracovatel projektu setkal s obyvateli přímo na místě, aby se projednaly možné návrhy. Společně se dospělo k následujícím finálním návrhům na úpravy, které si obyvatelé sami vyžádali:

- na ploše u vjezdu do školy z Turnovské ulice vytvořit kolmá stání (navrženo 20). Východně od nich je žádoucí realizovat pěší propojení od chodníku u bytového domu s čp. 360 šikmo na Turnovskou ulici, které je i v současnosti hodně využíváno i přes plochu soukromého pozemku (viz Obrázek 47), a západně od nich pěší propojení podél plotu základní školy.
- Zjednosměrnění Kaplického ulice ve směru k ulici Za Humny (pro možnost obsluhy školy a školky).
- Šikmá stání v Kaplického ulici před čp. 360-363 (nových stání reálně přibude 10, jelikož se tam v současnosti parkuje podélně) a zároveň úprava kolmých stání, která jsou naproti, na šikmá (5 nových stání).
- Úprava budoucího svislého dopravního značení u MŠ – uvolnit odstavná stání mimo provoz MŠ – ve večerních hodinách (17:00 – 6:00 hod) a o víkendech – návrh na svislou dopravní značku na Obrázek 48: IP 12 – parkoviště rezervé doplněno o dodatkovou tabulku E13 s textem: „PO

- PÁ; 06:00 – 17:00 hod; MAX 15. MIN, PRO DOPRAVNÍ OBSLUHU“. Ve večerních a nočních časech, stejně jako o víkendech by byla tato parkovací stání volně přístupná.
- Obyvatelé si na setkání vyžádali šikmá stání i před domem s čp. 364-370. Zeleň před domem vlastní bytové družstvo a obyvatelé bytového domu. Existuje požadavek, aby se část pozemku darovala/prodala městu. Vzniklo by zde 15 nových stání, v současnosti se tady parkuje podélně. Zároveň naproti upravit současná kolmá stání na šikmá a přidat 3 podélná stání.
- V ulici Vackova kolmá stání (navrženo je 27 nových stání), kde jsou v současnosti vozidla odstavována z části na chodníku a není ponechána dostatečná šířka komunikace, nakolik jsou naproti kolmá stání. Vznikla by zde nová, legální stání. Chodník bude potřeba přesunout blíže k bytovým domům. Jedno stání je navrženo namísto části chodníku v prostoru mezi parkovacími stáními.
- V ulici Za Humny rozšířit parkoviště pro kolmá stání podél ulice, kde jsou v současnosti umístěny kontejnery na odpad. Je zde navrženo 11 kolmých stání, z toho jsou 4 nová, v současnosti se zde parkuje podélně. Přilehlý chodník od bytového domu s čp. 356 se navrhuje vést přes zeleň a napojit na stávající chodník u bytového domu s čp. 383.
- V ulici Za Humny před domy s čp. 357 - 359 přesunout a rozšířit současná kolmá stání blíže k bytovému domu a na druhé straně ulice zřídit kolmá stání. Navrženo je zde 10 nových stání.
- Obyvatelé požadují, aby si ZŠ Kaplického vyřešila alespoň částečně deficit parkování na městském pozemku v areálu školy.
- Obecný požadavek, aby byly při revitalizaci vyměněné i přerostlé stromy za nové, nízkého vzrůstu a parkoviště řešit zatravnovacími dlaždicemi s nízkou zelení.

Na Mařanově ulici je navrženo 13 kolmých stání namísto současné části chodníku. Chodník se navrhuje přeložit, aby vedl za stáními a zčásti po obslužné komunikaci. Reálně tak vznikne 5 nových stání, jelikož se tam v současnosti parkuje podélně.



Obrázek 47 Vyšlapaná pěší cesta na Turnovskou ulici



Obrázek 48 Návrh na svislou dopravní značku u školky v ulici Kaplického

Dalšími možnostmi navýšení kapacit odstavných stání na sídlišti jsou:

- úprava ulice Pilínkovská a vytvoření podélných parkovacích stání pro zaměstnance základní školy, spolu s pěším propojením do areálu školy přes pozemek s parcelním číslem 490/122 ve vlastnictví ČR (viz Obrázek 49 – kapacita cca 23 stání),
- odkoupení soukromého pozemku s parcelním číslem 490/103 u Turnovské ulice a vybudování parkoviště,
- odkoupení soukromého pozemku s parcelním číslem 33/3 u obchodu se smíšeným zbožím v ulici Za Humny a vybudování parkoviště.



Obrázek 49 Situace Pilínkovské ulice

2.4.3 Nová mapa deficitů odstavných stání

Po návržení nových odstavných stání vzniká nová nabídka stání, mapa deficitů tedy vypadá jinak. Na obrázku níže je vidět, že ve východní části sídliště deficit přetrvává, v západní a jižní části vznikl významný přebytek. Je to důsledek nemožnosti uspokojení poptávky po odstavných stáních v bezprostřední blízkosti bytového domu z důvodu nedostatečných prostorových možností. Každopádně, ČSN 73 6110 doporučuje umísťovat odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily v docházkové vzdálenosti pro krátkodobé parkování 200 m, pro dlouhodobé 300 m a **pro odstavování 500 m**. V praxi je tato vzdálenost pro lidi velká a raději vozidlo odstaví nelegálně, blíže k svému bydlíšti. V návrzích jsme proto uvažovali se vzdáleností maximálně 300 m.



Obrázek 50 Nová mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Droub

Následující tabulka obsahuje vstupní údaje do mapy deficitů. Po zapracování navrhovaných úprav, resp. nových stání, je celkový deficit za sídliště Doubí 32 stání. Realizovanými úpravami by vzniklo 90 nových stání. S hypotézou, že 10 % poptávky se nenaplní vyšel celkový přebytek 4 stání.

Tabulka 3 Nová nabídka stání do mapy deficitů – sídliště Doubí

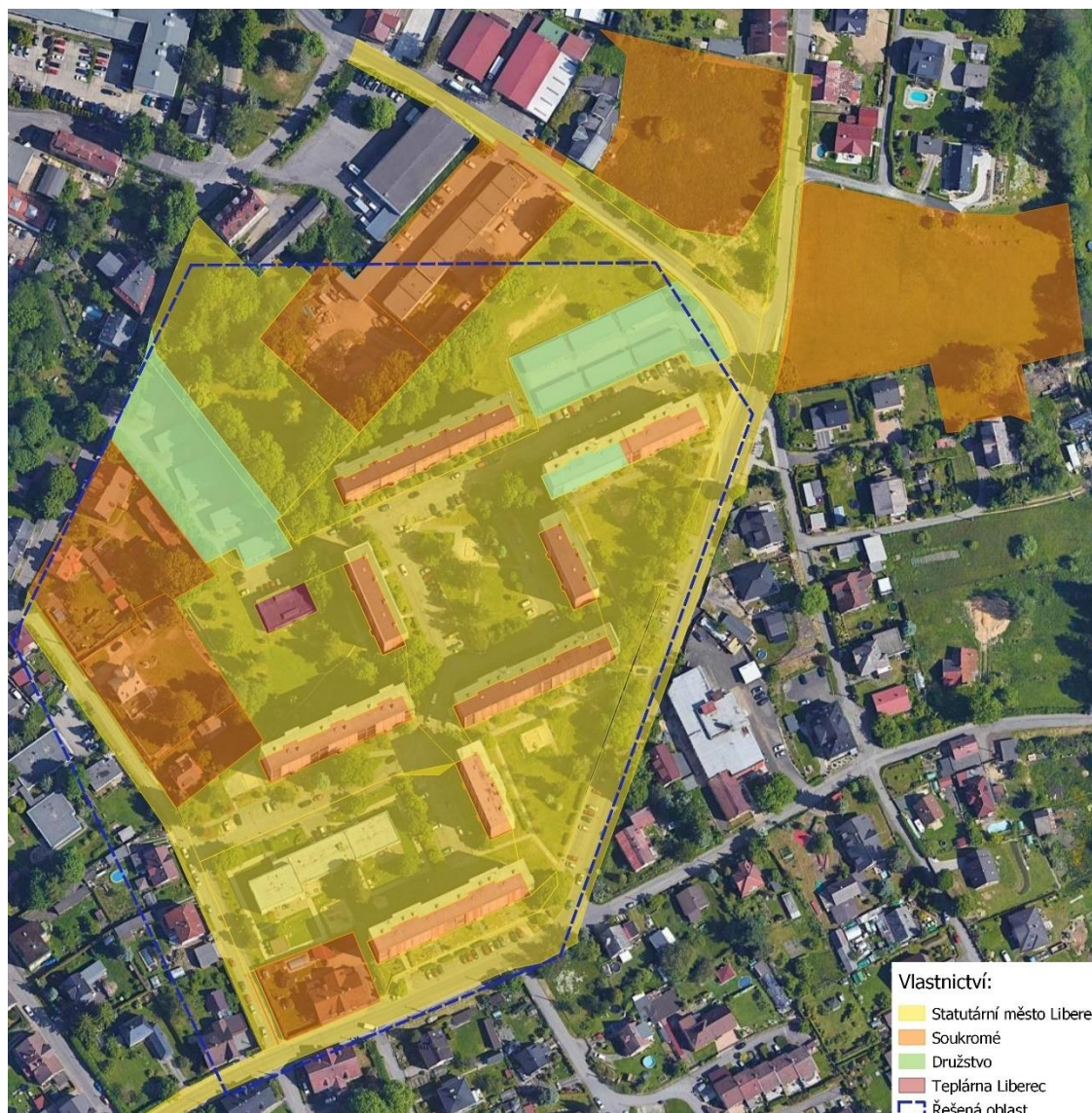
SVJ/BD	Teoretická poptávka (počet aut)	Nová nabídka stání	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)	10 % z teoretické poptávky	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)
Za Humny 356 - 357	39	29	-29	-58 %	71	-21	-43 %
Za Humny 358 - 359	40	21					
Za Humny 389 - 391	27	11 + 2 garáže	-28	-104 %	48	-23	-91 %
Za Humny 392 - 394	28	14					
Vackova 374 - 376	22	48	+10	+21 %	34	+14	+29 %
Vackova 377 - 379	17						
Vackova 380 - 381	31	22	-15	-33 %	56	-9	-19 %
Vackova 382 - 383	32	25					
Mařanova 371 - 373	32	31	+16	+18 %	69	+24	+26 %
Kaplického 364 - 366	18	31					
Kaplického 367 - 370	26	31					
Kaplického 360 - 361	23	31	+14	+22 %	44	+19	+30 %
Kaplického 362 - 363	26	32					
Celkem	360	328	-32		322	+4	

2.5 Sídliště Jeřmanická

Tato lokalita je řešena velmi podrobně z důvodu zájmu obyvatel.

2.5.1 Mapa vlastnictví pozemků

Obrázek 51 zobrazuje majetkové poměry v řešené oblasti. Všechna nová stání jsou navržena na pozemcích města.



Obrázek 51 Mapa vlastnictví pozemků na sídlišti Jeřmanická

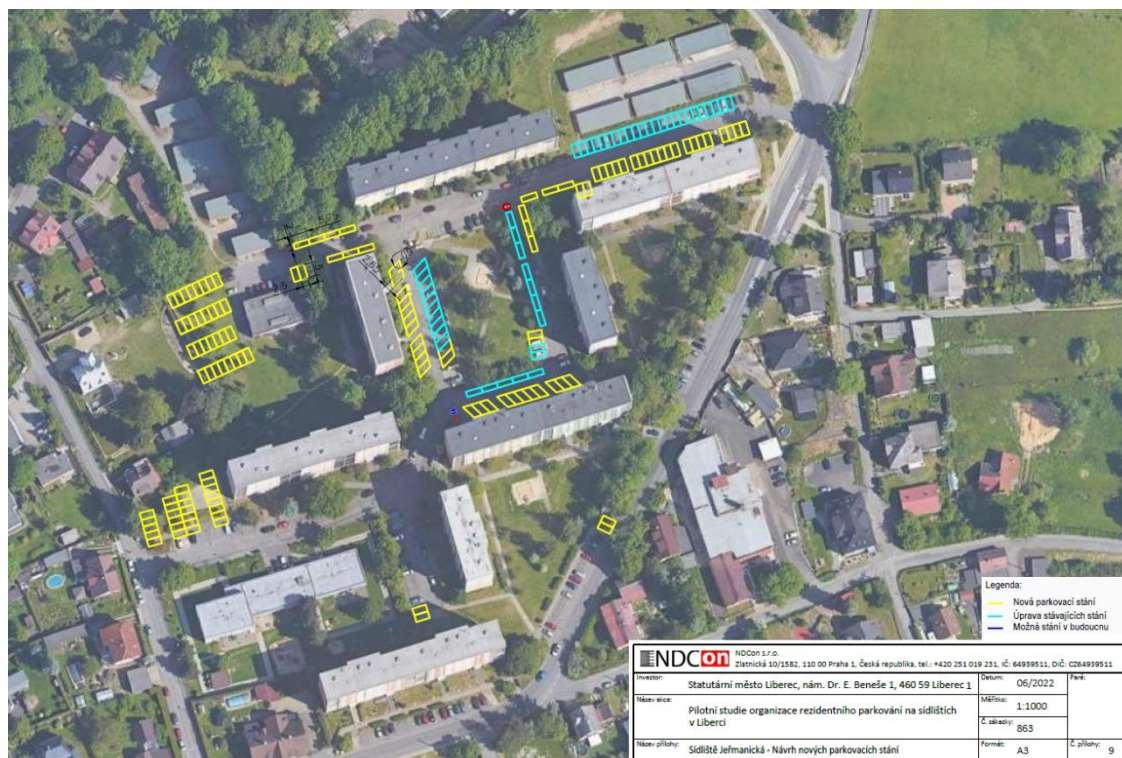
2.5.2 Návrh řešení

Řešení navýšení kapacity odstavných stání na sídlišti Jeřmanická spočívá, kromě samotných nových stání, ve vytvoření tzv. parkovacích dvorů, kde bude volný pohyb osob, bez chodníků. Ty jsou uvažovány u zadních vchodů bytových domů, což je možné vidět i na obrázku níže, kde jsou načrtnuty i pěší trasy. Velmi podobné řešení dnes v Liberci již existuje na sídlišti Rochlice v ulici Dobiášova.



Obrázek 52 Umístění parkovacích dvorů na sídlišti

Pro celou vymezenou oblast sídliště Jeřmanická byl bilančním výpočtem stanoven teoretický deficit 158 stání. S využitím teze nenaplnění posledních 10 % poptávky v praxi, hledáme **121** stání. Využitím návrhů by mohlo vzniknout 90 nových stání (příloha 9 a její zmenšená verze Obrázek 53).



Obrázek 53 Návrh nových stání na sídlišti Jeřmanická

Na sídlišti Jeřmanická se zpracovatel projektu setkal s obyvateli přímo na místě, aby se projednaly možné návrhy. Společně se dospělo k následujícím finálním návrhům na úpravy, které si obyvatelé sami vyžádali:

- zjednosměrnění ulice před domy č.p. 478 – 183 (obnova dopravního značení IP 4b),
- rozšíření kolmých stání na ulici Česká – s ohledem na stávající zeleň jsou navržena 2 stání,
- rozšíření kolmých stání na ulici Jeřmanická u bytového domu s čp. 485 – s ohledem na stávající zeleň jsou navržena 2 stání,
- na ploše dnešního pískoviště u bytového domu s čp. 497 je převzat návrh z dříve zpracovaného projektu s 26 kolmými stánými, jelikož na sídlišti vzniknou nová hřiště dle existujících projektů - reálně ale vznikne asi 18 nových stání, jelikož je v současnosti u pískoviště 8 kolmých stání,
- úprava svislého dopravního značení u MŠ – uvolnit odstavná stání mimo provoz MŠ – ve večerních hodinách (17:00 – 6:00 hod) a o víkendech – návrh na svislou dopravní značku na Obrázek 54: IP 12 – parkoviště rezervé doplněno o E13 s textem: „PO – PÁ; 06:00 – 17:00 hod; MAX 15. MIN, PRO DOPRAVNÍ OBSLUHU“. Ve večerních a nočních časech, stejně jako o víkendech by byla tato parkovací stání volně přístupná.
- Nové parkoviště u výměníku s kapacitou 31 kolmých stání a rozšíření stávajících kolmých stání (navržena dvě stání),
- v souvislosti s uplatněním myšlenky parkovacích dvorů a pěších cest na Obrázek 52 je navrženo 7 podélných stání namísto části současného chodníku u bytového domu s čp. 492 a 493, kde se i tak v současnosti parkuje (Obrázek 56, reálně tak vzniknou 3 nová stání) a 6 podélných stání u bytového domu čp. 477 (reálně taky jenom 3 nová stání - Obrázek 55),
- u bytového domu s čp. 493-494 šikmá stání (navrženo 11, reálně vzniknou 4 nové, nakolik se tam dnes s časovým omezením parkuje podélně) + úprava stávajících kolmých na šikmá a současně posun kontejnerů o kousek a vytvoření 2 nových stání na zdevastované zeleni,

- šikmá stání (navrženo 11 nových) u bytového domu s čp. 480-483; podélná stání, která se již dnes využívají vyznačit (vodorovnou dopravní značkou V10d parkovací pruh), také u bytového domu s čp. 478-479 vyznačit podélná stání na levé straně a na pravé v noci umožnit odstavování vozidel podélně z části na chodníku umožnit noční stání na chodníku před domy č.p. 478 a 479 dopravním značením (od 19 do 7 hod.),
- upravit svépomocně vytvořená kolmá stání naproti domu čp. 479 a přidat tam další dvě – nově tedy vzniknou dvě stání,
- úprava stávajících kolmých stání u garáží – posun o šířku stávajícího chodníku blíže ke garážím, a rozšířit o jedno kolmé stání, a naproti zřídit také kolmá stání s využitím malé části zeleně u zadních vchodů bytového domu – reálně vznikne 12 nových stání, neboť dnes se zde parkuje podélně.

Obecný požadavek od obyvatelů byla ještě koncepce vnitřního parku - "les", resp. výsadba vyšších stromů (které již částečně jsou) kvůli osazení bytových domů blízko u sebe. Bez stromů, či při nízké výsadbě si obyvatelé "koukají do oken". Hustší a vyšší výsadba by také ztlumila pocit z množství aut a toho, že bydlí na parkovišti.



Obrázek 54 Návrh na svislou dopravní značku u školky v ulici Jeřmanická



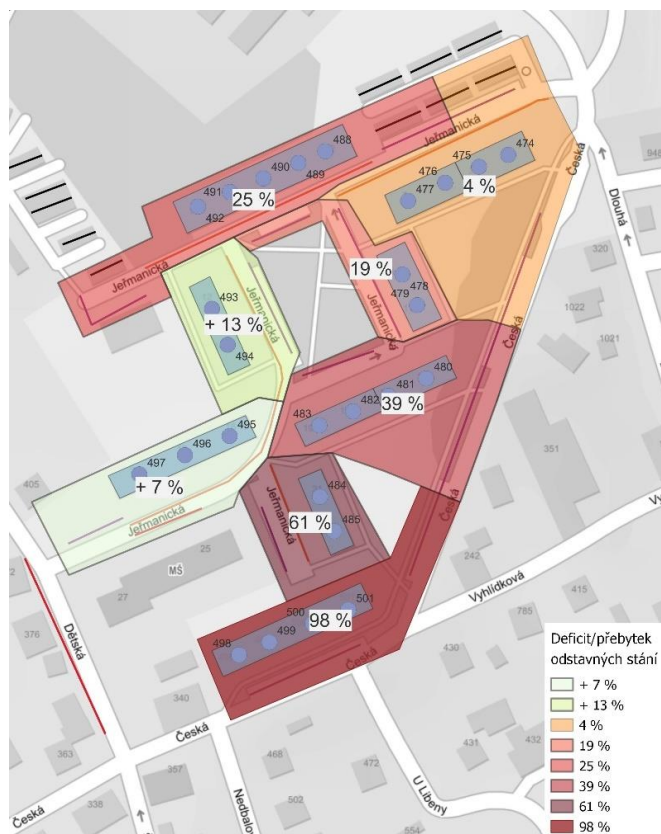
Obrázek 55 Vozidla stojící z části na chodníku v ulici Jeřmanická



Obrázek 56 Odstavená vozidla u výměníku v ulici Jeřmanická

2.5.3 Nová mapa deficitů odstavných stání

Po navržení nových odstavných stání vzniká nová nabídka stání, mapa deficitů tedy vypadá jinak. Na obrázku níže je vidět, že v severní a jižní části sídliště deficit přetrvává, v západní a severovýchodní části vznikl malý přebytek. Je to důsledek nemožnosti uspokojení poptávky po odstavných stáních v bezprostřední blízkosti bytového domu z důvodu nedostatečných prostorových možností. Každopádně, ČSN 73 6110 doporučuje umísťovat odstavné a parkovací plochy a garáže pro osobní automobily v docházkové vzdálenosti pro krátkodobé parkování 200 m, pro dlouhodobé 300 m a **pro odstavování 500 m**. V praxi je tato vzdálenost pro lidi velká a raději vozidlo odstaví nelegálně blíže k svému bydlišti. V návrzích jsme proto uvažovali se vzdáleností maximálně 300 m.



Obrázek 57 Nová mapa deficitů odstavných stání na sídlišti Doubí

Následující tabulka obsahuje vstupní údaje do mapy deficitů. Po zapracování navrhovaných úprav, resp. nových stání, je celkový deficit za sídliště Jeřmanická 68 stání. Realizovanými úpravami by vzniklo 90 nových stání. S hypotézou, že 10 % poptávky se nenaplní, přetrvává celkový deficit v počtu 31 stání.

Tabulka 4 Nová nabídka stání do mapy deficitů – sídliště Jeřmanická

SVJ/BD	Teoretická poptávka (počet aut)	Nová nabídka stání	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)	10 % z teoretické poptávky	Deficit (absolutní)	Deficit (relativní)
Česká 498 - 501	57	26 + 3 garáže	-28	-98%	49	-23	-88%
Jeřmanická 474 - 475	32	38 + 3 garáže	-2	-4%	46	3	7%
Jeřmanická 476 - 477	22	11					
Jeřmanická 478 - 479	27	22 + 1 garáž	-4	-19%	24	-2	-8%
Jeřmanická 480 - 481	27	36 + 5 garáží	-16	-39%	47	-11	-30%
Jeřmanická 482 - 483	30						
Jeřmanická 484 - 485	34	20 + 1 garáž	-13	-61%	30	-10	-48%
Jeřmanická 488 - 492	71	53 + 4 garáže	-14	-25%	60	-7	-14%
Jeřmanická 493 - 494	37	42 + 1 garáž	+6	+13%	33	+9	+22%
Jeřmanická 495 - 497	53	55 + 2 garáže	+4	+7%	46	+9	+16%
Celkem	391	323	-68		334	-31	

Vzhledem k přetrvávajícímu mírnému deficitu v bilanci odstavných se doporučuje zpracovat studii revitalizace sídliště, která navrhne optimální rozložení zeleně a odpočinkových ploch, vedení pěších cest, návazností pěších tras na okolní území, umístění a řešení hnízd pro odpadové nádoby a způsob jejich svozu a zároveň využije všechny připravené náměty na realizaci nových odstavných stání založené ve vhodných částech území především na principu odstranění nevyužívaných, zneužívaných nebo nahraditelných chodníků parkovacími plochami s mírnými zábery zeleně. Musí být všude zachovány přístupy do domů po pěších cestách a odstupy parkovišť od fasád domů minimálně 50 cm. Deficity, které již nebude možné řešit na úkor zeleně se navrhuje vyřešit po realizaci revitalizace sídliště mírnou formou regulace parkování podle kapitoly **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** Regulace může snížit poptávku až o 78 stání, postačí tedy účinnost opatření na úrovni cca 40 % ke snížení poptávky cca o 30 odstavených vozidel.

2.6 Návrh regulace parkování v rezidentských zónách v Liberci

Cílem regulace dopravy v klidu je snížit vysokou poptávku po parkovacích stáních zejména v území s vysokopodlažní zástavbou sídlišť, kde není prostorově a ekonomicky realizovatelné navýšit kapacity odstavných stání. Cílem snížení poptávky jsou vozidla, která nejsou v majetku či výhradním užívání obyvatel rezidentské oblasti a také druhá a třetí vozidla na bytovou jednotku.

Dlouhodobě neřešená vysoká poptávka po parkovacích stáních vede k častému živelnému parkování na veřejných plochách a k degradaci stavu veřejných prostranství rezidenčních sídlišť. Cílem parkovací politiky města Liberce je v místech, kde to podmínky umožňují, kapacitu odstavných stání navýšit. Regulace parkování tak bude určena pro oblasti, kde to nebude proveditelné a místní obyvatelé touto skutečností přijmou. Přesto by se měly vždy kombinovat oba přístupy, navýšení kapacity i regulace, která potom může být mírnější a méně účinná.

Cílem regulace parkování je podpořit bydlení rezidentů, nabídnout rovné podmínky pro možnost odstavování vozidel v blízkosti bydliště, umožnit parkování krátkodobých návštěvníků a zamezit parkování dlouhodobých návštěvníků. Jedním z cílů regulace je také podpora udržitelných módů dopravy, tzn. zvýhodnění těch, kteří nepotřebují pro cestování osobní automobil. I proto je velmi vhodné, aby náklady na zřízení a provoz systému nebyly hrazeny městem, ale beneficiáři systému. Ti přitom trvají na tom, že by neměl z provozu regulované parkovací zóny městu plynout žádný zisk.

Jakékoliv zpoplatnění parkovacích míst je možné pouze na pozemcích města.

Příkladem použití je podle výsledků této studie sídliště Jeřmanická ve Vesci, kde je možné po revitalizaci zásadně zlepšit situaci v dopravě v klidu, ale ani potom není možné nabídnout dostatečný počet odstavných stání pro ničím neomezovanou poptávku.

2.6.1 Výchozí podmínky zpoplatnění stání v Liberci

V Liberci je v provozu Zóna placeného stání, organizace parkování je upravena Nařízením statutárního města Liberec č. 2/2020 o stání silničních motorových vozidel na vymezených místních komunikacích ve městě Liberec. Podle průzkumů pro SUMP L&J z roku 2020 je v zóně placeného stání 1 765 placených návštěvníckých a 1 035 stání v modré rezidentsko - abonentní zóně. Využití parkovacích stání dosahuje 80 %, využití modré zóny 50 % (v noci).

Stání pro rezidenty jsou zatím umístěna výhradně v centru, zahrnují jen 37 % kapacity organizovaného parkování a jsou vyhrazena rezidentům na základě vyhrazení stání v konkrétní ulici jen do výše její kapacity konkrétním platícím rezidentům. Abonentům je umožněno parkovat za vyšší cenu bez přidělení konkrétního stání. Parkování návštěvníků je v modré zóně v Liberci dnes vyloučené.

Parkovací karty pro rezidentsko - abonentní parkování opravňují držitele parkovat v rezidentsko-abonentních lokalitách, a to výhradně v rámci příslušné komunikace. Rezidentské parkovací karty a karty pro majitele nemovitostí se vydávají jako nepřenositelné, tj. na konkrétní vozidlo. Abonentské parkovací karty se vydávají jako přenosné, tj. na jméno držitele karty. Vlastnictvím parkovací karty nevzniká držiteli právo na konkrétní parkovací místo v dané lokalitě.

Rezidentsko - abonentní parkování je označeno dopravními značkami IP 12 s dodatkovou tabulkou "Pro držitele platné parkovací karty", je vyhrazeno výhradně pro držitele příslušné parkovací karty, a to 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, všechny typy karet se prodávají na 1 rok, vyjma rezidentní, která je i na ¼ roku.

Typ parkování:

- Parkování pro rezidenty, tj. pro občany s trvalým pobytem nebo faktickým bydlištěm v oblasti Osoba s trvalým pobytem v lokalitě (rezident)
 - za 1. vozidlo..... 2 000,- Kč za rok
 - za 2. vozidlo..... 6 000,- Kč za rok
 - za 3. a další..... 12 000,- Kč za rok
- Parkování pro majitele nemovitostí, tj. fyzické osoby vlastníci nemovitost v zóně placeného stání (nemají na adrese nemovitosti trvalé bydliště)
 - za 1. vozidlo..... 4 000,- Kč za rok
 - za 2. vozidlo..... 6 000,- Kč za rok
 - za 3. a další..... 8 000,- Kč za rok
- Parkování pro abonenty, tj. podnikatele mající sídlo či provozovnu v oblasti
 - za vozidlo..... 12 000,- Kč za rok
- Modrá zóna mimo centrum. za vozidlo 500,-Kč na rok (podle dostupných informací není zatím žádná modrá zóny mimo centrum uvedena do praxe).

2.6.2 Návrh regulace parkování v modrých zónách mimo centrum

Řešení problematiky dopravy v klidu v rezidenčních oblastech vychází z následujících předpokladů:

- větší města včetně Liberce disponují limitovaným počtem parkovacích stání, z nedostatku parkovacích kapacit vychází potřeba tato místa regulovat,
- nedostatek kapacit je v lokalitách s vysokou poptávkou po parkování dojíždějících a v lokalitách s vysokou hustotou osídlení, tedy zejména na sídlištích,
- rezidenční parkování ve formě ekonomické regulace se osvědčilo jako nejefektivnější a nejspravedlivější forma regulace,
- cílem rezidenčního parkování je redukce poptávky po parkovacích stáních, cílem není garantovat obyvatelům konkrétní parkovací stání, ale zlepšit podmínky odstavování a parkování vozidel v lokalitě ztížením možností odstavování a parkování vozidel pro uživatele bez příslušnosti k dané lokalitě,
- podmínkou fungování zóny regulovaného parkování jako komplexního systému je systematická kontrola dodržování regulace a důsledné vymáhání pravidel příslušnými složkami.

Účelem regulace v obytných oblastech mimo centrum Liberce, kterými jsou především sídliště, je umožnit odstavování vozidel místním obyvatelům se zavedením rovných podmínek pro sdílení omezené kapacity veřejného prostoru. Obyvatelé mají právo na obecné užívání veřejných komunikací, to však nezahrnuje právo na trvalý zábor odstavením vozidla v neomezeném rozsahu. Potřeba odstavovat v místě bydliště vlastní osobní automobil se dá považovat za přirozený nárok, nemusí však všude být k dispozici dostatečná plocha. Případ dalších aut v rodině je ještě o něco spornější. V případě nedostatku kapacity je všeobecně uznávaná metoda administrativně – ekonomické regulace parkování s těmito principiálními podmínkami:

- parkovat mohou jen osobní automobily,
- parkovat mohou jen občané s trvalým pobytem v Liberci s faktickým bydlištěm v regulované oblasti (rezidenti) a občasné se sídlem provozovny v lokalitě (abonenti),

- občané mohou parkovat jen s vozidlem, které je zaregistrované v systému regulace parkování,
- je přidělena kapacita jednoho parkovacího stání na 1 bytovou jednotku za základní cenu, druhé a třetí auto na byt je za postupně navýšenou cenu,
- je umožněno krátkodobé zpoplatněné parkování návštěvníků, za vyšší cenu v pracovním týdnu a nižší cenu v sobotu a neděli,
- majitelé parkovacích karet si budou moci v budoucnu koupit takzvaný hodinový kredit pro návštěvy např. rodinných příslušníků,
- postupně budou zaváděny prvky inteligentního parkování (vyřizování parkovacích karet online, možnosti změn registrovaných vozidel on-line, indikace obsazenosti atp.).

2.6.3 Typy tarifních pásem

Na sídlištích se v principu mohou vyskytovat dva typy tarifních pásem.

REZIDENČNÍ

- umožní celodenní parkování rezidentů a abonentů
- umožní také krátkodobé, časově omezené parkování návštěvníků, pokud to je vhodné (tzn. rezidenční pásmo bude do jisté míry zároveň pásmem smíšeným)
- v rezidenčních zónách by měli mít abonenti, kteří mají v lokalitě zřízený provoz podnikání, možnost odstavit omezený počet aut (např. prostřednictvím progresivního zpoplatnění podle počtu) v její blízkosti
- regulace parkování by měla co nejvíce zvýhodňovat rezidenty lokalit pro možnost odstavit automobil v blízkosti bydliště, je však nutné přísně regulovat počet automobilů na obyvatele nebo na byt

SMÍŠENÉ

- umožní celodenní parkování rezidentů, abonentů a návštěvníků a zároveň povolit placené parkování návštěvníků
- v lokalitách, kde je kromě funkce bydlení ve významnější míře zastoupena funkce služeb, občanské vybavenosti a komerce
- výše tarifu

Možnosti časové rozsahu provozu tarifních pásem pro typy uživatelů jsou v následující tabulce.

Tabulka 5 Rozsah provozu pásem pro typy uživatelů

Pásmo / Uživatelé	REZIDENTI	ABONENTI	NÁVŠTĚVNÍCI
rezidenční	celodenně	celodenně	<i>v závislosti na lokalitě:</i> <ul style="list-style-type: none"> • krátkodobě / střednědobě (max. 1-4 h) (sazba min. 20 Kč z hodinu)
smíšené	celodenně	celodenně	<i>v závislosti na lokalitě:</i> <ul style="list-style-type: none"> • krátkodobě / střednědobě / dlouhodobě / celodenně • možnost zvýhodnění o víkendech (např. 5 Kč za hodinu resp. 50 Kč za den) (podle potřeby i s progresivním zpoplatněním)

Je možné obě pásma sloučit a je možné omezit provoz jen na noc.

2.6.4 Cenová politika

Návrh cenové politiky navazuje na strategické cíle regulace parkování, cena parkovného klesá s rostoucí vzdáleností od centra města a její účelem je vyřešené odstavování aut u bydlíšť. Cena by se také měla odvíjet od atraktivity lokality, sídliště se doporučuje zpoplatnit nízkými sazbami.

Ceny parkovacích karet pro dlouhodobé parkování by měly vzejít z analýzy nákladů a výnosů na základě dat o počtu registrovaných obyvatel, přihlášených vozidel, počtu bytových jednotek apod., a to s ohledem na princip pokrytí nákladů na provoz systému:

- mzdové náklady na zaměstnance – referenti odd. parkování, pracovníci kontroly, pracovníci údržby technických prostředků,
- náklady na pořízení a provoz technických prostředků – parkovací automaty, kontrolní skenovací vozidlo/a, skenovací zařízení, softwarové vybavení apod.

2.6.5 Přidělování parkovacích oprávnění

Z hlediska nároku na status rezidenta a abonenta, a tedy nároku na parkovací oprávnění (parkovací kartu) existují dva základní zaužívané přístupy k přidělování:

1. Na bytovou jednotku (omezený počet)
2. Na osobu

Jedním přístupem je vydávání parkovacích karet na bytovou jednotku s omezením množství vydaných karet a jejich progresivním zpoplatněním.

Druhým přístupem je vydávání parkovacích karet na osobu – v případě rezidenčních karet na fyzickou osobu obyvatele a v případě abonentních karet na OSVČ, právnickou osobu nebo vlastníka nemovitosti s omezením počtu možných karet na osobu a s progresivním zpoplatněním.

2.6.5.1 Model „PK na bytovou jednotku“

- definované podrobné podmínky splnění nároku na parkovací oprávnění (trvalý nebo přechodný pobyt, které se vztahují buď na konkrétní lokalitu nebo na celé město, nájemní vztah, držba vozidla, reálné sídlo provozovny apod.)
- omezený počet parkovacích karet na bytovou jednotku
- progresivní zpoplatnění karet vztahujících se na byt
- **výhody**
 - nižší počet vydaných karet, nárok na kartu má méně lidí
 - výraznější zmírnění poptávky po parkování – eliminace většího počtu vozidel
 - ospravedlnitelná vyšší cena karty
- **nevýhody**
 - složitější ověřování příslušnosti žadatele ke konkrétní bytové jednotce – potřebné přihlášení přes vlastníka bytu, ověření v katastru a listu vlastnictví
 - neřešitelnost některých životních situací, omezení domácností s více obyvateli s autem v jednom bytě, kteří reálně ztratí nárok parkovat v lokalitě svého pobytu
 - na sídlištích často není dosažitelný parametr 1 parkovací místo na byt

2.6.5.2 Model „PK na osobu“

- definované podrobné podmínky splnění nároku na parkovací oprávnění (trvalý nebo přechodný pobyt, které se vztahují buď na konkrétní lokalitu nebo na celé město, nájemní vztah, držba vozidla, reálné sídlo provozovny apod.)

- počet parkovacích karet na bytovou jednotku není omezen
- progresivní zpoplatnění karet vztahujících se na osobu uživatele s tím, že druhá karta vydaná na osobu je několikanásobně dražší s cílem odradit uživatele od vlastnictví více než jednoho automobilu
- **výhody**
 - méně složité ověření nároku osoby na parkovací kartu – postačuje doložení trvalého nebo přechodného pobytu, nájemní smlouvy, případně dalších městem stanovených podmínek
 - nárok na kartu mají všichni oprávnění uživatelé, není omezení počtu na byt
- **nevýhody**
 - vyšší počet vydaných karet, nárok na kartu má více lidí
 - riziko, že poptávka po parkování klesne jen mírně, v důsledku čehož se nemusí výrazně zlepšit dostupnost parkovacích stání
 - vyšší cena karty může vyvolat všeobecný nesouhlas s regulací kvůli nejednoznačné protihodnotě za poplatek

V návrhu regulace se přikláníme ve shodě s většinovým názorem obyvatel k vydávání parkovacích karet na bytovou jednotku. To ovšem vyžaduje evidenci nejen trvalého bydliště (mělo by být v Liberci) ale také jejich faktického bydliště, které by měli doložit vztahem k bytové jednotce (vlastnictví, družstevní podíl, pronájem, podnájem). Každý obyvatel Liberce by měl mít jedno registrované faktické bydliště. V tomto procesu musí být zapojen v případě nájmu i majitel bytu (stačí doložení platné nájemní smlouvy, která by měla být jen jedna).

2.6.6 Doba regulace

Při stanovení doby regulace zpoplatněného parkování existuje několik ve světě běžně aplikovaných přístupů, které je vhodné blíže popsat. Tyto přístupy mohou být v rámci nastavení regulace různým způsobem zkombinovány.

Nepřetržitá regulace 24/7 je neefektivnější formou, jak co nejvíce zvýhodňovat rezidenty a abonenty lokality. Návštěvníci jsou nuceni za parkování platit prakticky v jakoukoli dobu. Nevýhodou může být zbytečná striktnost v dobách, kdy není zvýšen nápor návštěvníků a dostupná kapacita postačuje potřebám. Nepřetržitá regulace se hodí zejména do lokalit, kde je třeba návštěvníky odrazovat od dojížděky prostřednictvím IAD. Součástí nepřetržité regulace 24/7 mohou být **snížené sazby za návštěvnícké parkování o víkendech**, kdy je dostupná kapacita míst větší.

Regulace během noci reflektuje zvýšenou poptávku zejména po odstavních kapacitách, je vhodná především na rezidenční sídliště. Rizikem noční regulace je vyšší náchylnost obyvatel využívat přes den na cesty po městě IAD kvůli garanci dostupnosti kapacity v době regulace.

2.6.7 Kontrola dodržování pravidel parkovací politiky

Kontrola dodržování pravidel regulovaného parkování by měla probíhat prostřednictvím automatizovaného sběru dat, a to buď kamerovým systémem kontrolujícím vjezdy a výjezdy do jednotlivých lokalit (APNR) nebo prostřednictvím skenovacího vozidla vybaveného příslušným hardwarem a softwarem.

Pokud jde o kontrolu parkování skenovacím vozidlem, to může automaticky zaznamenávat RZ zaparkovaných vozidel a tato data porovnat s databází legálních uživatelů. Při zjištění prohřešku (tedy,

že daná RZ se nenachází v databázi legálních uživatelů), software automaticky zpracuje výstup, na jehož základě se vystaví držitelovi vozidla pokuta.

2.6.8 Doporučení k lokalitám

Na sídlišti Gagarinova bude po revitalizaci dostatek parkovacích stání a nebude potřebná regulace parkování.

Na sídlišti Kašparova bude po realizaci parkoviště Holubova a zvýšení nabídky o další stání podle zpracovaného návrhu dosaženo rovnovážné situace, avšak za předpokladu využívání soukromých stání, stání pronajatých od TJ Slovan Vesec a tolerance nočního parkování v úzkých ulicích. Vzhledem k využívání pozemků různých vlastníků není možné zavést regulaci parkování. V případě revitalizační studie, které by vyřešili též převody vlastnictví a realizaci podstavných kapacit v objektu by byla regulace namístě.

V lokalitě Staré Rochlice je navrženo místní zvýšení odstavné kapacity. Po její realizaci je pravděpodobné, že bude nabídka a poptávka vyrovnaná. V případě zneužívání nových kapacit bydlícími z jiných částí lokality bude možné po dokončení stavebních úprav úpravy na žádost obyvatel Cihlářské ulice nebo Kyjevského náměstí uvažovat o místní regulaci modrou zónou.

Na sídlišti Doubí bude v případě úspěšné realizace většiny navržených parkovacích stání a alespoň částečného vyřešení parkování vozidel zaměstnanců školy a školky (na pozemku školy a v Pilínkovské ulici) situace v nabídce a poptávce vyrovnaná a nebude potřebná regulace. Pokud studie revitalizace a neúspěchy s převody vlastnictví pozemků dojdou k výrazně nižším počtům nových stání, může být řešením regulace v noci, která znemožní provoz školy a školky.

Na sídlišti Jeřmanická se doporučuje po dokončení revitalizace sídliště a realizaci nových navržených stání zavést regulaci formou modré zóny s jen mírně navýšenou cenou za druhé vozidlo.

Závěr

Studie Organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci měla za úkol navrhnout ve spolupráci se Sdruženími vlastníků jednotek a Bytovými družstvy řešení, která budou v co nejlepším souladu s jejich požadavky, očekáváními a limity a budou respektovat základní principy řešení veřejného prostoru na sídlištích (minimální úbytek zeleně, zachování chodníků k hlavním vchodům do všech panelových domů, naopak možnost zrušit chodníky u zadních vchodů, parkování lépe šikmé než kolmé a přední částí aut k fasádám domů). Konkrétní a podrobnější řešení byla navržena pro vybrané lokality, kde obyvatelé projevíli zájem o pokračování prací a jejich součinnost na návrhu řešení parkování na sídlištích. Jedná se o sídliště Doubí, Jeřmanická a ulici Cihlářská ve Starých Rochlicích. Z tohoto pohledu je možné úkol považovat za splněný.

Tento dokument bude sloužit také jako podklad pro další projekty v souvislosti s chystanými revitalizacemi sídlišť na úrovni projektové dokumentace.

Stručné závěry pro jednotlivé lokality

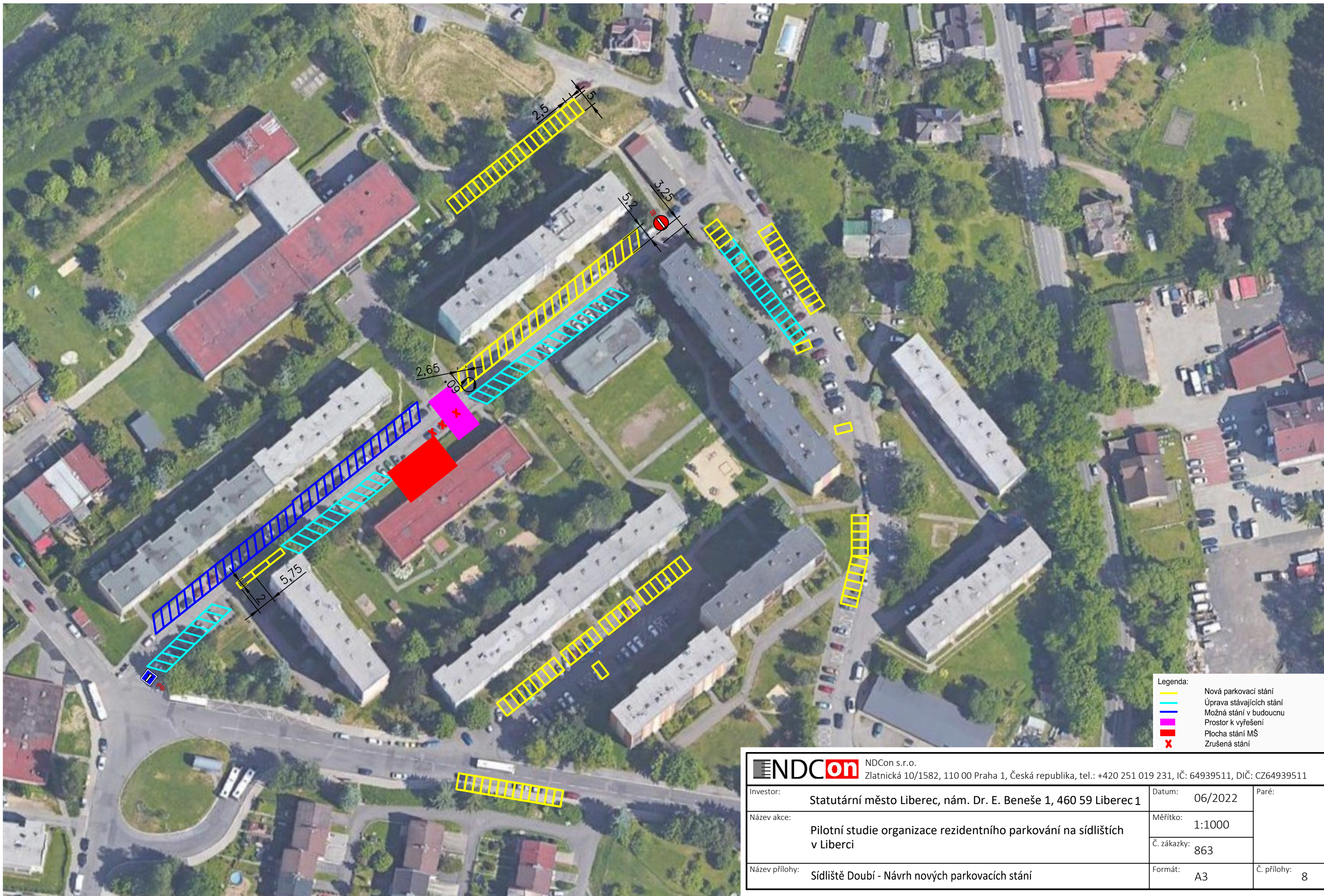
Sídliště Gagarinova - projekt revitalizace sídliště Gagarinova, který byl zpracováván současně s touto studií, řeší veřejný prostor komplexně a navrhuje 169 nových stání, což je o 61 stání více než je současný teoretický deficit. Stání tak budou k dispozici ve všech částech sídliště a po revitalizaci nebude potřebná regulace parkování.

Sídliště Kašparova – připravuje se realizace parkoviště Holubova v roce 2022, která navýší kapacitu o 25 stání. V případě úspěšné realizace dalších opatření v prostoru sídliště by mohlo být vybudováno až 49 stání a tím by byl vyřešen deficit v odstavování, byla by však zachována závislost na využívání soukromých pozemků a výjimky pro noční stíhání. Regulace za těchto podmínek není požadovaná ani vhodná. Do budoucna by byla vhodná studie revitalizace, která by vyřešila i majetkové vztahy, výstavbu patrového objektu a budoucí regulaci.

V lokalitě **Staré Rochlice** je navrženo místní zvýšení odstavné kapacity o 19 nových stání, o 6 více než byl identifikovaný deficit. Po realizaci nových stání bude nabídka a poptávka vyrovnaná, regulace nebude nutná. V případě zneužívání nových kapacit bude možné uvažovat o místní regulaci modrou zónou.

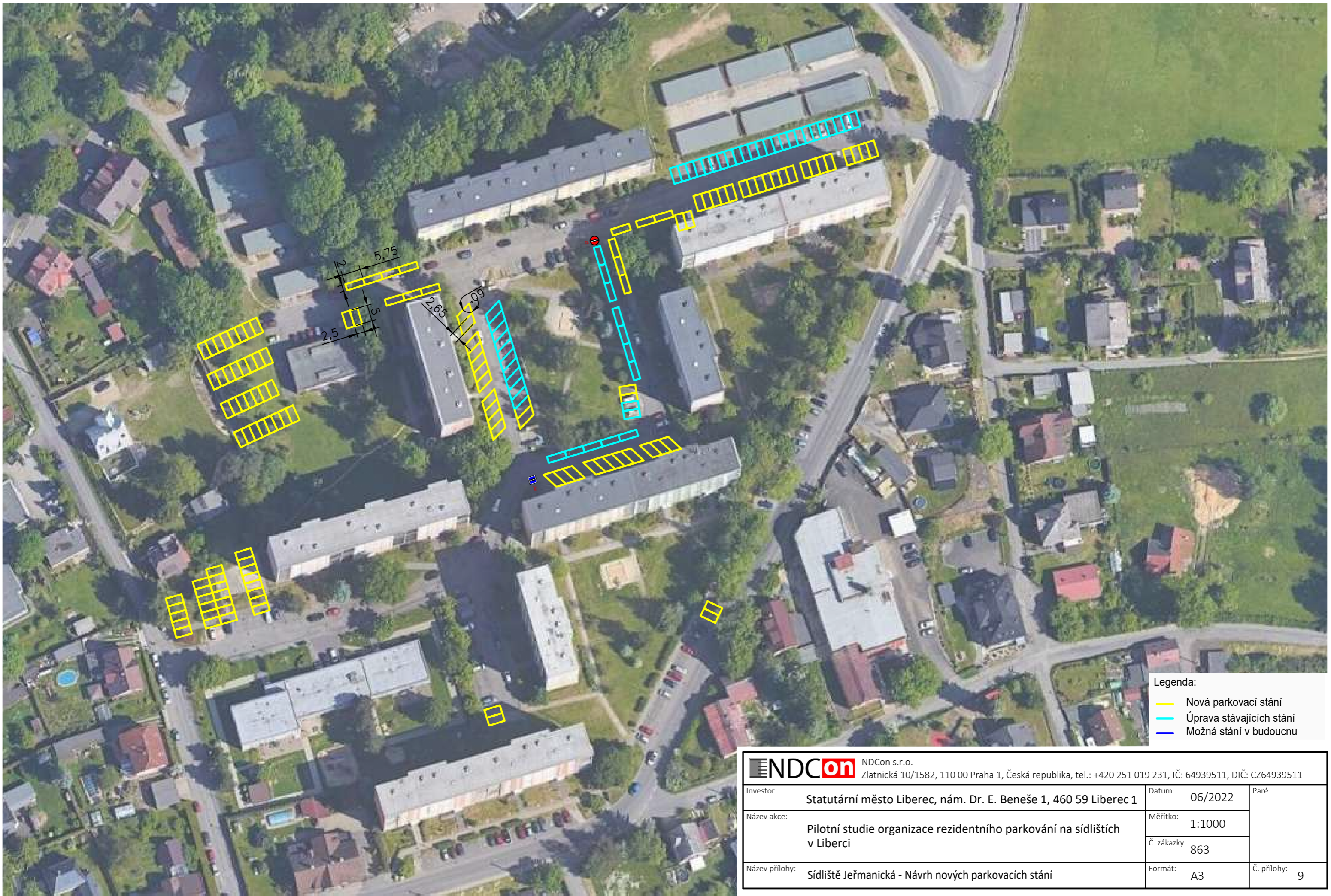
Sídliště Doubí bude v případě úspěšné realizace většiny navržených parkovacích stání a alespoň částečného vyřešení parkování vozidel zaměstnanců školy a školky (na pozemku školy a v Pilínkovské ulici) situace v nabídce a poptávce vyrovnaná a nebude potřebná regulace. Tato studie našla 90 nových stání na sídlišti, o 4 více než činil deficit. Pokud studie revitalizace a neúspěchy s převody vlastnictví pozemků dojdou k výrazně nižším počtům nových stání, může být řešením regulace v noci, která neznemožní provoz školy a školky.

Sídliště Jeřmanická – navržené úpravy v rámci revitalizace mohou přinést až 90 nových odstavných stání, přetrvává celkový deficit v počtu 31 stání. Doporučuje se proto po dokončení revitalizace sídliště a realizaci nových navržených stání zavést regulaci formou modré zóny s jen mírně navýšenou cenou za druhé vozidlo.




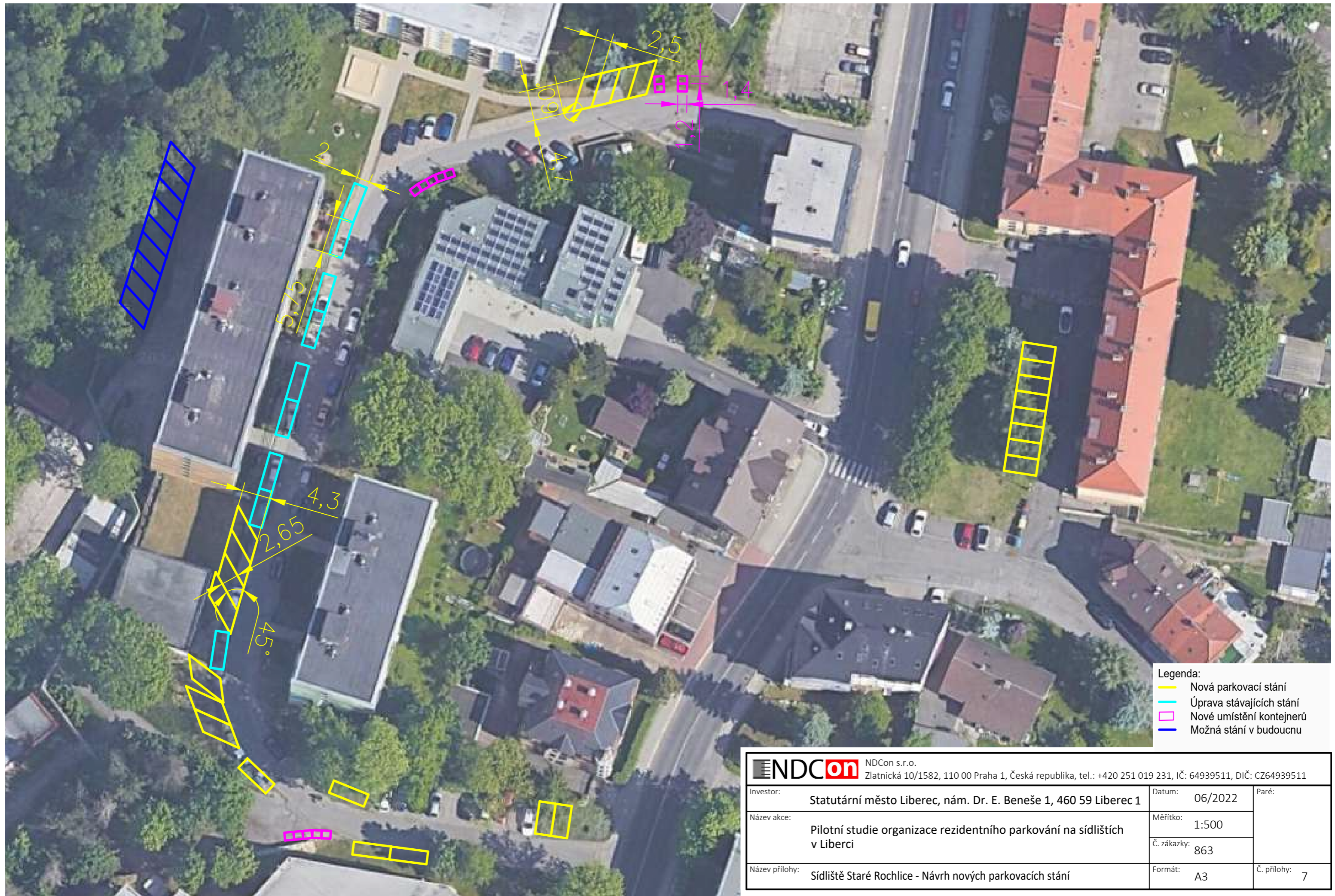
- Legenda:
- ▬ Nová parkovací stání
 - ▬ Úprava stávajících stání
 - ▬ Možná stání v budoucnu
 - ▭ Prostor k vyřešení
 - ▭ Plocha stání MŠ
 - ✗ Zrušená stání

NDCon s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1, Česká republika, tel.: +420 251 019 231, IČ: 64939511, DIČ: CZ64939511					
Investor:	Statutární město Liberec, nám. Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec 1	Datum:	06/2022	Paré:	
Název akce:	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci	Měřítko:	1:1000		
		Č. zakázky:	863		
Název přílohy:	Sídliště Doubí - Návrh nových parkovacích stání	Formát:	A3	Č. přílohy:	8




- Legenda:**
- ▭ Nová parkovací stání
 - ▭ Úprava stávajících stání
 - ▭ Možná stání v budoucnu

 NDC on s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1, Česká republika, tel.: +420 251 019 231, IČ: 64939511, DIČ: CZ64939511			
Investor:	Statutární město Liberec, nám. Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec 1	Datum: 06/2022	Paré:
Název akce:	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci	Měřítko: 1:1000	Č. přílohy: 9
		Č. zakázky: 863	
Název přílohy:	Sídliště Jeřmanická - Návrh nových parkovacích stání	Formát: A3	



- Legenda:**
- ▬ Nová parkovací stání
 - ▬ Úprava stávajících stání
 - ▬ Nové umístění kontejnerů
 - ▬ Možná stání v budoucnu

 NDC on s.r.o. Zlatnická 10/1582, 110 00 Praha 1, Česká republika, tel.: +420 251 019 231, IČ: 64939511, DIČ: CZ64939511			
Investor:	Statutární město Liberec, nám. Dr. E. Beneše 1, 460 59 Liberec 1	Datum: 06/2022	Paré:
Název akce:	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci	Měřítko: 1:500	
		Č. zakázky: 863	
Název přílohy:	Sídliště Staré Rochlice - Návrh nových parkovacích stání	Formát: A3	Č. přílohy: 7

Příloha 6

Teoretická poptávka po odstavných stáních

Sídliště Staré Rochlice							
Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD*	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Hodkovická	589	9	8	10	Společenství vlastníků Hodkovická 589-590 a Kyjevské nám. 591-593	68	26
Hodkovická	590	11	12	17			
nám. Kyjevské	591	1	8	11			
nám. Kyjevské	592	2	8	15			
nám. Kyjevské	593	2a	8	15			
Hodkovická	656	19	15	27	Hodkovická 656 - 659	110	42
Hodkovická	657	21	15	25			
Hodkovická	658	23	15	22			
Kociánova	659	3	20	36			
Cihlářská	664	-	12	32	Cihlářská 664 - 665	71	27
Cihlářská	665	-	12	39			
Cihlářská	666	-	12	35	Cihlářská 666 - 668	90	35
Cihlářská	667	-	12	25			
Cihlářská	668	-	12	30			
Cihlářská	669	-	12	28	Cihlářská 669 - 670	55	21
Cihlářská	670	-	12	27			
SPOLU			193	394		394	152

*SVJ/BD = Společenství vlastníků jednotek / Bytové družstvo

Sídliště Jeřmanická							
Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Česká	498	-	16	37	Česká 498 - 501	149	57
Česká	499	-	16	41			
Česká	500	-	16	32			
Česká	501	-	16	39			
Jeřmanická	474	1	16	39	Jeřmanická 474 - 475	82	32
Jeřmanická	475	3	16	43	Jeřmanická 476 - 477	58	22
Jeřmanická	476	5	16	27			
Jeřmanická	477	7	16	31	Jeřmanická 478 - 479	71	27
Jeřmanická	478	9	16	38			
Jeřmanická	479	11	16	33	Jeřmanická 480 - 481	71	27
Jeřmanická	480	13	16	32			
Jeřmanická	481	15	16	39	Jeřmanická 482 - 483	77	30
Jeřmanická	482	17	16	43			
Jeřmanická	483	19	16	34	Jeřmanická 484 - 485	88	34
Jeřmanická	484	21	16	42			
Jeřmanická	485	23	16	46	Jeřmanická 488 - 492	185	71
Jeřmanická	488	2	16	51			
Jeřmanická	489	4	16	43			
Jeřmanická	490	6	16	30			
Jeřmanická	491	8	16	28			
Jeřmanická	492	10	16	33	Jeřmanická 493 - 494	97	37
Jeřmanická	493	12	16	46			
Jeřmanická	494	14	16	51	Jeřmanická 495 - 497	138	53
Jeřmanická	495	16	16	44			
Jeřmanická	496	18	16	58			
Jeřmanická	497	20	16	36			
SPOLU			416	1016		1016	391

Sídliště Kašparova							
Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Pacltova	505	1	8	16	Pacltova 505 - 507	50	19
Pacltova	506	3	8	17			
Pacltova	507	5	8	17			
Holubova	508	1	16	34	Holubova 508 - 509	64	25
Holubova	509	3	16	30			
Holubova	510	5	16	35	Holubova 510 - 512	104	40
Holubova	511	7	16	34			
Holubova	512	9	16	35			
Holubova	513	11	16	30	Holubova 513 - 515	89	34
Holubova	514	13	16	38			
Holubova	515	15	16	21			
Holubova	593	4	11	29	Holubova 593 - 594	54	21
Holubova	594	2	10	25			
Fričova	516	5	16	33	Fričova 516 - 518	96	37
Fričova	517	3	16	36			
Fričova	518	1	16	27			
Kašparova	519	-	16	47	Kašparova 519 - 520	82	32
Kašparova	520	-	16	35			
Kašparova	589	-	11	18	Kašparova 589 - 590	48	18
Kašparova	590	-	10	30			
Kašparova	591	-	10	29	Kašparova 591 - 592	55	21
Kašparova	592	-	11	26			
SPOLU			295	642		642	247

Sídliště Doubí							
Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Za Humny	356	-	16	53	Za Humny 356 - 357	101	39
Za Humny	357	-	16	48			
Za Humny	358	-	16	55	Za Humny 358 - 359	105	40
Za Humny	359	-	16	50			
Za Humny	389	-	8	19	Za Humny 389 - 391	70	27
Za Humny	390	-	8	28			
Za Humny	391	-	8	23			
Za Humny	392	-	8	32	Za Humny 392 - 394	73	28
Za Humny	393	-	8	16			
Za Humny	394	-	8	25			
Vackova	374	-	8	17	Vackova 374 - 376	56	22
Vackova	375	-	8	21			
Vackova	376	-	8	18			
Vackova	377	-	8	18	Vackova 377 - 379	43	17
Vackova	378	-	8	9			
Vackova	379	-	8	16			
Vackova	380	-	16	40	Vackova 380 - 381	80	31
Vackova	381	-	16	40			
Vackova	382	-	16	45	Vackova 382 - 383	82	32
Vackova	383	-	16	37			
Mařanova	371	-	16	35	Mařanova 371 - 373	84	32
Mařanova	372	-	16	23			
Mařanova	373	-	16	26			
Kaplického	360	-	16	25	Kaplického 360 - 361	59	23
Kaplického	361	-	16	34			
Kaplického	362	-	16	30	Kaplického 362 - 363	68	26
Kaplického	363	-	16	38			

Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Kaplického	364	-	8	19	Kaplického 364 - 366	48	18
Kaplického	365	-	8	15			
Kaplického	366	-	8	14			
Kaplického	367	-	8	19	Kaplického 367 - 370	67	26
Kaplického	368	-	8	20			
Kaplického	369	-	8	11			
Kaplického	370	-	8	17			
SPOLU			392	936		936	360

Sídliště Gagarinova							
Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Gagarinova	873	-	12	28	Gagarinova 873 - 875	77	30
Gagarinova	874	-	12	22			
Gagarinova	875	-	12	27			
Gagarinova	876	-	12	26	Gagarinova 876 - 878	84	32
Gagarinova	877	-	12	30			
Gagarinova	878	-	12	28			
Gagarinova	879	-	8	10	Gagarinova 879- 880	26	10
Gagarinova	880	-	8	16			
Gagarinova	749	24	17	36	Gagarinova 749 - 751	98	38
Gagarinova	750	25	17	26			
Gagarinova	751	26	17	36			
Gagarinova	752	27	18	42	Gagarinova 752 - 753	82	32
Gagarinova	753	28	18	40			
Gagarinova	754	29	18	29	Gagarinova 754 - 755	61	23
Gagarinova	755	30	18	32			

Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Gagarinova	756	36	17	34	Gagarinova 756 - 757	65	25
Gagarinova	757	35	17	31			
Gagarinova	758	34	17	37	Gagarinova 758 - 761	132	51
Gagarinova	759	33	17	39			
Gagarinova	760	32	17	29			
Gagarinova	761	31	17	27			
Gagarinova	762	22	17	33			
Gagarinova	763	23	17	28	Gagarinova 762 - 763	61	23
Gagarinova	764	20	28	51	Gagarinova 764	51	20
Gagarinova	765	19	28	55	Gagarinova 765	55	21
Gagarinova	766	37	28	46	Gagarinova 766	46	18
Gagarinova	768	38	18	27	Gagarinova 768 - 769	65	25
Gagarinova	769	39	18	38			
Gagarinova	770	16	12	23	Gagarinova 770 - 771	38	15
Gagarinova	771	17	12	15			
Gagarinova	772	13	11	19	Gagarinova 772 - 774	66	25
Gagarinova	773	14	11	23			
Gagarinova	774	15	11	24			
Gagarinova	775	40	11	18	Gagarinova 775 - 776	40	15
Gagarinova	776	41	11	22			
Gagarinova	777	42	11	20	Gagarinova 777 - 779	72	28
Gagarinova	778	43	11	28			
Gagarinova	779	44	11	24			
Gagarinova	780	12	12	28	Gagarinova 780 - 782	75	29
Gagarinova	781	11	12	23			
Gagarinova	782	10	12	24			
Gagarinova	783	45	11	28	Gagarinova 783 - 784	43	17
Gagarinova	784	46	11	15			

Ulice	Číslo popisné	Číslo orientační	Počet bytů	Počet obyvatel (05/2021)	SVJ/BD	Počet obyvatel v blocích bytových domů	Teoretický počet aut
Gagarinova	785	47	11	23	Gagarinova 785 - 786	46	18
Gagarinova	786	48	11	23			
Gagarinova	789	1	11	23	Gagarinova 789 - 793	106	41
Gagarinova	790	2	11	18			
Gagarinova	791	3	11	22			
Gagarinova	792	4	11	20			
Gagarinova	793	5	11	23			
Gagarinova	794	6	12	25	Gagarinova 794 - 795	50	19
Gagarinova	795	7	12	25			
Gagarinova	796	49	11	25	Gagarinova 796 - 798	66	25
Gagarinova	797	50	11	18			
Gagarinova	798	51	11	23			
Gagarinova	799	52	11	18	Gagarinova 799 - 800	40	15
Gagarinova	800	53	11	22			
Gagarinova	801	55	12	30	Gagarinova 801 - 802	50	19
Gagarinova	802	54	12	20			
Gagarinova	803	56	12	22	Gagarinova 803 - 804	42	16
Gagarinova	804	57	12	20			
Gagarinova	805	18	12	20	Gagarinova 805	20	8
SPOLU			853	1657		1657	638

Zápis z pracovního setkání k projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

Projekt	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
Datum konání	19.04.2022
Čas konání	14:30
Místo konání	Historická radnice, nám. Dr. E. Beneše 1/1, místnost č. 11
Přítomní účastníci	podle prezenční listiny (součást zápisu)
Autor zápisu	Ing. Veronika Murinová

Průběh setkání:

Pan Jandourek (vedoucí odboru kanceláře architektury města (KAM)) svými úvodními slovy otevřel setkání, přivítal zúčastněné, vysvětlil obsah projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“ a představil jeho zpracovatele – společnost NDCon. Zdůraznil, že na KAM se snaží, aby projekty při řešení dopravy v klidu braly ohled i na veřejná prostranství a snaží se to optimálně sladit. Zároveň představil dopravního specialistu z KAM – p. Janků a odevzdal slovo p. Kašíkovi (vedoucímu projektu).

Pan Kašík odprezentoval výsledky průzkumů a vysvětlil konkrétní možnosti řešení dopravy v klidu, které spočívají ve vytvoření nových stání namísto zeleně nebo nevyužitých/nevhodně využitých ploch a/nebo v zavedení regulace parkování např. ve formě rezidenčního parkování. Představil krátké vyhodnocení dotazníků, které byly do té doby obdrženy. Prezentace je přílohou tohoto zápisu.

Následovala diskuse o současné možnosti koupit vyhrazené stání za 20 000 Kč/rok (předtím 5 000 Kč/rok) – dopravní značku si ale člověk musí zařídit sám.

Pan Adam z SVJ Kaplického 362-363 vyjádřil názor na případnou regulaci, podle jeho slov zvýhodňování nemůže fungovat kvůli mateřské a základní škole – parkování zaměstnanců ale i rodičů, kteří děti dovážejí, a hlavně v následné kontrole regulace. Řešení vidí v rozšíření ulice Kaplického – částečný zábor zeleně podél současného chodníku a vytvořit tak kolmá stání na celé ulici. Povrch stání by umožňoval vsakování. Odstraněná zeleň by se nahradila jinou zelení, např. nízkovzrůstovými stromy přímo v ploše parkoviště. Aktuální rozšíření mateřské školy neřeší nová parkovací místa, jenom nové chodníky. Jsou potřebná krátkodobá parkovací místa pro rodiče, kdyby se měla zřizovat dodatečně, byly by nové chodníky zmařenou investicí, kdyby se to muselo přestavovat. Případná nová místa bude potom obtížné vybudovat, protože se bude argumentovat právě realizovanou rekonstrukcí chodníku. Školka se má zvětšit o třetinu, což znamená nové zaměstnance. Už teď je tam odpoledne boj zaměstnanců s obyvateli, kteří se vracejí z práce. Lidé potom parkují o ulici dál a zabírají místo lidem, kteří tam bydlí. Byl vysloven podnět na zjištění obrátkovosti zaměstnanců školky a školy. Padl dotaz na dobu realizace tohoto projektu.

Pan Jandourek informoval, že se chystá revitalizace sídlišť ve Vesci a tento projekt bude sloužit jako podklad pro řešení dopravy v klidu. Musí se vypsát soutěž, vybrat uchazeč, získat územní rozhodnutí, pokud se bude zasahovat do zeleně a naprojektovat změny. Tenhle projekt bude odevzdán v létě 2022, reálně to vidí o tři roky, závisí to i na stavebním řízení a souhlasu obyvatel. Město se snaží pracovat s pozemky města, aby i takovým způsobem zajistilo realizaci projektů co nejdříve. Mnohdy se stane, že obyvatelé zablokují proces svými námitkami, proto se magistrát snaží komunikovat s obyvateli už

v přípravné fázi projektů, viz například projekt revitalizace sídliště Gagarinova, kde proběhlo více projednání.

Dále se diskutovalo o současném nevhodném umístění kontejnerů, které zabírají místo pro parkování a o jejich vhodné změně. Možnost prodloužení ulice Vackovy moc nepřipadá v úvahu kvůli naplánované revitalizaci hřiště, nedopadlo by to dobře jednak kvůli potenciálnímu ohrožení dětí auty a naopak, hrozí škodová událost na autech v důsledku her dětí.

Pan [REDACTED] z BD Doubák (Kaplického 364-366) dal podnět, aby se vyřešil jiný přístup do Základní školy Kaplického, která je pro Doubí spádová, dnes i nákladní auta školu zásobují přes chodník u hlavního vchodu. Zmínil taky možnost vyhradit parkovací stání pro zaměstnance např. mezi 7 a 16 h, aby byly místa po této hodině volné pro obyvatele.

[REDACTED] z SVJ Mařanova 371-373 taky navrhnul úpravy Kaplické ulice, ubrat z chodníku a vytvořit šikmá nebo kolmá stání a současně tam zřídit jednosměrku ve směru od autobusové zastávky, zmínil špatné vyjíždění do ulice Mařanova.

Výstupní autobusová zastávka *Doubí sídliště* byla kdysi u točny, teď je na Mařanově ulici, padl námět, že by zastávka mohla v noci sloužit pro podélné parkování.

Závěrem setkání je, že zástupci SVJ/družstev projeví zájem o podrobná řešení dopravy v klidu v rozsahu tohoto projektu na sídlišti Doubí a ochotu na nich spolupracovat. Zájem mají o řešení ve formě vybudování nových stání, nikoli regulace. Zpracovatel se zkontaktuje se zúčastněnými za účelem dohodnutí osobního setkání na sídlišti a konzultace návrhů přímo v terénu. Zpracovatel se pokusí zjistit obrátkovost zaměstnanců školky a školy.

PREZENČNÍ LISTINA

Z pracovního jednání k projektu

„Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

uskutečněného dne 19.4.2022 v 14:30 hod Magistrátu města Liberce

Jméno a příjmení	E-mail*	Podpis

*e-mail uveďte v případě, že máte zájem o zápis ze schůzky

Zápis z pracovního setkání k projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

Projekt	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
Datum konání	26.04.2022
Čas konání	14:30
Místo konání	Historická radnice, nám. Dr. E. Beneše 1/1, místnost č. 11
Přítomní účastníci	podle prezenční listiny (součást zápisu)
Autor zápisu	Ing. Veronika Murinová

Průběh setkání:

Pan Jandourek (vedoucí odboru kanceláře architektury města (KAM)) svými úvodními slovy otevřel setkání, přivítal zúčastněné, vysvětlil obsah projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“ a představil jeho zpracovatele – společnost NDCOn. Informoval, že se chystá revitalizace sídlišť ve Vesci a tento projekt bude sloužit jako podklad pro řešení dopravy v klidu. Projekt revitalizace sídliště Gagarinova je teď v pokročilém stádiu. Zároveň představil dopravního specialistu z KAM – p. Janků. Zdůraznil, že regenerace sídliště neznamená jenom řešení dopravy v klidu, ale vyžaduje komplexní řešení jako odpadové hospodářství, veřejný prostor a podobně, na co se KAM zaměřuje. Zmínil minulé projekty, které byly zpracovány, např. sídliště Rochlice a nyní realizované Ruprechtice, ty ale obsahovaly jen částečná řešení. Odevzdal slovo p. Kašíkovi.

Pan Kašík informoval, že pracovní setkání s ostatními sídlišti už proběhla, víme tedy, co nás čeká dnes. Odprezentoval výsledky průzkumů a vysvětlil konkrétní možnosti řešení dopravy v klidu, které spočívají ve vytvoření nových stání namísto zeleně a/nebo v zavedení regulace parkování např. ve formě rezidenčního parkování a/nebo realizace parkovacích garáží, resp. patrových parkovišť. Představil krátké vyhodnocení dotazníků, které byly do té doby obdrženy. Prezentace je přílohou tohoto zápisu.

Pan [redacted] zmínil problém parkování vozidel, když parkovací stání nejsou vyznačena vodorovným značením, a také parkování dodávek.

Paní [redacted] z SVJ Holubova 513-515 zmínila, že loni žádala o vyznačení parkovacích stání vodorovným značením, bylo jí ale řečeno, že místa ubudou, když se vyznačí. P. Kašík vysvětlil, že to platí spíše u podélného stání a u kolmého záleží na navržené šířce stání v povoleném rozmezí.

Pan [redacted] z Jeřmanické reagoval, že by úplně postačovalo, kdyby se na chodníku vyznačily jen krátké orientační čáry.

Paní [redacted] z SVJ Česká zmínila, že mnoho dodávek parkuje na ulici Česká, občas zaberou i dvě stání, přijala by kdyby tam to vodorovné značení bylo.

Pan Kašík na to reagoval, že v zákoně není nic o tom, že by se čáry musely dodržovat, samozřejmě slušný člověk je využije. Pomůže pro využití parkoviště při parkování prvních vozidel.

Paní [redacted] navrhla, aby se pro dodávky vyhradil prostor, kde nebudou překážet, například někde na okraji sídliště, dál od bytových domů.

Pan [redacted] dal námět, aby dodávky parkovaly na ulici Dětská. V současnosti je tam zákaz vjezdu nákladních vozidel mimo dopravní obsluhu.

Pan [REDACTED] z Jeřmanické vyslovil názor, že omezení do 3,5 tun není řešení, dodávky jsou v kategorii do 3,5 t, bylo by potřebné omezení upravit na délku do 5,5 m.

Pan [REDACTED] zahájil diskusi o jedním z návrhů, které poslal společnosti NDCon. Ten spočívá ve vytvoření pěší zóny na sídlišti. Vysvětlil, že pohyb na sídlišti je minimální, jak v noci, tak ve dne a myslí si, že využitím chodníků by se kapacita parkovacích míst na sídlišti významně zvýšila. Na začátek by stačilo jen upravit hrany chodníku, aby tam auto najelo.

Pan Jandourek reagoval, že se snažili udělat obytnou zónu v Ruprechticích, ale nepodařilo se to prosadit u Policie ČR a vedoucího odboru dopravy Magistrátu města Liberce. Tento návrh smetli ze stolu, prý v žádném případě, a nechtěli se s architekty bavit i když se argumentovalo tím, že drtivá většina lidí stejně po silnici chodí a doteď nedošlo k žádnému zranění. Pan Jandourek zkusí opětovně navrhnout tenhle koncept a uvítá podporu obyvatel.

Pan [REDACTED] z SVJ Jeřmanická 480-481 sdělil svůj názor, že princip sdílených prostor by si uměl představit, lidé si umí vyhovět (viz provoz u mateřské školy). Myslí si, že zjednosměrněním ulice Dětská by se současné parkování mohlo alespoň zlegalizovat. Chybějící vodorovné značení je vnímáno jako problém a obyvatele sídliště by ho přijali. O regulaci si myslí, že by to mohla pomoci vyřešit a navrhl, aby druhé a třetí auto stálo dvoj nebo trojnásobek toho co roční jízdenka MHD.

Pan [REDACTED] vyjádřil svůj názor, že např. v ulici Holubova není dostatek parkovacích stání, aby každý byt měl jedno stání, a nepřijde mu správné, že by si člověk měl platit za parkování, když tam nebude mít místo. Zmínil, že z vlastní zkušenosti ví, že u zastávky U Střediska je dost míst, které jsou večer prázdné ale lidé jsou líní jet dvě minuty pěšky od auta domů. Další parkoviště je u lyžařského areálu Vesec, je velké a většinou prázdné, avšak již velmi vzdálené. Myslí si, že sdílený prostor by v Holubově nefungoval, protože tam obecně není moc místa.

Pan Jandourek reagoval, že by se mohla například vytvořit šikmá stání za částečného využití chodníku.

Paní [REDACTED] s registrací vozidel nesouhlasí, protože si neumí představit, že by návštěva měla platit za parkování, když přijede. Pan Kašík uvedl příklad z Mladé Boleslavi, kde se plánuje v systému umožnit změnit vzdáleným přístupem přes webový portál registrační značky, sice se to může zneužívat, ale na sídlišti je nebezpečí zneužití omezeno a tahle možnost existuje. Paní Baxová uvedla, že tuto možnost by přijala lépe.

Pan [REDACTED] ještě zdůraznil, že nedostatek parkovacích míst je pouze v noci, navrhuje proto možnost řešení jakousi toleranční parkovací situací, aby byla v noci byla udělena výjimka pro parkování, příp. pravidla upravena dopravním značením pro noc odlišně.

Pan [REDACTED] ještě upozornil, že Technické služby ML budou provádět plošné úpravy komunikací, tak by bylo vhodné, aby s tím počkali, kdyby se chtěli dělat obytné zóny. Aby se pak neargumentovalo, že se to opět předělávat nebude. Díry ať se vyfrézují, ale ať se nedělá nic většího.

Diskutovalo se o tom, že v rámci tohoto projektu by mohla být navržena pravidla typu zrušení chodníků, zavedení obytných zón, nalezení řešení pro maximum možné parkovací kapacity bez zásahu do zeleně. Tato možnost připadá spíše do úvahy na sídlišti Jeřmanická, rušeny by měly být nevyužívané chodníky podél ulic, pěší provoz by měl přejít na upravené chodníky v zeleni napojující přímo jednotlivé domy, je třeba myslet na bezpečnost chodců a zvláště dětí, které za stojícími auty nejsou vidět, je třeba vyřešit přístupy do domů po pěších cestách, příchod k autům může být řešen po sdíleném prostoru s provozem aut. Diskutovalo se o možnosti vybudování parkovacího domu někde na okraji sídliště, ale panují obavy o zneužití komerční službou v případě soukromé investice. Když se vyhrazené značky zruší, tak to bylo dobré, protože se mnohokrát stalo, že na těch místech v noci nikdo nestál. Když se

to teď znovu vrátilo, tak to ubírá možnost zaparkovat na to místo někomu jinému, i když je to místo pár dní prázdné. Množství značek je i z vizuálního hlediska celkového prostoru otřesné. Při případné regulaci, ať je zajištěno, aby se vybrané poplatky investovaly zase do sídliště.

Na současných zničených kouscích zeleně, kde jsou v hlíně žlábký po odstaveném vozidle by se mohly dát zatravnovací dlaždice, aby se ta místa zlegalizovala a využila.

Šikmá stání by byla vhodnější kvůli jednoduššímu zacházení než kolmá, kde je třeba více manévrovat a je nutná širší přílehlá komunikace – současný problém na ulici Holubova, úzká komunikace s kolmými stáními a když někdo parkuje oproti nebo nelegálně při kontejnerech tak je problém vyjet nebo vůbec projet komunikací.

Řešilo se prý nepřiměřeně široké invalidní stání a aby se dohodou s Teplárnou mohl využívat prostor při výměníku pro parkování, aspoň ve vymezených časech.

Pan [REDACTED] a Pan [REDACTED] se nabídli, že by se v terénu setkali s NDConem. Pan Jand'ourek zkusí oslovit i pana architekta Chuchlíka.

Pan [REDACTED] se ptal o kolik aut méně by bylo po regulaci. Odhaduje se na 20 %, ale záleží na přísnosti regulace.

Závěry ze schůzky:

- **pan Jand'ourek předá podnět od pana Baxy na příslušná místa ohledně plošných úprav komunikací, které technické služby plánují,**
- **pan Jand'ourek zkusí svolat schůzi s odborem dopravy MML a Policií ČR, aby obyvatelé Jeřmanické předložili svůj návrh na vybudování obytných zón na sídlišti**
- **zpracovatel se zkontaktuje s panem [REDACTED] a panem [REDACTED] za účelem dohodnutí schůzky v terénu na sídlišti Jeřmanická, na kterou bude pozván i objednatel**
- **pro sídliště Jeřmanická bude navrženo řešení ve smyslu námětu p. [REDACTED], bude navrženo zadání revitalizace sídliště a bude vymyšlen model pro případné zavedení rezidenčního parkování**
- **pro sídliště Kašparova budou popsány varianty možných budoucích řešení revitalizace sídliště**

Zapsala Ing. Veronika Murinová


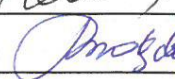

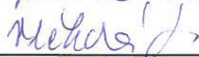



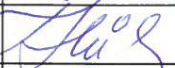


V Liberci, dne 26.04.2022

PREZENČNÍ LISTINA

Z pracovního jednání k projektu

„Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

uskutečněného dne 26.4.2022 v 14:30 hod Magistrátu města Liberce

Jméno a příjmení	E-mail*	Podpis
JANA KĚNTANOVÁ	JANA.KENTANOVA@PEJTAH.CZ	
VLADIMÍR DUDYCHA	dudycha.vladimir@gmail.com	
NETUČIL BOHUMIL		
VLEKOVÁ LÚDIE	VLEKOVA.LUDU@PEJTAH.CZ	
JAROSLAV HUDELIK	HUDELIK.JAROSLAV@VOLNY.CZ	
PĚTR BÍLKA	bilka.petr@seznam.cz	
MICHAL STRNAD	STRNAD.MICHAL@CENTRUM.CZ	
MARCELA HUČKOVÁ	HOLUBOVA 575/15	
MARIE PAVLOVÁ	PX.PLUSA@VOLNY.CZ	
JAROSLAV DUBÁK	JARNEK@CENTRUM.CZ	

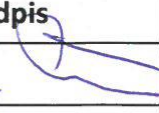

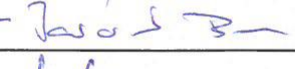
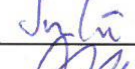

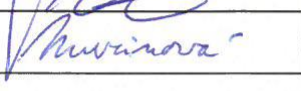

*e-mail uveďte v případě, že máte zájem o zápis ze schůzky

PREZENČNÍ LISTINA

Z pracovního jednání k projektu

„Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

uskutečněného dne26.4.2022..... v14:30..... hod Magistrátu města Liberce

Jméno a příjmení	E-mail*	Podpis
JAN CHOCHOZOUŠEK	CHOCHOZOUSEK.JAN@SEZNAM.CZ	
OSBD LIBEREČ	medajta@osbdhameni.cz	
JAROMÍR BAXA	jaromir.baxa@gmail.com	
Vojtěch Janků		
JIŘÍ JANDŮREK		
JAN KAŠŤK		
VERONIKA MURINOVÁ		

*e-mail uveďte v případě, že máte zájem o zápis ze schůzky

Zápis z pracovního setkání k projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

Projekt	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
Datum konání	20.04.2022
Čas konání	14:30
Místo konání	Historická radnice, nám. Dr. E. Beneše 1/1, místnost č. 11
Přítomní účastníci	podle prezenční listiny (součást zápisu)
Autor zápisu	Ing. Veronika Murinová

Průběh setkání:

Na setkání přišel za obyvatele pan [REDAKCE] z SVJ Cihlářská 666-668, začalo se hned s diskusí o možných řešeních. Pan Kašík v rychlosti odprezentoval výsledky průzkumů a vysvětlil konkrétní možnosti řešení dopravy v klidu, které spočívají ve vytvoření nových stání namísto zeleně nebo nevyužitých/nevhodně využitých ploch a/nebo v zavedení regulace parkování např. ve formě rezidenčního parkování. Prezentace je přílohou tohoto zápisu.

Následovala diskuse o situaci dopravy v klidu v ulici Cihlářská, pan [REDAKCE] zmínil, že před rekonstrukcí ulice bylo k dispozici více parkovacích stání, než je teď po rekonstrukci. Kontejnery zabírají podélná stání, hodilo by se jiné řešení jejich umístění. Obyvatelé Cihlářské ulice parkují v nouzi pod mostem silnice I/14 u Poštovního náměstí. Garáže v podnoží domu slouží často jako skladiště, tři z nich jsou jen malé skladové prostory, jejich majitelé jsou často pohodlní zaparkovat auto v garážích a parkují v Cihlářské ulici. Z odprezentovaných námětů na nová stání souhlasil s téměř všemi, upozornil zpracovatele, že ulicí Cihlářská velice špatně projíždějí vozy svozu odpadu kvůli úzké komunikaci, k nádobám raději couvají. K regulaci vyjádřil názor, že třetina lidí žijících v ulici jsou důchodci, za kterými chodí děti na návštěvy, a neumí si představit, jak by to fungovalo, a hlavně jak by se to kontrolovalo. Rezidenti mají někdy dvě nebo tři auta na byt. V ulici často parkují i obyvatelé Hodkovické ulice, kde stání chybějí, možným řešením by mohlo být omezení vjezdu do Cihlářské ulice jen pro rezidenty a návštěvy.

Obyvatelé by dle názorů p. [REDAKCE] přijali řešení bez regulace, minimálně z toho důvodu, že těch míst chybí jenom několik a v ulici je ještě místo na jejich vytvoření.

Závěrem setkání je, že ze strany SVJ Cihlářská byl projevem zájem o podrobná řešení dopravy v klidu v rozsahu tohoto projektu na sídlišti Staré Rochlice, konkrétně ulice Cihlářská a ochota na nich spolupracovat. Zájem je o řešení ve formě vybudování nových stání, resp. navrácení zrušených starých (před domem, případně i za domem), nikoli regulace. Zpracovatel se zkontaktuje s p. [REDAKCE] za účelem dohodnutí osobního setkání na sídlišti i s dalšími obyvateli a konzultace návrhů nových stání přímo v terénu.

Zapsala Ing. Veronika Murinová
V Liberci, dne 20.04.2022

PREZENČNÍ LISTINA

Z pracovního jednání k projektu

„Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

uskutečněného dne 20.4.2022 v 14:30 hod Magistrátu města Liberce

Jméno a příjmení	E-mail*	Podpis

*e-mail uveďte v případě, že máte zájem o zápis ze schůzky

Zápis z pracovního setkání k projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

Projekt	Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci
Datum konání	20.04.2022
Čas konání	15:30
Místo konání	Historická radnice, nám. Dr. E. Beneše 1/1, místnost č. 11
Přítomní účastníci	podle prezenční listiny (součást zápisu)
Autor zápisu	Ing. Veronika Murinová

Průběh setkání:

Pan Jandourek (vedoucí odboru kanceláře architektury města (KAM)) svými úvodními slovy otevřel setkání, přivítal zúčastněné, vysvětlil obsah projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“ a představil jeho zpracovatele – společnost NDCon. Zmínil, že v současnosti se dokončuje projekt Revitalizace sídliště Gagarinova a představil architekta tohoto projektu – p. Chuchlíka. Zdůraznil, že na KAM se snaží, aby projekty revitalizace řešily veřejný prostor sídliště komplexně, nejen z pohledu parkování. Představil dopravního specialistu z KAM – p. Janků a odevzdal slovo p. Kašíkovi (vedoucímu projektu o dopravě v klidu).

Pan Kašík odprezentoval výsledky průzkumů a bilančních výpočtů a načrtnul možná řešení. Jedním z nich je právě revitalizace sídliště, kde je v jejím návrhu dostatečný počet stání na parkovištích a není nutné stavět garáže. Další možností by mohlo být zavedení regulace parkování např. ve formě rezidenčního parkování. Představil i krátké vyhodnocení dotazníků, které byly do té doby obdrženy. Prezentace je přílohou tohoto zápisu. Poté předal slovo p. Chuchlíkovi, aby představil aktuální verzi projektu Revitalizace sídliště Gagarinova.

Pan Chuchlík shrnul, v jaké fázi se projekt revitalizace nachází a zmínil, že s některými zástupci SVJ se již setkal loni na jednáních. Popsal změny návrhu oproti minulé verzi návrhu – největší změnou je zachování současných podélných stání díky rozšíření komunikací a zároveň maximalizace počtu kolmých stání. Na severu sídliště je navržena úprava vedení komunikace a polohy parkovacích stání. Gagarinova po úpravách může být obousměrná a nebudou nutné průjezdy vnitřní částí sídliště, odtud budou vymístěny všechna parkovací stání a bude umožněn jen vjezd pro účely obsluhy mateřské školy, zásobování, stěhování atp. bez parkování. Plocha na východě sídliště u garáží na pozemku města se může proměnit v nové parkoviště s průjezdem na sousední soukromé pozemky. Pokud by majitelka pozemků vedle chtěla svůj pozemek zastavět, což jí územní plán umožňuje, mohla by tudíž pokračovat nová obslužná komunikace návazná na průjezd parkovištěm a Pačesovu ulici.

Pan Jandourek doplnil, že se snaží hledat změny využití ploch pro parkování prioritně na pozemcích města.

Pan Chuchlík vysvětlil dotační otázku a zmínil, že prioritizace etap bude záviset od politických rozhodnutí.

Páni z družstev a SVJ vyslovili názor na velmi špatný současný stav komunikací.

Pan Jandourek vysvětlil, že proces revitalizace trvá a město musí splnit podmínky pro získání dotace.

Probíhala diskuse o vnitřní části sídliště, o současných neprakticky navržených komunikacích, které tam jsou s dotazy, zda by šly přebudovat na nějaké parkoviště? Pan Chuchlík zdůraznil, že koncepci se snažili navrhnout tak, aby se zevnitř sídliště auta vymístila a parkovalo se po jeho obvodu a vnitřek byl klidný a ponechán pro pobyt obyvatel.

Zástupce BD Ještěd vyslovil názor, že lidé ze sídliště by možná měli zájem investovat do parkovacího domu a navrhnul udělat průzkum mezi obyvateli sídliště, zda by byli ochotni se na tom podílet.

Pan [REDACTED] z bytového družstva Gagarinova 777-779 vyjádřil svůj názor na rezidentní parkování, pokud by se zavedlo, tak si firmy zaplatí i druhý a třetí auto a nic se nevyřeší. Jak se zajistí počet karet pro parkovací místa, které jsou na sídlišti? Co když obejdu sídliště a nenajdu parkovací místo?

Pan Kašík vysvětlil, že regulace by sice nepřinesla jistotu nalezení volného místa u bydliště, nicméně ani dnes nejsou parkoviště v jihozápadní části sídliště plně obsazena, po dobudování dalších stání se bilance zásadně vylepší a regulace by ještě dále zlepšila situaci po znemožnění parkování cizích vozidel.

Pan [REDACTED] z bytového družstva pro p.č. 749-751 zmínil, že otázku ohledně regulace by si položil až po uskutečnění revitalizace, do té doby je to hypotetická otázka, vznikl by dominový efekt s obsazováním parkovacích míst za hranicí regulované zóny.

Diskutovalo se o etapizaci, je jí zatím obtížné předpovídat a bude náročné ji naplánovat, protože zásahy do vozovky a přeložky sítí jsou nejvíce náročné.

Padl názor, že regulace ať se řeší, když bude 70 % projektu revitalizace realizováno.

Pan [REDACTED] z BD 873 se vyjádřil, že zpoplatnění míst není dobré, je to drahé a kontrolovanost by byla nulová.

Zástupce BD Ještěd zmínil, že v domech 756 a 757 je spolu 34 bytů a ptal se, kdo by zabezpečil případný dotazník mezi obyvateli sídliště ohledem investování do parkovacího domu. Pan Chuchlík odpověděl, že by to mohlo být bytové družstvo, ale město bude mít dost práce s realizací revitalizace a nemá moc důvod do toho jít, když bilance vyšla. Pan Jandourek vysvětlil, že toto téma není předmětem současného projektu o dopravě v klidu.

Probíhala debata o parkovišti na východě sídliště, jak to tam bude vypadat. Stavební řešení není ještě známo, bylo by navrženo pravděpodobně s kolmými stánkami a se vsakovací dlažbou. Debatovalo se o stromech a keřích, některé stromy jsou nevhodně vysazeny, některé jsou nově vysazeny a obyvatelé by byli určitě proti jejich přemístění. Staré stromy ohrožují život a budou se muset obměnit.

Součástí projektu revitalizace je i dendrologický průzkum a obměna zeleně a stromů.

Pan [REDACTED] popsal, že úprava keřů proběhla a je to teď lepší, i když někteří lidé protestovali. Vyslovil názor, že výsadba nové zeleně není komunikována s obyvateli a některé stromy teď rostou do oken a moc stíní. Je potřeba aby před výsadbou probíhalo jednání s obyvateli.

Pan [REDACTED] z SVJ Gagarinova 770-771 popisoval jeho zkušenost – před bytovým domem na malém parkovišti jsou vysazeny břízy, v létě bývá auto olepeno a po bouři byly na autě spadlé větve. Vyslovil námět, aby se na parkovištích nenavrhovaly takové druhy stromů, které jsou v dospělosti moc vysoké nebo z nich něco opadá nebo vytéká.

Pan Jandourek sdělil, že se na to při projektech musí myslet a snaží se na to dívat komplexně ale potom je na krajináři, jak to navrhne.

Padl dotaz na dobu realizace těchto projektů. Pan Jandourek vysvětlil, že každý rok se může žádat jedna etapa, tenhle rok se dokončí tyhle projekty a budoucí rok by město chtělo žádat o dotaci.

Závěrem setkání je, že projekt Revitalizace sídliště Gagarinova našel chybějící stání a sídliště je tedy z pohledu projektu „Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“ vyřešeno.

PREZENČNÍ LISTINA

Z pracovního jednání k projektu

„Pilotní studie organizace rezidentního parkování na sídlištích v Liberci“

uskutečněného dne 20. 4. 2022 v 15:30 hod Magistrátu města Liberce

Jméno a příjmení	E-mail*	Podpis

*e-mail uveďte v případě, že máte zájem o zápis ze schůzky