

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

**Změna organizace dopravy v Hlinsku**

Bc. Jiří Pešek

Diplomová práce

2019

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2017/2018

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Bc. Jiří Pešek**  
Osobní číslo: **D16868**  
Studijní program: **N3708 Dopravní inženýrství a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy**  
Název tématu: **Změna organizace dopravy v Hlinsku**  
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

- 1) Analýza současného stavu organizace dopravy
- 2) Návrhy na změnu organizace dopravy
- 3) Zhodnocení předložených návrhů

Závěr

Rozsah grafických prací: 4 - 5  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50  
Forma zpracování diplomové práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

- (1) Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D. Dopravní inženýrství: studijní opora [CD-ROM]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-654-7.
- (2) Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D. Územní plánování v dopravě: studijní opora [CD-ROM]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-650-9.
- (3) ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2006.
- (4) ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Praha: Český normalizační institut, 2007.

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

Datum zadání diplomové práce: **6. února 2018**  
Termín odevzdání diplomové práce: **18. ledna 2019**



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

L.S.



doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 6. února 2018

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 9/2012, bude práce zveřejněna v Univerzitní knihovně a prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 18. 1. 2019

Bc. Jiří Pešek

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji své vedoucí diplomové práce paní Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D. z katedry technologie a řízení dopravy za poskytnuté rady a připomínky při vytváření této práce.

Rovněž bych rád vyjádřil poděkování panu Ing. Vladimíru Zavřelovi ze Stavebního úřadu v Hlinsku za poskytnutí cenných informací a materiálů.

## **ANOTACE**

*Diplomová práce se zabývá změnou organizace dopravy v Hlinsku. Na základě analýzy současného stavu organizace dopravy jsou navrženy změny, které povedou ke zklidnění dopravy a ke zvýšení bezpečnosti dopravy ve městě. Závěrem jsou posouzeny varianty předložených návrhů, ze kterých je zvolen směr, jakým je třeba se ubírat do budoucna.*

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

*Pozemní komunikace, přechod pro chodce, parkování, organizace dopravy, bezpečnost, veřejná hromadná doprava*

## **TITLE**

*The change of transport organization in Hlinsko*

## **ANNOTATION**

*The thesis deals with the change of transport organization in Hlinsko. Based on an analysis of the current state of transport organization, the changes are proposed in a way that will lead to the calm of transport and to increase the traffic safety in the city. Finally, variants of the proposals are considered by the direction in which it is necessary to proceed in the future.*

## **KEYWORDS**

*Roads, crosswalk, parking, transport organization, safety, public transport*

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	10
SEZNAM TABULEK.....	12
SEZNAM ZKRATEK.....	13
ÚVOD .....	14
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ORGANIZACE DOPRAVY .....	15
1.1 Analýza přístupu k veřejně přístupným objektům .....	15
1.1.1 Multifunkční kulturní dům.....	19
1.1.2 Česká pošta .....	20
1.1.3 Městská knihovna Hlinsko.....	20
1.1.4 Komerční banka .....	20
1.1.5 Gymnázium Karla Václava Raisa .....	21
1.1.6 Městský úřad Hlinsko.....	21
1.1.7 Vlakové a autobusové nádraží .....	22
1.1.8 Poliklinika .....	23
1.1.9 Česká spořitelna.....	24
1.1.10 Základní škola Resslera.....	25
1.1.11 Základní škola Ležáků.....	26
1.1.12 Základní škola Smetanova.....	27
1.1.13 Nákupní centra Lidl, Penny, Billa.....	27
1.1.14 Městská sportoviště Hlinsko.....	27
1.1.15 Shrnutí analýzy přístupu k veřejně přístupným objektům .....	28
1.2 Analýza současných možností a úrovně parkování.....	29
1.2.1 Parkoviště Družstevní .....	30
1.2.2 Parkoviště u nákupních center Lidl, Penny, Billa.....	32
1.2.3 Parkoviště plavecký bazén .....	33
1.2.4 Parkoviště Chmelenského .....	34
1.2.5 Parkoviště Tylovo náměstí .....	35
1.2.6 Parkoviště Poděbradovo náměstí.....	35
1.2.7 Parkoviště zimní a fotbalový stadion .....	36
1.2.8 Parkoviště Wilsonova.....	37
1.2.9 Parkoviště v ulici Otakara Nejedlého .....	38

1.2.10	<i>Parkoviště Nádražní</i> .....	39
1.3	Analýza organizace dopravy ve zvolené oblasti .....	40
1.3.1	<i>Ulice Šafaříkova</i> .....	41
1.3.2	<i>Ulice Rubešova</i> .....	43
1.3.3	<i>Ulice Karlova</i> .....	44
1.3.4	<i>Ulice Máchova</i> .....	45
1.3.5	<i>Ulice Taussigova</i> .....	46
1.3.6	<i>Ulice Čechova</i> .....	47
1.3.7	<i>Ulice Palackého</i> .....	48
1.3.8	<i>Ulice Československé armády</i> .....	49
1.3.9	<i>Ulice Budovatelů</i> .....	50
1.3.10	<i>Shrnutí analýzy organizace dopravy ve zvolené oblasti</i> .....	51
2	NÁVRHY NA ZMĚNU ORGANIZACE DOPRAVY .....	53
2.1	Návrh změn v přístupu k veřejně přístupným objektům .....	53
2.1.1	<i>Návrh úprav v přístupu ke Gymnáziu Karla Václava Raise</i> .....	53
2.1.2	<i>Návrh úprav v přístupu k městskému úřadu</i> .....	56
2.2	Návrh změn organizace dopravy v klidu.....	57
2.2.1	<i>Návrh úprav parkovišť v blízkosti centra města</i> .....	60
2.2.2	<i>Návrh úprav parkovišť v blízkosti nízkopodlažního bydlení</i> .....	62
2.2.3	<i>Návrh úprav parkovišť v blízkosti vysokopodlažního bydlení</i> .....	63
2.2.4	<i>Návrh úprav parkovišť v blízkosti obchodních center</i> .....	65
2.2.5	<i>Návrh úprav parkovišť v blízkosti průmyslových areálů</i> .....	66
2.2.6	<i>Návrh úprav parkovišť v ulici Nádražní</i> .....	67
2.3	Návrh změn v organizaci dopravy ve zvolené oblasti.....	68
2.3.1	<i>Návrh úprav v ulici Šafaříkova</i> .....	69
2.3.2	<i>Návrh úprav v ulici Rubešova</i> .....	71
2.3.3	<i>Návrh úprav v ulici Karlova</i> .....	72
2.3.4	<i>Návrh úprav v ulici Máchova</i> .....	72
2.3.5	<i>Návrh úprav v ulici Taussigova</i> .....	74
2.3.6	<i>Návrh úprav v ulici Čechova</i> .....	75
2.3.7	<i>Návrh úprav v ulici Palackého</i> .....	75
2.3.8	<i>Návrh úprav v ulici Československé armády</i> .....	77
3	ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ.....	79



ZÁVĚR .....	82
SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ .....	83
SEZNAM PŘÍLOH.....	85

## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Mapa veřejně přístupných objektů ve městě .....	16
Obrázek 2 Přístup k multifunkčnímu kulturnímu centru .....	19
Obrázek 3 Přístup k městskému úřadu .....	21
Obrázek 4 Přístup ke vchodu vlakového nádraží.....	22
Obrázek 5 Přístup k budově polikliniky .....	24
Obrázek 6 Přístup do České spořitelny .....	25
Obrázek 7 Přístup k základní škole Resslera .....	26
Obrázek 8 Poloha parkovišť v ulici Družstevní.....	31
Obrázek 9 Poloha parkovišť nákupních center Lidl, Penny, Billa na I/34 .....	32
Obrázek 10 Parkování v ulici Chmelenského .....	34
Obrázek 11 Parkování na Poděbradově náměstí.....	36
Obrázek 12 Parkovací plochy sportovního areálu .....	37
Obrázek 13 Parkování v ulici Otakara Nejedlého .....	38
Obrázek 14 Parkování v ulici Nádražní před poliklinikou .....	39
Obrázek 15 Zvolená oblast pro změnu organizace dopravy.....	41
Obrázek 16 Dopravní situace v ulici Šafaříkova .....	42
Obrázek 17 Dopravní situace v ulici Rubešova.....	43
Obrázek 18 Dopravní situace v ulici Karlova.....	44
Obrázek 19 Dopravní situace v ulici Máchova.....	46
Obrázek 20 Dopravní situace v ulici Čechova.....	48
Obrázek 21 Dopravní situace v ulici Palackého .....	49
Obrázek 22 Dopravní situace v ulici Budovatelů .....	51
Obrázek 23 Organizace dopravy na pozemních komunikacích ve zvolené oblasti.....	52
Obrázek 24 Návrh přechodu pro chodce u Gymnázia K. V. Raise .....	55
Obrázek 25 Návrh dvou přechodů na úseku silnice I/34 u městského úřadu .....	57
Obrázek 26 Navržený prostor vzniku parkovacího domu Chmelenského .....	61
Obrázek 27 Návrh vodorovného dopravního značení na parkovišti zimní stadion .....	62
Obrázek 28 Návrh vyhrazených míst pro vozidla přepravující OTZP u plaveckého bazénu...63	
Obrázek 29 Návrh parkovišť v blízkosti vysokopodlažního bydlení .....	64
Obrázek 30 Návrh parkoviště Družstevní č. 4 .....	65

Obrázek 31 Návrh parkoviště Družstevní č. 6 .....	65
Obrázek 32 Návrh parkoviště Družstevní č. 1 .....	67
Obrázek 33 Návrh podélného parkování v ulici Nádražní .....	68
Obrázek 34 Návrh úprav v ulici Šafaříkova .....	70
Obrázek 35 Návrh úprav v ulici Rubešova .....	71
Obrázek 36 Návrh úprav v ulici Karlova .....	72
Obrázek 37 Návrh úprav v ulici Máchova .....	74
Obrázek 38 Návrh úprav v ulici Taussigova .....	75
Obrázek 39 Návrh úprav v ulici Palackého .....	76
Obrázek 40 Návrh úprav v ulici Československé armády .....	78

## SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Počet spojů ve všední den bez přestupu mezi zastávkami.....	17
Tabulka 2 Kritéria hodnocení kvality přístupu k objektům a jejich popis.....	18
Tabulka 3 Přehled ohodnocení kvality přístupnosti k analyzovaným objektům .....	28
Tabulka 4 Počet vyhrazených stání na základě rozsahu parkovacích stání .....	30
Tabulka 5 Rozdělení jednotlivých částí města dle typu jejich zástavby.....	58
Tabulka 6 Zařazení analyzovaných parkovišť do jednotlivých částí města .....	59
Tabulka 7 Počet vyhrazených stání pro vozidla přepravující OTZP z celkového počtu míst ..	59

## SEZNAM ZKRATEK

ČD	České dráhy
ČR	Česká republika
IAD	Individuální automobilová doprava
MHD	Městská hromadná doprava
OOSPO	Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace
OTZP	Osoba těžce zdravotně postižená
PK	Pozemní komunikace
RPDI	Roční průměr denních intenzit
SDZ	Svislé dopravní značení
SSZ	Světelné signalizační zařízení
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
VLAD	Veřejná linková autobusová doprava

## ÚVOD

Organizace dopravy je tématem, kterým by se mělo zabývat každé z měst nejen v České republice, a to i z důvodu jejich udržitelné mobility a dalšího rozvoje. Změnou organizace dopravy správným směrem je možné usnadnit a zefektivnit pohyb všem účastníkům dopravy ve městě. Lidstvo jde neustále kupředu a spolu s ním se v čase vyvíjí prostředky i samotné způsoby, kterými lze změna organizace dopravy provést, a proto je potřeba věnovat jim zvýšenou pozornost.

Úkolem změny organizace dopravy je také zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti a zkvalitnění života ve městech a v obcích. S tím ale souvisí nutnost zohlednit a dodržet všechna legislativní ustanovení, technické podmínky a normy.

Tato práce se zaměřuje na změnu organizace dopravy v Hlinsku. Druhy dopravy, kterými se práce zabývá, jsou pěší doprava, veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava a doprava v klidu (parkování). Cyklistická doprava, ač je důležitým článkem pro změnu organizace dopravy, není ve větším měřítku dosažitelná pro kopcovité Hlinsko s nedostatkem cyklostezek, tím pádem není zařazena do této diplomové práce.

**Cílem této práce je na základě analýzy současného stavu organizace dopravy v Hlinsku navrhnout patřičné změny v organizaci dopravy, jež povedou ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy.**

# 1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU ORGANIZACE DOPRAVY

Cílem této kapitoly je zanalyzovat a ohodnotit současný stav organizace dopravy v Hlinsku, městu s téměř 10 tisíci obyvateli, v místě vklíněném do kotliny 590 m nad mořem, na rozhraní Českomoravské vrchoviny a Železných hor, v okrese Chrudim náležícím Pardubickému kraji na území ČR. Geografická poloha a chlad zimních měsíců dávají městu typický podhorský charakter. Hlinskem protéká řeka Chrudimka, která díky své údolní Hamerské přehradě poskytla městu i širokému okolí dostatek pitné vody. (1)

V rámci analytické části je práce zaměřena na:

- problematiku kvality přístupu pěší, individuální automobilové dopravy (IAD) a veřejné hromadné dopravy (VHD) k významným veřejně přístupným objektům a její celkové vyhodnocení,
- dopravu v klidu, tedy na stávající možnosti a úroveň parkování ve městě,
- analýzu organizace dopravy ve zvolené oblasti města.

Cyklistická doprava má v kopcovitém Hlinsku minimální zastoupení, celkově chybí infrastruktura pro cyklisty, a tak není cyklistická doprava v rámci této diplomové práce brána do úvahy.

Kvalita přístupu k veřejně přístupným budovám je v podkapitole 1.1 klasifikována do tří kategorií a z provedené analýzy přístupu k veřejně přístupným objektům je následně v části 1.1.15 sestaveno shrnutí. Možnosti a úroveň parkování jsou v podkapitole 1.2 analyzovány dle současného stavu a posouzeny podle toho, zdali jsou dostačující, či nikoli, vzhledem k nabídce a poptávce, technickým parametrům a značení. V podkapitole 1.3 **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.** je analýza zaměřena na organizaci dopravy ve zvolené oblasti města Hlinska.

## 1.1 Analýza přístupu k veřejně přístupným objektům

Podkapitola se zabývá klasifikací a následným vyhodnocením kvality přístupu k veřejně přístupným budovám a významným místům ve městě, které občané či návštěvníci vyhledávají.

Klasifikace je rozdělena na druhy dopravy, jimiž jsou pěší doprava, IAD a VHD. Analýza pěší dopravy se skládá z ohodnocení kvality přístupu z hlediska užití OOSPO

na základě vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2) a z hlediska předpokládaného dodržování předpisů pro chodce, jakožto pro účastníky silničního provozu, tedy přecházení pozemní komunikace pouze na místech k tomu určených. Rozbor silniční dopravy, její možnosti a úrovně přístupu k veřejně přístupným objektům, zahrnuje individuální automobilovou dopravu a osobní veřejnou linkovou autobusovou dopravu (VLAD). Kvalita je klasifikována s ohledem na možnosti zaparkování a na vzdálenosti od místa parkování a od nejbližší autobusové zastávky k veřejně přístupnému objektu.

Situaci analyzovaných veřejně přístupných objektů znázorňuje Obrázek 1, ze kterého je zřejmé, že se objekty, mimo sportovní stadiony, nachází u, nebo přímo na hlavních průtazích silnic I. nebo II. třídy města. Ulice Wilsonova je rovněž velmi důležitou pozemní komunikací, protože spojuje vlakové i autobusové nádraží a polikliniku se samotným centrem města.



Obrázek 1 Mapa veřejně přístupných objektů ve městě

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Mapa veřejně přístupných objektů na Obrázku 1 ve městě obsahuje také ikony osmi autobusových zastávek veřejné linkové osobní dopravy. Tabulka 1 shrnuje trasy autobusových linek vedoucích městem mezi jednotlivými zastávkami bez přestupu a zobrazuje počet přímých



autobusových spojů využitelných za jeden celý všední den ve městě dle jízdních řádů ke dni 12. 12. 2017.

Tabulka 1 Počet spojů ve všední den bez přestupu mezi zastávkami

Hlinsko	Kostel	Megatech	Nádr.	Pošta	Sídliště	Škola Resslerova	Škola Smetanova	Tylovo nám.
Kostel		1	20	17	3	–	14	–
Megatech	4		4	4	–	–	3	–
Nádraží	20	1		51	4	24	54	15
Pošta	18	2	56		4	–	51	–
Sídliště	4	–	7	6		1	–	–
Škola Resslerova	–	–	23	2	1		3	–
Škola Smetanova	14	1	54	47	1	3		4
Tylovo nám.	–	–	15	–	–	–	5	

*Zdroj: autor s využitím (4)*

Z Tabulky 1, znázorňující matici s počty autobusových spojů za všední den, je tedy zřejmé, odkud kam je možné po městě využít veřejnou linkovou autobusovou dopravu a kolik má cestující během všedního dne k dispozici spojů. VLAD je ve městě jedinou možností, neboť žádná městská hromadná doprava v Hlinsku není provozována. Časové dostupnosti VHD slouží jako podklad pro následné klasifikování úrovně přístupu k jednotlivým veřejně přístupným objektům ve městě v rámci silniční dopravy.

V další části práce je zanalyzována a ohodnocena kvalita přístupu k jednotlivým veřejně přístupným budovám ve městě. Kritéria hodnocení a jejich popis udává Tabulka 2.

Tabulka 2 Kritéria hodnocení kvality přístupu k objektům a jejich popis

Klasifikace kvality přístupu k veřejně přístupným objektům	Popis klasifikačního kritéria
<i>Vysoká</i>	Přístup k veřejně přístupnému objektu je vyhovující a dostatečný. Splňuje požadavky, které ukládají zejména vyhláška č. 398/2009 Sb. (2) a normy ČSN 73 6110 (5) a ČSN 73 6056 (6). Objekty jsou dostatečně přístupné s využitím IAD a VLAD.
<i>Střední</i>	Stav úrovně přístupu postrádá některá z těchto opatření: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ přístup splňující parametry, které udává vyhláška č. 398/2009 Sb. (2),</li> <li>▪ dostatečný počet parkovacích míst s vyhovující vzdáleností od objektu, nepřesahující 500 m,</li> <li>▪ dostatečný počet spojů VLAD s vyhovující dostupností od nejbližší zastávky – do 500 m.</li> </ul>
<i>Nízká</i>	Stav kvality přístupu k veřejně přístupným objektům je nevyhovující. Chybí opatření, která by byla v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (2) a normami ČSN 73 6110 (5) a ČSN 73 6056 (6). Objekty nejsou dostatečně přístupné s využitím IAD a VLAD.

*Zdroj: autor*

Přístupnost pěší dopravy k objektům je hodnocena především na základě přístupu k budově dodržováním ustanovení z vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2), ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel (6) a ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (5).

Pro IAD je potom hodnocení postaveno především na vzdálenosti, na kterou je možné se k objektu dostat takovým způsobem, aby bylo možné s dopravním prostředkem bezpečně zastavit, vystoupit/nastoupit či vyložit/naložit náklad anebo parkovat dlouhodobě na místě k tomu určeném. Pro VLAD je rozhodujícím kritériem vzdálenost řešeného objektu od jeho nejbližší autobusové zastávky a také počet spojů, které je možné využít v případě, pokud jsou k dispozici.

### 1.1.1 Multifunkční kulturní dům

Multifunkční kulturní dům, dokončený v roce 2011, je velmi vyhledávaným objektem ve městě pro místní obyvatelstvo i pro návštěvníky města. Objekt se nachází v ulici Poličská, která je hlavní přístupovou trasou do centra města. Kvalita přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (OOSPO), kterou mimo jiné znázorňuje Obrázek 2, je vysoká, neboť je k dispozici bezbariérová nájezdová rampa a osobám s omezenou schopností orientace slouží k navedení přirozené vodící linie. Možnosti k bezpečnému přecházení hlavní pozemní komunikace jsou z jedné strany od kulturního domu 100 m vzdálený podchod nebo ze strany druhé 140 m vzdálený přechod odpovídající svými bezbariérovými prvky vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2). Klasifikaci kvality přístupu pro pěší dopravu uzavírá známka **vysoká**.



Obrázek 2 Přístup k multifunkčnímu kulturnímu centru

*Zdroj: autor*

Organizace silniční dopravy v podobě IAD a její možnosti zaparkování u kulturního domu je zřízena způsobem, že řidiči mají možnost zaparkovat na parkovišti v těsné blízkosti kulturního domu. Toto parkoviště však nedostačuje svou kapacitou, a tak musí řidiči odstavit svá vozidla na docházkově 200 m vzdáleném parkovišti u plaveckého bazénu, jehož parametry blíže analyzuje část 1.2.3 a poté absolvovat nikoli přímou cestu ke kulturnímu domu, ale přes dva přechody pro chodce u nákupního centra Lidl. Celková trasa tedy vyjde na 350 m chůze. Velká docházková vzdálenost je však vyrovnána vhodností trasy pro OOSPO. Oba přechody jsou vybaveny bezbariérovými prvky, které vyhovují vyhlášce č. 398/2009 Sb.

(2). Nejbližší autobusovou zastávkou je Hlinsko, „škola Smetanova vzdálená 230 m od kulturního domu. Tato zastávka je však zastoupena vysokým počtem autobusových spojů (v průměru 127 spojů v obou směrech ve všední den), zejména potom ze směru z nádraží. Hodnocení kvality přístupu z hlediska silniční dopravy je tedy **vysoké**.

### 1.1.2 Česká pošta

Budova České pošty je situována na Adámkově třídě pouhých 100 m od hlavní a jediné křižovatky se světelným signalizačním zařízením. Kvalita bezbariérového přístupu pro OOSPO je vysoká, jelikož těmto osobám není nijak blokován přístup ani do budovy, ani k budově, který usnadňuje bezbariérově dostatečně vybavený přechod (v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (2)) umístěný přímo před budovou České pošty. Pro pěší dopravu je úroveň přístupu k budově **vysoká**. K zaparkování automobilu je možné využít podélného parkování v přílehlé ulici Na Sadech nebo parkoviště za městskou knihovnou, jež jsou v souladu s normou ČSN 73 6056 (6). Obě varianty jsou příhodné pro řidiče i vzhledem ke vzdálenosti místa zaparkování od veřejně přístupného objektu. VLAD je zastoupena zastávkou Hlinsko, „pošta, která je obsluhována vysokým počtem autobusových spojů (v průměru 129 spojů v obou směrech ve všední den) především ze zastávek Hlinsko, „nádraží a Hlinsko, „škola Smetanova. Klasifikace kvality přístupu s využitím silniční dopravy je proto **vysoká**.

### 1.1.3 Městská knihovna Hlinsko

V bezprostřední blízkosti České pošty se nachází budova městské knihovny. Situace je tedy obdobná jako v případě České pošty. Městská knihovna je vzdálena od budovy České pošty pouze 60 m. Výsledek ohodnocení je tudíž stejný pro pěší i silniční dopravu, tedy **vysoká** úroveň přístupu.

### 1.1.4 Komerční banka

Na Tylově náměstí má svou pobočku Komerční banka. Pro pěší dopravu je kvalita přístupu **střední**. Přibližně 70 m od veřejně přístupného objektu je přechod pro chodce vedoucí přes hlavní pozemní komunikaci města, Adámkovu třídu. Tento přechod pro chodce však není dostatečně bezbariérově vybaven (není v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (2)). Přechod pro chodce postrádá varovné pásy, signální pásy a vodící pás přechodu a je jediným místem v blízkosti, kde se dá dle pravidel silničního provozu (7) bezpečně přecházet. Organizace silniční dopravy je na **vysoké** úrovni co do kvality přístupu k pobočce, neboť možnosti pro zaparkování osobního automobilu jsou dvě, a sice možnost využít bezplatného podélného parkování v ulici Komenského nebo placeného parkoviště v ulici Chmelenského přímo

za budovou Komerční banky. V blízkosti pobočky se na náměstí nachází v obou směrech autobusové zastávky Hlinsko, Tylovo náměstí, které využívají sice jen spoje z nádraží a od školy Smetanovy, a to v nízkém zastoupení (přibližně 39 spojů v obou směrech ve všední den), avšak jsou to dvě důležitá místa odkud nebo kam má cestující možnost se dostat. Hodnocení tohoto veřejně přístupného objektu z hlediska silniční dopravy tedy zůstává na **vysoké** úrovni kvality přístupu.

### 1.1.5 Gymnázium Karla Václava Raise

Od Komerční banky se směrem k Poděbradovu náměstí po 100 m vpravo tyčí Gymnázium Karla Václava Raise. Situace je tedy podobná, jako v případě předchozí části 1.1.4. Ne však co se týče hodnocení kvality přístupu. Se vzdáleností od Komerční banky se zvětšila i vzdálenost od možnosti bezpečného přecházení hlavní pozemní komunikace. Nejbližším přechodem je stále onen přechod na Tylově náměstí a to stejné platí i pro autobusové zastávky. Situace se nemění pouze v možnosti parkování osobních automobilů. Kvalita přístupu pro pěší dopravu tedy klesla na **nízkou** úroveň a kvalita přístupu s využitím silniční dopravy se snížila na **střední** úroveň.

### 1.1.6 Městský úřad Hlinsko

Městský úřad stojí na vrcholu Poděbradova náměstí, jak už je patrné z Obrázku 3. V případě potřeby přejít Havlíčkovu ulici k řešenému objektu je nutné využít nejbližší přechod, a to na Tylově náměstí 350 m daleko, což je zcela nevyhovující a do hodnocení kvality přístupu pěší dopravy je takový stav promítnut **nízkým** kritériem hodnocení.



Obrázek 3 Přístup k městskému úřadu

Zdroj: autor

Podobný problém má také úroveň přístupu autobusové dopravy, když nejbližší autobusové zastávky jsou na Tylově náměstí. Kvalita přístupu individuální automobilové dopravy k městskému úřadu je na vysoké úrovni, neboť přímo před budovou se nacházejí vyhrazená místa k parkování (1x pro návštěvy městského úřadu a 3x pro vozidla přepravující OTZP) či lze využít parkovacích míst na Poděbradově náměstí. Celkové hodnocení kvality přístupu pro silniční dopravu je *střední*.

### 1.1.7 Vlakové a autobusové nádraží

Vlakové i autobusové nádraží se v současné době nacházejí společně ve své těsné blízkosti v ulici Nádražní. Jedna z autobusových zastávek je umístěna přímo před výpravní budovou Českých drah a další označníky zastávek jsou rozprostřeny ve Wilsonově ulici na straně směrem od nádraží k centru města. Kvalita přístupu pro pěší dopravu je směrem od centra Wilsonovou ulicí vysoká v případě chůze po té části chodníku, na které jsou umístěny autobusové zastávky. Odtud je potom možné využít přechodu přes ulici Nádražní až k budově vlakového nádraží, což znázorňuje Obrázek 4. Z protější strany Wilsonovy ulice je přechod situován nejbližze 300 m směrem od centra města. Z pohledu vyhlášky č. 398/2009 Sb. (2) nejsou ani jeden z přechodů dostatečně vybaveny bezbariérovými prvky, a tak je celková kvalita přístupu hodnocena jako *střední*.



Obrázek 4 Přístup ke vchodu vlakového nádraží

*Zdroj: autor*

Kvalita přístupu s využitím IAD a VHD je klasifikována jako *střední*, neboť parkování je sice k dispozici v bezprostřední blízkosti výpravní budovy, avšak toto parkoviště má omezenou kapacitu pouze 11 míst. K dispozici v blízkosti objektu bohužel nejsou žádná parkovací místa typu K+R. Dále mají řidiči možnost podélně zaparkovat v ulici Nádražní naproti 100 m vzdálené poliklinice, ale pozemní komunikace je místy nezpevněná a volná místa k zaparkování se po většinu všedního dne velmi těžko hledají. Veřejná linková autobusová doprava je zastoupena vysokým počtem spojů (přibližně 240 spojů v obou směrech ve všední den) především ze zastávek Hlinsko,,kostel, Hlinsko,,pošta a od zastávek základních škol Resslerovy a Smetanovy.

### **1.1.8 Poliklinika**

Komplex polikliniky je umístěn v Nádražní ulici, naproti vlakovému a autobusovému nádraží, od kterých je 100 m vzdálen. Kvalita přístupu pro chodce od ulice Hřbitovní, od vlakového či autobusového nádraží nebo od ulice Wilsonovy dosahuje *střední* úrovně, neboť přechody pro chodce z ulic Hřbitovní a Wilsonovy zcela chybí a přechod vedený od nádražní výpravní budovy není v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (2) Podélné parkování pro automobily je využitelné přímo naproti budovám polikliniky v ulici Nádražní. Parkovací místa jsou však ve velmi špatném a nevyhovujícím technickém stavu, zejména potom místa dále od budovy polikliniky. Vystupování z vozidla může být pro řidiče nebo pasažéra nebezpečné, neboť vystupují přímo do vozovky, jak dokumentuje Obrázek 5 a úroveň kvality přístupu je v tomto případě nízká.





Obrázek 5 Přístup k budově polikliniky

*Zdroj: autor*

Další možností pro zaparkování je 100 m vzdálených 11 parkovacích míst před nádražní budovou, která bývají ale velmi často obsazena a také lze využít parkovacích míst v ulici Hřbitovní, jenž jsou vzdálena 130 m od objektu polikliniky. Co se týče možnosti přepravy autobusem, nejbližší autobusovou zastávkou je Hlinsko,,nádr. Spoje přijíždějí a odjíždějí ve velkém počtu (přibližně 240 spojů v obou směrech) během všedního dne především ve směru na Hlinsko,,kostel, Hlinsko,,pošta, Hlinsko,,škola Resslerova a Hlinsko,,škola Smetanova. Výsledné hodnocení kvality přístupu k poliklinice využitím silničního dopravního prostředku je *střední*.

### **1.1.9 Česká spořitelna**

V ulici Komenského se nachází banka České spořitelny a dopravní situace je zachycena na Obrázku 6, ze kterého je rovněž patrný téměř ideální přístup pro pěší dopravu, kde přímo před budovou je situován přechod pro chodce vyhovující parametrům vyhlášky č. 398/2009 Sb. (2). Jedná se však o jednosměrnou pozemní komunikaci, a tak délka přechodu není taková, aby ji zrakově postižená osoba nezvládla překonat i díky správně směřovaným signálními pásům. Kvalita přístupu pro pěší dopravu spadá do *vysoké* kategorie hodnocení.





Obrázek 6 Přístup do České spořitelny

*Zdroj: autor*

Pro individuální automobilovou dopravu se může zdát kvalita přístupu rovněž vysoká, ale jednosměrná ulice Komenského, nacházející se téměř v samotném centru města, často mívá, zejména v dopravní špičce, problémy s kongescemi, a tak je šance zaparkovat téměř nulová, protože řidiči všechna volná parkovací místa obsadí. Nadějí však může být od budovy České spořitelny 80 m vzdálené placené parkoviště v ulici Chmelenského. Nejbližší autobusová zastávka, kterou je možné využít, je 160 m vzdálená zastávka Hlinsko, „Tylovo nám. Tu ale za celý všední den obslouží v obou směrech pouze 39 autobusových spojů, přičemž 30 z nich je spojeno s autobusovou zastávkou Hlinsko, „nádr. a zbylých 9 potom se zastávkou Hlinsko, „škola Smetanova. Kvalita přístupu k veřejně přístupnému objektu z hlediska silniční dopravy je *střední*.

### **1.1.10 Základní škola Resslerova**

Na rohu ulic Wilsonova a Šafaříkova stojí základní škola Resslerova, která je z hlediska bezbariérového přístupu pro osoby s omezenou schopností pohybu přístupna pouze bočním vchodem budovy. Obecně je pro pěší dopravu kvalita přístupu na *vysoké* úrovni, neboť v bezprostřední blízkosti školy se nachází bezbariérovými prvky téměř kompletně vybavený přechod (vyhovující parametrům vyhlášky č. 398/2009 Sb. (2)). Do úplné vybavenosti jej zbývá opatřit pouze vodícím pásem přechodu, který však není dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. (2) třeba, neboť šíře vozovky nedosahuje osmi metrů.



Obrázek 7 Přístup k základní škole Resslerova

*Zdroj: autor*

Boční vchod pro vozíčkáře a možnosti parkování zachycuje Obrázek 7. Na obrázku je vidět pouze jedno parkovací místo, ale o pár metrů výše jsou k dispozici další vyhrazená místa pro parkování, ať už pro zaměstnance či návštěvníky školy. Ve vzdálenosti 100 m od školy se nachází autobusová zastávka Hlinsko, škola Resslerova, která je bohatá především na spojení se zastávkou Hlinsko, nádr., když obsluhuje přibližně 57 autobusových spojů v obou směrech ve všední dny. To se může hodit pro žáky nebo zaměstnance dojíždějící do školy vlakem. Klasifikace kvality přístupu k tomuto veřejnému objektu je tedy **vysoká**.

### **1.1.11 Základní škola Ležáků**

Základní škola Ležáků se nachází až za základní školou Smetanova, která má blíže k hlavnímu průtahu města, tedy ulici Poličská. Pěší doprava a její úroveň přístupu není závislá na přechodech pro chodce, jako tomu je u předchozích řešených objektů, neboť škola leží mimo hlavní silnice. Většina žáků přichází parkem směrem od plaveckého bazénu nebo po chodníku směrem od základní školy Smetanova a její autobusové zastávky Hlinsko, Škola Smetanova. Hodnocení kvality přístupu je tedy **vysoké** pro pěší dopravu.

Parkování osobních automobilů je řešeno asfaltem zpevněnou plochou, avšak neoznačenou jako parkoviště, u garáží mezi ulicemi Ležáků a U Drachtinky, kde je možnost krátkodobého i dlouhodobého stání. Úroveň přístupnosti z hlediska IAD je tedy dostačující. Nejbližší autobusová zastávka Hlinsko, Škola Smetanova je od základní školy Ležáků vzdálena

300 m, která je obsluhována velkým množstvím autobusových spojů (přibližně 175 spojů v obou směrech ve všední dny), úroveň přístupnosti motorové silniční dopravy je hodnocena jako *vysoká*.

#### **1.1.12 Základní škola Smetanova**

Základní škola Smetanova se rozléhá na místě vzdáleném 130 m od autobusové zastávky Hlinsko, „škola Smetanova. Charakteristika úrovně přístupu pro pěší dopravu je stejná, jako tomu je v části 1.1.11 u základní školy Ležáků, a tak je i samotná kvalita přístupu klasifikována jako *vysoká*. Základní škola Smetanova je na tom ale lépe co do možnosti parkování osobních automobilů, neboť ve své blízkosti disponuje parkovištěm s 18 parkovacími místy. Velmi dobře je možné dostat se do školy i za pomoci veřejné linkové autobusové dopravy, jelikož nedalekou autobusovou zastávku využívá velké množství spojů (přibližně 175 spojů v obou směrech ve všední dny), ze zastávek Hlinsko, „kostel, Hlinsko, „nádr. a Hlinsko, „pošta. Kvalita přístupnosti silniční dopravy ke škole je hodnocena jako *vysoká*.

#### **1.1.13 Nákupní centra Lidl, Penny, Billa**

V Hlinsku jsou tři velká nákupní centra – Lidl, Penny, Billa. Všechny objekty včetně parkovišť byly vybudovány v období posledních 10 let, a tak je jejich zázemí moderní a dostačující. Co se týče umístění, nákupní centra lemují ulici Poličskou a je jim tedy k dispozici také autobusová zastávka Hlinsko, „škola Smetanova. Ke všem těmto nákupním centrům je možné přistoupit také díky přechodům pro chodce, které se v blízkosti nákupních center nacházejí. Přestože nemají veškerou bezbariérovou vybavenost (nesplňují všechny požadavky z vyhlášky č. 398/2009 Sb. (2)), je kvalita přístupu z hlediska pěší i silniční dopravy *vysoká*.

#### **1.1.14 Městská sportoviště Hlinsko**

Městská sportoviště Hlinsko se rozprostírají kolem fotbalového stadionu v Olšinkách. Zimní stadion Hlinsko se nachází hned vedle fotbalového stadionu a obě sportoviště mají svá parkoviště s dostatečnou kapacitou pro osobní automobily. Ohodnocení kvality přístupu pro pěší dopravu je *střední*, neboť ze sportovišť vedou trasy zahrnující přecházení pozemní komunikace bez přítomnosti přechodů pro chodce. Klasifikace úrovně přístupu pro silniční dopravu je i přes výbornou možnost a úroveň parkování osobních automobilů *střední*, protože pro sportoviště neexistuje možnost využít VLAD (žádná zastávka se nenachází v rozumné dostupnosti).

### 1.1.15 Shrnutí analýzy přístupu k veřejně přístupným objektům

Kvalita přístupu k multifunkčnímu kulturnímu centru je na velmi dobré úrovni, což lze následně říci rovněž o objektech České pošty, městské knihovny nebo Komerční banky. Gymnázium Karla Václava Raise společně s městským úřadem svou kvalitou přístupu zaostávají, neboť jejich klasifikace pro pěší dopravu poukazuje na značné nedostatky. Pokud jde o kvalitu přístupu za použití individuální automobilové nebo veřejné hromadné autobusové dopravy, je stav lepší než v případě pěší dopravy, stále jsou však vidět nedostatky co do možnosti parkování nebo vzdálenosti k nejbližší autobusové zastávce. V ulici Nádražní byla zhodnocena kvalita přístupnosti k poliklinice společně s vlakovým a autobusovým nádražím. Ani jedno z hodnocených míst však nedisponuje kvalitou v přístupu a převládá prostor pro zlepšení stávající situace. Lépe než předchozí dva případy byla klasifikována Česká spořitelna a to především v kolonce pěší dopravy, kde jí skvělý bezbariérový přístup zaručuje hodnocení vysoké kvality přístupu.

Výběr všech tří základních škol Resslerovy, Smetanovy a Ležáků dopadl v hodnocení velmi dobře. Doba od vybudování nákupních center Lidl, Penny a Billa nepřesahuje 10 let, a tak je kvalita přístupu, především potom z hlediska bezbariérovosti a možnosti parkování, zajištěna na vysoké úrovni. To samé nelze říci o městských sportovištích, která dosahují průměrné kvality přístupu pro pěší i silniční dopravu.

V Tabulce 3 je zaznamenán přehled výsledků klasifikace kvality přístupnosti ke všem zanalyzovaným veřejně přístupným objektům ve městě, na jejichž základě jsou představeny návrhy v podkapitole 2.1.

Tabulka 3 Přehled ohodnocení kvality přístupnosti k analyzovaným objektům

<b>Analyzovaný objekt</b>	<b>Pro pěší dopravu</b>	<b>Pro silniční dopravu</b>
Multifunkční kulturní dům	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Česká pošta	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Městská knihovna Hlinsko	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Komerční banka	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Gymnázium K. V. Raise	<i>nízká</i>	<i>střední</i>
Městský úřad Hlinsko	<i>nízká</i>	<i>střední</i>
Vlakové a autobusové nádraží	<i>střední</i>	<i>střední</i>
Poliklinika	<i>střední</i>	<i>střední</i>
Česká spořitelna	<i>vysoká</i>	<i>střední</i>

Základní škola Resslerova	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Základní škola Ležáků	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Základní škola Smetanova	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Nákupní centra Lidl, Penny, Billa	<i>vysoká</i>	<i>vysoká</i>
Městská sportoviště	<i>střední</i>	<i>střední</i>

Zdroj: autor

Z hlediska kvality přístupu k veřejně přístupným objektům pro pěší dopravu lze ve městě objevit nadpoloviční část hodnocených objektů s *vysokou* úrovní, čemuž napomáhají ve velké míře dobře řešené přístupy z hlediska bezbariérovosti pro OOSPO (v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. (2)) a také možnosti přecházení pozemních komunikací, které jsou v rozumné dostupnosti. Co se týče silniční dopravy, žádný případ nebyl hodnocen *nízkou* kvalitou přístupu.

## 1.2 Analýza současných možností a úrovně parkování

Tato podkapitola je věnována statické dopravě, tedy dopravě v klidu. Analyzuje stávající možnosti a úroveň parkování ve městě Hlinsku, a to především na významných parkovištích. Je to z toho důvodu, že tato diplomová práce není zaměřena pouze na parkování, a proto není možné obsáhnout a zanalyzovat všechny možnosti parkování ve městě. Podkapitola se zabývá souhrnem zpoplatněných i nezpoplatněných parkovacích ploch a analyzuje jejich problematický i odpovídající stávající stav zejména v otázce, dostačují-li parkoviště z hlediska jejich kapacity a organizace dopravy. Analýza se rovněž zaměřuje na:

- počty a využití parkovacích míst,
- druhy povrchů parkovacích a pojezdových ploch,
- značení vjezdů na parkoviště,
- svislá a vodorovná dopravní značení parkovacích míst,
- počty a značení vyhrazených parkovacích míst.

Ve městě jsou tři placená parkoviště, a sice na Poděbradově náměstí, v ulici Chmelenského a v ulici Wilsonově. Ostatní analyzovaná parkoviště nejsou ve městě zpoplatněna. Předepsaný počet vyhrazených stání pro vozidla přepravující OTZP na základě rozsahu parkovacích stání je určen v Tabulce 4 níže.

Tabulka 4 Počet vyhrazených stání na základě rozsahu parkovacích stání

<b>Rozsah parkovacích stání</b>	<b>Počet vyhrazených stání</b>
2 až 20 stání	1 vyhrazené stání
21 až 40 stání	2 vyhrazená stání
41 až 60 stání	3 vyhrazená stání
61 až 80 stání	4 vyhrazená stání
81 až 100 stání	5 vyhrazených stání
101 až 150 stání	6 vyhrazených stání
151 až 200 stání	7 vyhrazených stání
201 až 300 stání	8 vyhrazených stání
301 až 400 stání	9 vyhrazených stání
401 až 500 stání	10 vyhrazených stání
501 a více stání	2 % vyhrazených stání.

*Zdroj: autor s využitím (2)*

Hodnoty uvedené v Tabulce 4 výše jsou určeny dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2).

### **1.2.1 Parkoviště Družstevní**

Ulice Družstevní, která se nachází v severovýchodní části města, spojuje průmyslovou zónu a sídliště města. Parkoviště v ulici Družstevní jsou celkem tři. Parkoviště Družstevní č. 1 je v této oblasti města umístěno nejseverněji a slouží výhradně pro vedení a zaměstnance v průmyslovém areálu Megatech. Parkoviště Družstevní č. 2 a 3 plní svůj účel pro rezidenty. Situaci důkladněji znázorňuje Obrázek 8.



Obrázek 8 Poloha parkovišť v ulici Družstevní

*Zdroj: autor, mapové podklady (3)*

Parkoviště Družstevní č. 1 je označeno svislou dopravní značkou IP11a “Parkoviště” společně s dodatkovou tabulkou, která informuje, komu je parkoviště vyhrazeno. Plocha parkoviště 60 m široká a 30 m dlouhá je přibližně ze 2/3 zpevněna asfaltovým povrchem a z 1/3 zpevněna povrchem zatravnovacích dlaždic. Přesný počet parkovacích míst nebylo možné z průzkumu přesně určit, neboť VDZ V10b „Stání kolmé“ je na parkovišti velice špatně viditelné, až téměř chybí. S využitím ČSN 73 6056 (6) a rozpoznáním VDZ však bylo odhadnuto, že se na asfaltové části nachází 58 parkovacích míst a dalších 25 míst potom na zpevněné části zatravnovacími dlaždicemi. Žádné z parkovacích míst není vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP. Na základě průzkumu, provedeného v dopoledních a odpoledních hodinách dne 16. 12. 2017 autorem, nejsou parkovací místa během dne zcela zaplněna, a tak je prostor parkoviště pro své účely dostačující – zaměstnanci firmy k dopravě do průmyslové oblasti využívají nejen pěší dopravu a IAD, ale také VLAD, neboť autobusy zastavují na zastávce Hlinsko, Megatech přímo u průmyslového areálu.

Parkoviště Družstevní č. 2 a 3 jsou zpevněna asfaltovým povrchem. Počet parkovacích míst rovněž nebylo možné přesně určit, neboť je zde špatně viditelné, či zcela chybějící VDZ i SDZ. S využitím ČSN 73 6056 (6) a rozpoznáním VDZ však bylo odhadnuto, že tato parkoviště disponují celkem 91 parkovacími místy, z nichž je jedno parkovací místo na parkovišti Družstevní č. 2 vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP, což není dle Tabulky 4 dostatečné. Místo je označeno VDZ V10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující



osobu těžce postiženou nebo osobu těžce pohyblivě postiženou“ a SDZ IP 12+O1 „Vyhrazené parkoviště pro invalidy“. Ani jedna z parkovacích ploch není kapacitně dostatečná, což má za následek, že rezidenti nebo návštěvníci města nemusí vždy najít volné parkovací místo. Ti potom parkují například v ulici Československé armády a neporušují při tom žádná pravidla.

### 1.2.2 Parkoviště u nákupních center Lidl, Penny, Billa

Všechna nákupní centra jsou situována podél hlavní silnice I/34, což je možné vidět z Obrázku 9. Povrch jednotlivých parkovacích míst je u všech nákupních center zpevněn z betonové dlažby a jejich hranice jsou odlišeny betonovou dlažbou s jiným barevným odstínem, než je barevný odstín asfaltových pojezdových ploch. Parkovací místa jsou vyznačena VDZ V10b “Stání kolmé”.



Obrázek 9 Poloha parkovišť nákupních center Lidl, Penny, Billa na I/34

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Vjezd k nákupnímu centru Billa není označen žádnou dopravní značkou označující parkoviště. Parkoviště disponuje 68 parkovacími místy, z toho jsou 2 parkovací místa vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP. Místa jsou označena SDZ IP 12+O1 „Vyhrazené parkoviště pro invalidy“.

Penny Market má svůj vjezd označen SDZ IP13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ s dodatkovými tabulkami upozorňujícími na možný odtah vozidla, jelikož jsou parkovací prostory vyhrazeny pouze pro zákazníky Penny Marketu po dobu 60 minut. Parkoviště poskytuje celkem 55 parkovacích míst, z toho 3 parkovací místa jsou označena SDZ IP 12+O1



společně s dodatkovou tabulkou E08d „Úsek platnosti“. Místa jsou rovněž označena VDZ V10f.

Příjezdová cesta k nákupnímu centru Lidl je označena SDZ IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou. Parkoviště je největší ze všech třech parkovišť u nákupních center, když má k dispozici 83 parkovacích míst, z toho 5 míst určených pro vozidla přepravující OTZP, označených SDZ IP 12+O1 „Vyhrazené parkoviště pro invalidy“ a VDZ V10f.

Kapacita parkovacích míst na všech třech parkovištích nákupních center je dostatečná. Parkovací plochy jsou většinou předimenzované na špičku poptávky v období největší poptávky po nakupování. Předimenzování parkovišť je v pořádku, protože poptávka po nakupování je velice variabilní. Období špiček je potom dopoledne v době od 7 do 10 hodin a odpoledne od 16 do 18 hodin. Parkoviště nejsou využívány rezidenty. Penny market parkování povoluje pouze zákazníkům, a to po dobu určenou dodatkovou tabulkou, jak je zmíněno v odstavci výše. Parkoviště u nákupního centra Billa je svou polohou mimo obytné zóny rezidentů. Parkoviště u nákupního centra Lidl je však využíváno návštěvníky multifunkčního kulturního centra v době konání kulturních akcí

### **1.2.3 Parkoviště plavecký bazén**

Parkovací plocha se nachází v ulici Smetanova a je přibližně 130 m vzdálena od Sportoviště města Hlinska, s.r.o. Vjezd na parkoviště je označen SDZ IP11a a B04 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“. Zpevněný povrch parkovací plochy je tvořen betonovou zámkovou dlažbou a poskytuje 42 parkovacích míst pro osobní automobily a 3 parkovací místa pro autobusy, která jsou označena také SDZ IP12 s dodatkovou tabulkou určující počet míst vyhrazených pro autobusy. Vodorovné dopravní značení všech parkovacích míst je tvořeno červeným odstínem betonové zámkové dlažby. Parkoviště je dostačující z hlediska jeho obsazenosti a je možné jej považovat za téměř bezproblémové. Chybí však vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující OTZP. Parkoviště mimo návštěvníků využívají z 10 % jeho kapacity také rezidenti, a to zejména po 21. hodině večerní ve všední dny a po 19. hodině večerní o víkendech, tedy v dobách, kdy má plavecký bazén zavírací dobu. Využití parkoviště rezidenty bylo zjištěno na základě zkušeností autora při pravidelných návštěvách plaveckého bazénu v Hlinsku.

### 1.2.4 Parkoviště Chmelenského

Parkoviště v ulici Chmelenského se nachází v samotném centru města a je tedy významným a vyhledávaným bodem pro IAD v Hlinsku. Na parkoviště je možné se dostat ze dvou směrů. Oba směry vychází z ulice Komenského a vedou ulicemi Klicperova a Chmelenského. Příjezdové trasy jsou značeny SDZ IP13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ a dodatkovou tabulkou, která informuje o ceně parkovného a provozní době. Cena za ½ hodiny je 5 Kč, první hodina je zpoplatněna ve výši 10 Kč a za každou další započatou hodinu je to dalších 10 Kč. Provozní doba je stanovena od pondělí do pátku v čase 7-17 hodin a v sobotu v rozmezí 7-11 hodin. Parkoviště má asfaltový povrch a parkovací místa jsou vyznačena VDZ V10b. Špatný technický stav povrchu a vybledlé, až téměř chybějící, vodorovné značení parkovacích míst jsou důvodem nedostatečné kvality důležitého parkoviště v blízkosti centra. Parkoviště v ulici Chmelenského disponuje 19 místy k parkování, z čehož je 1 parkovací místo vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a značeno SDZ IP 12+O1, další 4 místa jsou značena SDZ IP12, přičemž 2 místa jsou vyhrazena pro zaměstnance České spořitelny a další 2 místa pro zaměstnance Komerční banky. Představu o situaci na parkovišti blíže vykresluje Obrázek 10.



Obrázek 10 Parkování v ulici Chmelenského

*Zdroj: autor*

Umístění parkoviště v centru města je důvodem pro to, že je průměrně ze 75 % během dne obsazeno, a to i navzdory jeho zpoplatnění. V dopravní špičce obsazenost parkoviště činí až 100 % (neplatí pro vyhrazená parkovací místa). Hodnoty obsazenosti parkoviště byly

zjištěny pomocí autorem provedeného průzkumu ze dne 23. 4. 2018. Kapacita parkoviště je tedy nedostačující, což má za důsledek, že řidiči odstavují svá vozidla v ulici Komenského, na parkovišti na Tylově náměstí nebo jsou nuceni opustit centrum města.

### **1.2.5 Parkoviště Tylovo náměstí**

Asfaltem zpevněné parkoviště na Tylově náměstí je situováno v centru města a nabízí celkem 42 parkovacích míst označených VDZ i SDZ. Z celkového počtu parkovacích míst je 7 míst vyznačeno SDZ IP11a s dodatkovou tabulkou, která informuje o vyhraněnosti těchto míst pro zákazníky prodejny COOP Diskont. Další 4 místa značena SDZ IP 12+O1 jsou vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP. Stejně jako v případě parkoviště v ulici Chmelenského z části 1.2.4 je i parkoviště na Tylově náměstí kapacitně vytíženo. Obsazenost, zjištěná dle autorem provedeného průzkumu ze dne 23. 4. 2018, dosahuje 100 % zejména v době dopravní špičky a kapacitně tedy nedostačuje, což má za následek, že řidiči parkují v ulici Komenského, na parkovišti v ulici Chmelenského nebo jsou nuceni opustit centrum města.

### **1.2.6 Parkoviště Poděbradovo náměstí**

Parkoviště na Poděbradově náměstí se rozléhá v prostoru před budovou městského úřadu. Povrch parkovací i pojízdné plochy je zpevněn dlažebními kostkami. Parkování je zpoplatněno stejnými částkami a provozní dobou, jako tomu je na parkovišti v ulici Chmelenského, o kterém pojednává část 1.2.4. Celkem 29 parkovacích míst je značeno VDZ V10b o jiném barevném odstínu dlažebních kostek. Povrch pojízdných a parkovacích ploch je tvořen dlažebními kostkami šedé barvy a VDZ parkovacích míst je vyznačeno bílými dlažebními kostkami. Z celkového počtu parkovacích míst je 1 místo vyhrazeno pro návštěvy městského úřadu a označeno SDZ IP11a. Další 3 místa jsou vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP pomocí VDZ s obrázkem vozičkáře a SDZ IP 12+O1. Zbývajících 25 parkovacích míst je označeno SDZ IP13c. Parkování je zdokumentováno Obrázkem 11.



Obrázek 11 Parkování na Poděbradově náměstí

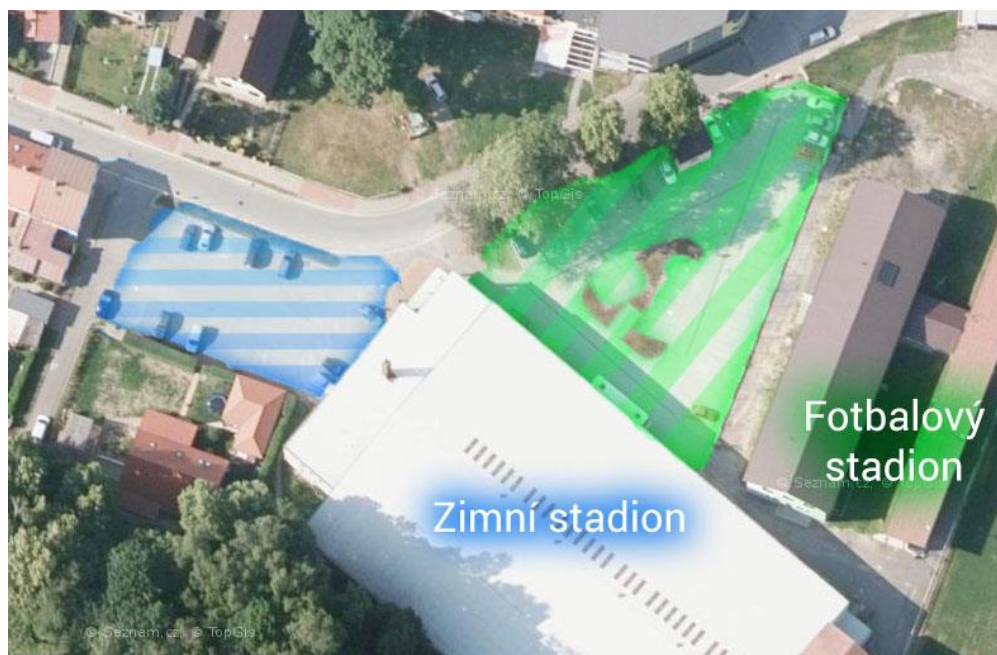
*Zdroj: autor*

Parkoviště na Poděbradově náměstí bylo v době průzkumu dopravní situace autorem dne 23. 4. 2018 zaplněno zhruba z 90 %, avšak dle zkušeností autora, jakožto rezidenta města Hlinska, se průměrně obsazenost pohybuje okolo 60 %. Kapacitně je parkoviště tedy dostačující, ačkoliv se již blíží svému maximu. Během dopravní špičky dosahuje kapacita 90 %, čemuž napomáhá poloha parkoviště, která je v těsné blízkosti s restauracemi a obchůdky na náměstí.

### **1.2.7 Parkoviště zimní a fotbalový stadion**

Parkoviště zimního a fotbalového stadionu se nacházejí v ulici U Tvrze v jižní části města. Povrch parkovací plochy u zimního stadionu je zpevněn asfaltem a parkoviště není značeno VDZ ani SDZ. Nelze tedy přesně určit stávající počet míst určených k zaparkování, nicméně dle odhadu autora práce s využitím ČSN 73 6056 (6) se jedná přibližně o 30 parkovacích míst. Zpevněný povrch parkovací plochy u fotbalového stadionu je tvořen betonovou zámkovou dlažbou a disponuje 42 parkovacími místy, přičemž 3 parkovací místa jsou vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP a označena SDZ IP 12+O1. Vodorovné dopravní značení všech parkovacích míst je tvořeno červeným odstínem betonové zámkové dlažby. Vjezd na parkoviště u fotbalového stadionu je označen SDZ IP11a a jeho dodatková tabulka informuje o vyhraněnosti pro návštěvníky sportovního areálu. Parkovací plochy a jejich polohu vůči stadionům znázorňuje Obrázek 12.





Obrázek 12 Parkovací plochy sportovního areálu

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Kapacita obou parkovišť sportovních stadionů je dostatečná. Téměř plného obsazení, tedy přibližně z 90 %, se parkovací plocha zimního stadionu dočká pouze výjimečně v zimním období, kdy je na zimním stadionu provozováno veřejné bruslení. Kapacita parkoviště u fotbalového stadionu je významněji, zhruba ze 70 %, využita při domácích zápasech prvního fotbalového mužstva oddílu FC Hlinsko. Uvedené hodnoty vyplývají zejména ze zkušeností autora, jakožto rezidentního návštěvníka obou stadionů.

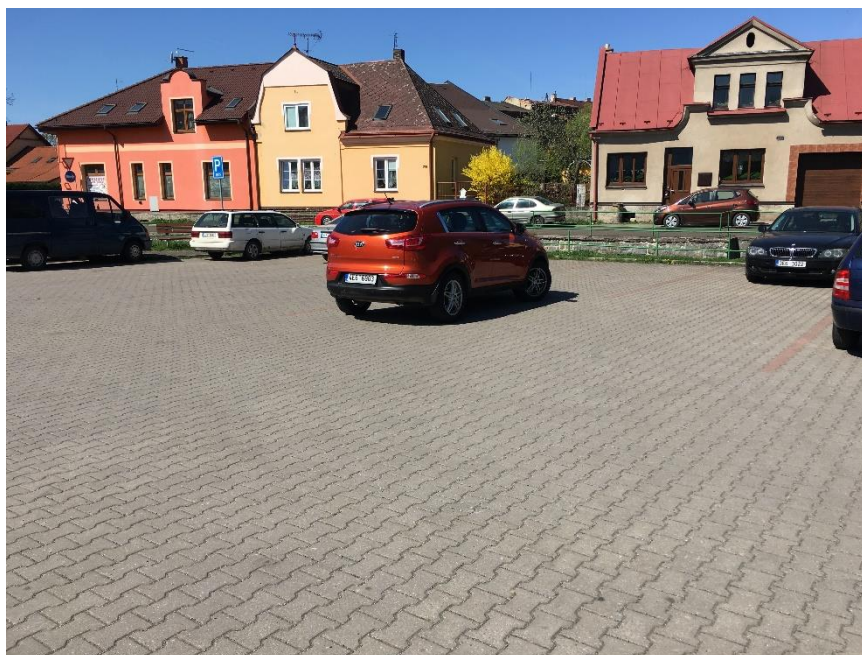
### **1.2.8 Parkoviště Wilsonova**

Parkoviště ve Wilsonově ulici, vedoucí z centra směrem k autobusovému a vlakovému nádraží, je třetím a posledním v pořadí zpoplatněných parkovišť ve městě. Cena za parkování a provozní doba se nijak neliší od zpoplatněných parkovišť v ulici Chmelenského a na Poděbradově náměstí, jež jsou analyzovány v částech 1.2.4 a 1.2.6. Celý povrch parkovací plochy je zpevněn asfaltem. Parkovací místa jsou značena VDZ V10b a vjezd na parkoviště je označen SDZ IP13c společně s dodatkovou tabulkou udávající počet parkovacích míst na parkovišti, tedy 19, z čehož je 1 parkovací místo vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno SDZ IP 12+O1. Kapacitně parkoviště nedostačuje především v dopravní špičce nebo při turistických akcích, neboť parkoviště je v přímé blízkosti s hlineckým souborem lidových staveb Betlém Hlinsko. Parkoviště průměrně dosahuje obsazenosti přibližně 65%, což bylo zjištěno průzkumem situace provedeným autorem dne 23. 4. 2018. Problémem je v případě vyššího obsazení parkoviště špatná manévrovatelnost s osobním automobilem na nedostatečně

prostorné parkovací ploše. Méně zkušení řidiči potom raději preferují jinou možnost k parkování a městu, jakožto provozovateli zpoplatněného parkoviště, z toho důvodu potom uniká možnost zisku z parkovného.

### 1.2.9 Parkoviště v ulici Otakara Nejedlého

Na parkoviště v ulici Otakara Nejedlého je možné vjet z ulice Wilsonova. Tento vjezd je značen SDZ IP11a, směrovou šipkou a dodatkovou tabulkou informující řidiče o tom, že parkovací plocha, tvořená betonovou zámkovou dlažbou, je uzpůsobena pro parkování osobních automobilů a autobusů. Parkoviště poskytuje celkem 20 parkovacích míst, přičemž 1 místo je vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno SDZ IP 12+O1. Dalších 5 parkovacích míst je vyznačeno VDZ pro autobusy a SDZ IP11a BUS. Na parkovacích místech pro autobusy však v době průzkumu provedeného autorem parkovala osobní vozidla. Situaci dokumentuje Obrázek 13. Zbylých 14 parkovacích míst je určeno pro osobní automobily a jsou značena SDZ IP11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé)“. Všechna parkovací místa jsou značena VDZ v podobě červeného odstínu betonové zámkové dlažby.



Obrázek 13 Parkování v ulici Otakara Nejedlého

*Zdroj: autor*

Kapacitně je parkoviště dostačující, avšak volný prostor nevyužitý autobusy využívají řidiči osobních automobilů, což je skutečnost nevyhovující. Situace byla zjištěna průzkumem autora ze dne 23. 4. 2018.

### 1.2.10 Parkoviště Nádražní

Parkování v ulici Nádražní je rozděleno na dvě části. První částí je podélné parkování přímo na pozemní komunikaci III/3437. Povrch vozovky je zpevněn druhem povrchu A, tedy asfaltem, nicméně kvalita povrchu není dostačující. V prostoru, kde osobní automobily parkují, je stávající stavební stav pozemní komunikace nevyhovující. Ve směru z obce Srní se u budovy polikliniky nachází vyhrazené parkovací místo pro sanitní vozy. Parkovací místo je označeno SDZ IP12 a VDZ V10e „Vyhrazené parkoviště“. Ve směru na obec Srní jsou vyhrazena 2 parkovací místa pro zdravotní službu a jsou rovněž označena SDZ IP12 a VDZ V10e. Podélné parkování pro osobní vozidla není nijak značeno. Situaci blíže představuje Obrázek 14, kde červeně vyznačené plochy představují prostor vyhrazený pro vozidla záchranné služby.



Obrázek 14 Parkování v ulici Nádražní před poliklinikou

*Zdroj: autor*

Kapacita podélného parkování osobních automobilů ve směru na Srní není dostačující, což dokazuje i průzkum autora práce ze dne 20. 11. 2017 a pořízený Obrázek 14 z téhož dne. Řidiči osobních automobilů tak musí k zaparkování svého automobilu využít možnosti podélného parkování v přilehlé ulici Hřbitovní.

Druhou část parkování v ulici Nádražní tvoří kolmé parkování v prostoru před nádražní budovou, jehož povrch parkovací plochy je zpevněn asfaltem. Na parkovišti se nachází celkem 11 parkovacích míst označených SDZ IP11a a VDZ V10b, z čehož je 1 parkovací místo

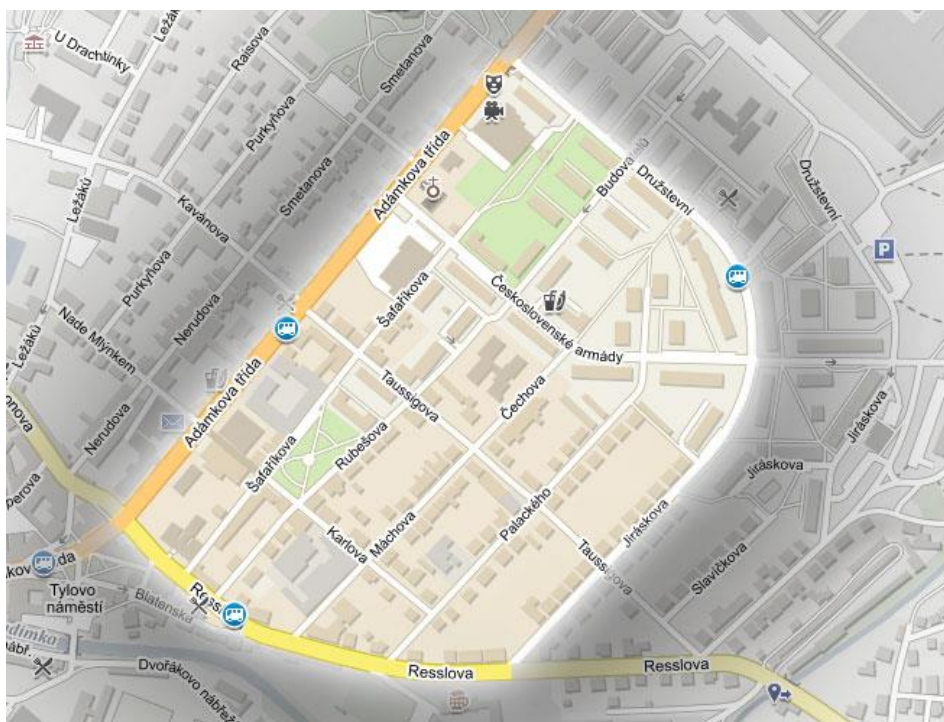
vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP označené SDZ IP 12+O1 a VDZ V10f. Obsazenost parkoviště se téměř neustále drží na 100 %, a tudíž kapacitně parkoviště nedostačuje. Je to logické, v bezprostřední blízkosti se nachází vlakové i autobusové nádraží a v těsné blízkosti potom obchody a poliklinika.

### **1.3 Analýza organizace dopravy ve zvolené oblasti**

Podkapitola je zaměřena na analýzu organizace dopravy ve zvolené oblasti města. Na Obrázku 15 je zvýrazněna autorem zvolená oblast, která tvoří přibližně pětinu rozlohy celého města. Zvolená oblast je ohraničena Adámkovou třídou (silnice I/34) a ulicemi Resslerova (silnice II/343), Jiráskova a Družstevní. Jmenované ulice nejsou v rámci této podkapitoly zahrnuty do analytické ani do návrhové části práce. Hlavním důvodem pro volbu oblasti je vysoká koncentrace rezidentů bydlících v bytových a rodinných domech. Rezidenti se přirozeně snaží parkovat své osobní automobily v nejbližší možné blízkosti jejich bydlení, což při absenci osobních garáží způsobuje odstavení vozidel na chodnících, zejména potom v ulicích, kde nejsou zřízena parkovací místa, a odstavená vozidla rovněž částečně brání plynulému průjezdu jízdními pruhy na PK v ulicích. Tato podkapitola je soustředěna především na analýzu:

- parkování osobních automobilů v jednotlivých ulicích,
- organizace dopravy na PK (jednosměrný či obousměrný provoz),
- bezpečnosti silničního provozu.





Obrázek 15 Zvolená oblast pro změnu organizace dopravy

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Řešených ulic je dohromady 9 a jsou jednotlivě analyzovány v následujících částech práce, přičemž není-li uvedeno jinak, platí, že rychlost v ulicích není žádným způsobem upravena, a tak je dána maximální dovolená rychlost 50 km/h, jenž je stanovena zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (7).

### 1.3.1 Ulice Šafaříkova

Ulice Šafaříkova se rozprostírá po západní části řešené oblasti. Ulici je možné rozdělit na 3 segmenty, kde segmentem č. 1 je úsek mezi ulicemi Resslerova a Karlova, druhý segment se potom nachází mezi ulicemi Karlova a Taussigova a nakonec segment č. 3 tvoří úsek mezi ulicemi Taussigova a Československé armády. Chodníky a vozovky PK v segmentech č. 1 a 2 byly v roce 2016 zrekonstruovány, díky čemuž je nyní povrch vozovky, zpevněný asfaltem, ve velmi dobrém stavu. V obou segmentech vzniklo celkem 43 parkovacích míst pro osobní automobily tvořených betonovou zámkovou dlažbou, kde parkovací stání jsou zvýrazněna zámkovou dlažbou červené barvy, a zámková dlažba šedé barvy slouží k oddělení jednotlivých parkovacích míst a rovněž označuje místa pro vozidla přepravující OTZP.

Z celkového počtu parkovacích míst jsou 3 stání vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP a označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1, z čehož se jedno místo nachází v segmentu č. 1 a dvě místa jsou k nalezení v segmentu č. 2. Parkovací stání jsou v segmentu č. 1 podélná,

kdežto v segmentu č. 2 jsou parkovací místa tvořena kolmo. Ulici Šafaříkova v segmentech č. 1 a 2 z obou stran lemují chodníky pro chodce. Situace všech tří segmentů je přibližena na Obrázku 16 níže.



Obrázek 16 Dopravní situace v ulici Šafaříkova

*Zdroj: autor*

Segment č. 3 je tvořen PK s podélnými parkovacími místy a jedním chodníkem situovaným příhodně blíže k rodinným a panelovým domům. Značení jednotlivých parkovacích míst ovšem chybí a kvalita povrchu vozovky nedosahuje požadovaných kvalit. Ve všech segmentech je organizace dopravy na PK řešena obousměrně. Šířka PK v segmentech č. 1 a 2 dosahuje pouze 5 m a je tudíž v rozporu s normou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (5). Šířka PK v segmentu č. 3 dosahuje 7 m, což je pro obousměrný provoz dostatečné. Častým problémem v segmentu č. 3, dle průzkumu a místní znalosti autora, však bývá časté porušování § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (7), kdy řidiči zastavují nebo stojí ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky. Tento problém je obzvláště patrný v situaci, kdy řidič automobilu přijíždí po ulici Taussigova ve směru k Adámkově třídě a odbočuje vpravo do segmentu č. 3 ulice Šafaříkova. Potom přes parkující vozidlo, odstavené ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky, a roh domu není řidiči umožněn bezpečný vjezd do segmentu č. 3 ulice Šafaříkova. Hrozí především nebezpečí střetu s chodcem přecházejícím vozovku nebo s vozidlem přijíždějícím ze segmentu č. 3 ke křižovatce s ulicí Taussigovou.

### 1.3.2 Ulice Rubešova

Ulice Rubešova je rovněž rozdělena do 3 segmentů, přičemž jednotlivé úseky segmentů odpovídají přesně úsekům řešené ulice Šafaříkova v části 1.3.1. Provoz je ve všech segmentech jednosměrný, přičemž orientován je směrem od ulice Československé armády po ulici Resslerova. Všechny segmenty jsou označeny na vjezdech SDZ IP4b „Jednosměrný provoz“ a na výjezdech SDZ B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“.

Segment č. 3 byl v roce 2016 zrekonstruován, a tak je asfaltem zpevněný povrch PK ve velmi dobrém stavu. Segment č. 3 lemuje prostor mateřské školy, a tudíž je brán ohled na nebezpečí střetu s dětmi prostřednictvím omezené rychlosti na 30 km/h SDZ B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ a dvěma krátkými zpomalovacími prahy označenými SDZ IP2 „Zpomalovací práh“. Segment č. 3 disponuje celkem 20 šikmými parkovacími místy označenými SDZ IP11b „Parkoviště“, z čehož jsou 2 parkovací místa vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP a označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Parkovací stání jsou zvýrazněna zámkovou dlažbou šedé barvy a zámková dlažba červené barvy slouží k oddělení jednotlivých parkovacích míst. Dopravní situace v segmentu č. 3 je tedy velmi dobře zvládnuta a více naznačuje Obrázek 17.



Obrázek 17 Dopravní situace v ulici Rubešova

*Zdroj: autor*

Pozemní komunikace segmentů č. 1 a 2 jsou zpevněny asfaltem avšak ve špatném technickém stavu. Místa k parkování nejsou nijak vyznačena, a tak řidiči odstavují svá vozidla



při krajnici v pravé části vozovky. Chodník v segmentu č. 1 zcela chybí. Segment č. 2 a jeho PK disponuje dostatečně širokými chodníky pro chodce po obou stranách. Chodník po pravé straně ve směru k ulici Karlova je do poloviny segmentu ve špatném technickém stavu, ale od poloviny segmentu uhýbá od vozovky a prochází parkem, kde je kvalita povrchu chodníku na dobré úrovni, protože byl společně s parkem rekonstruován v roce 2012. Chodník po levé straně v témže směru lemuje vozovku po celé délce a jeho kvalita povrchu je nedostatečná.

### 1.3.3 Ulice Karlova

Ulici Karlova je také možné rozdělit do 3 segmentů, přičemž segmentem č. 1 je označen úsek mezi ulicemi Šafaříkova a Rubešova, segment č. 2 je tvořen v prostoru mezi ulicemi Rubešova a Máchova a poslední segment č. 3 je úsekem mezi ulicemi Máchova a Palackého. Celá Karlova ulice byla v roce 2018 kompletně rekonstruována, což se odráží na zcela novém, asfaltem zpevněném, povrchu vozovky. Provoz je ve všech segmentech jednosměrný a orientovaný stejným směrem od ulice Šafaříkova po ulici Palackého. Všechny segmenty jsou označeny na vjezdech SDZ IP4b „Jednosměrný provoz“ a na výjezdech SDZ B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Více znázorňuje Obrázek 18 níže.



Obrázek 18 Dopravní situace v ulici Karlova

*Zdroj: autor*

Segment č. 1 měří pouze 40 m a jeho PK obsahuje po obou stranách chodník pro chodce. Segment č. 2 nabízí možnost využít jednoho chodníku umístěného blíže k rodinným domům. Z druhé strany PK je nově zřízeno šikmé parkování, označené SDZ IP11a

„Parkoviště“, obsahující celkem 8 parkovacích stání, z čehož je jedno parkovací místo vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a které je označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1.

Poslední segment č. 3 a jeho dopravní řešení poskytuje možnost využít na PK chodníků po obou stranách a po pravé straně ve směru jízdy podélného parkování na souvislé ploše tvořené zámkovou barvou šedé barvy, která však není nijak označena, a tak byl počet parkovacích míst 9 pouze odhadnut na základě průzkumu situace autorem. Jediným významnějším problémem může v ulici Karlova být nepřítomnost značení, které by v ulici omezovalo nejvyšší povolenou rychlost, což může řidiče v jednosměrné ulici bez směrových oblouků svádět k rychlému stylu jízdy, čímž může dojít k ohrožení chodců, vyjíždějících vozidel z parkovacích míst anebo osob vystupujících ze zaparkovaných vozidel směrem do vozovky v případě podélného stání.

#### **1.3.4 Ulice Máchova**

Pouze do dvou segmentů je možné rozdělit ulici Máchova, přičemž prvním z nich je úsek mezi ulicemi Resslerova a Karlova a druhým úsekem je prostor mezi ulicemi Karlova a Taussigova. Pro oba úseky platí obousměrný provoz a také fakt, že technický stav PK včetně chodníků již není vyhovující. V segmentu č. 1 se nachází jeden dostatečně široký chodník situovaný blíže k obytným jednotkám a 7 m široká vozovka. Řidiči však parkují své automobily podélně na straně ve směru od ulice Karlova k ulici Resslerova v celé délce segmentu, což způsobuje zmenšení průjezdné šířky vozovky na 4,5 - 5 m, a to je při obousměrném provozu v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5). V segmentu č. 1 navíc není značení omezující nejvyšší povolenou rychlost. Kombinace obou těchto skutečností může znamenat nebezpečí pro všechny účastníky provozu, a to tak, že projíždějící vozidla v obou směrech mohou ohrozit osoby vystupující ze zaparkovaných vozidel do vozovky, přecházející osoby nebo sebe navzájem. Situaci v segmentu č. 1 blíže znázorňuje Obrázek 19.



Obrázek 19 Dopravní situace v ulici Máchova

*Zdroj: autor*

Situace v segmentu č. 2 je obdobná jako u segmentu č. 1 jen s rozdílem, že PK obsahuje chodníky po obou stranách. U obou krajnic potom rezidenti a případně návštěvníci odstavují svá vozidla, což není omezeno žádným značením, a tak se průjezd ulicí v kombinaci se špatným technickým stavem vozovky výrazně komplikuje a situace se může pro obousměrný provoz stát nebezpečnou. V případě, že vozidla parkují vedle sebe u obou krajnic, zúží se průjezdná šířka vozovky z 8 m na pouhé 4 m, což je v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5).

### **1.3.5 Ulice Taussigova**

Ulice Taussigova je rozdělena na 5 segmentů, protože se úseky vyznačují odlišnou organizací dopravy. Ulice je rozdělena na:

- segment č. 1 – úsek mezi Adámkovou třídou a ulicí Šafaříkovou,
- segment č. 2 – úsek mezi ulicemi Šafaříkovou a Rubešovou,
- segment č. 3 – úsek mezi ulicemi Rubešovou a Čechovou,
- segment č. 4 – úsek mezi ulicemi Čechovou a Palackého,
- segment č. 5 – úsek mezi ulicemi Palackého a Jiráskovou.

Pro všechny uvedené segmenty platí obousměrná organizace dopravy na PK a špatný technický stav PK. V segmentech č. 1 a 2 PK obsahuje chodníky po obou stranách a šířka vozovky dosahuje 8 m. Segment č. 3 disponuje v rámci PK 7 m širokou vozovkou a jedním

chodníkem, a to na levé straně ve směru od Adámkovy třídy. U této strany v prvních třech segmentech parkují vozidla. To je však pro segment č. 3 problém, protože vlivem parkujících vozidel se sníží průjezdná šíře vozovky na 5 m, což je v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5). Výjimkou parkování na jedné straně je segment č. 2, kde mimo zimní měsíce vozidla parkují v obou směrech, čímž nechávají průjezdnou šířku vozovky pouze 3,5 m, což je v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5).

Segmenty č. 4 a 5 a jejich PK disponují chodníkem na stejné straně, jako tomu je u segmentu č. 3. Šířka vozovky je v obou segmentech 7 m a vozidla zde parkují jen výjimečně. Parkování není potřeba, protože rodinné domy v těchto segmentech mají buď vchody či vjezdy na své pozemky z jiných ulic, případně jsou vybaveny příjezdovými cestami či garážemi. Fotografie z jednotlivých segmentů, pořízené autorem, jsou k nalezení v Příloze A této diplomové práce.

### **1.3.6 Ulice Čechova**

Ulici Čechova je možné obsáhnout v rámci jednoho segmentu. Jedná se o jednosměrnou, v roce 2016 zrekonstruovanou, PK, jejíž vozovka je tvořena asfaltovým povrchem ve velmi dobrém stavu. Ulici je možné projet ve směru od ulice Taussigovy po ulici Československé armády. Vjezd je označen SDZ IP4b „Jednosměrný provoz“ a výjezd SDZ B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Ulice nabízí chodník, který se nachází vpravo ve směru jízdy. Po levé straně bylo vytvořeno 25 šikmých parkovacích stání, která jsou označena SDZ IP11b „Parkoviště“. Jedno parkovací místo z celkové počtu je vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Avšak dle Tabulky 4 a vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2) by na tomto parkovišti měla být parkovací stání pro vozidla přepravující OTZP vyhrazena dvě. Na základě průzkumu autora, provedeného 2. 1. 2019 fyzickým projitím ulice, je počet parkovacích stání dostatečný, neboť v jeho době bylo parkoviště obsazeno přibližně z 65 %. S jinými dopravními problémy se ulice Čechova nepotýká.



Obrázek 20 Dopravní situace v ulici Čechova

*Zdroj: autor*

Uvedený Obrázek 20 blíže znázorňuje situaci v ulici Čechova popsanou výše v rámci této části.

### **1.3.7 Ulice Palackého**

Ulici Palackého je možné rozdělit do dvou segmentů, jež rozděluje ulice Taussigova. Segmentem č. 1 budiž úsek od ulice Československé armády po ulici Taussigovu. Tímto směrem je PK orientována, jedná se totiž o jednosměrný provoz, přičemž vjezd je označen SDZ IP4b „Jednosměrný provoz“ a výjezd SDZ B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Segment č. 1 prošel v roce 2018 rekonstrukcí, a tak je kvalita PK na vysoké úrovni. Pozemní komunikace je tvořena chodníky po obou stranách, přibližně 3,5 m širokou, asfaltem zpevněnou, vozovkou a podélným parkováním.

Pokud jde o podélné parkování, to není označeno žádným SDZ ani VDZ. Počet parkovacích míst je tedy s využitím ČSN 73 6056 (6) pouze odhadnut na 20, a to na základě fyzického průzkumu autora ze dne 2. 1. 2019. Plochu podélného parkování tvoří odlišný povrch od vozovky, kterým je zámková dlažba šedé barvy. V místech, kde mají rodinné domy vjezd na pozemek rezidentů, je povrch zámkové dlažby zbarven do velmi tmavého odstínu šedé až téměř černé barvy. Tato místa mají vyznačit, kde není parkování vozidel v ulici povoleno. Chybí jakékoliv vyhrazené stání pro vozidla přepravující OTZP. Délka PK segmentu č. 1 činí 190 m a je kompletně lemována rodinnými domy. Průjezd touto jednosměrnou komunikací



může vést k překročení nejvyšší povolené rychlosti, což může ohrozit osoby vystupující ze zaparkovaných vozidel směrem do vozovky nebo děti přebíhající vozovku.



Obrázek 21 Dopravní situace v ulici Palackého

*Zdroj: autor*

Segment č. 2 ulice Palackého pokračuje od ulice Taussigova po ulici Ressleru. Jde o PK, na níž je obousměrný provoz. Chodníky se nachází na obou stranách a po obou stranách PK parkují vozidla rezidentů či návštěvníků. Vozidla stojí částečně na chodnicích a částečně zasahují do průjezdného prostoru PK, kde šíře vozovky je 6 m. Stání na chodnicích je potom v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (7). Situaci v ulici Palackého zobrazuje Obrázek 21

### 1.3.8 Ulice Československé armády

Ulice Československé armády je rozdělena na 5 segmentů, protože se úseky vyznačují odlišnou organizací dopravy. Ulice je rozdělena na:

- segment č. 1 – úsek mezi Adámkovou třídou a ulicí Šafaříkovou,
- segment č. 2 – úsek mezi ulicemi Šafaříkovou a Rubešovou,
- segment č. 3 – úsek mezi ulicemi Rubešovou a Čechovou,
- segment č. 4 – úsek mezi ulicemi Čechovou a Palackého,
- segment č. 5 – úsek mezi ulicemi Palackého a Jiráskovou.

Pro všechny uvedené segmenty platí obousměrná organizace dopravy na PK, dobrý technický stav asfaltem zpevněných PK a přítomnost dostatečně širokých chodníků v dobrém technickém stavu po obou stranách. V segmentu č. 1 se nachází 11 m široký vjezd na parkoviště nákupního centra Lidl, a to vpravo ve směru od Adámkovy třídy. Šířka vozovky je 9 m, přičemž u krajnice na pravé straně ve směru k Adámkově třídě podélně parkují vozidla, čímž zmenšují průjezdnou šířku vozovky na 7 m. Podélné parkování vozidel však není v rozporu s žádnými pravidly a nijak neomezuje provoz na PK. Podélné parkování není značeno SDZ ani VDZ.

Vozovka v segmentu č. 2 dosahuje šíře 7,5 m. Po pravé straně ve směru od Adámkovy třídy se po celé délce segmentu nachází kolmá, 2,25 m široká, parkovací stání označená VDZ V10b. Celkový počet parkovacích míst je 27 a žádné z nich není, prostřednictvím SDZ nebo VDZ, vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP. Situace v segmentu č. 3 je obdobná jako v případě segmentu č. 2. Rozdílem je však počet parkovacích míst, kterých je v segmentu č. 3 dohromady 24 a přítomnost jednoho parkovacího stání vyhrazeného pro vozidla přepravující OTZP, které je zároveň označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Toto parkovací místo je však v rozporu s normou ČSN 73 6056 (6), když jeho šířka dosahuje pouze 2,5 m místo předepsaných 3,5 m. Počet parkovacích stání vyhrazených pro vozidla přepravující OTZP je v segmentech č. 2 a 3 dle Tabulky 4 a vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2) nedostatečný. V opačném směru, tedy k Adámkově třídě, je v rámci segmentů č. 2 a 3 stání zakázáno prostřednictvím SDZ B29 „Zákaz stání“, které je umístěno na vjezdu do každého ze segmentů.

Segment č. 4 disponuje 6 m širokou vozovkou. Stání je v obou směrech zakázáno prostřednictvím SDZ B29 umístěného v obou směrech, a to vždy na vjezdech do segmentu. Šíře vozovky v segmentu č. 5 je stejná jako u předchozího segmentu, tedy 6 m. Ve směru od Adámkovy třídy se po levé straně nachází kolmá, 2,25 m široká, parkovací stání označená VDZ V10b. Celkový počet parkovacích míst je 36 a žádné z nich není, prostřednictvím SDZ nebo VDZ, vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP, což je v rozporu s předepsanými údaji v Tabulce 4. Obrázky z jednotlivých segmentů ulice Československé armády jsou k nalezení v Příloze B této diplomové práce.

### **1.3.9 Ulice Budovatelů**

Ulici Budovatelů není nutné rozdělovat na více segmentů. Jedná se o jednosměrný provoz ve směru od ulice Družstevní po ulici Československé armády. Vjezd je označen SDZ IP4b „Jednosměrný provoz“ a výjezd SDZ B2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Jedná

se o PK, která se sestává z chodníků po obou stranách, z 5 m široké vozovky, jejíž povrch je zpevněn asfaltem, a z celkem 41 šikmých parkovacích míst. Z celkového počtu parkovacích míst jich je 5 vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Parkovací místa slouží především pro rezidenty v přilehlých panelových domech, kterých je v okolí ulice 8. Tento počet parkovacích míst nestačí pro pokrytí celé poptávky. Během průzkumu, podniknutého autorem dne 2. 1. 2019 fyzickým projitím ulice, byla všechna parkovací stání, kromě vyhrazeného místa pro vozidla přepravující OTZP, obsazena. Nedostatečná kapacita parkovacích míst je tedy jediným problémem, který byl v rámci dopravního řešení ulice Budovatelů shledán.



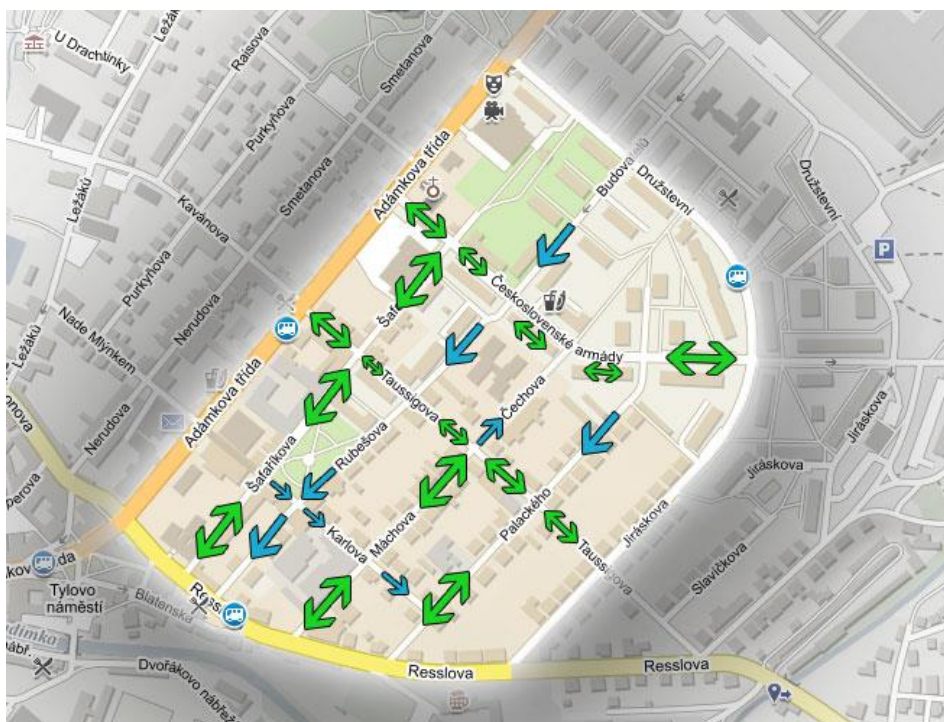
Obrázek 22 Dopravní situace v ulici Budovatelů

*Zdroj: autor*

Přiložený Obrázek 22 blíže vyobrazuje situaci v ulici Budovatelů popsanou výše v rámci této části.

### **1.3.10 Shrnutí analýzy organizace dopravy ve zvolené oblasti**

Jednotný přehled současného stavu organizace dopravy na PK v jednotlivých segmentech všech analyzovaných ulic v rámci zvolené oblasti je představen na Obrázku 23 níže. Zelené šipky představují obousměrný provoz a modré šipky znázorňují jednosměrný provoz. Obousměrné segmenty v počtu 16 převyšují jednosměrné segmenty, kterých je současně 9.



Obrázek 23 Organizace dopravy na pozemních komunikacích ve zvolené oblasti

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Častými problémy v jednotlivých analyzovaných úsecích jsou:

- nedostatečné průjezdné šířky vozovky,
- nedostatek parkovacích míst vyhrazených pro vozidla přepravující OTZP,
- nedostatečná kapacita parkovacích míst,
- špatný technický stav PK.

V případě segmentu č. 2 ulice Palackého je porušován zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (7), když řidiči parkují svá vozidla na chodnících. Chodníky nejsou na parkování vozidel stavěné, a tak v dlouhodobém období dochází k jejich poškození. V segmentu č. 3 ulice Československé armády je parkovací místo vyhrazené pro vozidla přepravující OTZP v rozporu s normou ČSN 73 6056 (6), když jeho šířka dosahuje pouze 2,5 m místo předepsaných 3,5 m. V segmentu č. 3 ulice Šafaříkova dochází k porušování § 27 zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (7), kdy řidiči zastavují nebo stojí ve vzdálenosti kratší než 5 m před hranicí křižovatky.

Segmenty ulic Šafaříkova, Rubešova, Karlova, Čechova a Palackého byly v posledních pěti letech zrekonstruovány, a tudíž je technický stav PK a kvalita organizace dopravy na velmi dobré úrovni.

## 2 NÁVRHY NA ZMĚNU ORGANIZACE DOPRAVY

V této kapitole jsou uvedeny návrhy či varianty návrhů na změnu organizace dopravy pro zlepšení současného stavu organizace dopravy v Hlinsku. Jedná se o návrhy úprav:

- v přístupu k veřejně přístupným objektům,
- organizace dopravy v klidu,
- organizace dopravy ve zvolené oblasti.

Návrhy a opatření ke změnám organizace dopravy jsou řešeny na základě nedostatků nebo problematických situací zjištěných z analýzy v kapitole 1. Předložené návrhy jsou následně zhodnoceny v kapitole 3. Cílem návrhů je zvýšení kvality dopravy prostřednictvím zklidnění dopravy a zvýšením bezpečnosti dopravy.

### 2.1 Návrh změn v přístupu k veřejně přístupným objektům

Na základě analýzy přístupu k veřejně přístupným objektům ve městě, provedené v podkapitole 1.1 s výsledky shrnutými v části 1.1.15, jsou v této části navrženy změny v problematických místech či úsecích souvisejících s těmito analyzovanými objekty. Jedná se zejména o objekty, které v klasifikaci dosáhly *nízké* nebo *střední* úrovně kvality přístupu. Na objekty s *nízkým* hodnocením je potom kladen vyšší důraz než na objekty s klasifikací *střední* úrovně kvality přístupu. U analyzovaných objektů vlakového a autobusového nádraží společně s poliklinikou jsou opatření navržena v části 2.2.6, návrhy úprav u městských sportovišť jsou uvedeny v části 2.2.1. Návrhy změn týkající se České spořitelny jsou obsaženy v částech 2.1.1 a 2.2.1.

#### 2.1.1 Návrh úprav v přístupu ke Gymnázium Karla Václava Raise

Velkým úskalím pro pěší dopravu v rámci přístupu ke Gymnázium K. V. Raise je chybějící přechod pro chodce, kvůli kterému není umožněno bezpečné přecházení hlavní komunikace I/34 dle pravidel silničního provozu (7) v blízkosti gymnázia. Situování nejbližšího přechodu pro chodce, vzdáleného od řešeného objektu přibližně 170 m na Tylově náměstí, vede chodce, kteří hledají přímou a nejkratší cestu, k přecházení hlavní silnice I/34 v místě směrového oblouku přímo před vchodem gymnázia.

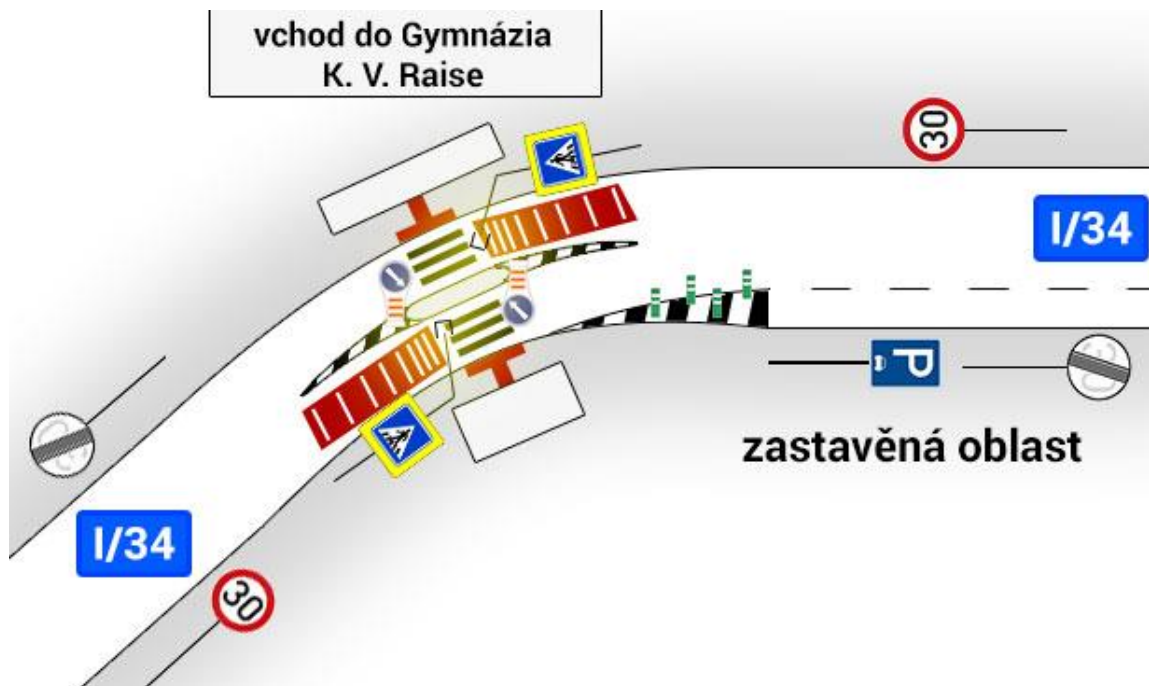
Navrhovanou úpravou je vybudování přechodu pro chodce, jenž bude splňovat parametry uváděné normou ČSN 73 6110 (5) v místě směrového oblouku. Návrh umístění přechodu pro chodce přímo do směrového oblouku je zvoleno z několika důvodů, jimiž jsou:



- zvýšení bezpečnosti chodců, kteří v tomto místě PK přechází,
- zachování kontinuity přechodů pro chodce v rámci PK I/34 od přechodu pro chodce na Tylově náměstí po dva navržené přechody pro chodce na Poděbradově náměstí v části 2.1.2,
- zvýšení dohlednosti přechodu, který bude i díky výstražným a reflexním prvkům viditelný z obou směrů,
- zklidnění dopravy.

Přechod pro chodce, který povede přes 7 m širokou pozemní komunikaci, bude vyznačen VDZ V07 a bude vybaven dělicím ostrůvkem obdélníkového tvaru se zaoblením dle normy ČSN 73 6102 (13) a prvky dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2). Signální a varovné pásy budou tvořeny betonovou zámkovou dlažbou s výstupky červené barvy. Na straně budovy gymnázia bude signální pás začínat u vodící linie tvořené obrubníkem chodníku a bude 800 mm široký. Na straně zastavěné oblasti povede 800 mm široký signální pás od vodící linie poskytnuté hranou domu. Varovné pásy, označující místo nebezpečné pro OOSPO, budou široké 400 mm. Šířka přechodu pro chodce bude 4 m. Hrany ostrůvku budou vybaveny výstražnými pružnými majáky a VDZ V13a „Šikmé rovnoběžné čáry“.

Povrch jízdnic pásů bude ve směru přechodu pro chodce pokryt speciálními zdrsňenými červenými zpomalovacími pásy, v nichž bude případně obsaženo také VDZ V18 „Optická psychologická brzda“. Navržený přechod bude v obou směrech označen SDZ IP06 „Přechod pro chodce“ s reflexními prvky a případně i světelnými výstražnými blikajícími světly. Prostor přechodu bude vybaven osvětlením přechodu pro chodce, které bude zabezpečeno podle normy ČSN EN 13201-2 Osvětlení pozemních komunikací - Část 2: Požadavky (19). Pro zamezení parkování vozidel na straně zastavěné oblasti v místě vyznačeném VDZ 13a budou vystavěny zelené kulaté směrové sloupky Z11h. Prostor podélného parkování bude značen SDZ IP11c a VDZ V10d „Parkovací pruh“. Pro bližší představu celé navržené situace slouží Obrázek 24 níže.



Obrázek 24 Návrh přechodu pro chodce u Gymnázia K. V. Raise

*Zdroj: autor*

Hrana domu na straně zastavěné oblasti ve směrovém oblouku v kombinaci s rychlou jízdou zmenšují zorné pole řidiče, čímž se snižuje i rychlost jejich případné reakce a čas potřebný k zastavení v případě kolizního směru. Vybudovaný přechod, který bude svým značením dobře viditelný z obou směrů, včasné upozorní řidiče na přechod pro chodce a také na potřebu přizpůsobit této skutečnosti styl jízdy. Dalším návrhem je proto umístění v obou směrech SDZ B20a omezující nejvyšší povolenou rychlost na 30 km/h a zároveň také SDZ B20b „Konec nejvyšší povolené rychlosti“ na opačných stranách PK. Tato SDZ budou umístěna vždy 40 m před/za navrženým přechodem pro chodce.

Špatný rozhled do směrového oblouku ve směru na Tylovo náměstí způsobovala i nevhodně zaparkovaná vozidla stojící v rozporu s pravidly silničního provozu (7) na VDZ V10d na straně zastavěné oblasti. Tento problém bude vyřešen umístěním navržených zelených kulatých směrových sloupků Z11h. Změna organizace dopravy ve směrovém oblouku před budovou gymnázia tedy pomůže ke zklidnění dopravy a zvýšení její bezpečnosti.

Přístupnost ke gymnáziu s využitím IAD naráží na problém s parkováním osobních vozidel v blízkosti školy. Kromě podélného parkování, navrženého na Obrázku 20 výše, poskytuje další možnost k parkování jednosměrná ulice Komenského, kde bude současné podélné parkování po obou stranách změněno na stání šikmé pouze na pravé straně pozemní komunikace. Toto stání bude značeno VDZ V10c „Stání šikmé“. Podélné stání po obou

stranách způsobovalo snížení průjezdnosti ulice. Na konci ulice Komenského ve směru k Adámkově třídě budou u školy 2 vyhrazená parkovací místa. Jedno místo bude vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Druhé místo bude vyhrazeno pro vozidla přepravující studenty do školy. Parkovací místo bude označeno VDZ V10e a SDZ IP12 s dodatkovou tabulkou informující řidiče o vyhrazení místa pro nástup/výstup studentů Gymnázia K. V. Raise ve všední dny v době mezi 7. až 8. hodinou ranní a mezi 14. až 16. hodinou odpolední. Mimo vytyčenou dobu vyhrazeného krátkodobého stání lze parkovací místo využívat standardně. K dlouhodobému stání poslouží parkoviště v ulici Chmelenského, jehož úpravy jsou řešeny v části 2.2.1. Navržená řešení zpřehlední dopravu v ulici Komenského a umožní zlepšit přístupnost gymnázia pomocí IAD. Přístupnost s využitím VLAD je ponechána bez návrhů na změny, situace je vyhovující.

### **2.1.2 Návrh úprav v přístupu k městskému úřadu**

Velkým problémem pro pěší dopravu v rámci přístupu k městskému úřadu je chybějící přechod pro chodce, kvůli kterému není umožněno bezpečné přecházení hlavní komunikace I/34 dle pravidel silničního provozu (7) v blízkosti městského úřadu. Jedná se o stejný problém, který je řešen již v části 2.1.1 jen s rozdílem, že nejbližší přechod na Tylově náměstí je od městského úřadu vzdálen 350 m.

Navrhovanou úpravou je vybudování dvou přechodů pro chodce umístěných v 80 m dlouhém úseku silnice I/34 vedoucí podél Poděbradova náměstí. Vzdálenost mezi přechody bude 60 m. Tyto přechody budou splňovat parametry podle normy ČSN 73 6110 (5). Navržené přechody povedou přes 6 m širokou pozemní komunikaci, budou vyznačeny VDZ V07 a budou v obou směrech označeny SDZ IP06 „Přechod pro chodce“. Navržené přechody budou vyvýšené jako součást širokého zpomalovacího prahu. Přechody budou vyznačeny VDZ V17 „Trojúhelníky“. Povrch přechodů a zpomalovacích prahů bude tvořen betonovou zámkovou dlažbou červené barvy. Přechody budou vybaveny bezbariérovými prvky, jenž budou odpovídat vyhlášce č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2). Signální a varovné pásy budou tvořeny betonovou zámkovou dlažbou s výstupky barvy. Signální pás bude 800 mm široký a povede od přirozené vodící linie tvořené hranou domu. Varovný pás bude 400 mm široký. Náčrt umístění navrhovaných přechodů blíže znázorňuje Obrázek 25.





Obrázek 25 Návrh dvou přechodů na úseku silnice I/34 u městského úřadu

*Zdroj: autor*

Obrázek rovněž zobrazuje návrh 6 nových parkovacích míst širokých 2 m a dlouhých 6,5 m na straně ve směru k městskému úřadu, ze kterých bude 1 parkovací místo vyhrazeno pro taxislužbu. Toto jedno parkovací místo bude označeno VDZ V10e a SDZ IP12. Ostatní parkovací místa budou označena VDZ V10a a SDZ IP11c.

Navržené přechody umožní přecházení silnice I/34 na Poděbradově náměstí a zlepší přístup pěší dopravy k městskému úřadu. Navržená parkovací místa pomůžou zejména v případě nedostatečné kapacity parkoviště Poděbradovo náměstí v době dopravní špičky. Tento problém je řešen v části 2.2.1. Pro celý úsek bude platit omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h, čímž bude zajištěna větší bezpečnost přecházejících chodců. Situace VLAD v rámci přístupu k městskému úřadu je ponechána beze změn.

## 2.2 Návrh změn organizace dopravy v klidu

Z hlediska řešení problematiky dopravy v klidu na území města je třeba rozlišit jednotlivé části města dle jejich typu zástavby, vybavenosti a polohy vůči centru. Každá část vykazuje jiné problémy v rámci dopravy v klidu, z čehož plyne i jiný způsob možného řešení.

Jednotlivé části města jsou rozděleny na:

- centrum města,
- lokality nízkopodlažního bydlení (rodinné domy),
- lokality vysokopodlažního bydlení (sídliště),
- lokality obchodních center,
- lokality průmyslové.

Detailnější charakteristika jednotlivých částí a jejich možných principů řešení je obsažena v Tabulka 5 níže.

Tabulka 5 Rozdělení jednotlivých částí města dle typu jejich zástavby

Část	Charakteristika	Princip řešení
centrum města	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ samostatné obchody,</li> <li>▪ úřady,</li> <li>▪ administrativa,</li> <li>▪ turistická nabídka,</li> <li>▪ převažuje poptávka přes den</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zóny placeného stání,</li> <li>▪ omezení dlouhodobého denního stání,</li> <li>▪ záchytné parkoviště s dobrou pěší dostupností do centra (P+R)</li> </ul>
nízkopodlažní bydlení	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zástavba rodinných domů,</li> <li>▪ obytné zóny,</li> <li>▪ odstavování na pozemcích,</li> <li>▪ parkování v profilu komunikací</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ změna organizace dopravy – jednosměrný provoz,</li> <li>▪ parkování lokálně řešit v rámci návrhu zón 30</li> </ul>
vysokopodlažní bydlení	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ vícepatrové bytové domy,</li> <li>▪ výrazný deficit stání v důsledku poddimenzování území,</li> <li>▪ převažuje poptávka přes noc</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ změna organizace dopravy – jednosměrný provoz,</li> <li>▪ využití parkování u nákupních center v nočních hodinách po dohodě s jejich majiteli,</li> <li>▪ řadové garáže v dostupné vzdálenosti,</li> <li>▪ centrální parkovací objekty</li> </ul>
obchodní centra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkovací plochy většinou předdimenzované na špičku poptávky v období největší poptávky po nakupování,</li> <li>▪ mimo špičku volná kapacita (noční hodiny)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ neomezovat parkování přes noc po dohodě s majiteli nákupních center</li> </ul>
průmyslové areály	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ poptávka přes den v pracovní době,</li> <li>▪ většinou vyhrazená stání pro vedení a zaměstnance</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ v případě uzavřených areálů bez možnosti využití pro ostatní poptávku</li> </ul>

*Zdroj: autor s využitím (8)*

Do uvedených jednotlivých částí města v Tabulce 7 jsou zařazena i analyzovaná parkoviště z podkapitoly 1.2 s výjimkou parkoviště v ulici Nádražní. Tato zařazení uvádí Tabulka 6 níže.

Tabulka 6 Zařazení analyzovaných parkovišť do jednotlivých částí města

Část	Analyzovaná parkoviště
centrum města	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkoviště Chmelenského,</li> <li>▪ parkoviště Tylovo náměstí,</li> <li>▪ parkoviště Poděbradovo náměstí,</li> <li>▪ parkoviště zimní a fotbalový stadion,</li> <li>▪ parkoviště Wilsonova,</li> <li>▪ parkoviště v ulici Otakara Nejedlého</li> </ul>
nízkopodlažní bydlení	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkoviště plavecký bazén</li> </ul>
vysokopodlažní bydlení	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkoviště Družstevní č. 2 a 3</li> </ul>
obchodní centra	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkoviště u nákupních center Lidl, Penny, Billa</li> </ul>
průmyslové areály	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ parkoviště Družstevní č. 1</li> </ul>

*Zdroj: autor*

Návrhy na změnu organizace dopravy v klidu v ulici Nádražní jsou řešeny individuálně, neboť se přímo nehodí do žádné z kategorií rozdělujících jednotlivé městské části.

Pro každé analyzované parkoviště je z celkového počtu parkovacích míst navrženo vymezení určitého počtu vyhrazených stání pro vozidla přepravující OTZP. Tento počet udává Tabulka 7.

Tabulka 7 Počet vyhrazených stání pro vozidla přepravující OTZP z celkového počtu míst

Analyzované parkoviště	Celkový počet parkovacích míst	Navržený počet vyhrazených míst pro vozidla přepravující OTZP
parkoviště Chmelenského	19	1
parkoviště Tylovo náměstí	42	3
parkoviště Poděbradovo náměstí	29	2
parkoviště zimní a fotbalový stadion	72	4
parkoviště Wilsonova	19	1
parkoviště v ulici Otakara Nejedlého	20	1
parkoviště plavecký bazén	42	3
parkoviště Družstevní č. 2 a 3	91	5
parkoviště u nákupního centra Lidl	83	5
parkoviště u nákupního centra Penny	55	3
parkoviště u nákupního centra Billa	68	4

parkoviště Družstevní č. 1	83	5
----------------------------	----	---

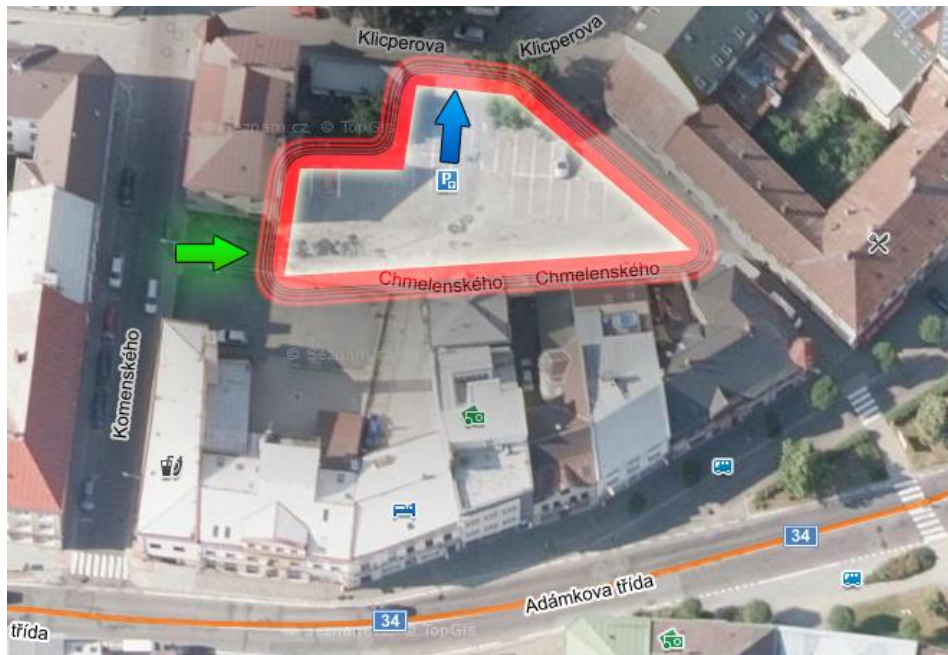
*Zdroj: autor*

Údaje z Tabulky 7 slouží jako podklad pro návrh úprav na jednotlivých analyzovaných parkovištích. V rámci této diplomové práce nebylo analyzováno parkoviště přesahující hranici 100 parkovacích míst. Všechna navrhovaná kolmá parkovací místa budou 2,5 m široká a 4,25 m dlouhá a navrhovaná vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující OTZP budou 3,5 m široká a 4,25 m dlouhá. Rozměry jsou voleny dle ČSN 73 6056 (6).

### **2.2.1 Návrh úprav parkovišť v blízkosti centra města**

Parkoviště Chmelenského analyzované v části 1.2.4 se vyznačuje problémem nerovného asfaltového povrchu, který svým špatným technickým stavem kvalitativně nedostačuje už jen z důvodu toho, že je záchytným a významným parkovištěm v centru města. Nedostatečně je provedeno také VDZ parkovacích míst, jejichž hranice nejsou téměř viditelné. Velkým problémem je však nedostatečná kapacita parkoviště. Zejména v době dopravní špičky je parkoviště obsazeno na 100 %. Změny jsou navrženy ve dvou variantách. První variantou bude zrekonstruovat celé parkoviště, vybudovat nový, asfaltem zpevněný povrch parkovací plochy a vyznačit parkovací místa VDZ V10b. Umístění vyhrazených parkovacích míst bude odpovídat původnímu stavu. Tento návrh vyřeší problém s kvalitou povrchu a VDZ, avšak neřeší problém s nedostatečnou kapacitou parkoviště.

Druhou variantou je vybudování parkovacího domu v místě současné parkovací plochy. Jedná se o variantu sice nákladnější, ale vyřeší všechny analyzované problémy parkoviště Chmelenského, včetně dlouhodobého problému s nedostatečnou kapacitou parkování v centru města. Parkovací dům Chmelenského navíc rovněž pomůže s nedostatečnou kapacitou na parkovišti Tylovo náměstí. Parkování v parkovacím domě bude zpoplatněno, a sice zvýšenou cenou oproti současnému stavu o dvojnásobek. Cena za ½ hodiny bude 10 Kč, první hodina bude zpoplatněna ve výši 20 Kč a za každou další započatou hodinu to bude dalších 20 Kč. Vjezd do parkovacího domu bude označen světelnou LED tabulí, která informuje řidiče o počtu zbývajících volných míst. Vjezd do parkovacího domu bude z ulice Komenského (zelená šipka na Obrázku 26) a výjezd bude směřovat do ulice Klicperova (modrá šipka na Obrázku 26). Parkovacím domem se tedy bude projíždět v jednom směru, což pomůže plynulosti organizace dopravy. Prostor pro výstavbu je vyznačen červeně na Obrázku 26. Do budoucna je parkovací dům v centru města autorem preferovanou variantou.



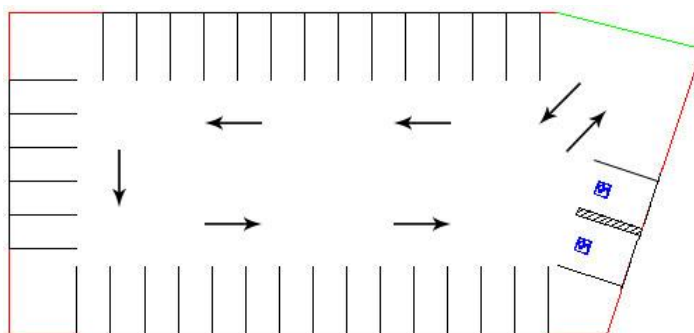
Obrázek 26 Navržený prostor vzniku parkovacího domu Chmelenského

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Parkoviště Tylovo náměstí, jenž bylo analyzováno v části 1.2.5, se potýká s problémem nedostatečné kapacity, především potom v době dopravní špičky. Tento problém bude vyřešen pomocí jedné ze dvou navržených variant. První navrženou variantou řešení bude zpoplatnění parkoviště Tylovo náměstí. Cena za ½ hodiny bude 5 Kč, první hodina bude zpoplatněna ve výši 10 Kč a za každou další započatou hodinu bude požadováno dalších 10 Kč. Druhou variantou je vyřešení nedostatečné kapacity realizací parkovacího domu navrženého v rámci návrhové varianty parkoviště Chmelenského. Následně je navrženo odebrat z parkoviště jedno vyhrazené místo pro vozidla přepravující OTZP, neboť dle Tabulky 4 je pro celkový počet 42 parkovacích míst potřeba vyhradit pouze 3 místa pro vozidla přepravující OTZP.

Parkoviště Poděbradovo náměstí v analyzované části 1.2.6 zaznamenalo výrazný problém, a sice problém nedostatečné kapacity v době dopravní špičky. Návrhem řešení je od pondělí do pátku v době od 7 do 17 hodin navýšit cenu parkovného, a to dvojnásobně. Půjde tedy o ceny 10 Kč za ½ hodiny, 20 Kč za první hodinu a za každou další započatou hodinu to bude dalších 20 Kč. Další parkovací místa jsou navržena v části 2.1.2. Rovněž je navrženo odebrat z parkoviště jedno vyhrazené místo pro vozidla přepravující OTZP, neboť dle Tabulky 4 je pro celkový počet 29 parkovacích míst potřeba vyhradit pouze 2 místa pro vozidla přepravující OTZP. Jiný dopravní problém nebyl z průzkumu na parkovišti Poděbradovo náměstí zaznamenán.

Parkoviště zimní a fotbalový stadion z analýzy provedené v části 1.2.7 zaznamenaly nedostatky pouze na parkovišti zimního stadionu, kterému chybí VDZ i SDZ, což při průzkumu znemožnilo určit přesný počet parkovacích míst a jejich umístění. Parkovací plocha navíc nevyhrazuje žádné místo pro vozidla přepravující OTZP. Návrhem řešení na parkovišti širokém přibližně 40 m a dlouhém 20 m je vytvoření 34 parkovacích míst prostřednictvím VDZ V10b, přičemž dvě parkovací místa budou vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP. Tato místa budou označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Dále je navrženo označit vjezd na parkoviště SDZ IP11b. Návrh parkovací plochy a umístění parkovacích míst je uveden na Obrázku 27.



Obrázek 27 Návrh vodorovného dopravního značení na parkovišti zimní stadion

*Zdroj: autor*

Parkoviště fotbalového stadionu je vyhovující z hlediska značení i kapacity, a tak není třeba návrhů úprav.

Parkoviště Wilsonova nedostačuje prostorově a kapacitně v dopravní špičce či při turistických akcích, jak již bylo analyzováno v části 1.2.8. Hranice parkoviště není možné rozšířit. Pro snížení poptávky po parkování je navrženo dvojnásobně zvýšit cenu parkovného na 10 Kč za ½ hodiny, 20 Kč za hodinu a na 20 Kč za každou další započatou hodinu.

Parkoviště v ulici Otakara Nejedlého, analyzované v části 1.2.9, má dle průzkumu dopravní situace, provedeného autorem dne 23. 4. 2018, jediný dopravní problém. Osobní automobily byly zaparkovány na parkovacích místech určených dle VDZ a SDZ pro autobusy. Návrhem je umístění SDZ IP12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou upozorňující na 5 vyhrazených míst. Značka bude situována v blízkosti vyznačených stání VDZ pro autobusy.

### **2.2.2 Návrh úprav parkovišť v blízkosti nízkopodlažního bydlení**

Do této sekce bylo zařazeno parkoviště plavecký bazén. Z analýzy provedené v části 1.2.3 byla jako problém shledána nepřítomnost vyhrazených parkovacích míst pro vozidla

převážující OTZP. Z celkového počtu 42 parkovacích míst budou 3 parkovací místa o šířce 3,5 m vyhrazena pro vozidla převážující OTZP. Počet třech vyhrazených míst v případě parkoviště u plaveckého bazénu je navržen z důvodu možnosti rehabilitace OTZP v bazénu a také na základě Tabulky 4 a vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2). Vyhrazená parkovací místa budou označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1 a jejich umístění zobrazuje Obrázek 28.



Obrázek 28 Návrh vyhrazených míst pro vozidla převážující OTZP u plaveckého bazénu

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Z důvodu proměny 3 parkovacích míst na parkovací místa vyhrazená pro vozidla převážující OTZP o šířce 3,5 m dojde ke snížení celkového počtu parkovacích míst ze 42 na 41 míst. Touto úpravou nedojde k výraznému omezení celkové kapacity parkoviště, která je na základě analytické části 1.2.3 dostatečná. Další úpravy na parkovišti plavecký bazén nejsou nutné.

### **2.2.3 Návrh úprav parkovišť v blízkosti vysokopodlažního bydlení**

Městská část vysokopodlažního bydlení zahrnuje parkoviště Družstevní č. 2 a 3. Parkoviště analyzované v části 1.2.1 vykazují problémy s chybějícím VDZ i SDZ. Počet 91 parkovacích míst tedy musel být při průzkumu autorem, provedeným dne 16. 12. 2017, s využitím ČSN 73 6056 (6) a rozpoznáním VDZ pouze odhadnut. Obě parkoviště dohromady vyhražují pouze jedno parkovací místo pro vozidla převážující OTZP a navíc jejich kapacita nedostačuje potřebám rezidentů ze sídliště.



Návrhem úprav na stávajících parkovištích Družstevní č. 2 a 3 tedy bude označení jejich vjezdů SDZ IP11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé)“ a vyznačení parkovacích míst V10b „Stání kolmé“. Na obou parkovištích bude vyhrazeno celkem 5 parkovacích míst pro vozidla přepravující OTZP, tedy 2 místa na parkovišti Družstevní č. 2 a další 3 místa na parkovišti Družstevní č. 3. Všechna vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující OTZP budou široká 3,5 m dle normy ČSN 73 6056 (6) a označena SDZ IP 12+O1 a VDZ V10f.

Problém nedostatečné kapacity parkovišť je navrženo řešit ve dvou variantách, které červenou barvou představuje Obrázek 29.

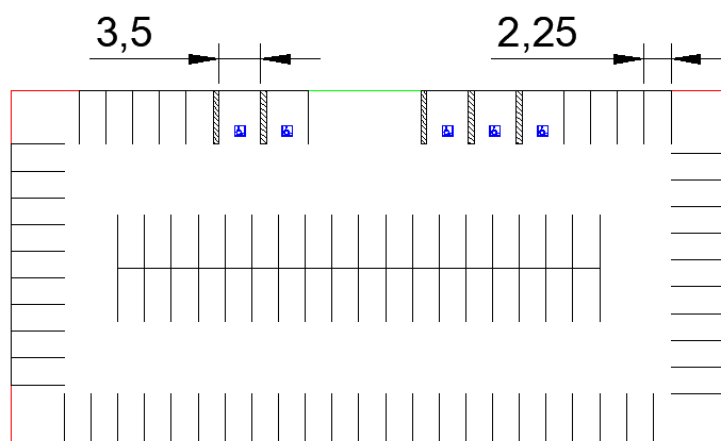


Obrázek 29 Návrh parkovišť v blízkosti vysokopodlažního bydlení

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Zeleně vyznačená oblast je nevyužitý pozemek patřící dle informací z katastru nemovitostí městu Hlinsku (14). První variantou návrhu řešení nedostatečné kapacity parkovišť Družstevní č. 2 a 3 je vybudování nové parkovací plochy označené číslem 4 a červenou barvou v severní části zelené oblasti vedle parkoviště Družstevní č. 2, kde je možné využít příjezdové pozemní komunikace. Nová parkovací plocha bude 60 m široká, 30 m dlouhá a bude disponovat celkovým počtem 90 míst, ze kterých bude 5 míst vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a označeno SDZ IP 12+O1 a VDZ V10f. Vjezd na parkoviště bude označen SDZ IP11b a parkovací místa budou vyznačena VDZ V10b. Parkoviště bude neplacené a návrh rozmístění jeho parkovacích míst je vyobrazen na Obrázku 30. Zbývající prostor zeleně vyznačené oblasti je navrženo upravit k rekreaci a odpočinku.

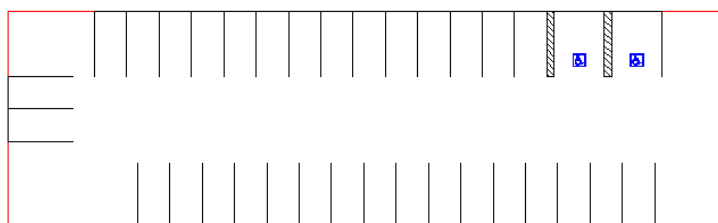




Obrázek 30 Návrh parkoviště Družstevní č. 4

*Zdroj: autor*

Druhou variantou je plocha označená číslem 5 v severovýchodní části Obrázku 29. Plocha o rozměrech 50 m na šířku a 15 m na délku bude dostupná z ulice Československé armády. Rozměry navržené parkovací plochy umožní vznik 34 parkovacích míst, z čehož budou 2 parkovací místa vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP a označena SDZ IP 12+O1 a VDZ V10f. Vjezd na parkoviště bude označen SDZ IP11b a parkovací místa budou vyznačena VDZ V10b. Parkoviště bude neplacené a návrh umístění jeho parkovacích míst je vyobrazen na Obrázku 31.



Obrázek 31 Návrh parkoviště Družstevní č. 6

*Zdroj: autor*

Povrch parkovišť Družstevní č. 4 a 5 bude zpevněn asfaltem. Pro všechna navržená parkoviště platí, že šířka parkovacího místa bude 2,5 m a šířka stání pro vozidla přepravující OTZP bude 3,5 m. Rozměry jsou stanoveny dle normy ČSN 73 6056. (6)

#### 2.2.4 Návrh úprav parkovišť v blízkosti obchodních center

Dle analýzy v části 1.2.2 disponuje parkoviště nákupního centra Billa 68 parkovacími místy, kde jsou 2 parkovací místa vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP pomocí SDZ IP 12+O1. Tento počet bude navýšen o 2 další vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující OTZP v šířce 3,5 m dle normy ČSN 73 6056 (6) vedle stávajících dvou

již vyhrazených stání pro vozidla přepravující OTZP, která však postrádají VDZ V10f. Tímto VDZ značením tak budou označena všechna 4 vyhrazená parkovací stání. Vyhrazením a tedy rozšířením dvou stávajících parkovacích míst se sice sníží celková kapacita parkoviště o 2 místa, avšak kapacita je svým předimenzováním dostatečná a tato úprava na její dostatečnost nebude mít vliv.

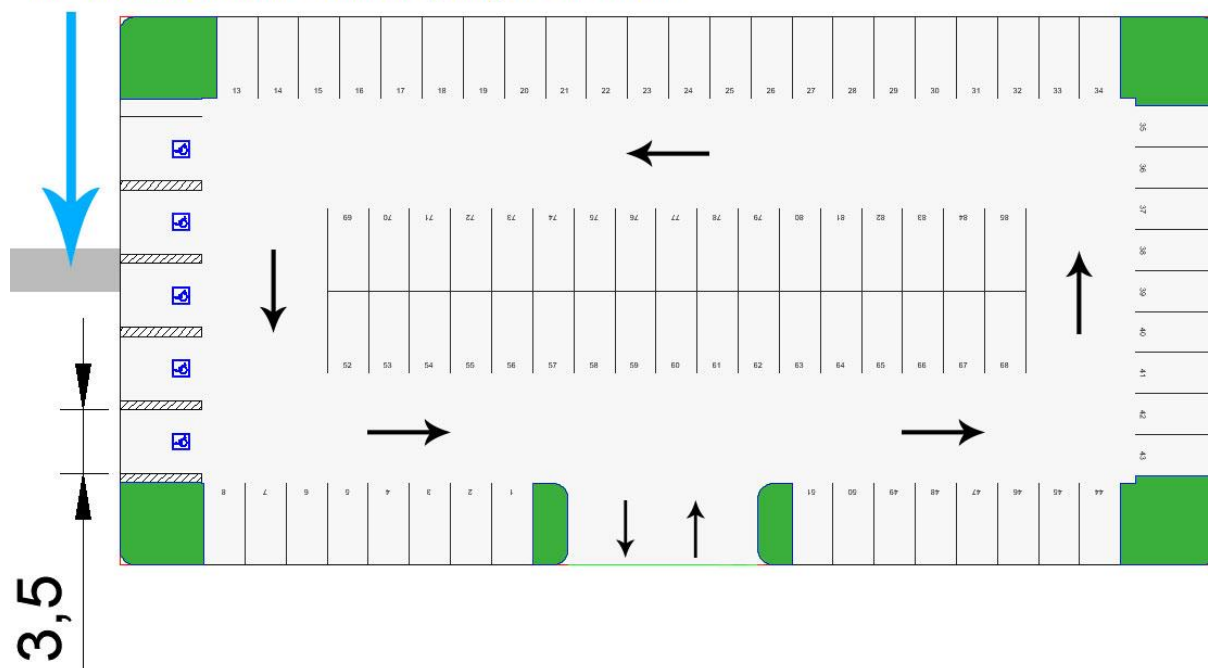
Pro parkoviště nákupních center Lidlu a Penny Marketu není třeba stavebních úprav ani úprav VDZ a SDZ. Na všech parkovištích u nákupních center je navrženo po dohodě s majiteli neomezovat parkování přes noc, kdy je parkoviště nevyužité, což platí zejména pro nákupní centrum Penny Market.

### **2.2.5 Návrh úprav parkovišť v blízkosti průmyslových areálů**

Analyzované parkoviště Družstevní č. 1 z části 1.2.1 má svůj největší problém v chybějícím vodorovném dopravním značení parkovacích míst. Část povrchu parkoviště je navíc zpevněna pouze zatravnovací dlažbou. Nové řešení spojí obě části do jedné zpevněním celého povrchu parkoviště asfaltem. Vznikne tak jednotná plocha o rozměrech 60 m na šířku a 30 m na délku, na které se provede reorganizace parkovacích stání. U vjezdu bude ponecháno SDZ IP11a „Parkoviště“ s dodatkovou tabulkou informující o vyhranění parkoviště pro vedení a zaměstnance průmyslového areálu Megatech, kam ale přibude informace o celkovém počtu parkovacích míst na parkovišti. Tento počet se oproti původním 83 parkovacím místům zvýší na 88 parkovacích míst o šířce 2,5 m včetně 5 nově vzniklých parkovacích míst o šířce 3,5 m vyhrazených pro vozidla přepravující OTZP.

Všechna parkovací stání budou označena VDZ V10b. Vyhrazená parkovací místa pro vozidla přepravující OTZP budou označena SDZ IP 12+O1 a VDZ V10f. Jejich umístění bylo navrženo co nejbližší k vstupu do společnosti Megatech, tedy do levé části parkoviště, odkud navíc vede chodník ke vchodu do průmyslového areálu, který je zároveň nejbližším východem z parkoviště. Navržené parkoviště společně s reorganizací parkovacích stání vykresluje Obrázek 32.

zde chodník vedoucí ke vchodu do průmyslového areálu



Obrázek 32 Návrh parkoviště Družstevní č. 1

Zdroj: autor

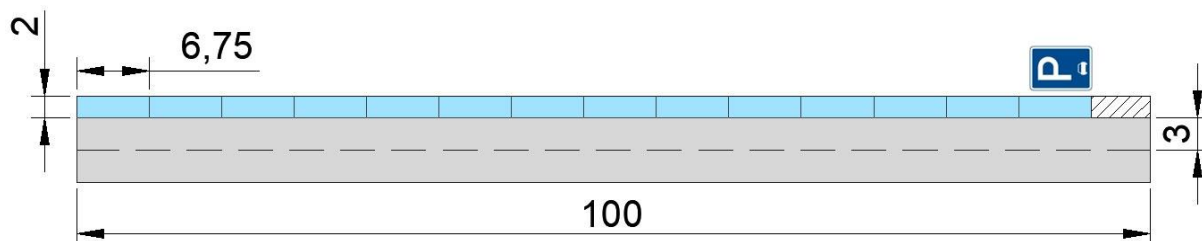
Rozměry parkovacích míst jsou voleny dle normy ČSN 73 6056. (6)

### 2.2.6 Návrh úprav parkovišť v ulici Nádražní

Parkoviště v ulici Nádražní je analyzováno v části 1.2.10, kde je parkování rozděleno na dvě části. První částí byl vyznačen úsek pozemní komunikace III/3437, kde se jedná o podélné parkování vozidel osobních a vozidel záchranné služby. Nedostatečnou byla shledána kvalita povrchu zpevněného asfaltem a chybějící VDZ a SDZ pro osobní automobily. Úsek komunikace, kde podélně parkují osobní automobily, je dlouhý 100 m a 8 m široký. Návrhem řešení je rekonstrukce pozemní komunikace III/3437 včetně chodníku na straně budovy polikliniky. Šířka jednoho jízdního pruhu bude 3 m. Následně bude VDZ V10a „Stání podélné“ vyznačeno 14 parkovacích míst, která budou na konci vyšrafované části na Obrázku 33 označena SDZ IP11c „Parkoviště (podélné)“. Parkovací místa budou 2 m široká a 6,75 m dlouhá.

V rámci řešení problému nedostatečné kapacity parkoviště by více parkovacích míst přidalo stání šikmé, ale bohužel ulice Nádražní neposkytuje potřebný prostor pro možnost šikmého stání a ulici není možné ani zjednosměrnit, protože by se tím znemožnil příjezd do města z okolních obcí. V případě zjednosměrnění ulice Nádražní pouze po křižovatku s ulicemi Srnská a Hřibova by byl sice umožněn příjezd do města z okolních obcí, avšak úprava

by nutila řidiče k minimálně 1 km dlouhé objížďce, pokud by se chtěli dostat k nádraží či poliklinice. Změnit organizaci dopravy na PK v ulici Nádražní na jednosměrný provoz tedy není řešením.



Obrázek 33 Návrh podélného parkování v ulici Nádražní

*Zdroj: autor*

Problém nedostačující kapacity parkování v první části a problém nedostatečné kapacity kolmého parkování v prostoru před nádražní budovou v analyzované části druhé bude vyřešen případnou realizací projektu „Integrovaný dopravní přestupní terminál Hlinsko“ (11), který město připravuje. Tento projekt poskytne 80 nových parkovacích míst v ulici Nádražní na parkovišti vzdáleném 160 m od výpravní budovy vlakového nádraží. Lepší řešení problému nedostatečné kapacity parkovišť není v podmínkách ulice Nádražní možné navrhnout.

### 2.3 Návrh změn v organizaci dopravy ve zvolené oblasti

Tato podkapitola je věnována návrhům změn v organizaci dopravy v jednotlivých ulicích zvolené oblasti, a to na základě analýzy v podkapitole 1.3. Některé návrhy řešení jsou v částech této podkapitoly prezentovány variantně, přičemž tyto varianty jsou následně zhodnoceny v kapitole 3. V zrekonstruované ulici Budovatelů není dle autora této práce potřeba dalších změn, a tak ulice Budovatelů není součástí této podkapitoly.

Na základě analyzovaných částí z podkapitoly 1.3 byla ve většině případů zjištěna skutečnost, že by bylo vhodné omezit nejvyšší dovolenou rychlost. Je to z toho důvodu, aby se nejen zvýšila bezpečnost na PK pro všechny účastníky silničního provozu, ale také proto, aby došlo ke zklidnění dopravy, protože zvolená oblast je ve městě především oblastí rezidentní. Je navrženo takové opatření přijmout, přičemž docílit jej je možné ve dvou variantách:

- Varianta 1 – pojmout celou oblast jako zónu 30, tzn. na vjezdech do oblasti bude přidáno SDZ IP25a „Zóna s dopravním omezením“ zakazující jízdu vyšší než 30 km/h. Zároveň bude na všech výjezdech z oblasti přidáno SDZ IP25b „Konec zóny s dopravním omezením“.

- Varianta 2 – rychlost bude omezena v jednotlivých segmentech analyzovaných ulic prostřednictvím SDZ B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, které budou zakazovat rychlost jízdy převyšující 30 km/h. Tento způsob opatření je navrženo přijmout pouze v takových segmentech, kde by bylo na základě analýzy vhodné omezit nejvyšší dovolenou rychlost.

Návrh omezit rychlost v konkrétních segmentech, uvedený ve Variantě 2 výše, je uplatněn v následujících částech této podkapitoly. Označení segmentů v následujících částech je použito na základě analytické podkapitoly 1.3 a částí, které podkapitola 1.3 obsahuje. Zhodnocení představených variant ohledně omezení nejvyšší povolení rychlosti ve zvolené oblasti je obsaženo v kapitole 3 této práce.

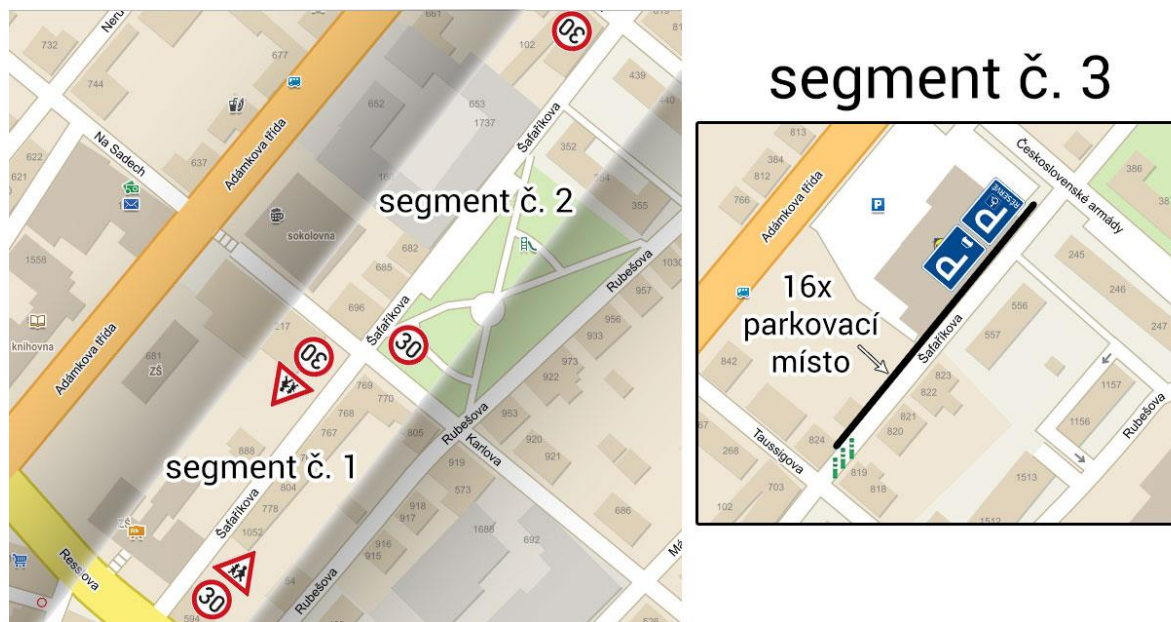
### **2.3.1 Návrh úprav v ulici Šafaříkova**

Segmenty č. 1 a 2 jsou zrekonstruovány, avšak v rámci analýzy a průzkumu situace v ulici autorem ze dne 2. 1. 2019 je hlavním problémem pro obousměrný provoz nedostatečná šířka vozovky. Návrhem řešení jsou dvě varianty:

- Varianta 1 – označení vjezdů do obou segmentů ve směru k ulici Resslerova SDZ IP4b a výjezdů SDZ B2. Přeorientování provozu na jednosměrný by mohlo vyřešit problém s nedostatečnou šíří vozovky při obousměrném provozu. Tento návrh opatření však při aplikaci variantně navržené reorganizace dopravy na PK v ulicích Máchova a Palackého způsobí, že zvolenou oblastí nebude možné projet směrem od ulice Resslerova k ulici Taussigova, čímž může být narušena plynulost dopravy v celé oblasti. Zhodnocení návrhu je provedeno v kapitole 3.
- Varianta 2 – zachování obousměrného provozu a aplikace zpomalovacích prvků, jenž by přispěly ke zklidnění provozu v obou segmentech. Takovým zpomalovacím prvkem je míněno označení všech vjezdů do obou segmentů SDZ B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“, které budou zakazovat rychlost jízdy převyšující 30 km/h. Tento návrh opatření sice nevyřeší problém s nedostatečnou šíří vozovky, která je v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5), ale alespoň přispěje ke zklidnění dopravy v obou segmentech a zvýší bezpečnost účastníků silničního provozu, což jsou cíle této práce.

Na vjezdech do segmentu č. 1 je v případě zachování obousměrného provozu navrženo umístit SDZ A12b „Děti“. V případě zjednosměrnění segmentu je navrženo umístit SDZ A12

pouze na vjezd do segmentu ve směru k ulici Resslova. Důvodem pro návrh tohoto opatření je upozornění řidičů na možný výskyt žáků na PK, která vede podél základní školy Resslova. Návrhy úprav v ulici Šafaříkova jsou prezentovány rovněž Obrázkem 34 níže.



Obrázek 34 Návrh úprav v ulici Šafaříkova

*Zdroj: autor s využitím (3)*

V rámci segmentu č. 3 je navrženou úpravou především rekonstrukce vozovky provedenou prostřednictvím zpevnění povrchu novou vrstvou asfaltu. Povrch 2,5 m (6) širokých parkovacích míst bude tvořen zámkovou dlažbou šedé barvy a jednotlivá místa budou oddělena zámkovou dlažbou červené barvy. Parkovací místa budou označena SDZ IP11c „Parkoviště (podélné)“ a na základě jejich celkového počtu 16 bude dle Tabulky 4 a vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2) vyhrazeno jedno parkovací stání pro vozidla přepravující OTZP. Toto parkovací stání bude označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1.

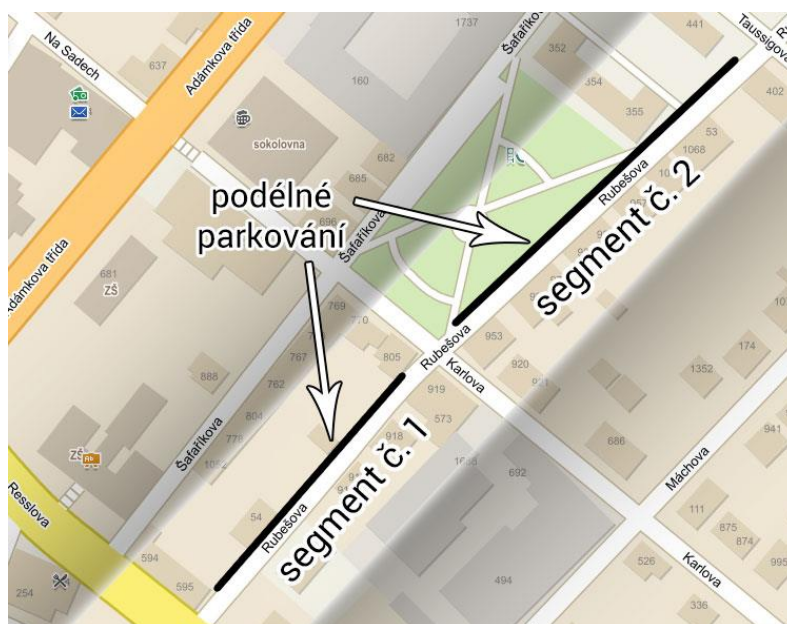
Pro zamezení parkování vozidel v blízkosti křižovatky budou na krajích vozovky vystavěny 3 zelené kulaté směrové sloupky Z11h „Baliseta“. Sloupky budou umístěny v jízdním pruhu ve vzdálenosti pouze 30 cm od chodníku, takže opatření nezpůsobí problém s nedostatečnou šíří jízdního pruhu. V místě umístění sloupků bude vytvořena plocha o rozměrech 0,5 m na šířku a 5 m na délku značená VDZ V13 „Šikmé rovnoběžné čáry“ v kombinaci se souvislou čarou pro vyznačení plochy, která není určena ke stání vozidel.

Důvodem pro návrh zmíněných opatření je potřeba modernizace dopravní infrastruktury nejen v ulici Šafaříkova, ale v celém Hlinsku. Dále jde o potřebu zvýšení

přehlednosti o dopravní situaci a zajištění vyšší bezpečnosti pro účastníky silničního provozu. A nakonec je potřeba brát větší zřetel na OOSPO, než jak je tomu za současného stavu.

### 2.3.2 Návrh úprav v ulici Rubešova

Hlavní úpravou segmentů č. 1 a 2 bude zpevnění vozovky novou vrstvou asfaltu, protože současný technický stav PK již není vyhovující. Dále je navržena rekonstrukce chodníku za použití zámkové dlažby v segmentu č. 2, poněvadž technický stav v současné době nevyhovuje. Segment č. 1 nedisponuje žádným chodníkem, avšak ten je navrženo vybudovat a zpevnit zámkovou dlažbou šedé barvy v levé části segmentu a nahradit jím současnou zeleň. Důvodem je zvýšení bezpečnosti chodců v segmentu. V obou segmentech je navrženo vyhradit prostor v pravé části PK pro podélné parkování, které bude 2,5 m široké dle normy ČSN 73 6056 (6) a zpevněné zámkovou dlažbou šedé barvy. V segmentu č. 1 bude toto podélné parkování v místech vjezdů na pozemky rezidentů tvořeno zámkovou dlažbou červené barvy nebo velmi tmavým odstínem šedé barvy. Segmentu č. 2 se tato úprava netýká. Parkování nebude nijak označeno. Důvodem pro modernizaci parkovacích ploch je zvýšení přehlednosti v segmentech a zkvalitnění povrchu, kterým je plocha tvořena. Obrázek 35 blíže zobrazuje návrh modernizace parkovacích ploch.



Obrázek 35 Návrh úprav v ulici Rubešova

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Pro segment č. 3 není třeba dalších úprav, neboť současný stav je vyhovující.



### 2.3.3 Návrh úprav v ulici Karlova

Návrhem úpravy v ulici Karlova je omezení rychlosti na 30 km/h, které, jako zpomalovací prvek, přispěje ke zklidnění dopravy a ke zvýšení bezpečnosti v rámci celé jednosměrné ulice Karlova. Toto omezení bude aplikováno prostřednictvím SDZ B20a „Nejvyšší dovolená rychlost“ na vjezdech do každého ze segmentů ulice. Ulice Karlova prošla rekonstrukcí během psaní této diplomové práce. Z toho důvodu není v současné chvíli možné určit, dojde-li k nehodám či ke střetům s chodci, a co takové problémy způsobí. Pokud by se ale takové situace v budoucnu vyskytly, je jako preventivní opatření navrženo vybudovat v segmentech č. 2 a 3 krátké zpomalovací prahy označené SDZ IP2 „Zpomalovací práh“, a to vždy v polovině každého segmentu. Toto opatření by mělo zajistit vyšší bezpečnost při pohybu v ulici Karlova.



Obrázek 36 Návrh úprav v ulici Karlova

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Návrh úpravy nejvyšší dovolené rychlosti je blíže zachycen na Obrázku 36 výše.

### 2.3.4 Návrh úprav v ulici Máchova

Pro oba segmenty ulice Máchova platí návrh na kompletní rekonstrukci PK, tj. zpevnění povrchu vozovky novou vrstvou asfaltu a výstavba nových chodníků tvořených zámkovou dlažbou šedé barvy. Současný technický stav již není dostatečný a je potřeba rekonstrukce. Reorganizaci dopravy za účelem zvýšení bezpečnosti a plynulosti v ulici Máchova je možné vyřešit vícero způsoby, přičemž pro první segment platí:

- Varianta 1 – zachování obousměrného provozu. Je však navrženo, aby byla PK rozšířena o 1 m ve směru k ulici Resslerova, kde je pro rozšíření volný a nevyužitý prostor. V tomtéž směru je navrženo vytvořit po pravé straně dle normy ČSN 73 6056 (6) 2,5 m široká podélná parkovací stání označená SDZ IP11c, přičemž na konci segmentu ve směru k ulici Resslerova bude jedno místo vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP. Toto místo bude označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Celá plocha určená pro parkování bude tvořena zámkovou dlažbou šedé barvy a červená barva bude odlišovat jednotlivá parkovací místa. Pro zajištění vyšší bezpečnosti provozu je navrženo omezit rychlost na 30 km/h, jenž bude v obou směrech označena SDZ B20a. Následně je navrženo vybudovat uprostřed úseku krátký zpomalovací práh, který bude v obou směrech označen SDZ IP2.
- Varianta 2 – změna organizace dopravy na PK, a to na jednosměrný provoz, a to ve směru k ulici Resslerova, prostřednictvím označení vjezdu do segmentu SDZ IP4b a výjezdu SDZ B2. Pro parkování vozidel jsou navrženy dvě sub-varianty:
  - Sub-varianta 1 – parkování ve stejném pojetí, jako představuje Varianta 1.
  - Sub-varianta 2 – rozšíření PK o 1 m ve směru k ulici Resslerova. Parkování bude provedeno stejně, jako tomu je v případě Varianty 1, avšak s tím rozdílem, že parkování bude šikmé a tudíž označené SDZ IP11b. Parkovací místa budou široká při úhlu stání 75 stupňů 2,6 m (6). Díky této úpravě bude k dispozici více, tedy konkrétně 30, parkovacích míst. Na základě navrženého počtu parkovacích míst a Tabulky 4 budou dvě místa vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP. Tato místa budou označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1.

Obě varianty návrhů opatření v ulici Máchova jsou zobrazeny na Obrázku 37 níže.



Obrázek 37 Návrh úprav v ulici Máchova

*Zdroj: autor s využitím (3)*

Pokud jde o návrh úprav pro druhý segment ulice Máchova, potom platí stejné návrhy variantního provedení, jako pro segment č. 1, ale s rozdílem rozšíření PK, které v rámci tohoto segmentu nepřipadá v úvahu. Pro ucelenější organizaci dopravy ve zvolené oblasti platí, že při výběru navržené Varianta 1 jednoho segmentu, bude zvolena rovněž Varianta 1 druhého segmentu. Stejně platí i pro Varianta 2.

### 2.3.5 Návrh úprav v ulici Taussigova

Prvním problémem, který byl shledán v analytické části 1.3.5 je nevyhovující technický stav PK. Důkazem jsou obrázky z Přílohy A této diplomové práce. Z důvodu tohoto nedostatku je návrhem opatření zrekonstruovat vozovku ve všech segmentech ulice Taussigova s výjimkou segmentu č. 1, kde rekonstrukce v současné chvíli není nutná. Chodníky není potřeba rekonstruovat.

Dalším významným problémem je nedostatečně průjezdná šířka vozovky v případě parkování vozidel v obou směrech v rámci segmentu č. 2. Návrhem opatření proti této skutečnosti je umístit na vjezdu do segmentu č. 2 ze směru od Adámkovy třídy SDZ B29 „Zákaz stání“. Následkem omezení parkování v obou směrech vznikne potřeba přibližně pro 8 vozidel parkovat na jiném místě. Toho je možné docílit v přilehlých ulicích Šafaříkova, Rubešova či v segmentu č. 1 ulice Taussigova. Díky navržené úpravě v segmentu č. 2 vznikne 6 m široký průjezdný profil, který již je v souladu s normou ČSN 73 6110 (5) pro obousměrný provoz.

V segmentu č. 3 vzniká obdobný problém jako u segmentu č. 2 jen s rozdílem, že ke snížení průjezdné šířky vozovky na nedostatečných 5 m (zjištěno v analytické části) stačí, když řidiči odstaví svá vozidla na straně směrem od Jiráskovy ulice. Návrhem opatření

je v tomto případě umístit na vjezdu do segmentu č. 3 ze směru od Jiráskovy ulice SDZ B29 „Zákaz stání“. Návrhy opatření jsou zobrazeny na Obrázku 38 níže.



Obrázek 38 Návrh úprav v ulici Taussigova

*Zdroj: autor s využitím (3)*

V segmentech č. 4 a 5 není, kromě navržené rekonstrukce vozovky výše, potřeba dalších úprav.

### 2.3.6 Návrh úprav v ulici Čechova

V rámci analýzy z části 1.3.6 je poukázáno na nedostatečný počet vyhrazených parkovacích míst pro vozidla přepravující OTZP. Dle Tabulky 4 a vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2) by na tomto označeném parkovišti měla být taková parkovací stání dvě a ne jenom jedno. To je tedy předmětem návrhu opatření pro tuto část. Nové parkovací místo vyhrazené pro vozidla přepravující OTZP nahradí současné parkovací místo na konci parkoviště směrem k ulici Československé armády. Toto místo bude rovněž nově označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Parkoviště bude rozšířeno o 1,25 m, aby šířka vyhrazeného parkovacího místa dosahovala požadovaných 3,5 m. Prostor pro rozšíření parkoviště je na základě průzkumu autora k dispozici. Více úprav v ulici Čechova není potřeba, dopravní situace je vyhovující.

### 2.3.7 Návrh úprav v ulici Palackého

Návrhem pro segment č. 1 je v první řadě omezení rychlosti na 30 km/h. Toto opatření bude aplikováno umístěním SDZ B20a na vjezdu do ulice Palackého směrem z ulice Československé armády. Vybudování krátkého zpomalovacího prahu uprostřed segmentu, jenž bude označen SDZ IP2, je dalším zpomalovacím prvkem pro zklidnění dopravy a zvýšení

bezpečnosti, přičemž tato dvě kritéria jsou hlavním důvodem navržených opatření v rámci segmentu č. 1 ulice Palackého.

Pro segment č. 2 je navrženo kompletně zrekonstruovat PK. Povrch vozovky bude zpevněn novou asfaltovou vrstvou a chodníky po obou stranách budou vybudovány zámkovou dlažbou šedé barvy. Důvodem je současný nevyhovující stavební a dopravně technický stav PK v segmentu č. 2 ulice Palackého. Dalším návrhem je transformace segmentu na jednosměrný provoz ve směru od ulice Taussigova k ulici Resslerova, což bude zajištěno prostřednictvím označení vjezdu do segmentu SDZ IP4b a výjezdu SDZ B2. Tento návrh opatření však při aplikaci variantně navržené reorganizace dopravy na PK v ulicích Šafaříkova a Máchova způsobí, že zvolenou oblastí nebude možné projet směrem od ulice Resslerova k ulici Taussigova, čímž může být narušena plynulost dopravy v celé oblasti. Zhodnocení návrhu je provedeno v kapitole 3.

Následným návrhem opatření pro segment č. 2 je použití stejných prvků pro zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti v segmentu, jako je navrženo v rámci úprav v segmentu č. 1. Poslední navrženou úpravou je vytvoření dle normy ČSN 73 6056 (6) 2,5 m široké plochy určené k parkování vozidel. Navržená plocha pro parkování se bude nacházet v pravé části PK směrem k ulici Resslerova a bude tvořena šedým odstínem zámkové dlažby, přičemž části u vjezdů na pozemky rezidentů budou zvýrazněny červenou barvou nebo velmi tmavým odstínem šedé barvy. Navržená plocha pro parkování vozidel bude vytvořena po celé délce segmentu a její provedení je zaznačeno na obrázku níže.



Obrázek 39 Návrh úprav v ulici Palackého



Obrázek 39 zobrazuje navržená opatření ve všech třech segmentech ulice Palackého.

### **2.3.8 Návrh úprav v ulici Československé armády**

Na základě analýzy v části 1.3.8 nebyl v segmentu č. 1 shledán žádný dopravní problém. Návrh opatření pro segment č. 1 tedy není potřeba.

V segmentu č. 2 je analyzovaným problémem chybějící parkovací místo, které by bylo, prostřednictvím SDZ nebo VDZ, vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP. Navrženým opatřením je proto zrušit první 3 současná parkovací místa z celkových 27 ve směru od Adámkovy třídy, a na základě hodnot z Tabulky 4 je nahradit za dvě, 3,5 m široká, parkovací místa, která budou označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1. Důvodem pro přestavbu na vyhrazená místa pro vozidla přepravující OTZP je vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2).

Obdobný problém byl v analytické části zjištěn v segmentu č. 3, kdy je v rámci 24 kolmých parkovacích míst pouze jedno vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP a umístěno na konci parkovacích stání ve směru od Adámkovy třídy. Vyhrazené stání je označeno VDZ V10f a SDZ IP 12+O1, ale je široké pouze 2,5 m, což je v rozporu s normou ČSN 73 6056 (6). Navrženým opatřením je v tomto případě zrušit 2 stávající parkovací místa, která sousedí s jediným vyhrazením parkovacím místem. Toto vyhrazené parkovací stání je navrženo rozšířit na 3,5 m prostřednictvím úpravy VDZ V10f. Vedle nově upraveného vyhrazeného stání je navrženo vytvořit zcela nové vyhrazené stání pro vozidla přepravující OTZP. Toto nové parkovací místo bude široké 3,5 m a označené VDZ V10f a SDZ IP 12+O1.

Podobný problém jako v předchozích dvou řešených segmentech byl analyzován v segmentu č. 5, kdy z celkem 36 parkovacích míst není jediné parkovací stání vyhrazeno pro vozidla přepravující OTZP. Navrženým opatřením je proto zrušit první 3 současná parkovací místa z celkových 27 ve směru od Adámkovy třídy, a na základě hodnot z Tabulky 4 je nahradit za dvě, 3,5 m široká, parkovací místa, která budou označena VDZ V10f a SDZ IP 12+O1 a vyhrazena pro vozidla přepravující OTZP.

Návrhy úprav v ulici Československé armády jsou zobrazeny na Obrázku 40 níže.





Obrázek 40 Návrh úprav v ulici Československé armády

*Zdroj: autor s využitím (3)*

V segmentu č. 4 nebyly v rámci analýzy nalezeny žádné dopravní problémy, a tak tento segment není předmětem návrhů opatření.

### 3 ZHODNOCENÍ PŘEDLOŽENÝCH NÁVRHŮ

V této kapitole jsou zhodnoceny jednotlivé návrhy úprav nebo varianty navržených opatření z kapitoly 2. První podkapitola s návrhy změn je zaměřena na úpravy v přístupu k veřejně přístupným objektům. První část podkapitoly 2.1 se týká návrhu úprav v přístupu ke Gymnáziu K. V. Raise. V této části bylo navrženo vytvořit přechod pro chodce, jenž bude umístěn v místě směrového oblouku silnice I/34 před vchodem do Gymnázia K. V. Raise. Obecně se nedoporučuje umisťovat přechody pro chodce do směrového oblouku či v jeho blízkosti. Nicméně dle názoru autora této práce je tento případ výjimkou potvrzující pravidlo. Prostřednictvím umístění přechodu pro chodce společně s navrženými opatřeními dojde ke zklidnění dopravy v nepřehledném úseku. Rovněž dojde ke zvýšení bezpečnosti chodců při přecházení PK. Díky navrženému omezení nejvyšší dovolené rychlosti na 30 km/h se navíc zlepší výjezd z jednosměrné ulice Komenského. Umístění přechodu na jiné místo nebude efektivní a chodci budou i nadále přecházet PK v místě směrového oblouku. Autor práce se přiklání k vytvoření navrženého přechodu, který naplní cíle této práce, jimiž jsou zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy.

V další části je navrženo opatření v rámci přístupu k městskému úřadu. Předmětem návrhu úprav je vytvoření dvou přechodů pro chodce v úseku silnice I/34. Technické provedení je opodstatněné, vyvýšení jako součást širokého zpomalovacího prahu přispěje ke zklidnění dopravy na Poděbradově náměstí. Přidáno bude i na bezpečnosti chodců přecházejících PK. Otázkou jen zůstává, zdali je potřeba vybudovat přechody pro chodce v 80 m dlouhém úseku dva. Je to především vzhledem k tomu, že navržený přechod pro chodce ve spodní části bude vzdálen pouze 60 m od již navrženého přechodu pro chodce u Gymnázia K. V. Raise. Dle názoru autora práce je potřeba vytvořit přechod pro chodce v horní části Poděbradova náměstí a ve spodní části jen v případě, pokud by na základě v budoucnosti provedeného průzkumu byla jeho potřeba zjištěna.

V podkapitole 2.2 jsou navržena opatření, která jsou zaměřena na dopravu v klidu. V rámci návrhu úprav na parkovištích v blízkosti centra města jsou navrženy dvě varianty, jak změnit organizaci dopravy na parkovišti Chmelenského. V prvním případě navrženého opatření půjde o levnější variantu, jak zlepšit stav parkování na parkovišti. V rámci udržitelné mobility je ale autorem preferována druhá varianta výstavby parkovacího domu, který vytvoří nová parkovací místa, odlehčí dopravní situaci v ulici Komenského a na Tylově náměstí zejména v době dopravních špiček a navíc díky zpoplatnění zajistí i příjem do městské kasy.

Návrhy změn na ostatních parkovištích jsou dle názoru autora potřebné vzhledem k jejich důležitému umístění ve městě, tedy v jeho centru.

V části návrhu úprav parkovišť v blízkosti nízkopodlažního bydlení je potřeba vytvořit 3 parkovací místa vyhrazená pro vozidla přepravující OTZP, a to na základě vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2).

Důležitá opatření jsou navržena v části zaměřené na parkoviště v blízkosti vysokopodlažního bydlení. Kromě současně nedostatečně kvalitně provedeného značení parkovacích míst je zásadním problémem především nedostatečná kapacita parkovišť. Navrženým opatřením je vybudovat dvě nové parkoviště. Je to logická volba nejen z hlediska navýšení kapacity parkovacích míst, ale i vzhledem k tomu, že navržené umístění parkovišť je ve volném a nijak využitém prostoru. Navíc jsou zvolena taková místa, že v případě obou nově vystavěných parkovišť lze využít již existující PK. Stavbu parkovišť by tak neměly provázet komplikace, jako je například vykupování pozemků nebo nedostatečně velký prostor.

Navržená opatření v rámci parkovišť v blízkosti obchodních center je potřeba dodržet, aby byla parkoviště v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2), tzn. vhodně upravit parkovací stání pro vozidla přepravující OTZP.

Pokud jde o návrh opatření v případě parkovišť v blízkosti průmyslových areálů, potom má smysl realizovat navrženou úpravu v podobě spojení dvou současných částí v jedno ucelené parkoviště. Díky vhodně rozloženým parkovacím stáním je navíc možné navýšit současný počet parkovacích míst. Nově uspořádané parkoviště vhodně vyhrazuje celou svou západní část, odkud vede cesta k průmyslovému areálu, pro vozidla přepravující OTZP. Tyto osoby tak mohou využít nejbližšího východu z parkoviště.

Navržená opatření pro parkování v ulici Nádražní zajistí vyšší přehlednost, a tím i vyšší bezpečnost, vyhovující stavební a dopravně technický stav PK. Dle dlouholetých zkušeností autora je rekonstrukce PK v ulici Nádražní nutná.

Poslední podkapitola 2.3 je zaměřena na návrh změn v organizaci dopravy ve zvolené oblasti. Pokud jde o zhodnocení variant ohledně omezení nejvyšší povolení rychlosti ve zvolené oblasti, pak je dle názoru autora vhodnější uplatnit Variantu 2, která nejvyšší dovolenou rychlost upravuje v jednotlivých segmentech ulic prostřednictvím SDZ. Obecně by bylo zřejmě lepší řešit zvolenou oblast jako celek, ale kvůli rozmanitosti je každý jeden segment ulice svým

způsobem specifický a nelze jej generalizovat s dostatečnou přesností. V částech podkapitoly 2.3 jsou navržena opatření pro jednotlivé ulice a její segmenty ve zvolené oblasti. V případě ulice Šafaříkova je autorem upřednostňována varianta 2, i když přímo neřeší analyzovaný problém s nedostatečnou šířkou vozovky. Hlavním důvodem je, aby nebyla narušena plynulost v rámci celé oblasti, zejména potom v případě změny organizace dopravy na PK v ulicích Palackého a Máchova na jednosměrný provoz. Dalším benefitem této varianty je zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti, což jsou hlavní cíle této diplomové práce. Obzvláště to platí potom v segmentu č. 1, kde PK mohou přecházet žáci studující na základní škole Resslerova.

Návrhy opatření v ulici Rubešova jsou především předmětem potřebné rekonstrukce a modernizace pozemních komunikací a jejich součástí. Ulice Karlova je zrekonstruovaná v době psaní této diplomové práce, nicméně přesto má, dle názoru autora, omezení nejvyšší dovolené rychlosti smysl. Navržené opatření přispěje ke zvýšení bezpečnosti a ke zklidnění dopravy v ulici. V rámci změny organizace dopravy v ulici Máchova je, dle názoru autora, lepší zvolit Variantu 2, jejíž navrženou úpravou je především zjednosměrnění celé ulice, a to ve směru k ulici Resslerova. Aplikace této varianty umožní libovolně zvolit její sub-variantu. Varianta 2 je výhodnější i z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu, protože v případě obousměrného provozu dochází k zúžení průjezdné šířky vozovky na hodnotu, která je v rozporu s normou ČSN 73 6110 (5) pro obousměrný provoz. Návrh úprav v ulici Taussigova je nezbytný pro zachování plynulého a bezpečného provozu. Aplikací navrženého opatření v ulici Čechova je možné dosáhnout velmi dobrého dopravního stavu. Navržené úpravy v ulici Palackého jsou stěžejní pro zklidnění, zpřehlednění a zvýšení bezpečnosti dopravy v celé ulici. Posledním navrženým opatřením je úprava parkovacích míst v ulici Československé armády, aby byly v souladu s vyhláškou č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (2).

## ZÁVĚR

Cílem této práce bylo na základě analýzy současného stavu organizace dopravy v Hlinsku navrhnout patřičné změny v organizaci dopravy, jež povedou ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy.

V první kapitole byla, jednou ze tří možností ohodnocení, klasifikována kvalita přístupu k veřejně přístupným objektům z pohledu pěší, individuální automobilové a veřejné linkové autobusové dopravy. Následně bylo zpracováno slovní a tabulkové shrnutí výsledků klasifikace, na základě kterého byly navrženy změny v návrhové části práce. V kapitole byly následně analyzovány současné možnosti a úroveň parkování ve městě na významných parkovištích zařazených do jednotlivých částí města. Analýza byla zaměřena především na povrch parkovacích ploch, počty parkovacích míst, značení, vyhrazená parkovací stání a na dostatečnost kapacity parkovišť. V poslední části je analyzována organizace dopravy ve zvolené oblasti. Důraz je kladen především na jednosměrnost či obousměrnost ulic, bezpečnost dopravy v jednotlivých segmentech ulic, se kterou souvisí nejvyšší dovolená rychlost, technický stav PK a parkování v ulicích.

Ve druhé kapitole byly uvedeny návrhy úprav, které řešily změny v přístupu k veřejně přístupným objektům, což znamenalo především přidat nebo upravit přechody pro chodce či vybudovat nová, resp. reorganizovat stávající parkovací stání. Další část práce obsahuje návrh změn organizace dopravy v klidu, kde byly uvedeny návrhy úprav na parkovištích zařazených do jednotlivých částí města vzhledem k jejich polohové povaze. Byly navrženy úpravy ve svislém či vodorovném značení, v rozmístění parkovacích míst na parkovací ploše nebo ve vyhrazení parkovacích stání. Velký důraz byl kladen na opatření vedoucí ke změně kapacity parkovišť. V poslední části byla navržena opatření vedoucí ke změně organizace dopravy ve zvolené oblasti. Návrhy úprav byly zaměřeny zejména na potřebu rekonstrukce pozemních komunikací a jejich součástí, na změnu organizace dopravy na PK, zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti dopravy v jednotlivých ulicích.

Ve třetí kapitole byly předložené návrhy zhodnoceny.

Hlavní cíle práce byly analýzou současného stavu organizace dopravy a navrženými změnami naplněny. Byly zvoleny takové varianty řešení, které co nejlépe přispěly ke zklidnění dopravy, ke zvýšení bezpečnosti dopravy a které co nejvíce umožnily usnadnit a zefektivnit pohyb všem účastníkům dopravy v Hlinsku.

## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

- (1) *Historie města. HLINSKO.cz* [online]. Hlinsko, 2016 [cit. 2017-12-20]. Dostupné z: <http://www.hlinsko.cz/mesto/historie-mesta>
- (2) *Vyhláška Ministerstva pro místní rozvoj ČR: Vyhláška č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.* In: č. 398/2009 Sb. 2009. [cit. 2018-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398>
- (3) *Mapy.cz - Seznam* [online]. [cit. 2017-12-20]. Dostupné z: <http://mapy.cz>
- (4) *Jizdnirady.cz: IDOS.cz.* [online]. [cit. 2017-12-20]. Dostupné z: [www.idos.cz](http://www.idos.cz)
- (5) *ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací.* Praha: Český normalizační institut, 2006.
- (6) *ČSN 73 6056. Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.* Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011.
- (7) *Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a novelizací.* In: Sběrka zákonů České republiky, [online]. 2000. [cit. 2018-04-05]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- (8) *Hlinsko – Studie dopravního řešení města.* Hradec Králové, 2009.
- (9) *Celostátní sčítání dopravy 2016.* [online]. [cit. 2018-04-05]. Dostupné z: <http://scitani2016.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- (10) *ÚZEMNÍ PLÁN HLINSKO.* [online]. Město Hlinsko, 2010 [cit. 2017-12-20]. Dostupné z: <http://www.hlinsko.cz/download/91/2252.pdf>
- (11) *Integrovaný dopravní přestupní terminál Hlinsko.* Vysoké Mýto, 2016.
- (12) *Vyhláška č. 146/2008 Sb. o rozsahu a obsahu projektové dokumentace dopravních staveb.* [cit. 2018-04-04]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2008-146>
- (13) *ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.* Praha: Český normalizační institut, 2007.
- (14) *Nahlížení do katastru nemovitostí* [online]. Praha: Český úřad zeměměřický a katastrální, 2018 [cit. 2018-05-09]. Dostupné z: <http://nahlizeniidokn.cuzk.cz>
- (15) *Dopravní značení* [online]. Dopravní zařízení, 2017 [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <http://www.dopravniznaceni.com>



- (16) *Dopravní-značení.eu: Dopravní značky* [online]. [cit. 2018-04-13]. Dostupné z: <http://www.dopravni-znaceni.eu/>
- (17) *Ledvinová, M. Dopravní inženýrství: studijní opora* [CD-ROM]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-654-7.
- (18) *Ledvinová, M. Územní plánování v dopravě: studijní opora* [CD-ROM]. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2013. ISBN 978-80-7395-650-9.
- (19) *ČSN EN 13201-2. Osvětlení pozemních komunikací - Část 2: Požadavky*. Praha: Český normalizační institut, 1. 6. 2016.

## **SEZNAM PŘÍLOH**

- Příloha A            Dopravní situace v segmentech ulice Taussigova  
Příloha B            Dopravní situace v segmentech ulice Československé armády

# Přílohy

## Příloha A



Obrázek 1 Dopravní situace v segmentu č. 1 ulice Taussigova

*Zdroj: autor*



Obrázek 2 Dopravní situace v segmentu č. 2 ulice Taussigova

*Zdroj: autor*



Obrázek 3 Dopravní situace v segmentu č. 3 ulice Taussigova

*Zdroj: autor*



Obrázek 4 Dopravní situace v segmentu č. 4 ulice Taussigova

*Zdroj: autor*





Obrázek 5 Dopravní situace v segmentu č. 5 ulice Taussigova

*Zdroj: autor*



## Příloha B



Obrázek 1 Dopravní situace v segmentu č. 1 ulice Československé armády

*Zdroj: (3)*



Obrázek 2 Dopravní situace v segmentu č. 2 ulice Československé armády

*Zdroj: (3)*



Obrázek 3 Dopravní situace v segmentu č. 3 ulice Československé armády

*Zdroj: (3)*



Obrázek 4 Dopravní situace v segmentu č. 4 ulice Československé armády

*Zdroj: autor*





Obrázek 5 Dopravní situace v segmentu č. 5 ulice Československé armády

*Zdroj: autor*