

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Změna organizace dopravy v centru města Přelouč

Diplomová práce

2024

Bc. Radim Krejčík

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2023/2024

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Radim Krejčík**  
Osobní číslo: **D22461**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**  
Téma práce: **Změna organizace dopravy v centru města Přelouč**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Úvod

1. Analýza řešené oblasti
2. Návrh opatření na změny organizace dopravy v řešené oblasti
3. Zhodnocení navržených opatření

Závěr

Rozsah pracovní zprávy: **50-60**  
Rozsah grafických prací: **5-6**  
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání diplomové práce: **3. února 2024**  
Termín odevzdání diplomové práce: **9. května 2024**

L.S.

---

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

---

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

V Pardubicích dne 2. února 2024

Prohlašuji:

Práci s názvem **Změna organizace dopravy v centru města Přelouč** 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

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

V Přelouči dne 5.5. 2024

Radim Krejčík v. r.



Tímto bych rád poděkoval vedoucí diplomové práce paní Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D. za vynikající vedení, cenné rady při zpracování diplomové práce a nadstandardní komunikaci. Dále bych rád poděkoval rodině, která mě v průběhu celého studia maximálně podporovala.

## **ANOTACE**

Diplomová práce se zabývá organizací dopravy v centru města Přelouče, a to zejména v oblasti zklidňování dopravy. V úvodu práce stručně představí město Přelouč. Následně práce analyzuje centrum města a organizaci dopravy v něm. Na základě provedené analýzy jsou navržena opatření vedoucí ke zklidnění dopravy v centru města, zkvalitnění veřejného prostoru a zvýšení bezpečnosti.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

bezpečnost, doprava, parkování, veřejný prostor, zklidnění, zóna 30

## **TITLE**

Change of traffic organisation in the centre of Přelouč

## **ANNOTATION**

The thesis deals with the organization of traffic in the city centre of Přelouč, especially in the area of traffic calming. The thesis starts with a brief introduction of the town of Přelouč. Subsequently, the thesis analyses the city centre and the organisation of traffic in it. On the basis of the analysis, measures are proposed for traffic calming in the city centre, improving the quality of public space and increasing safety.

## **KEYWORDS**

safety, traffic, parking, public space, calming, zone 30

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ.....	9
SEZNAM TABULEK .....	11
SEZNAM ZKRATEK .....	12
ÚVOD.....	13
1 MĚSTO PŘELOUČ.....	14
1.1 Geografie města .....	14
1.2 Demografie města .....	14
1.3 Dopravní situace ve městě .....	15
1.4 Dojíždka a vyjíždka z Přelouče.....	16
2 ANALÝZA HLAVNÍ OBLASTI.....	16
2.1 Analýza ulice Pražská a přilehlých prostor .....	17
2.2 Analýza Masarykova náměstí .....	21
2.2.1 <i>Doprava v klidu – Masarykovo náměstí</i> .....	24
2.2.2 <i>Kulturní akce na Masarykově náměstí</i> .....	26
2.3 Analýza ulice Hradecká .....	28
2.4 Analýza ulice Zborovská.....	33
2.5 Analýza ulice Tůmy Přeloučského.....	35
2.5.1 <i>Tůmy Přeloučského – 1. část</i> .....	36
2.5.2 <i>Tůmy Přeloučského – 2. část</i> .....	37
2.5.3 <i>Tůmy Přeloučského – 3. část</i> .....	39
2.6 Zpoplatnění parkování v analyzované oblasti.....	41
2.7 Posudek Policie ČR.....	43
2.8 Zhodnocení analýzy .....	43
3 NÁVRHY ZMĚN V ANALYZOVANÉM ÚZEMÍ .....	45
3.1 Návrh zóny 30 v centru města.....	45
3.1.1 <i>Zklidňovací opatření v ulici Pražská</i> .....	51
3.1.2 <i>Zklidňovací opatření v ulici Hradecká</i> .....	55
3.1.3 <i>Zklidňovací opatření v ulici 28. října</i> .....	56
3.1.4 <i>Zklidňovací opatření v ulici Zborovská</i> .....	57

3.1.5	<i>Zklidňovací opatření ve zbytku zóny 30</i> .....	58
3.2	Zkvalitnění veřejného prostoru na Masarykově náměstí .....	59
3.2.1	<i>Redukce parkovacích stání a podpora pobytové funkce</i> .....	60
3.2.2	<i>Dopravní zklidnění a nová parkovací místa</i> .....	62
3.2.3	<i>Možnosti sdílené zóny na Masarykově náměstí</i> .....	65
3.3	Návrh obytné zóny Tůmy Přeloučského .....	66
3.4	Úprava cyklistické infrastruktury .....	69
4	ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ .....	73
4.1	Zhodnocení návrhu zóny 30.....	73
4.2	Zhodnocení návrhu úprav na Masarykově náměstí .....	75
4.3	Zhodnocení návrhu obytné zóny .....	77
4.4	Hodnocení návrhu úprav cyklistické infrastruktury.....	78
4.5	Možnosti financování návrhů.....	79
	ZÁVĚR .....	80
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....	82
	SEZNAM PŘÍLOH.....	84

## SEZNAM OBRÁZKŮ

<b>Obrázek 1</b> Přelouč na mapě .....	14
<b>Obrázek 2</b> Silniční síť Přeloučska .....	16
<b>Obrázek 3</b> Rozdělení analyzovaného území.....	17
<b>Obrázek 4</b> Vymezení analyzovaného úseku ulice Pražská.....	18
<b>Obrázek 5</b> Vjezd do ulice Pražská směrem ze silnice I/2.....	19
<b>Obrázek 6</b> Příklad malého parkovacího místa v ulici Pražská .....	20
<b>Obrázek 7</b> Matoucí označení parkovacích míst v části ulice Pražská .....	21
<b>Obrázek 8</b> Zpomalovací práh na hranici Masarykova náměstí a ulice Hradecká .....	22
<b>Obrázek 9</b> Cyklistická infrastruktura + zastávka BUS.....	23
<b>Obrázek 10</b> Místní komunikace na Masarykově náměstí.....	24
<b>Obrázek 11</b> Parkovací stání na Masarykově náměstí .....	25
<b>Obrázek 12</b> Cíle na Masarykově náměstí .....	26
<b>Obrázek 13</b> Pódium na Masarykově náměstí .....	27
<b>Obrázek 14</b> Vymezení analyzovaného úseku ulice Hradecká.....	28
<b>Obrázek 15</b> Cyklistická infrastruktura v ulici Hradecká .....	29
<b>Obrázek 16</b> Stezka pro chodce a cyklisty dělená z ulice Hradecká.....	29
<b>Obrázek 17</b> Napojení na stezku pro chodce a cyklisty z ulice Hradecká .....	30
<b>Obrázek 18</b> Přeskrtnutá parkovací místa v ulici Hradecká .....	31
<b>Obrázek 19</b> Neoficiální parkovací stání v ulici Hradecká.....	32
<b>Obrázek 20</b> Poloha Pernštýnského a Václavského náměstí .....	33
<b>Obrázek 21</b> Ulice Zborovská.....	34
<b>Obrázek 22</b> Zklidňovací opatření u ZŠ v ulici Zborovská .....	35
<b>Obrázek 23</b> Rozdělení ulice Tůmy Přeloučského .....	36
<b>Obrázek 24</b> Ulice Tůmy Přeloučského – 1. část.....	37
<b>Obrázek 25</b> Odvod dopravy z ulice Československé armády .....	38
<b>Obrázek 26</b> Ulice Tůmy Přeloučského – 2. část.....	38
<b>Obrázek 27</b> Zpomalovací prahy v ulici Tůmy Přeloučského .....	39
<b>Obrázek 28</b> Nesprávné parkování v ulici Tůmy Přeloučského – 3. část.....	40
<b>Obrázek 29</b> Zóna zpoplatněného parkování .....	42
<b>Obrázek 30</b> Dopravní značka IP 13c a parkovací automat.....	42

<b>Obrázek 31</b> Značení v zóně 30 .....	45
<b>Obrázek 32</b> Oblast zóny 30 .....	46
<b>Obrázek 33</b> Vodorovné dopravní značení v ulici Hradecká.....	48
<b>Obrázek 34</b> Vjezd do pěší zóny v belgickém městě Hasselt .....	49
<b>Obrázek 35</b> Návrh dopravních sloupků v pěší zóně.....	50
<b>Obrázek 36</b> Vysazená chodníková plocha – ulice Pražská .....	52
<b>Obrázek 37</b> Zvýšená křižovatková plocha – ulice Pražská .....	53
<b>Obrázek 38</b> Malý zpomalovací polštář – ulice Pražská.....	54
<b>Obrázek 39</b> Malý zpomalovací polštář – ulice Hradecká.....	56
<b>Obrázek 40</b> Zvýšená křižovatková plocha – ulice 28. října .....	57
<b>Obrázek 41</b> Zúžení v ulici Zborovská .....	58
<b>Obrázek 42</b> Malý zpomalovací polštář – ulice Československé armády .....	59
<b>Obrázek 43</b> Redukce parkovacích stání .....	60
<b>Obrázek 44</b> Příklad mobilního mobiliáře .....	61
<b>Obrázek 45</b> Návrh zúžení hlavního dopravního prostoru.....	63
<b>Obrázek 46</b> Dopravní značení K+R v Mostě .....	64
<b>Obrázek 47</b> Návrh parkovacích stání před budovou základní školy .....	65
<b>Obrázek 48</b> Šikana v obytné zóně .....	68
<b>Obrázek 49</b> Návrh obytné zóny Tůmy Přeloučského.....	69
<b>Obrázek 50</b> Napojení ochranného pruhu pro cyklisty.....	70
<b>Obrázek 51</b> Úprava povrchu vozovky a propojení stezky pro cyklisty.....	72

## **SEZNAM TABULEK**

<b>Tabulka 1</b> Finanční náklady na návrh zóny 30.....	75
<b>Tabulka 2</b> Finanční náklady na návrh úprav na Masarykově náměstí .....	76
<b>Tabulka 3</b> Finanční náklady na obytnou zónu.....	78

## **SEZNAM ZKRATEK**

TP	Technické podmínky
	Technical Requirements



# ÚVOD

Doprava v historii měla a stále má velmi důležité postavení ve společnosti a v průběhu let prošla překotným vývojem. Zejména individuální automobilová doprava získala s vývojem téměř výsadní postavení, protože lidstvu dává možnost se rychle, komfortně a svobodně přemístit. Na druhou stranou je s dopravou spojováno několik negativ. Těmi jsou emise škodlivých plynů, hluk, vibrace, prašnost nebo zábor půdy. Velkým tématem je také bezpečnost dopravy a v posledních letech se čím dál více mluví i o udržitelnosti dopravy.

V souvislosti s dopravou je populárním tématem i rozvoj měst. Města se v minulosti ve velkém přizpůsobovala individuální automobilové dopravě. Do pozadí byla přesunuta doprava cyklistická nebo pěší. Upozaděna byla i samotná kvalita veřejného prostoru. Není tedy výjimkou, že nejen centra měst aktuálně neslouží lidem a jejich potřebám, ale automobilům. Cílem dopravních inženýrů a jejich opatření by však neměl být úplný zákaz automobilů ve městech, ale snaha jednotlivé druhy dopravy zrovnoprávnit, vytvořit mezi nimi harmonii a umožnit lidem vybrat si druh dopravy adekvátně podle mobility, kterou potřebují vykonat.

Aktuální trendem v oblasti rozvoje měst je regulace dopravy v jejich centrech a vytváření podmínek nejen pro pohyb automobilů, ale i cyklistů a pěších. Nástrojem k tomu jsou zónová opatření – zóna 30, pěší a cyklistická zóna, obytná zóna, nebo novinka v české legislativě v podobě sdílené zóny. Tato opatření mají za cíl zklidnění dopravy v centrech měst, návrat veřejného prostoru lidem a podporu pobytové funkce komunikací. Důsledkem toho dochází k harmonizaci individuální automobilové, cyklistické a pěší dopravy, jež v centrech měst tvoří partnery a vzájemně se doplňují.

Oblast organizace dopravy v centrech měst je autorovi blízká, a proto se aktuální trendy rozhodl po konzultaci se zástupci města aplikovat v centru města Přelouče.

**Cílem diplomové práce je na základě analýzy vybrané oblasti města Přelouče navrhnout změny v organizaci dopravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy, podpoře pobytové funkce místních komunikací a zatraktivnění pěší a cyklistické dopravy.**

# 1 MĚSTO PŘELOUČ

Autor zde uvede vybrané informace o městě Přelouč a jeho okolí s vazbou na řešené téma diplomové práce.

## 1.1 Geografie města

Město Přelouč se nachází v západní části Pardubického kraje a leží v nadmořské výšce přibližně 212 m nad mořem (1). Sestává se z osmi městských částí: Přelouč, Klenovka, Lhota, Lohenice, Mělice, Škudly, Štěpánov a Tupesy. Je též nejzápadnější obcí s rozšířenou působností v Pardubickém kraji. Přelouč se nachází přibližně 15 kilometrů vzdušnou čarou od krajského města Pardubice, 25 kilometrů od Kolína, 22 kilometrů od Kutné Hory a 27 kilometrů od Hradce Králové. (2) Přelouč se tak pomyslně nachází ve středu mezi těmito čtyřmi velkými městy. Vzdušné vzdálenosti Přelouče od zmíněných měst jsou znázorněny na obrázku č. 1.

Legenda:



Obrázek 1 Přelouč na mapě

Zdroj: (2), úprava autor

## 1.2 Demografie města

K 31.12. 2022 čítala populace obce Přelouč celkem 9 971 obyvatel. Z celkového počtu bylo 4 971 mužů a 5 000 žen. Průměrný věk obyvatelstva dosahoval přesně 43 let. (1) Osoby ve věku 65 let a více tvořily téměř 20 % celkové populace, zatímco 15 % obyvatel spadalo do mladistvé kategorie do 14 let včetně. Zbývajících 65 % připadalo na obyvatele v produktivním

věku od 15 do 64 let. (1) Z hlediska věkové struktury obyvatelstva se Přelouč zařazuje do průměru celé republiky.

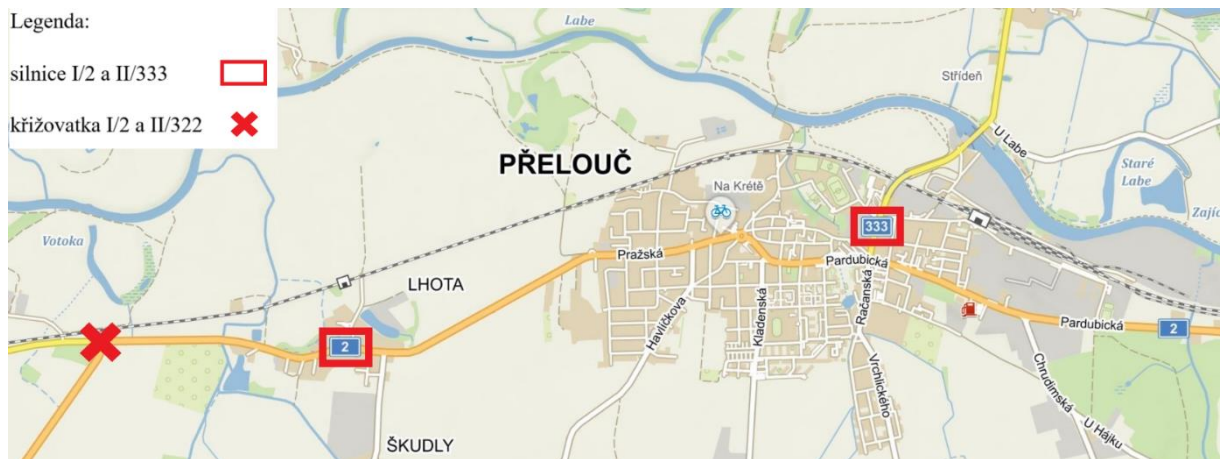
### **1.3 Dopravní situace ve městě**

Díky své strategické poloze se Přelouč stala klíčovým dopravním uzlem na spojnici mezi Kutnou Horou, respektive Kolínem a Pardubicemi, popřípadě Hradcem Králové.

Město Přelouč pomyslně rozděluje na severní a jižní část průjezdní úsek silnice I/2, která vede ze západu směrem z Prahy na východ směrem do Pardubic. Tato silnice má pro Přelouč zásadní význam jako spojnici mezi Pardubicemi a Kutnou Horou a dále hlavním městem Praha. Vzhledem k významu a poloze této silnice je však na ní zaznamenána vysoká intenzita a hustota dopravy, což komplikuje dopravu v centru města. Dle dat Sčítání dopravy 2020 (3) byla část silnice I/2 v centru Přelouče zařazena do kategorie s intenzitou dopravy 10 001–15 000 vozidel za 24 hodin, což je čtvrtý nejvyšší stupeň. Konkrétně dosahovala průměrná roční intenzita dopravy v úseku silnice I/2 v centru města 14 046 vozidel za den (3). K silnici I/2 se také připojuje silnice II/322 u městské části Lhota pod Přeloučí, která vede z Kolína přes Týnec nad Labem a Chvaletice. Dle dat Sčítání dopravy 2020 (3) je dokonce intenzita dopravy na silnici II/322 před připojením na silnici I/2 vyšší než na silnici I/2.

Na světelné křižovatce v centru Přelouče odbočuje ze silnice I/2 silnice II/333, spojující Přelouč s Lázněmi Bohdaneč a zejména s Hradcem Králové, taktéž i s pro město významnou dálnicí D11, jež obyvatelům Přeloučska slouží jako rychlé dopravní spojení s Prahou. Tato silnice na výjezdu z Přelouče mimoúrovňově kříží železniční trať č. 010 Kolín–Česká Třebová a překonává řeku Labe přes památkově chráněný most. Z důvodu ochrany mostu je vjezd na něj omezen značkou B13 „Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez“ (5) limitující hmotnost vozidel na 22 tun. Kvůli zúžené vozovce mostu je zde osazena dopravní značka P7 „Přednost protijedoucích vozidel“ (5).

Směrem na jih se od silnice I/2 odpojují čtyři silnice třetí třídy, které spojují Přeloučsko se silnicí I/17 vedoucí mezi Čáslaví a Chrudimí. Celá silniční síť Přeloučska je vyobrazena na obrázku č. 2, přičemž je zřetelně označeno napojení silnice II/322 z Kolína na silnici I/2. Označení důležitých tras, jako jsou silnice I/2 a II/333, je zvýrazněno rámečkem.



**Obrázek 2** Silniční síť Přeloučska

Zdroj: (2), úprava autor

## 1.4 Dojížd'ka a vyjížd'ka z Přelouče

Město Přelouč je jednou z patnácti obcí s rozšířenou působností v Pardubickém kraji. Dle dat Českého statistického úřadu (4) do Přelouče každodenně dojíždí za prací, či do školy 2 959 osob. Hlavním zaměstnavatelem v Přelouči je společnost Kiekert-CS, s.r.o. Na území města se nachází tři školy – Základní škola Přelouč Smetanova, Základní škola Masarykovo náměstí Přelouč a Gymnázium a grafická střední odborná škola Přelouč.

Zároveň 1 570 obyvatel každý den z Přelouče vyjíždí. Rozdíl je 1 389 osob, o které se počet obyvatel Přelouče každodenně rozroste, přičemž většina z nich, s výjimkou dojíždějících z Pardubic a Heřmanova Městce, pochází z obcí spadajících do území správního obvodu obce s rozšířenou působností Přelouč. Do správního obvodu obce s rozšířenou působností Přelouč spadá celkem 26 522 obyvatel (1). Lze tedy logickou úvahou říci, že ještě větší počet osob, než zmíněných 2 959 dojíždějících za prací, či za vzděláním, do Přelouče dojíždí například kvůli nákupu potravin a jiných komodit, či na úřady.

Kromě Městského úřadu Přelouč sídlí ve městě i Úřad práce Přelouč. V Přelouči nalezneme tři velké obchodní řetězce – Billa, Penny Market a Hypermarket Tesco. Poslední dva zmíněné se nachází v těsné blízkosti hlavní analyzované oblasti. Lékařskou péči v Přelouči zajišťuje EUC Klinika Přelouč, je zde také ORL ambulance a několik zubních lékařů. Přelouč tedy pro okolní obce slouží jako centrum služeb.

## 2 ANALÝZA HLAVNÍ OBLASTI

Protože se diplomová práce zabývá poměrně rozlehlým územím centra města a přilehlého okolí, rozdělil jej autor na jednu hlavní část (centrum města), která bude v práci řešena primárně, a na dvě vedlejší části, ke kterým bude autor při navrhování změn přihlížet



a na základě analýzy zde případně navrhne pouze dílčí doplňková opatření ve vazbě na hlavní analyzovanou oblast v centru města. Analýze hlavní oblasti centra města se věnuje kapitola č. 2. Rozdělení analyzovaného území je naznačeno na obrázku č. 3. Červenou barvou je hlavní řešené území a zelenou barvou je dvojice přidružených vedlejších území.



**Obrázek 3** Rozdělení analyzovaného území

Zdroj: (2), úprava autor

Hlavní analyzované území je vymezeno především ulicemi Pražská a Hradecká, které propojují Masarykovo náměstí a Pernštýnské, respektive Václavské náměstí. Dopravně důležitou je dále místní komunikace v ulici Zborovská, která odvádí dopravu z hlavního Masarykova náměstí směrem na východ a dále na silnici I/2. Ačkoliv místní komunikace v hlavním analyzovaném území nabízí alternativní trasu k silnici I/2, ze zkušeností a pozorování autora nevyplývá, že by obyvatelé používaly tuto trasu jako alternativu, respektive zkratku. A to zejména kvůli již existujícím zklidňovacím opatřením a obtížnému napojení zpět na silnici II/333.

## 2.1 Analýza ulice Pražská a přilehlých prostor

Ulicí Pražská ve většině své délky prochází silnice I/2, v analyzovaném území za okružní křižovatkou přechází v místní komunikaci. Ulice Pražská dále pokračuje do samotného centra města až na Masarykovo náměstí. Historicky byla silnice v ulici Pražská směrem do centra významnou dopravní tepnou, protože veškeré dopravní proudy proudily po ní a dále přes Masarykovo náměstí. S rozvojem dopravy a města ale tuto roli převzal nový úsek silnice I/2, který za okružní křižovatkou prochází ulicí Pardubická. Úsek ulice Pražská od okružní křižovatky po Masarykovo náměstí je předmětem analýzy. Vymezení analyzovaného úseku místní komunikace v ulici Pražská červenou barvou je k vidění na obrázku č. 4.



**Obrázek 4** Vymezení analyzovaného úseku ulice Pražská Zdroj: (2), úprava autor

Místní komunikace v ulici Pražská je jednosměrná směrem do centra města na Masarykovo náměstí a neumožňuje ani obousměrný provoz cyklistů. Dle průzkumu autora se jinak v Přelouči nachází více než 10 takzvaných cykloobousměrek, přičemž hned 5 jich je přímo v analyzovaném území. Obyvatelé města jsou na toto řešení zvyklí a využívají ho. Funkci komunikace pro cyklisty ale za ulici Pražskou převzala rovnoběžně vedoucí ulice Zborovská, na kterou navazuje cykloinfrastruktura na Masarykově náměstí. Funkce analyzovaného prostoru je obytná, ale i obchodní. Nachází se zde přibližně dvě desítky obchodních míst, nad kterými jsou bytové jednotky, jde tedy o multifunkční domy. V ulici je trojice přechodů pro chodce – jeden je na dlouhém zpomalovacím prahu na hranici Masarykova náměstí, druhý, a z pohledu chodeckých proudů nejvýznamnější, je na hranici okružní křižovatky. Třetí, sloužící především jako přístup do budovy autoškoly, je pouze o několik metrů dále směrem do centra. Přechod na hranici okružní křižovatky dle pozorování autora neomezuje plynulost dopravy na okružní křižovatce a jeho umístění umožňuje zastavení jednoho vozidla před přechodem, aniž by bránilo v jízdě vozidlům na okružní křižovatce. U obou přechodů v blízkosti okružní křižovatky chybí svislé dopravní značení přechodů. Dle TP 65 *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích* zde však být nemusí. Vjezd do centra i umístění dvojice přechodů je zachyceno na obrázku č. 5. Je zde také vidět chybějící signální pás z obou stran přechodu pro chodce.

Zároveň v celé délce analyzovaného úseku nejsou zavedena žádná zklidňovací opatření ani omezení maximální povolené rychlosti. V celém úseku tedy platí maximální rychlost 50 km/h. Dle zkušeností autora někteří řidiči najíždí do ulice Pražská z okružní křižovatky mnohdy nebezpečně rychle, což v kombinaci s řadou zaparkovaných vozidel vede



k nepřehledným a nebezpečným situacím, například při výjezdu vozidel z podélných parkovacích míst či při pohybu osob přes hlavní dopravní prostor. Pohyb osob přes hlavní dopravní prostor v celé délce úseku ulice Pražská není neobvyklý jev, právě kvůli chybějícím přechodům pro chodce. Chodci nejčastěji přechází mezi obchody po obou stranách ulice, nejde však o žádný silný proud chodců. Vzdálenost dvojice přechodů na začátku a na konci analyzovaného úseku je přibližně 200 metrů (2). Do analyzovaného úseku ulice Pražská je také dopravní značkou B12 „Zákaz vjezdu vyznačených vozidel“ (5) zakázán vjezd traktorů a nákladních vozidel nad 3,5 tuny. Výjimky specifikuje dodatková tabule, která povoluje vjezd zásobování v časech 5:00 až 11:00 a 14:00 až 18:00.



**Obrázek 5** Vjezd do ulice Pražská směrem ze silnice I/2

Zdroj: autor

Po pravé straně hlavního dopravního prostoru se ve směru jízdy v celé délce analyzovaného úseku nachází podélná parkovací stání. Celkem je zde 27 značených parkovacích míst, další 3 parkovací místa má dopravní značkou IP12 „Vyhrazené parkoviště“ (5) rezervovaná Policie České republiky, která zde má své sídlo. Jednotlivá parkovací místa jsou vyznačena řadou dlažebních kostek v kontrastní barvě, ovšem rozdělení míst není zcela logické. Jednotlivé bloky parkovacích míst jsou odděleny ostrůvkem se zelení, což autor kvituje. V bloku jsou typicky 3 až 4 parkovací místa, jejichž délka se ale různě liší.



Některá místa jsou zbytečně velká, některá naopak nepochopitelně malá – na tato místa mohou parkovat pouze motocykly nebo skútry. Příklad takového místa je znázorněn na obrázku č. 6.



**Obrázek 6** Příklad malého parkovacího místa v ulici Pražská

Zdroj: autor

Zároveň došlo k úpravě značení parkovacích míst a některé bloky mají v době psaní práce v roce 2024 parkovací místa definována bílým vodorovným značením, které původní parkovací místa nerespektuje. Příklad je k vidění na obrázku č. 7.





**Obrázek 7** Matoucí označení parkovacích míst v části ulice Pražská

Zdroj: autor

## **2.2 Analýza Masarykova náměstí**

O Masarykově náměstí lze říci, že je hlavním centrem města. Masarykovo náměstí má zejména pobytovou funkci, která je však limitována velkým množstvím parkovacích stání. K Masarykovu náměstí také přiléhá městský park, který v době psaní práce prochází částečnou revitalizací a může plnit funkci pobytovou a relaxační. Od ulice Pražské, na kterou náměstí navazuje, a ulice Hradecké, která naopak navazuje na náměstí, je Masarykovo náměstí ohraničeno z obou stran dlouhými zpomalovacími prahy s integrovanými přechody pro chodce. Zpomalovací práh na hranici ulice Hradecká je k vidění na obrázku č. 8.





**Obrázek 8** Zpomalovací práh na hranici Masarykova náměstí a ulice Hradecká Zdroj: autor

Na Masarykově náměstí je umístěna i zastávka veřejné hromadné dopravy s názvem Přelouč, Masarykovo nám. Denně sem zajíždí 6 linek linkové autobusové dopravy, přičemž hned 4 linky zde staví pouze 1 spoj denně před osmou hodinou ranní v pracovní dny, a to z důvodu docházky dětí do Základní školy Masarykovo náměstí. Zbylé 2 linky na Masarykově náměstí staví se 7, respektive 9 spoji, taktéž pouze v pracovní dny. Větší význam má tato zastávka pouze pro MHD Přelouč, jehož jedna linka zde staví se 12 spoji denně. (6) Zároveň je skrze náměstí vedena cyklistická infrastruktura, a to formou ochranného pruhu pro cyklisty, který navazuje na ochranný pruh pro cyklisty v Hradecké ulici. Část cyklistické infrastruktury tvoří i oddělená vydlážděná komunikace, která však není označena jako stezka pro cyklisty, ačkoliv na ní ochranný pruh pro cyklisty přímo navazuje. Umístění autobusové zastávky a cyklistické infrastruktury na náměstí je vyznačeno na obrázku č. 9.



**Obrázek 9** Cyklistická infrastruktura + zastávka BUS

Zdroj: (2), úprava autor

Kromě již zmíněných dlouhých zpomalovacích prahů není doprava na náměstí žádným způsobem zklidněna. Dle pozorování autora je potenciálním problémem především místní komunikace propojující Pražskou a Hradeckou ulici, kterou s celkovou šířkou přibližně 6 metrů (2) tvoří dva plnohodnotné jízdní pruhy. Jeden pruh je sice částečně vyhrazen autobusové zastávce, která je zvýrazněna žulovými kostkami a vodorovným dopravním značením, ale samotná šířka hlavního dopravního prostoru řidiče podněcuje k rychlejší jízdě. Zároveň tento pruh využívá zásobování Restaurace U Jiřího, jak je zachyceno i na obrázku č. 10. V celé délce tohoto úseku je vodorovným dopravním značením – přerušovaná žlutá čára – zakázáno stání. Mimo to má šířka hlavního dopravního prostoru vliv i na šířku přilehlého chodníku, která dle zkušeností autora není pro pěší dopravu v centru dostatečná a chodci nezhůdky využívají k obcházení pomalejších chodců i hlavní dopravní prostor. Alternativou k chodníku je sice přilehlé historické podloubí, nicméně to není kvůli trvale vystavěné zahrádce Restaurace U Jiřího průchozí v celé délce. Protože je část podloubí neprůchozí, musí přilehlý chodník dle normy ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* (8) splňovat minimální šířku 1,5 metru, v ojedinělých případech 1 metr. Tato podmínka je splněna a z tohoto hlediska je tak analyzované místo v pořádku. V praxi a dle zkušeností autora je však šířka chodníku na tak významném místě, jako je náměstí, nedostatečná. Situace je zachycena na obrázku č. 10.



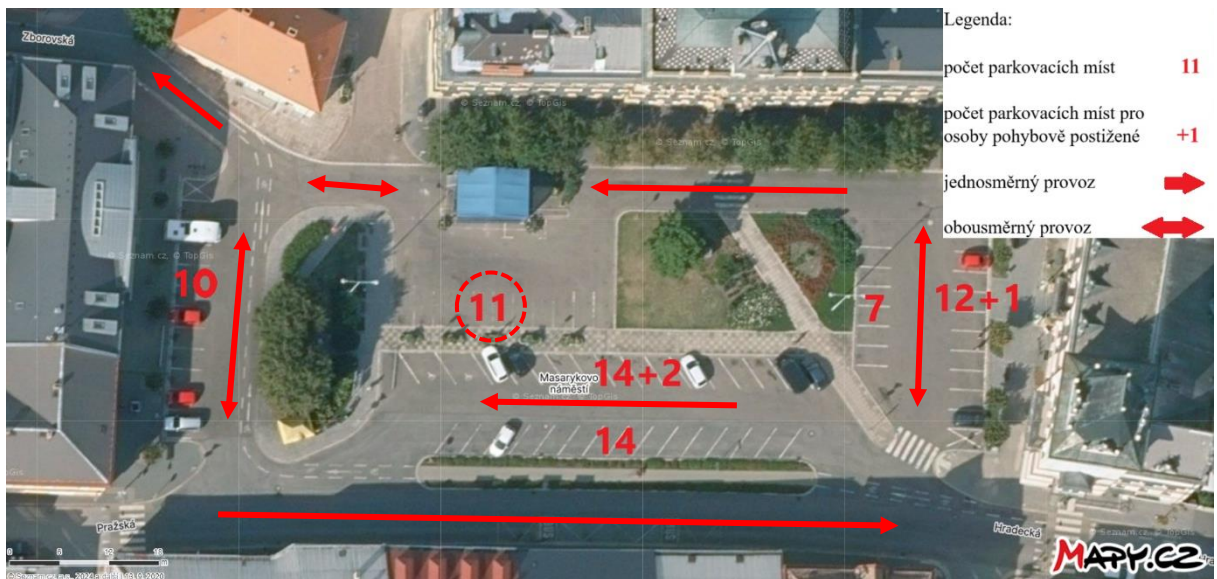


**Obrázek 10** Místní komunikace na Masarykově náměstí

Zdroj: autor

### **2.2.1 Doprava v klidu – Masarykovo náměstí**

Z pohledu autora je aktuálně náměstí využíváno především jako parkovací plocha. Oficiálních parkovacích stání je na náměstí 69. Parkovací plochy zabírají přibližně 60 % plochy náměstí (2). Další 3 parkovací místa jsou vyhrazena pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Protože Masarykovo náměstí není bráno jako jednolitá parkovací plocha, ale je děleno na jednotlivá parkoviště, je většinou splněna podmínka povinného počtu parkovacích míst pro osoby pohybově postižené. Tuto podmínku nesplňuje jedna parkovací plocha, jejíž počet parkovacích míst je na obrázku č. 11 zakroužkován. Dle vyhlášky 398/2000 Sb. (7) musí parkovací plochy s počtem stání 2 až 20 míst mít alespoň jedno parkovací místo vyhrazeno pro osoby pohybově postižené, což tato parkovací plocha nesplňuje. Obrázek č. 11 dále pomocí šipek představuje organizaci dopravy na Masarykově náměstí z pohledu jednosměrného a obousměrného provozu.



**Obrázek 11** Parkovací stání na Masarykově náměstí

Zdroj: (2), úprava autor

Mezi hlavní cílové destinace na Masarykově náměstí a v jeho okolí patří jednoznačně Městský úřad Přebouč, jež zároveň plní funkci úřadu obce s rozšířenou působností. Část parkovacích stání na náměstí tudíž slouží návštěvníkům městskému úřadu. S budovou městského úřadu v ulici Československé armády je Masarykovo náměstí spojeno pěší zónou. V době oběda zvyšuje nároky na parkování Restaurace U Jiřího, kam se sjíždějí zaměstnanci firem z průmyslové oblasti Přebouče. V ranních hodinách generuje dopravu i Základní škola Přebouč Masarykovo náměstí, která zde má umístěné dvě budovy nižšího i vyššího stupně základní školy. Zejména před osmou hodinou ranní pozoroval autor zvýšený počet osobních vozidel na náměstí, jejichž jediným účelem cesty bylo vyložit zde děti do školy. V odpoledních hodinách naopak dopravu generují rodiče vyzvedávající děti ze školy a ze zájmových kroužků. Dále parkovací místa na náměstí v menším počtu využívají zákazníci obchodů v přilehlém okolí, v nočních hodinách zde stojí malý počet vozidel residentů. Hlavní cíle z Masarykova náměstí jsou znázorněny na obrázku č. 12.





**Obrázek 12** Cíle na Masarykově náměstí

Zdroj: (2), úprava autor

### 2.2.2 Kulturní akce na Masarykově náměstí

Masarykovo náměstí není jen historickým, ale i kulturním centrem města. Bezpochyby nejvýznamnější kulturní akcí je předávání Cen Františka Filipovského za dabing. Kromě toho náměstí hostí setinovou rallye historických vozidel Rallye Železné hory. K těmto účelům, a taktéž za účelem organizace série hudebních koncertů, se na Masarykově náměstí každoročně, přibližně v období od května do října, staví provizorní pódium. Pravidelné hudební koncerty na náměstí probíhají každou středu. Z toho důvodu je dopravní značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ (5) omezen průjezd kolem budovy základní školy a také vjezd na parkovací místa před pódium. Dopravní značka je doplněna dodatkovou tabulkou, která upravuje její působnost na každou středu v čase 6:00 až 24:00. Provizorní pódium a dopravní značka B1 je k vidění na obrázku č. 13.



**Obrázek 13** Pódium na Masarykově náměstí

Zdroj: autor

Fotografie byly pořízeny ve čtvrtek 21. září v dopoledních hodinách a je z nich, i z pozorování autora, zřejmé, že úbytek parkovací plochy s počtem 11 parkovacích míst nemá z pohledu dopravy v klidu na náměstí znatelný vliv a nedochází k problému s nedostatkem parkovacích stání.



## 2.3 Analýza ulice Hradecká

Ulice Hradecká spojuje Masarykovo náměstí se silnicí II/333. Ulice Hradecká je jednosměrná směrem z centra, ale umožňuje obousměrný provoz cyklistů. Vymezení analyzovaného úseku ulice Hradecká je znázorněno na obrázku č. 14.



**Obrázek 14** Vymezení analyzovaného úseku ulice Hradecká Zdroj: (2), úprava autor

Cyklistická infrastruktura v ulici začíná krátkým, přibližně 50metrovým úsekem stezky pro cyklisty – úsek je označen dopravní značkou C08a „Stezka pro cyklisty“ (5). Tato stezka přivádí cyklisty z hlavního dopravního prostoru silnice II/333 na místní komunikaci v ulici Hradecká. Toto napojení je důležité především proto, že má návaznost na trasu z železniční stanice Přelouč směrem do centra, taktéž i od hypermarketu Tesco nebo významného zaměstnavatele Kiekert-CS, s.r.o. Zároveň plynule přivádí cyklisty jedoucí z nadjezdu přes železniční trať do centra. Na stezku pro cyklisty navazuje úsek takzvané cykloobousměrky, která cyklistům umožňuje projíždět ulicí Hradecká směrem do centra v protisměru. Přibližně v polovině ulice Hradecká, od křižovatky s ulicí 28. října, je pro cyklisty jedoucí směrem do centra zřízen i ochranný pruh pro cyklisty.

Z pozorování a zkušeností autora je zřejmé, že v úseku, kde je ochranný pruh pro cyklisty zvýrazněn vodorovným dopravním značením, je provoz znatelně klidnější a velká část řidičů motorových vozidel zde jezdí pomaleji, než dovoluje limit maximální povolené rychlosti v obci, tedy 50 km/h. Ochranný pruh pro cyklisty totiž vizuálně zmenšuje šířku prostoru pro motorová vozidla, což řidiče psychologicky nutí snížit rychlost. V dalším úseku tento pruh chybí a je zřejmé, že je zde chování řidičů znatelně nebezpečnější, a to vzhledem k protijedoucím cyklistům i ostatním účastníkům silničního provozu. Na obrázku č. 15 je cyklistická infrastruktura v ulici Hradecká ukázána – v levé části je ukončení stezky pro cyklisty



a napojení do ulice Hradecká, v pravé části je ochranný pruh pro cyklisty v blízkosti Masarykova náměstí.



**Obrázek 15** Cyklistická infrastruktura v ulici Hradecká

Zdroj: autor

Z prostoru Hradecké ulice dále pokračuje další cyklistická infrastruktura ve formě dělené stezky pro pěší a cyklisty. Přibližně 90 metrů (2) dlouhý úsek stezky je označený dopravní značkou C10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ (5). Tato stezka slouží především jako spojnice mezi cyklistickou infrastrukturou v Hradecké ulici a místní komunikací na ulici 28. října, potažmo dále s křižovatkou řízenou světelným signalizačním zařízením na silnici I/2. Vedení stezky je znázorněno na obrázku č. 16.

Legenda:

stezka pro pěší a cyklisty dělená



**Obrázek 16** Stezka pro chodce a cyklisty dělená z ulice Hradecká

Zdroj: (2), úprava autor



Myšlenka původního projektu byla zřejmě taková, že cyklisté budou po krátkém úseku stezky pro pěší a cyklisty pokračovat dále v hlavním dopravním prostoru ulic 28. října a Karla Čapka až do oblasti hustě obydleného sídliště. Stezka taktéž vede v těsné blízkosti obchodu s potravinami Penny Market, kam se dle pozorování autora část cyklistů taktéž odklání. Z prostoru ulice Hradecká však stezka pro cyklisty není na místní komunikaci nijak napojena, cyklisté se tudíž na stezku mohou připojit pouze jízdou po chodníku, což je v rozporu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (9). Zároveň může nedostatečné propojení cyklistické infrastruktury bránit většímu rozvoji cyklistické dopravy v území. Chybějící napojení z hlavního dopravního prostoru na stezku z prostoru ulice Hradecká je k vidění na obrázku č. 17.



**Obrázek 17** Napojení na stezku pro chodce a cyklisty z ulice Hradecká

Zdroj: autor

Ulice Hradecká kombinuje funkci obytnou a zejména obchodní. Některé části ulice lze považovat i jako pobytové. Své zastoupení zde má přibližně 37 obchodů, taktéž se zde nachází 5 poboček restaurací či rychlého občerstvení a jedna herna. Podobně jako v ulici Pražská, i ulice Hradecká je po pravé straně hlavního dopravního prostoru nepravidelně lemována podélnými parkovacími místy. Celkem jich je v ulici oficiálně značených 31. Stání jsou vyskládána stejnými dlažebními kostkami jako v Pražské ulici. Stejně, tedy kontrastní barvou kostek, jsou

ohraničena i jednotlivá parkovací stání. Dle pozorování autora však řidiči vozidel označení parkovacích míst často ignorují. Jedním z důvodů je ten, že jsou parkovací místa z pohledu délky zbytečně dlouhá a při správném parkování by mezi stojícími vozidly vznikaly i několikametrové mezery.

Kromě standardních parkovacích míst je zde několik neoznačených, či dokonce neoficiálních parkovacích míst. V oblasti před Cukrárnou Duo je celkem 5 parkovacích míst přeškrtnuto bílým vodorovným značením. Toto opatření ovšem není specifikováno žádnou svislou dopravní značkou, a tak je řidiči zcela ignorováno. Zřejmě se jedná o pokus zamezit dlouhodobému parkování na označených místech. K vidění jsou tato místa na obrázku č. 18.



**Obrázek 18** Přeškrtnutá parkovací místa v ulici Hradecká

Zdroj: autor

Jako neoficiální parkoviště také slouží nepoužívaná zastávka autobusu v těsné blízkosti Václavského náměstí. Toto neoficiální parkoviště je Městskou policií Přelouč i Policií ČR tolerováno. K vidění na obrázku č. 19.



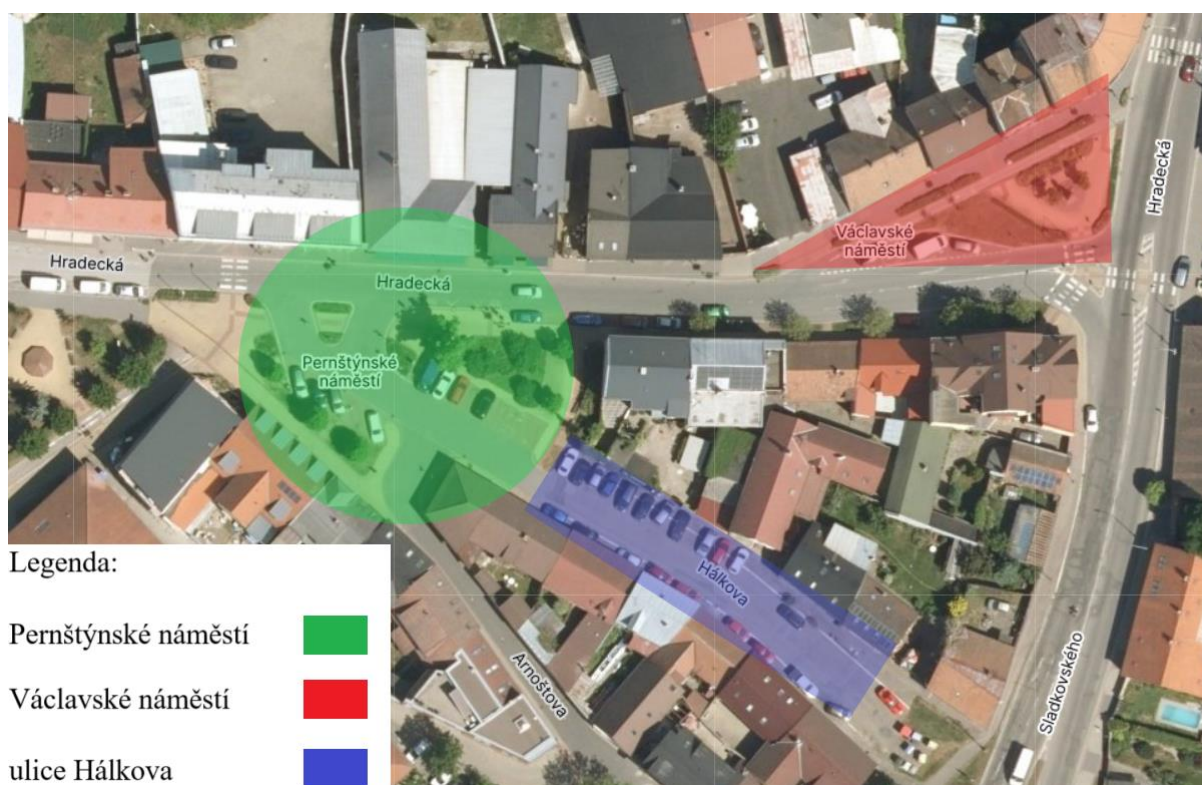


**Obrázek 19** Neoficiální parkovací stání v ulici Hradecká

Zdroj: autor

V ulici Hradecká se taktéž nachází autobusová zastávka Přelouč,,Pernštýnské náměstí, kde v pracovní dny zastavuje celkem 16 spojů v rámci 3 linek linkové autobusové dopravy. Kromě toho zde stává také 13 spojů MHD Přelouč. (6) Zastávka je koncipována jako zastávka v jízdním pruhu, ovšem díky šířce vozovky cca 6 metrů je vedle stojícího autobusu dostatek místa k objetí.

Ulice Hradecká v analyzovaném území prochází po okrajích Pernštýnského a Václavského náměstí. Obě náměstí plní především relaxační funkci a do prostoru centra města dobře zakomponovávají zeleň. Pernštýnské náměstí zároveň z části slouží jako parkovací plocha – nachází se zde 12 parkovacích stání a 1 stání pro osoby pohybově postižené. Parkování je řidiči využíváno nejčastěji k docházce do obchodů v rádiu přibližně 30 metrů. V době dopravní špičky nicméně počet parkovacích míst nestačí a řidiči k parkování využívají hlavní dopravní prostor v ulici Hálkova, který však k parkování není uzpůsoben. Oblast je znázorněna na obrázku č. 20.



**Obrázek 20** Poloha Pernštýnského a Václavského náměstí

Zdroj: (2), úprava autor

V rámci analýzy bylo zjištěno i chybějící svislé dopravní značení. Konkrétně se jedná o chybějící dopravní značku P2 „Hlavní pozemní komunikace“ (5) před křižovatkou s vjezdem na Pernštýnské náměstí. Dle pravidel silničního provozu (9) by zde tak platila přednost zprava. Naopak na výjezdu z Pernštýnského náměstí zpět na místní komunikaci v ulici Hradecká je však osazena dopravní značka P4 „Dej přednost v jízdě“ (5). Dle toho autor soudí, že se jen zapomnělo na osazení dopravní značky P2. Napomáhá tomu i fakt, že předchozí úsek místní komunikace v ulici Hradecká je značen jako hlavní, a tak řidiči automaticky považují za hlavní pozemní komunikaci i zbytek úseku.

## 2.4 Analýza ulice Zborovská

Místní komunikace v ulici Zborovská plní v systému jednosměrných místních komunikací v centru města funkci odvodu dopravy z Masarykova náměstí a společně s navazující místní komunikací v ulici Českobratrská vede dopravu zpět na okružní křižovatku na silnici I/2. Přibližně do poloviny je ulice Zborovská jednosměrná směrem z Masarykova náměstí a navzdory úzké části v těsné blízkosti náměstí umožňuje obousměrný provoz cyklistů. Dle TP 179 *Navrhování komunikací pro cyklisty* (10) je však toto řešení umožněno, protože je komunikace dopravně zklidněna. Přímo v úzkém místě se nachází malý zpomalovací polštář a směrem z náměstí, tedy i v úzké jednosměrné části ulice, je maximální rychlost omezena na 30 km/h.



Zmíněné rychlostní omezení ovšem neplatí v celé délce úseku z druhé strany ulice směrem z okružní křižovatky. Zde je rychlost na 30 km/h omezena až v závěrečných 30 metrech (2) obousměrně průjezdné části ulice od křižovatky s ulicí Tylova. Směrem z náměstí platí dopravní značka B28 „Zákaz zastavení“ (6), směrem z okružní křižovatky platí pouze dopravní značka B29 „Zákaz stání“ (6) – v tomto případě je možné parkovat na vyhrazených místech mimo místní komunikaci, což využívají především rezidenti. V ulici Zborovské je důležitým objektem Hasičský dům, který aktuálně slouží k výjezdům Jednotky sboru dobrovolných hasičů města Přelouče. Nad rámec dopravních značek B28 a B29 je tak prostor před hasičskou zbrojnicí vyznačen plnou žlutou vodorovnou čarou, která zde zakazuje zastavení. Rozvržení ulice Zborovské je naznačeno na obrázku č. 21.



**Obrázek 21** Ulice Zborovská

Zdroj: (2), úprava autor

Funkce ulice je téměř výhradně obytná. Kromě toho se zde nachází lékárna, lékařské a stomatologické ordinace, obchod s uzeninami a restaurace. Zákazníci lékárny mají dostupné vlastní parkování, před ordinacemi je k dispozici trojice podélných parkovacích stání, případně pacienti v menší míře využívají parkování na Masarykově náměstí.

Místní komunikace v ulici Zborovské vede v těsné blízkosti budovy prvního stupně Základní školy Masarykovo náměstí. Od hlavního dopravního prostoru je chodník oddělen ocelovým dopravně bezpečnostním zábradlím (bez zarážky na slepeckou hůl) a jako zklidňovací opatření je na místní komunikaci instalován zpomalovací polštář vyvedený z žulových kostek. Dle pozorování autora je toto opatření velmi účinné a automobily v okolí školy zpomalují. V další části ulice však zpomalovací polštář žádný efekt na zklidňování dopravy nemá. K vidění je toto řešení na obrázku č. 22.



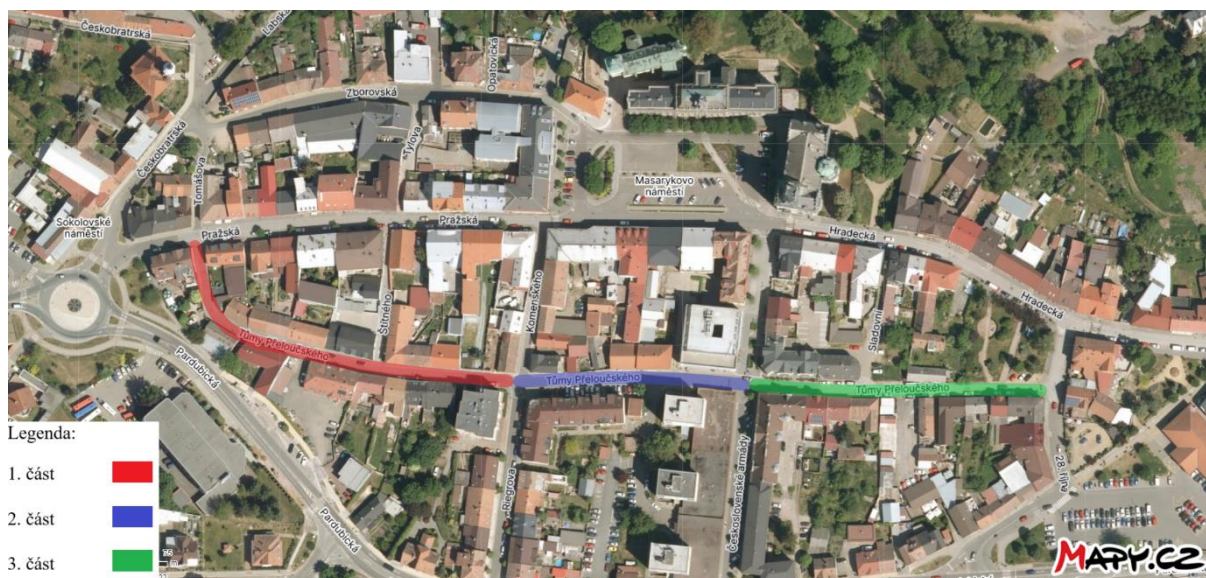
**Obrázek 22** Zklidňovací opatření u ZŠ v ulici Zborovská

Zdroj: autor

## **2.5 Analýza ulice Tůmy Přeloučského**

Ulice Tůmy Přeloučského patří k nejstarším ulicím v Přelouči. Místní komunikace v ulici Tůmy Přeloučského slouží částečně jako alternativa k místní komunikaci v ulicích Pražská a Hradecká. Pro lepší přehlednost analýzy této ulice ji autor rozdělil na tři části, které naznačil na obrázku č. 23. První část začíná na křižovatce s ulicí Pražská a končí na křižovatce s ulicemi Komenského a Riegerova. Druhá část vede z křižovatky ulice Komenského a Riegerova po křižovatku s ulicí Československé armády. Třetí část začíná na křižovatce s ulicí Československé armády a končí na křižovatce s ulicí 28. října.





**Obrázek 23** Rozdělení ulice Tůmy Přeloučského

Zdroj: (2), úprava autor

### 2.5.1 Tůmy Přeloučského – 1. část

První část ulice Tůmy Přeloučského má výhradně obytnou funkci. Je koncipována jako jednosměrná bez možnosti jízdy cyklistů v protisměru. Navzdory silné obytné funkci není tato část ulice označena jako obytná zóna. Přibližně v první polovině této části ulice je ve směru jízdy celý pravý okraj lemován plnou žlutou vodorovnou čarou zakazující zastavení. Automobily residentů tak parkují výhradně v levé části vozovky u chodníku. Naopak v druhé polovině ulice parkují residenti na volné ploše v pravé části vozovky. Toto parkování není nijak regulováno a může docházet k omezování vstupu do přilehlých objektů. Vzhledem k tomu, že zde parkují výhradně rezidenti s místní znalostí, k tomu ale dle pozorování autora příliš často nedochází. Celá ulice je vydlážděna žulovými kostkami, a to včetně chodníku pro chodce. Ten v některých místech vede v úrovni vozovky, v některých naopak nad úrovní vozovky. Prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace zde nejsou žádné. Chodník také v některých místech nesplňuje minimální šířku dle ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* (8). Doprava v této části ulice není nijak zklidněna a platí zde obecný limit maximální povolené rychlosti v obci 50 km/h. Uspořádání ulice je k vidění na obrázku č. 24.





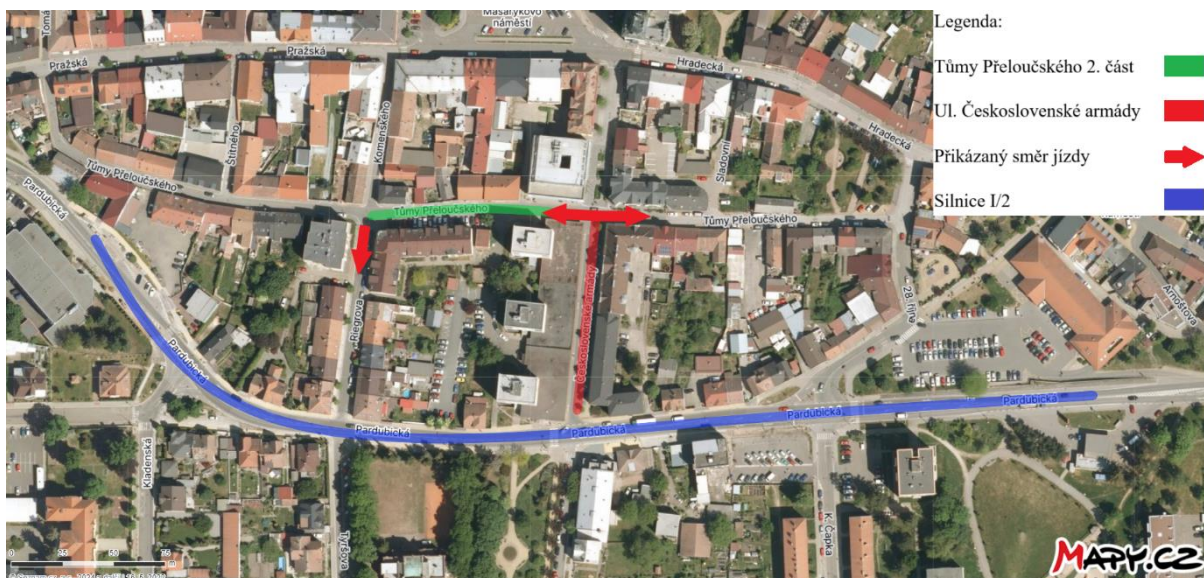
**Obrázek 24** Ulice Tůmy Přeloučského – 1. část

Zdroj: autor

### **2.5.2 Tůmy Přeloučského – 2. část**

Druhá část ulice Tůmy Přeloučského má taktéž především obytnou funkci, zároveň však místní komunikace v ulici slouží k odvodu dopravy z ulice Československé armády. Ulice Československé armády je jednosměrná právě směrem do ulice Tůmy Přeloučského. Nachází se v ní budova České pošty, a proto je intenzita dopravy v ulici, dle pozorování autora, mírně vyšší než v okolí této oblasti. Dopravní proudy z ulice Československé armády poté přechází do ulice Tůmy Přeloučského a dále nejčastěji pokračují směrem na silnici I/2. Situace je znázorněna na obrázku č. 25.





**Obrázek 25** Odvod dopravy z ulice Československé armády

Zdroj: (2), úprava autor

Celá ulice je dlážděná žulovými kostkami a je zde obousměrný provoz. V ulici je také 17 parkovacích míst plus dvě stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Tato místa se nachází před bytovými domy a jsou téměř výhradně využívána obyvateli těchto domů. Dle analýzy autora jsou v této části ulice nevyhovující chodníky, podobně jako v první části ulice. V několika místech nesplňují minimální šířku dle ČSN 73 6110 *Projektování místních komunikací* (8), nenavazují na další infrastrukturu a chybí zde i prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Chodníky v analyzovaném území jsou k vidění na obrázku č. 26.



**Obrázek 26** Ulice Tůmy Přeloučského – 2. část

Zdroj: autor



### 2.5.3 Tůmy Přeloučského – 3. část

Třetí část ulice Tůmy Přeloučského se rozkládá mezi křižovatkami s ulicemi Československé armády a 28. října. Podobně jako druhá část ulice Tůmy Přeloučského, i tato část pomáhá s odvodem dopravních proudů z ulice Československé armády. Funkce ulice je stále primárně obytná, je zde ale také pět obchodních míst. Přesto je tato část, která je koncipována jako jednosměrná s možností jízdy cyklistů v protisměru, označena jako obytná zóna. Z obou stran je tato část ulice ohraničena krátkým pryžovým zpomalovacím prahem – k vidění i se zpomalovacím prahem na konci druhé části ulice na obrázku č. 27. Na obrázku je zachycena i dopravní značka IP26a „Obytná zóna“, respektive IP26b „Konec obytné zóny“ (5).



**Obrázek 27** Zpomalovací prahy v ulici Tůmy Přeloučského

Zdroj: autor

V této části ulici není žádná souvislá vyhovující infrastruktura pro pěší, nicméně zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (9), v obytných zónách dovoluje pohyb chodců ve vozovce, tudíž absenci souvislé pěší infrastruktury nelze brát jako nedostatek – dle TP 103 *Navrhování obytných a pěších zón* (11)



je to dokonce jeden z požadavků na obytné zóny. Zákon č. 361/2000 Sb. dále stanovuje, že stání je v obytné zóně dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. I toto tato část ulice splňuje, celkem jsou zde dopravní značkou IP 11a „Parkoviště“ a IP 11c „Parkoviště (podélné stání)“ značena tři parkoviště. Nechybí i jedno místo pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené před jedním z obchodních míst. Značená parkovací místa však zcela jistě překračují podmínku, že parkovací stání mohou zabírat maximálně 20 % z plochy obytné zóny (11). V ulici jsou i místa, kde se parkuje mimo vyhrazená stání. Dle pozorování autora je tento přestupek tolerován, protože zde vozidla stojí opakovaně. Zaznamenána jsou na obrázku č. 28.



**Obrázek 28** Nesprávné parkování v ulici Tůmy Přeloučského – 3. část

Zdroj: autor

Dle TP 103 *Navrhování obytných a pěších zón* (11) je však obytná zóna v ulici Tůmy Přeloučského v některých parametrech nevyhovující. Například zde není dodržen princip jedné výškové úrovně, kdy jsou nesouvislé části chodníku výše než hlavní dopravní prostor. Zároveň z obytné zóny není vyloučena zbytná doprava, když zóna zároveň slouží k odvodu dopravních proudů z ulice Československé armády.

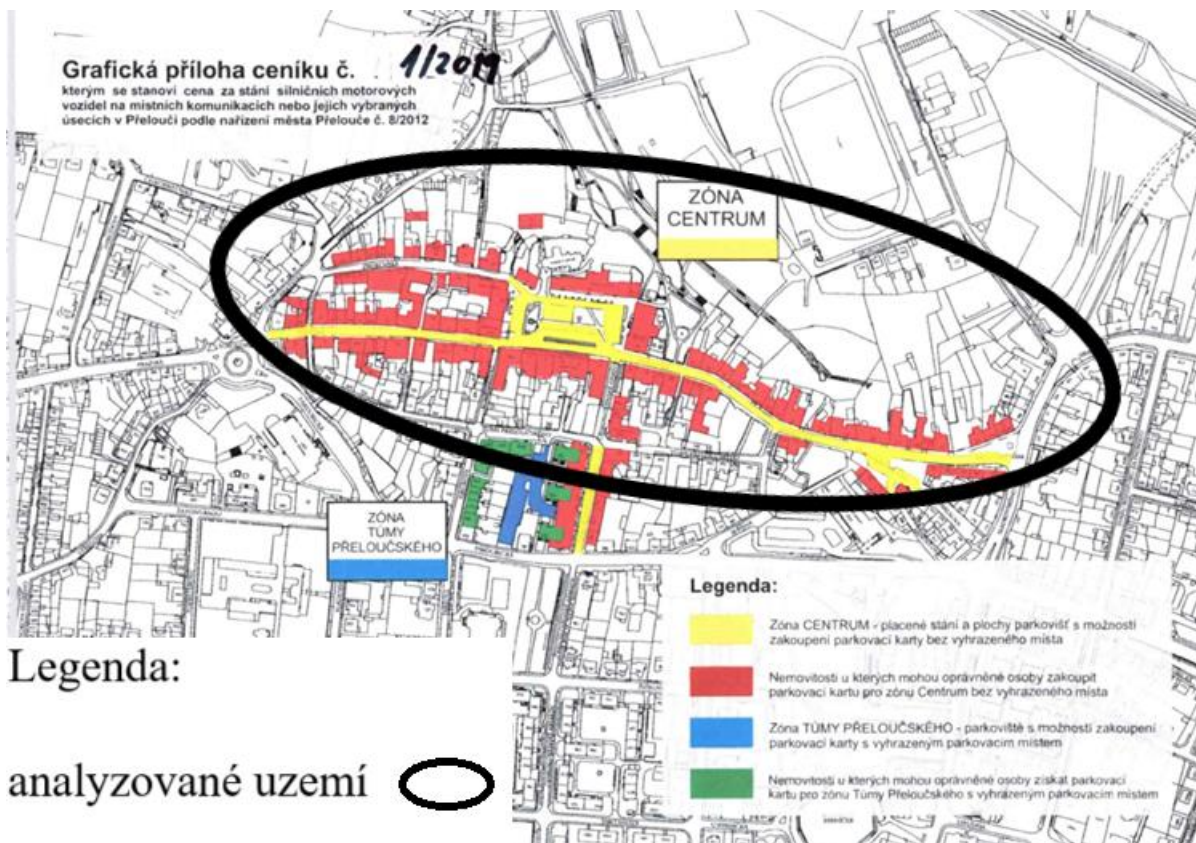
Kromě zmíněných zpomalovacích prahů nejsou v této části ulice Tůmy Přeloučského zavedena žádná zklidňovací opatření. Vizualně je ale vozovka v tomto místě úzká, což přispívá k dodržování maximální povolené rychlosti v obytné zóně.

## 2.6 Zpoplatnění parkování v analyzované oblasti

Parkovací místa v analyzované oblasti jsou časově zpoplatněna. Dle ceníku města (12) je parkování zpoplatněno od pondělí do pátku v čase od 7:00 do 18:00. Po zbylý čas a o víkendu je parkování zdarma. Pro stání silničního motorového vozidla na dobu časově omezenou, nejvýše však na 24 hodin, ve vymezené oblasti dle čl. 2 odst. 1) nařízení města Přelouče č. 8/2012, je stanovena cena ve výši 10 Kč za hodinu. První hodina stání je od poplatku osvobozena. K zaplacení parkovného slouží v celém analyzovaném území 5 parkovacích automatů. Lístek z automatu je v době zpoplatněného parkování potřeba vyzvednout v každém případě, tedy i při parkování po dobu kratší než 1 hodinu. Právě to často někteří řidiči dle zkušeností autora ignorují. Zejména pak v případě, kdy na parkovišti stráví například pouze 5 minut.

Parkování v analyzovaném místě je dle ceníku města (12) rozděleno na dvě zóny – Centrum a Tůmy Přeloučského. Residenti v těchto zónách mají možnost zakoupit si roční parkovací kartu. Její cena je stanovena na 1 200 Kč pro vozidla do 3,5 tuny, poplatek za druhé vozidlo pak činí 2 400 Kč. Tato částka je pro obě zóny stejná. Parkovací karta pro vozidlo do 3,5 tuny provozované právnickou nebo fyzickou osobou oprávněnou k podnikání podle zvláštního právního předpisu, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města Přelouče, je zpoplatněna částkou 6 000 Kč v zóně Tůmy Přeloučského nebo částkou 1 200 Kč v zóně Centrum. Vlastník karty nemá vyhrazené parkovací místo. Kartu lze vydat i na dobu kratší – 1/4, 1/2 nebo 3/4 roku – cena je odvozena podílem ze základní ceny. Kontrolu placeného parkování má na starosti Městská policie Přelouč. Diplomové práce se pak týká především zóna Centrum. Obě zóny jsou vyznačeny na obrázku č. 29.





**Obrázek 29** Zóna zpoplatněného parkování

Zdroj: (12)

Zpoplatněná parkovací stání jsou vždy označena dopravní značkou IP13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ (5). Parkovné je možné uhradit v celkem pěti parkovacích automatech. Jejich vzájemná vzdálenost od sebe je vždy přibližně 150 metrů chůze (2). Dopravní značka IP 13c a parkovací automat je k vidění na obrázku č. 30.



**Obrázek 30** Dopravní značka IP 13c a parkovací automat

Zdroj: autor

## 2.7 Posudek Policie ČR

Na analyzované území vznikl v roce 2023 i posudek Policie České republiky (13). Jeho znění je následovné: „V lokalitě ulic Pražská, Hradecká (oblast náměstí) a přilehlých místních komunikací, se nachází stavební prvky pro regulaci rychlosti vozidel, aniž by se jednalo o oblasti se sníženou nejvyšší dovolenou rychlostí (obytná zóna/zóna tempo 30, dopravní značka č. B20a, ...) a nejsou nijak označeny (např. dopravní značkou A7b). V této oblasti se dále frekventovaně konají společenské události, je zde zvýšený pohyb chodců a cyklistů – dochází zde ke zvýšenému užívání sdíleného prostoru celé místní komunikace (častá oznámení evidujeme z ulice Hradecké v oblasti restauračních zařízení, parku v oblasti klesání směrem z náměstí), proto bychom chtěli předat podnět k prodiskutování osazení dopravní značky IZ8a-b „zóna 30” v oblasti historického náměstí a přilehlých MK, čímž by došlo k redukci svislých dopravních značek (P2, P4, případné budoucí A7b,...), „legalizaci” zvýšených ploch, prahů, sjednocení dopravních situací na křižovatkách apod.”. (13)

Autor se s posudkem Policie ČR ztotožňuje. Zejména zdůrazňuje chybějící označení zpomalovacích prahů dopravní značkou A7b „Zpomalovací práh” (5) a zvýšené užívání sdíleného prostoru celé místní komunikace na Masarykově náměstí. V analyzované oblasti se zpomalovací prahy nachází například v ulicích Pražská, Hradecká nebo Tůmy Přeloučského a ani jeden z nich není označen svislou dopravní značkou.

## 2.8 Zhodnocení analýzy

V rámci analýzy hlavní oblasti autor analyzoval centrální část města Přelouče. Analýza se věnovala zejména ulicím Pražská, Hradecká, Zborovského, Tůmy Přeloučského a Masarykovu náměstí. V rámci analýzy se autor zabýval především dopravním uspořádáním území a funkcí místních komunikací v něm.

Nedostatky byly zjištěny zejména v nesouladu funkce a organizace dopravy na místních komunikacích v analyzovaném území. Příkladem toho je například převládající dopravní funkce oproti pobytové funkci na Masarykově náměstí. V souvislosti s tím autor na základě analýzy zjistil nedostatečné zklidnění dopravy v celém území. Nedostatky autor shledal i v případě dopravy v klidu. Zejména se jedná o chybějící parkovací stání vyhrazené pro osoby pohybově postižené na jednom z parkovišť na Masarykově náměstí. Zlepšení vyžaduje i cyklistická a pěší infrastruktura. Zároveň autor negativně hodnotí i rozmístění obytných zón. Zmíněné nedostatky autor reflektuje v návrhové části diplomové práce. Výstupem analýzy centra města Přelouče jsou následující zjištění:

- nesoulad funkce místních komunikací v území a organizace dopravy na nich;

- nedostatečné zklidnění dopravy v území;
- převládající dopravní funkce oproti funkci pobytové na Masarykově náměstí;
- nedostatky v oblasti dopravy v klidu;
- nedostatečně propojená cyklistická infrastruktura;
- místy nevyhovující pěší infrastruktura.

Zároveň ale byly zjištěny některé nedostatky, kterým se autor nebude v návrhové části věnovat. Jedná se například o chybně implementované nebo chybějící prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace či chybějící dopravní značení. Dle autora se však nejedná o nebezpečné, či dokonce život ohrožující nedostatky a v budoucnu je možné je jednoduše odstranit. Některé tyto chyby budou dokonce napraveny jako vedlejší produkt zlepšovacích návrhů autora.

Problémová je například ulice Hálkova, kde v hlavním dopravním prostoru často parkují vozidla, pro která nezbyla parkovací místa na Pernštýnském náměstí. Ulice tak slouží z většiny pouze jako parkoviště a snižuje se zde kvalita veřejného prostoru. Z důvodu potřeby velkého množství parkovacích míst zde není možné zavést obytnou zónu. V rámci budoucích úprav tak lze dopravní značkou B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)“ (5) zakázat vjezd všech vozidel a doplňkovou tabulkou z tohoto opatření vyjmout rezidenty a dopravní obsluhu. Podobné řešení je i v přílehlé ulici Arnoštova. Počítat by se muselo i s výjimkou pro přílehlý servis elektronických zařízení. Dále je možné omezit maximální rychlost na 20 km/h. V návaznosti na úpravy by pak mohlo dojít k úpravě veřejného prostoru. Tento návrh však autor nebude dále rozvíjet.

Z pohledu legislativy je nevyhovující i třetí část ulice Tůmy Přeloučského mezi křižovatkami s ulicemi Československé armády a 28. října. Tato část je značena jako obytná zóna, nedodrží však hned tři zásadní předpoklady pro obytnou zóny (11). Z ulice v žádném případě není vyloučena zbytná doprava, uliční prostor není v jedné výškové úrovni a parkovací místa zabírají více než 20 % plochy. Z pohledu a zkušeností autora však toto opatření poměrně dlouhou dobu funguje. Doprava v tomto místě je zklidněna a nedochází zde k nebezpečným situacím. Z toho důvodu se autor rozhodl tuto část ulice neupravovat. V době psaní práce v roce 2024 vzniká legislativa pro sdílené zóny. Do budoucna je tak možnost právě zavedení sdílené zóny.



### 3 NÁVRHY ZMĚN V ANALYZOVANÉM ÚZEMÍ

V kapitole č. 2 analytické části práce autor popsal problémy a nedostatky v centrální části města Přelouče. Opatření, jejichž cílem je zvýšení bezpečnosti dopravy, zatraktivnění pěší a cyklistické dopravy a podpora pobytové funkce místních komunikací v daném území, jsou navržena a popsána v podkapitolách kapitoly č. 3.

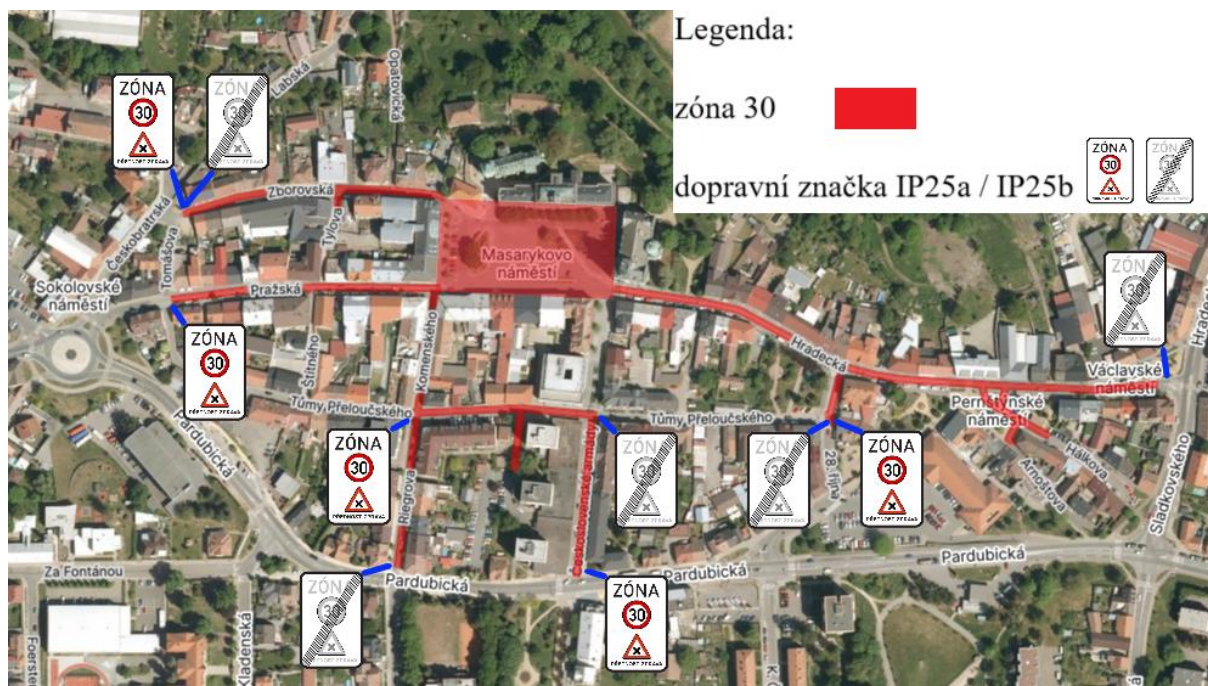
#### 3.1 Návrh zóny 30 v centru města

Za účelem zklidnění dopravy v centru města navrhuje autor zavedení zóny 30. Zóna 30 pokrývá místní komunikace v ulicích Pražská, Zborovská, Hradecká a na Masarykově a Pernštýnském náměstí. Do zóny 30 autor zahrnuje i části místních komunikací v ulicích Komenského, 28. října, Československé armády, Tůmy Přeloučského, Riegerova a další přilehlé ulice se slepou pozemní komunikací. Umístění dopravních značek a vymezení území zóny 30 je naznačeno na obrázku č. 32. Začátek zóny 30 je označen dopravní značkou IP25a „Zóna s dopravním omezením“ a konec zóny označen dopravní značkou IP25b „Konec zóny s dopravním omezením“ (5). Tato dopravní značka je doplněna dopravní značkou B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ a A3 „Křižovatka“ (5) společně s textem „*Přednost zprava*“. Vizualizace užitých dopravních značek je k vidění na obrázku č. 31.



Obrázek 31 Značení v zóně 30

Zdroj: (5), úprava autor



**Obrázek 32** Oblast zóny 30

Zdroj: (2), (5), úprava autor

V rámci zóny 30 dojde k omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h a plošnému zklidnění dopravy v centru města. Zvýší se tak bezpečnost zejména cyklistické a pěší dopravy. Částečně může být taktéž lehce upozaděna dopravní funkce prostoru a naopak podpořena pobytová funkce. V rámci zóny 30 je dle TP 218 *Navrhování zón 30* (14) vyznačení přechodů pro chodce zbytné. Před zavedením zóny 30 se v dané oblasti nachází 7 značených přechodů pro chodce. Jedná se o přechody řádně značené se správně implementovanými prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Až na výjimky se navíc jedná o přechody, které leží na hlavních chodeckých trasách, zbylé přechody se nachází v blízkosti základní školy, kde lze očekávat zvýšený pohyb dětí. Z důvodu bezpečnosti se tak autor rozhodl tyto přechody zachovat. V zóně 30 však chodci mohou přecházet přes hlavní dopravní prostor kdekoli, což je vzhledem k velkému množství obchodních míst v oblasti v kombinaci se snížením maximální povolené rychlosti dalším přispěním k bezpečnosti.

Bezpečnost je ostatně dle TP 218 (14) jedním z argumentů pro zavedení zóny 30. Z pohledu odvrácení vzniku dopravní nehody, případně snížení jejích následků, je význam snížení maximální povolené rychlosti velmi vysoký. Důsledkem snížení maximální povolené rychlosti na 30 km/h dochází ke snížení brzdné dráhy vozidla, pakliže mu například chodec nečekaně vstoupí do cesty. Brzdná dráha se skládá z reakční doby řidiče a samotného brzdění. Právě reakční doba řidiče hraje důležitou roli, protože při nižší rychlosti ujede vozidlo v rámci reakční doby řidiče menší vzdálenost. I samotné brzdění z nižší rychlosti vyžaduje kratší vzdálenost. Celkově se tedy brzdná dráha dokáže výrazně zkrátit, čímž se odvrací riziko vzniku

nehody, nebo střetu s vážnými následky. Z pohledu bezpečnosti má však zavedení zóny 30 bezprostřední důsledek i na pěší a cyklisty. Ti mají před pomaleji se blížícím vozidlem více času na reakci, když například chtějí křížit dráhu vozidla. Jednotlivé dopravní módy se tak stávají rovnocennější, což, kromě bezpečnosti, dle autora přispívá kupříkladu i plynulosti dopravy.

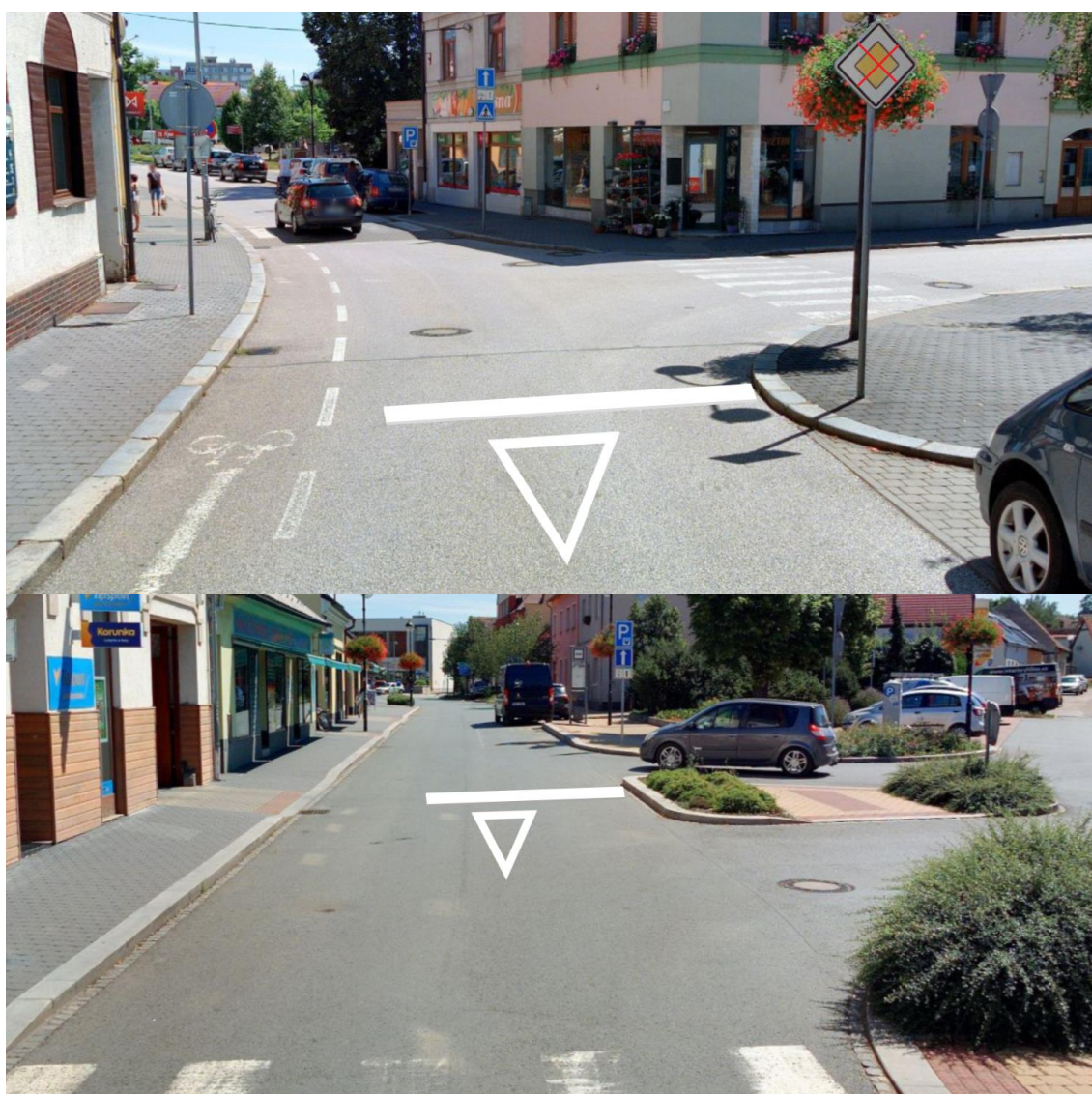
Další výhodou zavedení zóny 30, kterou TP 218 (14) uvádí, je snížení hluku z dopravy. Hluk z dopravy je ovlivněn technickými parametry vozidla, jeho stavem nebo například režimem jeho jízdy. Lze však předpokládat, že u průměrného vozidla lze snížením maximální povolené rychlosti dosáhnout snížení hluku. Ke snížení hluku může docházet v oblasti hluku motoru, hluku z odvalování pneumatik, případně i aerodynamického hluku. Na hladinu hluku v oblasti mají vliv i vhodně zvolená stavební opatření a vhodně zvolené povrchy, což autor v návrzích reflektuje. Vhodně zvolená opatření mají vliv i na emise škodlivých látek z dopravy. Jak uvádí TP 218 (14), vozidlo jedoucí rovnoměrně rychlostí 30 km/h emituje výrazně méně škodlivých látek do ovzduší, než vozidlo jedoucí 50 km/h. Z tohoto hlediska je však důležitý rovnoměrný pohyb. Pakliže vozidlo neustále zrychluje a zpomaluje, což s sebou přináší například i emitování prachu z brzd, o snížení emisí z dopravy se hovořit nedá. Samozřejmě záleží i na konkrétním vozidle, jeho technickém stavu, pohonu atd.

Jedním z doporučení TP 218 (14) při zavádění zóny 30 je úprava přednosti. Konkrétně se doporučuje celoplošné zavedení přednosti zprava. Zavedení plošné přednosti zprava může být bráno jako jeden z prvků zklidňování dopravy, který nutí řidiče zpomalit a zvýšit svou pozornost. V analyzované oblasti by to navíc znamenalo odstranění až deseti dopravních značek, což přispívá k vizuální čistotě prostoru. Nejčastěji se jedná o dopravní značku P2 „Hlavní pozemní komunikace“ a P4 „Dej přednost v jízdě“. (5) Nejvýznamněji by se tato změna dotkla křižovatek v ulici Hradecká, konkrétně při křížení s místní komunikací v ulici 28. října a na výjezdu z Pernštýnského náměstí. V obou případech je aktuálně místní komunikace v ulici Hradecká značena jako hlavní pozemní komunikace. I mezi řidiči je tato komunikace, vzhledem k silnějším dopravním proudům a dopravnímu uspořádání, vnímána jako hlavní pozemní komunikace. Po zavedení navrhovaných opatření tak hrozí vznik fenoménu jménem psychologická přednost. Technické podmínky TP 218 (14) o tomto jevu hovoří tehdy, pokud komunikace poskytuje svým uspořádáním řidiči dojem, že se nachází na hlavní, či vedlejší komunikaci a nemusí tak docházet k dodržování přednosti zprava. Z důvodu prevence tohoto jevu autor navrhuje drobné opatření, které podporuje dodržování přednosti zprava.

Tímto opatřením je umístění příčné souvislé čáry (vodorovná dopravní značka V5 (5)) na hranice dotčených křižovatek. Případně je toto opatření možno upravit na příčnou souvislou



čáru se symbolem „Dej přednost v jízdě!“ (vodorovná dopravní značka V6a (5)). Toto vodorovné značení varuje řidiče před nutností dát přednost v jízdě a zároveň slouží jako zklidňovací opatření, které nutí řidiče před křižovatkou podvědomě snížit rychlost. Protože však není potřeba další svislé dopravní značení, není tímto opatřením narušena vizuální čistota okolí. Naznačení příčných souvislých čar v obou dotčených křižovatkách je vyobrazeno na obrázku č. 33. Aby se podtrhl význam a účinnost tohoto opatření, doplnil jej autor ještě zklidňovacími prvky, které představí v další části práce. Autor se však domnívá, že příčné souvislé čáry mohou být pouze přechodným opatřením a v budoucnu, až se řidiči na nový dopravní režim aklimatizují, již vodorovného značení nebude potřeba.



**Obrázek 33** Vodorovné dopravní značení v ulici Hradecká                      Zdroj: (2), úprava autor

Určité zmatení mezi řidiči může vyvolat i pěší zóna v ulici Československé armády směrem z Masarykova náměstí. Do pěší zóny je povolen vjezd dopravní obsluhy a využívá ho

téměř výhradně Městská police Přelouč k přístupu ke služebně. Dle TP 103 *Navrhování obytných a pěších zón* (11) musí vozidla vyjíždějící z pěší zóny dát přednost v jízdě všem vozidlům. V praxi lze, ačkoliv to legislativa blíže neupravuje, pěší zónu chápat jako místo ležící mimo pozemní komunikaci, tudíž vozidla jedoucí po místní komunikaci na Masarykově náměstí nemusí dávat vozidlům vyjíždějícím z pěší zóny přednost zprava. Aby byla podpořena hypotéza toho, že pěší zónu lze chápat jako místo ležící mimo pozemní komunikaci, navrhuje autor osadit vjezd a zároveň výjezd z pěší zóny sloupky, či městským mobiliářem ve formě květináčů, kdy by mezi těmito prvky byla nechána pouze mezera na projetí jednoho vozidla. Autor se tímto řešením inspiroval v belgickém městě Hasselt, kde úspěšně funguje. Sloupky, případně květináče, zde pěší zónu oddělují od ostatních komunikací, díky čemuž není potřeba další svislé dopravní značení, což dále zkvalitňuje veřejný prostor. Řešení začátku pěší zóny v belgickém městě Hasselt a osazení dopravních sloupků je k vidění na obrázku č. 34.



**Obrázek 34** Vjezd do pěší zóny v belgickém městě Hasselt

Zdroj: (15)

Vizualizaci možného řešení vjezdu do pěší zóny v ulici Československé armády autor představuje na obrázku č. 35. Zároveň však autor uznává, že toto opatření není pro správné fungování návrhu zóny 30 nezbytně nutné a je možné jeho nerealizací ušetřit finanční prostředky. Vjezd do pěší zóny je v tomto místě dostatečně upraven tak, aby sám o sobě upozornil na odlišnost režimu dopravy v zóně.





**Obrázek 35** Návrh dopravních sloupků v pěší zóně

Zdroj: (2), autor

Parkování je důležitou součástí zóny 30 a dle TP 218 (14) je bezproblémové parkování jedním z předpokladů dobře fungující zóny 30. V oblasti navrhované zóny 30 je parkování dostatečně zajištěno. V centrální části kolem Masarykova náměstí je hojně využito podélné parkování. Z pohledu zóny 30 se jedná o parkoviště velmi dobře zpracovaná. Autor kladně hodnotí vysazené plochy v křižovatkách a oddělení jednotlivých parkovacích bloků zelení, což jsou opatření přispívající ke zklidnění dopravy a zvýšení pobytové kvality. V této oblasti je také parkování zpoplatněno. Autor v dalších částech navrhuje upravit parkovací stání na Masarykově náměstí, zabývá se i myšlenkou krátkodobého parkování. Celkově však lze parkování v oblasti hodnotit jako plně dostačující.

Z analýzy vyplynulo, že hromadná doprava v analyzované oblasti v centru města nehraje z pohledu četnosti spojů a počtu linek důležitou roli, přesto ji však nelze zcela vyloučit. V rámci zóny 30 je třeba uvažovat, že pro vozidla hromadné dopravy je náročnější překonávat některé zklidňovací prvky (například dlouhé zpomalovací prahy), případně mohou ztrácet čas při četném zastavování na křižovatkách s předností zprava, čímž může dojít k prodloužení jízdní doby. Zkušenosti ze zahraničí však hovoří, že vliv nižší rychlosti jízdy je na celkovou jízdní dobu zanedbatelný. (14) Dle autora je taktéž úsek navrhované zóny 30 krátký, tudíž vliv na jízdní dobu bude minimální. Dále se na trase vozidel hromadné dopravy nachází pouze dvě křižovatky s předností zprava. V návrzích zklidňovacích opatření autor bere na vědomí, že dlouhé zpomalovací prahy jsou pro vozidla hromadné dopravy méně vhodné.



Zklidňování dopravy je nedílnou součástí zóny 30. Jak uvádí TP 218 (14), zavedení plošného omezení rychlosti na 30 km/h nezaručuje jeho dodržování. V centrech měst je navíc omezená možnost kontroly ze strany policie a omezení rychlosti tak nemusí být dodržováno. Osazení samotných svislých značek je tak mnohdy nefunkční a je potřeba jej doplnit dalšími dopravně zklidňujícími opatřeními. Tato opatření se dělí na tři skupiny. Jako informační opatření jsou obecně brány svislé dopravní značky. Naznačující opatření lze chápat jako opatření působící na psychiku – často se tak jedná o vizuální úpravu prostředí například odlišným povrchem vozovky. Nejznámějším opatření jsou opatření fyzická, nebo také stavební, která fyzicky nutí řidiče snížit rychlost při jejich projíždění. Tato opatření lze dále dělit na vertikální a horizontální. Vertikální opatření způsobují výškové vychýlení a řadí se sem typicky příčné prahy, zatímco horizontální opatření vymáhá změnu směru jízdy a řadí se sem například šikany.

Aktuálně se v oblasti pro navrhovanou zónu 30 nachází výhradně dopravně zklidňovací opatření fyzická, konkrétně vertikální. Jedná se o trojici dlouhých zpomalovacích prahů na z pohledu dopravních proudů nejvýznamnější trase na místních komunikacích v ulicích Pražská a Hradecká. Dále jsou v území malé zpomalovací polštáře v ulicích Zborovská a Československé armády. Pro správně fungující zónu 30 jsou stávající zklidňovací opatření nedostačující a autor proto navrhne další. Autor v návrzích zohlednil vedení hromadné dopravy, pro kterou, jak již bylo zmíněno, může být příliš mnoho vertikálních zklidňovacích prvků nevhodných. Důležitá je také srozumitelnost jednotlivých opatření, což vede k lepší akceptaci ze strany řidičů. Doporučuje se i barevné zvýraznění opatření. (14) Vzhledem k historickému charakteru centra města však autor barevné rozlišení jednotlivých opatření bude pečlivě zvažovat. Dbát je dle názoru autora potřeba i na materiály použité na zklidňovací opatření. Při jejich projíždění totiž mohou vznikat vibrace či nadměrný hluk, což v obydlém centru města není žádoucí. Aby byla jednotlivá opatření více přehledná, rozdělil je autor podle ulic.

### **3.1.1 Zklidňovací opatření v ulici Pražská**

Místní komunikace v ulici Pražská slouží dle zkušenosti autora jako hlavní přístup do centra města a tudíž hraje klíčovou roli i jako vjezd do navrhované zóny 30. Z tohoto pohledu je tedy zvláště důležité, aby opatření v této ulici byla dobře pochopitelná a akceptovaná. Vliv toho se totiž může promítnout do celé oblasti zóny 30.

Jako předstupeň začátku zóny 30 autor upravil prostor vjezdu na místní komunikaci v ulici Pražská směrem do centra města. Jedná se o prostor, kde vozidla opouští okružní křižovatku a vjíždí do centra. Z analýzy vyplynulo, že zde řidiči, kvůli velkorysé šířce hlavního

dopravního prostoru, vjíždí mnohdy nebezpečně rychle, což může vyústit v nebezpečné situace například na přilehlém přechodu pro chodce. Z toho důvodu autor navrhuje zúžit hlavní dopravní prostor pomocí vysazené chodníkové plochy kombinované s přechodem pro chodce. Dále je zúžení dosaženo vyskládáním části hlavního dopravního prostoru žulovými kostkami 8/10, což dále navazuje na vysazenou chodníkovou plochu s přechodem. Zůstávají zde však dostatečné šířkové poměry, aby zde mohla bez obtíží projíždět vozidla veřejné hromadné dopravy. V případě výjimečné potřeby průjezdu větších vozidel je možné plochu ze žulových kostek pojíždět. Aby byla vysazená chodníková plocha ochráněna při pojíždění, je možné zde instalovat dopravní sloupky. Ty zamezí pojíždění vysazené chodníkové plochy i případnému parkování v jejím prostoru. Toto opatření přispěje zklidnění dopravních proudů směřujících do centra města, zvýší bezpečnost chodců a je vyobrazeno na obrázku č. 36. V rámci úprav autor upravil i dosud chybně osazené prvky pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.



**Obrázek 36** Vysazená chodníková plocha – ulice Pražská

Zdroj: autor, AutoCAD

Zóna 30 začíná v ulici Pražská za křižovatkou s ulicí Tůmy Přeloučského. Jedním z důvodů, proč se autor rozhodl umístit začátek zóny 30 až dále v ulici je takový, že po odbočení z okružní křižovatky směrem do centra města budou mít řidiči dostatek času se zorientovat a zvyšuje se tak pravděpodobnost, že opatření v zóně třicet budou dodržovat – zejména maximální povolenou rychlost. Ze zkušenosti autora je jednou z nevýhod zóny 30 právě fakt, že si řidiči nejsou vědomi, že se v zóně 30 nachází – například z důvodu přehlédnutí dopravní značky při odbočování z jiné pozemní komunikace. Druhým důvodem takového umístění

začátku zóny 30 je i fakt, že autor v dalším návrhu navrhuje obytnou zónu v ulici Tůmy Přeloučského, která začíná na stejné křižovatce, jako zóna 30.

Dle TP 218 (14) je vhodné začátek zóny 30 opatřit zklidňovacím opatřením. Z toho důvodu autor navrhuje v místě křižovatky ulic Pražská a Tůmy Přeloučského, potažmo ulice Tomášova, vybudovat zvýšenou křižovatkovou plochu. Orientační plocha křižovatky je navrhována na 65 metrů čtverečných a sklon nájezdů navrhuje autor dle TP 85 *Zpomalovací prahy* (16) 1:20. To je pro návrhovou rychlost 30 km/h poměrně malý sklon, autor k tomuto opatření přistoupil kvůli poježdění vyvýšené křižovatkové plochy autobusy veřejné hromadné dopravy. Toto opatření zklidní dopravu před vjezdem do zóny 30 a upozorní řidiče na změnu dopravního režimu. Dále také umožňuje bezbariérový pohyb pěších. Pro zdůraznění omezení rychlosti je možné za křižovatku umístit na vozovku vodorovnou dopravní značku B20a „Nejvyšší povolená rychlost“ (5). Jako povrch zvýšené křižovatkové plochy navrhuje autor zámkovou dlažbu. Při poježdění patří zámková dlažba při správné instalaci k tichým povrchům a zároveň tak bude zajištěn stejný vzhled s dalšími, již existujícími zpomalovacími prahy v centru města. Další výhodou je, že zámková dlažba je přívětivá pro cyklistickou dopravu. Návrh je vizualizován na obrázku č. 37.

Legenda:

zvýšená křižovatková plocha



zeleň/strom



**Obrázek 37** Zvýšená křižovatková plocha – ulice Pražská Zdroj: (5), autor, AutoCAD

V Pražské ulici se nachází ještě jeden zklidňovací prvek. Je jím dlouhý zpomalovací práh před vjezdem na Masarykovo náměstí. Vzdálenost mezi navrhovanou zvýšenou křižovatkovou plochou a dlouhým zpomalovacím prahem je přibližně 170 metrů (2). Dle TP 218 (14) je ideální vzdálenost mezi jednotlivými zklidňovacími prvky 30 až 80 metrů. To



následně zaručuje to, že řidiči nabydou dojmu, že se nevyplatí zrychlovat a s větší pravděpodobností budou dodržovat maximální povolenou rychlost. Z toho důvodu se autor rozhodl umístit malý zpomalovací polštář přibližně do poloviny vzdálenosti mezi zvýšenou křižovatkovou plochou a dlouhým zpomalovacím prahem. Cílem tohoto zpomalovacího polštáře není nutit řidiče zpomalovat na velmi nízkou rychlost a pojíždět přes polštář, ale je navržený tak, aby se vešel mezi kola osobního automobilu a působil na řidiče psychologickým dojmem, že má zpomalit. Z toho důvodu autor navrhuje polštář s parametry šířky maximálně 1,5 metru a délky 3 metry. Navrhovaná výška polštáře je 0,03 metru, což je nejnižší přípustná hodnota v TP 85 (16). Pro veřejnou hromadnou dopravu není zpomalovací polštář žádnou překážkou. Protože se zároveň polštář nachází vedle ostrůvku se stromem, není možné jej nikterak objet. I z toho důvodu, že polštář nemá být primárně pojížděný, tudíž nebude zdroj zvýšené hladiny hluku v oblasti, navrhuje autor jeho vyvedení z žulových kostek 8/10, které svým vzhledem pasují do historického centra města. Znázornění malého zpomalovacího polštáře v daném místě je k vidění na obrázku č. 38.



**Obrázek 38** Malý zpomalovací polštář – ulice Pražská

Zdroj: (2), úprava autor

Do budoucna by v tomto místě bylo možné rozvíjet i možnost šikany. Rozšířila by se tím tak chodníková plocha v ulici Pražská a došlo by ještě k většímu zklidnění dopravy. Pojilo by se to ovšem s úbytkem parkovacích míst a vyššími finančními náklady na realizaci. Z toho důvodu autor tento návrh dále nerozvíjel.

### 3.1.2 Zklidňovací opatření v ulici Hradecká

Podobně, jako v ulici Pražská, i v ulici Hradecká již zklidňovací opatření jsou. Jedná se o dvojici dlouhých zpomalovacích prahů. První se nachází na hranici Masarykova náměstí a začátku ulice Hradecká, o přibližně 150 metrů dále je za křižovatkou s ulicí 28. října druhý zpomalovací práh. Od něj je to pak po konec zóny 30, respektive po křižovátku se silnicí II/333 přibližně 190 metrů. Dle doporučení TP 218 (14) je tedy vhodné umístit mezi tyto zpomalovací prahy další zklidňovací opatření.

Z analýzy vyplynulo, že první část ulice Hradecká z Masarykova náměstí křižovátku s ulicí 28. října do určité míry zklidněná je. A to zejména proto, že se zde nachází protisměrně vedoucí ochranný pruh pro cyklisty, který hlavní dopravní prostor opticky zužuje, což řidiče psychologicky nutí k pomalejší jízdě. Jako zklidňovací opatření lze brát i zavedení povinnosti dát přednost zprava, která se váže právě ke křižovatce s ulicí 28. října, což je dále podpořeno umístěním příčné souvislé čáry, která na tuto skutečnost upozorňuje. Zklidňovací opatření ve formě malého zpomalovacího polštáře z žulových kostek 8/10 tedy autor navrhuje pouze jako doplňkové. Podobně, jako v ulici Pražská autor nezamýšlí zpomalovací polštář jako pojížděný. Sloužit má opět pouze jako upozornění pro řidiče. Z toho důvodu autor navrhuje polštář s parametry šířky maximálně 1,5 metru a délky 3 metry. Navrhovaná výška polštáře je 0,03 metru, což je nejnižší přípustěná hodnota v TP 85 (16). Vzhledem ke snížené chodníkové ploše v místě návrhu polštáře lze chodník doplnit dopravními sloupky, které zamezí vozidlům objíždění zpomalovacího polštáře. S přihlédnutím k dříve zmíněným vlastnostem a určení polštáře však autor jeho objíždění nepředpokládá a návrh dopravních sloupků je tak spíše nouzovým řešením. Umístění zpomalovacího polštáře je k vidění na obrázku č. 39. Výhoda tohoto zpomalovacího polštáře je i taková, že cyklisté tímto opatřením nejsou znevýhodňováni a mohou plynule pokračovat v jízdě.



**Obrázek 39** Malý zpomalovací polštář – ulice Hradecká

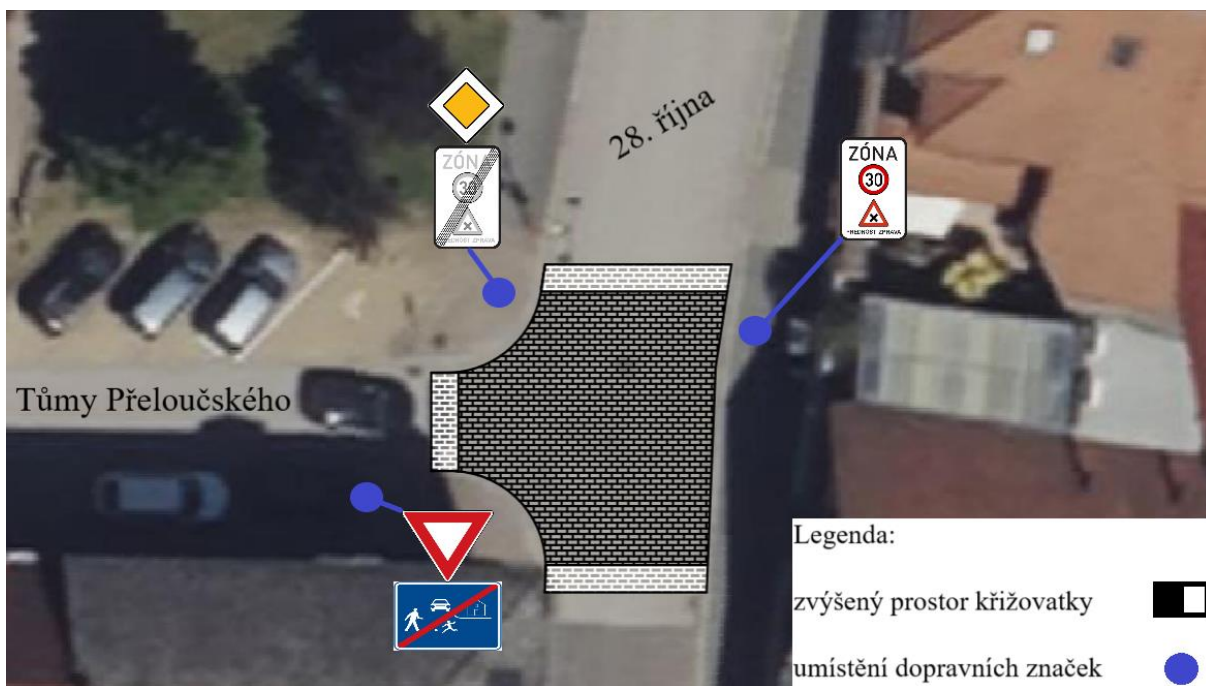
Zdroj: (2), úprava autor

Další část ulice Hradecká, tedy od křižovatky s ulicí 28. října a silnicí II/333, je úsek přibližně 190 metrů (2) dlouhý. I zde lze za určitý prvek dopravního zklidňování označit křižovatku s předností zprava a před ní umístěnou příčnou souvislou čarou. Autor se v podkapitole 3.4 věnuje cyklistické infrastruktuře v této části ulice a v souvislosti s tím představí i zklidňovací opatření v ní.

### **3.1.3 Zklidňovací opatření v ulici 28. října**

Místní komunikace v ulici 28. října je, podobně jako místní komunikace v ulici Pražská, jednou z hlavních přístupových komunikací do oblasti zóny 30. I z toho důvodu se autor rozhodl navrhnout podobné opatření jako v ulici Pražské, tedy zvýšenou křižovatkovou plochu na křižovatce s ulicí Tůmy Přeloučského. Zvýšená křižovatková plocha slouží ke zklidnění dopravy a upozornění na změnu dopravního režimu na vjezdu do zóny 30, zároveň před křižovatkou končí obytná zóna ve třetí části ulice Tůmy Přeloučského. Orientační plocha křižovatky je navrhována na 80 metrů čtverečných a sklon nájezdů navrhuje autor dle TP 85 (16) 1:20. Vizualizace opatření je k vidění na obrázku č. 40.





**Obrázek 40** Zvýšená křižovatková plocha – ulice 28. října Zdroj: (5), autor, AutoCAD

### 3.1.4 Zklidňovací opatření v ulici Zborovská

Z pohledu dopravních proudů méně významným místem přístupu do části území zóny 30 je ulice Zborovská. Ta se vyznačuje tím, že se zde nachází požární zbrojnice. Zároveň ulice slouží k odvodu dopravních proudů z Masarykova náměstí. V ulici se již nachází jeden prvek zklidňování dopravy, kterým je zpomalovací polštář v těsné blízkosti budovy základní školy. Tento polštář dle pozorování autora vymezuje dopravní režim v ulici a dle autora další prvky zklidňování nejsou, i s přihlédnutím k tomu, že zde projíždí hasičská vozidla, třeba. Jako přirozený způsob zklidnění dopravy lze považovat i zúžení vozovky v místě, kde autor navrhuje začátek a zároveň i konec zóny 30. K vidění je toto místo na obrázku č. 41. Pokud by v budoucnu bylo potřeba dopravu v ulici Zborovská zklidnit, navrhol by autor umístění zpomalovacího polštáře právě do míst zúžení. Dle zkušeností a pozorování autora to však prozatím není potřeba.



**Obrázek 41** Zúžení v ulici Zborovská

Zdroj: autor

### **3.1.5 Zklidňovací opatření ve zbytku zóny 30**

V předchozích podkapitolách autor navrhl prvky dopravního zklidňování na dopravně nejvýznamnějších místních komunikacích v navrhované zóně 30. V rámci návrhu však autor do zóny 30 zahrnuje i místní komunikace v ulicích Československé armády, Riegerova, Komenského a části Tůmy Přeloučského. Ulice Československé armády slouží jako čtvrtý a poslední přístupový bod do zóny 30. Doprava na místní komunikaci v ulici je dopravně dobře zklidněná – nachází se zde vhodně umístěný malý zpomalovací polštář. Dle zkušeností autora toto opatření dobře funguje. Zpomalovací polštář v ulici Československé armády je k vidění na obrázku č. 42.





**Obrázek 42** Malý zpomalovací polštář – ulice Československé armády      Zdroj: autor

Další části, tedy ulice Tůmy Přeloučského, Komenského a Riegrova dopravní zklidňování dle autora nevyžadují. Jedná se krátké, maximálně 100metrové (2) mezikřižovatkové úseky, kde jako dopravně zklidňovací opatření stačí již zavedená přednost zprava. Navíc se jedná o ulice mimo hlavní centrum města, s menšími dopravními a chodeckými proudy.

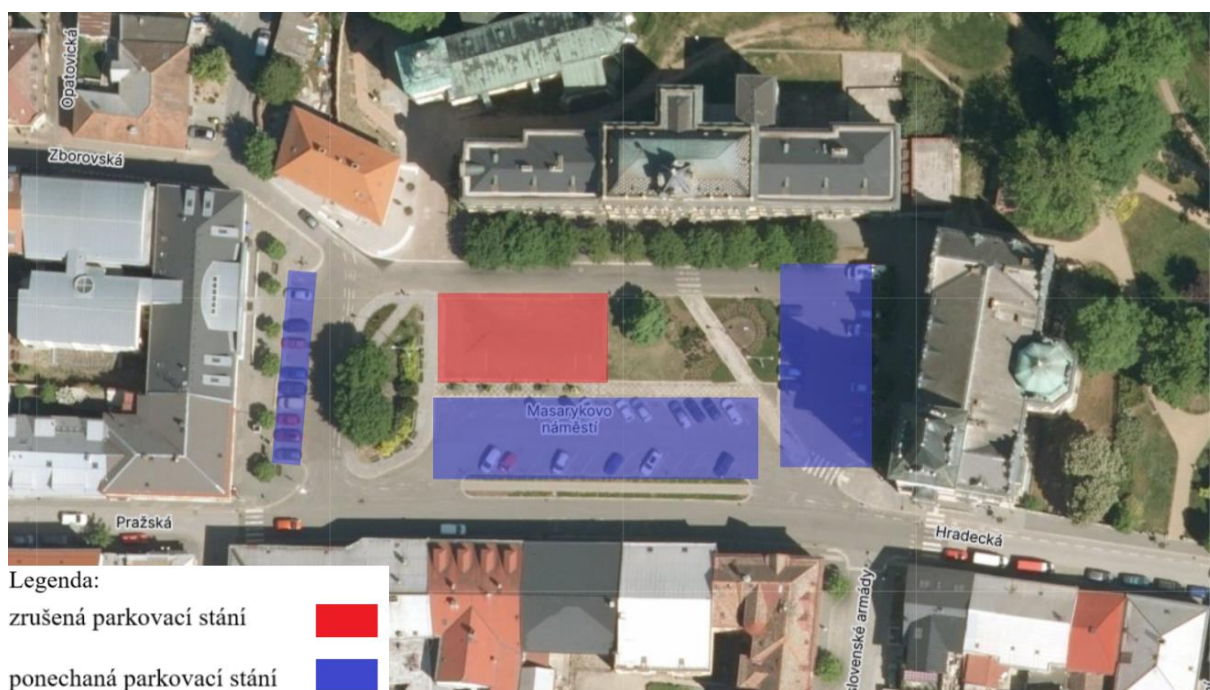
### **3.2 Zkvalitnění veřejného prostoru na Masarykově náměstí**

Z analýzy vyplynulo, že dopravní funkce na Masarykově náměstí výrazně převyšuje funkci pobytovou, což autor hodnotí negativně. Dle autora aktuálně náměstí slouží především jako parkoviště. Parkovací stání mají na náměstí jistě své opodstatnění, autor však v rámci svých návrhů část parkovacích stání ruší s ohledem na podporu pobytové funkce náměstí. Na Masarykově náměstí je například architektonicky významná budova Občanské záložny, nachází se zde i historické podloubí a autor v tomto vidí nevyužitý potenciál z pohledu turismu a prestiže města. Zároveň je Masarykovo náměstí v průběhu roku dějištěm mnoha kulturních akcí, autor tedy i tuto skutečnost v návrzích reflektuje. Aby byly jednotlivé návrhy přehledněji uspořádány, rozdělil je autor do jednotlivých částí.



### 3.2.1 Redukce parkovacích stání a podpora pobytové funkce

Z analýzy vyplynulo, že parkovací stání na Masarykově náměstí nejsou vždy plně využita. Část parkovacích stání je navíc často využívána například pro farmářské trhy, případně kulturní akce. Jedná se tudíž o poměrně velkou asfaltovou plochu, která často neslouží svému původnímu účelu, tedy jako parkovací stání. Z toho důvodu se autor rozhodl část parkovacích míst zrušit a uzpůsobit je tak, aby tím byla podpořena pobytová funkce a zkvalitnil se tak veřejný prostor na Masarykově náměstí. Zrušená plocha parkoviště je červeně znázorněna na obrázku č. 43.



**Obrázek 43** Redukce parkovacích stání

Zdroj: (2), úprava autor

Jedná se o celkem 11 zrušených parkovacích míst. Tímto návrhem se neruší žádné místo pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené. Ostatní parkovací stání jsou ponechána v nezměněném rozsahu. Zrušením 11 parkovacích míst se získává volná plocha o přibližném obsahu 400 metrů čtverečných (2), na které autor nastíní možná řešení, která podpoří pobytovou funkci Masarykova náměstí.

Protože musí plocha stále plnit svůj účel při pořádání kulturních akcí, popřípadě trhů, nelze zde provádět rozsáhlé stavební změny. Z pohledu autora je však důležité, aby se plocha od zbylých parkovacích stání vzhledově odlišila. Je taktéž důležité držet pospolitost s materiály použitými v okolí. Nabízí se tak vydláždění malými žulovými kostkami o rozměru 4/6, případně dlažbou použitou v okolí. V budoucnu by však povrchy na celém náměstí zasloužily sjednotit. Vhodné je do prostoru umístit zeleň, jejíž výhody ve veřejném prostoru zmiňuje autor v kapitole 3.3., a mobiliář podporující pobytovou funkci prostoru. Zároveň se však nesmí jednat

o prvky trvalé, které by následně byly na obtíž právě při kulturních akcích na náměstí. Nabízí se tedy využít mobilní prvky. V tomto případě se autor inspiroval prostorem před Dopravní fakultou Jana Pernera, kde jsou mobilní záhony se zelení společně s místy pro sezení a odpočinek umístěny. Takovéto mobilní prvky lze vytvořit například na základech z europalet, čímž se stávají jednoduše přemístitelné. Dle informací autora disponují Technické služby města Přelouče technikou, která by s takovými mobilními prvky dokázala manipulovat. V případě konání kulturních akcí by bylo možné tyto mobilní prvky přemístit a doplnit s nimi například pódium či vytvořit přirozenou překážku pro vozidla. Příklad mobilních prvků je vyobrazen na obrázku č. 44.



**Obrázek 44** Příklad mobilního mobiliáře

Zdroj: (17), autor

Pro kulturní akce je na Masarykově náměstí vždy v období května až října vystavěno provizorní pódium. Oproti současné situaci je třeba, aby za pódium byla ponechána průjezdná místní komunikace, protože se k tomu váže navrhované opatření v části 3.2.2. Vzhledem k navrhovanému volnému prostoru se však nabízí postavit pódium trvalé. To může být využito

na kulturní akce, mimo ně může mít jiný účel. Například z něj lze pomocí mobilních květináčů vytvořit menší zahrada, místo k posezení, kavárna, bar, venkovní knihovna, či venkovní prostor na cvičení. Autor však tyto návrhy nebude dále rozvíjet, protože je práce zaměřena především na dopravní hlediska.

### **3.2.2 Dopravní zklidnění a nová parkovací místa**

Masarykovo náměstí taktéž spadá do navrhované zóny 30, tudíž je zde třeba realizovat některá dopravně zklidňovací opatření. Jako problematickou viděl autor v analýze především místní komunikaci propojující Pražskou a Hradeckou ulici, na které hlavní dopravní prostor s šířkou přibližně 6 metrů (2) umožňuje řidičům nabýt dojmu, že není třeba dodržovat maximální povolenou rychlost. Široký hlavní dopravní prostor dle názoru autora zbytečně zabírá prostor na úkor přidruženého dopravního prostoru.

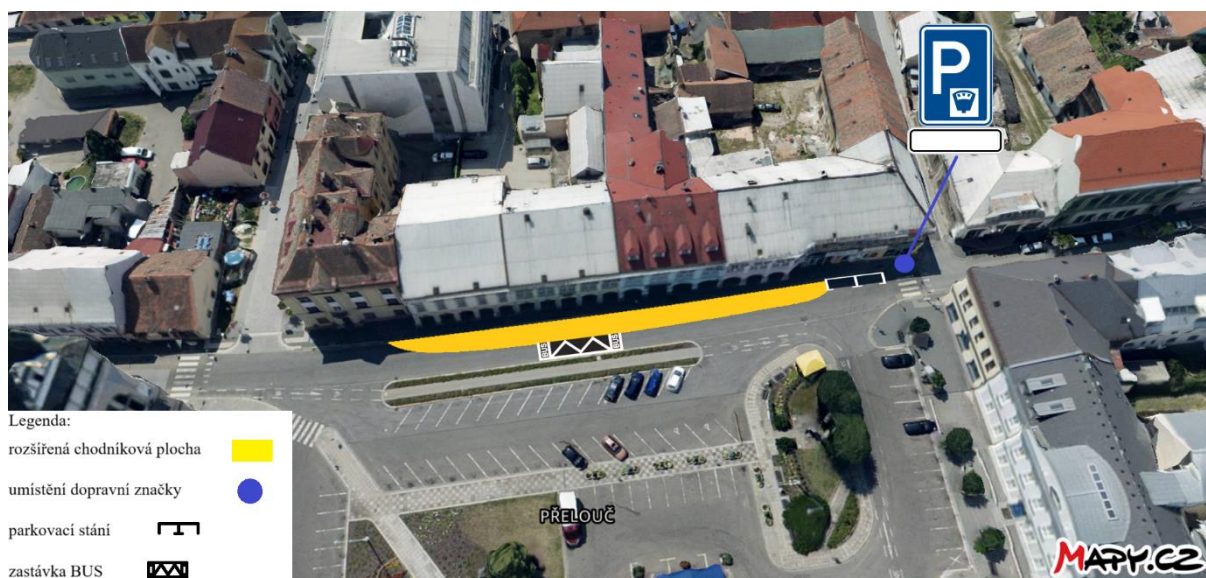
Z toho důvodu se autor rozhodl v návrhu zúžit hlavní dopravní prostor v délce 80 metrů (2) na šířku jednoho jízdního pruhu, tedy přibližně 3 metry. Do jízdního pruhu zároveň autor umístil i autobusovou zastávku. Jak autor zmiňuje v analýze, dotyčná autobusová zastávka Přelouč, „Masarykovo nám. je z pohledu intenzity spojů méně využívaná, a tak umístění zastávky do jízdního pruhu zásadně nenaruší dopravu na Masarykově náměstí. Naopak dle autora zúžení hlavního dopravního prostoru a umístění autobusové zastávky do jízdního pruhu pomůže dopravně zklidnit prostor náměstí a umožní bezpečnější pohyb dětí, které tuto zastávku nejčastěji využívají. Nehrozí například, že dítě po vystoupení z autobusu vběhne pod kola jedoucímu vozidlu, protože vozidla musí zastavit za stojícím autobusem. Při přecházení hlavního dopravního prostoru také děti musí překonat kratší vzdálenost. Při vystupování z autobusu je taktéž k dispozici větší plocha na výstup a děti se nemusí tlačit na úzkém chodníku v těsné blízkosti autobusu.

Vlivem zúžení hlavního dopravního prostoru však může docházet k problémům se zásobováním zejména Restaurace U Jiřího, kde bylo doposud zvykem zásobovat z vozidla přistaveného přímo v hlavním dopravním prostoru před restaurací. V první části zúžení proto autor navrhl podélná parkovací místa, čímž se částečně kompenzuje jejich úbytek vlivem předešlého opatření a lze je využít i k zásobování obchodních míst a restaurace v okolí podloubí. Parkovací stání navrhuje autor označit dopravní značkou IP13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ (5) a dodatkovou tabulkou vymežit časy, kdy bude parkovací stání vyhrazeno zásobování. Tyto časy je vhodné určit po domluvě s dotčenými živnostníky.

Rozšířený přidružený dopravní prostor o přibližném obsahu 220 metrů čtverečných (2) navrhuje autor vydláždít malými žulovými kostkami 4/6 a lze ho dále využít k podpoře



pobytové funkce například vysazením zeleně, nebo umístěním městského mobiliáře ve formě laviček. Kromě toho se tím prostor ztraktivňuje pro pěší dopravu, která dle analýzy doposud často využívala i hlavní dopravní prostor, například při vyhýbání se, či obcházení. Ztraktivňuje i samotné historické podloubí. Dále může prostor využít i přilehlé restaurační zařízení U Jiřího a v letních měsících zde umístit letní zahrádku, čímž se dále prohlubuje pobytová funkce Masarykova náměstí. Je to právě venkovní posezení s cukrárnou, či kavárnou, které obyvatelům města dle průzkumu autora chybí. Návrh autor prezentuje na jednoduché vizualizaci na obrázku č. 45.



**Obrázek 45** Návrh zúžení hlavního dopravního prostoru Zdroj: (2), (5), úprava autor

Ve stejném duchu, tedy zúžením hlavního dopravního prostoru a podporou pobytové funkce, lze navázat v další části náměstí na nároží Masarykova náměstí a ulice Československé armády. Dle informací autora má v budoucnu dojít k rekonstrukci jedné z budov, ze které se má stát nová městská knihovna (19). Vzhledem k nejistotě realizace nové knihovny však autor tento návrh nerozvíjí.

Na redukci parkovacích stání na Masarykově náměstí dále autor reaguje vytvořením parkovacích stání v pravé části hlavního dopravního prostoru před budovou Základní školy Masarykovo náměstí. Z analýzy vyplynulo, že parkování na náměstí je nejvíce využíváno v čase začátku a konce školní výuky právě rodiči, kteří vozí své děti do školy. Po vzoru opatření před školami v Mostě (18) lze tato parkovací místa opatřit svislou dopravní značkou IP13c „Parkoviště s parkovacím automatem“ a dopravní značkou IP13e „Parkoviště K+R“ (5) společně s dodatkovou tabulkou upřesňující časový interval, po který dopravní značka IP13e platí. Znamená to tedy, že v exponované časy funguje parkoviště v režimu krátkodobého

parkování K+R a po zbytek času může sloužit jako běžné parkoviště. Příklad dopravního značení v Mostě je k vidění na obrázku č. 46.



**Obrázek 46** Dopravní značení K+R v Mostě      Zdroj: (18)

Protože se v místě zamýšlených parkovacích stání nachází přechod pro chodce, na kterém se pohybují převážně děti, považuje autor za velmi důležité umístit do prostoru přechodu vysazenou chodníkovou plochu, aby byly přecházející děti v řadě zaparkovaných vozidel dobře vidět. Chodníkovou plochu lze dále vymežit dopravními sloupky, které zamezí vjezdu vozidel a zároveň pro děti vymeží bezpečnou chodníkovou plochu. Vizualizace návrhu je k vidění na obrázku č. 47.



**Obrázek 47** Návrh parkovacích stání před budovou základní školy Zdroj: (2), (5), úprava autor

Vzhledem k aktuálním trendům v oblasti elektromobility by autor dále navrhoval umístit k některému z parkovacích míst na Masarykově náměstí dobíjecí stanici pro elektrická vozidla. Dobíjecí stanici by mohli využívat residenti, případně návštěvníci centra města, čímž by se mohla zvýšit jeho atraktivita. Dobíjecí stanice by také mohla vzbudit zájem o elektrickou mobilitu mezi drobnými podnikateli v okolí centra města. Protože však autor nemá k dispozici vedení inženýrských sítí, nebude návrh umístění dobíjecí stanice pro elektromobily na náměstí rozvíjet do detailu.

### 3.2.3 Možnosti sdílené zóny na Masarykově náměstí

Aktuálním trendem v centrech měst se stává takzvaná sdílená zóna. Dle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (9), se jedná o zastavěnou oblast, která je určena k užívání všemi účastníky silničního provozu. Chodci a cyklisté smí užít celou šířku vozovky, nesmí však dojít k ohrožení ostatních účastníků silničního provozu. Ve sdílené zóně platí maximální povolená rychlost 20 km/h a stání je dovoleno pouze na označených místech.

V České republice se sdílené zóně, neboli zóně setkávání, věnuje pan Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D., který ve své internetové publikaci (20) zmiňuje hlavní principy zóny setkávání. Dle autora je jednou z nejdůležitějších podmínek to, že sdílená zóna je prostorem v jedné výškové úrovni. Již to je, vztaženo k Masarykovu náměstí, poměrně velká překážka, protože úpravy náměstí by vyžadovaly nemalé finanční prostředky. Ve sdílené zóně dále funguje takzvaný produktivní chaos. Jedná se o situaci, kdy jsou pravidla provozu jen základně



vymezena. Například zde platí přednost zprava a účastníci provozu se nemohou vzájemně ohrožit. Společně s neexistující segregací ploch pro jednotlivé druhy dopravy to pak vytváří onen produktivní chaos, který má přispět k bezpečnosti. Tento jev je založen na očním kontaktu mezi účastníky provozu a nejistotě, kvůli které jsou účastníci přirozeně opatrnější. Zde však autor diplomové práce naráží na fakt, že se na Masarykově náměstí nachází budova základní školy, se kterou se pojí zvýšený pohyb dětí, jejichž chování je nevyzpytatelné a nelze spoléhat na funkční oční kontakt s ostatními účastníky provozu.

Sdílená zóna velmi dobře funguje ve státech západní Evropy, v České republice však stále prochází legislativním i praktickým vývojem (20). Autor tento koncept nezavrhuje, ovšem výše zmíněné principy aktuálně vnímá jako možnou překážku při realizaci sdílené zóny na Masarykově náměstí. Přelouč je navíc poměrně malé město a pěší i cyklistická doprava na náměstí tvoří dominantní složku. Autor by dokonce řekl, že z určitého pohledu je Masarykovo náměstí, s výjimkou kulturních akcí, místo s velmi nízkou občanskou aktivitou. Návrhy v této diplomové práci mají za cíl tuto situaci do budoucna změnit. Autor tudíž doporučuje jít postupnou cestou, tedy zavedením zóny 30, podporou pobytové funkce. Až když na Masarykově náměstí skutečně převládne pobytová funkce a pěší, potažmo cyklistická doprava bude tvořit majoritu, tak dle názoru autora bude sdílená zóna dávat smysl. Je však potřeba na podpoře občanské aktivity i nadále pracovat a nespoléhat se pouze na změnu organizace dopravy, kterou přináší autorovy návrhy.

### **3.3 Návrh obytné zóny Tůmy Přeloučského**

V analytické části diplomové práce rozdělil autor ulici Tůmy Přeloučského na tři části. Ve třetí části již obytná zóna zavedena je, a ačkoliv byly v rámci autorovy analýzy zjištěny některé nedostatky, svůj účel tato obytná zóna splňuje. Druhá část ulice podmínky pro obytnou zónu nespĺňuje, protože se stará o odvod dopravních proudů z ulice Československé armády, a tudíž je zde větší intenzita dopravy. V první části však nejsou zavedena žádná zklidňovací opatření ani obytná zóna. Dle analýzy autora je přitom tato část pro obytnou zónu velmi vhodná. A ačkoliv v ní kvůli omezenému prostoru vlivem historického vývoje této ulice nelze plně využít všechna opatření, která by se v obytné zóně měla nacházet, lze zavedením obytné zóny legalizovat některé nedostatky této ulice a vylepšit veřejný prostor v ní.

První část ulice Tůmy Přeloučského je vymezena křižovatkami s ulicemi Pražská a Komenského, potažmo Riegerova. Jedná se o 185 metrů (2) dlouhý úsek, který je vydlážděn žulovými kostkami a funkce tohoto prostoru je výhradně obytná. Dle TP 103 *Navrhování obytných a pěších zón* (11) splňuje tato ulice několik bodů, aby zde mohla být navržena obytná

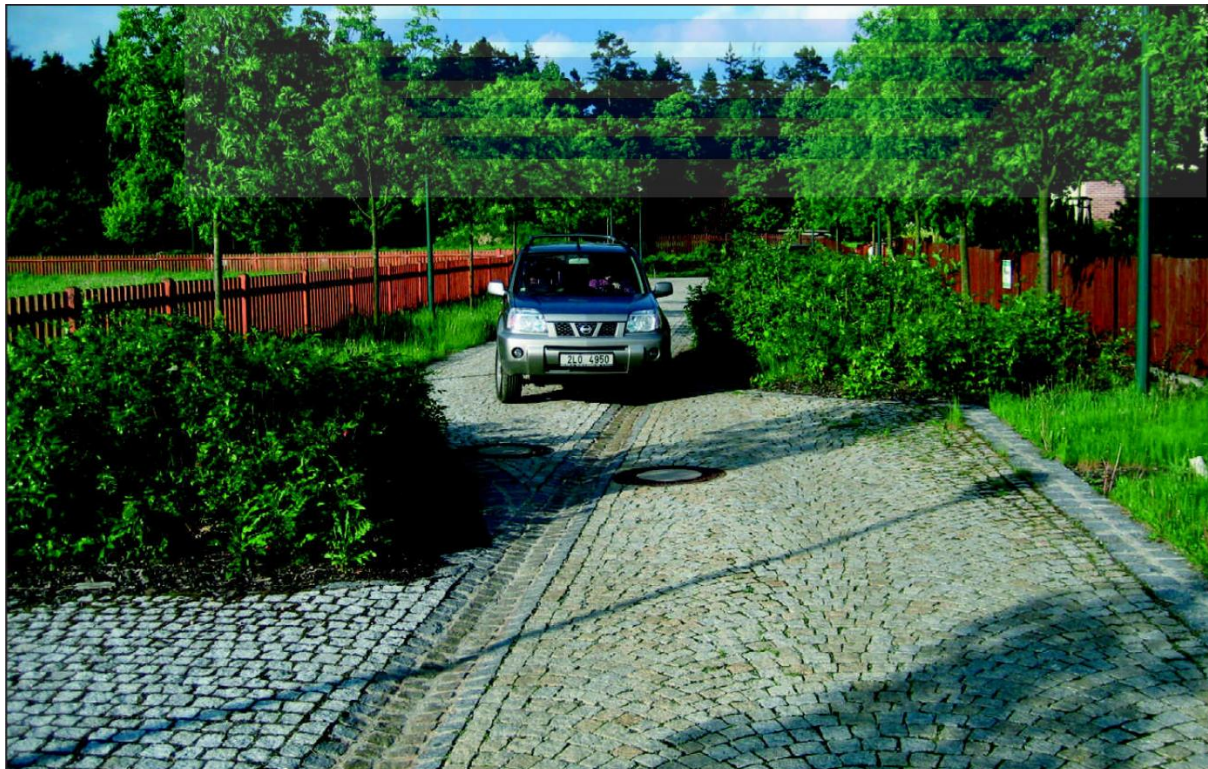
zóna. Předně se dle zkušeností jedná o prostor, kde je téměř vyloučena zbytná doprava. Po zavedení obytné zóny a zklidňovacích opatření očekává autor úplné vyloučení zbytné dopravy, která bude volit alternativní trasu po místních komunikacích v ulici Pražská a Komenského. V souvislosti s tím lze říci i to, že v prostoru může převládat funkce pobytová nad funkcí dopravní. Vzhledem ke stavebnímu uspořádání je jedinou možností podpory pobytové funkce větší rozšíření zeleně v ulici. To autor v návrhu reflektuje.

V rámci stavebních úprav, které autor prezentuje později na obrázku č. 49, je nutné, aby některé části původní nesouvislé pěší infrastruktury byly upraveny tak, aby byl prostor místní komunikace v celé obytné zóně v jedné rovině. Toto zarovnání zároveň rozšíří prostor hlavního dopravního prostoru. Proto autor část tohoto prostoru využije k návrhu parkovacích ploch, které jsou jednou z podmínek obytné zóny. Zvláště důležité jsou parkovací plochy právě v této části ulice Tůmy Přeloučského, kde většina residentů nemá možnost parkování na vlastním pozemku. Podélná parkovací stání autor navrhuje v místech, kde jsou rezidenti zvyklí parkovat již nyní – v první části obytné zóny jsou parkovací stání v levé části hlavního dopravního prostoru, za křižovatkou s ulicí Štítného v pravé části hlavního dopravního prostoru. Díky rozšíření hlavního dopravního prostoru o původní náznaky chodníkové plochy je navíc možné vytvořit parkovací stání s větším odstupem od přilehlých objektů, čímž se řeší i možný problém s omezením přístupu k těmto objektům v některých částech ulice. Případně je možné osadit vchody do přilehlých objektů železnými, či betonovými sloupky, čímž se prostor vchodu ochrání.

Návrhem autora vznikne 17 parkovacích míst o délce 5,5 metru a šířce 2,5 metru. Dle TP 103 (11) není nutné parkovací místa označovat svislým dopravním značením. Autor tedy navrhuje vyznačit místa k parkování bílou vodorovnou čarou V10a (5). Protože se v místě autorem vyznačených parkovacích míst nachází dva vjezdy na soukromé pozemky, navrhuje autor tyto vjezdy označit vodorovnou žlutou klikatou čarou V12a (5), která zde zakazuje zastavení.

Parkovací stání zároveň tvoří přirozenou šikanu, která, společně s poměrně úzkým uspořádáním hlavního dopravního prostoru, přispívá ke zklidnění dopravy v obytné zóně. Autor dále navrhuje doplnit šikanu zelení, jenž podpoří pobytovou funkci v obytné zóně. Zeleň, jako podporu pobytové funkce prostoru i jako zklidňovací opatření, lze doplnit i v dalších částech ulice. Dle autora však zeleň ke zklidnění dopravy není vzhledem k dispozicím ulice potřeba. Zklidnění dopravy lze případně dosáhnout i odvodňovacím rigolem. Zeleň však může plnit další role ve veřejném prostoru. Navrhovaná obytná zóna je ve stávajícím stavu kompletně vydlážděná žulovými kostkami. To v letních měsících znamená lokální zvýšení teploty.

Vhodné zasazení zeleně do tohoto prostoru dokáže lokální teploty znatelně snížit. Vhodně zvolená zeleň může i zvýšit estetickou hodnotu prostoru, podpořit biodiverzitu, či lokálně zlepšit životní prostředí, což dále přispívá k lepším životním podmínkám pro residenty. Příklad šikany s rigolem a zelení je k vidění na obrázku č. 48.



**Obrázek 48** Šikana v obytné zóně

Zdroj: (11)

Po zavedení obytné zóny v této části ulice Tůmy Přeloučského se automaticky stává obytnou zónou i ulice Štítného, do které se lze motorovým vozidlem dostat pouze z ulice Tůmy Přeloučského. Z toho důvodu je potřeba zřídit parkovací místa i v této ulici, k čemuž autor využil pravou stranu hlavního dopravního prostoru. Autor navrhuje 3 samostatná parkovací místa označena bílou vodorovnou čarou V10a (5). Prostor mezi parkovacími místy může být doplněn záhony se zelení. Vzhledem k velmi těsným šířkovým poměrům je však tento návrh na rozsáhlejší debatu s residenty.

Dle autorových výpočtů s odkazem na (2) je přibližná plocha obytné zóny 1 400 metrů čtverečných a přibližná plocha parkovacích stání 275 metrů čtverečných. Protože parkovací stání zabírají 19 % plochy obytné zóny, je splněna jedna z podmínek uvedených v TP 103 (11), kde je maximální plocha parkovacích stání v obytné zóně stanovena na 20 %.

Vjezd do prostoru obytné zóny je zklidněn vyvýšeným prostorem křižovatky v prostoru Pražské ulice, který autor představil v kapitole 3.1. Vjezd je taktéž opatřen dopravní značkou IP26a „Obytná zóna“ (5). Na konci obytné zóny autor navrhuje umístit krátký pryžový



zpomalovací práh, který ohraničí konec obytné zóny a začátek zóny 30, kterou autor představil v kapitole 3.1. Konec obytné zóny označuje dopravní značka IP26b „Konec obytné zóny“, na kterou navazuje zóna 30 označena dopravní značkou IP25a „Zóna s dopravním omezením“ (5). Celý návrh obytné zóny v ulici Tůmy Přeloučského je k vidění na obrázku č. 49. Bližší pohled na jednotlivé části je v příloze A.



**Obrázek 49** Návrh obytné zóny Tůmy Přeloučského

Zdroj: autor, (5), AutoCAD

### 3.4 Úprava cyklistické infrastruktury

Autor v závěru analýzy došel k tomu, že cyklistická infrastruktura v centru města je na slušné úrovni, zároveň však dodává, že lze cyklistickou dopravu podpořit pomocí dalších vylepšení této infrastruktury. Tato vylepšení se týkají výhradně Hradecké ulice a kromě cyklistické dopravy mají vliv i na motorovou dopravu.

V jednosměrně uspořádané ulici Hradecké je umožněn obousměrný provoz cyklistů, od křižovatky s ulicí 28. října směrem na Masarykovo náměstí je zde vyznačen i ochranný pruh pro cyklisty jedoucí v protisměru. Na toto opatření autor ve svém návrhu navazuje i v další části Hradecké ulice, kde aktuálně ochranný pruh pro cyklisty v protisměru chybí. Autor tudíž navrhuje ochranný pruh pro cyklisty v celé délce Hradecké ulice v centru města. Od návrhu, kromě ochrany cyklistů a podpory cyklistické dopravy, očekává i dopravní zklidnění, protože tím dojde ke zúžení hlavního dopravního prostoru, čímž se psychologicky působí na řidiče motorových vozidel. To se právě v části ulice, kde již ochranný pruh pro cyklisty je, ukázalo jako velmi účinné opatření. Zklidnění dopravy následně znamená zvýšení pobytové funkce, úbytek hluku a emisí z dopravy i větší bezpečnost pro pěší.

Z hlediska šířkového uspořádání tomuto návrhu nic nebrání. Šířka hlavního dopravního prostoru je přibližně 6 metrů (2). Dle TP 179 *Navrhování komunikací pro cyklisty* (10) je pro

ochranný pruh pro cyklisty standardně vyžadována šířka 1,5 metru, tedy pro motorovou dopravu zůstává 4,5 metru, což umožňuje i bezproblémový provoz autobusů veřejné hromadné dopravy, aniž by byl narušen prostor pro cyklisty.

Dle TP 179 (10) je ochranný pruh pro cyklisty vyznačen podélnou přerušovanou čarou, na začátku ochranného pruhu a dále v intervalu 20-30 metrů se opakuje symbol jízdní kola. Technické podmínky dále uvádějí, že červené zvýraznění se zpravidla neprovádí. Autor však přesto navrhuje začátek ochranného pruhu pro cyklisty v místě napojení na krátký úsek stezky pro cyklisty ze silnice II/333 opatřit červeným krytem vozovky. Toto opatření bude sloužit pro cyklisty, aby při napojování zůstali ve svém pruhu, respektive prostoru, a zároveň i pro motoristy, aby při vjíždění do odbočovacích pruhů na konci místní komunikace v ulici Hradecká nevjížděli na ochranný pruh pro cyklisty. Protože zároveň toto místo napojení ochranného pruhu slouží jako vjezd od areálu mimo místní komunikaci, přispívá červený kryt vozovky i k bezpečnosti. Dané místo je vyobrazeno na obrázku č. 50.



**Obrázek 50** Napojení ochranného pruhu pro cyklisty

Zdroj: autor, AutoCAD

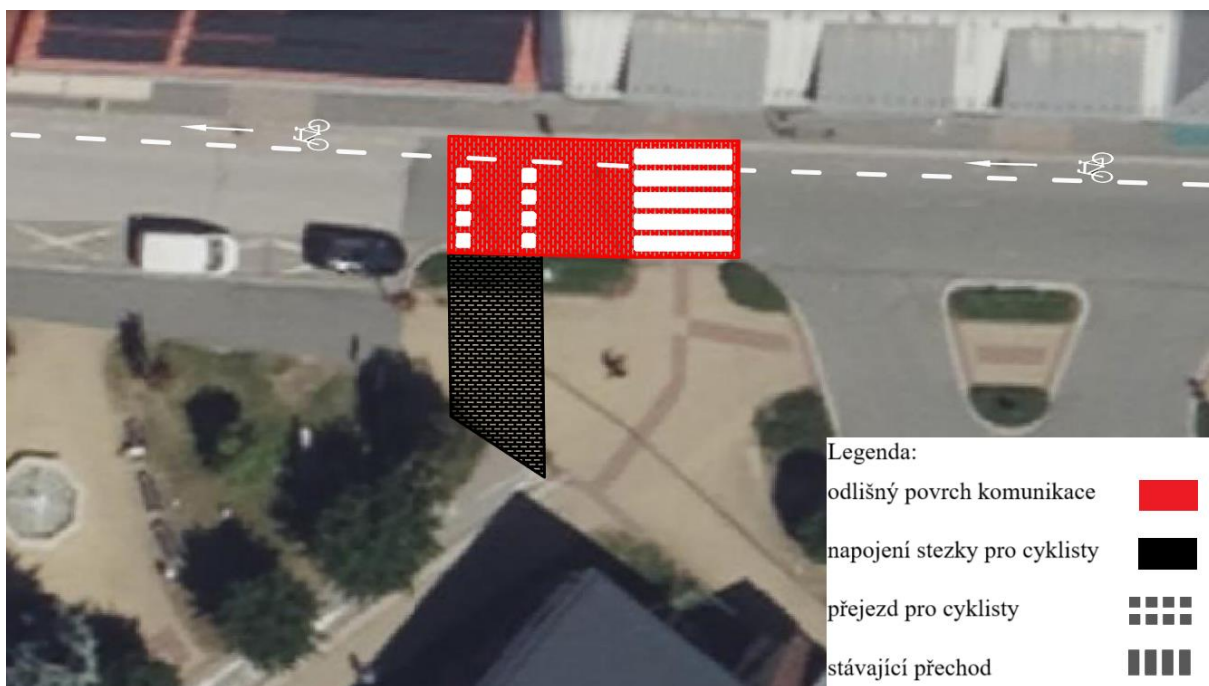
V analytické části autor dále upozorňoval na chybějící napojení mezi ochranným pruhem pro cyklisty na místní komunikaci v Hradecké ulici a dělenou stezkou pro pěší a cyklisty v blízkosti obchodu Penny Market. V době psaní práce nelze hovořit o tom, že by bylo toto místo z hlediska bezpečnosti dopravy zvláště nebezpečné. Neorganizovaný a nelegální pohyb cyklistů po široké chodníkové ploše však nebezpečný je, protože tak vzniká poměrně velký kolizní prostor. Nebezpečím je právě možný střet cyklistů a chodců v tomto prostoru. Pokud by do budoucna došlo k nárustu cyklistické a pěší dopravy v centru města, bylo by důležité toto napojení vyřešit a cyklistickou dopravu tak podpořit v rozvoji a udělat ji bezpečnější pro cyklisty i pěší. Protože se však dle autora nejedná o akutní problém a autorem

navržený ochranný pruh pro cyklisty v Hradecké ulici bude fungovat nezávisle na existujícím, či neexistujícím napojení na dělenou stezku pro pěší a cyklisty, nastíní autor pouze možné řešení, které však nebude rozvíjet do detailu.

Jako řešení finančně nejefektivnější a pro cyklisty i pěší nejbezpečnější vidí autor vytvoření přejezdu pro cyklisty značeného pomocí vodorovné dopravní značky V8a (5), případně svislé dopravní značky IP7 (5), který by propojil ochranný pruh pro cyklisty s napojením na dělenou stezku pro pěší a cyklisty. Napojení na dělenou stezku pro pěší a cyklisty je třeba viditelně oddělit od zbylé chodníkové plochy například použitím odlišné barvy zámkové dlažby. Dále je možné vyznačit zde přechod pro chodce, aby byla zřejmá přednost pěších. Kromě podpory cyklistické dopravy se tímto opatřením výrazně zvýší bezpečnost pěších i cyklistů. Navedením cyklistů do jednoho koridoru se totiž výrazně zmenší kolizní plocha.

Zároveň na tomto návrhu autor prezentuje poslední zklidňovací opatření v rámci zóny 30. Tím je úprava povrchu místní komunikace v ulici Hradecké v okolí stávajícího přechodu pro chodce před Pernštýnským náměstím. Autor navrhuje vydláždít vozovku zámkovou dlažbou s kontrastním barevným provedením, která řidiče upozorní na přechod a také na nutnost dodržovat maximální povolenou rychlost v zóně 30, zároveň však nebude představovat překážku pro cyklisty. Jedná se o plochu přibližně 30 metrů čtverečných. V souvislosti s tímto opatřením je však potřeba pečlivě zvážit barvu zámkové dlažby, aby svým provedením zbytečně nenarušovala okolí. Autor si je zároveň vědom, že se zámkovou dlažbou, jakožto povrchem vozovky, se v budoucnu mohou pojit poruchy a vady, které mohou vyústit například ve zvýšení hladiny hluku v oblasti. Je tedy třeba dbát na to, aby bylo vydláždění provedeno kvalitně. Odlišný povrch vozovky lze protáhnout i k navrhovanému přejezdu pro cyklisty, čímž vznikne pevně vyznačené místo, kde mají řidiči dbát zvýšené opatrnosti a dodržovat maximální povolenou rychlost. Kompletní návrh včetně možného propojení ochranného pruhu pro cyklisty a stezky pro cyklisty je k vidění na obrázku č. 51.





**Obrázek 51** Úprava povrchu vozovky a propojení stezky pro cyklisty Zdroj: autor, AutoCAD

## 4 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Kapitola č. 4 se zabývá zhodnocením opatření navržených v kapitole č. 3. Návrhy jsou hodnoceny formou pozitiv a negativ, které přinášejí. Hodnocení se týká navrhované zóny 30, návrhů zkvalitnění veřejného prostoru na Masarykově náměstí, obytné zóny a úprav cyklistické infrastruktury.

Ke zhodnocení návrhů autor přikládá i orientační výpočty finančních nákladů na realizaci těchto návrhů. Autor však do nákladů nezapočítává náklady na projekt, lidské zdroje, přípravné a zemní práce a další. Uvedené náklady v tabulkách č. 1-3 slouží pouze jako orientační posouzení finančních nákladů na materiál. Lze tedy předpokládat, že celkové náklady na realizaci jednotlivých opatření budou vyšší. Ceny, které autor čerpal z internetových obchodů vybraných dodavatelů (21) (23) a z dokumentu Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury (22), jsou uvedeny včetně DPH a jsou platné k roku 2024.

### 4.1 Zhodnocení návrhu zóny 30

Návrh zóny 30 je stěžejním prvkem diplomové práce. U všech ostatních návrhů autor počítal s tím, že zóna 30 bude zavedena. Neznamená to však, že by jednotlivé návrhy nemohly fungovat samostatně. I v návrhu zóny 30 je možné v případě potřeby některé navrhované prvky vynechat. Pro nejlepší funkčnost navrhovaných opatření je však vhodné udržet pospolitost návrhů. Do hodnocení a výpočtu nákladů autor zahrnul i návrh úpravy povrchu místní komunikace v ulici Hradecké z kapitoly 3.4. Jedná se o návrh zklidnění dopravy přímo související se zónou 30. Autor při hodnocení nákladů počítal s omezenou realizací návrhu pouze v oblasti přechodu pro chodce. Návrh zóny 30 v centru města Přelouče přináší následující pozitiva:

- zvýšení bezpečnosti a plynulosti dopravy v centru města. Snížení maximální povolené rychlosti a zavedení účinných zklidňovacích opatření motivují řidiče k bezpečnější a ohleduplnější jízdě;
- podpora udržitelných druhů dopravy, jako je cyklistická a pěší doprava. Snížení maximální povolené rychlosti vytváří bezpečnější prostředí pro pohyb cyklistů i pěších. Pomaleji jedoucí vozidla dávají pěším a cyklistům více času na rozhodnutí a vykonání manévru, navíc mají kratší brzdnou dráhu, čímž se bezpečnější stává i příčný pohyb chodců přes hlavní dopravní prostor. Snižuje se tak i riziko vzniku vážných dopravních nehod. Cyklistické dopravě pomáhá i vhodná volba zklidňovacích opatření (zpomalovací polštáře) a povrchů;

- zvýšení pobytové funkce na úkor funkce dopravní. Zklidnění dopravy, a s tím spojená nižší rychlost, nižší hluk a menší emise, má nezanedbatelný pozitivní vliv na funkci místních komunikací a život v jejich okolí;
- zlepšení kvality života obyvatel v centru města. V návaznosti na to je centrum města více atraktivní pro návštěvníky, což může vést k rozvoji obchodu a služeb;
- snížení hluku z dopravy;
- snížení emisí z dopravy;
- možnost snížení intenzity dopravy vlivem úbytku zbytné dopravy;
- prodloužení životnosti infrastruktury. Snížením maximální povolené rychlosti dochází k menšímu opotřebení infrastruktury, s čímž se pojí nižší náklady na její údržbu;
- zavedení zóny 30 se pojí s úbytkem dopravního značení v oblasti a s větší vizuální čistotou prostředí.

Negativa navrhované zóny 30 v centru města jsou následující:

- zvýšení nákladů na zimní a letní údržbu v souvislosti se zavedením nových zvýšených křižovatkových ploch a zpomalovacích polštářů;
- možné budoucí náklady na údržbu vyvýšených křižovatkových ploch, zpomalovacích polštářů a odlišných povrchů komunikace, které při pojíždění mohou být nadměrně namáhány;
- poškození vyvýšených křižovatkových ploch, zpomalovacích polštářů a odlišných povrchů komunikace může vést ke zvýšení hladiny hluku při jejich pojíždění;
- pokud by navrhovaná zklidňovací opatření vedla k příliš častému zastavování motorových vozidel, hrozí zvýšení emisí výfukových plynů v oblasti. Autorovi se však vhodnou volbou zklidňovacích opatření podařilo tuto hrozbu z velké části eliminovat;
- taktéž možné zpoždění vozidel hromadné dopravy autor vhodnou volbou zklidňovacích opatření eliminoval;
- rizikem je také možné nepochopení opatření ze strany řidičů a místních obyvatel. Zde je potřeba s obyvateli komunikovat před i po zavedení nových opatření. Autorovi se v tomto směru osvědčily sociální sítě, kde je velká část obyvatel aktivních, případně lze použít informační letáky;



- změna dopravního režimu, zejména změna přednosti, se může zpočátku setkat s neporozuměním ze strany řidičů. Je důležité dodržovat opatření, která autor navrhl – zejména tedy nakreslení vodorovného dopravního značení na dotčených křižovatkách.

Orientační náklady na zavedení zóny 30 jsou 346 890 Kč včetně DPH. Do nákladů je však zahrnut pouze materiál ve formě zámkové dlažby a žulových kostek, jeden listnatý strom, a také deset kusů dopravních značek IP25a „Zóna s dopravním omezením“ a IP25b „Konec zóny s dopravním omezením“ (5). K dalším úpravám značení lze znovupoužít některé dopravní značení, sloupky, objímky a kotvící patky, které díky zavedení zóny 30 v centru pozbývají své funkce. Autor do návrhu nezapočítával, přípravné a stavební práce, vodorovné dopravní značení a další materiál, protože náklady na tyto položky jsou již striktně závislé na konkrétním vypracovaném projektu. Orientační ceny jsou znázorněny v tabulce č.1.

**Tabulka 1** Finanční náklady na návrh zóny 30

Položka	Cena za jednotku	Množství jednotek	Cena s DPH
Dopravní značení			
Svislá dopravní značka	4 209 Kč	10 ks	42 090 Kč
Objímka	95 Kč	20 ks	1 900 Kč
Kovový sloupek	270 Kč	10 ks	2 700 Kč
Víčko na sloupek	21 Kč	10 ks	210 Kč
Kotvící patka	69 Kč	10 ks	690 Kč
Materiál na zklidňovací opatření			
Zámková dlažba šedá	1 505 Kč	150 m <sup>2</sup>	225 750 Kč
Zámková dlažba červená	1 636 Kč	30 m <sup>2</sup>	49 080 Kč
Žulové kostky 8/10	590 Kč	33 m <sup>2</sup>	19 470 Kč
Zezeň			
Listnatý strom	5 000 Kč	1 ks	5 000 Kč
<b>Celkem</b>			<b>346 890 Kč</b>

Zdroj: (21), (22), (23)

## 4.2 Zhodnocení návrhu úprav na Masarykově náměstí

Úpravy na Masarykově náměstí adresoval autor směrem ke zklidnění dopravy, podpoře pobytové funkce, zkvalitnění veřejného prostoru a zvýšení bezpečnosti dětí z přilehlé základní školy. Navrhované úpravy mají následující pozitiva:

- zvýšení pobytové funkce na úkor funkce dopravní;
- zkvalitnění veřejného prostoru náměstí;
- možnost vzniku nových obchodů a služeb, podpora drobných živnostníků;

- zvýšení bezpečnosti cyklistů a pěších, zejména dětí z přilehlé základní školy;
- podpora udržitelných druhů dopravy;
- prostor pro větší a kvalitnější kulturní akce;
- lepší prezentace města;
- podpora turismu v Přelouči.

Mezi zápory navrhovaných opatření patří:

- úbytek 11 parkovacích míst, což může ve špičkových časech znamenat nedostatek parkovacích míst. To se však částečně vyrovnává zavedením minimálně 7 nových parkovacích stání;
- úbytek parkovacích míst může znamenat snížení příjmu z parkovného. Zde však autor očekává ztráty pouze zanedbatelné;
- náklady spojené se stěhováním mobilních prvků mobiliáře;
- možnost vandalismu na novém mobiliáři;
- možné prvotní nedorozumění vzniklé neznalostí dopravní značky IP13e „Parkoviště K+R“ (5).

Orientační náklady na realizaci návrhů úprav na Masarykově náměstí jsou 256 305 Kč. Do celkových nákladů se však dále významně promítnou náklady na zemní práce a pořízení mobiliáře. Existuje však možnost přenechat financování části mobiliáře na drobných živnostnících, kteří by na nově vybudovaných plochách mohli zahájit podnikatelskou činnost. Rozpracování nákladů je znázorněno v tabulce č. 2.

**Tabulka 2** Finanční náklady na návrh úprav na Masarykově náměstí

Položka	Cena za jednotku	Množství jednotek	Cena s DPH
<b>Dopravní značení</b>			
Svislá dopravní značka	1 150 Kč	3 ks	3 450 Kč
Dodatková tabulka	930	2 ks	1 860 Kč
Objímka	95 Kč	10 ks	950 Kč
Kovový sloupek	270 Kč	2 ks	540 Kč
Víčko na sloupek	21 Kč	2 ks	42 Kč
Kotvící patka	69 Kč	2 ks	138 Kč
<b>Materiál vydláždění ploch</b>			
Zámková dlažba	1 505 Kč	5 m <sup>2</sup>	7 525 Kč
Žulové kostky 4/6	390 Kč	620 m <sup>2</sup>	241 800 Kč
<b>Celkem</b>			<b>256 305 Kč</b>

Zdroj: (21), (22), (23)

### 4.3 Zhodnocení návrhu obytné zóny

Autorem navrhovaná obytná zóna v části ulice Tůmy Přeloučského přináší následující výhody:

- legalizace nevyhovujících chodníkových ploch, protože pěší v obytné zóně mohou využívat komunikaci v celé šíři;
- podpora pobytové funkce;
- podpora sociální interakce mezi obyvateli ulice. Hlavní dopravní prostor komunikace mohou využít děti či místní obyvatelé při setkávání;
- zvýšení bezpečnosti dopravy;
- vyloučení zbytné dopravy;
- zklidnění dopravy;
- snížení hluku z dopravy;
- zeleň zvyšuje vizuální atraktivitu prostředí a snižuje teplotu v letních měsících;
- předchozí body vedou ke zvýšení kvality života v ulici;
- ochrana vstupů do přilehlých objektů.

Mezi nevýhody patří:

- nutnost monitorování pravidel pojičících se s obytnou zónou. Zejména dodržování maximální povolené rychlosti a parkování na vyhrazených místech;
- zeleň vyžaduje zvýšené náklady na údržbu;
- možný odpor obyvatel vůči některým opatřením. Je nutné s nimi před zavedením obytné zóny komunikovat a případně do projektu zapracovat jejich připomínky;
- oproti zóně 30 je realizace obytné zóny náročnější na přípravu i realizaci.

Finanční náklady na návrh obytné zóny v části ulice Tůmy Přeloučského jsou 16 274 Kč. Výsledná částka se však bude výrazně lišit, hlavní nákladovou položkou totiž budou zemní práce související se zarovnáním ulice do jedné výškové úrovně. Vzhledem k současnému stavu ulice však autor předpokládá, že náklady na zemní práce nebudou nikterak vysoké. Náklady jsou rozpočítány v tabulce č.3.



**Tabulka 3** Finanční náklady na obytnou zónu

<b>Položka</b>	<b>Cena za jednotku</b>	<b>Množství jednotek</b>	<b>Cena s DPH</b>
Dopravní značení a zpomalovací práh			
Svislá dopravní značka	2 470 Kč	2 ks	4 940 Kč
Objímka	95 Kč	4 ks	380 Kč
Kovový sloupek	270 Kč	2 ks	540 Kč
Víčko na sloupek	21 Kč	2 ks	42 Kč
Kotvící patka	69 Kč	2 ks	138 Kč
Zpomalovací práh	2 478 Kč	3 m	7 434 Kč
Zezeň			
Keř	700 Kč	4 ks	2 800 Kč
<b>Celkem</b>			<b>16 274 Kč</b>

Zdroj: (21), (22)

#### 4.4 Hodnocení návrhu úprav cyklistické infrastruktury

Pilířem úprav cyklistické infrastruktury v centru města je prodloužení ochranného pruhu pro cyklisty na celou délku místní komunikace v ulici Hradecké. Zbylý návrh na propojení cyklistické infrastruktury je pouze doplňkový a jeho realizování záleží na vícero faktorech, které autor specifikoval v kapitole 3.4. Z toho důvodu autor hodnotí pouze návrh ochranného pruhu pro cyklisty. Jeho výhody jsou následující:

- vodorovné značení ochranného pruhu zúží hlavní dopravní prostor, čímž dojde ke zklidnění dopravy, které se pojí se zvýšením bezpečnosti, snížením hluku z dopravy nebo podporou pobytové funkce;
- realizace ochranného pruhu pro cyklisty výrazně podpoří cyklistickou dopravu ve městě;
- zvýšení bezpečnosti cyklistů;
- sjednocení značení cyklistické infrastruktury v centru města;
- k realizaci není potřeba dalšího svislého dopravního značení.

Mezi nevýhody patří:

- náklady spojené s obnovou a údržbou dopravního značení.

Náklady na tento návrh se pojí pouze s nakreslením vodorovného dopravního značení. To dle (22) v tomto případě vychází přibližně na 39 000 Kč. Jedná se tudíž o nejméně nákladný návrh, jehož výhody značně převyšují nevýhody.

## 4.5 Možnosti financování návrhů

V souvislosti s realizací jednotlivých návrhů je vhodné zajistit jejich správné financování. Jako první se nabízí rozpočet města, ten však u měst velikosti Přelouče na realizaci všech opatření nemusí stačit. Je tedy možné využít následující alternativy:

- dotace od Pardubického kraje;
- portál Dotace pro obce – portál sdružuje dotační výzvy na úrovni státu i mezinárodní úrovni a nabízí obcím konzultace v oblasti možných dotací. Na stránkách portálů jsou v době psaní práce v roce 2024 vypsány dotace například na revitalizace veřejných prostranství, připravuje se dotace na cyklistickou infrastrukturu. (24) Uvedené dotace je vhodné použít na realizaci některých autorových návrhů;
- Státní fond dopravní infrastruktury – fond ve městech přispívá například v oblasti zvyšování bezpečnosti, realizace bezbariérových chodníků, stezek pro cyklisty a křížení místních i účelových komunikací (25). Autorovy návrhy mezi tyto oblasti spadají, tudíž je možné fond k financování využít;
- dotační programy a granty Evropské unie – Evropská unie poskytuje finanční prostředky na řadu různých projektů (26). Modernizace a zvýšení bezpečnosti dopravní infrastruktury je častým příkladem evropských dotací.

## ZÁVĚR

**Cílem diplomové práce bylo na základě analýzy vybrané oblasti města Přelouče navrhnout změny v organizaci dopravy vedoucí ke zvýšení bezpečnosti dopravy, podpoře pobytové funkce místních komunikací a zatraktivnění pěší a cyklistické dopravy.**

Práce v první kapitole představila město Přelouč. V návaznosti na zvolené téma uvedla demografické a geografické údaje, představila dopravní situaci ve městě a zabývala se také dojížděnkou a vyjížděnkou z města.

Druhá kapitola se zabývala analýzou vybrané oblasti v centru města Přelouče. V rámci analýzy se autor věnuje především dopravnímu uspořádání území a funkci místních komunikací v něm. Analýza byla zaměřena zejména na centrum města, které tvoří převážně ulice Pražská, Hradecká, Zborovského, Tůmy Přeloučského a na Masarykovo náměstí. Nedostatky zjistil autor v nesouladu funkce a organizace dopravy na místních komunikacích v analyzovaném území. Hlavním nedostatkem, který autor shledal, byla převládající dopravní funkce oproti funkci pobytové. Dále autor negativně hodnotil nedostatečné zklidnění dopravy a nedostatky v oblasti dopravy v klidu a v cyklistické a pěší infrastruktuře.

Třetí kapitola byla věnována návrhům změn v organizaci dopravy vedoucím ke zvýšení bezpečnosti dopravy, zatraktivnění pěší a cyklistické dopravy a podpoře pobytové funkce místních komunikací. Stěžejním návrhem je zavedení zóny 30 v centru města a s ní související zklidňovací opatření. V souvislosti se zónou 30 dále autor navrhl konkrétní návrhy vedoucí ke zkvalitnění veřejného prostoru na Masarykově náměstí. V rámci třetí kapitoly byly také představeny konkrétní návrhy úprav cyklistické infrastruktury v Hradecké ulici a návrh obytné zóny v části ulice Tůmy Přeloučského.

Závěrečná čtvrtá kapitola se zabývala hodnocením představených návrhů formou pozitiv a negativ vyplývajících z navržených opatření. Autor zde uvedl i orientační vyčíslení nákladů na materiál, které slouží k prvotnímu posouzení finančních nákladů na realizace navržených opatření. Autor zde nastínil i možný způsob komunikování návrhů směrem k obyvatelům města, zmínil i vhodné zdroje financování realizace návrhů.

### **Výsledky práce:**

- **Analýza současného stavu organizace dopravy v centru města Přelouče s důrazem na soulad funkcí místních komunikací, jejich uspořádáním a užíváním;**



- **Návrh zóny 30 v centru města za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy, zatraktivnění pěší a cyklistické dopravy a podpory pobytové funkce;**
- **Návrh změn organizace dopravy na Masarykově náměstí s cílem zkvalitnění veřejného prostoru a posílení veřejného života a občanské aktivity;**
- **Návrh obytné zóny Tůmy Přeloučského s cílem zkvalitnění prostoru pro residenty;**
- **Návrh úprav cyklistické infrastruktury s cílem zklidnit dopravu a zvýšit podíl cyklistické dopravy v rámci městské mobility;**
- **Zhodnocení návrhů, vyjmenování pozitiv a negativ, včetně vyčíslení nákladů na jejich realizaci.**

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) ČSÚ. *Přelouč (okres Pardubice)* [online], 2022 [cit. 2023-11-24]. Dostupné z: [https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=\\_\\_VUZEMI\\_\\_43\\_\\_575500#w=](https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=profil-uzemi&uzemiprofil=31588&u=__VUZEMI__43__575500#w=)
- (2) SEZNAM.CZ. *Mapy.cz* [online], 2023 [cit. 2023-11-24]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- (3) ŘSDČR. *Sčítání dopravy* [online], 2021 [cit. 2023-12-01]. Dostupné z: [https://scitani.rsd.cz/CSD\\_2020/pages/map/default.aspx](https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/map/default.aspx)
- (4) ČSÚ. *Dojíždka* [online], 2023 [cit. 2023-12-23]. Dostupné z: <https://geodata.statistika.cz/as/dojizdka/>
- (5) TP 65, *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2013. 156s
- (6) IDOS. *Vývěsné jízdni řády* [online], 2021 [cit. 2024-01-13]. Dostupné z: <http://portal.idos.cz/>
- (7) ČESKO. *Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb*
- (8) ČSN 73 6110. *Projektování místních komunikací*. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2006, 128 s. Třídící znak 73 6110
- (9) ČESKO. *Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů*
- (10) TP 179, *Navrhování komunikací pro cyklisty*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2017. 138s
- (11) TP 103, *Navrhování obytných a pěších zón*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2008. 58s
- (12) Město Přelouč. *Ceník č. 1/2019* [online], 2023 [cit. 2024-03-24]. Dostupné z: <https://www.mestoprelouc.cz/mesto-a-samosprava/platne-obecne-zavazne-vyhlasiky-a-narizeni/platne-obecne-zavazne-vyhlasiky-a-narizeni/cenik-c-1-2019-2615cs.html>
- (13) POLICE ČR. *Upozornění – MÚ Přelouč – zóna 30*, 2023 [cit. 2024-03-28]
- (14) TP 218, *Navrhování zón 30*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2010. 82s
- (15) GOOGLE.COM. *Google Maps* [online], 2024 [cit. 2024-04-01]. Dostupné z: <https://maps.google.com/>
- (16) TP 85, *Zpomalovací prahy*. Praha: Ministerstvo dopravy ČR, 2013. 19s

- (17) THE GUARDIAN, *Walking Fores* [online], 2022 [cit. 2024-20-04]. Dostupné z: <https://www.theguardian.com/environment/2022/aug/04/walking-forest-of-1000-trees-transforms-dutch-city-aoe>
- (18) HOMERLIVE. *Časově omezené stání a systém K+R u škol v Mostě* [online], 2019 [cit. 2024-20-04]. Dostupné z: <https://www.homerlive.cz/casove-omezene-stani-a-system-kr-u-skol-v-moste/>
- (19) ČESKÝ ROZHLAS. *Lidé v Přelouči chtějí novou knihovnu, kvůli její výstavbě vznikla i petice* [online], 2014 [cit. 2024-21-04]. Dostupné z: <https://pardubice.rozhlas.cz/lide-v-prelouci-chteji-novou-knihovnu-kvuli-jeji-vystavbe-vznikla-i-petice-9200011>
- (20) VOJTĚCH NOVOTNÝ. *Zóna setkávání* [online], 2024 [cit. 2024-22-04]. Dostupné z: <https://www.vojtechnovotny.cz/index.php/zona-setkavani/>
- (21) VAKO MOBILIÁŘ. *Dopravní značky* [online]. 2024 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://www.vakomobiliar.cz/catalog/dopravni-znacky>
- (22) PRŮMĚRNÉ CENY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY. [online]. 2023 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://www.uur.cz/media/zdhljczy/ceny-ti-2023-celek.pdf>
- (23) DOLFI STORE. *Dlažba* [online]. 2024 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://www.dolfistone.cz/dlazba/>
- (24) DOTACE PRO OBCE. *Dotční výzvy* [online]. 2024 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://dotaceproobce.cz/dotacni-vyzvy>
- (25) STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY. *Základní informace* [online]. 2024 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku/poskytovani-prispevku-zakladni-informace/>
- (26) DOTACEEU. [online]. 2024 [cit. 2024-30-04]. Dostupné z: <https://dotaceeu.cz/cs/uvod>






## SEZNAM PŘÍLOH

<b>Příloha A</b> Obytná zóna Tůmy Přeloučského .....	85
--	----

**Příloha A** Obytná zóna Tůmy Přeloučského



**ZAČÁTEK OBYTNÉ ZÓNY**

- vyvýšený povrch křižovatky 
- zeleň 
- umístění dopravní značky IP26a 






**ŠIKANA**

- parkovací stání 
- šikana se zelení 



**KONEC OBYTNÉ ZÓNY**

- parkovací stání 
- zpomalovací práh 
- umístění dopravní značky IP26b a IP25a 

Zdroj: autor, (5), AutoCAD