

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrhy na změny organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově

Diplomová práce

2024

Bc. Václav Ryba

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

# ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Václav Ryba**  
Osobní číslo: **D22468**  
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**  
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**  
Téma práce: **Návrhy na změny organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

## Zásady pro vypracování

Úvod

1. Analýza současného stavu organizace dopravy v řešeném území
2. Návrh opatření na změny organizace dopravy v řešeném území
3. Zhodnocení navrhovaných opatření

Závěr

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

Seznam doporučené literatury:  
dle pokynů vedoucí/ho práce

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

Datum zadání diplomové práce: **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 **Návrhy na změny organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově** 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 Pardubicích dne 9.5. 2024

Václav Ryba v.r.

**Poděkování:**

Děkuji místostarostovi Danielu Čmelíkovi za úvodní informace o dopravní problematice v Kyjově, za názory a vize. Za aktuální informace a za věcnou diskuzi nejen o dopravě děkuji Ing. Petru Valihrachovi. Děkuji rodině a kamarádům za sdílení postřehů, zkušeností a zážitků z kyjovského prostředí. Děkuji Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D. za vedení práce, konzultace a připomínky, díky které je práce ucelená a kompletní.

## **ANOTACE**

Práce se zabývá analýzou současného stavu dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově včetně vazby na blízké okolí. Na závěr analýzy jsou vypsány konkrétní problémy, které jsou dále řešeny. V návrhové části jsou zpracovány varianty řešení problémů včetně návrhů na postup realizování těchto změn. V poslední části jsou všechny návrhy zhodnoceny a uvedeny pozitiva a negativa změn.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

cyklistická doprava, Kyjov, náměstí, parkování, pěší doprava, sdílená zóna, taktický urbanismus, udržitelná mobilita

## **TITLE**

Suggestions for changes in the traffic organisation on Masaryk Square in Kyjov

## **ANNOTATION**

The thesis deals with the analysis of the current state of traffic on Masaryk Square in Kyjov, including its relation to the surrounding area. At the end of the analysis, specific problems are listed, which are further solved. In the design part, options for solving the problems are elaborated, including proposals for the implementation of these changes. In the last part, all proposals are evaluated, and the positives and negatives of the changes are presented.

## **KEYWORDS**

cycling, Kyjov, parking, pedestrian transport, shared zone, square, sustainable mobility, tactical urbanism

# OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ .....	9
SEZNAM TABULEK .....	11
SEZNAM ZKRATEK.....	12
ÚVOD.....	13
<b>1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU .....</b>	<b>15</b>
1.1 Charakteristika náměstí.....	15
1.2 Přístup na náměstí .....	17
1.2.1 Křižovatka u fary .....	18
1.2.2 Křižovatka u bývalé mlékárny.....	20
1.2.3 Křižovatka u pošty .....	22
1.2.4 Křižovatka u obchodního domu Skleňák.....	24
1.3 Zkušební jednosměrný provoz v roce 2019 .....	26
1.4 Parkování .....	27
1.4.1 Parkování na náměstí .....	29
1.4.2 Parkování v okolí náměstí.....	34
1.4.3 Průzkum obsazenosti parkoviště v centrální části .....	40
1.5 Chování v dopravním prostoru .....	43
1.5.1 Chodci.....	43
1.5.2 Cyklisté.....	46
1.5.3 Řidiči osobních automobilů .....	48
1.5.4 Zásobování.....	49
1.6 Strategické plány.....	50
1.6.1 Strategické dokumenty .....	50
1.6.2 Plány do budoucna .....	51
1.7 Zhodnocení současného stavu .....	51

<b>2</b>	<b>NÁVRHY NA ZMĚNY NA MASARYKOVĚ NÁMĚSTÍ .....</b>	<b>53</b>
2.1	Varianta s ponechaným koridorem pro motorová vozidla.....	54
2.1.1	<i>Centrální část.....</i>	<i>54</i>
2.1.2	<i>Oblast Kapka .....</i>	<i>59</i>
2.1.3	<i>Třída Komenského a ulice Svatoborská.....</i>	<i>60</i>
2.2	Varianta sdílené zóny.....	66
2.3	Mobiliář .....	70
2.4	Organizace parkování .....	71
2.5	Okamžité úpravy pro zásobování .....	72
2.6	Časové hledisko aplikace navrhovaných opatření .....	73
<b>3</b>	<b>NÁVRHY NA ZMĚNY V OKOLÍ NÁMĚSTÍ.....</b>	<b>75</b>
3.1	Přesun parkování.....	75
3.2	Redukce parkovacích ploch a křižovatka u mlékárny .....	76
3.3	Změna organizace dopravy v oblasti křižovatky u pošty .....	78
3.4	Změna organizace dopravy na křižovatkách u fary a OD Skleňák.....	80
<b>4</b>	<b>ZHODNOCENÍ ŘEŠENÍ.....</b>	<b>82</b>
4.1	Rozdíl mezi variantami .....	82
4.2	Výhody a nevýhody .....	83
4.3	Závěr zhodnocení.....	84
	<b>ZÁVĚR.....</b>	<b>86</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ .....</b>	<b>88</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH.....</b>	<b>93</b>



## SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Poloha řešené oblasti .....	15
Obrázek 2 Mapa náměstí .....	16
Obrázek 3 Křižovatka u fary .....	19
Obrázek 4 Křižovatky u mlékárny .....	21
Obrázek 5 Křižovatka u pošty .....	23
Obrázek 6 Křižovatka u OD Skleňák .....	25
Obrázek 7 Zjednosměrnění průjezdu náměstím .....	26
Obrázek 8 Zóna placeného stání .....	28
Obrázek 9 Parkování v centrální části náměstí .....	30
Obrázek 10 Parkování v části kapka .....	32
Obrázek 11 Vánoční strom na náměstí .....	34
Obrázek 12 Parkoviště v okolí náměstí .....	35
Obrázek 13 Parkování v ulici Sv. Čecha .....	36
Obrázek 14 Parkoviště na překladišti .....	37
Obrázek 15 Výjezd z parkoviště u pošty .....	38
Obrázek 16 Obsazenost parkoviště v centrální části .....	41
Obrázek 17 Pěší komunikace .....	44
Obrázek 18 Blokování chodníků vozidly .....	45
Obrázek 19 Stojany pro kola na Masarykově náměstí .....	47
Obrázek 20 Parkování zásobovacích vozidel .....	49
Obrázek 21 Znázornění průjezdu náměstím .....	53
Obrázek 22 Návrh centrální části náměstí .....	55
Obrázek 23 Značky ohraničující sdílenou zónu a zónu 30 .....	57
Obrázek 24 Bosk Leeuwerden .....	58
Obrázek 25 Návrh řešení oblasti "kapka" .....	59
Obrázek 26 Řešení parkování v Seis am Schlern .....	61
Obrázek 27 Pěší zóna třída Komenského .....	62
Obrázek 28 Návrh ulice Svatoborské .....	64
Obrázek 29 Problematické části náměstí .....	66
Obrázek 30 Sonnenfeldplatz Graz .....	67
Obrázek 31 Návrh sdílené zóny .....	68
Obrázek 32 Navrhovaný mobiliář .....	70

Obrázek 33 Nádoby na rostliny Květa .....	71
Obrázek 34 Nově vyhrazená místa pro zásobování .....	72
Obrázek 35 Řešení křižovatky u mlékárny .....	77
Obrázek 36 Oblast křižovatky u pošty .....	79
Obrázek 37 Návrh křižovatky u fary .....	81

## **SEZNAM TABULEK**

Tabulka 1 Parkovací zóny v Kyjově .....	29
Tabulka 2 Způsoby organizace dopravy na náměstí .....	69

## SEZNAM ZKRATEK

ČVUT	České vysoké učení technické v Praze
EU	Evropská unie
HDP	hlavní dopravní prostor
IAD	individuální automobilová doprava
IDS JMK	Integrovaný dopravní systém Jihomoravského kraje
IZS	integrovaný záchranný systém
MěÚ	městský úřad
MHD	městská hromadná doprava
OD	obchodní dům
PDP	přidružený dopravní prostor
PK	pozemní komunikace
SSZ	světelné signalizační zařízení
TP	technické podmínky
ZUŠ	základní umělecká škola

## ÚVOD

Kyjov je město v Jihomoravské kraji. Nachází se v okrese Hodonín a je jedním z hlavních bodů národopisné oblasti Slovácko. Středem Kyjova je Masarykovo náměstí prohlášené roku 1995 za městskou památkovou zónu. Kyjov má 3 historické části, které nemají svoji samosprávu, stále se tak ale označují a jsou to Nětčice, Boršov a Bohuslavice. Bohužel z kulturního pohledu, kdy je město Kyjov výrazným folklorním cílem, náměstí neodpovídá svými funkcemi.

Během let minulých procházelo náměstí dílčími i rozsáhlejšími úpravami. Bohužel v současné době je náměstí zatěžováno individuální automobilovou dopravou. Tento fakt navíc podporuje samotná organizace prostoru náměstí včetně organizace dopravy v klidu. Chodci a cyklisté jsou vytlačeni na okraj náměstí. Vytlačeny do úzkých prostorů jsou i pravidelné trhy. Na náměstí a v jeho okolí se z důvodu rozvržení hlavního dopravního prostoru (HDP) a přidruženého dopravního prostoru (PDP) děje množství nepřehledných až nebezpečných situací, kterým je potřeba předejít.

Stále více je patrná snaha o prosazování prvků udržitelné mobility, v západních zemích se dokonce výrazně infrastruktura pro motorovou dopravu ve městech redukuje a nahrazuje právě infrastrukturou pro udržitelné způsoby dopravy. I z pohledu udržitelné mobility je v této práci aktuální situace na náměstí analyzována a následně jsou její prvky navrženy v jednotlivých opatřeních návrhové části.

Analytická část obsahuje rozbor aktuální podoby náměstí. Analyzováno je jak samotné náměstí, tak i přilehlé okolí, které je s náměstím v úzké vazbě. Pozornost je věnována organizaci dopravy, nebezpečným situacím v dopravním provozu, ale i problematice zásobování. Jedna celá podkapitola je věnována dopravnímu chování účastníků dopravního provozu. Provedena je analýza vlivu uspořádání a organizace dopravy na dopravní chování. Autorem práce byl proveden průzkum parkování v centrální části a závěry jsou zpracovány v této diplomové práci. Na závěr analýzy jsou problémy shrnuty a dále jsou řešeny v návrhové části.

V návrhové části jsou navržena opatření s cílem zklidnění dopravy nejen na náměstí, ale i v okolní (návazné) komunikační síti. Pobytová funkce náměstí je podpořena omezením průjezdu a parkování motorové dopravy, navrženo je přesunutí parkovacích míst. Vytvořena je pěší a sdílená zóna. Navrženy jsou prvky taktického urbanismu pro testování navrhovaných opatření v krátkodobém horizontu a uvedeny jsou rámcové náklady. Inspiraci pro návrhy čerpal autor z řady evropských měst, přímo daná místa jsou v práci uvedena taktéž. Na závěr práce jsou navržená opatření zhodnocena.

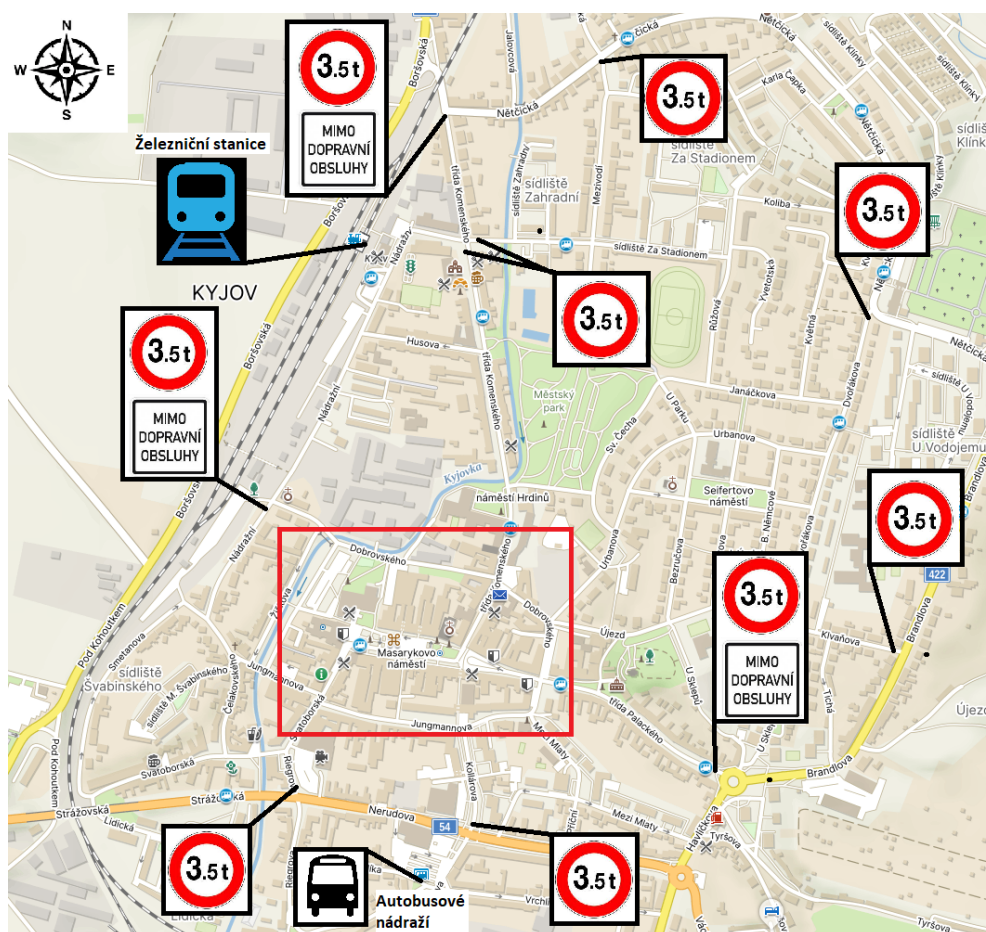
**Cílem práce je navrhnout změny v organizaci dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově. Zpracována je analýza, na jejímž základě jsou navržena opatření na zvýšení bezpečnosti dopravy na náměstí, podporu udržitelné mobility a zvýšení pobytové funkce.**

# 1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

V první kapitole je provedena analýza současného stavu na Masarykově náměstí v Kyjově. Rozebrána jsou témata jako chování v dopravním prostoru, parkování nebo jednotlivé situace z pohledu uživatelů náměstí. Pozornost je věnována i vazbám blízkého okolí na dopravu na náměstí, včetně křižovatek nebo pěších a cyklistických vazeb.

## 1.1 Charakteristika náměstí

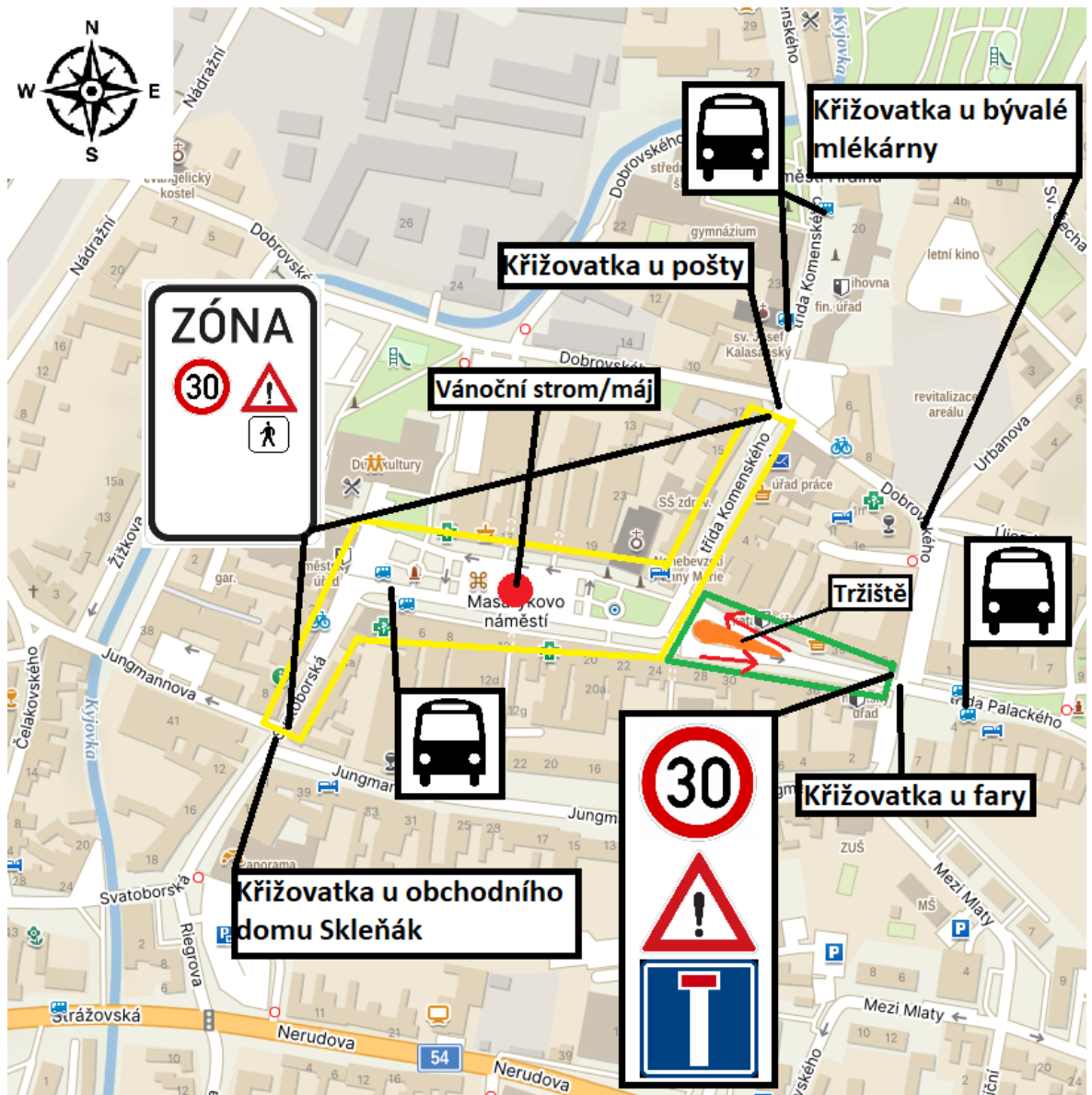
Řešená oblast Masarykovo náměstí se nachází v centru Kyjova, červeně vyznačena je na obrázku 1. Výraznou výhodou pro řešení potenciálního zklidnění náměstí je fakt, že se nachází mimo hlavní vnější tranzitní trasy individuální automobilové dopravy (IAD) a nákladní dopravy. Hlavní tranzitní trasou přes Kyjov je komunikace I. třídy číslo 54 (oranžová komunikace na obrázku 1) a dále jsou to silnice číslo 432 a 422 II. třídy (žluté komunikace na obrázku 1) a nemají vliv na dopravu na náměstí. Jako tranzitní trasu sever-jih přes město využívají řidiči obě zmíněné pozemní komunikace (PK) II. třídy. Náměstí je i mimo uzly veřejné dopravy, železniční i autobusové. Obě nádraží jsou vyznačena na obrázku 1.



Obrázek 1 Poloha řešené oblasti

Zdroj: (1), upraveno autorem

Pro jednodušší orientaci na náměstí je potřeba v této práci definovat důležité body. Jedná se o hlavní (centrální) část náměstí (žlutá část na obrázku 2), část náměstí „kapka“ (zelená část na obrázku 2) a křižovatky u fary, u mlékárny, u pošty a u obchodního domu Skleňák. Všechny tyto body jsou vyznačeny na obrázku 2 a autor se na ně v práci odkazuje.



Obrázek 2 Mapa náměstí

Zdroj: (1), upraveno autorem

Na náměstí sídlí pobočky veřejné správy, jako je samotná radnice nebo další úřady. Cíli cest jsou i různorodé obchody, restaurace, služby nebo zdravotní středisko. Samotné náměstí je cílem řady návštěvníků, ať už turistů nebo místních obyvatel. V severozápadní části je kulturní dům, parkoviště na náměstí slouží právě i pro návštěvníky kulturního domu. V prvních a vyšších patrech budov na náměstí jsou byty. Před radnicí v blízkosti autobusové zastávky je



menší park a umístěn je zde sloup se sochou Panny Marie. Přibližně uprostřed náměstí je další menší plocha s fontánou (na obrázku 2 zelená plocha východně od tržiště). V místě takzvané „kapky“ se konají v létě každý pracovní den (přes zimu nepravidelně) farmářské trhy. Kapacita je zde dle tržního řádu (22) stanovena na 24 míst, každé o velikosti 6 m<sup>2</sup>. Dopravu neovlivňují, jelikož jsou stánky rozloženy na vyvýšené části mimo pozemní komunikaci (oranžová plocha na obrázku 2). V létě se část parkovacích míst přeměňuje na restaurační zahrádky (více v části 1.4.1). V období Vánoc se v centrální části na parkovací ploše umísťuje vánoční strom, v období folklórních událostí se zde staví máj nebo se plocha využívá pro jiné kulturní akce (umístění viz obrázky 2) (více v části 1.4.1). V případě větších akcí je vjezd pro motorová vozidla na náměstí zcela uzavřen a plochy parkovišť se používají pro dané akce. Kolem máje nebo vánočního stromu se omezuje malý počet parkovacích míst vzhledem k bezpečnosti.

## 1.2 Přístup na náměstí

Vjezd do řešené oblasti je omezen pro vozidla nad 3,5 tuny, a to pomocí zákazových značek B13 (Zákaz vjezdu vozidel, jejichž okamžitá hmotnost přesahuje vyznačenou mez), popřípadě B13 s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhy“ nebo „Mimo zásobování.“ Hmotnostní mez je stanovena na 3,5 tuny. Zákazové značky tak vytváří uzavřený prostor, který tranzitující vozidlo nad 3,5 tuny musí objet. Trasy pro vjezd velkých vozidel s maximální přípustnou hmotností nad 3,5 tuny jsou do řešené oblasti regulovány pomocí dodatkových tabulek. Umístění jednotlivých dopravních značek je znázorněno na obrázku 1. Příjezd do oblasti je možný pouze z ulice Dobrovského nebo třídy Palackého. Zatímco třída Palackého umožňuje provoz velkých vozidel bez problémů (šířka HDP je 6 metrů), trasa ulicemi Nádražní a Dobrovského je hlavně v místě napojení do křižovatky u pošty značně komplikovaná (viz část 1.2.3). K zamyšlení je fakt, proč trasa velkých vozidel není vedena třídou Komenského, která by vozidla přivedla přímo do oblasti. Může to být vzhledem k tomu, že by vedla přímo obytnou zástavbou. V ulici Nádražní jsou sice po jedné straně obytné budovy, na druhé je pouze bývalé překladiště.

Pro vozidla do 3,5 tuny je dále náměstí přístupné neomezeně. Místa vjezdu a výjezdu pro motorová vozidla jsou na obrázku 2 označena dopravními značkami. Jedná se o informativní dopravní značky IZ 8a (Zóna s dopravním omezením). Na stejném sloupu na opačné straně je dopravní značka IZ 8b (Konec zóny s dopravním omezením). V centrální části (na obrázku 2 vyznačena žlutě) je povolena maximální rychlost 30 km.h<sup>-1</sup> a je zde upozornění na zvýšený pohyb chodců. Zónově ohraničená je první ze dvou částí náměstí (žluté zvýraznění na obrázku 2). Tuto část lze nazvat jako částí centrální. Pozemní komunikace je zde obousměrná,

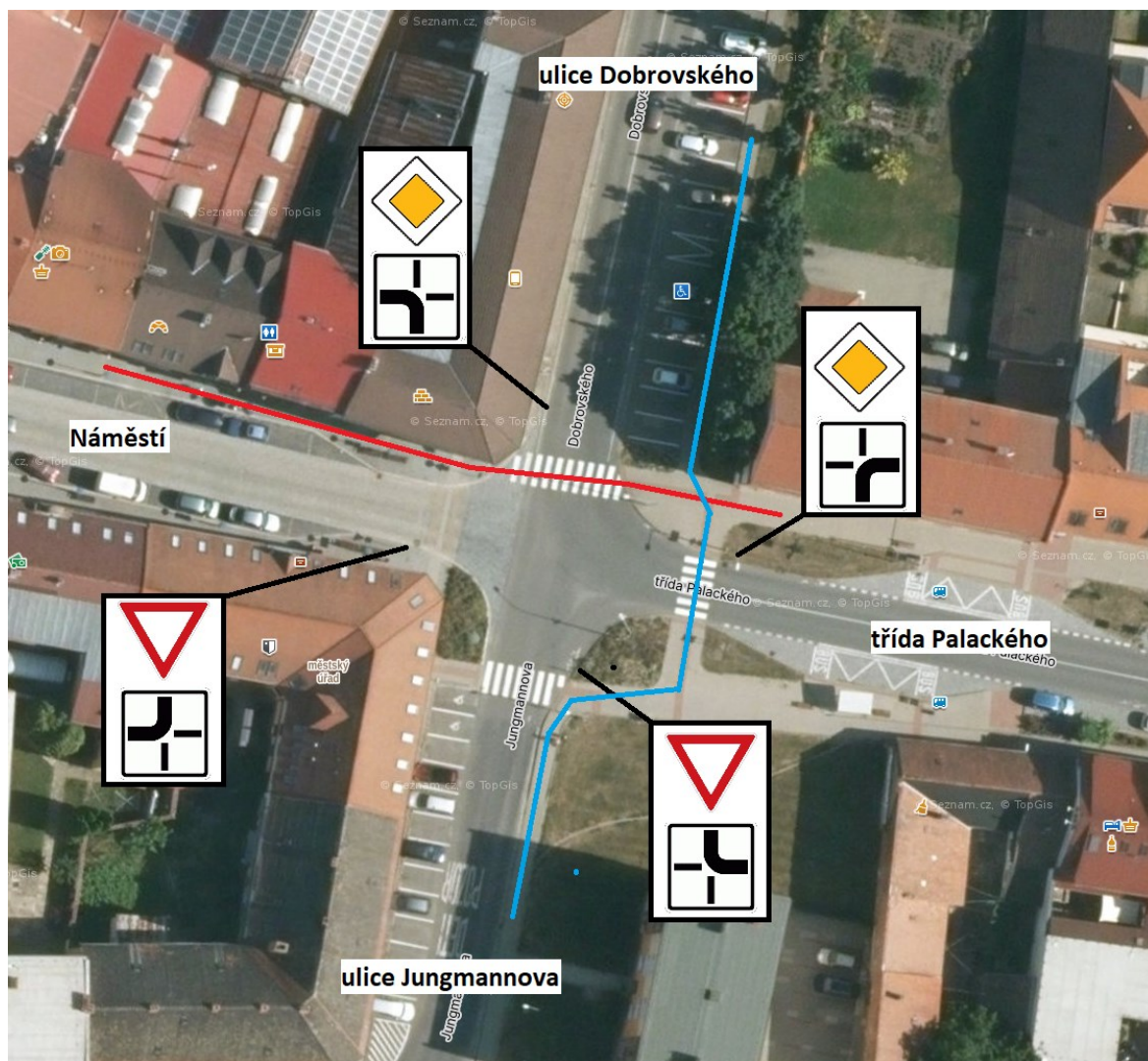
povrch vozovky tvoří žulové kostky a na šířku má HDP 6 metrů. Na trase komunikace jsou 2 poměrně prudké zatáčky, které mají téměř 90°. Vzhledem k provozu městské hromadné dopravy (MHD) přes náměstí jsou pro autobusy velkým problémem. Při průjezdu vnitřní stranou si musí řidič autobusu najíždět až do protisměru, při průjezdu vnější stranou musí počkat na moment, kdy v protisměru nepojede žádné vozidlo. Problematická zatáčka je na fotografii v příloze A.

Zeleně zvýrazněná na obrázku 2 je druhá část náměstí. V místě vjezdu je dopravní značka B20a s maximální povolenou rychlostí 30 km.h<sup>-1</sup>, dopravní značka A22 (jiné nebezpečí) a informativní provozní dopravní značka IP10a (Slepá pozemní komunikace). Jak lze vidět na obrázku 2, komunikace tvoří smyčku a vrací se zpět na křižovatku. Vzhledem ke tvaru připomínající kapku tato část místními nazývána jako „kapka.“ Mezi centrální částí a částí kapka se motorová vozidla přímo na náměstí nedostanou.

V okolí náměstí jsou i 3 problémové křižovatky. Zejména je to kvůli jejich uspořádání prostoru a organizaci dopravy. Části 1.2.1, 1.2.2 a 1.2.3 se věnují analýze těchto křižovatek, jejich poloha je vyznačena na obrázku 2. V části 1.2.4 je zmíněna křižovatka u obchodního domu Skleňák, která tvoří jeden z přístupových bodů na náměstí.

### **1.2.1 Křižovatka u fary**

Do křižovatky u fary ústí třída Palackého, ulice Dobrovského, ulice Jungmannova a vjezd, respektive výjezd, do oblasti „kapka.“ Hlavní pozemní komunikace je zde mezi třídou Palackého a ulicí Dobrovského. Uspořádání křižovatky je na obrázku 3.



Obrázek 3 Křižovatka u fary

Zdroj: (1), upraveno autorem

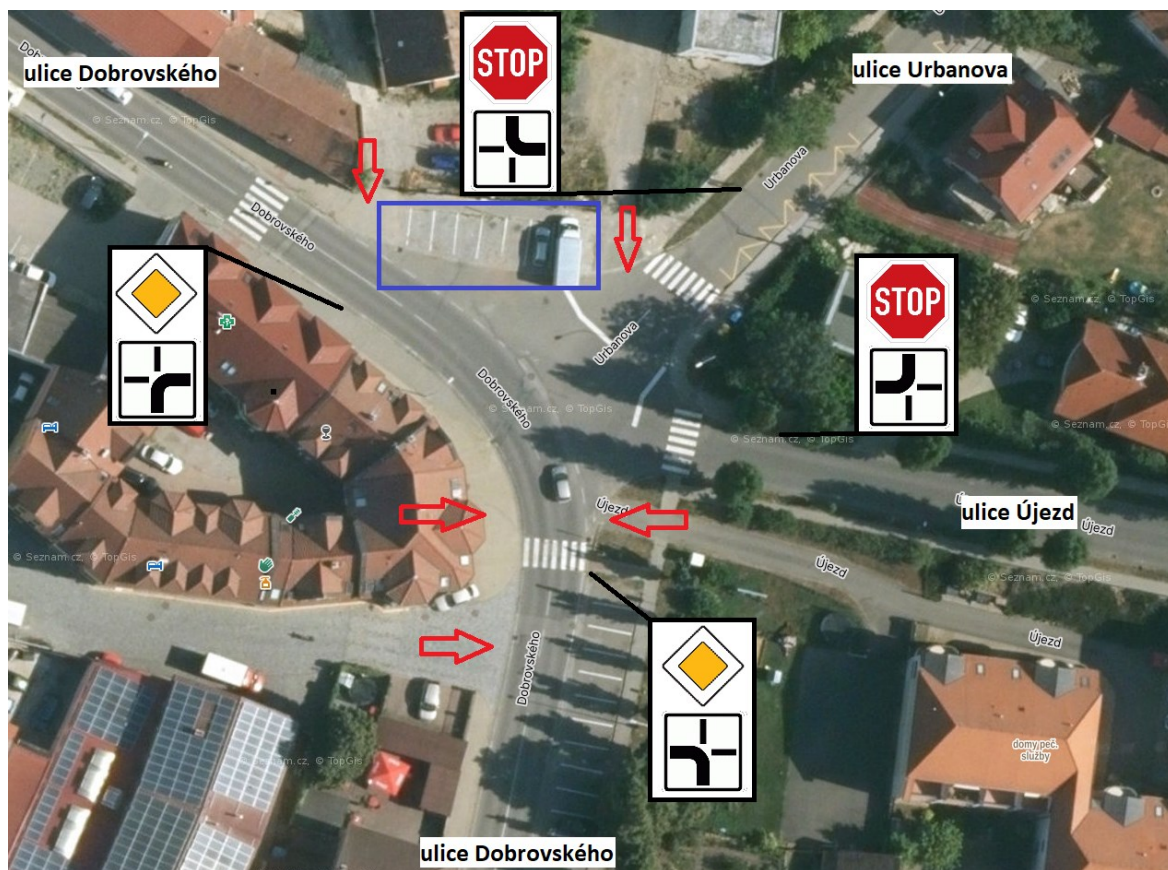
Součástí křižovatky jsou 4 přechody pro chodce. Přechod na severu křižovatky je využíván jako součást chodeckého koridoru náměstí–třída Palackého a dále do obytných zástaveb (červená trasa na obrázku 3). Nastává zde problém, když vozidlo jedoucí z ulice Jungmannova pokračuje na ulici Dobrovského. Takové vozidlo při výjezdu z křižovatky dává přednost chodcům na přechodu pro chodce, zároveň ale stojí v křižovatce v průjezdných trasách přes křižovatku. Východní přechod pro chodce je součástí koridoru sever-jih mimo náměstí (modrá trasa na obrázku 3). Zde už je mezi přechodem a vhodným místem pro bezpečný rozhled do křižovatky prostor zhruba 8 metrů. Podobné je to i u přechodu na jihu, kde je prostor zhruba 6 metrů. Dostatek místa pro 1 osobní automobil je i mezi vhodným místem pro rozhled a přechodem na západě.

Hlavní pozemní komunikace má své vedení jako pravé, respektive levé, odbočení, vozidla přirozeně při průjezdu křižovatkou po hlavní komunikaci snižují rychlost. Velkým problémem je výjezd z náměstí (vedlejší komunikace) hlavně v situaci, když řidič odjíždějící z náměstí odbočuje vlevo do ulice Dobrovského při silných proudcích vozidel přes křižovátku. Silné dopravní proudy přes křižovátku jsou na hlavní pozemní komunikaci. Řidič vozidla nemůže najít vhodnou mezeru mezi projíždějícími vozidly v nadřazeném dopravním proudu a vyhledává alternativní trasu odbočením vpravo do ulice Jungmannova, následně oblast opouští jinou trasou podle toho, kam potřebuje jet.

Do oblasti „kapka“ zajíždějí i vozidla autoškol, neboť se zde nachází dopravní úřad. Následný výjezd z náměstí je pro nejen nezkušené, ale i pro neznalé řidiče, opravdu náročný. I když je křižovatka problematická, od 1.1. roku 2006 (sledované období Policií ČR) se zde staly pouze 3 dopravní nehody (6). Jedna byla srážka osobního vozidla a jízdního kola, při dalších 2 srazilo motorové vozidlo chodce. Bohužel souvislost těchto nehod s problematikou křižovatky nelze spojit, nicméně vzhledem k počtu 3 nehod za období 18 let nelze vyvozovat žádné závěry.

### **1.2.2 Křižovatka u bývalé mlékárny**

Severně od křižovatky u fary je křižovatka u bývalé mlékárny. Nemá přímo návaznost na náměstí, nachází se ale mezi dvěma problémovými křižovatkami. Nevznikají zde komplikace jako u fary, křižovatka ale má svá negativa. Jako hlavní komunikace je ulice Dobrovského, do křižovatky ústí ulice Újezd a Urbanova, v těsné blízkosti je až 5 vjezdů/výjezdů pro různé objekty (na obrázku 4 označeny červenými šipkami). Navíc se v křižovatce nachází vyznačené parkoviště se sedmi místy, modře orámováno je na obrázku 4. Taková parkovací plocha je z hlediska bezpečnosti provozu nevhodná, nicméně pokud byla silničním správním úřadem schválena jako místní úprava, je zde tato parkovací plocha legálně.



Obrázek 4 Křižovatky u mlékárny

Zdroj: (1), upraveno autorem

Nešvarem řady řidičů na této křižovatce je špatné používání směrovek. Například při jízdě z ulice Dobrovského ze severozápadní strany na ulici Újezd dávají řidiči vozidel směrovku vlevo, přitom jedou rovně. Řidič přijíždějící po ulici Újezd může být zmaten a nedá přijíždějícímu vozidlu přednost. Při odbočování z křižovatky nebo její blízkosti do některého z vjezdů do objektu je situace na křižovatce velmi nejednoznačná. Řidičům ostatních vozidel nemusí být úplně jasné, jakým vjezdem chce odbočující řidič vyjet. Zároveň je i plocha křižovatky rozsáhlá a řidiči si průjezd křižovatkou zkracují, případně každý řidič volí lehce jinou trajektorii průjezdu křižovatkou a tím se zvětšují kolizní plochy. V oblasti severně od křižovatky vznikne nová multifunkční zástavba. V Územním plánu Kyjova se v úplném vydání po druhé změně (2) tato oblast změnila na oblast bydlení – smíšené centrální. Dle dostupné vizualizace vítězného projektu (3) není z této oblasti plánováno připojení do křižovatky, eliminuje se tím jeden vjezd. Přechod pro chodce v jižní části křižovatky je mezi 3 vjezdy. Při vyjíždění řidič musí dávat přednost chodcům na přechodu pro chodce a zároveň nadřazeným vozidlům na pozemní komunikaci.

U vedlejších ramen křižovatky je přednost upravena dopravní značkou P06 (Stůj, dej přednost v jízdě). Zároveň je na obou komunikacích vodorovná dopravní značka V05 (Příčná čára souvislá). Pokud ale řidič zastaví u této čáry, nemá do křižovatky dostatečný rozhled a musí si popojet více do křižovatky. Tím řidič zajede hodně ke středu křižovatky až do ostatních průjezdných trajektorií. Zejména se to týká ramena z ulice Urbanova. Vzhledem k tomu, že tato vozidla vjíždějící do křižovatky z tohoto vjezdu mají přednost před vozidly jedoucími z ulice Újezd, není to velkým problémem. Vodorovná značka tu tedy pouze vyznačuje hranici křižovatky. Řidič přijíždějící z ulice Újezd zastavuje vzhledem bezpečnému výhledu také až za příčnou čarou. Zde je ale problém, že blokuje průjezd vozidla jedoucího z ulice Dobrovského z jihu směrem do ulice Urbanova. Takové vozidlo má přednost před vozidlem z ulice Újezd a musí ho objíždět.

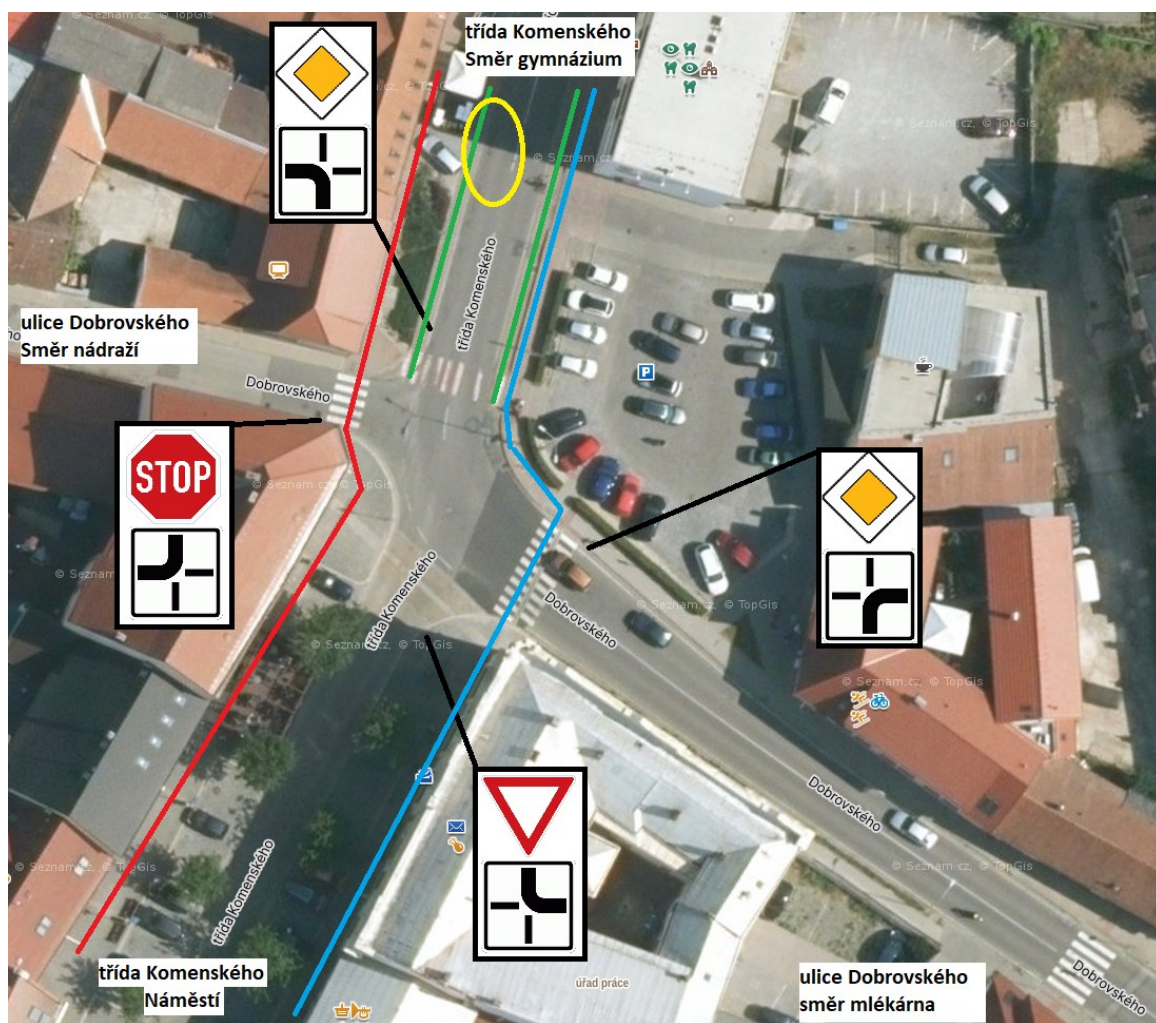
Celkově by křižovatka potřebovala upravit. Velká plocha křižovatky dává řidičům příliš velké množství možných průjezdů, tím vznikají velké kolizní plochy a zvyšuje se riziko střetu nejen mezi vozidly. Vznikají nebezpečné situace, kdy si vozidla navzájem blokují trasy průjezdů přes křižovatku. I přesto se zde za sledované období stalo pouze 7 dopravních nehod (6), při kterých došlo ke kolizi motorového vozidla a jízdního kola nebo vozidla a chodce.

### **1.2.3 Křižovatka u pošty**

Další přístup na Masarykovo náměstí je z křižovatky u pošty. Zejména při dopravních špičkách je křižovatka velmi vytížena, navíc přes ní prochází důležité pěší a cyklistické koridory. To, že křižovatka je problematická, naznačuje i volně dostupný dokument Program rozvoje města Kyjova 2023-2026 (3). V něm se v sekci III. Doprava a bezpečnost píše o tom (k říjnu 2023), že v roce 2023 probíhá prověřování vhodného řešení (stavební úprava/ změna značení).

Hlavní PK jsou v křižovatce PK v ulici Dobrovského (směr mlékárna) a PK na třídě Komenského (směr gymnázium). Výrazně problematickou komunikací je obousměrná PK v ulici Dobrovského ve směru na nádraží. Hlavní dopravní prostor je zde pouze 5 metrů široký, i když se jedná o obousměrnou komunikaci. Dle ČSN 73 6110 (24) by měla mít alespoň 5,5 metru. Navíc přes tuto větev směřuje pěší koridor autobusové nádraží-náměstí-gymnázium (na obrázku 5 vyznačen červenou linií). Pokud je vozidlo najeté v křižovatce vzhledem k bezpečnému výhledu, stojí na přechodu pro chodce a přerušuje plynulou chůzi chodců. Není zde ani bezpečný rozhled na přechod pro chodce jak pro řidiče vozidel, tak pro chodce. Po obou stranách jsou rohy budov. Přicházející chodce vidí na přijíždějící vozidla z ulice

Dobrovského až poslední metr před přechodem. Řidiči musí výrazně zpomalit a bezpečný rozhled na chodce mají prakticky až v moment, kdy je chodník od nich v úhlu 90°, tedy jsou již přední částí vozidla na přechodu pro chodce. Vzhledem k pohybu studentů gymnázia a střední školy je tento přechod velmi nebezpečný. Při levém odbočení (na třídu Komenského ve směru ke gymnáziu) dává vozidlo přednost vozidlům v nadřazených dopravních proudech, kde se v období dopravní špičky pohybuje větší množství vozidel. Doba hledání mezery v nadřazeném dopravním proudu se prodlužuje a dochází zde k časovým ztrátám. Mezi vozidly vznikají kritické mezery, které 50 % řidičů vyhodnotí jako vhodnou mezeru, nicméně druhá půlka řidičů ji vyhodnotí jako nevhodnou. Stává se, že z křižovatky u pošty chce pokračovat do ulice Dobrovského, ve směru nádraží, větší vozidlo (zejména nákladní vozidlo nad 3,5 tuny). Pokud je v protisměru osobní vozidlo, musí velké nákladní vozidlo čekat, až protijedoucí vozidlo z ulice Dobrovského odjede.



Obrázek 5 Křižovatka u pošty

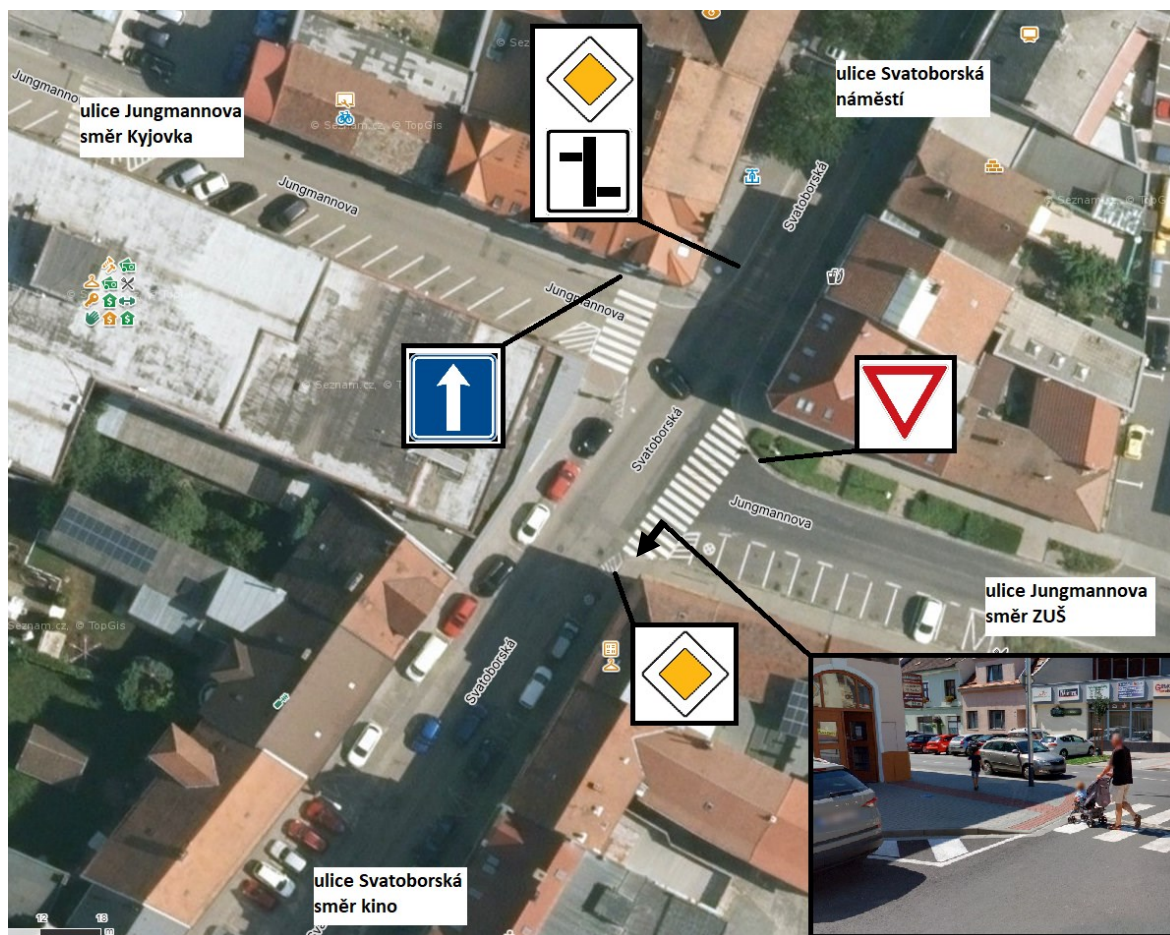
Zdroj: (1), upraveno autorem

Druhý velmi využívaný pěší koridor je na obrázku 5 vyznačen modrou barvou. Ten spojuje autobusové nádraží, náměstí, městský park včetně stadionu a dále sídla na severu a severovýchodě města. Zde příliš velké problémy nevznikají a provoz vozidel a chodců na přechodu pro chodce je plynulý. Vzhledem k přirozenému zpomalování vozidel při příjezdu do křižovatky (respektive průjezdu) řidiči umožňují chodcům bezpečně přejít. Ve směru ke gymnáziu jsou na třídě Komenského po obou stranách vyhrazené cyklistické pruhy (na obrázku 5 vyznačeny zeleně), které ústí/začínají v této křižovatce. Dále ve směru ke gymnáziu pokračuje vyhrazený cyklistický pruh podél celé třídy Komenského, z křižovatky u pošty už ale nikoli. Cyklisté se v tomto místě zařazují do HDP a pokračují křižovatkou dále. Již tak složitou situaci v křižovatce ovlivňuje i zastavování zásobovacích vozidel a vozidel kurýrních služeb před křižovatkou ze směru od gymnázia (místo na obrázku 5 vyznačeno žlutě). Vozidlům jedoucím po PK z ulice Dobrovského ze směru od nádraží vytváří překážku pro bezpečný rozhled. Na této křižovatce jsou časté kolize motorových vozidel s chodci nebo cyklisty. Za sledované období se zde stalo 11 nehod, jedna kolize motorového vozidla a chodce skončila těžkým zraněním (6).

#### **1.2.4 Křižovatka u obchodního domu Skleňák**

Jako třetí přístup na náměstí lze použít přístup ulicí Svatoborskou z křižovatky u OD Skleňák. Ve směru k základní umělecké škole (ZUŠ) je to obousměrná směrově nerozdělená PK, ve směru k řece Kyjovce je to jednosměrná PK vedena ve směru od křižovatky. Hlavní pozemní komunikace je ulice Svatoborská, ramena vedlejší ulice Jungmannova jsou od sebe odsazena (viz obrázek 6).





Obrázek 6 Křižovatka u OD Skleňák

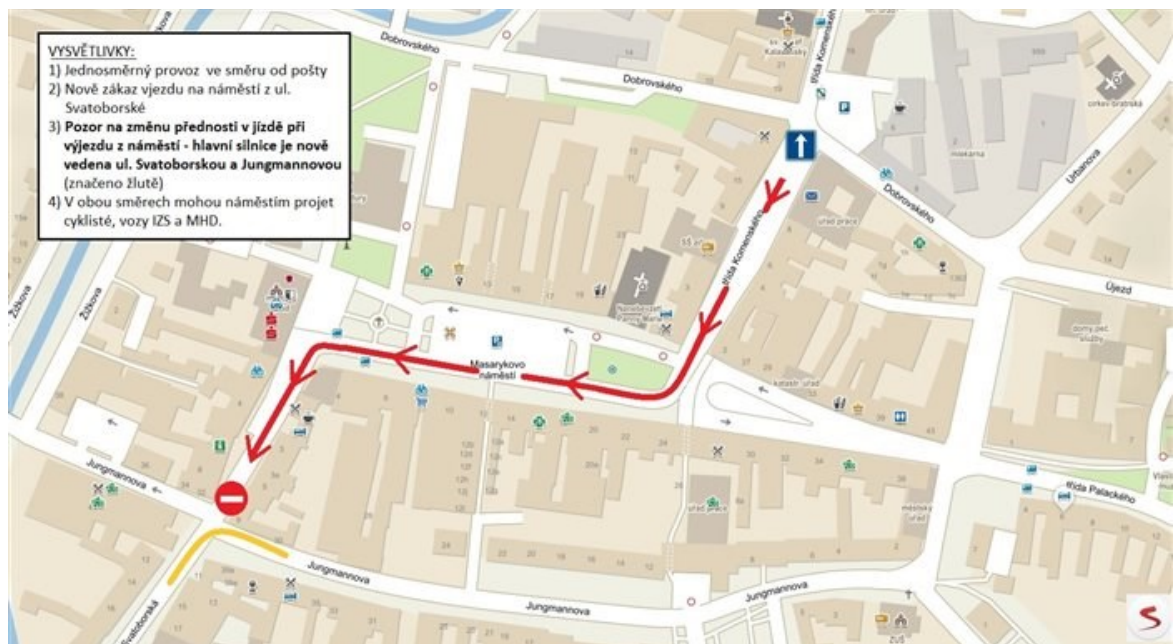
Zdroj: (1), upraveno autorem

Křižovatka a část ulice Svatoborského (od hrany náměstí po kino) prošla v roce 2022 rozsáhlou rekonstrukcí (26). Položen byl nový povrch, změnilo se parkování a nejvyšší povolená rychlost byla omezena na  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ . Po pravé straně (ve směru od kina) byla parkovací místa zrušena, po levé straně zhruba 4 parkovací místa ustoupila zelené infrastruktuře, povrch míst se změnil na dlažební kostky. Na obrázku 6 lze vidět původní stav (k říjnu 2023 nejsou novější satelitní snímky dostupné), na kterém je přechod na ulici Jungmannova ve směru k ZUŠ v původní podobě. Jeho nevýhoda byla v tom, že byl dlouhý 17 metrů a zhruba 5 metrů bylo v zákrytu za zaparkovanými vozidly, což způsobovalo nedostatečný rozhled chodců před vstupem do HDP. Při rekonstrukci byl protažen chodník více do HDP a tím byl přechod pro chodce zkrácen. Vysazená chodníková plocha je k vidění na obrázku 6 vpravo dole a čarou spojena s místem, o které se jedná včetně šipky označující směr chůze osoby. Jinak na křižovatce nejsou sledovány žádné výrazné problémy, které by omezovaly a ohrožovaly účastníky provozu a tím snižovaly bezpečnost.

Na rozdíl od ostatních 3 křižovatek, na křižovatce u OD Skleňák nebyla za sledované období zaznamenána Policií ČR žádná nehoda. Vzhledem k uspořádání a provozu je křižovatka v pořádku a nevznikají zde výrazné problémy. Křižovatky u pošty, u fary a u OD Skleňák napojují Masarykovo náměstí na okolní komunikační síť. I dle slov místostarosty (18) jsou zejména křižovatky u pošty a u fary problematické a město má zájem situaci řešit. Křižovatka u mlékárny sice přímo nespojuje náměstí s okolní komunikační sítí, navazuje ale na obě problematické křižovatky navazující na náměstí.

### 1.3 Zkušební jednosměrný provoz v roce 2019

Od srpna roku 2019 probíhal na náměstí zkušební jednosměrný provoz. Návrh na zklidnění dopravy vypracovali odborníci Českého vysokého učení technického v Praze (ČVUT). Vjezd byl povolen z křižovatky u pošty (viz obrázek 7), opačným směrem ale na náměstí mohla vjet vozidla Integrovaného záchranného systému (IZS), vozidla MHD a cyklisté. Tato změna sice zklidnila dopravu na náměstí, ale zároveň vyvolala negativní dopady na okolní ulice, hlavně se jednalo o ulice Dobrovského a Jungmannova. Zde se totiž hustota dopravy zvedla. To potvrzují měření uskutečněná před začátkem experimentu, po zahájení a v jeho průběhu (5). Úlevu ale zaznamenala křižovatka u pošty, která se dle zprávy (5) stala „přehlednější,“ situace se ale zhoršila na křižovatce u fary. Jak se ale jedna zhoršila a druhá zlepšila, už ve zprávě (4) uvedeno není. Zpráva přímo od ČVUT s podrobnějšími závěry není veřejně dohledatelná.



Obrázek 7 Zjednosměrnění průjezdu náměstím

Zdroj: (28)

Na obrázku 7 je ukázka plánu zjednosměrnění průjezdu přes náměstí. Nově byla na křižovatce při výjezdu z náměstí vedena hlavní pozemní komunikace z ulice Jungmannova do ulice Svatoborského (v obrázku 7 vyznačena žlutou barvou).

Testovací provoz trval pouze 5 měsíců a je tak otázkou, zda si obyvatelé mohli na novinku zvyknout. Proti testovacímu provozu vznikly i 2 petice. Jedna byla od obyvatel dotčených ulic, na kterých se provoz zvýšil, druhá od obchodníků z náměstí. Vzhledem k tomu, že na náměstí jinak zůstalo vše stejně, je otázkou, co přesně obchodníkům mohlo vadit. Dostupná srovnání dle dat zástupců ČVUT (5) totiž uvádí, že před zjednosměrněním se pohybovalo na náměstí zhruba 260 vozidel každou hodinu. Bezprostředně po začátku testovacího provozu počet klesl na zhruba 223 vozidel za hodinu, v říjnu to pak bylo přibližně stejné číslo. Jedná se tak o pokles cca 14 %, k výraznému úbytku potenciálních zákazníků tak dojít nemohlo. Další veřejně dostupná data od ČVUT (5) se týkají ulice Jungmannova. Zde před zahájením provozu projíždělo cca 80 vozidel za hodinu, během jednosměrného provozu na náměstí to bylo 2,5krát až 3,5krát více. Testovací provoz tak byl po pěti měsících předčasně ukončen v prosinci.

Důležité je ale podotknout, že jedinou úpravou dopravy mimo náměstí byla změna přednosti v jízdě u výjezdu z náměstí. Dle názoru autora této práce se tak jednalo spíše o test toho, jak se řidiči v případě jednosměrného průjezdu náměstím zachovají a zda takový provoz pomůže zklidnění dopravy na náměstí, avšak nikoli v jeho okolí. Pokud by se cílilo na zklidnění dopravy na náměstí a jeho okolí, muselo by se zavést více návazných opatření, jako je například důkladné vymezení příjezdových a odjezdových tras a vytvoření jednosměrných ulic i z těch okolích.

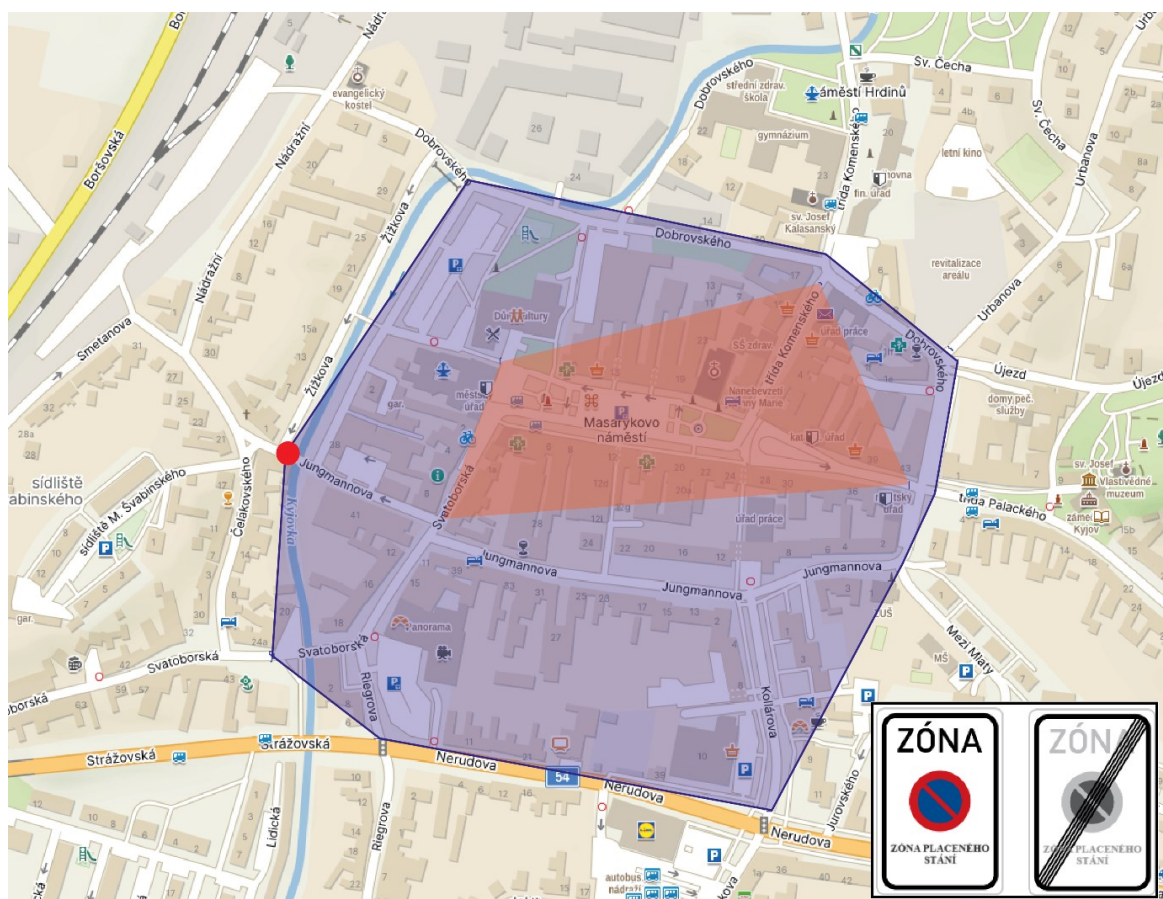
#### **1.4 Parkování**

Řidič IAD má možnost zaparkovat přímo na náměstí nebo v jeho okolí. V řešené oblasti je zavedena zóna placeného stání dle Ceníku za stání silničních motorových vozidel a ceny parkovacích karet (7) ze dne 12.12. 2022. Ta je ohraničena dopravními značkami IZ 8a a místy je doplněna dodatkovou tabulkou „SMS PARKING.“ Zóna je ukončena dopravními značkami IZ 8b. Do zón si lze zakoupit i parkovací kartu rezidenta nebo abonenta. Rezidentní parkovací karta stojí 600 Kč na rok za první kartu, každá další stojí 2000 Kč na rok. U abonentní karty je to 5000 Kč na rok za první vozidlo, za každé další 7000 Kč (7).

Bezplatná stání v zóně zpoplatněného stání je umožněno vozidlům (7):

- města Kyjova a Technických služeb města Kyjova;
- složek IZS, havarijních a pohotovostních služeb při mimořádné události;
- zdravotně postižených osob označených značkou O1;
- a zaměstnancům pečovatelských služeb a lékařům při návštěvě nemocných.

Zóna placeného stání je na obrázku 8 vyznačena modrou barvou, oranžovou je vyznačena oranžová zóna parkování Masarykova náměstí. Vzory značek jsou uvedeny na obrázku 8 v pravém dolním rohu a jsou umístěny v průsečících pozemních komunikací a modré čáry označující zónu placeného stání.



Obrázek 8 Zóna placeného stání

Zdroj: (1), upraveno autorem

Veřejná parkovací místa jsou na náměstí i v okolí zpoplatněna. Některá z blízkých parkovišť ale v zóně placeného stání nejsou, mimo jiné se jim věnuje část 1.4.2. Parkovné se platí v parkovacích automatech nebo služkou ParkSimply, případně pomocí SMS Parking. Přehled parkovacích zón je v tabulce 1. Částky jsou uvedeny v českých korunách (Kč), případně v korunách za hodinu parkování (Kč/h).

Tabulka 1 Parkovací zóny v Kyjově

Zóna	Platnost	Cena
Oranžová (náměstí)	PO – PÁ 8:00 - 17:00 SO 8:00 -12:00	10 Kč za prvních 30 min, 20 Kč za dalších 30 min 15 Kč/h přes online platbu
Zelená (okolí)	PO – PÁ 8:00 - 17:00 SO 8:00 -12:00	10 Kč/h
Modrá (okolí)	PO – PÁ 8:00 - 17:00 SO 8:00 -12:00	15 Kč/h přes online platbu

Zdroj: (7, 9), upraveno autorem

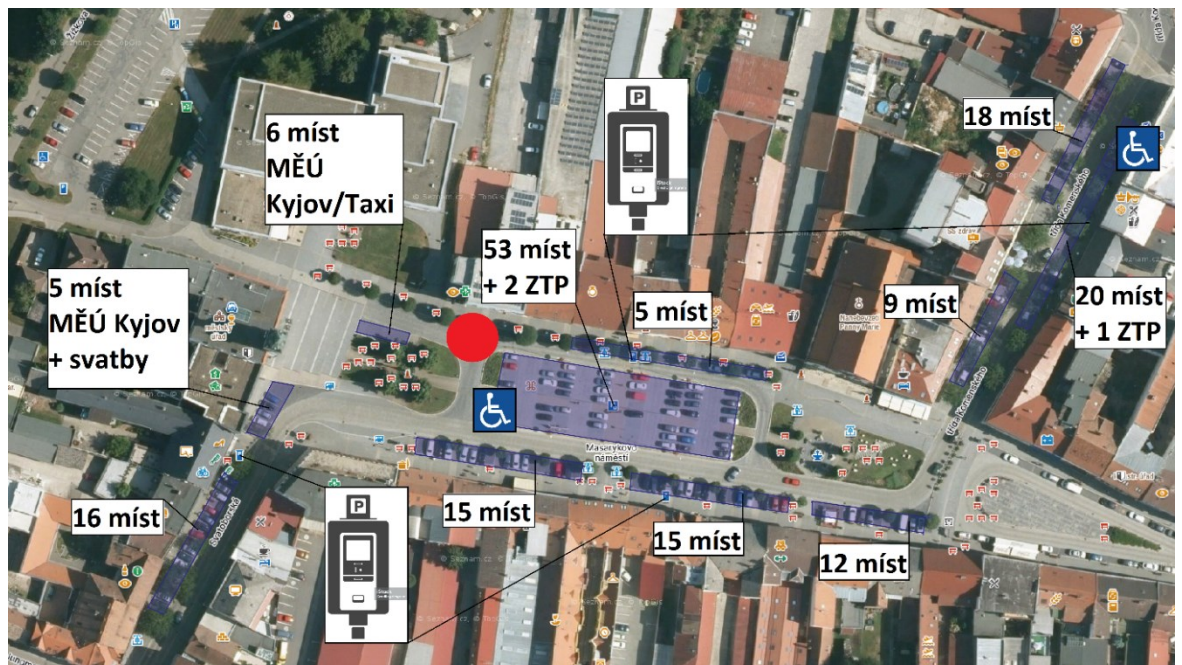
Online platbou se v tabulce 1 myslí použití aplikace ParkSimply nebo zaplacení pomocí SMS. V tabulce 1 jsou sice uvedeny sazby za parkování v oranžové zóně, na dodatkových tabulkách u parkovišť je napsána pouze sazba 30 Kč za hodinu parkování. V zónách lze použít i již zmíněné parkovací karty. Při výběru zóny v aplikaci ParkSimply (9) je potřeba zadat místo, kde řidič parkuje, nikoli danou zónu. Jednou z možností je zadat pouze „Kyjov“ bez jakékoli specifikace se sazbou 15 Kč/h.

#### 1.4.1 Parkování na náměstí

Při průjezdu náměstím ze severu třídou Komenského jsou parkovací místa kolmá podél pozemní komunikace v HDP. Jsou označena dopravní značkou IP11b navíc přímo na značce doplněnou symbolem parkovacího automatu (značka IP13c). Dodatková tabulka uvádí, kdy a jak je parkoviště zpoplatněno (viz tabulka 1). Parkovací místa jsou rozdělena do bloků po 2 a 4 parkovacích místech. První blok po pravé straně má 2 parkovací místa, hned následující blok o 4 místech je v letních měsících pro parkování uzavřen, je zde postavena dřevěná konstrukce pro zahrádku restaurace. Parkování pokračuje třemi bloky parkovacích míst, od sebe jsou odděleny vysazenou chodníkovou plochou o šířce 2 metry. Dále pokračuje vysazená chodníková plocha o délce 15 metrů, za ním další 3 bloky parkovacích míst a jedno podélné jako poslední. Po levé straně jsou parkovací bloky po 2 až 4 parkovacích místech, celkem jich je 5. V prvním bloku jsou pouze 3 místa, prostřední místo je vyhrazené stání pro invalidy vyznačené dopravní značkou IP12 (Vyhrazené parkoviště) se symbolem vozíčkáře. Toto místo je přímo u pobočky České pošty. Jako poslední je po levé straně záliv jako 2 parkovací místa pro osobní vozidla, parkuje zde často dodávka místního obchodníka.

Tato parkovací místa na třídě Komenského používají uživatelé vozidel jak pro návštěvu náměstí, tak zejména za účelem návštěvy pošty, která je jedinou pobočkou v Kyjově. Celkově je v této části k dispozici 39 parkovacích míst včetně míst určených pro zahrádku restaurace. I mimo dopravní špičku dochází k tvorbě fronty před křižovatkou u pošty, zaparkovaná vozidla nemůžou vyjet, případně opačný směr blokuje vozidlo, které chce využít volné místo a čeká na prostor pro vjetí na místo. To vytváří dopravní komplikace v opačném směru.

Na obrázku 9 jsou zvýrazněny parkovací plochy v centrální části náměstí, na třídě Komenského a v ulici Svatoborská, počty parkovacích míst v dané sekci, lokace parkovacích automatů (obrázek parkovacího automatu) a lokace vyhrazených míst pro invalidy (symbol invalidy).



Obrázek 9 Parkování v centrální části náměstí

Zdroj: (1), upraveno autorem

Další parkovací místa začínají přímo v pravotočivé zatáčce. Po jižním okraji jsou kolmá parkovací místa v HDP. První blok se 4 parkovacími místy je umístěn přímo ve vnější straně zatáčky, nebrání tedy rozhledu. Další blok má 8 parkovacích míst, neboť potenciální vysazená chodníková plocha (dělicí poloostřůvek mezi jednotlivými bloky) by byla přímo před vjezdem budovy. V létě se zde umísťuje letní zahrádka zabírající 2 parkovací místa. Zatímco první vysazená chodníková plocha má na šířku 2 metry, další má metrů 7 a navazuje na něho blok se třemi parkovacími místy. Parkovací plocha pokračuje třemi bloky až k 15 metrů široké vysazené chodníkové ploše. Ta je využita pro přecházení chodců přes HDP pomocí místa pro

přecházení. Za poloostrovem pokračuje parkoviště čtyřmi bloky parkování. Celkem je po této straně 42 parkovacích míst. Vyhrazená místa pro ZTP zde vůbec nejsou, nicméně pro lepší dostupnost cílů na náměstí by zde aspoň nějaká být měla a pokud budeme brát, že těchto 42 míst je jako samostatné parkoviště, měla by zde být alespoň 2 místa pro ZTP (35).

Hlavní parkovací plocha je při průjezdu náměstím, od křižovatky u pošty po křižovatku u OD Skleňák, po pravé straně mimo HDP. Průjezdem touto plochou je PK s jednosměrným provozem směrem z východu na západ. Vjezd je doplněn stejnou značkou informující o parkování, jako jinde na náměstí (kolmé placené parkoviště + dodatková tabulka). Navíc je doplněna o dopravní značku IP04b (Jednosměrný provoz). Po 10 metrech následuje dopravní značka C02c (Příkázaný směr jízdy vlevo).

Zde je dopravní organizace velmi zajímavá. Vpravo se totiž nachází snížený obrubník jako vjezd na chodník bez jakékoliv vazby na další infastrukturu, i když je zde vizuálně oddělený HDP od PDP. Dle dopravní značky C02c lze odbočit pouze vlevo. Směrem od chodníku ale žádná značka není, vozidlo by mohlo odbočit vlevo do jednosměrky, nicméně z druhé strany tohoto chodníku je dopravní značka B01 (Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)). Na PK ale dopravní značky příkázaný směr jízdy nebo zákaz odbočení nejsou. Vozidla sem legálně vjet nemůžou, jak lze vidět v příloze B, vozidla IAD i vozidla zásobování zde jsou. I když se zde nachází i stojany na jízdní kola, cyklisté můžou jízdní kolo pouze vést.

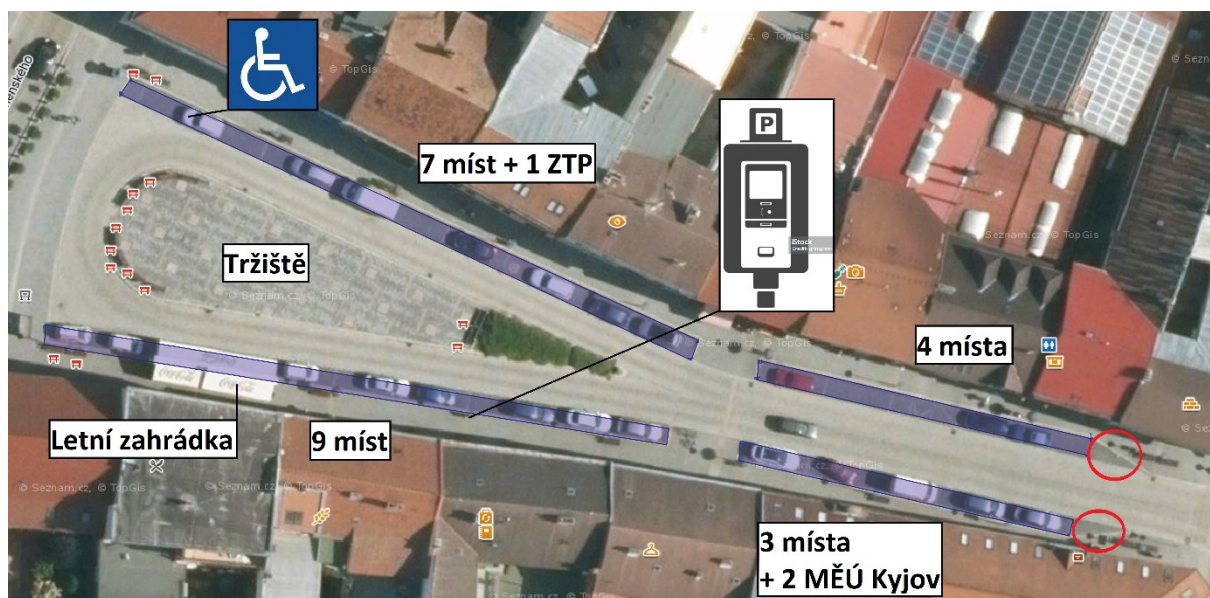
Hlavní parkovací plocha se dělí na 5 sekcí. První sekce je při severním okraji komunikace, je zde 5 podélných míst o délce 8 metrů. Každá z dalších 4 sekcí má 14 parkovacích míst, zhruba v polovině jsou rozděleny chodníkem pro pohyb chodců odlišeným od ostatní plochy jinou barvou dlažby, výšková úroveň je stejná. Bohužel i na chodníku parkují uživatelé osobních vozidel. Příklad je v pravé části na obrázku 16. Celkem je v centrální části 55 parkovacích míst.

Jediná 2 vyhrazená místa pro ZTP jsou na hlavní parkovací ploše. Na obrázku 9 jsou označena symbolem invalidy. Jejich umístění je relativní vzhledem k cílům na náměstí. Jsou v blízkosti radnice i lékařského domu, nicméně od cílů v oblasti fontány jsou vzdálena 100 metrů. Hned v blízkosti vyhrazených míst je chodník přes parkoviště. Mezi radnicí a hlavní parkovací plochou je ještě 6 parkovacích míst pro potřeby města Kyjova (viz obrázek 9). Jsou označena dopravní značkou IP12 (Vyhrazené parkoviště) a doplněna dodatkovou tabulkou „6 míst pro potřeby MěÚ (Městský úřad) Kyjov v době PO-PÁ 7-18.“ Od 17 do 8 jsou místa vyhrazena taxislužbě, v sobotu a neděli jsou pro taxi službu vyhrazena celý den. Vozidla ale

parkují i podél obrubníků v křižovatce u lékařského domu (červeně vyznačena na obrázku 9). V centrální zóně parkovací místa alespoň částečně opodstatněný význam vzhledem k potřebám mají, neboť se zde nachází lékařský dům Slavia. Parkování pro držitele karet ZTP je zde zapotřebí, jak z hlediska legislativy (35), tak i kvůli obsluze. Zachovat vjezd je potřeba i pro vozidla sanitní služby.

Směrem k radnici následují zastávky MHD a prudká levotočivá zatáčka, kde je ve vnější části 6 parkovacích míst v HDP, která nemají vliv na výhledové poměry. Tato místa jsou označena dopravní značkou IP12 (Vyhrazené parkoviště) s dodatkovou tabulkou „Pro potřeby MěÚ Kyjov a svatby.“ Časové omezení je od pondělí do pátku v rozmezí 8-16 hodin, v sobotu od 9 do 13 hodin, mimo tyto časy lze parkovací místa využít bez omezení. Parkoviště pokračuje čtyřmi bloky o čtyřech parkovacích místech (celkem 16 míst).

V oblasti kapky jsou pouze parkovací místa podélná. Krátce po vjezdu na náměstí oznamuje dopravní značka IP11c (Parkoviště (podélné)) a dodatková tabulka informující o zpoplatnění od pondělí do pátku vždy od 8:00 do 17:00, v sobotu a neděli od 8:00 do 12:00, na oranžovém podkladu je uvedena sazba 30 Kč za hodinu parkování. Přes 2 parkovací místa se v létě umísťuje letní zahrádka přilehlé restaurace (viz obrázek 10). K dispozici je v této části 25 parkovacích míst. V čase konání trhů parkují v oblasti kapky vozidla (zejména dodávky) prodejců.



Obrázek 10 Parkování v části kapka

Zdroj: (1), upraveno autorem



Při křižovatce u fary se na náměstí nachází městský úřad, odbor správních, dopravních a živnostenských agend. Koná se zde teoretická i praktická část zkoušky k získání odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel. Vozidla autoškol využívají tato místa pro odstavení vozidel během praktických zkoušek a následně zde zkoušení parkují. Mezi posledním a předposledním místem je umístěna dopravní značka IP12 (Vyhrazené parkoviště) s dodatkovou tabulkou „2 místa pro potřeby MěÚ v době PO-PÁ 7-17 hodin.“ V celé oblasti „kapky“ je pouze jedno vyhrazené parkovací místo pro invalidy (na obrázku 10 je vyznačeno symbolem invalidy), nicméně toto místo je od jednoho z hlavních cílů, od městského úřadu, vzdáleno 100 metrů. Vzhledem k parkovacím místům přímo před úřadem by bylo vhodné mít vyhrazené místo pro ZTP přímo před úřadem. U letní zahrádky parkují i 2-3 rozvážková vozidla dané restaurace na vyznačených parkovacích místech, která ale nemají přímo vyhrazena pro sebe a může je využít kdokoli. Na celou tuto část je pouze 1 platební automat v místě označeném na obrázku 9. I když se jedná o jediný automat v této části, od nejvzdálenějšího parkovacího místa je vzdálen 60 metrů, dostupnost je vyhovující. V případě všech plných parkovacích míst parkují řidiči svá vozidla i zkosených místech na počátku (respektive konci) parkovacích ploch, a to je v rozporu s pravidly silničního provozu (21), neboť pro oba směry musí zůstat prostor o šířce alespoň 6 metrů (3 metry pro každý směr). Části vozidla přecházejí do vozovky a zamezují volnému průjezdu po pozemní komunikaci. Místa jsou na obrázku 9 vyznačena červeně. Zároveň je v těchto bodech chodník široký pouze 1,5 metru, což je v souladu s ČSN 73 6110 (24), ale jedná se o nejmenší možnou šířku. Navíc v celé oblasti chybí zeleň. Jedinou výjimkou je zelený ostrůvek zhruba uprostřed oblasti (viz obrázek 10).

V tržním řádu (22) jsou v příloze č.2 uvedeny všechny povolené restaurační zahrádky v Kyjově. Na náměstí jsou pouze 3 zahrádky, které jsou postaveny na parkovacích místech. Jedná se v každém případě o 3-4 nevyhrazená parkovací místa, která jsou dočasně omezena bez náhrady. V okolí těchto zahrádek jsou další parkovací místa a v celkovém počtu parkovacích míst na náměstí nehraje toto omezení žádnou významnou roli.

Hodinová sazba 30 Kč na hodinu je pro oblast náměstí velmi nízká, což řidiče nijak nedemotivuje v parkování přímo na náměstí. Do parkovacího automatu lze vhodit jakýkoliv obnos mincí a automat přepočítá dobu parkování. Například při vhození 10 Kč dostane řidič lístek na 30 min parkování. Platit lze i přes mobilní telefon pomocí aplikací ParkSimply a SMS. Celkově je na Masarykově náměstí 186 parkovacích míst (plus 4 pro ZTP a 13 pro MěÚ Kyjov) a tvoří zhruba 1/4 plochy centrální části náměstí, i s plochami PK je to až polovina plochy. Vyhrazená místo pro ZTP nejsou v dostatečném počtu. Dle vyhlášky č. 398/2009 Sb.

o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (35) by na 186 parkovacích míst mělo být minimálně 7 vyhrazených parkovacích míst. Tato vyhláška sice přímo se začátkem roku 2024 přestala platit skrze nový stavební zákon, její platnost je ale zatím prodloužena. Poloha zmíněných parkovacích míst pro ZTP je na náměstí relativní vzhledem k počtu cílů na náměstí, některá jsou umístěna dobře (u pošty a na centrálním parkovišti), jiná by měla být jinde (v části kapka). Parkovací místa jsou umístěna i v zatačkách, což akorát zvyšuje nabídku parkovacích míst.

Náměstí je spíše pro vozidla než pro občany. Jako příklad lze uvést tržiště „kapka“, které je uprostřed smyčky, obchodníci a nakupující jsou uzavřeni uprostřed provozu motorových vozidel. Hlavní plocha je jako parkoviště místo toho, aby zde byly například trhy. Případně v období Vánoc by zde mohly být okolo vánočního stromu adventní trhy, které jsou místo toho na ploše před radnicí. Vánoční strom je obehnán dřevěným plotem a přímo v těsné blízkosti parkují osobní automobily. Obrázek 11 zobrazuje smutný symbol Vánoc na kyjovském náměstí.



Obrázek 11 Vánoční strom na náměstí

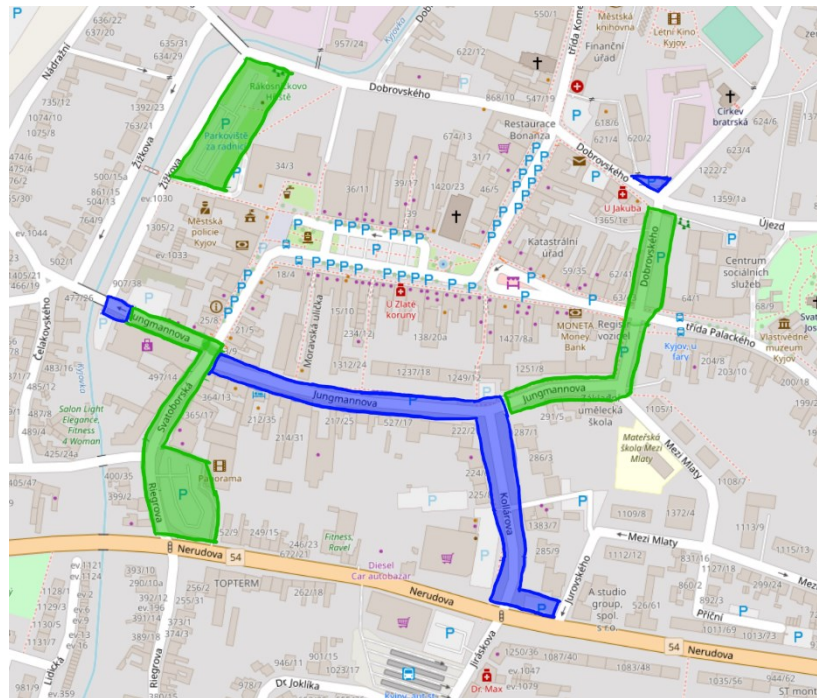
Zdroj: foto autor

Vozidla jsou pod vánočním stromem zaparkovaná téměř až pod větvemi, řidičům vozidel ani nevádí, že se na parkovací místo vzhledem k délce nevejdou (některá místa jsou zkrácena). Zároveň i vánočním stromem zamezen průchod chodců přes náměstí, jelikož je postaven přímo na chodníku.

#### 1.4.2 Parkování v okolí náměstí

Pokud řidič není ochoten zaplatit částku 15 nebo 30 Kč za parkování, případně nelze na náměstí zaparkovat z důvodu plné kapacity nebo omezeného vjezdu, nachází se v docházkové vzdálenosti 10 minut (při rychlosti 4,5 km.h<sup>-1</sup> asi 750 metrů) od náměstí další parkoviště. Část z nich jsou placená v zóně placeného stání (viz obrázek 12), najdou se ale i místa bez parkovacího poplatku mimo zónu placeného stání, která jsou zřejmě určena pro obyvatele

přílehlých objektů. Bezprostřední okolí náměstí (oblast ulic Dobrovského, Jungmannova, Svatoborská, Žižkova) tvoří 2 zóny placeného parkování. Sazby jsou uvedeny v tabulce 1. Jednotlivá parkoviště v okolí náměstí jsou zvýrazněna na obrázku 12.



Obrázek 12 Parkoviště v okolí náměstí

Zdroj: (8), upraveno autorem

Při snaze o bezplatné parkování jsou řidiči schopni zaparkovat prakticky kdekoli, často i v rozporu s pravidly silničního provozu (21). Tento způsob parkování je problémem například pro obyvatele ulice Žižkova. Ta má 2 části, první mimo zónu placeného stání, přes potok je parkoviště za kulturním domem, kde se platí 10 Kč/h (přes ParkSimply pouze 5 Kč/h). I místostarosta města Kyjova potvrdil, že existuje problém parkování návštěvníků náměstí před domy obyvatel ulice Žižkova a ti nemají svá vozidla kde odstavit a samozřejmě je zde zvýšený provoz. Řidiči se zde snaží zaparkovat hlavně v moment, kdy je parkoviště za kulturním domem plně obsazené. Na parkovišti za kulturním domem je 70 vyznačených parkovacích míst, 5 míst vyhrazených pro ZTP umístěných různě po parkovišti. Vzhledem k tomu, že jako cíl uživatelů tohoto parkoviště lze považovat kulturní dům a náměstí, jsou parkovací místa nevhodně umístěna na druhém konci parkoviště, než je vstup právě do zmíněných cílů. Jedno místo je vyhrazeno pro městskou policii a 6 míst pro město Kyjov. Parkuje se i podél PK v HDP ulice Žižkova, kde ale vozidla parkují v rozporu s pravidly silničního provozu (21), neboť zde není ponechána šířka obousměrné komunikace 6 metrů.

Poměrně vzdáleným místem pro parkování je ulice Svatopluka Čecha. Řidiči jsou schopni zde zaparkovat i v samotné křižovatce, porušují pravidla silničního provozu (21), jelikož nenechávají průjezd alespoň 6 metrů a také neponechávají prostor 5 metrů od křižovatky, omezují provoz a ohrožují bezpečné projetí křižovatky. Dále parkují i v samotné ulici, jak to zobrazuje obrázek 13. Pozemní komunikace je zde vedena do zatáčky a řidič objíždějící zaparkovaná vozidla nemá dostatečný výhled do protisměru. Přitom je docházková vzdálenost na náměstí z této ulice zhruba 450 metrů, což je přibližně stejná vzdálenost, jako z parkoviště na překladišti (viz následující odstavce), kde lze zaparkovat bez porušování pravidel silničního provozu (21). Další obrázky jsou v přílohách C a D.



Obrázek 13 Parkování v ulici Sv. Čecha

Zdroj: foto autor

Dalším vzdálenějším parkovištěm je bývalé překladiště (první část). To je od náměstí vzdáleno zhruba 470 metrů. Betonová plocha je o rozměrech 100 x 25 metrů bez vyznačených parkovacích míst, což má vliv na kapacitu podle toho, jaké rozestupy mezi sebou jednotlivá vozidla mají. Přes den bývá plocha zaplněna zhruba z 80–90 %. Celková plocha je ale až 3x větší. Hned vedle bylo zrušeno kolejiště a nyní je zde pouze brownfield. Jižně je potom rozbitý povrch ze žulových kostek střídající se se šotolinou a betonovými panely. Povrch pojízdný je, ale vozidla zde neparkují. Důvodem může být i fakt, že oblast nevypadá příliš bezpečně vzhledem k vysokým porostům podél plochy a je odlehlá od veřejných prostranství. V pracovní dny, ale hlavně o víkendech, zde parkují nákladní vozidla řidičů, kteří bydlí v Kyjově, ale pracují pro mimo kyjovské dopravce. Více takových ploch pro nákladní automobily v Kyjově není, v areálu ČSAD Kyjov se parkuje za poplatek, v areálu sila není dostatek míst a využívají ho kyjovští dopravci. Při větších kulturních akcích je bývalé překladiště pro návštěvníky přímo k parkování vyhrazeno, stejně jako parkovací plocha u nádraží (druhá část překladiště).

Druhá část překladiště má betonový povrch a jedná se o plochu o rozměrech 38 x 27 metru, na zbytku parkují nákladní automobily a je využíváno k odstavení aut blízkého servisu. Mezi parkovací plochou a železničním nádraží je další parkoviště o počtu 44 parkovacích míst (včetně jednoho vyhrazeného místa pro ZTP). Počet parkovacích míst na překladištích nelze jednoznačně určit, jelikož zde nejsou vyznačena parkovací místa. Odhadem to může být 50-60 parkovacích míst v závislosti na samostatné organizaci řidiči. Druhá část překladiště a parkoviště u nádraží jsou od náměstí vzdálena zhruba 750 metrů. Jak tato část překladiště, tak přiléhající parkoviště u nádraží jsou využívána jako parkoviště P+R, i když tak označené nejsou. První část překladiště lze vidět na obrázku 14, další snímky překladiště a parkoviště u nádraží jsou v přílohách E a F.



Obrázek 14 Parkoviště na překladišti

Zdroj: foto autor

Oblíbeným parkovištěm blízko náměstí je parkoviště u křižovatky u pošty (dále jako parkoviště u pošty). Plocha je zhruba pro 25 vozidel, je zde jedno vyhrazené nevyznačené místo pro ZTP, jedno pro místní obchod. Obě jsou pouze označena dopravní značkou IP12, ta pro invalidy je doplněna zkratkou ZTP, druhá je doplněna dodatkovou tabulkou „pro zákazníky obchodu.“ Za parkování se zde neplatí. Povrch tvoří starý asfalt a šterk. Nejsou zde žádná přímo vyznačena parkovací místa vodorovným dopravním značením. Přes pracovní den je parkoviště neustále zaplněno. I přesto sem řidiči stále vjíždí, nenachází místo a vzhledem k všude zaparkovaným vozidlům se nemají kde otočit a vytváří chaos. Nájezd na parkoviště je přes nájezdový obrubník s velkým nájezdovým úhlem a má 6 metrů na šířku (viz obrázek 15).

Širší vozidla se zde nevyhnou, vjíždějící musí čekat na hlavní pozemní komunikace a tím blokují volný průjezd z křižovatky u pošty.



Obrázek 15 Výjezd z parkoviště u pošty

Zdroj: foto autor

Při vyjíždění ven z parkoviště je problémem roh budovy, který zasahuje do rozhledových trojúhelníků. Taková situace je zobrazena na obrázku 15 z pohledu chodce. Zde hrozí střet vozidla a procházející osoby. Řidič vyjíždějícího vozidla musí přední částí vozidla najet na chodník, aby viděl na chodce za rohem budovy, přitom už ale může ke střetu dojít. Dále pokud vozidlo dává přednost vozidlům na hlavní komunikaci, stojí na chodníku a chodcům je znemožněno projít. Sice takové zastavení není v rozporu s pravidly silničního provozu (21) (řidič zastavil v místě, kde má dostatečný rozhled), je ale přerušen plynulý průchod chodců. Pracovníci z přilehlé kavárny potvrzují, že často se dějí mezi řidiči na parkovišti hádky kvůli organizaci parkování. Řidiči s vidinou zaparkování stojí a čekají na nevhodných místech a zabraňují vyjetí jiného vozidla. Případně parkují na takových místech, kde zablokují výjezd z parkovací plochy. Parkoviště je ohraničeno živým plotem, který je občas přerušen jako vchod

pro chodce. I přes tyto mezery ale řidiči se svými vozidly opouští parkoviště, případně volí chodník podél budov. Situace je zobrazena v příloze G.

Parkoviště v zelené zóně je mezi křižovatkami u fary a u bývalé mlékárny. Vyznačených parkovacích míst je zde 27 (včetně jednoho pro ZTP). Nejbližší místo je 80 metrů od náměstí, nejbližší pouze 20 metrů. I zde je přes pracovní den kapacita obvykle zcela vyčerpána. Na třídě Palackého se dá zaparkovat zdarma na podélných vyznačených parkovacích místech. Od nejbližšího místa je to na náměstí 350 metrů. Vyznačených parkovacích míst je zde 55. Na ulici Jungmannova po křížení s ulicí Kollárova je zelená parkovací zóna. V první části se jedná o kolmá parkovací místa (11 míst + 2 pro ZTP). Tato parkovací místa mají na délku pouze málo přes 4 metry, což není v souladu s ČSN 73 6056 (19), která uvádí, že kolmé parkovací místo musí mít na délku alespoň 5 metrů. Kolmá parkovací místa musí mít na délku alespoň 5 metrů. Delší vozidla v tomto případě sahají až do PK. V extrémní případě tvoří i výraznější překážku v provozu (viz příloha G a její komentář). V druhé části je to 12 podélných parkovacích míst. Podél zbytku ulice Jungmannova a na ulici Kollárova je modrá parkovací zóna s platností 7 dní v týdnu a 24 hodin denně. Zde je možné zaparkovat pouze s platnou parkovací kartou, 3 místa jsou vyhrazena pro vozidla po zaplacení parkovného online (15 Kč/h). Na ulici Kollárova je 46 parkovacích míst včetně 3 pro ZTP. Na ulici Kollárova se ještě nachází parkoviště pro zákazníky obchodu COOP. Opatřeno je závorami a v provozu od pondělí do čtvrtka mezi 6:30 a 18:30, v pátek od 6:30 do 19:00, v sobotu od 6:30 do 12:00 a v neděli od 8:00 do 12:00. Prvních 60 minut parkování je zdarma, každá další započatá hodina stojí 100 Kč. Počet vyznačených míst je 33. Nově jsou parkovací místa kolmá podél ulice Svatoborská. Doposud (listopad 2023) ale místa nebyla označena příslušnou dopravní značkou a nelze tak říct, do jaké zóny místa spadají. Jsou zde 2 nová parkovací místa pro ZTP a dalších 22 parkovacích míst.

Větší parkovací plochou v okolí náměstí je i parkoviště u kina. Cena parkování přes ParkSimply je 5 Kč/h (9), při platbě na místě je první hodina zdarma, každá další za 10 Kč (7). Docházková vzdálenost na náměstí zhruba 230 metrů. K dispozici je 53 parkovacích míst a 3 místa pro ZTP. Dvě tato místa jsou bohužel vyhrazena až v zadní části parkoviště, nejsou tedy umístěna co nejbližší kinu (tím i náměstí), jako hlavnímu cíli tak, aby pro zdravotně indisponované občany byla dostupnost co nejlepší. Sezónně zde mají vyhrazenou plochu kolotočáři na zhruba 14 dní v listopadu a v květnu. Parkoviště je v těchto obdobích zcela uzavřeno a vozidla musí hledat jiná parkovací místa. Parkoviště u kina je zachyceno v příloze J.

Celkově je na Masarykově náměstí a v blízkém okolí 560 parkovacích míst. Toto číslo je sumou parkovacích míst pouze na oficiálních parkovacích plochách. Další desítky míst jsou neoficiální na PK. Navíc ještě v areálu bývalé mlékárny vyhradilo město parkovací plochu pro městské úředníky. I místa pro ZTP nejsou příliš vhodně umístěna, zároveň jsou místa označena až 3 různými způsoby. Buď je to dopravní značka IP12 (Vyhrazené parkoviště), IP11a se symbolem vozíčkáře, IP12 se symbolem vozíčkáře a někde doplněný o dodatkovou tabulku „1x ZTP“ (případně jiný počet).

Masarykovo náměstí a přilehlá oblast jsou spíše jako parkoviště. Parkovací místa jsou v křižovatkách, zatačkách a podobně, jsou používána parkoviště, která ani nemají potřebné rozměry. Zpoplatnění je velmi nízké, řidičům nesnižuje motivaci zaparkovat přímo na náměstí a mají stále možnost zaparkovat co nejbližší svému cíli cesty. Jelikož je město Kyjov jedním z center slováckého folkloru a Moravských vinných stezek, je náměstí až příliš věnováno IAD, i když potenciál pro živé náměstí, díky turistickému ruchu, existuje.

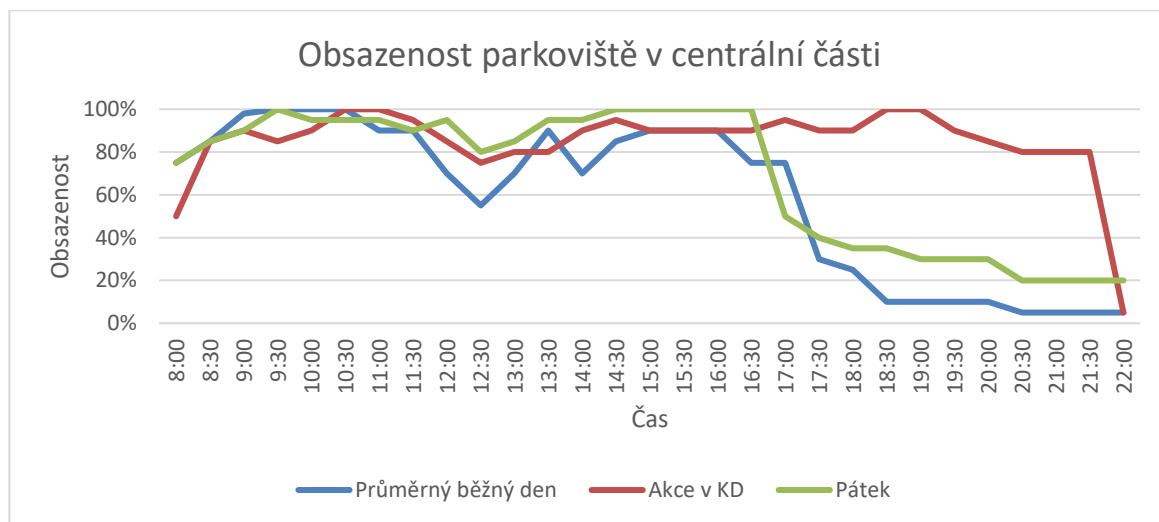
#### **1.4.3 Průzkum obsazenosti parkoviště v centrální části**

Obsazenost parkoviště v centrální části byla sledována v různé dny v kombinaci s různými akcemi a omezeními na náměstí. Analyzováno bylo období od 22.11. 2023 do 3.12. 2023 tak, aby bylo obsaženo co nejvíce různých situací na náměstí, jako jsou akce v kulturním domě, omezení parkování kvůli umístění vánočního stromu, následný úbytek míst právě kvůli stromu a nedělní adventní trhy. Data byla získána osobní návštěvou parkoviště a pomocí online webové kamery umístěné na radnici směrem k parkovišti (23). Mezi těmito specifickými dny byly dny bez omezení – běžné pracovní dny. Prvním dnem průzkumu byla středa 22.11. Jednalo se o běžný pracovní den bez akcí v okolí náměstí. V 8:00 byla zaplněnost již 80 %, do 9:30 už bylo parkoviště naplněno bez jediného volného místa. Do 11:30 občasné obsazenost kolísala mezi 90–100 %, zhruba v 12:30 zde bylo zaplněno 55 % míst. Následně se do 17:00 pohybovalo zaplnění od 65 % do 90 %, poté již obsazenost klesala až na 5 %. Tato vozidla zde parkují až do rána. V noci parkuje na náměstí zhruba 10–20 vozidel, nejvíce z nich na kolmých parkovacích místech jižně podél pozemní komunikace v centrální části. S největší pravděpodobností se jedná o vozidla obyvatel náměstí.

Dne 23.11. se v kulturním domě konala akce. Obsazenost míst byla přibližně stejná jako dne 22.11., po 17:00 se ale zaplněnost parkoviště pohybovala až na hranici 90 %. V 21:30, kdy končila akce, bylo parkoviště zaplněno z 80 %, během 30 minut ale většina vozidel odjela a po 22. hodině bylo na náměstí pouze 1-5 % zaplněných míst. V pátek 24.11. byla obsazenost



parkoviště stejná, jako předchozí dny s výjimkou večera. Kolem 22:00 bylo obsazeno 20 % parkovacích míst, ráno následujícího dne zhruba 10 % míst. V sobotu, kromě období od 9:30 do 10:30 (kdy většina obchodů na náměstí má otevřeno), bylo parkoviště po celý den obsazeno zhruba z 15 %. V neděli se parkoviště zaplnilo do 10:00 až na 95 %, v 15:30 bylo parkoviště zaplněno ze 60 %. Jinak se zaplněnost pohybovala mezi 10 % - 60 %, po 19:00 už bylo parkoviště téměř prázdné. Porovnání běžného dne, pátku a dne, kdy se v kulturním domě konala akce, je na obrázku 16.



Obrázek 16 Obsazenost parkoviště v centrální části

Zdroj: autor

Modrá křivka v grafu na obrázku 16 zastupuje průměrný běžný den (průměr získaný z běžných dnů během doby průzkumu), červená křivka zase průměrný den, kdy se ve večerních hodinách konala v kulturním domě akce. Pátek je vyznačen zelenou barvou. U všech případů se parkoviště začíná plnit dopoledne a po 9. hodině je téměř nebo kompletně plné. Kolem poledne se počet vozidel na náměstí snižuje a v odpoledních hodinách se drží kolem 90 %. Rozdíl je se odehrává v odpoledních hodinách. Pokud je v kulturním domě akce, obsazenost večer ještě narůstá a po konci akce se parkoviště vyprazdňuje, naopak v běžný den je parkoviště po 18. hodině téměř prázdné. V pátek zůstává parkoviště ve večerních hodinách obsazeno zhruba o 15 % více než v běžný den.

Zajímavé je dopoledne kolem 12:30. Zaplněnost parkoviště klesá zhruba o 15–25 %. To může být zapříčiněno například odjezdem zaměstnanců na oběd nebo naopak odjezd návštěvníků z náměstí, kteří zde na oběd byli.

Mimo obsazenost byly sledovány i jiné jevy na náměstí. Například parkoviště pro MěÚ Kyjov před radnicí (kapacita 6 míst) bylo pouze výjimečně zaplněno všech 6 míst, jinak byla průměrná obsazenost pouze 1-2 vozidla za celé sledované období, včetně večerů, kdy zde parkovala vozidla taxi. Vyhrazená místa pro ZTP (pouze 2) byla občasně zaplněna zcela, jinak byla spíše obě prázdná. Přes víkend (25. a 26. 11.) nebylo na těchto vyhrazených místech zaznamenáno ani jedno vozidlo.

Pozornost byla věnována i křižovatce u lékařského domu Slavia (červený bod na obrázku 9). Hlavně pokud bylo parkoviště v centrální části plně obsazeno, parkovala vozidla i v této křižovatce nebo při kraji pozemní komunikace parkoviště před radnicí. Dalšími parkujícími byly sanitky, našli se i řidiči osobních vozidel, kteří zde parkovali více jak 5 hodin. V neděli dopoledne, kdy náměstí bylo zaplněno z 90 %, na parkovišti za kulturním domem nestálo jediné vozidlo. Návštěvníci náměstí volili parkoviště na náměstí před parkovištěm za kulturním domem. Zhruba 70 % vozidel parkovalo na náměstí pouze krátkodobě (maximálně 2 hodiny), zbytek vozidel zřejmě patří obyvatelům náměstí nebo zaměstnancům podniků na náměstí.

Dne 27.11. bylo parkování na náměstí zcela zakázáno z důvodu instalace vánočního stromu. Stání bylo zakázáno dopravní značkou B29 (Zákaz stání) s dodatkovou tabulkou „Bloková očišťa,“ která byla přelepena cedulkou ZÁKAZ PARKOVÁNÍ, PO 27.11. 2023, STAVĚNÍ VÁNOČNÍHO STROMU.

Jako součást výzkumu ČVUT pro řešení zklidnění dopravy na náměstí v roce 2019 vzniklo časosběrné video. Dostupné je na webových stránkách města Kyjova (5), nicméně datum pořízení a časová stopa nejsou známy. Na záběrech lze pozorovat situaci, kdy řidiči vozidel IAD parkují v centrální části i na místech určených pro pohyb chodců, i když jsou legální parkovací místa volná. Zatímco při volném průchodu lidé tento chodník využívali, po zablokování se již lidé po tomto chodníku nepohybovali.

Parkovací místa v okolí náměstí jsou přes pracovní den obsazena z 90 %, případně jsou zaplněna zcela. Ve větší míře jsou ale využívána pro stání vozidel obyvatel daných ulic. Výjimkou jsou parkoviště vzdálenější (obě překladiště a kino), která jsou plně obsazena narázově, spíše však jde o obsazenost 60–80 %.

## 1.5 Chování v dopravním prostoru

Člověk, který se chce na náměstí dostat, má možnost využít IAD, jízdní kolo, může jít pěšky nebo využít městskou hromadnou dopravu. Z pohledu dodržování pravidel silničního provozu (21) a bezpečnosti provozu se uživatelé jednotlivých dopravních módů chovají na náměstí různě, různě dopravní situací vnímají. Problémem je zásobování na náměstí, jelikož řidiči nemají svá vozidla kde zastavit a bezpečně zboží vyložit. Vzhledem k dopravnímu chování je důležité podotknout, že severovýchodní část města je o zhruba 30 metrů výše než náměstí. Část Boršov je od náměstí vzdálena 1,3 kilometru severně a Bohuslavice, jako oddělená část, jsou vzdáleny od náměstí 4,7 kilometru severně.

### 1.5.1 Chodci

Chodci mají k dispozici několik možných bodů pro vstup. Na náměstí vedou uličky z okolních ulic a je velmi dobře dostupné ze všech stran. Přístupové body pouze pro chodce jsou na obrázku 17 vyznačeny červenou čárkovanou čarou. Přes náměstí vede pěší koridor z autobusového nádraží na náměstí a dále směrem ke gymnáziu, kterým denně chodí stovky studentů. Na obrázku 17 ho znázorňuje zelená trasa. Koridor je i ve směru západ-východ, na něm ale už není tak silný tranzitní proud chodců a cíle cest chodců jsou zejména na náměstí.

Hlavní dopravní prostor lze překonat po místech pro přecházení. Tato místa pro přecházení jsou vyvýšena a zvýrazněna béžovou dlažbou. V minulosti se jednalo o přechody pro chodce, ale dopravní značky IP06 (Přechod pro chodce) byly odstraněny. Jedná se sice o místo pro přecházení, bezbariérové úpravy pro zrakově postižené zde zůstaly jako pro přechod pro chodce. Dle Technických podmínek 218 (Navrhování zón 30 - TP 218) (9) nejsou v zónách 30 přechody vyžadovány a chodci mohou přes pozemní komunikaci přecházet na libovolných místech, nicméně nesmí ohrozit ani omezit ostatní účastníky silničního provozu. Dle autora práce je vzhledem k parkovacím místům ponechání vyvýšených míst pro přecházení v pořádku, jelikož proudům chodců udává, kde je vhodné místo k překonání HDP (dle TP 218 je to možné). Potřeba ale je bezbariérové úpravy změnit odstraněním řady dlažebních kostek tak, aby mezi varovným pásem a signálním pásem vznikla mezera v rozmezí 30–50 cm, jak je uvedeno ve vyhlášce č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb (35).



Obrázek 17 Peší komunikace

Zdroj: (8), upraveno autorem

Na obrázku 17 jsou chodníky vyznačeny červenou přerušovanou čarou. V centrální části náměstí vedou hlavně při obvodu. Přes parkoviště je průchod možný taktéž, jak již ale bylo zmíněno v části 1.4.1, často jsou blokovány parkujícími vozidly. V období Vánoc je v průsečíku těchto chodníků přes parkoviště umístován vánoční strom a průchod je tak zamezen zcela. V ulici Svatoborská a na třídě Komenského (části na náměstí) jsou chodníky úzké, nicméně v souladu s ČSN 73 6110 (24), a často dochází k situaci, kdy se chodci musí těsně míjet, obtížně předcházet a rychlost chůze se snižuje. Dle tříd úrovně kvality dopravy (UKD) je na tomto úseku pohyb částečně omezen bez vzájemného rušení (může docházet ke stání), nárazově je pohyb výrazně omezen a pohyb vpřed je možný jen ve skupině. Předcházení je často nemožné a za pomalými chodci dochází k tvorbě kongescí, případně pomalu postupujících kolon chodců. Vyhýbat se musí i chodci v situaci, kdy se potkají dvě dvojice. Další překážku vytváří chodci zastavující se u výloh obchodů. Tyto situace se týkají zejména chodníků na třídě Komenského a na ulici Svatoborská (části, které leží na náměstí). Chodníky podél severního a jižního okraje náměstí mají na šířku zhruba 5 metrů. K podobným situacím, jako na třídě Komenského nebo na ulici Svatoborská, zde nedochází tak často a chůze

je volná. Zde už je z pravidla chůze bez vzájemného rušení, narázově je pohyb bez vzájemného rušení omezen. To se týká zejména zúžených chodníků podél zahrádek umístěných na chodníku.



Obrázek 18 Blokování chodníků vozidly

Zdroj: foto autor

Motorová vozidla tvoří pro chodce další překážky, ať už jsou to zásobovací vozidla nebo osobní automobily. Na obrázku 18 vlevo lze vidět šířku chodníku, která se pohybuje od 2,5 metru po 3 metry. Zároveň zde lze vidět typické situace znesnadňující průchod náměstím. Jsou to vozidla zaparkovaná tak, že předním převisem zasahují do chodníku a tím šířku chodníku ještě více zužují. Problematická situace vzniká i při zásobování. V tomto případě (obrázek 18, levá část) blokuje průchod pracovník vykládající zboží a vozidlo včetně jeho zadních dveří. Více k zásobování je v části 1.5.4.

Často vyčerpaná kapacita parkování neodradí některé řidiče od zaparkování na chodníku. Běžové dlažební kostky v pravé části obrázku 18 vyznačují chodník, po kterém se mají chodci pohybovat přes parkoviště. Na obrázku 18 je k vidění typická situace, kdy řidič vozidla ignoroval chodník (vozidlo je označeno červenou barvou). Chodci se musí kolem vozidel složitě obcházet zúženým prostorem (kde hrozí i poškození vozidla), případně musí zvolit jinou trasu a přecházet musí mimo místa pro přecházení nebo se musí pohybovat v HDP.

V Kyjově funguje Městská hromadná doprava (MHD). Uživatelé MHD se následně pohybují po náměstí pěšky. Přímo na náměstí je autobusová zastávka Kyjov, „náměstí TGM.“

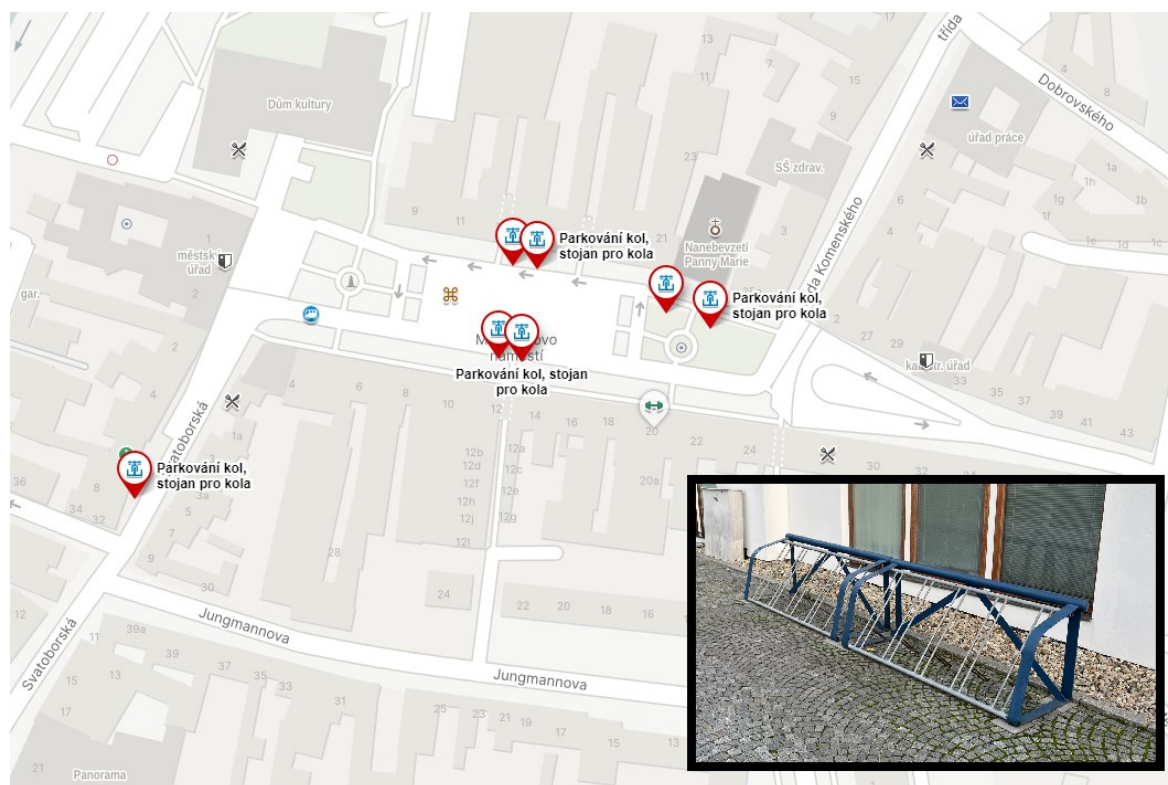
V obou směrech se jedná o zastávkové zálivy bez přístřešků. Využit lze i zastávku Kyjov,,u fary na třídě Palackého nebo zastávku Kyjov,,gymnázium na třídě Komenského. Všechny tyto zastávky jsou vyznačeny na obrázku 2 pod symbolem autobusu. Jelikož zastávky na náměstí nemají přístřešky, v případě deště se čekající cestující schovávají pod krátký převis střechy přilehlé budovy přímo u zastávky. Takové čekání je velmi nekomfortní a proti bočnímu větru a dešti nebrání. Tento jev lze pozorovat i na časosběrném videu od ČVUT (20). Důležité je zmínit, že vozidlo MHD se po náměstí pohybuje zhruba každých 30, 60 až 90 minut dle denní doby. Dopoledne je frekvence vyšší, po 9. hodině se snižuje. Více k podobě MHD v Kyjově je v příloze L.

Celkově není Masarykovo náměstí příliš příznivé pro chodce. Vzhledem k provozu motorových vozidel jsou chodci často ohrožováni, omezováni a musí se pohybovat pouze po chodnících na okraji náměstí. Místa s pobytovou funkcí čistě pro chodce (a cyklisty) jsou pouze před radnicí a v oblasti fontány (zelené plochy na náměstí na obrázku 17), takže na náměstí je potlačena pobytová funkce, kterou by náměstí mělo vytvářet. To ještě více platí pro města s turistickým ruchem a pro místa, která jsou městskou památkovou zónou. I zde ale dochází v rozporu s pravidly silničního provozu (21) k parkování vozidel (viz Příloha B). Nicméně alespoň lavičky v nezávadném stavu podél chodníků jsou, taktéž jsou i v místech před radnicí a kolem fontány, což alespoň částečně vytváří podmínky pro pobytovou funkci.

### 1.5.2 Cyklisté

Cyklistická doprava není na náměstí příliš častá, a tak je dopravní chování cyklistů na náměstí těžké zhodnotit. Vzhledem k žulovému povrchu komunikací je jízda nekomfortní, ale hlavně dostat se na jízdním kole na náměstí je velmi nekomfortní. Cyklista může zvolit jednu ze 3 příjezdových komunikací stejně jako automobily, tedy používá HDP. Případně může jízdní kolo vést po chodnících. V případě příjezdu po ulici Komenského ho ke křižovatce u pošty přivedou vyhrazené pruhy pro cyklisty, ty už ale dále návaznost nemají a cyklista najíždí do společného prostoru s motorovými vozidly. Na ulici Dobrovského (oba směry) cyklistická infrastruktura podporující cyklisty není. Příjezd na náměstí z křižovatky u fary je taktéž bez cyklistické infrastruktury. Na ulicích Palackého, Jungmannova a Dobrovského sice jsou piktogramové koridory, aktuálně (k listopadu 2023) již toto vodorovné dopravní značení není téměř vůbec viditelné. Na příjezdu z křižovatky u OD Skleňák není cyklistická infrastruktura žádná. Vzhledem k absenci infrastruktury určené přímo pro cyklisty tvoří cyklistickou infrastrukturu pouze HDP sdílený s ostatní dopravou. Už samotný příjezd na náměstí je velmi obtížný a nekomfortní.

Nekomfortní je i průjezd náměstím v HDP. Při průjezdu podél kolmých parkovacích míst je cyklista neustále vystavován nebezpečí střetu s vyjíždějícím vozidlem. Ani samotná místa pro bezpečné zaparkování jízdního kola nejsou příliš přívětivá, samotné polohy stojanů ale bezpečné jsou, neboť jsou při chodnících přímo na náměstí ve veřejném prostoru. Polohy jednotlivých míst stojanů jsou na obrázku 19, obrázek stojanu je v pravém dolním rohu.



Obrázek 19 Stojany pro kola na Masarykově náměstí

Zdroj: (1), foto autor

Stojany na jízdní kola jsou v podobě docela složitých ocelových konstrukcí, kde se do stojanu zaparkuje jízdní kolo předním kolem. Celkem má takový stojan 5 parkovacích míst. Jejich stav je uspokojující, některé držáky kol na stojanu jsou rezavé. Využívané jsou především v letních měsících turisty, kteří na náměstí zavítají. Mimo sezónu jsou většinou prázdné. Jízdní kola ale uživatelé odstavují i na vysazených chodníkových plochách, které rozdělují bloky parkovacích míst. Děje se tak i za situace, že stojany na kola jsou zcela prázdné. Cyklisté parkují kola přímo před cílem své cesty opřením o stromy nebo použitím stojánku přímo na kole. Jedná o nízké jednotky jízdních kol a nijak neovlivňují plynulost chůze po chodníku.

Bohužel organizace dopravy na Masarykově náměstí vůbec cyklistickou dopravu nepodporuje. Jelikož je cyklista na náměstí vzácným zjevem, nelze jednoznačně chování cyklistů v dopravním prostoru sledovat. Značně nekomfortní je příjezd na náměstí a pohyb

po něm. Jízdní kolo ale je kde zaparkovat, stav stojanů je celkem v pořádku, lze je bez problémů využít. Cyklistická doprava není oblíbeným dopravním módem pro cesty občanů Kyjova na náměstí a cyklisté jsou zde vzácní. To může být i následkem toho, že severovýchodní část města je o zhruba 30 metrů výše než náměstí a cyklisté musí zdolávat krátká ale prudká stoupání při cestě zpět. Ze severní části města vedou pouze vyhrazené cyklistické pruhy po třídě Komenského a stezka pro cyklisty městským parkem (využívaná zejména pěšími), jinak ale žádná cyklistická infrastruktura ve městě neexistuje. Další cyklistické stezky končí na hranici města. Nicméně v letních měsících cyklistickou dopravu na náměstí a ve městě oživují alespoň turisté a cyklistická doprava má převážně rekreační funkci.

### 1.5.3 Řidiči osobních automobilů

Řidiči motorových vozidel se na centrální část náměstí dostanou jednou ze tří křižovatek – u fary, u pošty nebo u OD Skleňák. I když je maximální povolená rychlost  $30 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , vozidla se pohybují nižší rychlostí. To je zapříčiněno hlavně hledáním parkovacího místa nebo vyhýbáním se překážek. Nastane-li situace, že méně zdatný řidič se snaží zaparkovat a trvá mu to déle, zablokuje komunikaci. Toto je problémem zejména na třídě Komenského (v části na náměstí). Kongesce v (hlavně) dopravní špičce se protáhne až do křižovatky u pošty.

Řidič při pohybu vozidlem po náměstí musí dávat neustále pozor na chodce. Na vyvýšených místech pro přecházení řidiči přednost chodcům dávají, i když nemusí (21), čímž se plynulost dopravy a kapacita PK snižuje. Na ostatních místech už tomu tak není. Při nedostatku parkovacích míst parkují i na místech pro pohyb chodců (viz obrázek 15, pravá část) a v HDP, kde omezují ostatní provoz. Při výjezdu z hlavní parkovací části (jednosměrný provoz) se řidiči odbočující vlevo neřadí k levému okraji vozovky a znemožňují vozidlům odbočujícím vpravo projet. Dále se stává, že řidič jedoucí po hlavní pozemní komunikaci si cestu zkracuje přes jednosměrný provoz protisměrem.

I když volný pohyb chodců po náměstí je na první pohled nebezpečný, je za sledované období zaznamenáno „pouze“ 6 nehod motorových vozidel s chodci. Náhlý vstup chodců do vozovky a následné prudké brždění vozidla bez kolize ale nikde evidováno není. Pokud už k nehodě dojde, dochází k lehkým až těžkým zraněním chodců a musí být na místo přivolána posádka IZS.

Při hustším provozu dochází i k úplnému zablokování náměstí na třídě Komenského a účastníci provozu si na vzniklou situaci stěžují, i když jsou jednou z příčin vzniklé situace. Obyvatelé využívají osobní automobily při každé příležitosti, kdy se na náměstí potřebují



dostat. Ne vždy je to vzhledem k účelu cesty nutné. To se týká například cest do pekárny nebo na trh pro malé množství zboží, kdy lze pohodlně nákup odnést pěšky, na kole nebo pomocí MHD. Pochopitelné je to u osob hendikepovaných, ostatní řidiči pouze využívají otevřenosti náměstí k IAD. Místo občanů a turistů sedících na klidném náměstí, „sedí“ na parkovacích místech osobní vozidla. Náměstí se stává pouze cíli nákupními a úředními na dobu nezbytně nutnou, nikoli cíli za účelem pobytu, odpočinku a setkávání.

#### 1.5.4 Zásobování

I když je na náměstí velké množství parkovacích míst, žádná místa nejsou určena pro zásobování. Obchody či restaurace mají přístupy pouze z náměstí a zásobovací vozidla musí na náměstí vjíždět. Následné zastavení vozidla musí provést na místech, kde blokuje ostatní silniční provoz nebo vytváří překážku pro chodce. Jeden z příkladů byl již zobrazen v levé části obrázku 18 případně v příloze B. Takové situace vznikají denně. Vozidla jsou zaparkována v HDP nebo PDP a je zamezen plynulý provoz na příslušných komunikacích. Dochází i k situacím, že na stejné místo potřebují zaparkovat 2 zásobovací vozidla. Tato situace je zachycena na obrázku 20. Vozidla v tomto případě zabírala zhruba 3/4 šířky chodníku. V příloze K jsou další podobné situace.



Obrázek 20 Parkování zásobovacích vozidel

Zdroj: foto autor

Zastaví-li zásobovací vozidlo v HDP, vytvoří překážku pro volný průjezd. Taková situace se stala i v jeden analyzovaný den, kdy bylo hlavní parkoviště na náměstí dočasně uzavřeno. Zásobovací vozidla zastavila zhruba 75 metrů od sebe v navzájem opačných jízdních pruzích.

Vzhledem k tomu, že provoz byl tímto zastaven v obou směrech, nebylo možné tato vozidla objet a vytvořil se špunt. Přijíždějící vozidla se otáčela v HDP a odjížděla z náměstí pryč.

Řidiči zásobovacích vozidel blokují průjezd přes náměstí a parkují na chodnících. Bohužel nikde v dosahu náměstí nelze zásobovací vozidlo bezpečně a v souladu s předpisy odstavit. Lze zvolit například parkoviště za kulturním domem, kde je přístup na náměstí, většina obsluhovaných cílů na náměstí je ve vzdálenosti více jak 100 metrů. Možností je využít i parkovací místa, pokud nejsou zaplněná. Nicméně manuální dovoz zboží může způsobovat pro řadu řidičů zásobovacích vozidel zpoždění.

Parkování zásobovacích vozidel je potřeba řešit i z toho pohledu, že těžká vozidla ničí chodníky, i když se často jedná o zásobovací vozidla s maximální přípustnou hmotností do 3,5 tuny. K začátku března 2024 byl stav chodníku v místě vyfoceném na obrázku 20 již velmi špatný a musel být opraven. Vozidla ale nadále chodník používají jako parkoviště. Dokonce se tento nešvar rozšiřuje i mezi řidiči osobních vozidel. Stav zásobování je dále neudržitelný a je třeba to zohlednit v budoucím návrhu na změnu dopravy na náměstí.

## **1.6 Strategické plány**

Město Kyjov má řadu strategických dokumentů. V rámci vedení města a politických stran panuje neshoda o řešení na náměstí, nicméně politickou oblastí se práce zabývat nebude a bude čistě sestavena na základě politicky nezávislého pohledu autora této práce. Vedení města má pro roky 2023–2026 sestavený program rozvoje města (3). Mimo projekty na rekonstrukce ulic jsou zde zmíněny projekty na úpravu křižovatky u pošty a zklidnění dopravy na náměstí. Plánem je i vypracování generelu dopravy, který bude odpovídat trendům chytré mobility. Dle místostarosty se plánuje vytvoření strategického plánu udržitelné mobility, zastupitelstvem byl potvrzen rozpočet a bude vybrán zhotovitel (situace ke konci února 2024).

### **1.6.1 Strategické dokumenty**

Prvním dokumentem je Strategie rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021-2030 (25) (veřejně dostupný). Jako klíčová oblast 3 je zde doprava a technická infrastruktura. Jsou definovány vize a sestavena tabulka SWOT analýzy. Jako specifický cíl je i zvýšení podílu pěší dopravy, cyklistické dopravy a MHD, nicméně jakým způsobem toho lze dosáhnout, již v dokumentu není. To platí i pro všechny ostatní vize a cíle. Dokument se týká celého města, přímo doprava na náměstí zmíněna není. Jméno autora v dokumentu není, pouze je upozorněno na to, že projekt byl financován z fondu Evropské unie (EU). Celkově dokument hovoří pouze

o tom, jak by město mohlo vypadat, jedná se pouze o něco jako analýzu, dokumentu chybí jakékoli návrhy, jak daných opatření dosáhnout.

Kyjov měl i dokument o přípravě města na principy SMART cities (celý název byl Příprava města Kyjov na zavedení principů SMART cities). Autorem byla společnost Opus Consulting a projekt byl financován z EU. Jedna celá podkapitola byla věnována dopravě. Přímě v dokumentu nebylo, ze kterého roku dokument pocházel. Na webových stránkách Operační program Zaměstnanost plus (27) lze pomocí čísla projektu vyhledat, že tento projekt byl realizován v letech 2017–2019. Návrhy k dopravě ale byly velmi futuristické a nereálné. K únoru 2024 již není dokument veřejně dohledatelný.

Celkově Kyjovu chybí strategické dokumenty, a to hlavně ty dopravní. Situace by se měla zlepšit s novým plánem městské udržitelné dopravy SUMP.

### **1.6.2 Plány do budoucna**

Dle slov místostarosty města se hovořilo o napřímení průjezdu náměstím. Z pohledu města ani není cílem úplný zákaz vjezdu vozidel na náměstí a zrušení veškerých parkovacích míst. Avšak jedná se pouze o rámcovou představu. Plány jsou i na výstavbu parkovacího domu. Jako jedním z potenciálních míst je prostor bývalého překladiště, Správa železnic ale odmítá městu prodat pozemky vzhledem k budoucí rekonstrukci železniční tratě. Samotná rekonstrukce železniční tratě se nestále odkládá, informace k listopadu 2023 je taková, že má být zahájena v roce 2027.

## **1.7 Zhodnocení současného stavu**

Podoba současného Masarykova náměstí v Kyjově je neuspokojující. Sice je náměstí městskou památkovou zónou města v národopisné oblasti, je ale zatíženo automobilovou dopravou a nepodporuje udržitelné způsoby dopravy. Pohyb na jízdním kole je nekomfortní a v určitých úsecích je až nebezpečný. Ani pohyb chodců není ideální. Určité úseky chodníků neumožňují plynulý pohyb chodců. Neudržitelný je stav zásobování, kdy vozidla nemají dostatečnou infrastrukturu pro bezpečné a legální parkování při zásobování. I přesto není výhled do budoucnosti optimistický a problémy nejsou skrz strategické dokumenty řešeny. Mají pouze uspokojující podobu a přímo ohledně náměstí není žádný plán dostupný, nicméně ani celkové dopravní plány pro Kyjov neexistují.

Analýza jako taková byla zpracována samotným autorem a je tak zpracována s omezenými zdroji a možnostmi. V případě rozhodování o větších investičních akcích je nutné provést

detailnější a rozsáhlejší analýzu, která samozřejmě bude i mnohem nákladnější jak časově, tak finančně. Takovou analýzu může poskytnout například plánovaná studie udržitelné dopravy SUMP, která je v plánu (18).

Důvody vyplývající z autorovy analýzy pro řešení dopravní situace na Masarykově náměstí jsou hlavně:

- velká podpora IAD;
- malá podpora udržitelné dopravy;
- vznik dopravních a bezpečnostních problémů v přilehlém okolí náměstí;
- špatné podmínky pro zásobování;
- potlačená pobytová funkce.

Náměstí trápí spíše provozní problémy, které mají úzkou vazbu s preferencí IAD. Ty ale lze vyřešit mimo jiné právě omezením IAD na náměstí a podpořením udržitelných druhů dopravy. Veškerá autorem navržená řešení jsou úzce spjata s celou analyzovanou oblastí (náměstí a přilehlé okolí), neboť samotné náměstí není izolovaná oblast bez návaznosti na dopravní síť ve zbytku města.

**Návrhy na změnu organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově jsou uvedeny a popsány v návrhové části této práce v kapitolách 2 a 3. Důraz je kladen na opatření pro udržitelnou dopravu, podpoření pobytové funkce a obecně na zklidnění dopravy na náměstí s vazbou na řešenou oblast.**



Červeně je na obrázku 21 vyznačena aktuální průjezdnost přes náměstí, která vede v obou směrech mezi ulicí Svatoborská a třídou Komenského přes centrální část náměstí. V obou návrzích je nově průjezdnost napřímena (modrá úsečka) a vozidla místo třídy Komenského jezdí přes náměstí přímo ke křižovatce u fary.

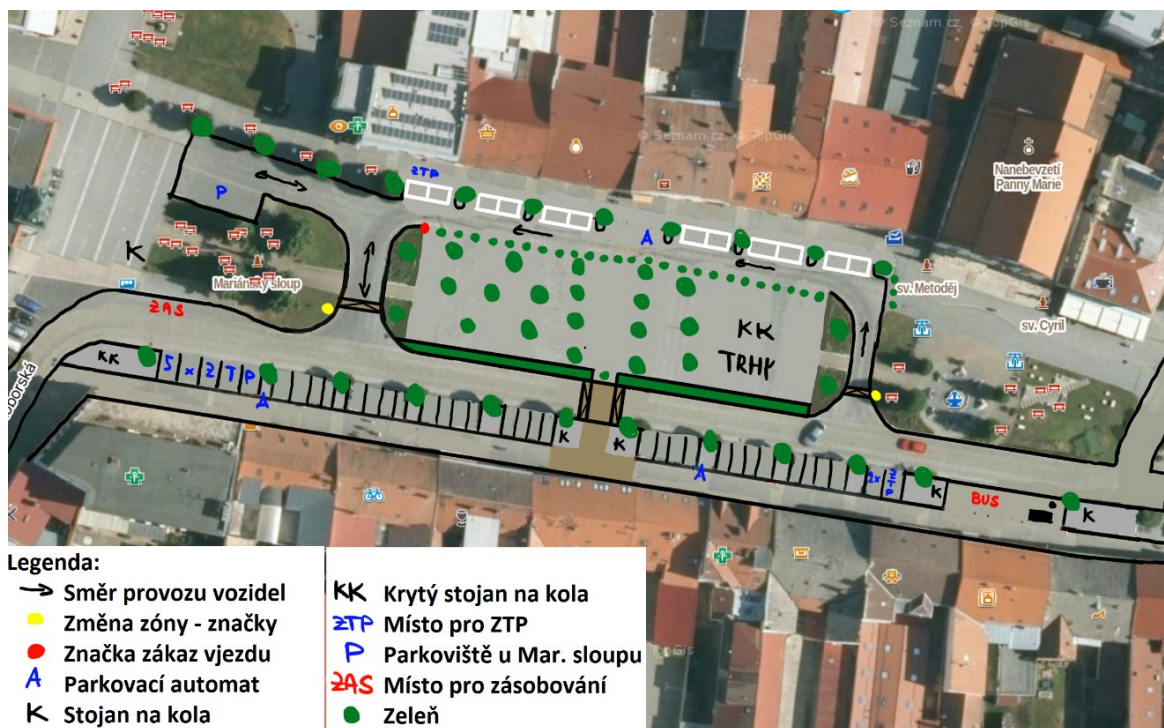
O takové variantě i dle místostarosty (18) zástupci města uvažovali a stále uvažují. Pozemní komunikace vedoucí přes náměstí je ponechána v původním vedení od ulice Svatoborská až po následující prudkou zatáčku. Jelikož je průjezd touto zatáčkou problémem pro vozidla MHD, a i pro jiná větší vozidla, je průjezd přes náměstí napřímen a veden směrem přes oblast „kapky“ až na křižovatku u fary. Napřímení je i z důvodu komplikované situace na třídě Komenského s vazbou na křižovatku u pošty.

## **2.1 Varianta s ponechaným koridorem pro motorová vozidla**

První varianta se zabývá případem, kdy je průjezdnost přes náměstí zachována pro všechna vozidla v obousměrném provozu a dopravní prostor je v této ose rozdělen na HDP a PDP. V celé oblasti (pokud není řečeno jinak) je ponechána zóna 30 označená stejným způsobem jako v současném stavu. V následujících částech jsou rozebrány jednotlivé návrhy na změny v daných částech náměstí.

### **2.1.1 Centrální část**

V návrhu úpravy organizace dopravy v centrální části je kladen důraz na omezení počtu parkovacích míst a na návrat pobytové funkce na náměstí. Vizualizace změn centrální části náměstí je na obrázku 22. Náčrt je pouze ilustrační a měřítko jednotlivých prvků neodpovídá přesně realitě (týká se i dalších náčrtků).



Obrázek 22 Návrh centrální části náměstí

Zdroj: (1), upraveno autorem

Při průjezdu náměstím od západu (na obrázku 22 z levé strany) jsou nejprve zrušeny obě zastávky MHD. Ta při jižním okraji je nahrazena parkovacím blokem s 5 parkovacími místy pro ZTP, dojde zde k úplnému zrušení zastávkového zálivu. Vlevo od míst pro ZTP je místo pro zeleň (zelený symbol na obrázku 22) a přístřešek pro jízdní kola (označeno písmenem KK na obrázku 22). Severní zastávkový záliv je ponechán, neslouží ale pro MHD. Místo je zde vyhrazeno pro vozidla zásobování a pro zastavení za účelem vyzvednutí nebo vysazení spolucestujících v IAD. Místa pro zásobování se dle ČSN 73 6056 (19) navrhuji jako klasická parkovací místa rozměrově odpovídající předpokládaným vozidlům, která budou zásobovat. Nicméně toto místo pro zásobování o délce 16 metrů je vhodné i pro větší zásobovací vozidla. Pro lehké užitkové vozidlo je délka místa stanovena na alespoň 7,50 metru (v případě parkování s couváním) nebo na 8 metrů, pokud se jedná o krajní místo.

Při jižním okraji PK jsou zachována parkovací místa tak, jako tomu je i v současné situaci. Hnědě na obrázku 22 je zakresleno vyvýšené (oproti vozovce) místo pro přecházení o šířce 4 metry pro bezpečnější průchod mezi severní a jižní částí náměstí a zároveň slouží jako prvek zklidnění dopravy. Místo pro přecházení se nachází na stejném místě, jako je v současné stavu, a i vysazená chodníková plocha je o stejných rozměrech, jako je tomu v současné stavu. Dlažba má jinou, kontrastní, barvu pro jasnou identifikaci místa. Přímo na rozšířené chodníkové ploše jsou umístěny nekryté stojany na kola v takzvaných stojanových hnízdech (označeno

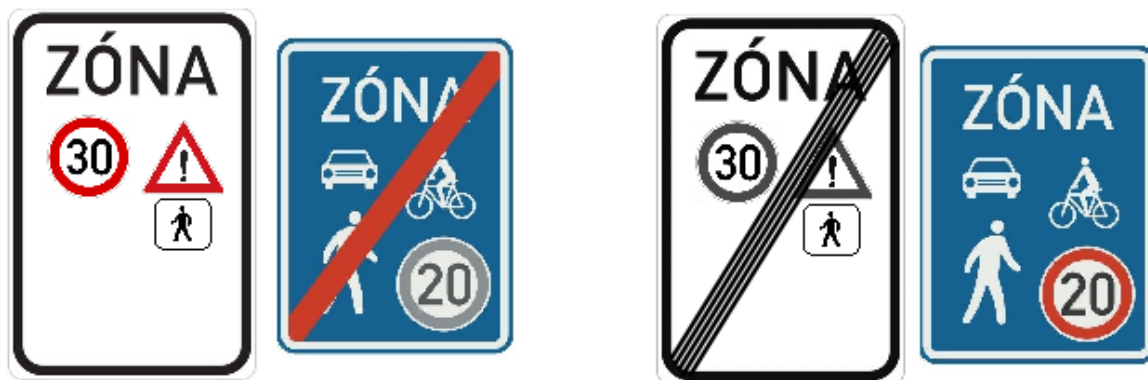
jako K na obrázku 22). Takové umístění stojanů do hnízd je vhodné i dle TP 179 (37), stejně tak jako umístění na vysazených chodníkových plochách. Dále následují znovu kolmá parkovací místa. V oblasti jižně od fontány jsou parkovací místa zrušena.

Nově je jižně od fontány vybudována autobusová zastávka nahrazující tu zrušenou. Vzhledem k umístění zastávky místo jednoho parkovacího bloku má zastávka na délku zhruba 20 metrů a je umístěna v průběžném pruhu. Nástupiště tvoří vysazená chodníková plocha a vybudován je přístřešek. Hrana nástupiště je osazena Kasselským obrubníkem pro zajištění bezbariérového nástupu. Po stranách zastávky jsou umístěny nekryté stojany na kola. HDP pokračuje nově přímo do oblasti „kapky.“ V místě původní prudké zatáčky je nově křižovatka s třídou Komenského, která je řešena v části 2.1.2.

V centrální části jsou zrušena téměř veškerá parkovací místa. Nově je tato oblast označena jako sdílená zóna. Dle zákona č. 271/2023 Sb., zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony (29) se sdílenou zónou rozumí zastavěná oblast označená dopravními značkami IZ 10a (Sdílená zóna) a IZ 10b (Konec sdílené zóny).

Zjednodušeně se jedná o moderní přístup návratu ulice nebo náměstí k multifunkční podobě. Taková plocha není rozdělena na plochy pro jednotlivé druhy dopravy, ale všichni uživatelé spolu interagují a žádný způsob dopravy není nadřazený. Řidiči vozidel zde smí jet pouze rychlostí  $20 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ , všichni účastníci provozu nesmí ohrozit ostatní účastníky a musí vůči nim dbát zvýšené ohleduplnosti. Parkovat lze pouze na místech označených jako parkoviště, stání jízdních kol a ostatních nemotorových vozidel je možno pouze na místech k tomu určených (29). Na obrázku 23 jsou zobrazeny dopravní značky umístěné v návrhu, obrázek 22, v místech označených žlutě. Zároveň lze na obrázku 23 vidět podobu nových dopravních značek pro sdílenou zónu. Značky vyjadřují integraci všech 3 dopravních módů a nejvyšší povolenou rychlost v zóně.





Obrázek 23 Značky ohraničující sdílenou zónu a zónu 30 Zdroj: (30), upraveno autorem

V návrhu jsou hranice sdílené zóny označeny příslušnými značkami, a navíc i značkami vzhledem k sousedící zóně 30. Jedná se o kombinaci Sdílená zóna a Konec zóny s dopravním omezením a kombinaci Konec sdílené zóny a Zóna s dopravním omezením. Průjezdnost je ponechána tak, jako v současném stavu. Tedy průjezd je stále jednosměrný od fontány po Mariánský sloup. Východní vjezd je nově obousměrný pro jednodušší přístup k parkovišti u Mariánského sloupu. Dopravní značka B02 (Zákaz vjezdu všech vozidel) je umístěn v poloze označené červeným bodem (na obrázku 22). Obousměrný průjezd je povolen pouze cyklistům. Při výjezdu z parkoviště u Mariánského sloupu je umístěna příkazová dopravní značka C02b (Příkázaný směr jízdy vpravo). Na obrázku 22 znázorňují šipky povolený směr pohybu motorových vozidel. Při jižním okraji multifunkční plochy je zřízen zelený pás přerušovaný kvůli místě pro přecházení. Tímto způsobem dojde k oddělení plochy od HDP. Při severním okraji je zeleň v manipulovatelných boxech umístěna tak, aby nedošlo k vjíždění vozidel na plochu.

Při severním okraji náměstí jsou ponechána podélná parkovací místa stejně tak, jako jsou zachována parkovací místa u Mariánského sloupu, přímo před lékařským domem jsou navržena i 2 vyhrazená místa pro ZTP. Ta u sloupu ale budou celodenně vyhrazena pouze pro vozidla taxislužby a zdravotnické dopravní služby (označeno na obrázku 22 modrým písmenem P). Vyhrazená místa pro městský úřad jsou již nyní na parkovišti za kulturním domem. Centrální část náměstí je určena pro pobytovou funkci. V době akcí zde lze umístit stánky, pódium nebo využívat plochu dle potřeby. Pokud se nebudou zrovna konat žádné kulturní akce, bude plocha využita jako park. V tomto případě se autor práce inspiroval nizozemským projektem Bosk (z města Leeuwerden), který se označuje také jako Walking forest (chodící les). Zeleň je umístěna do květináčů, se kterými lze manipulovat (viz obrázek 24). Během roku se zeleň přemísťuje mezi částmi města (31).

V případě Kyjova se taková zeleň bude nacházet primárně volně v prostoru centrální části náměstí a v době konání akce se přesunou na okraj plochy nebo budou přemístěny například do městského parku. Zeleň je doplněna o vhodný mobiliář, se kterým lze manipulovat, a případně i o zahrádky (mobiliář) přilehlých cukráren, kaváren nebo restaurací. Plocha tímto způsobem slouží pro širokou veřejnost a díky zeleni nebude v horkých měsících rozpálena a pobyt na ní bude příjemný.



Obrázek 24 Bosk Leeuwerden

Zdroj: (31)

Na obrázku 24 je vyfocena zeleň v manipulovatelných boxech přímo z města Leeuwerden. V takových boxech je umístěna i zeleň v návrhu pro Kyjov. Transportovat zeleň je možné snadno pomocí manipulátorů s vidlicemi stejnými, jako se využívají například pro manipulaci s paletami. Výhodou taktéž je, že park může pokaždé vypadat jinak. V období Vánoc a během hodů budou vánoční strom nebo máj stát v důstojném prostředí, nikoli, jako teď, mezi osobními vozidly. Park lze přizpůsobit operativně, doplněn je o vhodný mobiliář (viz podkapitola 2.3). Na ploše se počítá s provozováním farmářských trhů, které jsou přesunuty z oblasti „kapky.“

Prostor před kostelem Nanebevzetí Panny Marie je v návrhu nepřístupný pro motorová vozidla. Místo značky zákaz vjezdu zde jsou umístěny značky Konec sdílené zóny a Pěší zóna. Více k pěší zóně, která je v návrhu na třídě Komenského (v části náměstí) je v části 2.1.3. Vzhledem k tomu, že v současném stavu i přes dopravní značku zákaz vjezdu do této části

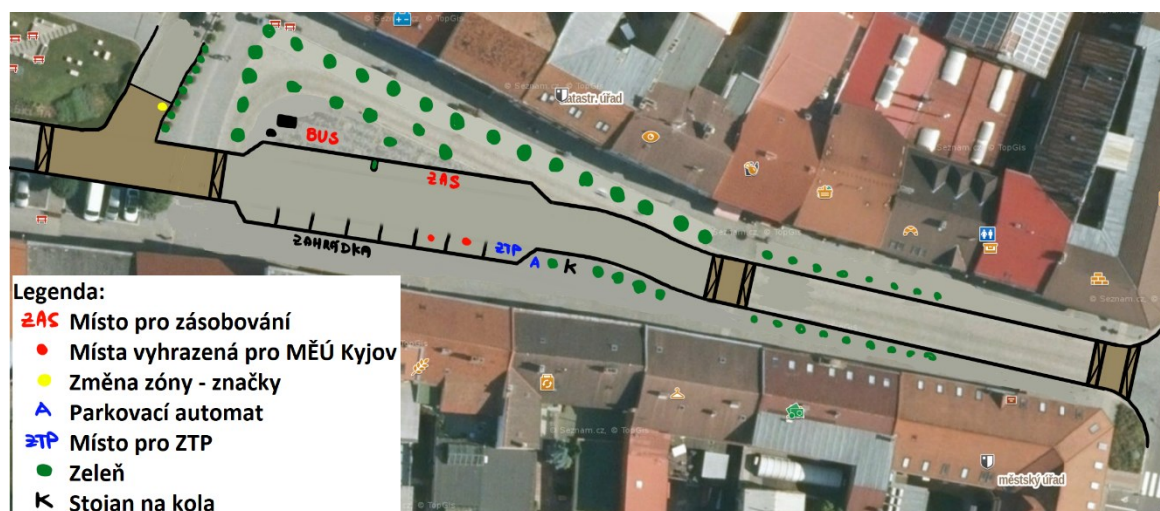
vozidla jezdí a parkují zde, je vhodné tomuto zamezit pomocí květináčů a výsuvného sloupku (pro případ vjezdu technických služeb a IZS).

Na původních místech jsou zachovány parkovací automaty, jeden navíc je přidán do oblasti, kde vznikla parkovací místa místo zastávky, aby se dostupnost automatů zlepšila. Polohy parkovacích automatů jsou na obrázku 22 označeny modrým písmenem A.

### 2.1.2 Oblast Kapka

Pozemní komunikace v návrhu vedoucí skrze centrální část náměstí pokračuje dále do oblasti „kapky.“ Křižovatka s třídou Komenského je navržena jako vyvýšená a součástí je mimo jiné místo pro přecházení, aby byl zachován pěší koridor sever-jih. HDP zde vede v nové trase. Po místě pro přecházení pokračuje HDP stále přímo v ose HDP centrální části. K jižnímu okraji komunikace jsou přesunuta podélná parkovací místa tak, aby byla součástí nově vedeného HDP.

Jelikož je HDP v návrhu posunut více na sever, vzniká širší chodník a více místa pro letní zahrádku přilehlé restaurace, která může být rozšířena i na úkor podélných parkovacích míst. Část míst může být vyhrazena pro vozidla restaurace (dle domluvy s příslušným podnikem), další jsou vyhrazena pro vozidla autoškol (v obrázku 25 označena červeně) a jedno je vyhrazeno i pro ZTP. Při severním okraji komunikace v HDP je nově zřízena autobusová zastávka jako náhrada té zrušené. Vzhledem k tomu, že je v blízkosti místo pro přecházení a je potřeba zbudovat místa pro zásobovací vozidla, je zřízen zastávkový záliv. Ten je rozšířen dále právě pro vozidla zásobování. Takové místo je dostatečně velké jak pro více menších zásobovacích vozidel, tak i pro ta větší. Délka této sekce je přibližně 48 metrů.



Obrázek 25 Návrh řešení oblasti "kapka"

Zdroj: (1), upraveno autorem

Červené puntíky na obrázku 25 znázorňují vyhrazená parkovací místa pro vozidla autoškol. Časové omezení a vyhrazení je stanoveno dodatkovou tabulkou „2 místa pro potřeby MěÚ Kyjov v době PO-PÁ 7-17 hodin tak, jako je to v současném stavu. Místa jsou pouze přemístěna, což má vliv pouze na docházkovou vzdálenost od úřadu (zhruba 50 metrů). Západně od místa pro ZTP je umístěn parkovací automat, zeleň a stojany na jízdní kola. Severně od autobusové zastávky nově vzniká volná plocha osázená zelení a mobiliářem.

Po úseku s parkovacími místy následuje „esíčko“ a místo pro přecházení, které je v původní poloze. HDP se dostává do původní trasy a podélná parkovací místa na úseku směrem ke křižovatce u fary jsou zrušena. Místo toho je rozšířen chodník a mezi HDP a chodníkem je umístěna zelená infrastruktura. Při křižovatce u fary (vpravo na obrázku 25) je ponecháno místo pro přecházení a řešení v tomto směru, pro Masarykovo náměstí, končí. Vozidla tak mají umožněn přes náměstí průjezd centrální částí a oblastí „kapka.“ Hlavně oblast „kapky“ je obohacena o zeleň, která v současné podobě chybí.

### **2.1.3 Třída Komenského a ulice Svatoborská**

Třídou Komenského (v části náměstí) je navrženo omezení průjezdu. Navrženo je tuto část označit jako pěší zónu, a to z důvodu jak špatné dopravní situace na křižovatce u pošty v současném stavu (viz část 1.2.3), tak vzhledem k problémům v samotné části této třídy (viz podkapitola 1.5). Částečnou inspiraci ohledně organizace parkování načerpal autor práce z osobní návštěvy italských alpských měst, především z města Seis am Schlern v Jižním Tyrolsku, přesněji se jedná o ulici Via Santner, i když se nejedná o pěší zónu. Vjezd do ulice Via Santner je bez omezení, po krajích HDP je vysázena zeleň, mezi kterou jsou umístěna podélná parkovací místa (viz obrázek 26). Parkování je zde krátkodobé, v čase od 8:00 od 18:00 v pracovní dny a v sobotu od 8:00 do 12:00 se zde smí parkovat maximálně 30 min. Zároveň je dopravní značkou znázorněn způsob parkování a místa jsou vyznačena vodorovným dopravním značením.



Obrázek 26 Řešení parkování v Seis am Schlern

Zdroj: foto autor

Podobné řešení navrhuje autor na části třídy Komenského. Vzdálenost mezi stromy je zhruba 12 metrů, při délce jednoho místa minimálně 5,75 metru jsou to vždy 2 místa mezi stromy. Parkovací místa jsou pouze po pravé straně (ve směru z jihu na sever), po levé straně jsou lavičky, stojany na kola (kryté i nekryté) a další vhodný mobiliář včetně zahrádek přilehlých restaurací a kaváren. Vizualizace třídy Komenského je na obrázku 27. Stejně jako ve městě Seis, parkovací místa jsou pouze vyznačena vodorovným značením a nevyužitá místa nevytváří bariéru pro chodce a cyklisty.



Obrázek 27 Pěší zóna třída Komenského

Zdroj: (1), upraveno autorem

V jižní části této řešené oblasti je pěší zóna rozšířena i směrem na západ, kde se setkává se sdílenou zónou, jak již bylo zmíněno v části 2.1.1. Celá plocha pěší zóny je v jedné úrovni, a to v úrovni chodníků. Na obrázku 27 je písmeny KK označeno místo pro krytý stojan na kola. Ten je strategicky umístěn u pošty. Další stojany na kola (označeny jako K) jsou podél třídy.

Vjezd do pěší zóny je dopravní značkou povolen cyklistům, dopravní obsluze, složkám IZS a vozidlům s povolením vydaným městským úřadem Kyjov (obyvatelé/vlastníci přilehlých nemovitostí a návštěvníci ubytovacího zařízení pro okamžité vyložení zavazadel). Časové okno pro vjezd vozidel zásobování by mělo být konzultováno s dotčenými podniky a nemělo by obsahovat hodiny ve špičce, kdy by byl proud chodců přes pěší zónu nejsilnější. Obvykle se takové okno plánuje na brzo ráno nebo pozdě večer.

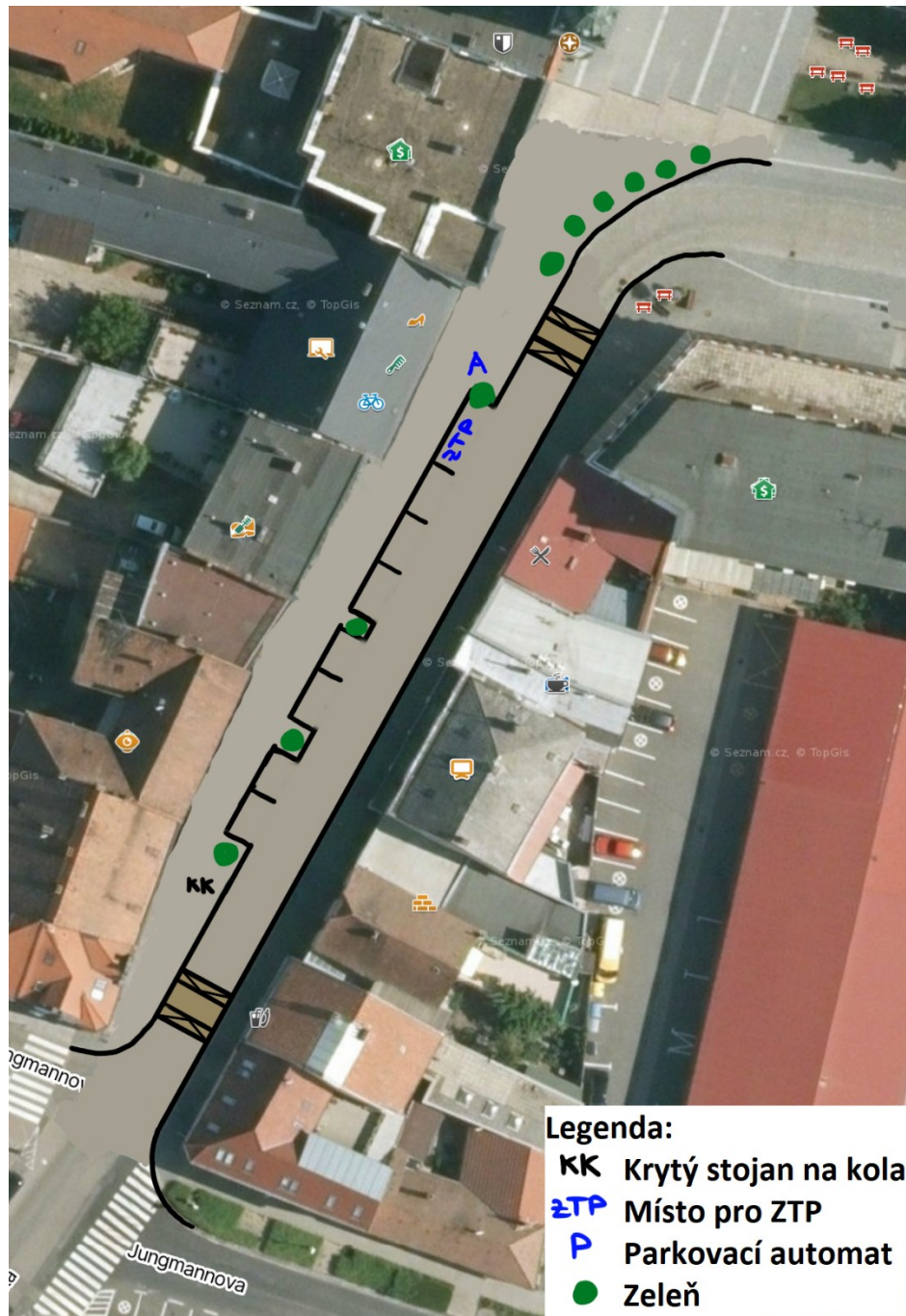
V návrhu není délka parkování omezena tak jako ve městě Seis, nicméně v návrhu pro Kyjov je celkově omezen vjezd na třídu. Celá plocha pěší zóny je barevně i výškově sjednocena, jak je uvedeno v ČSN 73 6110 (24), barevně vyznačena jsou pouze parkovací místa, případně jsou ve stejné barvě jako ostatní plocha a místa jsou označena vodorovným dopravním značením.

Parkovací místa jsou v pěší zóně navržena proto, aby vozidla měla v případě potřeby kde stát, respektive aby bylo jasně dáno, kde taková vozidla mají stát nebo jen zastavit. Nejedná se tak úplně o parkovací místa jako taková, ale o místa, kde mají řidiči v případě potřeby svá vozidla odstavit. Cílem pěší zóny v návrhu není kompletní eliminace motorového provozu a počet parkovacích míst se může v konečném řešení upravit. Jedná se o vozidla různých služeb (opraváři, stěhovací služby atd.) a snaha je o to, aby vozidla nestála kdekoliv a neblokovala volnému pohybu pěších a cyklistů (případně vozidel technických služeb a IZS). To stejné platí i pro vozidla návštěvníků přilehlého ubytovacího zařízení. Vzhledem k omezenému vjezdu pro motorová vozidla se nepočítá se 100 % využitím těchto míst a jelikož jsou v návrhu místa vyznačena pouze vodorovným značením, nevytváří pro chodce a cyklisty bariéru.

Pěší zóna je důležitým prvkem pro pěší koridor sever-jih. V jižní části je koridor pro vozidla naveden do křižovatky, jejíž povrch je celý vyvýšen a funguje zároveň jako místo pro přecházení. Koridor pro chodce překonává tímto způsobem HDP (PK západ-východ přes náměstí). Vzhledem k propojení infrastruktury pro cyklisty na třídě Komenského a pěší zóny proběhnou úpravy i na křižovatce u pošty (viz podkapitola 3.2). Křižovatka na jihu třídy Komenského není nijak speciálně upravena v rámci pravidel silničního provozu (21), jelikož dle pravidel silničního provozu musí vozidla vyjíždějící z obytné nebo pěší zóny dát přednost všem vozidlům na pozemní komunikaci (21).

Celkově je situace na třídě Komenského (v části náměstí) zklidněna, chodci a cyklisté se mohou bezpečně v pěší zóně pohybovat a vzniká možnost pro využití plochy místními podniky. Pěší zóna ale není zcela uzavřena pro motorová vozidla, která se sem v případě potřeby stále dostanou.

Na obrázku 28 je vizualizace změn na ulici Svatoborská (část náměstí). HDP je zde veden v původní poloze, kolmá parkovací místa jsou zrušena a mezi zeleň jsou umístěna parkovací místa podélná.



Obrázek 28 Návrh ulice Svatoborské

Zdroj: (1), upraveno autorem

V jižní části této ulice jsou nově stojany na jízdní kola, v severní je jedno místo pro ZTP a parkovací automat na svém původním místě. Místo pro ZTP je umístěno poblíž pobočky banky, naproti přes ulici je pobočka městského úřadu. Bezpečný přechod chodců je zajištěn



vyvýšenými místy pro přecházení. Parkovací místa v zatáčce u radnice jsou zrušena, chodník je rozšířen a doplněn o zeleň. Díky podélným parkovacím místům je i chodník na východní straně ulice rozšířen.

Nejsou-li na náměstí dlažební žulové kostky HDP z historického důvodu, jsou v návrhu nahrazeny například hladkou betonovou dlažbou s dlaždicemi o velikosti 50x50 cm. Původní žulové kostky jsou při poježdění vozidly hlučné a nekomfortní zejména pro cyklisty. Parkovací místa jsou osazena vsakovacím povrchem. Vhodné je změnit povrch chodníků, neboť v případě deště, sněhu nebo ledu je pohyb po žulových kostkách velmi nebezpečný. Výšková úroveň chodníků zůstává stejně tak jako úroveň HDP, tedy úroveň chodníků a HDP je navzájem rozdílný (mimo sdílenou a pěší zónu). Místa pro přecházení jsou vyvýšená do úrovně chodníků. Celý prostor sdílené zóny je vyvýšen na úroveň výšky chodníků, aby vznikla jednoúrovňová plocha. Místo pro přecházení je rovněž vyvýšeno na úroveň chodníků. Infrastruktura pro stání kol zůstává i v oblasti fontány, dochází ale k nahrazení této infrastruktury za kryté stojany na kola.

Vzhledem k vedení PK pro vozidla v ose východ-západ a vedení pěšího koridoru sever-jih dochází na náměstí ke křížení těchto koridorů, což může být problém. To je sice zabezpečeno pomocí vyvýšeného místa pro přecházení, ke křížení a přerušení obou vazeb zkrátka dochází. V porovnání se současným stavem je toto křížení pouze přesunuto na nové místo, jelikož v případě průjezdného náměstí nelze takové křížení zcela eliminovat (nepočítáme-li variantu mimoúrovňového křížení).

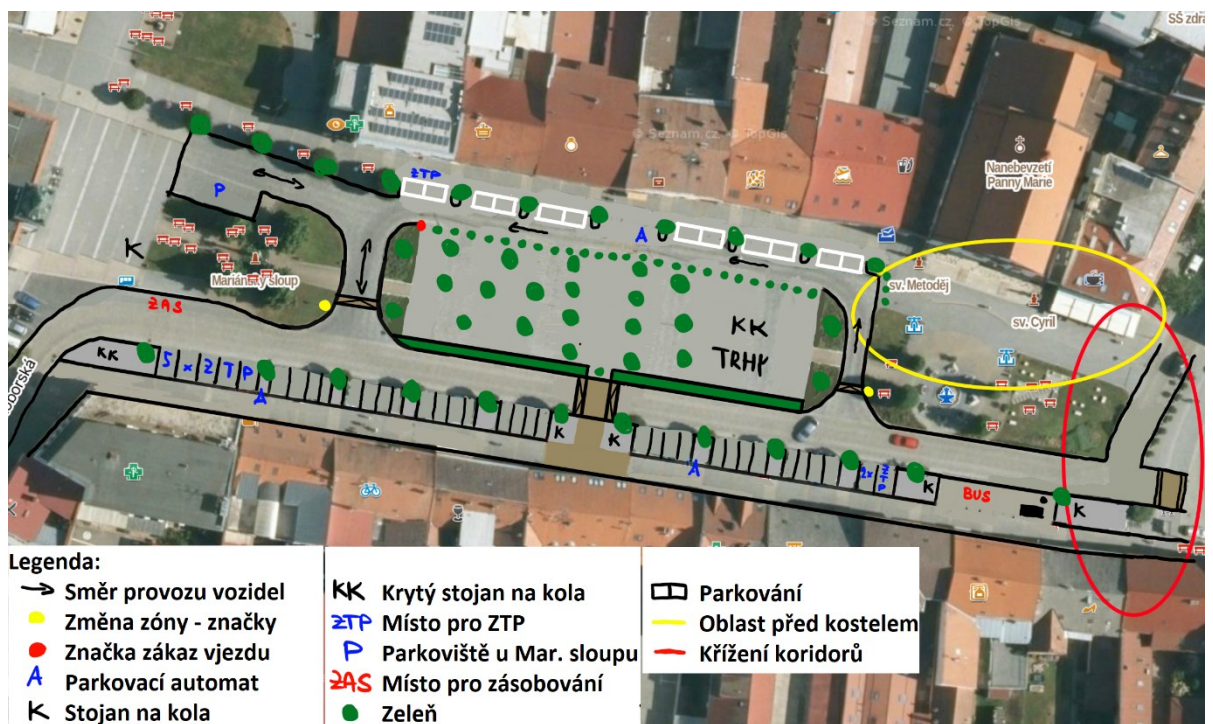
Co se týká vedení tras linek MHD, jsou zbudovány zastávky v nové poloze. Vozidla MHD nově projíždí náměstím přímo bez odbočování na třídu Komenského, která je nyní pěší zóna. Místo třídy Komenského použijí vozidla ulici Dobrovského a jezdí přes křižovatku u fary. Na pěší zónu nemají vozidla MHD vjezd povolen, nicméně mimořádně lze těmto vozidlům vjezd povolit.

V celém návrhu jsou místa pro přecházení vyvýšena na úroveň chodníků a v barevném kontrastu s vozovkou, jejich šířka jsou 4 metry. Taková místa nejsou pouze pro bezpečné přecházení chodců, ale slouží i jako prvek zklidnění dopravy. Proto jsou místa pro přecházení umístěna mimo jiné ihned při vjezdu na náměstí a pak průběžně po délce celého průjezdu náměstím.

## 2.2 Varianta sdílené zóny

Zatímco varianta s ponechaným koridorem pro motorová vozidla přes náměstí klade důraz na zachování koridoru pro vozidla IAD a dopravní prostor je v této ose rozdělen na HDP a PDP (mimo pěší zónu), varianta sdílené zóny takové rozdělení v určitých částech ruší. Průjezdnost pro vozidla je sice ponechána, problém křížení koridoru pro vozidla a koridoru chodců je zabezpečen pomocí principu zjevné nejistoty (38), která napomáhá udržovat skutečnou pozornost všech účastníků provozu, jelikož nikdo není ve svém vyhrazeném prostoru. Zároveň díky sdílené zóně dojde k vytvoření zóny setkávání.

Centrální část má stejnou podobu návrhu, jaká byla ve variantě s ponechanou průjezdností (část 2.1.1), včetně všech funkcí a organizace dopravy. Oblast, kde dochází ke křížení koridorů je zvýrazněna červeně na obrázku 29. Žlutě je vyznačena oblast před kostelem Nanebevzetí Panny Marie, která je v tomto návrhu nově řešena. Zároveň je zde vidět podoba centrální části.

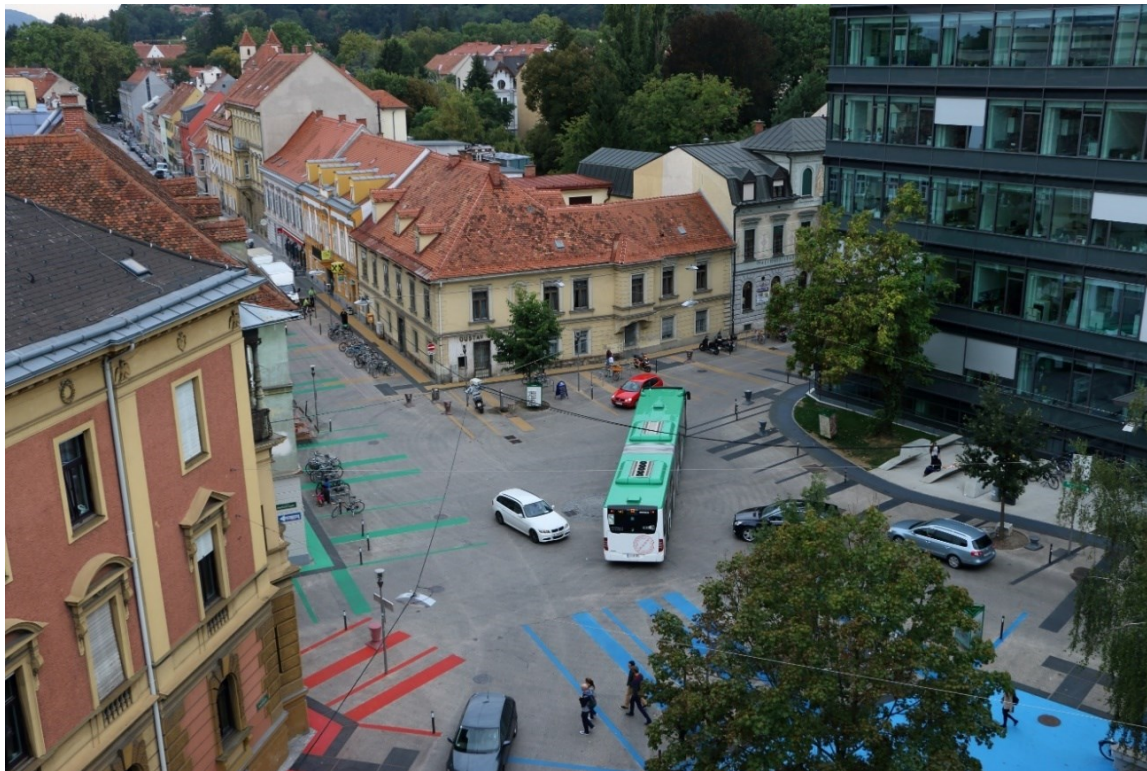


Obrázek 29 Problematické části náměstí

Zdroj: (1), upraveno autorem

Podobné křížení dopravních proudů na náměstí je i ve městě Graz, i když sice v menším měřítku, intenzity dopravy jsou zde vysoké. Jedná se o Sonnenfelsplatz, kde denní intenzity chodců dosahují čísla 14 000 denně, vozidel projede zhruba 15 000 denně a cyklistů asi 8 000 denně. Navíc místem projíždí i linky MHD (39). Náměstí leží poblíž univerzity v Grazu a je vzhledem k organizaci dopravy jako sdílená zóna. Setkávají se zde proudy vozidel, cyklistů

i chodců. Zároveň jsou na náměstí stojany na jízdní kola a v přímé blízkosti zastávka MHD (ihned za koncem sdílené zóny), parkování pro vozidla IAD zde není. Sonnenplatz v Grazu je vyfocen na obrázku 30.



Obrázek 30 Sonnenfeldplatz Graz

Zdroj: (39)

Podobný případ je tedy i v rámci Masarykova náměstí. V Kyjově je výhoda v tom, že se v návrhu nekříží vozidlové proudy, nepočítáme-li třídu Komenského.

Na obrázku 31 je vizualizace návrhu sdílené zóny na Masarykově náměstí. Ze západu odbočují vozidla vlevo do sdílené zóny centrální části, nebo pokračují přímo taktéž do sdílené zóny. V jižní části před vjezdem do sdílené zóny u autobusových zastávek je jedno pole s parkovacími místy odstraněno z důvodu nájezdu do vyvýšené oblasti sdílené zóny. Jedná se o místa vyhrazená pro ZTP a v tomto návrhu jsou přesunuta o pole vlevo. Ihned na počátku zóny v přímém směru jsou autobusové zastávky po obou stranách. Ta severní je v oblasti fontány, fontána zůstává na svém místě, stejně jako zelený ostrůvek po pravé straně od fontány. Po autobusových zastávkách následuje otevřený prostor sdílené zóny. Po krajích jsou umístěny zelené ostrovy se stromy (zeleně vyplněná kolečka na obrázku 31), mezi zelení jsou kolmá nebo podélná parkovací místa. Modře označená místa jsou vyhrazená pro ZTP, žlutá jsou pro potřeby MěÚ Kyjov, tedy hlavně pro vozidla autoškol.



Obrázek 31 Návrh sdílené zóny

Zdroj: (1), upraveno autorem

Výjezd ze zóny na východní straně je zabezpečen pomocí klasického rozdělení dopravního prostoru, před kterým je sdílená zóna ukončena, na HDP a PDP, a to hlavně z důvodu napojení na rušnou křižovátku. Jednotliví uživatelé jsou z hlediska bezpečnosti vráceni zpět do svých vyhrazených prostorů. Podélná parkovací místa jsou zde ale zrušena na úkor širších chodníků a zeleně. Přimo u paty křižovátky je zřízeno vyvýšené místo pro přecházení. Mezi sdílenou zónou a křižovátkou je rychlost omezena na 30 km.h<sup>-1</sup>.

Severní výjezd ze sdílené zóny je v návrhu skrze pěší zónu na třídě Komenského a obě zóny jsou vizuálně rozděleny. Pěší zóna je v návrhu proto, že se v návrhu počítá s omezeným vjezdem pro vozidla na třídu Komenského (v části náměstí). Pokud by sem pokračovala sdílená zóna, musela by být doplněna zákazovou dopravní značkou a dodatkovou tabulkou informující o vozidlech s povoleným vjezdem. Navíc by pokračující sdílená zóna tvořila dojem, že je organizace dopravy stejná, jako v ostatních částech sdílené zóny. Proto je lepší zavést raději pěší zónu, která jasně dává najevo, že oblast je určena hlavně pro pěší a cyklisty. Navíc je z pohledu autora značka pěší zóny více respektována než značka zákazová. Pěší zóna totiž vytvoří dojem, že se jedná hlavně o prostor pro pěší. Forma pěší zóny a její podoba je stejná, jako již bylo popsáno v části 2.1.3.

Sdílená zóna je v této variantě rozšířena i před kostel Nanebevzetí Panny Marie a pokračuje až do sdílené zóny centrální části. Tímto se obě části náměstí spojují. Před kostel je ale vjezd motorovým vozidlům zamezen pomocí květináčů a výsuvného sloupku, který je zde pro případ

vjezdu vozidel technických služeb a IZS. Vozidla zásobování můžou ve sdílené zóně zastavit kdekoliv, stát lze pouze na místech k tomu určených (29). Do sdílené zóny je navrženo umístit vhodný mobiliář, který je průběžně po okrajích celé plochy zóny.

Na řešenou oblast centrální zóny v tomto návrhu navazuje, stejně jako v předchozím návrhu, ulice Svatoborská. Návrh této ulice má stejnou podobu jako v předchozím návrhu (viz část 2.1.3). Jedná se o dělený dopravní prostor na HDP a PDP, zřízena jsou podélná parkovací místa mezi zelení a v HDP jsou zřízena vyvýšená místa pro přecházení sloužící taktéž jako prvky zklidnění dopravy. Vozidla MHD mají možnost projet náměstím jak přímo, tak přes třídu Komenského. Toto již závisí na vedení linky, nicméně autor práce doporučuje spíše vedené přímo přes sdílenou zónu, jelikož je snaha díky pěší zóně o zklidnění motorové dopravy na třídě Komenského.

Sdílená zóna v navrhované podobě ruší i tradiční rozdělení náměstí na centrální část a oblast „kapky,“ která tímto návrhem zaniká. Obě části jsou nerušeně spojeny v jedno velké náměstí. Podstata řešení pomocí sdílené zóny spočívá v rovnocennosti provozu dopravních módů na náměstí. Hlavně v oblasti křížení koridorů nejsou definovány žádné trasy křížení a lidé se mohou po náměstí pohybovat volně. Vzhledem k jednotné ploše je možné umístit letní zahrádky a zásobovací vozidla mají umožněno zastavovat vhodněji jak z pohledu daných vozidel, tak z pohledu ostatních účastníků provozu.

V obou návrzích se vyskytují celkem 3 způsoby organizace dopravy, které jsou uvedeny v tabulce 2. Jedná se o zónu 30, sdílenou zónu a pěší zónu.

Tabulka 2 Způsoby organizace dopravy na náměstí

<b>Forma zóny</b>	<b>Organizace</b>	<b>Maximální rychlost</b>	<b>Pohyb povolen</b>
Zóna 30	HDP a PDP	30 km.h <sup>-1</sup>	Všichni
Sdílená zóna	Jednotná plocha	20 km.h <sup>-1</sup>	Všichni
Pěší zóna	Jednotná plocha	20 km.h <sup>-1</sup>	Pěší, cyklisté Vozidla s povolením

Zdroj: (21), autor

V tabulce 2 jsou navrhované zóny vypsány včetně způsobu organizace dopravy v nich. Pouze u zóny 30 je dopravní prostor rozdělen na HDP a PDP, kde se motorová vozidla a cyklisté pohybují ve společném dopravním prostoru a chodci ve svém prostoru. Jinak jsou plochy

určeny pro všechny účastníky provozu společně a motorová doprava je omezena na rychlost 20 km.h<sup>-1</sup>. Organizace parkování je na náměstí jednotná, více k parkování je uvedeno v podkapitole 2.4.

### 2.3 Mobiliář

V rámci obou návrhů se počítá i s novým mobiliářem. Snaha je o co nejvíce decentní a nerušivý design s vazbou na jednoduchou údržbu. Město Kyjov na začátku roku 2024 zprovoznilo první podzemní kontejnery na tříděný odpad (32). Jejich jednoduchý design je přesným odkazem na navrhovaný mobiliář na náměstí. I tyto podzemní kontejnery jsou pro náměstí vhodné například do centrální části, kde se budou konat akce. Širokým portfoliem produktů disponuje česká firma mmcité. Na místech v návrhu vytipovaných pro krytý přístřešek na jízdní kola lze umístit například model Edge (33). Na výběr je řada variant a kapacita je 10, 20 nebo 40 jízdních kol. Do přístřešku, a i mimo něj, lze například využít stojan typu Bikepark (34). Jedná se o jednoduchou ocelovou konstrukci ve tvaru P, o kterou cyklista kolo jednoduše opře a kolo zamkne taktéž o konstrukci. Takový způsob parkování jízdních kol je zmiňováno i v TP 179 v podkapitole 9.2 (37). S rostoucím trendem elektrických kol je vhodné stojany (zejména kryté) obohatit o nabíječky právě na tato kola. Ukázka zmíněných prvků je na obrázku 32.



Obrázek 32 Navrhovaný mobiliář

Zdroj: (32), (33), upraveno autorem

Firma mmcité je v této práci uvedena hlavně proto, že ve svém portfoliu nabízí nádoby na rostliny Květa (35). Tyto nádoby mohou být využity právě pro manipulaci zeleně v centrální části náměstí, dostupné jsou ve 2 velikostech. Plášť na spodu nádoby se dá odstranit a vznikne místo na vidle manipulátoru. Variantně lze mít takové nádoby i s rámem jako sedák. Jednotlivé varianty nádoby Květa jsou na obrázku 33 stejně tak jako ukázka manipulace.



Obrázek 33 Nádoby na rostliny Květa

Zdroj: (34)

Zmíněné prvky jsou pouze uvedeny autorem práce jako příklad, jak by daný mobiliář na náměstí mohl vypadat a že existují produkty pro realizaci daných řešení.

## 2.4 Organizace parkování

V obou variantách je navrženo parkování na náměstí pro vozidla IAD, a to jak pro obyvatele náměstí, tak pro širokou veřejnost. Obyvatelé budou mít k dispozici parkovací karty, které jim budou umožňovat neomezené parkování na náměstí, a to za poplatek, jako je tomu v současném stavu (viz podkapitola 1.4). Ostatní vozidla budou mít k dispozici parkování zdarma pouze na 30 min. Delší parkování je žádoucí zpoplatnit. Částku za každou započatou hodinu je vhodné stanovit na vyšší částku, než je tomu v současném stavu (30 Kč za hodinu v současném stavu). Za následující půlhodinu je vhodné ještě zpoplatnit nižší částkou (například 30–50 Kč), následující hodiny je nutné zpoplatnit daleko vyšší částkou. Ta musí být alespoň 100 Kč za hodinu, aby lidé nebyli motivováni na náměstí parkovat, i když se jedná o velmi specifickou věc v podmínkách České republiky, kde se zpoplatňuje spíše nižšími částkami. Celá problematika se ale váže s přesunem parkovacích míst a možností zaparkovat mimo náměstí na adekvátním místě v adekvátní docházkové vzdálenosti (viz podkapitola 3.1).

Vzhledem k tomu, že na náměstí jsou ponechány (a přidány nové) parkovací automaty, možnost úhrady poplatku bude možné i přes tyto automaty. Vozidla parkující do 30 min budou muset mít parkovací hodiny anebo si budou moci vytisknout parkovací lístek. Zde je ale potřeba zvolit vhodnou technologii zpoplatnění, například na základě registračních značek, aby parkování zdarma nemohlo být zneužito. To stejné platí i pro aplikaci ParkSimply. Řidiči si zde zvolí možnost parkování na 30 min nebo zaplatí částku vzhledem k požadované době parkování. Zpoplatnění přes ParkSimply bude stejné, jako přes parkovací automat.

## 2.5 Okamžité úpravy pro zásobování

Stav zásobování na náměstí je neudržitelný a chodníky jsou v daných místech poškozené. I když dochází k průběžným opravám, je tento problém potřeba urgentně řešit nejen opravami. Alespoň dočasné řešení je přitom poměrně jednoduché a realizovatelné v krátkém čase. Zatímco nyní zásobovací vozidla zastavují na chodníku v zeleně vyznačené oblasti na obrázku 34, jednoduše lze vyhradit parkovací místa pro zásobování v novém místě.



Obrázek 34 Nově vyhrazená místa pro zásobování

Zdroj: (1), upraveno autorem

Na obrázku 34 je žlutě vyznačena poloha nových vyhrazených míst pro zásobovací vozidla. Vyhrazením 3 dosavadních parkovacích míst lze dosáhnout dostatečně dlouhých parkovacích míst pro 2 zásobovací vozidla. Místa budou označena příslušnou dopravní značkou a časovou platnost takových míst lze omezit dodatkovou tabulkou. Přes den budou místa vyhrazena pro zásobování, večer a přes noc tato místa bude moci využít kdokoli. Nicméně časové omezení je potřeba diskutovat s přílehlými podniky, kterých se to týká.

Díky této jednoduché změně nebude nadále docházet k ničení chodníků a chodci nebudou omezováni v chůzi. Řidiči zásobovacích vozidel přestanou porušovat pravidla silničního provozu (29) a začnou parkovat legálně na místech k tomu určených. Pokud se tak nestane, lze bez výčitek takové nelegální parkování trestat.



## 2.6 Časové hledisko aplikace navrhovaných opatření

Přímé stavební úpravy bez vyzkoušení jsou nežádoucím postupem. Nelze jednoznačně odhalit a odhadnout dopravní chování lidí v novém prostoru. Ideálním postupem zavádění změn je zavádění postupné, a to v těchto 5 krocích:

1. zpracování studie navrhovaných opatření;
2. aplikace krátkodobých změn dle studie;
3. analýza dopravního chování a vyhodnocení účinnosti změn;
4. úprava studie dle analýzy;
5. aplikace navrhovaných opatření dlouhodobě (případně znovu aplikace upravených dočasných změn).

V podstatě se jedná o formu aplikace změn takovým způsobem, aby se nejdříve změna odzkoušela s minimálními náklady pomocí krátkodobých řešení (bez stavebních úprav), ověřila se účinnost řešení a až následně se změny odehrály nastálo (pomocí stavebních úprav). Krátkodobým řešením se rozumí například omezení parkování zákazovou značkou, parkovací místa zde ale dále zůstanou a nikdo na nich nebude parkovat (plochu lze využít jinak dle návrhu).

Pro zmíněné krátkodobé změny se používá i označení taktický urbanismus (36). Zjednodušeně se jedná o přístup změn, kdy se používají krátkodobá a nízkonákladová opatření. Tato krátkodobá opatření testují dané změny a následně podporují a udávají směr změnám dlouhodobým. Na webu severu pešky městem v článku Mika Lydona (36) jsou uvedeny charakteristiky takového urbanismu, kterými jsou:

- promyšlené zavedení změn probíhající v několika fázích;
- lokální řešení pro lokální problémy;
- krátkodobé změny s nízkými materiálními náklady a s nízkou mírou rizika;
- sběr a vyhodnocování kvalitativních a kvantitativních dat;
- propojení a spolupráce mezi veřejnými a soukromými institucemi.

Pomocí takových změn v malém měřítku lze přistupovat k větším a dlouhodobým projektům, občané si na změny postupně zvykají a případná negativa lze jednoduše odstranit nebo změnit, a dokonce mohou být občané těchto změn součástí.

Ne vždy se takový postup dá aplikovat. V případě řešení s variantou průjezdného náměstí nelze dočasné změny úplně provést, to stejné platí i pro variantu sdílené zóny. Přímý průjezd náměstím bez stavebních úprav nelze zajistit. Mezi centrální částí a „kapkou“ je chodník v jiné výškové úrovni, než je HDP. Navíc HDP je v oblasti „kapky“ veden v návrhu v jiné stopě a HDP je zde navrhován pro obousměrný provoz, což v současném stavu takto není. Aplikace postupných změn by se dala využít pouze na třídě Komenského pro zavedení pěší zóny, vozidla (hlavně MHD) by ale neměla možnost náměstím projet a návrh by se zkoušel při jiné dopravní organizaci, závěry by nebyly relevantní vzhledem k návrhu. V rámci Masarykova náměstí je tedy forma zavádění změn s postupnými kroky velmi komplikovaná.

### 3 NÁVRHY NA ZMĚNY V OKOLÍ NÁMĚSTÍ

Návrhy na změnu organizace dopravy na Masarykově náměstí nejdou realizovat bez opatření v okolí. Jedná se hlavně o návaznost infrastruktury a nahrazení zrušených parkovacích míst. Cílem totiž není zrušení parkovacích míst, ale jejich přesun. Nicméně návrhy na změny v okolí jsou v této práci spíše jako doporučení a inspirace. V kapitole 3 jsou navržena opatření jako přesun parkování nebo změny organizace dopravy v přilehlých ulicích a na křižovatkách.

#### 3.1 Přesun parkování

Vzhledem k zrušení podstatné části parkovacích míst (jedná se zhruba o 120 míst, což představuje 65 %) na Masarykově náměstí je vhodné tato místa nahradit novými, respektive tato místa z náměstí přesunout na jiné místo s akceptovatelnou dostupností. Město Kyjov sice plánuje parkovací dům v oblasti překladiště (18), dle názoru autora je toto místo nevhodné. Přístup do oblasti je totiž velmi složitý skrze úzké a obydlené ulice obslužnými MK s nízkou dopravní kapacitou. Lze předpokládat vznik dalších, zejména externích, problémů (zvýšený hluk a vibrace). Mnohem vhodnější je využít pozice a špatného stavu současného autobusového nádraží a vystavět zde multifunkční dům (například parkování, komerční prostory a autobusový terminál). Tato poloha je vhodná i vzhledem k napojení na region, neboť leží v těsné blízkosti silnice I/54. Autobusové nádraží je vhodné přesunout do oblasti železniční stanice Kyjov, kde již terminál stojí. Navíc plochu tohoto terminálu tvoří staré překladiště, které je možné zrekonstruovat pro potřeby terminálu a vytvořit zde větší přestupní uzel s vazbou na železnici.

V místě současného autobusového nádraží je ideální vytvořit přestupní terminál bez odstavných ploch pro autobusy, které budou končit na terminálu u železniční stanice (případně na jiném místě vzhledem k směřování linek). V případě zbudování parkovacího domu a nového terminálu v oblasti autobusového nádraží je důležité dbát na zachování pěšího koridoru sever-jih. V oblasti náměstí a řešené oblasti už je tento koridor podpořen i v obou návrzích. Výhodu má pozice současného autobusového nádraží i v tom, že je pro pěší s náměstím propojena prakticky bez přerušení a časová dostupnost se pohybuje zhruba okolo 5 minut (400 metrů při rychlosti 5 km.h<sup>-1</sup>). Jediné 2 PK, se kterými se kříží, jsou silnice I/54 a PK v ulici Jungmannova. Silnici ale lze v rámci nového objektu překonat mimoúrovňově nebo, jako nyní, pomocí světelného signalizačního zařízení (SSZ), které bude mít kladný vliv na bezpečnost pěších a plynulost vozidel. U křížení s ulicí Jungmannova může bezpečný přechod zajišťovat vyvýšený přechod pro chodce.

S přesunem parkování se váže i jedna velmi důležitá věc. Jedná se o důslednější kontrolu parkování proti pravidlům silničního provozu (29). Parkování na ulicích takovým způsobem, že na PK není zachován průjezd alespoň 3 metry pro každý směr, je zkrátka v rozporu s pravidly silničního provozu (29). Neúspěšné pokusy o nalezení legálního parkovacího místa nejsou důvodem k nelegálnímu parkování. S novým parkovacím domem bude nedostatek parkovacích míst vyřešen a nebude existovat reálný důvod, proč by takové parkování mělo být tolerováno. Jedná se hlavně o ulici Svatopluka Čecha (jak již bylo zmíněno v části 1.4.2).

### **3.2 Redukce parkovacích ploch a křižovatka u mlékárny**

V návaznosti na organizaci parkování a vytvoření parkovacího domu je vhodné redukovat nevhodně umístěná parkoviště. Jedná se například o kolmá parkovací místa na ulici Jungmannova, která jsou navíc příliš krátká. Volné místo lze využít buď jako podélná vyhrazená místa pro ZTP, která by byla zhruba 30-40 metrů od městského úřadu a ZUŠ. Taková úprava by dále umožňovala i umístění stojanů na jízdní kola pro již zmíněný městský úřad nebo pro ZUŠ a lze ji provést ihned pomocí taktického urbanismu.

Podobná úprava se týká i křižovatky u bývalé mlékárny. Sedm parkovacích míst, která jsou nevhodně umístěna v křižovatce, je vhodné zrušit a zároveň kvůli bezpečnosti zmenšit plochu křižovatky. Vzhledem k budoucí výstavbě bytového komplexu se sice dle projektu (4) nepočítá s napojením IAD do z oblasti do křižovatky, není ale žádoucí dělat stavební úpravy dříve, než bude oblast postavena, nebo než bude podoba oblasti konečná. Obecně ale křižovatka potřebuje celou plochu zrekultivovat. Návrh změny křižovatky je na obrázku 35.



Obrázek 35 Řešení křižovatky u mlékárny

Zdroj: (1), upraveno autorem

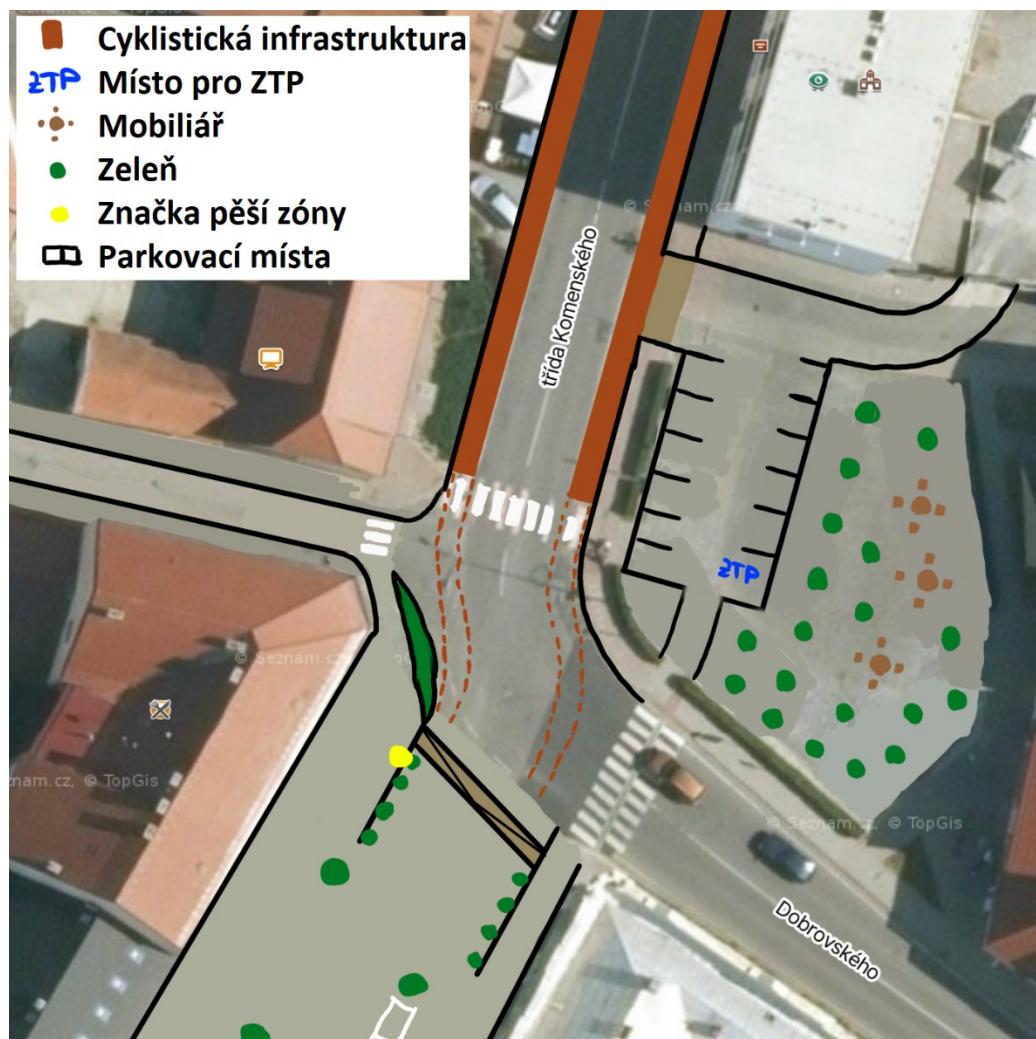
V jižní části křižovatky je posunut přechod více na jih. Zmenšen je vjezd do objektu na západní straně a na východní jsou zrušeny 3 parkovací místa. Vjezd do objektu na východ od křižovatky je přerušen vyvýšeným přechodem pro chodce tak, aby pěší vazba nebyla přerušena, přičemž je zde i dostatečný prostor pro jedno vozidlo. Severně od křižovatky se v tomto návrhu počítá se začleněním plochy do nově vznikající oblasti. Zmenšena je plocha křižovatky a zrušeno je parkoviště. Nově jsou na této ploše umístěny stojany na jízdní kola, zeleň a další mobiliář v návaznosti na nově vznikající oblast. Přímo v návrhu oblasti (4) není křižovatka řešena, je zde pouze načrtnuta okružní křižovatka. Tím ale, že křižovatka bude styková, vznikne více místa na umístění právě infrastruktury pro cyklisty, která pak pro návštěvníky nemusí být přímo v nové oblasti a bude vytvořen „vstup“ do nové oblasti.

Napojení vjezdu do objektu je ponecháno tak, jak je tomu v současném stavu, neboť denní intenzita vozidel je velmi nízká (v rámci jednotek vozidel). Zatímco hlavní PK je v rámci tohoto řešení vedena po ulici Dobrovského tak jako v současném stavu (na obrázku 35 se jedná o ulici vedoucí mezi jihem a západem), variantou řešení může být mini okružní křižovatka. Prostředek okružní křižovatky nemusí být nutně tvořen nepojízdným ostrůvkem, ale například malým vyvýšeným povrchem, který bude moci být pojížděn většími vozidly. Západní rameno je navíc zúženo tak, aby řidiči byli navedeni více do křižovatky (čárkovaná křivka na obrázku 35), ale zároveň je umožněno projetí větších vozidel. Okružní křižovatkou dojde ke snížení rychlosti vozidel jedoucích přes křižovatkou a tím pádem ke zklidnění dopravy vzhledem nejen k plánované zástavbě. I ve variantě okružní křižovatky je plocha křižovatky zmenšena a vytvořeno je přístupové náměstíčko do nové oblasti.

Zmenšení plochy křižovatky a redukci parkovacích míst v křižovatce lze provést ihned pomocí taktického urbanismu (více o taktickém urbanismu v podkapitole 2.6). Jedná se o typický případ, kdy se lze taktického urbanismu využít. Analýzou každé provedené změny a úpravou organizace dopravy lze najít vhodné řešení pro tuto křižovatkou a vhodně tak ověřit, zda je lepší styková nebo okružní křižovatka.

### **3.3 Změna organizace dopravy v oblasti křižovatky u pošty**

Díky pěší zóně v části třídy Komenského dochází k úpravě křižovatky u pošty. Končící vyhrazená infrastruktura pro cyklisty na třídě Komenského je prodloužena až do pěší zóny. Změna nastává i na neorganizovaném parkovišti při křižovatce. Vjezd je posunut o 3 metry blíže ke křižovatce, aby nebyl ihned na rohu budovy, včetně aktuálního pruhu o šířce 1 metr bude vjezd od rohu budovy 4 metry. Tím dojde ke zlepšení rozhledových poměrů a bezpečnosti v kombinaci s nízkou rychlostí vyjíždějících vozidel. Parkovací plocha má nově vymezená parkovací místa, po obou stranách se jich vejde 6 včetně jednoho pro ZTP. Parkovací plocha je určena v pracovní dny pro návštěvníky pošty, což je i uvedeno na dodatkové tabulce. Navrhovaná povolená doba parkování je maximálně 30 minut bez zpoplatnění, nutnost je použít parkovací hodiny. Mimo otevírací dobu pošty zde lze parkovat bez omezení. Nově vzniklá plocha je využita přílehlými podniky dle jejich volby (zahrádky, parčík atd. mimo parkování). Vizualizace navrhované podoby oblasti křižovatky u pošty je na obrázku 36.



Obrázek 36 Oblast křižovatky u pošty

Zdroj: (1), upraveno autorem

Přerušované oranžově zvýrazněné pruhy pro cyklisty (na obrázku 36) v oblasti křižovatky nezaručují cyklistům přednost. Jedná se pouze o zvýraznění pro cyklisty, kudy se křižovatkou mají pohybovat a aby byli správně navedeni mezi pěší zónou a vyhrazenými cyklistickými pruhy na zbytku třídy Komenského. Cyklistická vazba je zde i proto, aby se počítalo s vytvořením souvislé cyklistické infrastruktury ze severu na jih města a naopak. Takový koridor povede právě přes zklidněnou oblast náměstí na úkor například vedlejší ulice Dobrovského, která je příliš úzká pro vhodná řešení cyklistické infrastruktury.

Obnoveny jsou i všechny přechody pro chodce v původní poloze. Připojení pro vozidla mezi pěší zónou a křižovatkou je ohraničeno pomocí květináčů, na bokách je koridor pro pěší vedoucí k přechodům pro chodce. Jelikož je plocha pěší zóny vyvýšena oproti HDP v křižovatce, na obrázku 36 je hnědě znázorněn nájezd do pěší zóny. Vhodné je i změnit organizaci dopravy ve východním křídle ulice Dobrovského (z pohledu křižovatky u pošty),

a to zúžením komunikace na min. 3 metry a změnit ulici na jednosměrnou. Pokud by jednosměrnost byla ze strany od křižovatky (z východu na západ), pěší na příslušném přechodu budou mít dostatečný a bezpečný přehled o přijíždějícím vozidle, to stejné platí i pro vozidla vzhledem k chodcům. V další části ulice, která je širší, může být zbudováno podélné zpoplatněné parkoviště v HDP jako částečná náhrada zrušených míst na náměstí nebo místa pro zásobování objektů na náměstí ze zadní strany.

Další benefit této úpravy je, že dojde k rozšíření chodníků po stranách komunikace hlavně v oblasti právě u křižovatky. Dále musí dojít k úpravě značení regulujících vjezd vozidel nad 3,5 tuny do řešené oblasti. Jeden vjezd je ponechán po třídě Palackého (směr z východu), druhý koridor by měl být vytvořen přes třídu Komenského (směr ze severu) zrušením zákazové značky B13 v severní části třídy.

Změnu organizace parkoviště u pošty lze provést pomocí již zmíněného taktického urbanismu prakticky ihned. Parkovací plochu lze ohraničit plastovým mobilním obrubníkem nebo květináči. Parkoviště bude označeno příslušnou dopravní značkou, aby sloužilo tak, jak je v návrhu uvedeno. Na zbytek plochy lze využít právě prvky taktického urbanismu. Zúčastnit se může veřejnost a okolní podniky, kteří se o změnu mohou postarat sami a vytvoří prostředí pro své zákazníky.

Jednosměrný provoz na ulici Dobrovského nesmí být jako izolovaný projekt, ale musí být posouzena i v kontextu s ostatními vazbami, a to nejen s vazbami na návazné ulice, ale i s vazbami na pěší (vybudování chodníků), cyklisty (např. obousměrný provoz pro cyklisty) a zásobování (adekvátní parametry komunikace pro velká vozidla). Zde autor poukazuje na projekt zjednosměrnění náměstí, který proběhl bez úprav organizace provoz v návazné síti. Tím pádem došlo v přetížení této sítě a ke stížnostem od obyvatel. Zároveň je ale potřeba testovací provozy nevzdávat ihned po první petici nebo stížnosti, ale snažit se situaci aktivně řešit.

### **3.4 Změna organizace dopravy na křižovatkách u fary a OD Skleňák**

Díky nové průjezdnosti přes náměstí se bude doprava z náměstí dostávat na křižovatku u OD Skleňák (stejně jako v současném stavu) a nově ke křižovatce u fary (viz obrázek 21). Na křižovatce u OD Skleňák není nutné měnit organizaci dopravy (současný stav viz část 1.2.4). Ulice Svatoborského, která vede přímo přes křižovatku, je nově zrekonstruovaná s maximální povolenou rychlostí 30 km.h<sup>-1</sup> a návazně rychlost pokračuje vzhledem k navržené rychlosti na Masarykově náměstí (taktéž rychlost 30 km.h<sup>-1</sup> v části ulice Svatoborská



na náměstí). Ulice Svatoborská s křižovatkou u OD Skleňák na řešenou oblast náměstí ideálně navazují.

Na křižovatce u fary je potřeba zvážit úpravy, a to hlavně v oblasti organizace dopravy na křižovatce. Přechod pro chodce v severní části křižovatky je vhodné přesunout dále od křižovatky. Taková akce je možná jen při zrušení 2-3 parkovacích míst na parkovišti po pravé straně. Vozidlo směřující od křižovatky k přechodu nebude při dávání přednosti chodcům stát v křižovatce. Na obrázku 37 je přibližná nová poloha přechodu vyznačena. Odklonění chodců není nijak razantní a nelze tedy předpokládat snížení atraktivity přechodu.



Obrázek 37 Návrh křižovatky u fary

Zdroj: (1), upraveno autorem

Stejná organizace dopravy, jako je v současném stavu (viz část 1.2.1), je ponechána i tomto návrhu. Hlavní pozemní komunikace je vedena mezi třídou Palackého a ulicí Dobrovského. Tato spojnice včetně křižovatky u mlékárny a u pošty stále tvoří spojnici mezi třídou Komenského a třídou Palackého. Jedině v případě varianty návrhu s ponechaným koridorem pro motorová vozidla přes náměstí je vhodné uvažovat nad tím, zda hlavní PK nemá být vedena z náměstí například přímo na třídu Palackého. Toto už je ale návazné opatření vzhledem ke zvolené variantě rekonstrukce náměstí. Jako možnost je i vytvoření mini okružní křižovatky, jako na křižovatce u mlékárny. Otestovat organizaci na křižovatce lze pomocí taktického urbanismu, kdy je okružní křižovatka vytvořena pomocí betonových bloků a barevného vyznačení. Takový test je vhodné provést po rekonstrukci náměstí. Mini okružní křižovatka je vyznačena na obrázku 37.

## 4 ZHODNOCENÍ ŘEŠENÍ

V kapitole 4 jsou zhodnoceny obě varianty návrhů na změnu organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově a uvedeny jsou i některé investiční náklady na projekt přeměny náměstí. V obou variantách je zachována průjezdnost přes náměstí a řidiči mají možnost vjet na náměstí a krátkodobě vozidlo zaparkovat stejně tak, jako se zde můžou bezpečně pohybovat pěší a cyklisté. Druhá varianta z té první přímo vychází a řeší hlavně křížení koridoru pro chodce a koridoru pro motorovou dopravu.

Na první pohled nejsou v návrhu přímo infrastrukturní změny v rámci HDP pro cyklisty. Jejich pohyb nadále zůstává v HDP, kdy ale v obou návrzích je snaha o zklidnění motorové dopravy a tím dochází k vytvoření komfortnějšího prostředí pro cyklisty. Cyklistům je navíc umožněn vjezd do pěší zóny, navržena jsou nová místa pro zaparkování jízdních kol. Navrženo je 10 takových míst. V případě umístění 5 konstrukcí na kola do jednoho bodu, bude na náměstí 50 jednotlivých stojanů na kola. Je-li cena jedné konstrukce typu Bikepark 4 893 Kč (44), investice do stojanů na kola vychází na 244 650 Kč (bez montáže).

Jako urgentní je navrženo řešení problému parkování zásobovacích vozidel. Cena za dopravní značku IP12, sloupek o délce 2 metry, dodatkovou tabulku a kotvící patku je 2 500 Kč bez DPH (42). Za tuto částku (+ náklady na práci) lze alespoň částečně vyřešit problém se zničenými chodníky a ilegálním parkováním. Byť částka nemusí být přesná, je jistě diametrálně odlišná od částky za opravu chodníku, který byl zničen vozidly.

### 4.1 Rozdíl mezi variantami

První návrh, návrh s ponechaným koridorem přes náměstí, zachovává koridor pro motorová vozidla v celé délce průjezdu pomocí rozdělení dopravního prostoru na HDP a PDP. Křížení s pěšími koridory je zajištěno pomocí vyvýšených míst pro přecházení a v oblasti třídy Komenského je zřízena pěší zóna. Centrální část je nově jako víceúčelová plocha, kde je zrušeno parkování a je vytvořena sdílená zóna. Upravena je i ulice Svatoborská, kde byl redukován počet parkovacích míst. Jsou zřízena parkovací místa pro zásobovací vozidla.

V kontextu prvního návrhu na změnu organizace dopravy je základ návrhu sdílené zóny na stejném principu. V porovnání s první navrženou variantou je ale alternativně řešena oblast křížení důležitého pěšího koridoru a koridoru pro motorová vozidla, která je řešena pomocí sdílené zóny. Platí zde pravidlo zjevné nejistoty a ruší se bariéry mezi pěší, cyklistickou a motorovou dopravou. Jedná se o moderní přístup řešení dopravních prostorů v Evropě.

V obou variantách je kladen důraz na zklidnění dopravy. Vyvýšená místa pro přecházení jsou zároveň jako prvky zklidňující dopravu a všichni účastníci dopravního provozu mají díky zpomalení motorových vozidel více času na reakci. Zklidnění je navrženo i v okolí náměstí na křižovatkách. Otestování organizace dopravy pomocí okružních křižovatek není finančně náročné. Za 8 400 Kč bez DPH lze pořídit 4 dopravní značky včetně kotvících patek (42), jeden kus plastového obrubníku vychází na 580 Kč bez DPH (43), počet záležití na křižovatce a na délce obvodu ostrůvku. Díky takovému jednoduchému řešení lze otestovat organizaci dopravy okružními křižovatkami.

## 4.2 Výhody a nevýhody

První výhodou obou návrhů je, že podporují udržitelnou dopravu. Navrženo je vyšší množství stojanů na jízdní kola, a to včetně i krytých stojanů. Zastávky MHD jsou v nové poloze uprostřed náměstí. Doplněny jsou o přístřešky a mají bezbariérovou úpravu. HDP je v určitých místech zúžen o podélná parkovací místa a tím je rozšířen chodník.

Výhodou oproti současnému stavu je i podpora pobytová funkce, a to díky novým pobytovým plochám s novým mobiliářem. Snaha je i o zachování zeleně a navržena je navíc zeleň nová. Benefitem návrhů je vytvoření sdílené zóny v oblasti centrální části místo parkovací plochy. Vytvořením víceúčelové plochy pomocí přenosných boxů se zelení vznikne v rámci České republiky unikátní projekt. Dle poskytnuté cenové nabídky (44) vychází jeden menší manipulovatelný box na zeleň Květa zhruba na 102 000 Kč, větší vychází na 140 000 Kč. Pokud bude do centrální části umístěno 10 menších a 10 větších boxů, dosahuje částka za takové boxy hodnoty 2 424 190 Kč. Jedná se sice o poměrně vysokou částku, boxy ale budou využity i po rekonstrukci náměstí a umožní operativnost v centrální části.

Nevýhoda obou návrhů je v přesunu parkovacích míst, který je v rámci problematiky Kyjova spojen s vysokými investičními náklady. Než se začnou dít změny na náměstí a omezování parkovacích míst, je potřeba vybudovat adekvátní náhradní parkovací místa. Zde se ale jedná o další, značně vysoké, investice, které jistě nebudou realizovány dohromady se samotnými úpravami na náměstí, pokud takovou investici bude provádět město (v současném stavu je autobusové nádraží majetkem soukromníka). Pokud by se odstavné autobusové plochy přesunovaly k železniční stanici Kyjov, i zde jsou potřeba stavební úpravy. Zde jsou zase úpravy závislé na plánované rekonstrukci železniční stanice. Opatření spojená se změnou organizace dopravy jsou spojena se značně vysokou finanční náročností, velké investice jsou potřeba v rámci samotné rekonstrukce náměstí.

Náhradu parkovacích míst lze zabezpečit v krátkodobém až dlouhodobém hledisku na překladišti, nicméně v okolní komunikační síti dojde ke zvýšení provozu, které jisto jistě bude spojeno s negativními postoji dotčených obyvatel. Například do odstranění aktuálního betonového povrchu překladiště o rozměrech 30 x 105 metrů (3 150 m<sup>2</sup>) je potřeba investovat zhruba 2 mil. Kč a následná investice do litého asfaltu (o tloušťce 30 mm se štěrkopískovým podkladem) činí zhruba 2,5 mil. Kč (41). A to se jedná pouze o krátkodobá řešení v rámci taktického urbanismu. Společně s investicí do boxů na zeleň do centrální části se výše investice dostává na 5 000 000 Kč.

Díky investici do zpevnění plochy a manipulovatelných boxů lze začít eliminovat parkovací místa na náměstí, boxy budou využity dále pro multifunkční plochu po celkové rekonstrukci náměstí, plocha překladiště bude využita jako záchytné parkoviště při větších kulturních akcích nebo jako zpevněná plocha pro parkování nákladních vozidel.

Celá podoba náměstí je, bohužel, nevhodná pro formu taktického urbanismu ve větším měřítku. Změny v rámci průjezdnosti lze jen s obtíží krátkodobě testovat. Pokud se město rozhodne pro aplikaci řešení, bude nutné tyto změny provést v celku bez dílčích testovacích úprav. A to je velmi rizikové vzhledem k potenciální funkčnosti řešení.

### **4.3 Závěr zhodnocení**

Byť se může zdát, že omezení IAD a parkovacích míst bude mít v Kyjově za následek ztrátu městského ruchu, není to úplně pravda. V řadě nejen evropských měst se ulice mění až do takové míry, že je IAD a parkovací místa přesunuta případně zrušena úplně. Pohyb je možný pouze chodcům a cyklistům i přesto, že se v ulici nachází obchody, služby a byty.

Příkladem je rakouská Vídeň a její ulice Argentinierstraße v centru města. Zde se klasická ulice s rozdělením na HDP a PDP mění v ulici s prostorem pro pěší a pro cyklisty. Sami obyvatelé si zvolili v anketě tuto variantu, kde jsou právě pouze pruhy pro chodce a cyklisty na úkor varianty s pruhem pro vozidla (40). Nizozemské město Houten je dokonce přímo postaveno pro cyklisty a chodce. Pokud chce člověk použít vozidlo, musí volit daleko delší trasu než cyklista, v mnoha případech se přímo do cíle vozidlem vůbec nedostane. Toto jsou pouze 2 příklady toho, jak je IAD doprava v moderních evropských městech potlačována. Oba autorovi návrhy na změnu organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově jsou tedy k uživatelům IAD stále velmi přívětivé.

V rámci českých podmínek jsou ale řešení jako ve Vídni nebo Houtenu velmi radikální a čeští občané nejsou na přechod z IAD k jiným dopravním módům psychicky připraveni. Svoje vozidlo vnímají jako svobodu a mají pocit nadřazenosti nad chodci a cyklisty, i když je tento trend pryč. Nicméně návrhy stále počítají s IAD na náměstí v Kyjově a tím v rámci sdílených zón připravují uživatele na eliminaci nadřazenosti IAD. Taktéž tyto návrhy jako předskok budoucí změně náměstí, kde již žádná vozidla IAD nebudou nebo budou v případě potřeby užívat infrastrukturu jiného dopravního módu.

Uváděny jsou projekty a řešení z praxe i proto, že nejlepší řešení jsou taková, která již někde v určité formě fungují a jsou otestována samotnými uživateli. V této diplomové práci jsou návrhy řešeny na základě již existujících dopravních a jiných urbanistických řešení, která v daných oblastech fungují.

Projekt přeměny náměstí je velmi komplikovaná a komplexní problematika. V případě realizace je potřeba se na projekt opravdu soustředit, aby zbytečně nevznikaly problémy a posoudit veškeré souvislosti mezi projektem a ostatní kyjovskou komunikační sítí. Do opatření pro zklidnění dopravy je vhodné zahrnout i MHD, a to ve formě nových jízdních řádů a linkotvorby. Obyvatelé tím budou mít další atraktivní alternativu k IAD.

Příprava je třeba i vzhledem k nemožnosti řešení otestovat přes krátkodobé změny. Jelikož není cílem místa zrušit, ale je nahradit, musí vzniknout vhodná alternativa například pomocí již zmíněného parkovacího domu. Projektem nejen náměstí tak vzniká velká investiční akce a změna důležité a velké části kyjovské dopravní infrastruktury. Investice a náklady vyčíslené v této kapitole jsou pouze orientační. Jedná se hlavně o investice do krátkodobých řešení v rámci taktického urbanismu. Konečné investice do přeměny náměstí a dalších částí v okolí náměstí jsou velmi těžké vyčíslit i vzhledem k tomu, že se s největší pravděpodobností budou prováděny postupně během let, nikoli jednorázově. Jedná se o projekt na dlouhé roky.

**Autor práce navrhl 2 varianty pro řešení organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově včetně úprav určitých dopravních prostorů v okolí náměstí. Autor doporučuje zvolit variantu se sdílenou zónou, neboť se jedná o vhodný kompromis mezi udržitelnými druhy dopravy a IAD a elegantně řeší křížení důležitého pěšího koridoru a koridoru pro IAD.**

## ZÁVĚR

Cílem diplomové práce bylo na základě analýzy navrhnout změny organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově s vazbou na návaznou komunikační síť, podpořit pobytovou funkci na náměstí a dosáhnout zklidnění dopravy.

V první kapitole byla analyzována dopravní organizace a dopravní chování v řešené oblasti. Na základě zjištěných problémů byla zpracována návrhová část. Identifikované problémy se týkají mimo jiné komfortu pohybu chodců a cyklistů po náměstí nebo komplikované situace s parkováním zásobovacích vozidel.

Na základě provedené analýzy byla nejprve navržena opatření na změnu dopravní organizace na náměstí. Místo parkovacích míst v centrální části byla, s cílem podpořit pobytovou funkci a veřejný život, navržena multifunkční plocha, kterou lze využívat buď jako park nebo jako plochu pro kulturní akce. Variantně je řešena oblast křížení koridoru pro IAD a pro chodce v blízkosti oblasti kapky. Využita je nová forma zóny, sdílená zóna, kde platí princip zjevné nejistoty, díky čemuž je zajištěno křížení koridorů IAD, chodců a cyklistů. Nově je na části třídy Komenského navržena pěší zóna.

V druhé části byly zpracovány návrhy na zklidnění dopravy v okolní (návazné) komunikační síti a řešena byla otázka přesunu parkovacích míst z náměstí na jiné místo v pěší dostupnosti. V rámci navržených opatření se jednalo o úpravy organizace dopravy v okolních křižovatkách tak, aby byla zajištěna návaznost mezi náměstím a okolní komunikační sítí. Zklidnění dopravy na křižovatkách v návazné komunikační síti bylo navrženo pomocí taktického urbanismu, přičemž byly také specifikovány výše investic na takové změny. Navrženo bylo vytvoření (vyhrazení) parkovacího místa pro vozidla zásobování, které lze realizovat prakticky ihned s minimálními náklady. Toto řešení zabrání dalšímu ničení chodníků.

Možností pro úpravu Masarykova náměstí v Kyjově je řada. Variantou může být i úplné zamezení vjezdu pro vozidla IAD, nicméně takového cíle nechtěl autor dosáhnout a oba návrhy jsou o hledání rovnováhy mezi funkcí dopravní a pobytovou. Varianta kompromisu mezi motorovou dopravou a ostatními druhy dopravy je aktuálně v podmínkách České republiky vhodným řešením.

Velmi těžkým úkolem, a to v podmínkách celé republiky, je přesvědčit a motivovat obyvatele k větší míře využití veřejné, pěší a cyklistické dopravy v městských oblastech. Při radikálních změnách je potřeba komunikovat s občany a být trpělivý při testování změn. Změnám organizace dopravy na náměstí musí předcházet velké investiční akce i v jiných částech města jako je například výstavba parkovacího domu. Změna organizace dopravy na náměstí v Kyjově je až jako poslední krok celkového projektu změn v dopravní organizaci v Kyjově. Před její realizací je nutné provést řadu opatření v okolních oblastech a návazné komunikační síti (například doprava v klidu), aby byly zajištěny optimální podmínky pro úpravy na samotném náměstí. Jedná se tak o opravdu dlouhodobý a náročný projekt.

**Cíl diplomové práce, jenž spočíval v návrhu změn organizace dopravy na Masarykově náměstí v Kyjově s ohledem na návaznou komunikační síť, byl úspěšně splněn. Změny navržené v dopravním prostoru podporují pobytovou funkci náměstí a přispívají k výraznému zklidnění dopravy.**

## SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) SEZNAM.CZ, A.S. Mapy.cz [online]. [cit. 21.10.2023]. Dostupné z:  
<https://mapy.cz/zakladni?x=17.1250942&y=49.0116106&z=16>
- (2) URBANISTICKÉ STŘEDISKO BRNO, SPOL. S.R.O. Územní plán Kyjov [online]. [cit. 21.10.2023]. Dostupné z:  
[https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id\\_org=7843&id\\_dokumenty=39405](https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id_org=7843&id_dokumenty=39405)
- (3) MĚSTO KYJOV. Program rozvoje města 2023–2026 [online]. [cit. 24.10.2023].  
Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/strategicke%2Dvize%2Da%2Drozvoj%2Dmesta/ms-34142/p1=34142>
- (4) SENAA ARCHITEKTI, S.R.O. Revitalizace výrobního areálu Mlékárny a pivovaru v Kyjově [online]. [cit. 21.10.2023]. Dostupné z:  
<https://www.cka.cz/souteze/databaze/revitalizace-vyrobniho-arealu-mlekarny-a-pivovaru-v-kyjove>
- (5) MĚSTO KYJOV. Jednosměrka se příliš neosvědčila, náměstí bude znovu obousměrné [online]. [cit. 15.10.2023]. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/jednosmerka-se-prilis-neosvedcila-namesti-bude-znovu-obousmerne/d-39183>
- (6) POLICIE ČR. Dopravní nehody v ČR [online]. [cit. 7.11.2023]. Dostupné z:  
<https://nehody.cdv.cz/statistics.php>
- (7) MĚSTO KYJOV. Ceník za stání silničních motorových vozidel a ceny parkovacích karet [online]. [cit. 9.11.2023]. Dostupné z:  
[https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id\\_org=7843&id\\_dokumenty=50209](https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id_org=7843&id_dokumenty=50209)
- (8) OPENSTREETMAP FOUNDATION; PŘÍSPĚVATELÉ. OpenStreetMap [online]. [cit. 10.11.2023]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/#map=18/49.01005/17.12411>
- (9) PARKSIMPLY. ParkSimply® Online – Kyjov [online]. [cit. 13.11.2023]. Dostupné z:  
<https://online.parksimply.cz/KY/>
- (10) TP 218 Navrhování zón 30
- (11) MĚSTO KYJOV. Smlouva o veřejných službách v dopravě cestujících k zajištění městské autobus. dopravy pro Město Kyjov [online]. [cit. 19.2.2024]. Dostupné z:  
<https://smlouvy.gov.cz/smlouva/939457?backlink=unxss>



- (12) INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. Obce dle zón; zastávky mimo zóny 100 a 101; zastávky v zónách 100 a 101 [online]. [cit. 18.11.2023].  
Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/cenik/200101/Obce-zastavky.pdf>
- (13) INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. Ceník jízdného Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje [online]. [cit. 18.11.2023].  
Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/cenik/230301/Cenik.pdf>
- (14) INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. 671 Kyjov: Bohuslavice – Boršov – Újezd – AN – nemocnice [online]. [cit. 19.11.2023].  
Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/jrady23/671.pdf>
- (15) INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. 672 Kyjov: Bohuslavice – Boršov – gymnázium – AN – nemocnice [online]. [cit. 9.11.2023].  
Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/jrady23/671.pdf>
- (16) INTEGROVANÝ DOPRAVNÍ SYSTÉM JIHOMORAVSKÉHO KRAJE. 673 Kyjov: Nemocnice – AN – Újezd – poliklinika – AN – nemocnice [online]. [cit. 19.11.2023]. Dostupné z: <https://content.idsjmk.cz/jrady23/671.pdf>
- (17) MĚSTO KYJOV. Přeprava pro kyjovské důchodce už od dubna [online]. [cit. 19.11.2023]. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/preprava-pro-kyjovske-duchodce-uz-od-dubna/d-47104>
- (18) Osobní rozhovor a komunikace s místostarostou Danielem Čmelíkem
- (19) ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- (20) VIDEOKANÁL MĚSTA KYJOVA. Provoz na Masarykově náměstí po jeho zjednosměrnění [online]. [cit. 3.4.2024]. Dostupné z: <https://www.youtube.com/watch?v=qo3eX84OXJk>
- (21) ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 361/2000 Sb., zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) [online]. [cit. 17.2.2024]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>
- (22) MĚSTO KYJOV. Nařízení města Kyjova č. 1/2023, Tržní řád [online]. [cit. 26.11.2023].  
Dostupné z: [https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id\\_org=7843&id\\_dokumenty=51874](https://www.mestokyjov.cz/assets/File.ashx?id_org=7843&id_dokumenty=51874)

- (23) MĚSTO KYJOV. Webkamery [online]. [cit. 26.11.2023]. Dostupné z:  
<https://mestokyjov.cz/vismo/webkamery.asp>
- (24) ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- (25) RELAXSOLUTION S.R.O. Strategie rozvoje města Kyjov s dopadem na území ORP 2021-2030 [online]. [cit. 19.2.2024]. Dostupné z:  
<https://www.mestokyjov.cz/media/files/download/8c3mmnt333y0o2s>
- (26) ČESKÁ TISKOVÁ KANCELÁŘ. Kyjov opravuje tři ulice za 15 milionů, hotovo má být do konce srpna [online]. [cit. 28.3.2024]. Dostupné z:  
<https://www.seznamzpravy.cz/clanek/regiony-zpravy-jihomoravsky-kraj-kyjov-opravuje-tri-ulice-za-15-milionu-hotovo-ma-byt-do-konce-srpna-210939>
- (27) MINISTERSTVO PRÁCE A SOCIÁLNÍCH VĚCÍ ČR. Podpora standardizace, komunikace, strategie a vzdělávání MÚ Kyjov [online]. [cit. 30.11.2023]. Dostupné z:  
[https://www.esfcr.cz/projekty-opz/-/asset\\_publisher/ODuZumtPTtTa/content/podpora-standardizace-komunikace-strategie-a-vzdelavani-mu-kyjov?inheritRedirect=false](https://www.esfcr.cz/projekty-opz/-/asset_publisher/ODuZumtPTtTa/content/podpora-standardizace-komunikace-strategie-a-vzdelavani-mu-kyjov?inheritRedirect=false)
- (28) MĚSTO KYJOV. Zjednosměrnění náměstí přineslo i změnu přednosti v jízdě [online]. [cit. 1.12.2023]. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/zjednosmerneni-namesti-prineslo-i-zmenu-prednosti-v-jizde/d-38247>
- (29) ČESKÁ REPUBLIKA. Zákon č. 271/2023 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony [online]. [cit. 19.2.2024]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2023-271>
- (30) MINISTERSTVO DOPRAVY. Sdílená zóna, Konec sdílené zóny [online]. [cit. 18.1.2024]. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2023/12/od-roku-2024-bude-mozne-vyznacit-sdilenou-zonu-i-parkovani-pro-elektrokolobezky/>
- (30) VISIT LEEUWARDEN. Bosk [online]. [cit. 17.1.2024]. Dostupné z:  
<https://www.visitleeuwarden.com/en/bosk>
- (31) MĚSTO KYJOV. První podzemní kontejnery jsou v provozu [online]. [cit. 18.1.2024]. Dostupné z: <https://www.mestokyjov.cz/novinky-mesto/1247-prvni-podzemni-kontejnery-jsou-v-provozu>

- (32) KARÁSEK, David; HEGMON, Radek. Edge [online]. [cit. 18.1.2024]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com/edge>
- (33) ORLAI, Balász; KUKORELLI, Péter. Bikepark [online]. [cit. 18.1.2024]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com/bikepark>
- (34) KARÁSEK, David. Květa [online]. [cit. 18.1.2024]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com/kveta>
- (35) ČESKÁ REPUBLIKA. Vyhláška č. 398/2009 Sb., vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb [online]. [cit. 17.2.2024]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398>
- (36) LYDON, Mike. Mike Lydon: TAKTICKÝ URBANISMUS – Krátkodobými akcemi k dlouhodobým změnám [online]. [cit. 28.2.2024]. Dostupné z: <https://peskymestem.cz/mike-lydon-takticky-urbanismus-kratkodobymi-akcemi-k-dlouhodobym-zmenam/>
- (37) TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- (38) NOVOTNÝ, Vojtěch. Sdílená zóna (zóna setkávání) [online]. [cit. 12.3.2024]. Dostupné z: <https://www.vojtechnovotny.cz/index.php/sdilena-zona/>
- (39) WALK-SPACE.AT – DER ÖSTERREICHISCHE VEREIN FÜR FUßGÄNGERINNEN. Graz – Sonnenfelsplatz [online]. [cit. 12.3.2024]. Dostupné z: <http://www.begegnungszonen.or.at/details.php?Projektnummer=1>
- (40) MOBILITÄTSAGENTUR WIEN GMBH. Argentinierstraße wird zur Fahrradstraße nach niederländischem Vorbild [online]. [cit. 1.4.2024]. Dostupné z: <https://www.fahrradwien.at/2023/04/25/ein-bisschen-amsterdam-in-wien-argentinierstrasse-wird-zur-fahrradstrasse/>
- (41) MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury obcí, aktualizace 2023 [online]. [cit. 23.4.2024]. Dostupné z: <https://mmr.gov.cz/getmedia/9de2f2bb-c095-4bcd-9680-cf6072764f8c/Ceny-TI-2023.pdf.aspx?ext=.pdf>
- (42) VAKO MOBILIÁŘ S.R.O. Značky [online]. [cit. 23.4.2024]. Dostupné z: <https://www.vakomobiliar.cz/catalog/dopravni-znacky>

(43) VAKO MOBILIÁŘ S.R.O. Obrubníky plastové [online]. [cit. 24.4.2024]. Dostupné z:  
<https://www.vakomobiliar.cz/catalog/obrubniky-plastove>

(44) Neveřejný ceník poskytnutý společností mmcité a.s.

## SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Pozemní komunikace na Masarykově náměstí.....	94
Příloha B Nevhodné parkování na náměstí.....	95
Příloha C Špatné parkování v ulici Svatopluka Čecha I.....	96
Příloha D Parkování v ulici Svatopluka Čecha II.....	97
Příloha E Překladiště u nádraží.....	98
Příloha F Parkoviště u železniční stanice.....	99
Příloha G Parkoviště u pošty.....	100
Příloha H Parkoviště na ulici Jungmannova.....	101
Příloha I Parkoviště za kulturním domem.....	102
Příloha J Parkoviště u kina.....	102
Příloha K Parkování zásobovacích vozidel.....	103
Příloha L Městská hromadná doprava.....	104

## Příloha A Pozemní komunikace na Masarykově náměstí



Zdroj: foto autor

Jako příloha A je vyfocena pozemní komunikace na Masarykově náměstí. V této zatáčce mají s průjezdem problém větší vozidla, zejména vozidla MHD. V zatáčce jsou 4 parkovací místa. Zároveň je na obrázku vidět povrch pozemní komunikace i povrch komunikace pro chodce.

## Příloha B Nevhodné parkování na náměstí



Zdroj: foto autor

Na obrázku v příloze B je jedno z mála míst pouze pro chodce a cyklisty. I tak plochu používají zásobovací vozidla a v tomto případě zde dokonce zaparkovalo osobní vozidlo. Důvod není znám, vozidlo ale za čelním oknem nemělo žádné viditelné povolení. Modré vozidlo je vozidlo technických služeb.

Příloha C Špatné parkování v ulici Svatopluka Čecha I



Zdroj: foto autor



## Příloha D Parkování v ulici Svatopluka Čecha II



Zdroj: foto autor

Na obrázku přílohy C je zachycena naprosto standartní situace v ulici Svatopluka Čecha. Řidiči zde nedodržují 5 metrů zákazu parkování od křižovatky a svá vozidla parkují dokonce přímo do křižovatky. Pokud vozidlo přijíždí po ulici v příloze D, nejde do protisměru téměř vůbec vidět. Tím, že jsou zde zaparkovaná vozidla, je z komunikace pouze jeden jízdní pruh (viz příloha D). V lepším případě je vozidlo v protisměru ještě dostatečně daleko a řidič může couvnout zpět do křižovatky, v horším případě může dojít k čelnímu střetu. Snímek v příloze D je focen dne, kdy byl státní svátek, parkování podél není plně využito. Přes pracovní den jsou ale místa plně využita.

## Příloha E Překladiště u nádraží



Zdroj: foto autor

Na obrázku v příloze E je část bývalého překladiště. Parkují zde jak osobní vozidla, tak hlavně přes víkend nákladní automobily. V zadní části používá plochu autoservis. Povrchem jsou betonové panely.

## Příloha F Parkoviště u železniční stanice



Zdroj: foto autor

U železniční stanice je parkoviště typu P+R, nicméně jako P+R označeno není. V příloze F lze vidět i přestupní terminál, který bohužel není plně využitý.

## Příloha G Parkoviště u pošty



Zdroj: foto autor

V příloze G jsou červeně označena místa, kudy nelegálně vyjíždějí vozidla z parkoviště. Často je až nepochopitelné, jakou trasu dokáží řidiči vymyslet. Nejedou se i stalo, že vozidlo uvízlo na obrubníku při výjezdu z parkoviště vlastní cestou. Při tomto chování řidičů dochází k poškozování pojižděných chodníků a zeleně. Toto parkoviště je jedním z hlavních adeptů na zrušení (nebo výrazné omezení) vzhledem k chování řidičů.

## Příloha H Parkoviště na ulici Jungmannova



Zdroj: foto autor

V příloze H je vyobrazena situace, kdy delší vozidlo stojí na parkovacím místě o délce něco málo přes 4 metry. Jedná se sice o extrémní případ, delší vozidla zde ale do vozovky sahají. Červené zaparkované vozidlo Renault Clio má na délku 4 metry a 5 centimetrů, na parkovací místo se vejde natěsno.

Příloha I Parkoviště za kulturním domem



Zdroj: foto autor

Příloha J Parkoviště u kina



Zdroj: foto autor

## Příloha K Parkování zásobovacích vozidel



Zdroj: foto autor

Na obrázku v příloze K jsou situace, kdy zásobovací vozidlo nemá kde zastavit. V levé části se jedná o extrémní případ, kdy vozidlo stojí dokonce přes přechod a v křižovatce. Následné přecházení pozemní komunikace bylo velmi nebezpečné. V pravé části zastavilo vozidlo při pravém kraji vozovky a řidič zapnul výstražné světelné znamení. Stojí ale těsně před místem pro přecházení a objíždějící vozidla mají minimální rozhled. V tomto případě se zde vytvořila fronta až 10 vozidel.

## Příloha L Městská hromadná doprava

V Kyjově funguje městská hromadná doprava integrovaná do Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK). Dle Smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících k zajištění městské autobusové dopravy pro Město Kyjov (11) je objednatelem město Kyjov, provozovatelem ČSAD Kyjov Bus a.s. a doba plnění je od 1.1. 2017 do 31.12. 2026. MHD je provozována na 3 linkách – 671, 672 a 673. V rámci města lze použít jako MHD i jiné linky v systému IDS JMK.

Doprava je zajišťována nízkopodlažními autobusy Mercedes Benz Citaro a Conecto v barvách města Kyjova, případně autobusy Iveco a SOR v barvách IDS JMK. Jednorázová obyčejná jízdenka v tarifní zóně 675 (Kyjov) (12) je 12 Kč (13). Linka 671 (14) jezdí přes Masarykovo náměstí, severovýchodní část města a končí v Boršově. Dvakrát denně ještě zajíždí až do Bohuslavic. Linka 672 (15) sice zastávku na náměstí neobsluhuje, zastavuje ale na zastávkách U fary a Gymnázium. Dále pokračuje přes Boršov až do Bohuslavic. Spoje linky 673 (16) na náměstí zajíždí a tvoří okružní linku přes město. Regionální linky IDS JMK přes náměstí neprojíždějí, ani přes zastávky v okolí.

Společným jmenovatelem linek MHD v Kyjově je, že mají různé časy odjezdů ze zastávek. Určité spoje řadu zastávek projíždí, linka 671 má například dopoledne 4 spoje, odpoledne už žádné. Přímý spoj z Masarykova náměstí do nejbližší části (Bohuslavice) jede dopoledne z náměstí přímo pouze jednou. I přes existenci terminálu na nádraží sem zajíždí pouze jeden spoj linky 673 denně. Další nejbližší zastávky jsou 245 metrů, respektive 315 metrů od nádraží.

I tak je systém MHD v Kyjově, a hlavně z náměstí, využíváný. Stejně jako pro všechny udržitelné druhy dopravy, tak i pro MHD na náměstí platí, že je vytlačena lehce na okraj. Zastávka je v západní části, na druhou stranu náměstí je to až 300 metrů. Nemá-li starší člověk osobní automobil a nechce-li (nebo ze zdravotních důvodů nemůže) zvolit pěší nebo cyklistickou dopravu, je variantou senior taxi (17). Podmínka pro využití služby je být trvalým občanem Kyjova, mít 65 a více let nebo vlastnit kartu ZTP (nebo ZTP-P). Každý měsíc lze mít až 6 kuponů v hodnotě 40 Kč, případný doplatek si přepravovaná osoba hradí sama.