

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera

Organizace dopravy a úprava uličního prostoru v obci Ctiněves

Petra Strýhalová

Diplomová práce
2025

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pemera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Petra Strýhalová**
Osobní číslo: **D23549**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Dopravní management, marketing a logistika**
Téma práce: **Organizace dopravy a úprava uličního prostoru v obci Ctiněves**
Zadávající katedra: **Katedra dopravního managementu, marketingu a logistiky**

Zásady pro vypracování

Diplomová práce se zaměřuje na problematiku dopravní bezpečnosti při pohybu v obci a posílení pobytové funkce ve veřejných prostorech obce. Diplomová práce bude obsahovat:

- teoretické vymezení pojmů a literární rešerši v oblasti rozvoje obce a zklidňování dopravy,
- analýzu současného stavu dopravní bezpečnosti a pobytové funkce v obci Ctiněves,
- návrhy opatření na zvýšení bezpečnosti a posílení pobytové funkce,
- zhodnocení navrhovaných opatření.

Rozsah pracovní zprávy: **50-60 stran**
Rozsah grafických prací: **dle doporučení vedoucí/ho**
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: **31. října 2024**
Termín odevzdání diplomové práce: **7. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

Ing. Pavla Lejsková, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 24. dubna 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem Organizace dopravy a úprava uličního prostoru v obci Ctiněves jsem vypracovala samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využila, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byla jsem seznámena 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 6. 5. 2025

Bc. Petra Strýhalová v. r.

Ráda bych poděkovala vedoucí práce paní Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D. za vstřícný přístup a cenné rady při zpracování diplomové práce, starostovi obce Ctiněves panu Přemyslu Svorovi za poskytnutí materiálů a také mé rodině, která mě při studiích podporovala.

ANOTACE

Práce se zaměřuje na problematiku dopravní bezpečnosti při pohybu v obci a posílení pobytové funkce ve veřejných prostorech obce Ctiněves. Analýza byla provedena formou průzkumu spokojenosti obyvatel obce Ctiněves (dotazník) a formou průzkumu v terénu. Analýza byla zaměřena na pohyb v obci - bezpečný pohyb, zejména dětí, možnosti veřejného setkávání obce (dětská hřiště, návěs). V práci byla navržena opatření vedoucí ke zvýšení bezpečnosti a spokojenosti místních na základě analýzy současného stavu. Jednotlivé návrhy změn byly zhodnoceny a posouzeny dle priorit.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní bezpečnost, spokojenost obyvatel, zklidňování dopravy, obytné zóny, zóny 30

TITLE

Organization of transport and street space modification in the village Ctiněves

ANNOTATION

The thesis focuses on the issue of traffic safety when moving in the village and strengthening the residence function in the public spaces of the municipality. The analysis was carried out in the form of a satisfaction survey of the inhabitants of the village Ctiněves (questionnaire) and through the field research. The analysis was focused on movement in the village - especially the safe movement of children, opportunities for public gatherings in the village (playgrounds, semi-trailers). The work proposed measures to increase the safety and satisfaction of the locals based on the analysis of the current situation. Individual proposed modifications were evaluated and assessed according to priorities.

KEYWORDS

traffic safety, resident satisfaction, traffic calming, residential zones, zones 30

OBSAH

ÚVOD	9
1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ POJMŮ	10
1.1 Strategické a územní plánování obcí.....	10
1.1.1 Financování obcí	11
1.1.2 Ochranné drážní pásmo.....	11
1.2 Zklidňování dopravy na místních komunikacích	12
1.2.1 Plošné zklidňování dopravy	12
1.2.2 Dopravní značení na pozemních komunikacích.....	14
1.2.3 Přechody pro chodce a místa pro přecházení	15
1.2.4 Parkoviště.....	16
2 ANALÝZA OBCE CTINĚVES	17
2.1 Geografická situace.....	17
2.2 Demografická situace.....	18
2.3 Ekonomická situace	20
2.4 Ctiněves jako člen projektových týmů.....	21
2.4.1 Místní akční skupina Podřipsko, z. s.....	21
2.4.2 Svazek obcí Podřipsko	22
2.5 Sociální situace	23
2.5.1 Kulturní a společenské akce ve Ctiněvsi.....	23
2.6 Dostupnost z hlediska pěší dopravy	24
2.7 Dostupnost veřejné dopravy.....	32
2.8 Analýza organizace dopravy na pozemních komunikacích a jejich využívání.....	36
2.9 Nehodovost v obci Ctiněves.....	41
2.10 Dotazníkové šetření v obci Ctiněves.....	42
3 NÁVRHY OPATŘENÍ NA ZMĚNU ORGANIZACE DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH OBCE.....	53
3.1 Návrh opatření na změnu organizace dopravy začátku obce směrem od Krabčic	53
3.2 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v části obce "Dolina"	58
3.3 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v křižovatce a celé ulici "K Borku" vč. polních cest k fotbalovému hřišti	60
3.4 Návrh opatření na změnu organizace dopravy u silnice III/24623 v blízkosti kostela	64
3.5 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Kradlov“	66

3.6	Návrh opatření na změnu organizace dopravy na obecní návsi a polní cesty k Řípu	68
3.7	Návrh opatření na změnu organizace dopravy silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka	70
4	ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ	72
4.1	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy na začátku obce směrem od Krabčic	72
4.2	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Dolina“	73
4.3	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v křižovatce a celé ulici "K Borku" vč. polních cest k fotbalovému hřišti	73
4.4	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy u silnice III/24623 v blízkosti kostela	74
4.5	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Kradlov“	74
4.6	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy na obecní návsi a polní cestě k Řípu	74
4.7	Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka	75
	ZÁVĚR	76
	POUŽITÁ LITERATURA	77
	SEZNAM TABULEK	85
	SEZNAM OBRÁZKŮ	86
	SEZNAM ZKRATEK	89
	SEZNAM PŘÍLOH	90

ÚVOD

Vzhledem k narůstajícímu počtu automobilů a zároveň i počtu cest, je důležité řešit zvýšení dopravní bezpečnosti v rámci územních částí měst či obcí. Pocit bezpečí obyvatel hraje klíčovou roli při ohodnocování daného území a ochota lidí do nemovitostí v těchto místech investovat. Zástupci obcí či měst se tedy musí snažit neustále mapovat situaci svých územních celků a hledat řešení problémových míst. Pro správné vyhodnocení situace je důležitý i názor místních obyvatel, o který by se tito zástupci měli zajímat a ve svých rozhodnutích ho reflektovat.

Tato práce se zaměřuje na problematiku bezpečnosti a možnosti úprav prostorů ulic v obci Ctiněves celkem ve čtyřech kapitolách. První kapitola obsahuje teoretické pojmy související se zklidňováním dopravy na místních komunikacích a také jsou zde rozebrány souvislosti mezi strategickým a územním plánováním obcí vč. financování. Druhá kapitola poskytuje informace o obci Ctiněves, analýzu aktuálního stavu týkajícího se dostupnosti hlavních bodů z hlediska pěší i motorové dopravy a zkoumá i veřejnou dopravu. Součástí je vyhodnocení dotazníku, které poskytuje informaci o celkové spokojenosti obyvatel a náměty pro zlepšení života v obci. Třetí kapitola se zabývá návrhy opatření na zlepšení nejen dopravní situace v jednotlivých částech obce, které jsou podloženy kalkulacemi s ohledem na nízkonákladovost. Čtvrtá kapitola tato opatření hodnotí a udává do popředí jejich prioritu, a to i v rámci možné rychlosti zavedení.

Obec Ctiněves byla zvolena z důvodu autorčina bydliště a jejího zájmu o zmapování situace v obci a prozkoumání možností řešení problematických částí. Na základě vlastních zkušeností a sběru informací od místních občanů byla vytipována riziková místa, na která se práce zaměřuje. I přesto, že je obec malá, má velký potenciál v rámci turismu, který je důležité podporovat, a to v rámci zachování krajiny Podřipska.

Cílem práce je navrhnout opatření, který zajistí bezpečný pohyb v obci, a to zejména dětí, pomocí opatření a nástrojů pro zvýšení bezpečnosti. Dalším cílem bylo zaměřit se na místa veřejného setkávání občanů, opatření dopravy v klidu nejen pomocí vybudování parkovacích míst a zajištění klidného žití v obci.

1 TEORETICKÉ VYMEZENÍ POJMŮ

Tato kapitola zahrnuje teoretické vymezení pojmů, které souvisí s touto diplomovou prací. Jsou zde vysvětleny souvislosti mezi strategickým a územním plánováním obcí a popsány jednotlivé kroky k sestavení strategického plánu.

Pro uskutečnění naplánovaných činností jsou potřeba finanční prostředky, a to buď z interních, nebo z externích zdrojů, a proto jsou nezbytnou součástí této kapitoly. Popsány jsou i nevýhody, které souvisí s majetky v blízkosti železniční infrastruktury vč. náležitostí potřebných ke stavbám v drážním pásmu.

Dalším pojmem je zklidňování dopravy na místních komunikacích s cílem zvýšit bezpečnost související se stále rostoucí intenzitou motorové dopravy. Je zde uvedeno několik prvků, pomocí kterých se dá doprava regulovat. Kapitola se zaměřuje dále na dopravní značení, přechody pro chodce a místa pro přecházení a parkoviště.

1.1 Strategické a územní plánování obcí

Dle Maštálky a Přichystal (© 2023–2024) spadá rozvoj obcí do jejich samostatné působnosti. Základním dokumentem strategického plánování je strategický plán, pomocí něhož se plánuje, jakým způsobem se bude obec rozvíjet. Tyto cíle jsou úzce spjaty s územním plánováním. V rámci strategického plánování obec spolupracuje s veřejností a koordinuje tak společné zájmy často hledáním kompromisů. Územní plán pořizuje úřad územního plánování obce s rozšířenou působností a náklady hradí obec, která o pořízení rozhodla popř. kraj.

Strategické myšlení je schopnost vidět rozvoj obce jako celek, dále vidět možná řešení a hledání různých alternativ, komunikovat s respektem k odlišným názorům a hledat společná řešení, soustředit se na priority, mít smysl pro realitu a v rámci obce je za něj zodpovědné zastupitelstvo. K tomu je vhodné využívat např. tyto nástroje: sledování trendů, informovanost a vzdělanost. Strategický plán musí obsahovat tyto části:

1. analytickou část, ve které je objektivně zmapována aktuální situace v obci,
2. návrhovou část, ve které jsou uvedena možná opatření vč. doplňujících návrhů místních obyvatel,
3. implementační část, která uvádí jednotlivé kroky, termíny, zdroje a osoby, kterými se bude plán, resp. v něm definované cíle, naplňovat.

Maštálka a Přichystal (© 2023–2024) dále vymezuje, že obec ale nemá povinnost tento plán vypracovávat, ovšem výhodou při zpracování je efektivnost rozdělení a využívání

dostupných zdrojů. Zpravidla se sestavuje na období delší než 1 rok, zahrnuje i více volebních období, a proto je vhodné ho při relevantních změnách vstupních podmínek aktualizovat.

1.1.1 Financování obcí

Dle Maštálky a Přichystala (© 2023–2024) umožňuje vytvoření strategického plánu efektivní hospodaření s finančními prostředky pro obecní rozvoj na určité období a zhotovuje podklady pro případné investory či fondy Evropské unie. Je ale nezbytné stanovit priority jednotlivých cílů na základě potřeb dané obce.

Maštálka a Přichystal (© 2023–2024) uvádí, že rozpočet obce je sestavován vždy na období jednoho roku s ohledem na stanovené cíle a následně schvalován zastupitelstvem. Velké množství strategických plánů je financováno pomocí krajských, národních, a především evropských dotačních fondů. Pro externí zdroje financování musí být pečlivě vypracován projekt pomocí odborníků.

Na webových stránkách Dotace 2021–2027 (© 2024) jsou uvedeny příspěvky pro rok 2021–2027, o které již mohla obec požádat. Z odvětví infrastruktury jsou to např.: dotace na zvyšování bezpečnosti dopravy a bezbariérové úpravy chodníků, dotace na výstavbu cyklostezek, dotace na opravy místních komunikací, dotace na podporu budování zelené infrastruktury, dotace na nákup elektromobilů, dotace na bezbariérové úpravy chodníků a zvyšování bezpečnosti dopravy a dotace na výstavbu a rekonstrukci chodníků.

Aktuálně má obec možnost zažádat o příspěvek v rámci dotace od SFDI. Podpora zahrnuje financování výstavby a rekonstrukce chodníků, nástupišť hromadné dopravy, přechodů pro chodce vč. jejich nasvětlení, úpravy vjezdu do obce, vodorovné i svislé dopravní značení, aj. Příjem žádostí probíhá dle Státního fondu dopravní infrastruktury (zkráceně SFDI); (2025) do 27. 6. 2025.

1.1.2 Ochranné drážní pásmo

Ochranné pásmo dráhy je prostor z každé strany železnice, které je rozměrově 60 m od krajní koleje (nejméně 30 m od hranic obvodu dráhy) u dráhy státní i regionální a 30 m od krajní koleje u vlečky, což vymezuje Zákon o drahách (1994). Obvod dráhy je vymezen pomocí svislých ploch vedoucích hranicemi pozemků, které slouží pro umístění dráhy a údržbu.

Veškerá stavba a činnost v drážním pásmu a v obvodu dráhy se musí projednat se Správou železnic na základě tohoto zákona. K vydání souhrnného stanoviska Správy železnic je potřeba poskytnout následující náležitosti: žádost, plnou moc v případě

zastupování stavebníka a projektovou dokumentaci. Povolení ke stavebním i nestavebním záměrům ovšem vydává příslušný stavební úřad.

Zákon o drahách (1994) dále stanovuje, že jestliže nastane problém se sesuvem půdy a padáním kamenů kvůli činnostem prováděným na pozemcích kolem dráhy, jsou vlastníci těchto pozemků povinni učinit opatření na své náklady. O tom, jakým způsobem a kdo úpravy provede, rozhoduje drážní správní úřad. Pokud ovšem tyto problémy nastanou kvůli výstavbě dráhy či přírodním vlivům, jsou majitelé okolních pozemků povinni strpět nezbytná opatření prováděná na jejich půdě. Dále jsou povinni strpět vstupování dopravce a provozovatele dráhy na jejich pozemky a stavby z důvodu oprav, údržby, odstraňování následků nehod či jiných překážek omezujících provoz. Vstup na cizí pozemky musí být vlastníkům předem oznámen. V případě poškození těchto nemovitostí, je provozovatel dráhy povinen uvést majetky do původního stavu, nebo alespoň do stavu, který odpovídá jejich účelům.

1.2 Zklidňování dopravy na místních komunikacích

Skládaný (b. r.) udává, že neustále roste intenzita motorové dopravy, a tak se hledají cesty, jak zmírnit negativní vlivy, které s ní souvisí. Jedním ze způsobů, jak toho dosáhnout, bývá úprava uličního prostoru. Aktuálně jsou řešeny především hlavní místní komunikace a průtahy obcí vzhledem k jejich zatížení.

Skládaný (b. r.) uvádí několik prvků, díky kterým se dá regulovat doprava na místních komunikacích. Mezi ně patří např. zúžení jízdních a parkovacích pruhů, budování dělicích ostrůvků a přestavby průsečných křižovatek. Zároveň se touto změnou dociluje prospěchu nemotorové dopravy, protože vzniká prostor pro vybudování chodníků a zařízení pro cyklisty. Podporuje se výsadba zeleně, která nejen maskuje parkující automobily, ale i zvyšuje podíl oxidu uhličitého ve vzduchu a vytváří stinný prostor. Vysazené chodníkové a zelené plochy mají regulační funkci motorové dopravy a zároveň zvyšují bezpečnost chodců.

Dle Skládaného (b. r.) jsou nynějším trendem u autobusové dopravy zastávky na jízdním pruhu. Tyto zastávky se snadněji budují, mají nižší rozpočet a není nutné řešit další prostor pro nástupiště oproti zastávkám v zálivu. Oblíbené jsou také z hlediska zklidňování dopravy na místních komunikacích.

1.2.1 Plošné zklidňování dopravy

Ministerstvo dopravy (2010) udává, že plošné zklidňování dopravy má za cíl nejen omezení rychlosti, ale i počtu projíždějících vozidel. Cílem je zvýšení bezpečnosti a zároveň snížení počtu nehod, redukci emisí a hluku z vozidel. Zklidňování by mělo být realizováno

šetřně s ohledem na okolí. Základní myšlenkou je v daných oblastech rozšířit prostor pro nemotorovou dopravu a zvýšit spokojenost obyvatel.

Dle Ministerstva dopravy (2010) lze část dopravy převést na jinou komunikaci, v dané oblasti snížit celkový objem tranzitní dopravy. Mezi plošné zklidnění dopravy patří obytné i pěší zóny, zóny 30 a sdílené prostory. Po zavedení zklidňujících opatření roste ekonomická hodnota nemovitostí a atraktivita daného území. Lidé si cení kvalitního prostředí k bydlení a jsou ochotni si za něj připlatit.

Aby byly rychlosti v zónách dodržovány, je dle Ministerstva dopravy (2010) vhodné vytvořit před zavedením informační kampaň pro vysvětlení podstaty fungování a jejich výhod. Jestliže totiž dle Centra dopravního výzkumu (© 2022) veřejnost podstatu zklidňování pochopí, jednodušeji změny přijme. Důležitá je samozřejmě hlavně kvalita technického zpracování, která by se měla předem důkladně promyslet.

1.2.1.1 Obytná zóna

Dle Centra dopravního výzkumu (2020) se obytné zóny budují v bytové zástavbě, kde je intenzita dopravy velmi nízká. Doprava zde má zdroj nebo cíl, tranzitní doprava zde není žádoucí. Výsledkem je vytvořit sdílený prostor pro motorovou i nemotorovou dopravu a chodce. Tento prostor by měl být zhotoven v jedné výškové úrovni a tím pádem se zde ruší tradiční dělení uličního prostoru na chodník a vozovku.

Zónu mohou v celé své šířce využívat lidé k setkávání, chůzi, děti ke hraní atd. V obytné zóně je v České republice řidičům povolena rychlost max. 20 km/h.

Ministerstvo dopravy (2008) stanovuje, že projíždějící automobily nesmí ohrozit chodce a zároveň chodci musí umožnit těmto automobilům projet. Odstavení automobilů je dovoleno pouze na vyznačených místech určených k parkování, a především na vlastních pozemcích. Parkovací stání nesmí zabírat více než 20 % místní komunikace a zachovat průjezd o šířce alespoň 3 m. Ve slepých obytných zónách je důležité myslet i na vybudování obratiště pro automobil na svoz komunálního odpadu.

Obytná zóna je dle Ministerstva dopravy (2008) vždy na začátku i na konci označena příslušnými dopravními značkami (IP 26a, IP 26b). Je důležité na vjezd do tohoto prostoru i na výjezd upozornit pomocí stavebních úprav. Výsadba zeleně zde nemá pouze estetickou funkci, ale i funkci pro zklidňování dopravy. Odvodnění dešťové vody musí být zajištěno plynule např. pomocí otevřené strouhy, liniových odvodňovačů, vpustí atd.

1.2.1.2 Zóna 30

Dle Centra dopravního výzkumu (2020) zvyšuje zóna 30 bezpečnost provozu a existují i další výhody s ní spojené. Pro cyklisty není nutno zřizovat samostatné pruhy a malý rozdíl rychlosti mezi cyklisty a motoristy usnadňuje jejich soužití. Jízdní pruhy jsou odděleny od ploch pro chodce, což předchází vzájemnému ohrožování a omezování.

Centrum dopravního výzkumu (2020) udává, že zavedení zóny 30 je nízkonákladové a technické provedení je jednoduché. Na rozdíl od obytných zón může být zachováno členění vozovky a chodníku. Pomocí svislého, případně vodorovného značení se vymezí oblast zóny 30, ve které jsou ještě odstraněny značky upravující přednost. Na všech křižovatkách platí přednost zprava pro zajištění větší pozornosti řidičů. Díky stanovené rychlosti by mělo být přecházení usnadněno v celé zóně, a tak není potřeba zřizovat přechody pro chodce. Parkování je možné kdekoliv u krajích vozovky, pokud nemá obec jiná omezení.

1.2.2 Dopravní značení na pozemních komunikacích

Správně zvolené dopravní značení a jeho umístění vede dle Ministerstva dopravy (2013a) ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Po jeho instalaci jsou účastníci provozu povinni se jím řídit a dodržovat jej. Až přílišné užívání dopravních značek snižuje jejich vážnost a míru dodržování.

Ministerstvo dopravy (2013a) vymezuje, že dopravní značení má především informativní funkci a nemělo by vyžadovat nepřiměřené nároky na řidiče. Mělo by být tedy srozumitelné, výstižné a jednoznačné. Značky musí být viditelné z dostatečné vzdálenosti, která je mimo obec minimálně 100 m a v obci nejméně 50 m. S viditelností značek také souvisí jejich údržba i údržba povrchu vozovky. V obcích lze značky umístit v podélném směru za sebou ve vzdálenosti min. 30 m a výjimečně 10 m.

1.2.2.1 Vodorovné dopravní značení

Vodorovné symboly značek se umísťují do příslušného jízdního pruhu ve stejných vzájemných vzdálenostech, což udává Ministerstvo dopravy (2013a). Vzdálenost umístění se odvozuje od vzdálenosti, kterou vozidlo ujede, než začne zpomalovat vč. reakce na změnu rychlosti vozidla jedoucího před ním.

Dle Ministerstva dopravy (2013b) se tyto značky mohou používat i ve spojení se značkami svislými, ale nesmí být v rozporu. Tato situace ovšem nastat může např. po změně místní úpravy provozu, ale musí se v co nejkratší době vyřešit. Po tuto dobu platí nadřazenost svislých značek.

U vodorovného dopravního značení je potřeba v určitých případech myslet i na osoby se sluchovým a zrakovým postižením. Dle Ministerstva dopravy (2013a) se využívají hmatové prvky, pomocí kterých se tyto osoby řídí.

Ministerstvo dopravy (2013a) udává základní barevné provedení vodorovného značení úpravy na bílé, žluté, modré a červené. Některé situace vyžadují i retroreflexní úpravu. Výrobky k označování jsou schvalovány Ministerstvem dopravy a v případě hmot je možné nahlédnout do Katalogu schválených výrobků na webových stránkách www.pjpk.cz. Každá značka má také předepsané rozměry.

V případě vodících čar probíhá dle Ministerstva dopravy (2013a) označování pozemní komunikace na základě šíře vozovky. Pokud je šířka menší než 6 m, pak se vyznačují pouze okraje. Pokud je šířka větší než 6 m, pak se vyznačují okraje i dělicí čára. Přičemž minimální šířku vozovky s obousměrným provozem určuje Česko (2006) na 6 m vč. vodících pruhů. V případě obousměrného provozu na jednom jízdním pruhu v úsporném provedení je minimální šířka 3 m vč. vodících pruhů. U jednosměrné komunikace je minimální šíře 2,75 m vč. vodících pruhů.

1.2.2.2 Svislé dopravní značení

Svislé dopravní značky se dle Česko (2001) umísťují nad úroveň pozemní komunikace tak, aby byly pro účastníky na pozemních komunikacích viditelné včas a z dostatečné vzdálenosti. Zpravidla mají retroreflexní úpravu.

Nosná konstrukce svislého dopravního značení musí být dle Ministerstva dopravy (2013b) osazena do terénu a vyhovovat požadavkům dle ČSN EN 12 899-1. Dalším návrhem je využití stávajících konstrukcí (např. sloup veřejného osvětlení), nebo umístění značky na přilehlý objekt. Na jednom sloupku či nosné konstrukci smí být umístěny max. dvě značky pod sebou.

Svislé dopravní značky se dělí na výstražné, upravující přednost, zákazové, příkazové, informativní a dodatkové tabulky, což udává Ministerstvo dopravy (2013b). Podle umístění se dělí dále na značky stálé, přenosné a proměnné. Provedení těchto značek bývá v barvách bílé, žluté, modré, červené, černé, oranžové a zelené. Značky mají také předepsanou velikost a musí být vč. jejich nosných konstrukcí certifikovány a schváleny Ministerstvem dopravy.

1.2.3 Přejechy pro chodce a místa pro přecházení

Jestliže je intenzita provozu na pozemní komunikaci nízká a umožňuje tak bezpečné přecházení chodců, lze dle Ministerstva dopravy (2005) přechod nahradit vybudovaným místem pro přecházení. Neřízený přechod pro chodce je vhodné budovat tam,

kde není povolena rychlost vyšší než 50 km/h. Přejechy se budují pouze, pokud jsou z obou stran chodníky, nebo stezky pro chodce.

Dostatečný rozhled pro přecházející osoby i pro přijíždějící řidiče musí být dle Ministerstva dopravy (2005) alespoň 50 m. Přejechod by měl být umístěn alespoň 5 m od hranice křižovatky a v případě zastávky autobusu, se umísťuje mimo zastávkový pruh a mimo autobusový záliv. Přejechody by měly být umístěny ve vzdálenosti alespoň 200 m od sebe. Šířka přechodu v obci musí být min. 3 m. Pokud je přechod šikmo k ose pozemní komunikace, musí mít úhel min. 60°.

1.2.4 Parkoviště

Ministerstvo dopravy (2005) vymezuje, že pro označení malých parkovišť se používají předběžné značky ve vzdálenosti cca 500 m před parkovištěm. Malé parkoviště umístěné u jedné strany pozemní komunikace se označuje pouze ze směru, kde se dá na parkoviště dostavit pravým odbočením. Pro optimální využití parkovací plochy je vhodné jednotlivá stání vyznačit pomocí vodorovného značením či barevným odlišením zámkové dlažby.

Důležitým požadavkem při návrhu parkovacích ploch o 2–20 stání musí být vyhrazené jedno parkovací stání pro osoby se zdravotním postižením, které má odlišné rozměry oproti běžnému parkovacímu stání dále uvedených v Česko (2011).

2 ANALÝZA OBCE CTINĚVES

Tato kapitola poskytuje detailnější informace o obci Ctiněves z hlediska geografie, demografie, ekonomické aktivity, projektů, do kterých je obec zainteresována a sociální situace. Dále je detailně popsán aktuální stav týkající se dostupnosti hlavních bodů v obci, a to z hlediska pěší i individuální motorové dopravy. Nechybí zde ani popis veřejné dopravy, která je zajišťována pomocí autobusových a železničních spojů.

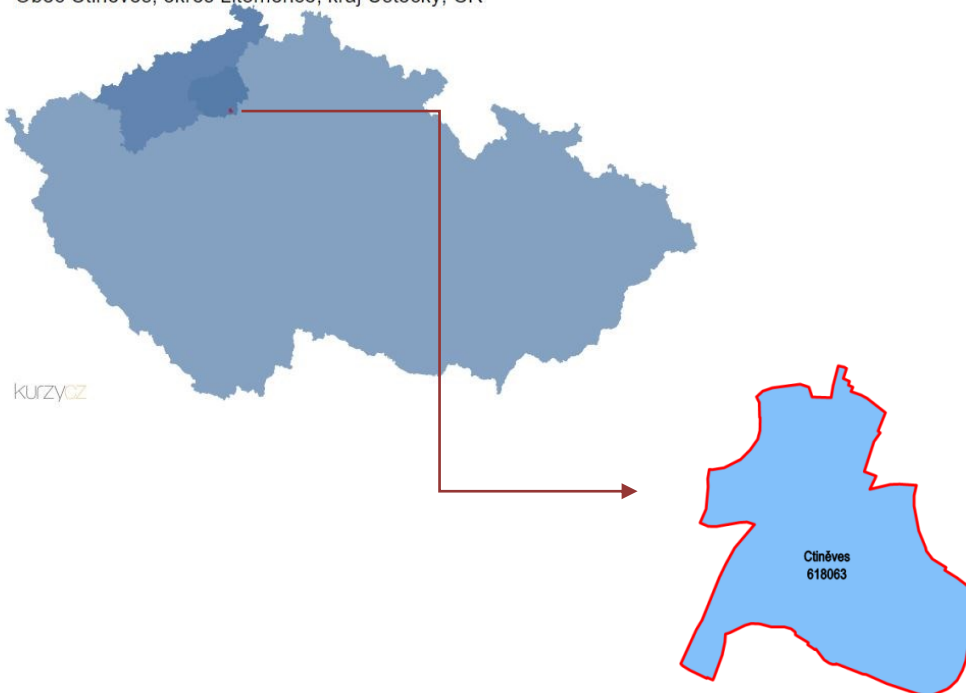
Jsou analyzovány především bezpečnostní prvky vč. bezbariérovosti. Zkoumána je i nehodovost v obci, která je tvořena především srážkami s lesní zvěří.

Součástí kapitoly je také vyhodnocení dotazníku, který zkoumá spokojenost obyvatel a jejich náměty ke zlepšení.

2.1 Geografická situace

Obec Ctiněves se nachází v Ústeckém kraji, konkrétněji v Litoměřickém okrese (viz Obrázek 1) pod památnou horou Říp. Obec svou rozlohou dosahuje dle Českého statistického úřadu (zkráceně ČSÚ); (2023a) 548 ha. Celý okres je tvořen převážně zemědělskou půdou se specializací na ovocnářství, zelinářství, chmelařství a vinařství. Lesy jsou pouze na 16,5 % plochy. Okresem protéká řeka Labe a jejím největším přítokem je řeka Ohře. Nachází se zde i např. jezero Chmelař u Úštěka, zatopený lom u Dobříně a nedaleko i veslařský kanál Račice.

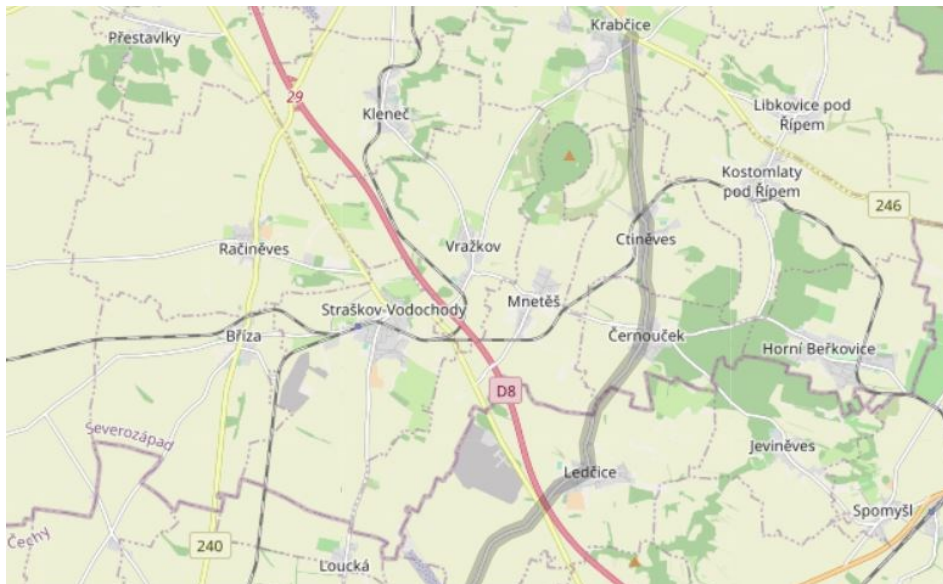
Obec Ctiněves, okres Litoměřice, kraj Ústecký, ČR



Obrázek 1 Obec Ctiněves na mapě (Kurzy.cz, © 2000 - 2024a; Český úřad zeměměřičský a katastrální, 2024, upraveno autorem)

ČSÚ (2024) udává, že okres Litoměřice má dobré železniční spojení s celým územím České republiky i se zahraničím. Hlavní tratě vedou: z Prahy do Děčína a z Lysé nad Labem přes Litoměřice do Děčína (z obou tras se dá navázat na přechody do Německa) a také z Lovosic do Liberce. Nelze opomenout ani hustou silniční síť a dálnici D8. Díky Labskému toku, který prochází okresem z jihovýchodu na severozápad, je možnost nejen tuzemské přepravy, ale až k Severnímu moři.

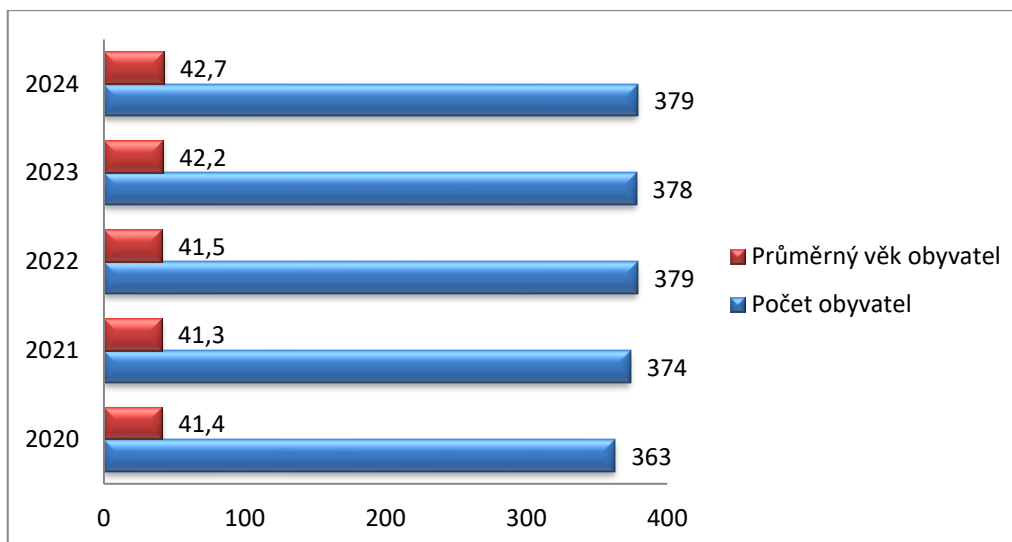
Dle ČSÚ (2024) vede konkrétně Ctiněvská silnice III/24623, která prochází taktěž Krabčicemi, Černoučkem, Ledčicemi a Sazenou (viz Obrázek 2). Praha je vzdálená 44 km a nejbližšími městy jsou: Roudnice nad Labem se vzdáleností 6 km a Mělník, který leží 17 km daleko. V obci se nachází železniční přejezd P2524 (viz Obrázek 2), který směřuje vlaky do Vraňan, nebo naopak do Straškova.



Obrázek 2 Mapa dopravní infrastruktury na Podřipsku (Kurzy.cz, © 2000–2024b)

2.2 Demografická situace

Obec Ctiněves je z hlediska počtu obyvatel ve sledovaném období posledních pěti let (od roku 2020 do roku 2024) zisková (viz Obrázek 3). Dle ČSÚ žilo v roce 2020 ve Ctiněvsi 363 obyvatel. Jak je zřejmé z Obrázku 3, počet obyvatel roste pomalu a za poslední 4 roky vystoupal na 379 obyvatel. Dle dat z ČSÚ taktěž vyplývá, že průměrný věk obyvatel bohužel taktěž narostl, a to ze 41,4 let na 42,7 let.



Obrázek 3 Obyvatelstvo Ctiněvsi v průběhu 5 let (Český statistický úřad, 2020; 2022b; 2023b; 2024, upraveno autorem)

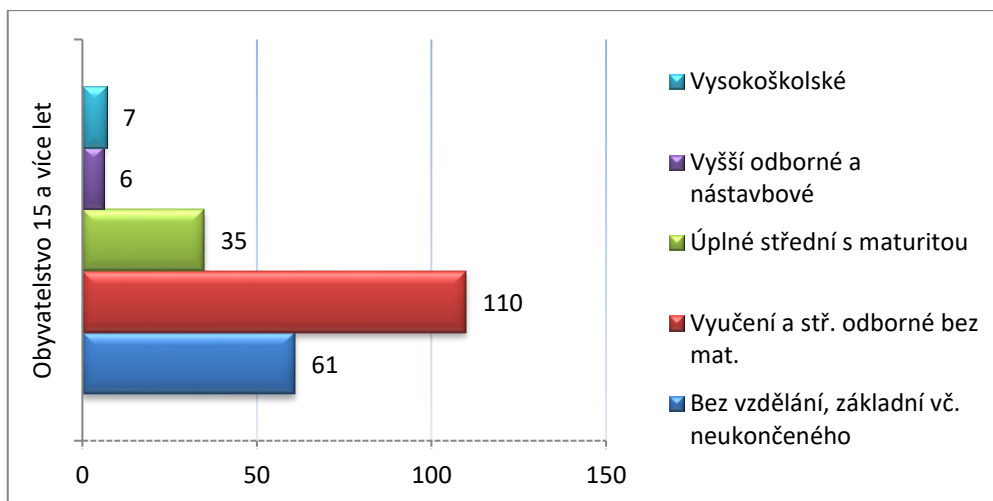
V obci Ctiněves převažují v číselných hodnotách ženy nad muži. Co se týče věkového složení obyvatelstva (viz Tabulka 1), tak největší skupinu (63 %) tvoří obyvatelé ve věku mezi 15–59 lety. Druhou největší skupinou (17 %) jsou obyvatelé ve věku 65 let a více. Po ní následuje věkové složení těch nejmladších (15 %), tj. do 14 let. A tu nejmenší část (5 %) tvoří lidé s věkem 60 – 64 let.

Tabulka 1 Obyvatelstvo Ctiněvsi podle pohlaví a věku

Rok 2023	Počet obyvatel	Počet obyvatel ve věku			
		0 – 14 let	15 – 59 let	60 – 64 let	65 a více let
Celkem	379	59	250	19	69
Muži	183	31	123	10	34
Ženy	196	28	127	9	35

Zdroj: RIS (2023), upraveno autorem

Obrázek 4 zachycuje vzdělanost obyvatel Ctiněvsi. V obci žijí především lidé (celkem 110 osob) s výučním listem a středním odborným vzděláním bez maturity. Dále 61 osob nemá žádné vzdělání, nebo pouze základní a 35 lidí úspěšně ukončilo vzdělání na střední škole maturitní zkouškou. Pouhých 7 obyvatel má vystudovanou vysokou školu a 6 lidí vyšší odborné a nástavbové vzdělání.



Obrázek 4 Obyvatelstvo Ctiněvsi podle stupně vzdělání (RIS, 2023, upraveno autorem)

2.3 Ekonomická situace

Dle RIS (2023) se v obci Ctiněves nachází celkem 244 ekonomicky aktivních obyvatel (viz Tabulka 2), z toho je 118 osob zaměstnaných a 10 nezaměstnaných. Do zaměstnání dojíždí mimo obec 105 lidí. Nejvíce zástupců tvoří pracovníci z průmyslového odvětví a hned za ním se daří odvětví z oblasti školství, zdravotní, veterinární a sociální činnosti. Nechybí ani zástupci dopravy, pošty, telekomunikace, zemědělství, lesnictví, rybolovu, stavebnictví, obchodu, opravy motorových vozidel, veřejné správy, obrany, sociálního zabezpečení.

Tabulka 2 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo Ctiněvsi

Ekonomicky aktivní celkem		244
z toho podle odvětví	průmysl	33
	školství, zdravot., veter. a soc. činn.	26
	doprava, pošty a telekomunikace	12
	zemědělství, lesnictví, rybolov	11
	stavebnictví	8
	obchod, opravy motor. vozidel	7
	veřejná správa, obrana, soc. zabez.	5

Zdroj: RIS (2023), upraveno autorem

Obec má sestavený strategický plán pro rok 2019 – 2024, kde jako prioritu č. 1 uvádí opravu a výstavbu infrastruktury a rozvoj obce (obnova místních komunikací, výstavba chodníků, výsadba stromů), na prioritu č. 2 řadí opravy a rekonstrukce budov (obecní úřad, obchod, hasičská zbrojnice, kulturní dům) a za prioritu č. 3 považuje volnočasové aktivity (multifunkční hřiště). V plánu nejsou stanoveny finanční rozpočty, pouze poznámka o financování pomocí dotací vč. využití vlastních zdrojů. (Přemysl Svora – starosta obce

Ctiněves, 2019) Zatím nebyly uskutečněny tyto akce: výstavba chodníků, rekonstrukce obecního úřadu a vybudování multifunkčního hřiště.

Obec Ctiněves (2024) má pro rok 2025 schválený rozpočet, kde celkové příjmy činí 7 870 900 Kč a celkové výdaje 6 975 500 Kč (Příloha A). Konkrétně na silnice jsou stanoveny výdaje ve výši 550 000 Kč, na ostatní záležitosti pozemních komunikací 35 000 Kč.

2.4 Ctiněves jako člen projektových týmů

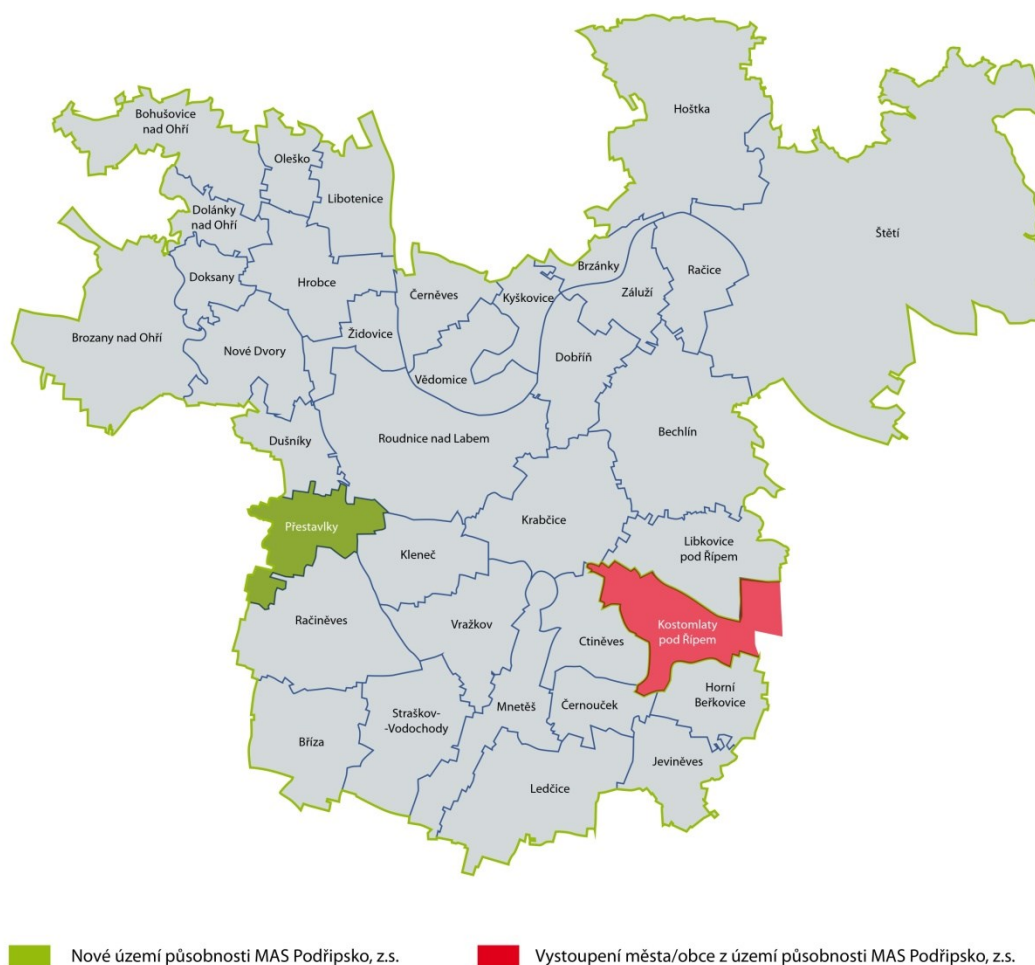
Obec Ctiněves je členem projektových týmů, kteří usilují o rozvoj regionu Podřipska. Projekty Místní akční skupiny Podřipsko, z. s. (zkráceně MAS Podřipsko) fungují dle obce Mnetěš (2024) na principech LEADER, což znamená, že členové sami rozhodují o tom, co je v regionu za potřeby podpořit, a to bez zásahu ministerských úředníků. Finanční prostředky z EU mohou být použity na sport, kulturu, technickou infrastrukturu, rozvoj podnikání a dalších oblastí.

Díky Svazku obcí Podřipsko (2024) je podporována atraktivita území nabízející optimální podmínky pro bydlení, práci i volný čas. Zároveň je podporován turismus pomocí bohaté historie a vyvážené turistické infrastruktury.

2.4.1 Místní akční skupina Podřipsko, z. s.

Spolek MAS Podřipsko (2020) se sídlem v Roudnici nad Labem působí od roku 2011 v jihovýchodní části Ústeckého kraje a částečně v severní části Středočeského. Členové jsou zástupci obcí, místních spolků a podnikatelů, kteří mají zájem o rozvoj regionu především díky projektům financovaných z prostředků Evropské unie. Aktuálně je členem 35 obcí (viz Obrázek 5) vč. Ctiněvsi, kterou zastupuje starosta obce (pan Přemysl Svora) pro zájmovou skupinu Doprava a bezpečí v regionu. Dalšími zájmovými skupinami jsou např. Kultura a cestovní ruch, Podnikání, Sociální oblast, Vzdělávání a zdraví, Životní prostředí.

Dle MAS Podřipsko (2020) funguje veškerá činnost spolku na základě strategického dokumentu, který je zpracován pro dané programovací období. Cílem projektů je spojit místní aktéry a přimět je ke spolupráci pro vytváření lepšího regionu. Příkladem projektů jsou: Vzdělávání pro udržitelné Podřipsko s cílem zlepšit kompetence široké veřejnosti v souvislosti se změnami klimatu, Nová zelená úsporám Light pro pomoc občanům při získávání dotací při výměně zdrojů tepla, nebo třeba Akční plán Operačního programu s názvem Zaměstnanost plus (zkráceně OPZ+) a MAS Podřipsko s cílem vytváření příležitostí k navazování nových sociálních vazeb díky komunitním centrům.



Obrázek 5 Mapa územní působnosti MAS 2021–2027 (Místní akční skupina Podřipsko, 2020)

2.4.2 Svazek obcí Podřipsko

Svazku obcí Podřipsko (© 2014–2023) sídlí v Roudnici nad Labem a vznikl v roce 2004 z původního Mikroregionu Podřipsko. Zahrnuje 23 obcí vč. Ctiněvsi (viz Obrázek 6). Tento svazek byl vytvořen pro koordinaci aktivit, které směřují ke komplexnímu rozvoji regionu s cílem vytvořit atraktivní region pod Řípem. Prioritou je posílení ekonomického potenciálu oblasti, zajištění technické infrastruktury, rozvoj turistiky a tvorba krajiny pomocí zemědělství. Příkladem projektu je: Prevence vzniku odpadů, pomocí kterého se podařilo získat dotaci na pořízení vybavení pro efektivní nakládání s bioodpadem a textilním odpadem.



Obrázek 6 Mapa územní působnosti Svazku obcí Podřipsko (Google Maps, © 2024)

2.5 Sociální situace

Ve Ctiněvsi je pro občany důležitou stavbou úřad se službou Czech Point, veřejným internetem a knihovnou. Hlavní dominantou obce je kostel sv. Matouše a k němu patřící hřbitov. V obci se dále nachází obchod se smíšeným zbožím, který obec pronajímá. Obchod s rozlohou cca 45 m² je sice malý, ale zboží v něm vcelku dostačující.

K posezení u dobrého jídla a pití slouží nejen hostinec U praotce Čecha, k němuž patří i krásný sál, kde se několikrát do roka konají různé společenské akce, ale i Podřipský rodinný minipivovar, kam rádi chodí nejen místní občané a turisté, ale i sám pan prezident Petr Pavel pocházející z vedlejší vesnice.

Své zastání si zde našel i spolek myslivců, kteří k péči o zvěř využívají místní lesy. Rodinám s dětmi jsou k dispozici hřiště na dvou různých koncích vsi. Jedno z nich je v blízkosti fotbalového hřiště, kde se konají utkání místních fotbalistů Tělovýchovné jednoty Sokol Ctiněves (zkráceně TJ Sokol Ctiněves). Nechybí tady ani kiosek sloužící pro občerstvení fanoušků v průběhu zápasů. K obci patří také koupaliště, které se již několik let nevyužívá. Druhé dětské hřiště se nachází na začátku obce směrem od Krabčic.

2.5.1 Kulturní a společenské akce ve Ctiněvsi

Dle Kudy z nudy (2023) letos proběhl již 8. ročník Poutě Českého Anděla. Toto každoroční putování startuje ve Ctiněvsi, pokračuje na horu Říp a končí zpátky ve startovním bodě. Dle Cesty Česka (© 2000–2020) je záměrem této akce propojení duchovního světa

se světským a uvědomění si, že v životě je zapotřebí obojího. Právě během stoupaní na památnou horu by si měl poutník duševně odpočinout bez povídání a díky tomu tak poznávat své pocity a pozorovat reakce na podněty. K tomu by účastníky mělo přimět každé zastavení po cestě. Po návratu se pak všichni zvesela baví a druží se.

Dle Kudy z nudy (2023) se v průběhu akce odehrává doprovodný program na návsi, který představuje několik hudebních umělců, řemeslné stánky s tvořivými dílnami a ukázkami lidových řemesel (košíkář, perníkářka, kovář), lovecká kynologie a divadlo pro děti. Nechybí ani stánky s občerstvením, informačními letáčky a reklamními předměty.

Během roku zve Ctiněves své občany k různým kulturním i společenským akcím. Únor patří Masopustu, kdy se v maskách prochází ulicemi a zastavuje u pohostinných sousedů na něco dobrého k pití či snědku. Všichni se pak schází u zabijačky při tanci a hudbě. V březnu se organizují dětské karnevaly a v dubnu samozřejmě pálení čarodějnic.

Pro ty nejmenší se v červnu pořádá dětský den na fotbalovém hřišti, kde si děti mohou zasoutěžit a získat odměny. V ten den nechybí ani skákací hrad a letadlo, které vyhazuje za letu bonbony.

Dospělí se mohou účastnit zábav či plesů, které se konají během roku buď na fotbalovém hřišti, nebo na krásném sále v Hostinci u praotce Čecha. Muži se rádi účastní fotbalových utkání ať už jako fanoušci, nebo hráči a ženy zase různých workshopů.

V letních měsících je vypravován autobus na pražská večerní divadelní představení a pro děti do zábavného parku Miraakula. Za příjemně strávené večery lze považovat ty u promítání filmů pod širým nebem u kostela sv. Matouše v pozdních hodinách.

V zimě vždy členové obce uspořádají příjemná posezení s občerstvením a hudbou dříve narozeným, tedy rodákům. A v prosinci pak chodí po vsi Mikuláš se svou družinou a rozdává dětem balíčky za básničku. Před vánočními svátky se zpívá u stromečku, kde o zahřátí žaludku není nouze.

2.6 Dostupnost z hlediska pěší dopravy

Na začátku obce, směrem od Krabčic se nachází železniční i autobusové zastávky. Cestující jsou v okolí těchto zastávek nuceni využít hlavní dopravní prostor silnice III/24623, aby se dostali do některé z částí obce a dále mohli pokračovat po chodnících, které právě v těchto místech chybí (viz Obrázek 7). Pro bezpečné přecházení nejsou k dispozici ani přechody pro chodce, ani místa k tomu určená.



Obrázek 7 Cesta k autobusovým zastávkám u dětského hřiště (autor, 2025)

Jedno z dětských hřišť se nachází u kolejí a zároveň u silnice III/24623 (viz Obrázek 8). Vzhledem k tomu, že hřiště není oplocené, je nutné dbát zvýšené opatrnosti. Díky obrovské lípě je na hřišti vždy stín a dá se tady trávit čas na posezení pod stromem. Na místě jsou moderní dřevěné hrací prvky. Je zde zakázán volný pohyb psů, což místní obyvatelé i turisté dodržují.

Občané přicházející z centra obce musí využít hlavní dopravní prostor silnice III/24623, protože z lávky umístěné o 40 m dál již ke hřišti nevede chodník. Obyvatelé z části obce “Dolina” musí využít vedlejší pozemní komunikaci a přejít železniční přejezd. Obě skupiny poté přecházejí k dětskému hřišti přímo v křižovatce, kde chybí místo pro přecházení přispívající ke zvýšení bezpečnosti.



Obrázek 8 Dětské hřiště u kolejí (autor, 2025)

Turisté, kteří využívají často hromadnou dopravu, míjí po silnici III/24623 dětské hřiště a pokračují dále na Říp po místní komunikaci kategorie IV - i pro motorová vozidla, bez intenzivního dopravního vytížení (viz Obrázek 9). Pro lepší orientaci slouží červená turistická značka umístěná na začátku cesty za křižovatkou. U rodinných domů v části obce „Dolina“, asi 65 m za železničním přejezdem, lze k výpravě využít 1,5 m široké chodníky, které nejsou bezbariérově uzpůsobeny (viz Obrázek 10). Za posledním domem je cesta určena pouze pro pěší, na což upozorňuje svislé značení B1 zákazu vjezdu všem vozidlům v obou směrech s dodatkovou tabulkou (mimo povolení obce Ctiněves).

V létě roku 2024 vysázela obec za pomoci dobrovolníků podél polní cesty na Říp 200 ovocných stromů, které budou později tvořit stinnou alej. V průběhu stoupání je možné využít altán s posezením, vedle kterého je malý rybník s kapličkou zasvěcenou místním myslivcům.



Obrázek 9 Cesta na Říp (autor, 2025)



Obrázek 10 Zástavba rodinných domů po cestě na Říp (autor, 2025)

Asi 100 m od křižovatky „na Dolině“ se nachází další křižovatka. Místní komunikace vede k zástavbě rodinných domů v části obce „K Borku“. Pěší mohou využít dřevěnou lávku a pokračovat dále po bezbariérovém chodníku. „K Borku“ je ale nutné přejít přes silnici III/24623, jakožto hlavní průtah obcí, kde není přechod, ani jiné místo uzpůsobené k přecházení. Problémem je také to, že rozhled z obou stran není dostatečný, protože je toto místo uprostřed mírné zatáčky. Nenachází se zde ani dopravní značení, které by upozorňovalo řidiče na zvýšený výskyt osob. Přecházení není uzpůsobeno osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Dopravní prostor ulice je v této části obce využíván rezidenty v celé jeho šířce.

K hlavní budově, kterou je obecní úřad (viz Obrázek 12), lze dojít po 1,5 m širokém, bezbariérovém chodníku navazujícím na dřevěnou lávku podél silnice III/24623. Obecní úřad

se nachází asi 140 m od zmíněného dětského hřiště u kolejí. Na chodníku ale často parkují auta, a tak není v některých částech pochozí, jelikož je prostor zmenšen místy až na 30 cm (viz Obrázek 11). Kanceláře úřadu jsou umístěny přímo v přízemí budovy, což je výhodou z hlediska dostupnosti. Přístup do obecního úřadu je bezbariérový. Úřední hodiny pro veřejnost za přítomnosti administrativní pracovnice jsou v pondělí dopoledne od 9 do 11 hodin a odpoledne od 15 do 17 hodin, ve středu od 9 do 11 hodin a dále v sobotu od 9 do 11 hodin, kdy je vždy přítomen i starosta obce s místostarostkou.



Obrázek 11 Chodník vedoucí k OÚ
(autor, 2025)



Obrázek 12 OÚ Ctiněves (autor, 2025)

Naproti obecnímu úřadu stojí kostel sv. Matouše vč. hřbitova. Dá se k němu přejít přes silnici III/24623. Bohužel zde není přechod pro chodce ani jiné místo uzpůsobené pro přecházení, je tedy nutné dbát zvýšené opatrnosti, protože se přechází přes hlavní silniční průtah obcí. Zároveň je z chodníku velmi špatný rozhled, protože je toto místo uprostřed mírné zatáčky a není dostatečně vidět na levou ani na pravou stranu. Dále chybí dopravní značení, které by upozorňovalo řidiče na zvýšený pohyb osob. Přecházení není uzpůsobeno pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace.

Kostel je umístěn na kopci a k výstupu je možné využít strmou travnatou cestu (viz Obrázek 14), nebo úzké schodiště bez zábradlí, které vede přímo do silnice III/24623 (viz Obrázek 13). Ani jedna z cest není vhodným řešením z hlediska přístupnosti i z hlediska bezbariérovosti.



Obrázek 13 Schodiště ke kostelu
(autor, 2025)



Obrázek 14 Nezpevněná cesta ke kostelu
(autor, 2025)

Pod boční stranou kostela v místní klidné části „Kradlov“ je travnatá plocha a nachází se zde velký kolotoč pro děti, který je vzdálen 40 m od křižovatky se silnicí III/24623 (viz Obrázek 15). V této části obyvatelé využívají dopravní prostor ulice v celé její šíři i přesto, že je po jedné straně komunikace situován chodník. Není totiž bezbariérově uzpůsoben. V letních měsících se pod kostelem promítají filmy na plátně. Před promítáním je vždy pomocí dobrovolníků a zaměstnanců obce připravena aparatura s projektorem, posezení vč. stolů (viz Obrázek 16) a po promítání opět vše uklizeno.



Obrázek 15 Křižovatka ke "Kradlovu"
(autor, 2025)



Obrázek 16 Travnatá plocha pod kostelem
(autor, 2024)

V části “Kradlov” je ve vzdálenosti 33 m od kolotoče denně otevřen obchod se smíšeným zbožím. K prodejně se dá přejít z protějšího bezbariérového chodníku. Není zde sice přechod pro chodce, ani místo určené k přecházení, ale nejedná se o rušnou část obce, a tak se místo nepovažuje za nebezpečné. Rozhled je z obou stran dostatečný. Do obchodu vedou 3 schody, ale má i bezbariérový přístup (viz Obrázek 17). Prodejna je se svými cca 45 m² malá a uličky uvnitř jsou velmi úzké.



Obrázek 17 Obchod se smíšeným zbožím (autor, 2025)

Druhé dětské hřiště se nachází v konečné části „Kradlova“ u fotbalového hřiště (viz Obrázek 19), 330 m od smíšeného obchodu a je z části oploceno. Vzhledem k jeho stáří by si zasloužilo rekonstrukci včetně jeho zázemí (lavičky, oplocení). V blízkosti je škvárová hrací plocha, která se využívala k míčovým hrám. Pro fanoušky fotbalu je umístěno velké množství laviček pod zastřešením a několik laviček u zábradlí. K dispozici mají i sociální zařízení a kiosek.

K celému objektu se dá dojít po chodnicích, které nejsou bezbariérově uzpůsobeny (viz Obrázek 18), ale i po polních cestách. Nenachází se zde místa pro přecházení, avšak část obce “Kradlov” se nepovažuje za nebezpečnou vzhledem k jejímu umístění mimo hlavní dopravní průtah silnice III/24623.

Hřiště jsou situována na mírném kopci za kostelem, a tak je za potřeby vykonat lehkou fyzickou námahu. Areál je využíván k různým společenským akcím, jako jsou letní zábavy, dětské dny, pálení čarodějnic apod.



Obrázek 18 Chodník v části obce "Kradlov" (autor, 2025)



Obrázek 19 Dětské i fotbalové hřiště (autor, 2025)

Podél silnice III/24623 vede 1,5 m široký bezbariérový chodník k hostinci U praotce Čecha, který se nachází asi 70 m od obecního úřadu. Na chodníku přímo před hostincem (viz Obrázek 20) ale občas parkují auta, a tak vzniká asi 30 cm prostor na průchod. U vstupní brány je vysoký schod a bohužel žádný bezbariérový přístup. Na druhou stranu mají všechny ostatní dveře dvě křídla, která se dají v případě potřeby otevřít, a to jak do hostince, tak i na sál. Hostinec má nejen vnitřní, ale i venkovní kryté posezení. Ve všední dny otevírá vždy v 17 hodin a zavírá až ve 23 hodin, o víkendech od 11 do 23 hodin.



Obrázek 20 Hostinec u Praotce Čecha (autor, 2025)

Velice oblíbeným podnikem v obci je Podřipský rodinný minipivovar. Nachází se na konci obce směrem k Černoučku a 180 m od Hostince u praotce Čecha. Dá se posedět uvnitř a za příznivého počasí i venku kromě pondělků. Otevřeno je totiž od úterý do čtvrtka od 16 do 22 hodin, v pátek od 16 do 24 hodin, v sobotu od 11 do 24 hodin a v neděli od 11 do 22 hodin. Objekt je bezbariérově řešený. Pro pěší je ale pivovar špatně přístupný, protože zde chybí chodníky (viz Obrázek 22). Jediná pěší trasa k pivovaru je po silnici III/24623 (viz Obrázek 21), která je zároveň i hlavním silničním průtahem obce. Pohyb je zde nebezpečný z důvodu zúžené silnice III/24623, nedostatečného rozhledu, absence chodníků a chybějícího omezení rychlosti jedoucích vozidel.



Obrázek 21 Silnice III/24623 k pivovaru
(autor, 2025)

Obrázek 22 Podřipský rodinný minipivovar
(autor, 2025)

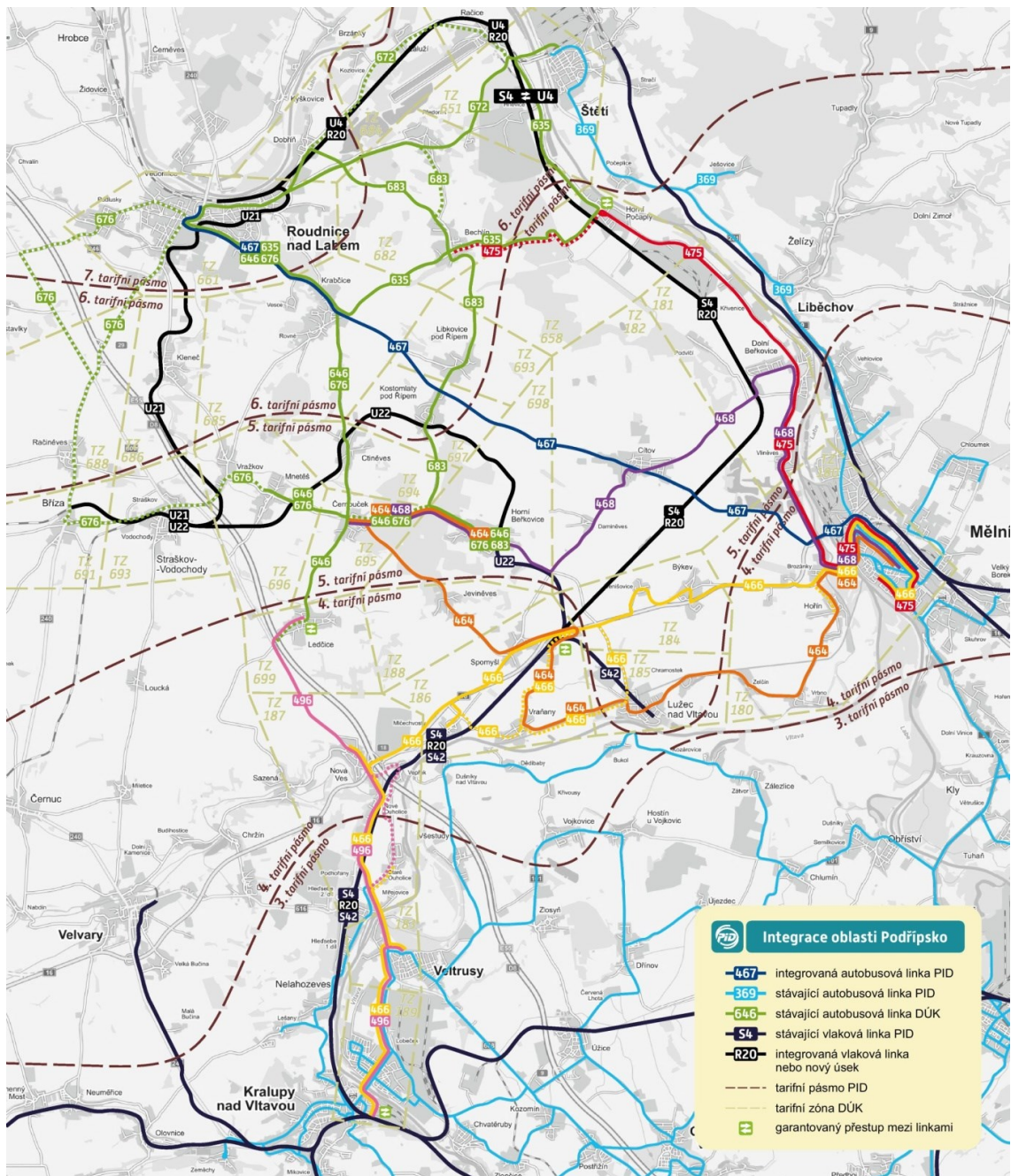
Na dvou místech v obci jsou umístěny kontejnery na tříděný odpad. Obyvatelé Ctiněvsi mají přímo u smíšeného obchodu v části obce “Kradlov” k dispozici až 16 kontejnerů (na papír, plast a sklo), nechybí ani kontejner na plechové obaly, olej a textil. Pro obyvatele žijící na konci obce směrem k Černoučku to znamená docházkovou vzdálenost asi 500 m, přičemž je uvažováno o nejbližších umístěných kontejnerech. Další 5 kontejnerů (na papír, plast a sklo) je umístěno v části obce “Dolina”, cca 80 metrů od dětského hřiště. Pro obyvatele žijící v ulici “k Borku” to znamená docházkovou vzdálenost asi 620 m, i přes to, že je uvažováno o nejbližších umístěných kontejnerech. I když je počet kontejnerů hojný, obyvatelé Ctiněvsi dbají na recyklaci, a proto jsou popelnice často plné. Bylo by tedy vhodné uvažovat nad umístěním dalších kontejnerů do některé z částí obce.

Mezi Ctiněvsí a Černoučkem je vybudované venkovní koupaliště. Dříve bylo místo vhodné pro odpočinek u vody v letních měsících, ale již několik let se koupaliště neudrží, a tak je místo vyschlé. V případě obnovení by bylo nutné zajistit přístup pro pěší a místo pro parkování aut. Znamenalo by to pravděpodobně opravu samotného koupaliště vč. jeho pravidelné údržby, úpravu příjezdové polní cesty na štěrk a obstarání pozemku jako parkoviště vč. štěrkového povrchu.

V obci jsou dvě polní štěrkové cesty, které využívají místní obyvatelé k procházkám či cyklisté s horskými koly. Jedna cesta vede od kontejnerů umístěných v části obce “Dolina” a pokračuje kolem kravína až k návsi. Od kravína lze ale pokračovat až do obce Mnetěš po travnaté cestě. Druhá cesta začíná pod horou Říp a podél lesů propojuje Ctiněves s Mnetěší a dále Vražkovem. Tyto cesty jsou využívány jako zkratky spojující Ctiněves s dalšími obcemi, díky nimž se lze vyhnout automobilové dopravě, která s sebou nese řadu externalit.

2.7 Dostupnost veřejné dopravy

V obci Ctiněves je dopravní obslužnost zajišťována prostřednictvím Pražské integrované dopravy (zkráceně PID) a Dopravy Ústeckého kraje (zkráceně DÚK). Přeprava je dle Českých drah (© 2016) obstarávána autobusovou a železniční dopravou spadající do pásma 694, zóny 5 (viz Obrázek 23).



Obrázek 23 Mapa linkového vedení na Podřipsku (Pražská integrovaná doprava, 2023)

Železniční zastávka se nachází na začátku obce směrem od Krabčic. K zastávce nevede chodník a chybí zde místo pro přecházení. Ze všech částí obce je nutné jít po silnici III/24623 a přejít železniční přejezd. Vlaky tudy projíždí po kolejích, které se kříží se silnicí ve formě přejezdu směrem do Vraňan, nebo naopak do Straškova. (Mapy.cz, 2022) Přejezd není vybaven signalizací ani závorou. Přímo u kolejí se nachází obecní pozemek, kde nejen cestující hromadné dopravy parkují svá auta, i když zde není žádné povolení k parkování.

Betonové nástupiště má bezbariérový přístup a svým vyvýšením usnadňuje nástup i výstup do/z vlaku. Nechybí zde bezpečnostní bílé přerušované značení u kraje celého

nástupiště, jízdní řád, ani cedule určující směr trati. Chybí zde ale vodící linie a osvětlení. Na místě je zastřešení vč. krytí ze tří stran, na kterém je přímo umístěn název zastávky (viz Obrázek 24).



Obrázek 24 Železniční zastávka Ctiněves (autor, 2025)

Vlakové spojení s Roudnicí nad Labem je bohužel vždy s přestupem buď ve Straškově, nebo ve Vraňanech. Není tedy vhodné pro dojíždění do města, protože by 6 km cesta trvala cca 1–2 h. Někteří obyvatelé dojíždějí do Horních Beřkovic za prací, kde se nachází Psychiatrická nemocnice. Cesta vlakem trvá jen cca 11 min. Bohužel, ranní spoje jsou pouze dva a ani jeden není přizpůsoben zaměstnání s ranní směnou, která obvykle začíná od 6 h. Ovšem k odpolední i noční směně je jízdní řád adekvátní pouze pro cestu tam, zpět už ne.

O 60 m dál směrem k obci jsou umístěny autobusové zastávky v autobusovém zálivu s asfaltovým povrchem, které jsou naproti sobě (viz Obrázek 25; 26). K zastávkám nevede chodník, je tedy nutné jít po silnici III/24623. Jedna z nich se nachází přímo u dětského hřiště, není krytá ani osvětlená a cestujícím je zde k dispozici lavička. Druhá ze zastávek má zastřešenou čekárnu s posezením a nechybí zde ani pouliční lampa. Na zastávkách je umístěn jízdní řád i označnick. Ani jedno z míst nemá bezbariérový obrubník, doplněný o vodící linie a signální pás, který by vyrovnal výškový rozdíl nástupní plochy.



Obrázek 25 Autobusová zastávka na začátku obce od Krabčic 1 (autor, 2025)



Obrázek 26 Autobusová zastávka na začátku obce od Krabčic 2 (autor, 2025)

Další dvě autobusové zastávky se nachází u obecní návsi v autobusovém zálivu s povrchem ze zámkové dlažby. Jedna z nich je umístěna vedle obecního úřadu bez krytého zázemí a bez posezení (viz Obrázek 27). Druhá se nachází hned naproti, kde mohou cestující využít altán s několika lavičkami (viz Obrázek 28). Obě zastávky jsou osvětleny a vodorovně označeny na pozemní komunikaci. Na obou zastávkách je umístěn jízdní řád i označnick. Obě zastávky jsou bezbariérově řešeny, protože jsou umístěny na vyvýšeném chodníku doplněného o vodící linie a signální pás.



Obrázek 27 Autobusová zastávka u OÚ 1 (autor, 2025)



Obrázek 28 Autobusová zastávka u OÚ 2 (autor, 2025)

Pro obyvatele Ctiněvsi je výhodou umístění autobusových zastávek ve dvou částech obce, protože si každý dojde na zastávku, kterou má blíže ke svému obydlí. Maximální docházková vzdálenost je k autobusovým zastávkám umístěným u obecní návsi asi 410 m (pro obyvatele žijící na konci obce směrem od Černoučka). Maximální docházková

vzdálenost k autobusovým zastávkám umístěným u dětského hřiště u kolejí je asi 540 m (pro obyvatele z části “Borek”).

Přímé spojení vede z Kralup nad Vltavou přes Ctiněves do Roudnice nad Labem a naopak. Ranní spoje jsou dobře načasované pro osoby dojíždějící do zaměstnání. Studenti ze Ctiněvsí využívají autobusovou dopravu k cestám do škol, protože zde autobus staví v 7:25 h, což je ideální čas na 6 km trasu do Roudnice nad Labem, kde se nachází školy. V poledne lze využít spoje pro návrat domů z návštěvy lékaře či nákupu. Odpolední spojení odpovídá školní i pracovní docházce. Pro ty, kteří pracují na směny, je k dispozici ještě večerní autobus, který odjíždí ve 22:14 z Roudnice nad Labem.

Pro porovnání počtu zakoupených vlakových i autobusových jízdenek ve Ctiněvsí byly pro Tabulku 3 zvoleny dva měsíce, a to jeden prázdninový, tedy srpen a druhý běžný, tedy září. Dle Podniku DÚK (2024) bylo zjištěno, že v srpnu bylo zakoupeno ve stanici Ctiněves celkem 502 jízdenek a v září celkem 792 jízdenek. Rozdíl tvoří 290 jízdenek, což mohlo být zapříčiněno letními prázdninami, které probíhají vždy v červenci a srpnu. Záříjový nárůst byl z největší pravděpodobnosti způsoben nástupem žáků/studentů do škol/na univerzity a také návratem zaměstnanců z dovolených do zaměstnání.

Tabulka 3 Počet prodaných jízdenek hromadné dopravy ve stanici Ctiněves

Období	Druh jízdného				Celkový počet jízdenek
	Plné	Zvýhodněné	ZTP a ZTP/P	*Jiné	
1. 8. – 31. 8. 2024	273	216	13	0	502
1. 9. – 31. 9. 2024	205	438	10	139	792

*Jiný druh jízdného se rozumí skupinové jízdné, EURO-NISA-TICKET, jízdenka Labe-Elbe a další zlevněné jízdné.

Zdroj: Pracoviště DÚK (2024), upraveno autorem

2.8 Analýza organizace dopravy na pozemních komunikacích a jejich využívání

Na začátku obce Ctiněves, směrem od Krabčic, se nachází svislá dopravní značení, která upozorňují řidiče na blízkost železničního přejezdu bez závor. Zároveň je z obou stran železničního přejezdu umístěna svislá dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný. Někteří řidiči dopravní značení přehlížejí a nezastavují, což je vzhledem k blízkosti dětského hřiště a autobusových zastávek velmi nebezpečné.

Mnoho turistů parkuje svá vozidla na obecním pozemku, který se nachází přímo u železničního přejezdu (viz Obrázek 29). Vlastním šetřením bylo zjištěno, že o víkendech při hezkém počasí zde parkuje až 20 aut. Tuto plochu tvoří tráva, z části štěrk a není zde žádné povolení k odstavení vozidel. Na tomto místě by splnilo svůj účel parkoviště, které by zamezilo nevhodnému parkování automobilů nejen turistů, ale i místních obyvatel.



Obrázek 29 Železniční přejezd na začátku obce směrem od Krabčic (autor, 2025)

Na křižovatce, 65 m od železničního přejezdu, lze odbočit do části obce, které se nazývá „Dolina“. Místní komunikace křižuje železniční přejezd, u kterého je z obou stran dopravní značení „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný (viz Obrázek 30). Tato komunikace vede k hoře Říp, ale za posledním domem je zakázán vjezd všem vozidlům v obou směrech s dodatkovou tabulkou (mimo povolení obce Ctiněves), na což upozorňuje svislá dopravní značka B1 (viz Obrázek 31). Pro turisty ale není možnost parkování, a tak se často stává, že auta parkují před domy místních obyvatel, nebo na již zmíněném obecním pozemku u kolejí. Parkování obyvatel před svými domy v ulici, která vede k Řípu, je v rozporu s pravidly silničního provozu (2015), protože se jedná o stání na veřejné zeleni. Jedna z přilehlých ulic v této části obce je jednosměrná, na což upozorňuje dopravní značka. Druhá ulice je slepá, ale chybí zde dopravní značení, které by na to upozorňovalo.



Obrázek 30 Železniční přejezd po cestě k Řípu (autor, 2024)



Obrázek 31 Alej k Řípu (autor, 2024)

Z křižovatky „na Dolině” lze pokračovat po silnici III/24623 až ke křižovatce umístěné o 100 m dál, která vede k zástavbě rodinných domů. V křižovatce parkují auta, což je problémem pro projíždějící auta (viz Obrázek 32). Tato část obce se nazývá „K Borku“ a před odbočením z křižovatky do ulice je špatný rozhled. Povrch komunikace je z části asfaltový a z části šterkový. Šířka hlavního dopravního prostoru komunikace se v její polovině zužuje a auta se zde vyhýbají tak, že jedno z nich vyjede na chodník či do vjezdu některého z domů, aby mohlo druhé projet. Navíc mnoho obyvatel parkuje svá vozidla před domy a tím ještě více znemožňují průjezd vozidlům.



Obrázek 32 Křižovatka "na Dolině" (autor, 2025)

U další křižovatky, vedoucí na silnici III/24623, umístěné o 180 m dál od předešlé křižovatky „K Borku“, se nachází část obce, jež se přezdívá „Kradlov“. V této části obce je umístěn obchod se smíšeným zbožím, před kterým mohou zaparkovat 2 auta. Jako další místo k zastavení je možné využít část komunikace u dětského kolotoče, asi 30 m od obchodu (viz Obrázek 33). Na tomto místě parkují také ti, kteří si potřebují vyřídit záležitosti na obecním úřadu situovaném naproti křižovatce ke „Kradlovu“, nebo lidé směřující ke kostelu, jenž se nachází na kopci u kolotoče. Ani jedno z míst ale není označeno jako plocha k odstavení vozidel. Komunikace je v obou místech s cca 8,5 m šířkou dostatečná jak pro zaparkovaná auta, tak i pro průjezd dvou dalších aut. Rezidenti parkují své automobily před domy podél chodníku, kde je komunikace široká cca 5 m. Je tedy důležité dbát, aby byl ponechán 2,5 m prostor pro průjezd a parkovat pouze u jedné strany komunikace, což místní obyvatelé většinou dodržují.

Ulice dále vede k fotbalovému hřišti s přilehlým dětským hřištěm. Celý tento areál je umístěn v klidné části obce. Nedisponuje ale parkovištěm, a tak jsou auta návštěvníků neuspořádaná. Při výjezdu z areálu je ale nedostatečný rozhled, a proto je nutné dbát zvýšené opatrnosti.



Obrázek 33 "Kradlov" (autor, 2025)

Od obecního úřadu, lze po silnici III/24623, podél dalších autobusových zastávek, dojet k návsi, jež se rozprostírá o 75 m dál. Na obecní návsi se nachází Hostinec u Praotce Čecha. Je zde také parkoviště pro 5 aut, které je označeno příslušnou svislou dopravní značkou IP 11a. Z této části vedou místní komunikace kategorie IV – i pro motorová vozidla k zástavbám rodinných domů, z nichž jedna končí železničním přejezdem a dále pokračuje už jen v rámci polních cest. Zároveň je z obou stran železničního přejezdu opět umístěna svislá dopravní značka P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ a výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejný (viz Obrázek 35). Náves je průjezdná pouze jedním směrem, přičemž vjezdu z jedné strany místní komunikace zakazuje příslušná dopravní značka B2 “Zákaz vjezdu všech vozidel” (viz Obrázek 34).



Obrázek 34 Obecní náves (autor, 2025)



Obrázek 35 Železniční přejezd směrem k návsi (autor, 2025)

Od návsi pokračuje dále silnice III/24623, která vede až k pivovaru situovaného o 230 m dál, která je při výjezdu z návsi zúžena. Na zúžení upozorňuje svíslá dopravní značka (viz Obrázek 36). Po této části silnice se pohybuje hodně osob směřujících k pivovaru, které nemají k dispozici chodník ani jinou cestu. Velkým problémem je, že na zvýšený výskyt osob neupozorňuje žádné dopravní značení, a tak je toto místo velmi nebezpečné jak pro chodce, tak i pro řidiče. Pivovar s vlastním parkovištěm se nachází na konci obce a silnice dále pokračuje do Černoučka.



Obrázek 36 Silnice III/24623 při výjezdu z obecní návsi směrem k pivovaru (autor, 2025)

Mnoho obyvatel parkuje auta před svými domy, a to téměř ve všech ulicích Ctiněvsi. Velkým problémem je, že často zabírají i chodníky. Dle Česko (2000) nesmí být používán chodník jinými účastníky provozu na pozemních komunikacích než chodci. Výjimkou jsou vozidla základních složek integrovaného záchranného systému. To znamená, že takovým parkováním jsou porušována pravidla silničního provozu dle Česko (2015).

2.9 Nehodovost v obci Ctiněves

Z dat Policie ČR uvedených na webových stránkách „Dopravní nehody v ČR“ bylo za posledních 10 let (2014 – 2024) zaznamenáno 23 dopravních nehod na území obce Ctiněves. Rozdělení nehod dle druhu je následující: 11 srážek s lesní zvěří, 6 srážek s pevnou překážkou, 2 srážek s vlakem, 2 srážky s vozidlem zaparkovaným/odstaveným, 1 srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a 1 srážka s domácím zvířetem.

Příčiny nehod byly následující: chyba při udání směru jízdy, jiné nedání přednosti, nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, řidič se plně nevěnoval řízení vozidla, vjetí na nezpevněnou komunikaci a 12 nehod bylo způsobeno bez zavinění řidiče.

Nejvíce dopravních nehod bylo dle Dopravních nehod v ČR (© 2024) zaznamenáno v roce 2016 a 2019 a to v počtu 4 nehod za každé období. V porovnání s počtem nehod na území Ústeckého kraje, kterých bylo 102 453 mezi lety 2014 – 2024, je nehodovost na území Ctiněvsí naštěstí velmi nízká.

2.10 Dotazníkové šetření v obci Ctiněves

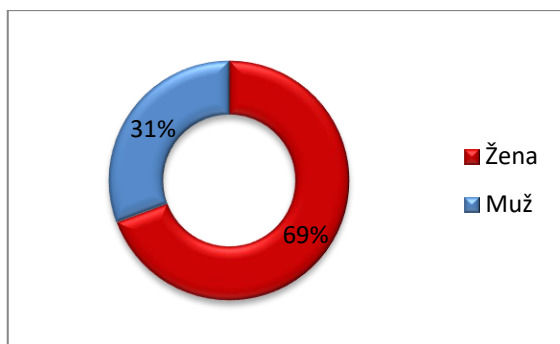
Zkoumání spokojenosti obyvatel Ctiněvsí probíhalo na základě dotazníkového šetření a průzkumu v terénu. Analýza byla zaměřena na pohyb v obci, zejména bezpečný pohyb dětí a dále na možnosti veřejného setkávání. Cílem průzkumu bylo zjistit, jaká místa v obci považují občané za slabá a dozvědět se, co navrhují pro jejich zlepšení.

Dotazník s 16 otázkami byl vytvořen na webových stránkách Survio a dostupný online i v papírové podobě (Příloha B). Otázky byly zaměřeny na místa, která byla autorkou vyhodnocena jako riziková na základě vlastní analýzy a zároveň šlo o získání informací ohledně spokojenosti a bezpečnosti respondentů. Místní mohli navštívit Facebookové stránky obce, kde byl dotazník sdílen, nebo vyplnit papírovou formu, která jim byla roznesena do schránek. Sběrné místo bylo na obecním úřadě a u bydliště autorky.

Z celkového počtu 160 ks roznesených dotazníků se jich vrátilo 21 ks. Online dotazník vyplnilo 54 osob. Konečný počet respondentů je 75 z počtu 320 obyvatel (bez skupiny 0–14 let), což je v přepočtu 23 % ze 100 %. Toto množství je pro získání potřebných informací dostačující. Dále už je dotazník vyhodnocen.

1. JSTE MUŽ, NEBO ŽENA?

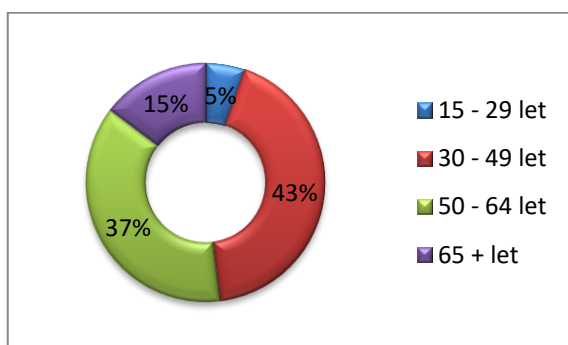
Z celkového počtu 75 respondentů mělo účast na dotazníku 69 % žen a 31 % mužů, což je patrné z Obrázku 37. V přepočtu je v rámci zúčastněných o 38 % více žen než mužů.



Obrázek 37 Rozdělení respondentů dle pohlaví (autor, 2024)

2. JAKÝ JE VÁŠ VĚK?

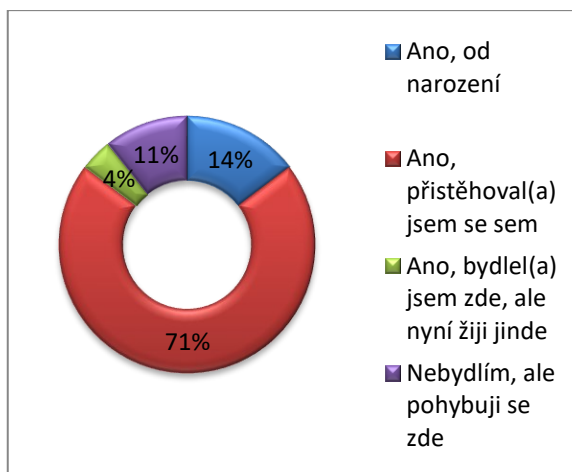
Dle Obrázku 38 se dotazníku účastnili nejvíce osoby ve věku mezi 30 – 49 lety, jejich procentuální zastoupení je tvořeno 43 %. Hned za nimi je skupina respondentů mezi 50–64 lety s 37 %. Menší, 15 % část je složena z nejstarších osob s 65 a více lety. A 5% nejmenší část grafu se skládá z nejmladších respondentů s věkem mezi 15 – 29 lety.



Obrázek 38 Rozdělení respondentů dle věku (autor, 2024)

3. BYDLÍTE, NEBO BYDLEL(A) JSTE V OBCI CTINĚVES?

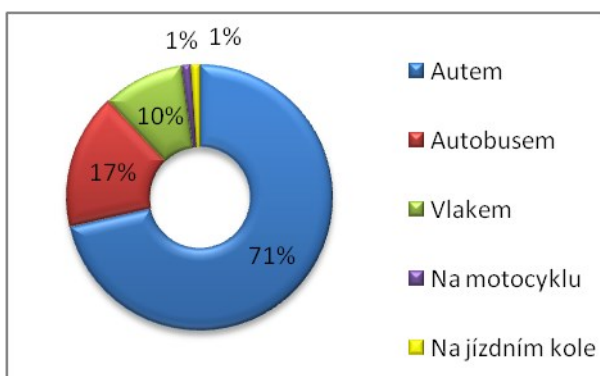
Největší část grafu dle Obrázku 39, v přepočtu 71 %, tvoří respondenti, kteří se do obce přistěhovali. Tato skupina měla nejvyšší míru účasti na dotaznících. Důvodem jsou pravděpodobně jejich potřeby určitých změn, které by chtěli v obci prosadit. Ostatní skupiny odpovědí tvoří jen malá procenta, do kterých spadají místní obyvatelé žijící v obci od narození se 14 % a dále lidé, jenž ve Ctiněvsi nebydlí, ale pohybují se zde, kteří tvoří 11% část grafu. Nejmenší zastoupení se 4 % odpovědí má skupina osob, která v obci žila, ale nyní žijí na jiném místě. Důvodem je pravděpodobně to, že neměli šanci se o dotazníku dozvědět, pokud nesledují sociální sítě, popř. nejsou změny v obci jejich preferencí.



Obrázek 39 Rozdělení respondentů dle doby žijící v obci Ctiněves (autor, 2024)

4. JAKÝM ZPŮSOBEM CESTUJETE DO/ZE ZAMĚSTNÁNÍ, ŠKOLY, apod.? (Otevřená otázka)

Z Obrázku 40 vyplývá, že až 71 % respondentů používá ke své mobilitě auto. Stále ještě 27 % lidí používá ke svým cestám veřejnou dopravu. Z toho 17 % tvoří autobusová doprava a 10 % železniční doprava. Důvodem takto nízkého čísla je pravděpodobně četnost spojů a intervaly mezi nimi a pohodlnost obyvatel. Pouze 1 % dotazovaných jezdí na motocyklu a 1 % na jízdním kole.

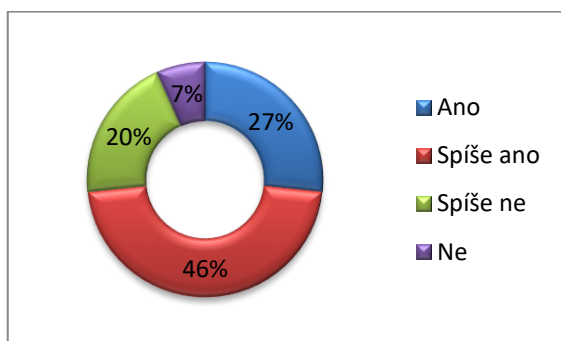


Obrázek 40 Rozdělení respondentů dle způsobu mobility (autor, 2024)

5. CÍTÍTE SE V OBCI, Z HLEDISKA DOPRAVY, BEZPEČNĚ?

Obrázek 41 vystihuje pocity respondentů z hlediska bezpečnosti v obci Ctiněves. I přesto, že ve Ctiněvsi chybí určitá dopravní značení, přechody pro chodce, a dokonce i chodníky v některých jejích částech, se 46 % respondentů rozhodlo uvést odpověď „Spíše ano“. Dále se 27 % dotázaných v obci cítí opravdu bezpečně. Může to souviset s intenzitou dopravy na průjezdních úsecích silnic, nebo s bydlením mimo silniční průtahy. Menší

procento, 20 % obyvatel, odpovědělo, že se v obci spíše necítí bezpečně a pouhých 7 % lidí se v obci bezpečně necítí.

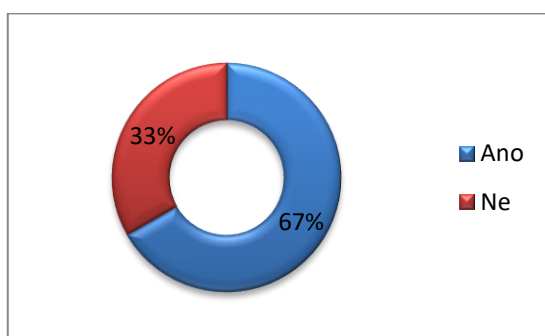


Obrázek 41 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně bezpečnosti v obci Ctiněves (autor, 2024)

6. ZAVEDLI BYSTE NA NĚKTERÝCH MÍSTECH DOPRAVNÍ OMEZENÍ ČI DOPLNILI DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (např. Pozor, děti!, dopravní zrcadlo, doporučená rychlost)?

Poznámka: Může to přispět ke zvýšení bezpečnosti.

V obci Ctiněves chybí na některých místech dopravní značení a omezení. Většina lidí (viz Obrázek 42) tvořící 67 % grafu, zastává názor, že by se v obci měly doplnit. V Tabulce 4 jsou uvedeny náměty, které byly v dotaznících uvedeny. Menšina tvořící 33 % grafu by žádná dopravní značení nezaváděla, nebo nemají představu o tom, kam a jaká dopravní značení či omezení by umístili.



Obrázek 42 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně zavedení dopravního značení v obci Ctiněves (autor, 2024)

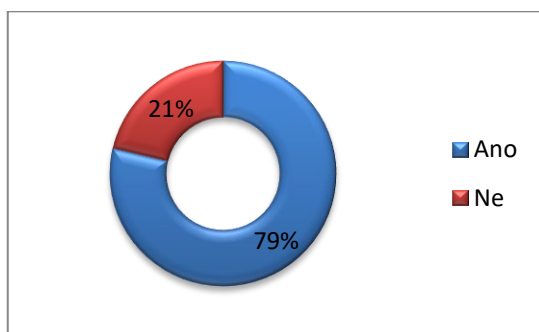
Tabulka 4 Návrhy umístění dopravních značení

Dopravní značení	Navrhované umístění
Zákaz zastavení	Křižovatka od hlavní silnice do ulice „K borku“
Dopravní zrcadlo	
Obytná zóna	Ulice „K borku“ a část obce „Kradlov“
Rychlost 30	Od kolejí až ke kostelu
	Od Hostince až po konec obce směrem k Černoučku
Děti	Za kolejemi u dětského hřiště a u kolotoče
Zpomalovací práh	U kolotoče a u Hostince
Chodci	U kostela
Stůj, dej přednost v jízdě	Od fotbalového hřiště
Zákaz vjezdu	Před les a polní cesty
Slepá ulice	Druhá ulice „Na Dolině“ směrem k Řípu
Ukazatel rychlosti	U pivovaru směrem od Černoučka

Zdroj: autor (2024)

7. JE PODLE VÁS ÚDRŽBA ZELENĚ V OBCI DOSTATEČNÁ?

Dle Obrázku 43 si celkem 79 % respondentů si chválí údržbu zeleně. Ve Ctiněvsi ji obstarávají zaměstnanci a brigádníci. I přesto by bylo potřeba v letních měsících pověřit údržbou více lidí, aby některé části tak rychle nezarůstaly a byl tak umožněn bezpečný pohyb osob na prostranstvích a dostatečný výhled z automobilů pro bezpečný průjezd obcí. Tento názor zastává 21 % dotázaných.



Obrázek 43 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně údržby zeleně v obci Ctiněves (autor, 2024)

8. KTERÁ ČÁST V OBCI BY SE PODLE VÁS MĚLA ZLEPŠIT?

U této otázky mohli respondenti své hlasy dávat k jednotlivým bodům, které jim autorka dala na výběr. Nejvíce hlasů se 46 odpověďmi, patří požadavku na rekonstrukci stávajících chodníků a jejich doplnění. Respondenti se ale vyjádřili i s dalšími návrhy, které jsou uvedeny v Tabulce 5.

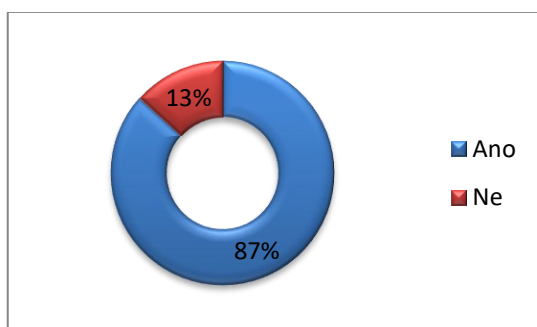
Tabulka 5 Názory respondentů ohledně zlepšení částí obce Ctiněves

Požadavky	Počet hlasů
Rekonstrukce stávajících chodníků, popřípadě jejich doplnění	46
Vybudování přechodů pro chodce	25
Rekonstrukce obecního úřadu	24
Rekonstrukce venkovního koupaliště	24
Oplocení dětského hřiště u kolejí	24
Vybudování multifunkčního sportovního hřiště	20
Umístění zpomalovacích prahů	20
Rekonstrukce dětského hřiště u fotbalového hřiště	19
Obnovení cesty k fotbalovému hřišti z ulice „K Borku“	16
Rekonstrukce silnice	12
Zavedení obytné zóny v ulici „K Borku“	7
Vybudování venkovního krytého jeviště pod kostelem jako prostoru pro veřejné setkávání	6
Další.....	X

Zdroj: autor (2024)

9. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ CYKLOTRASY, KTERÁ BY SPOJOVALA ROUDNICI N/L – CTINĚVES – MĚLNÍK?

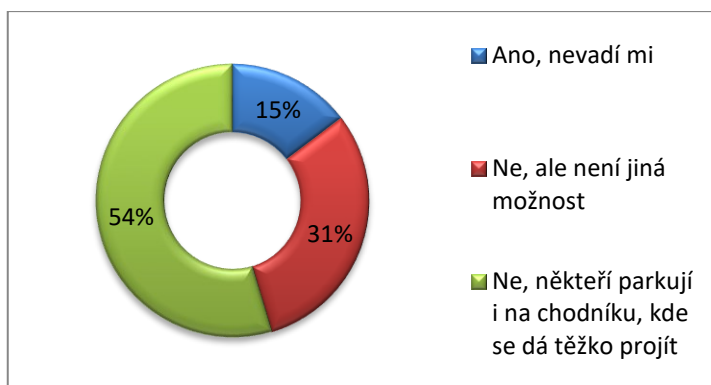
Kolem hory Říp se pohybuje hodně cyklistů, kteří často projíždí i Ctiněvsí. Obcí vedou polní cesty, které jsou jízdám kolem sjízdné, avšak do nejbližších měst nejsou napojeny a v obou případech končí v blízkých vsích. Aby cyklisté dorazili do jednoho z uvedených měst, je pro ně nutnost využít silnice s vyšší hustotou dopravy. Z dotázaných 87 % žádá o vybudování zmíněných cyklotras a jen 13 % ne (viz Obrázek 44). Uvedli k tomu důvod, že sami nejezdí na jízdárních kolech, a tak nevidí důvod, proč by cyklotrasy podporovali.



Obrázek 44 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování cyklotrasy skrz obec Ctiněves (autor, 2024)

10. POVAŽUJETE PARKOVÁNÍ NA OBECNÍM POZEMKU (ulice) ZA VZHLEDNÉ?

Nadpoloviční většina respondentů, tedy 54 %, uvedla dle Obrázku 45, že parkování na obecních pozemcích Ctiněvsi nepovažují za vzhledné a vadí jim bezohledné parkování na chodnících. Problémem je omezený průchod pro chodce a zúžení šířky chodníku. Těch, kterým se parkování nelíbí, ale tvrdí, že není jiná možnost, je 31 %. A jsou i jedinci, kterým takovéto parkování nevadí a tvoří 15% část odpovědí.



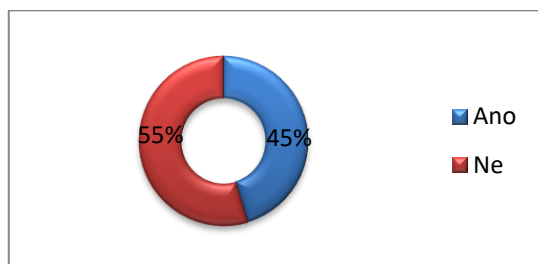
Obrázek 45 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně parkování v obci Ctiněves (autor, 2024)

11. ZAVEDLI BYSTE POVOLENKY K PARKOVÁNÍ NA OBECNÍCH POZEMCÍCH (ulice)?

Poznámka: Může to přinést peníze do rozpočtu obce a zabezpečit průjezd integrovaným záchranným složkám.

Dle Obrázku 46 by se dalo říci, že u této otázky je téměř polovina respondentů pro zavedení povolenek k parkování v obci Ctiněves a druhá polovina proti. Rozdíl mezi těmito názory tvoří pouhých 10 %, kde převažuje skupina těch, kteří povolenky k parkování odmítají.

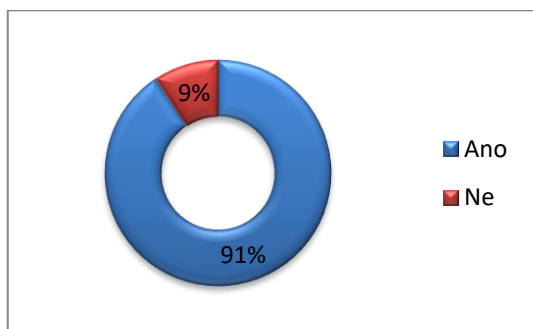
Každý, kdo by si povolenku k parkování obstaral, by měl právo parkovat dle předpisů na obecním pozemku, ostatní by museli využívat vlastní pozemky či místa k tomu určená. V případě porušení obecních pravidel by byla navržena sankce.



Obrázek 46 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně zavedení povolenek k parkování v obci Ctiněves (autor, 2024)

12. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ NAUČNÉ STEZKY SMĚREM K HOŘE ŘÍP (Např. tabule s pexesem, "poznávačky" stromů či ptáků zde se vyskytujících, informace o praotci Čechovi a o Řípu, atd.)?

Téměř všichni, kromě 9 % dotazovaných, jsou pro vybudování naučné stezky směrem k hoře Říp a vybudování podporují (viz Obrázek 47). Té druhé skupině vyhovuje atmosféra místa a obávají se nedůstojného chování turistů.



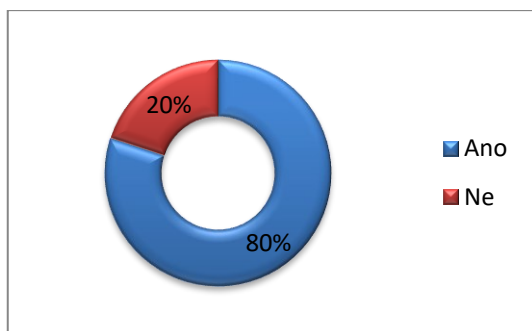
Obrázek 47 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování naučné stezky v obci Ctiněves (autor, 2024)

13. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ NEPLACENÉHO PARKOVIŠTĚ U ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY?

Poznámka: Může to předcházet parkování turistů na ulicích a zároveň znamenat vytvoření parkovacích míst pro místní obyvatele.

Většinová 80% část grafu z Obrázku 48 patří odpovědím podporovatelů neplaceného parkoviště u železniční zastávky Ctiněves. Dokonce se někteří z nich v dotaznících vyjádřili, že by pro svá auta měli konečně určené místo k jejich odstavení. Dle autorky tuto plochu místní obyvatelé dodnes nevyužívali, a proto je nepravděpodobné, že by je v budoucnu využívat začali.

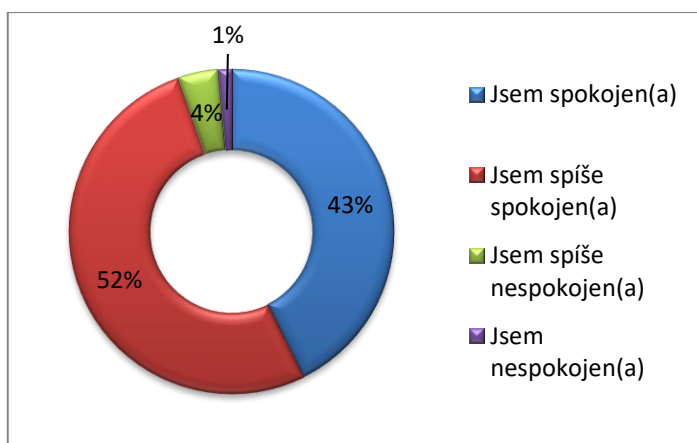
Ta menšinová 20% část grafu patří odpůrcům, a to především z důvodu toho, že by raději podpořili placené parkoviště. To by však způsobilo změnu s dosavadním parkováním pouze v případě zavedení kontrol a vymáhání legálního parkování v souladu s pravidly silničního provozu dle Česko (2015). V dotaznících padl i názor, že by mohlo být parkoviště pro rezidenty neplacené a pro turisty naopak placené.



Obrázek 48 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování neplaceného parkoviště v obci Ctiněves (autor, 2024)

14. JAK HODNOTÍTE MOŽNOSTI SPOLEČENSKÉHO VYŽITÍ V OBCI?

Dotázaní jsou především spokojeni se společenským vyžitím v obci Ctiněves (viz Obrázek 49), 43 % respondentů je opravdu spokojeno. Dalších 52 % respondentů je téměř spokojeno, což znamená, že by uvítali ještě o něco více snahy vedení obce. Pouhá 4 % lidí je spíše nespokojena a jen 1 % je úplně nespokojeno.



Obrázek 49 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně hodnocení společenského vyžití v obci Ctiněves (autor, 2024)

15. CO POVAŽUJETE ZA NEJSILNĚJŠÍ STRÁNKU OBCE CTINĚVES?

U této otázky se mohli respondenti samostatně vyjádřit. Nejsilnější stránkou obce je dle hlasů (viz Tabulka 6) umístění obce Ctiněves pod památnou horou Říp. Krajina je díky ní malebná a výhled úchvatný. Na druhém místě je klidná lokalita, kde nezpůsobují ruch nákladní auta, dopravní intenzita, ani velikost populace. Lidé si dále chválí vedení obce, které každoročně uspořádává několik společenských i kulturních akcí.

Další výhodou, kterou dotázaní uvedli, je nezaplatněný svoz komunálního odpadu a odpuštěné poplatky za psy. Na druhou stranu, pokud by se poplatky zavedly, přinesly

by peníze do rozpočtu obce a ty by se mohly dále využívat k dalšímu prospěchu. Další kladná stránka Ctiněvsí je 44 km vzdálenost do hlavního města Prahy. Někteří respondenti si také vychvalují soudržnost obyvatel, dostupnost služeb a vyzdvihují kostel, který je dominantou celé obce a další.

Tabulka 6 Nejsilnější stránky obce Ctiněves

Názor	Počet hlasů
Blížkost hory Říp	15
Klid (lokalita, absence nákladní dopravy)	10
Vedení obce	10
Společenské a kulturní akce	9
Nezpoplatněný svoz komunálního odpadu a nezavedené poplatky za psy	6
Blížkost Prahy	6
Soudržnost obyvatel	6
Služby (hostinec se sálem, pivovar, obchod)	4
Kostel	4
Nevznikající satelitní město	4
Rozvoj obce	3
Podpora a rozrůstání flóry	3
Les	3
Veřejná doprava umožňující výběr autobusové či železniční	2
Nevyužité koupaliště	1
Starousedlíci	1
Rodiny s dětmi	1

Zdroj: autor (2024)

16. CO POVAŽUJETE ZA NEJSLABŠÍ STRÁNKU OBCE CTINĚVES?

Tato otázka byla taktéž otevřená. Nejslabší stránkou celé Ctiněvsí jsou už na první pohled z Tabulky 7 chodníky. V některých částech obce vůbec nejsou a tam, kde jsou, by zasloužily opravu. I přesto, že jsou lidé rádi za dostupnost služeb (obchod a hostinec), si stěžují na kvalitu jejich poskytování a žádají o zlepšení. Dalším problémem je parkování v celé obci.auta jsou odstavována na chodnicích či v úzkých ulicích.

I když je obec klidná, najdou se i sousedé, kteří se rádi baví do noci a dělají hluk, což některým občanům vadí. Problémem obce je i dopravní bezpečnost, která si získala také své hlasy. S ní souvisí absence dopravního značení či omezení, míst uzpůsobených k přecházení a další.

Vedení obce má samozřejmě své zastánce i odpůrce. Respondenti si stěžují na rozvoj obce, který není dostatečný. Vadí jim odpouštění poplatků, které by si rádi zaplatili, protože díky těmto penězům vidí možnost obecního růstu. Dalším problémem je dopravní vytíženost

o víkendech, kdy turisté parkují na místech, která nejsou určena k odstavení vozidel. Slabou stránkou je také sportovní vyžití, kterým by mohlo být multifunkční hřiště a další.

Tabulka 7 Nejslabší stránky obce Ctiněves

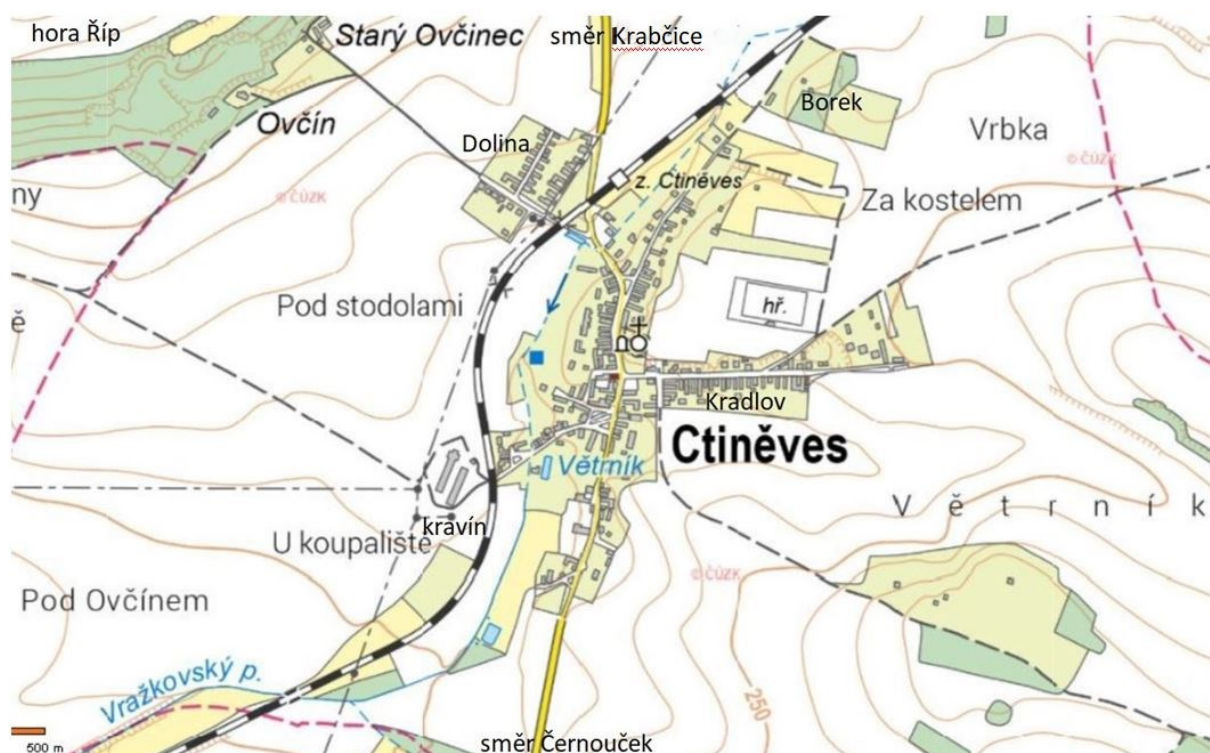
Názor	Počet hlasů
Chodníky	13
Služby (obchod, hostinec)	10
Parkování	9
Hluční sousedé	5
Dopravní bezpečnost	5
Vedení obce	4
Dopravní vytíženost (především o víkendech)	4
Sportovní vyžití	3
Nezpoplatněný svoz komunálního odpadu a nezavedené poplatky za psy	3
Stav silnic	3
Nevyužitý kravín	2
Výstavba rodinného domu pod Řípem	2
Spolkový život (zaniklí hasiči)	2
Četnost spojů veřejné dopravy do Roudnice n/L	2
Nevyužitý byt nad hostincem	2
Počet kontejnerů	2
Cyklisté projíždějící obcí	2
Chybějící informace a suvenýry pro turisty	2
Nevyužité místo pod kostelem	2
Kulturní a společenské akce	2
Absence školy a školky	2
Nevyužité koupaliště	1
Málo laviček	1
Nedostatečná zeleň	1
Úklid obce	1
Mobilní signál	1
Využívání knihovny	1
Motivace občanů ke spolupráci s vedením obce	1
Nově přistěhovalí	1
Dětské hřiště u fotbalového hřiště	1
Využívání veřejných peněz	1
Využívání pozemků	1
Velikost lesa	1

Zdroj: autor (2024)

3 NÁVRHY OPATŘENÍ NA ZMĚNU ORGANIZACE DOPRAVY V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH OBCE

Tato kapitola se zabývá návrhy opatření pro zlepšení organizace dopravy jednotlivých částech obce (viz Obrázek 50). Dílčí místa jsou vybraná na základě analýzy provedené autorem (viz podkapitoly 2.6, 2.7 a 2.8) a výsledků dotazníkového šetření (viz podkapitola 2.10).

Jednotlivé návrhy jsou zobrazeny na obrázcích s mapou pro lepší orientaci. Dále jsou vyčísleny související náklady na realizaci v příložených tabulkách. Navržená opatření jsou zaměřena na zvýšení bezpečnosti a spokojenosti občanů. Vzhledem k nízkému rozpočtu obce je brán ohled na nízkonákladovost. Veškeré vysvětlivky k obrázkům jsou v příloze C.



Obrázek 50 Katastrální území obce Ctíněves (Google Maps, 1985, upraveno autorem)

3.1 Návrh opatření na změnu organizace dopravy začátku obce směrem od Krabčic

U železniční stanice, na pozemku obce Ctíněves dochází k nelegálnímu parkování z důvodu chybějícího parkoviště. S odkazem na analýzu a dotazník, je navrženo zřízení parkoviště, které může sloužit cestujícím veřejné dopravy, turistům, ale také zdejšími občanům, kteří nemají u svého bydliště dostatečnou parkovací plochu pro odstavení svých aut. Vzhledem k ochrannému dráždímu pásmu je nutné požádat o výjimku Správy železnic

pro vybudování odstavného prostoru. Dále je navrženo přeměnit travnatou plochu na šterkovou. Na parkoviště se navrhuje umístit nádobu na komunální odpad.

Vzhledem k úzkému pozemku o velikosti 397 m² je uvažováno dle Česko (2011) o šikmém parkování s úhlem 60°. Na navrženém parkovišti je označeno jedno parkovací stání pro invalidy dle Česko (2011) o rozměrech 3,6 x 7 m vč. vodorovného značení V 10f se svislou dopravní značkou IP12 + O1, které je umístěno hned na začátku parkoviště a deseti klasickými parkovacími místy, přičemž devět z nich je dle Česko (2011) o rozměrech 3 x 5,2 m vč. vodorovného značení a jedno krajní dle Česko (2011) o rozměrech 3,35 x 5,2 m vč. vodorovného značení.

Část parkoviště není obsazena z důvodu vytvoření vjezdové a výjezdové plochy o rozměrech 5 x 8,79 m. Koncová část parkoviště o rozměrech 6 x 8,79 m je určena pro snadné otáčení vozidel, a proto je zde v návrhu umístěna svislá dopravní značka B28 "Zákaz zastavení" vč. dodatkové tabulky (prostor pro otáčení vozidel). Zároveň je u posledního parkovacího stání navrženo umístit směrové sloupky kvůli ochraně stojícího auta. Toto parkoviště je navrženo označit svislým dopravním značením IP 11a umístěným za autobusovou zastávkou směrem na Krabčice a při výjezdu doplnit o dopravní značku P6 „Stůj, dej přednost v jízdě“. Toto parkoviště spolu s dalším navrženým parkovištěm v části obce "Dolina" poskytne celkem 22 parkovacích míst (viz Obrázek 51; 52).

Vzhledem k poloze železniční zastávky na západní straně Ctiněvsi směrem ke Krabčicím, je navrženo umístit dle Česko (2016) ve vzdálenosti 50 m před železničním přejezdem směrem od Krabčic svislé dopravní značení A 12a upozorňující řidiče na zvýšený výskyt chodců. Cestující jsou nuceni přejít přejezd a pohybují se tak po silnici III/24623.

Na vlakovou zastávku je navrženo umístit osvětlení a také vodící linii, které zde chybí. Dopravní značení A 12a „Chodci“ zvyšuje bezpečnost, a proto je navrženo také u autobusové zastávky a dětského hřiště vyskytujícího se hned za železničním přejezdem. Toto značení je vhodné umístit také směrem od centra obce dle Česko (2016) 60 m od zastávky autobusu před křižovatkou protínající silnici III/24623 a cestu k Řípu.

Chodci, přicházející z centra obce do této části, budou mít možnost využít navržený chodník, který je zakončen dřevěnou lávkou před již zmíněnou křižovatkou. Navržené vodorovné značení prostoru pro chodce o šířce 1,5 m, které pokračuje z lávky podél křižovatky směrem k cestě na Říp v celkové délce 42 m, zvyšuje bezpečnost pěších. V této části je dále navrženo ze zámkové dlažby vybudovat dlouhý zpomalovací práh, který bude zároveň sloužit jako místo pro přecházení k dětskému hřišti u kolejí, jenž dále navazuje na navržený chodník směrem k autobusové zastávce.

Autobusové zastávky je navrženo vyznačit vodorovným dopravním značením V 11a na pozemní komunikaci. Mezi zastávkami je navržen přechod pro chodce a je zde navrženo zavést opatření pro zklidňování dopravy, ochranný ostrůvek spolu se svislými značkami C 3a příkazující směr jízdy. Další navrženou úpravou zastávek je úprava nástupiště tak, aby bylo bezbariérové s prvky pro osoby se sníženou schopností orientace. Označníky zastávek jsou přemístěny na začátek chodníku vymezeného pro zastávku. Na zastávku u dětského hřiště je navrženo doplnit osvětlení. Dále je k autobusové zastávce směrem od centra obce navrženo umístit svislá dopravní značka C 14a „Neobjížděj autobus“ z důvodu nedostatečného prostoru na silnici a také kvůli autům vyjíždějícím z navrženého parkoviště. Na opačné straně je dostatečný prostor pro autobusový záliv, a tak mohou auta pořád volně pokračovat v jízdě a není potřeba dalšího opatření.

Dětské hřiště umístěné u kolejí je třeba pro zvýšení bezpečnosti oplocit. Z důvodu ochranného drážního pásma tuto situaci řeší navržené nízké oplocení z pletiva kolem celého hřiště o délce 88 m s brankou širokou 1,2 m umístěnou u již zmíněného místa pro přecházení. Plocha dětského hřiště není v rovině se silnicí, ale je o 1 m níže, a proto navržené oplocení nebude zasahovat do potřebného výhledu řidičům automobilů, ani strojvedoucím.

Navíc je navrženo ještě před všemi svislými dopravními značkami P6 „Stůj, dej přednost v jízdě!“ doplnit vodorovné dopravní značení V 6b dle Ministerstva dopravy (2005) ne blíže než 2,2 m od osy vnější koleje. Tyto svislé značky jsou umístěny u železničních přejezdů z obou stran, při výjezdu z jednosměrné ulice a také u navrženého parkoviště u kolejí.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 51 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 8.



Obrázek 51 Návrh řešení začátku obce směrem od Krabčic (Mapy.cz, 2022, Topznak, b. r., Čermák – Dopravní značení, b. r., Zákruta, b. r.a, U krále železnic, b. r., Profíba, © 2024, Povinné ručení, 2024, Zákruta, b. r.b, Obec Zdiby, 2022, Myloview, © 2024, Safety shop, © 2021–2024, Dopravní značky Superia, b. r., Schroter b. r.c., upraveno autorem)

Tabulka 8 Kalkulace nákladů k začátku obce směrem od Krabčic

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Veřejné osvětlení	Pouliční lampa, výška 8 m	2 ks	62 410,-/ks	124 820,-
Dopravní značení	Vodorovné	22 m ²	559,-/m ²	12 298,-
	Svislé	7 ks	3 000,-/ks	21 000,-
Silniční ostrůvek	Galvanizovaná guma	2 ks	40 411,-/ks	80 822,-
Chodníky a nástupiště	Betonový obrubník	155 m	611,-/bm	94 705,-
	Dlažba zámková, 60 mm - šedá	110 m ²	1 403,-/m ²	154 330,-
	Dlažba zámková, 60 mm - barevná	10 m ²	1 534,-/m ²	15 340,-
	Dlažba pro nevidomé	15 m ²	1 858,-/m ²	27 870,-
Oplocení	Drátěné pletivo vč. sloupků	88 m	1 850,-/m	162 800,-
	Zahradní branka	1 ks	5 839,-/ks	5 839,-
Parkoviště	Hutněný štěrk, tloušťka 25 cm	397 m ²	278,-/m ²	110 366,-
	Vodorovné dopravní značení	31 m ²	559,-/m ²	17 329,-
	Svislé dopravní značení	4 ks	3 000,-/ks	12 000,-
	Směrový sloupek	3 ks	1 716,-/ks	5 148,-/ks
Celková cena				844 667,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (štěrková drť, betonová směs, zásypový písek, zemní drát, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023); Ideál market (© 2009–2024), Ploty Dobry (© 2024), Best (© 1990–2025), Vako mobiliář (b. r.), upraveno autorem

3.2 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v části obce "Dolina"

Na komunikaci v části obce "Dolina" (viz Obrázek 52) je navrženo zavést dopravní režim „obytná zóna“, na který upozorňuje svislé dopravní značení IZ 5a umístěné za železničním přejezdem směrem k zastávbě rodinných domů. V opačném směru jízdy je v návrhu umístěno svislé dopravní značení IZ 5b pro konec obytné zóny. Další dopravní značení IZ 5b pro konec obytné zóny je v návrhu umístěn na konci jednosměrné ulice. Po komunikaci směrem k Řípu se pohybují především turisté, kteří často tvoří velkou skupinu lidí, a tak zavedení obytné zóny zvyšuje i jejich bezpečnost. Druhá ulice za kolejemi směrem na severozápad je neprůjezdná, a proto je na začátek této ulice navrženo umístit svislé dopravní značení IP 10a slepé ulice.

V obytné zóně, v části obce „Dolina“, je navrženo pomocí zámkové dlažby a vodorovného značení vyznačit 7 parkovacích míst do jednosměrné ulice situované hned za železničním přejezdem, 7 parkovacích míst do slepé ulice a 5 parkovacích míst k domům umístěným podél cesty na Říp. Všechna tato parkovací stání jsou navržena dle Česko (2011) o rozměrech 2,5 x 5 m.

Zároveň bylo zjištěno, že u kontejnerů na tříděný odpad je volný obecní pozemek o velikosti 239 m², na kterém je navrženo zrealizovat neplacené parkoviště pro turisty a případné návštěvy. Navržené parkoviště disponuje jedním parkovacím místem pro invalidy dle Česko (2011) o rozměrech 3,6 x 7 m vč. vodorovného značení V 10f, na které v návrhu upozorňuje svislá dopravní značka IP 12 + O1. A dále deseti klasickými parkovacími místy, přičemž devět z nich je dle Česko (2011) o rozměrech 2,6 x 5 m vč. vodorovného značení a jedno krajní o rozměrech 2,85 x 5 m vč. vodorovného značení. Toto parkoviště je navrženo svisle označit dopravní značkou umístěnou u zmíněných kontejnerů. Na parkoviště se navrhuje umístit nádobu na komunální odpad.

U křižovatky, která dále vede jihozápadním směrem polní cestou k bývalému kravínu, je navrženo umístit svislé dopravní značení B 1 zákazu vjezdu všech vozidel v obou směrech s dodatkovou tabulkou (mimo povolení obce Ctiněves). Cesta tedy bude zpřístupněna pouze místním obyvatelům a zemědělcům, což předchází parkování turistů na okrajích vozovky.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 52 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 9.



Obrázek 52 Návrh řešení části obce "Dolina" (Mapy.cz, 2022, Topznak, b. r., Schroter, b. r.b, Dalsiko, b. r., Čermák – Dopravní značení, b. r., Wikipedie, 2024, Povinné ručení, 2024, Zákruta, b. r.b, Safety shop, © 2021–2024, upraveno autorem)

Tabulka 9 Kalkulace nákladů k části obce "Dolina"

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Vyznačená parkovací stání	Dlažba zámková, 60 mm - barevná	237,5 m ²	1 534,-/m ²	364 325,-
	Betonový obrubník	285 m	611,-/bm	174 135,-
	Odstranění původních betonových dlaždic	175	214,-/m ²	37 450,-

Dopravní značení	Svislé	5 ks	3 000,-/ks	15 000,-
Parkoviště	Hutněný štěrk, tloušťka 25 cm	239 m ²	278,-/m ²	66 442,-
	Vodorovné dopravní značení	7 m ²	559,-/m ²	3 913,-
	Svislé dopravní značení	2 ks	3 000,-/ks	6 000,-
Celková cena				667 265,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (štěrková drť, betonová směs, zásypový písek, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

3.3 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v křižovatce a celé ulici "K Borku" vč. polních cest k fotbalovému hřišti

Do ulice „K Borku“ (viz Obrázek 53) vede ze silnice III/24623 křižovatka, ve které je dopravní prostor o rozměrech 3 x 16 m a je na tak krátkém prostoru úzká pro vyhnutí se dvou projíždějících aut. Proto je navrženo rozšíření na 4 m. Po pravé straně této křižovatky ze silnice III/24623 parkují místní obyvatelé svá auta v rozporu s pravidly silničního provozu dle Česko (2015), což ještě více omezuje průjezd. Tento problém může eliminovat navržené vodorovné žluté dopravní značení V 12c po obou stranách této vozovky. Při vjezdu do ulice „K Borku“ je špatný rozhled, proto je navrženo umístit do křižovatky dopravní zrcadlo.

Od křižovatky směrem na severovýchod této ulice je navržena změna dopravního režimu na obytnou zónu, vč. upozorňujícího svislého dopravního značení IZ 5a a zpomalovací prahu. Ulice je slepá, a proto je v návrhu umístěno svislé dopravní značení IP 10a, které na to upozorňuje. Z opačné strany je v návrhu umístěna svislá dopravní značka IZ 5b upozorňující na konec obytné zóny. Pro celou tuto ulici je navržen ještě nový asfaltový povrch vč. liniových odvodňovačů dešťové vody (viz Obrázek 54).

Vzhledem k úzkému prostoru této ulice není možné navrhovat parkovací stání přímo u obydlí místních. Při průzkumu bylo zjištěno, že obyvatelé v této části mají dostatek místa k odstavení svých vozidel na vlastních pozemcích.

Co se týká parkování pro návštěvy, mohou využívat navržené parkoviště u křižovatky do ulice „K Borku“ o rozměru 98 m². Toto parkoviště disponuje jedním místem pro invalidy dle Česko (2011) o rozměrech 3,6 x 7 m vč. vodorovného značení V 10f, na které v návrhu upozorňuje svislá dopravní značka IP 12 + O1. A dále šesti klasickými parkovacími místy, přičemž pět z nich je dle Česko (2011) o rozměrech 2,6 x 5 m vč. vodorovného značení a jedno krajní o rozměrech 2,85 x 5 m s vodorovným značením. Tato plocha ale není v rovině,

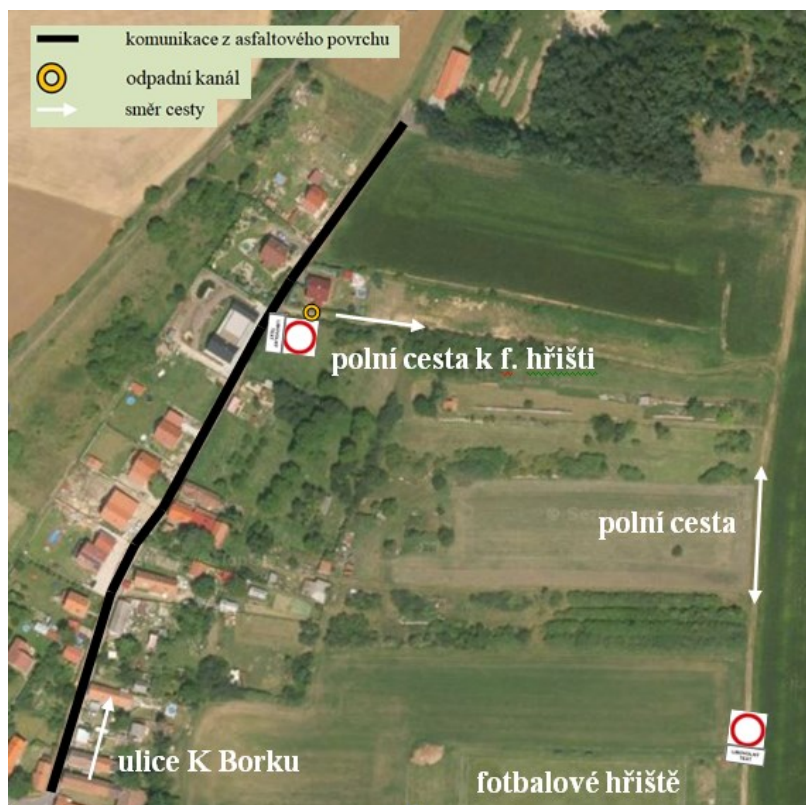
nýbrž do kopce a je třeba ji zpevnit opěrnou zdí a dorovnat povrch. Dále je navrženo přeměnit travnatou plochu na šterkovou. Parkoviště je navrženo označit svislou dopravní značkou IP 11a umístěnou u křižovatky s ulicí „K Borku“.

Polní cestu navazující z ulice „K Borku“ (viz Obrázek 54) vedoucí k fotbalovému hřišti, je navrženo zpřístupnit pouze místním obyvatelům pomocí svislého dopravního značení zákazu vjezdu všem vozidlům v obou směrech B1 s dodatkovou tabulkou (mimo povolení obce Ctiněves). Stejná značka je v návrhu umístěna z opačného směru, od fotbalového hřiště do ulice „K Borku“. Pro průjezd polní cesty je navrženo vyměnit betonové skruže a usadit odpadní kanál níže, a to zároveň s povrchem cesty.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 53; 54 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 10.



Obrázek 53 Návrh řešení křižovatky směrem "K Borku" (Mapy.cz, 2022, Topznak, b. r., Čermák – Dopravní značení, b. r., Wikipedie, 2024, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024b, Povinné ručení, 2024, Zákruta, b. r.b, Safety shop, © 2021–2024, upraveno autorem)



Obrázek 54 Návrh řešení ulice "K Borku" a polních cest k fotbalovému hřišti (Mapy.cz, 2022, Schroter, b. r.b, Dalsiko, b. r., upraveno autorem)

Tabulka 10 Kalkulace nákladů ke křižovatce a celé ulice "K Borku" vč. polních cest

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Dopravní značení	Vodorovné	6,6 m ²	559,-/m ²	3 690,-
	Svislé	6 ks	3 000,-/ks	18 000,-
Zpomalovací práh pro obytnou zónu	Galvanizovaná guma	5 m	2 478,-/bm	12 390,-
Úprava odpadního kanálu	Betonová skruž	1 ks	4 500,-/ks	4 500,-
Nová komunikace k Borku	Demontáž původního povrchu vč. odvozu; Štěrkoдр fr. 0/32 tl. 15 cm; Podklad z betonového recyklátu tl. 20 cm; Postřík infiltrační; Podklad z asfaltového recyklátu tl. 10 cm; Postřík spojovací; Asfaltový beton vrstva obrusný ACO 11 tl. 5 cm	1 950 m ²	2 358,-/m ²	4 598 100,-
	Betonový odvodňovací žlab	390 m	2 100,-/bm	819 000,-
Parkoviště	Hutněný štěrk, tloušťka 25 cm	98 m ²	278,-/m ²	27 244,-
	Vodorovné dopravní značení	6 m ²	559,-/m ²	3 354,-
	Svislé dopravní značení	2 ks	3 000,-/ks	6 000,-
Celková cena				5 492 278,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (štěrková drť, betonová směs, zásypový písek, zemnicí drát, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

3.4 Návrh opatření na změnu organizace dopravy u silnice III/24623 v blízkosti kostela

Parkování místních obyvatel podél silnice III/24623 (viz Obrázek 55) v části obce, která začíná u křižovatky do ulice „K Borku“ a končí u obecního úřadu, je velice neohleduplné. Někteří mají dost prostoru na svých pozemcích pro odstavení svých automobilů, a přesto využívají pozemek obecní. Podélné parkování na nezpevněném povrchu je sice v rozporu s pravidly silničního provozu dle Česko (2015), ale auta alespoň nezasahují do chodníku ani do silnice. V případě kolmého parkování je problém v tom, že automobily zasahují do hlavního dopravního prostoru silnice III/24623 a zároveň najíždějí co nejbližší ke svým domům a nastává problém pro chodce. Situaci zlepší vybudování třinácti parkovacích míst podélného typu pomocí zámkové dlažby dle Česko (2011) o rozměrech 2,5 x 4,5 m.

U zdi kostela a naproti ní je navržena výstavba bezbariérového chodníku o rozměrech 1,5 x 4 m, který navazuje na navržený přechod pro chodce V 7a a zároveň i na již vybudované chodníky.

Mezi obecním úřadem a křižovatkou k rodinným domům je navrženo vybudovat bezbariérový chodník o rozměrech 1,5 x 4 m, který navazuje na další navržený přechod pro chodce V 7a směřující ke kostelu. Na druhé straně přechodu je navržen chodník s bezbariérovým přístupem o rozměrech 1,5 x 4 m, na který navazuje navržený chodník vč. schodiště ke kostelu. Chodník je v návrhu řešen položením zámkové dlažby dle Česko (2009) o šířce 1,5 m, podél kterého vede schodiště dle Česko (2009) o šířce 1,1 m vč. ocelového zábradlí. Bude tedy možné vystoupat buď po schodišti, nebo po chodníku.

Na oba přechody pro chodce v návrhu upozorňují svislá dopravní značení IP 6 z obou stran a zároveň jsou v návrhu opatřeny veřejným osvětlením.

U obecního úřadu je křižovatka silnice III/24623 a místní komunikace, která vede k rodinným domům průjezdná až na náves. V této části je navrženo upravit režim dopravy na obytnou zónu, na kterou bude upozorňovat svislé dopravní značení IZ 5a a zpomalovací práh hned na začátku ulice začínající u obecního úřadu. V této ulici je navrženo vybudovat 2 parkovací stání ze zámkové dlažby o rozměrech 2,5 x 4,5 m dle Česko (2011).

Návrh je vyobrazen na Obrázku 55 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 11.



Obrázek 55 Návrh řešení dopravní situace u silnice III/24623 v blízkosti kostela (Mapy.cz, 2022, Schroter, b. r.a, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024a, U krále železnic, b. r., Profiba, © 2024, Povinné ručení, 2024, Zákruť, b. r.b, upraveno autorem)

Tabulka 11 Kalkulace nákladů dopravní situace u silnice III/24623 v blízkosti kostela

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Vyznačená parkovací stání	Dlažba zámková, 60 mm - barevná	187,5 m ²	1 534,-/m ²	287 625,-
	Betonový obrubník	225 m	611,-/bm	137 475,-
Dopravní značení	Vodorovné	21 m ²	559,-/m ²	11 739,-
	Svislé	6 ks	3 000,-/ks	18 000,-
Zpomalovací práh pro obytnou zónu	Galvanizovaná guma	5 m	2 478,-/bm	12 390,-
Veřejné osvětlení	Pouliční lampa, výška 8 m	4 ks	62 410,-/ks	249 640,-
Chodníky	Betonový obrubník	155 m	278,-/m ²	43 090,-
	Dlažba zámková, 60 mm - šedá	130 m ²	559,-/m ²	72 670,-
	Ocelové zábradlí	50 m	5 868,-/bm	293 400
Celková cena				1 126 029,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (šterková drť, betonová směs, zásypový písek, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

3.5 Návrh opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Kradlov“

V části obce „Kradlov“ (viz Obrázek 56) je navrženo změnit dopravní režim na „zónu 30“, na kterou v návrhu upozorňuje svislé dopravní značení IZ a hned na začátku ulice. Dále je navržena rekonstrukce již existujících a doplnění chybějících chodníků v této části obce o šířce 1,5 m s ohledem na pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace.

Parkování v návrhu omezuje svislé dopravní značení zákazu stání B 29 umístěné při vjezdu do ulice končící u křižovatky s křižovatkou k lesu doplněné o přerušované žluté vodorovné značení V 12d. Stejně dopravní značení je v návrhu umístěné za pozemkem domu s č. p. 15 a končí za pozemkem domu s č. p. 134 taktéž doplněné o přerušované žluté vodorovné značení V 12d. U obchodu se smíšeným zbožím je navrženo vodorovně vyznačit 2 parkovací místa a u kolotoče celkem 4 parkovací místa značením V 10e.

Za křižovatkou, kde se na místní komunikaci kategorie IV – i pro motorová vozidla připojuje místní komunikace stejné kategorie k fotbalovému hřišti, je navrženo umístit svislou dopravní značku IP 10a upozorňující na slepou ulici. Při výjezdu od fotbalového hřiště

je před křižovatkou umístěno svislé značení P6 i vodorovné značení V 6b „Stůj, dej přednost v jízdě“.

U pozemku 829/29 je navržen začátek obytné zóny vč. svislého dopravního značení IZ 5a pro začátek obytné zóny, zároveň konec zóny 30 IZ b a retardéru (viz Obrázek 57). Na konci této ulice je navrženo vybudovat 4 parkovací místa ze zámkové dlažby dle Česko (2011) o rozměrech 2,5 x 4,5 m. Na konec obytné zóny v návrhu upozorňuje svislé dopravní značení IZ 5b u pozemku 212/21 a zároveň zde bude umístěna svislá dopravní značka IZ a upozorňující na začátek zóny 30.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 56; 57 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 12.



Obrázek 56 Návrh řešení ulice „Kradlov“ I (Mapy.cz, 2022, Vakoshop, b. r., Schroter, b. r.a, Wikipedie, 2024, Slatinak, 2021, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024a, Myloviev, © 2024, upraveno autorem)



Obrázek 57 Návrh řešení ulice "Kradlov" II (Mapy.cz, 2022, Wikipedie, 2024, Slatinak, 2021, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024a, Povinné ručení, 2024, Zákruta, b. r.b, upraveno autorem)

Tabulka 12 Kalkulace nákladů k ulici "Kradlov"

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Vyznačená parkovací stání	Dlažba zámková, 60 mm - barevná	50 m ²	1 534,-/m ²	76 700,-
	Betonový obrubník	60 m	611,-/bm	36 660,-
Dopravní značení	Vodorovné	9 m ²	559,-/m ²	5 031,-
	Svislé	12 ks	3 000,-/ks	36 000,-
Zpomalovací práh pro obytnou zónu	Galvanizovaná guma	5 m	2 478,-/bm	12 390,-
Zpomalovací práh pro zónu 30 km/h	Galvanizovaná guma	8 m	1 970,-/bm	15 760,-
Chodníky	Betonový obrubník	649 m	278,-/m ²	180 422,-
	Dlažba zámková, 60 mm - šedá	483 m ²	559,-/m ²	269 997,-
Celková cena				632 960,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (šterková drť, betonová směs, zásypový písek, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

3.6 Návrh opatření na změnu organizace dopravy na obecní návsi a polní cesty k Řípu

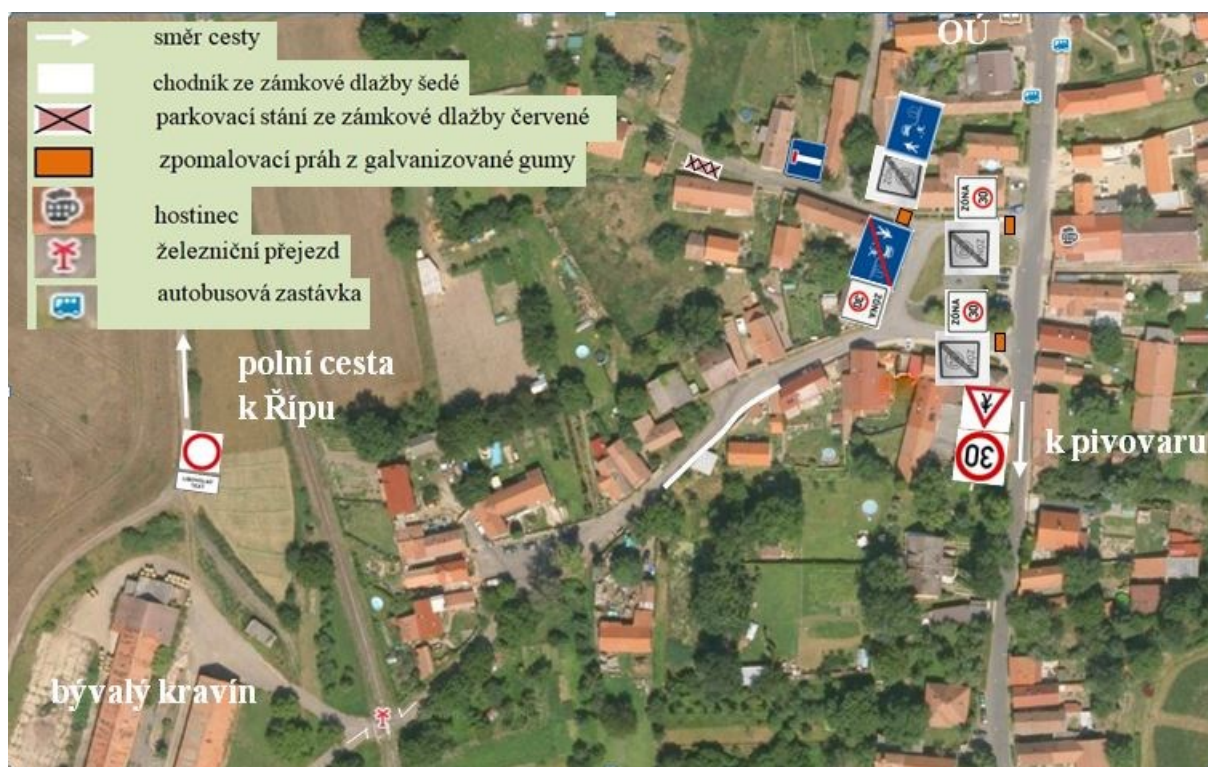
Na ploše obecní návsi (viz Obrázek 58) a v přilehlé ulici vedoucí k železničnímu přejezdu je navržena úprava dopravního režimu na zónu 30. Na ni bude upozorňovat svislé dopravní značení IZ a umístěné na začátku obou vjezdů ze silnice III/24623. Při výjezdu z návsi je v obou částech opět navrženo umístit svislé značení IZ b upozorňující na konec zóny 30.

V připojené ulici je navrženo dokončit chodník o rozměrech 1,5 x 20 m s ohledem na pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace. U železničního přejezdu, který kříží komunikaci zmíněné ulice, je již umístěné dopravní značení P6 "Stůj, dej přednost v jízdě", které je navrženo doplnit ještě o vodorovné dopravní značení V 6b z obou stran. Od železničního přejezdu lze dojet polní cestou až ke křižovatce s komunikací třídy IV – i pro motorová vozidla směrem na Říp. V návrhu je na začátek cesty umístěna svislá dopravní

značka zákazu vjezdu všem vozidlům z obou stran B1 vč. dodatkové tabulky (mimo povolení obce Ctiněves).

Další přílehlá ulice je průjezdná a vede kolem zástavby rodinných domů umístěných v ulici vedle obecního úřadu (viz. Obrázek 25) až k silnici III/24623. Ulice, která z ní odbočuje, je slepá, protože vede k rodinnému domu, kde zároveň i končí. Na slepou ulici v návrhu upozorňuje svislé dopravní značení IP 10a umístěné za křižovatkou, vedoucí k již zmíněným rodinným domům. Na začátku této ulice směrem od obecní návsi je navrženo umístit svislé dopravní značení IZ 5a upozorňující na začátek obytné zóny, které z opačného směru v návrhu doplňuje svislé dopravní značení IZ 5b upozorňující na konec obytné zóny vč. zpomalovacího prahu. Součástí návrhu jsou také 3 kolmá parkovací stání dle Česko (2011) o rozměrech 2,5 x 4,5 m ve slepé části ulice.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 58 a kalkulace nákladů je uvedena v Tabulce 13.



Obrázek 58 Návrh řešení obecní návsi a polní cesty k Řípu (Mapy.cz, 2022, Schroter, b. r.b, Dalsiko, b. r., Wikipedie, 2024, Slatinak, 2021, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024a, Zákruta, b. r.a, Povinné ručení, 2024, Adoz Praha, © 2019, Zákruta, b. r.b, upraveno autorem)

Tabulka 13 Kalkulace nákladů k obecní návsi a polní cesty k Řípu

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Vyznačená parkovací stání	Dlažba zámková, 60 mm - barevná	37,5 m ²	1 534,-/m ²	57 525,-
	Betonový obrubník	40 m	611,-/bm	24 440,-
Dopravní značení	Svislé	12 ks	3 000,-/ks	36 000,-
Zpomalovací práh pro obytnou zónu	Galvanizovaná guma	5 m	2 478,-/bm	12 390,-
Zpomalovací práh pro zónu 30 km/h	Galvanizovaná guma	10 m	1 970,-/bm	19 700,-
Chodníky	Betonový obrubník	43 m	278,-/m ²	11 954,-
	Dlažba zámková, 60 mm - šedá	30 m ²	559,-/m ²	16 770,-
Celková cena				178 779,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (šterková drť, betonová směs, zásypový písek, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

3.7 Návrh opatření na změnu organizace dopravy silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka

V hlavním dopravním prostoru silnice III/24623 mezi návsi a koncem obce směrem k Černoučku (viz Obrázek 59) se pohybuje velký počet místních obyvatel, ale i turistů. Součástí zástavby rodinných domů po obou stranách silnice je i velmi oblíbený pivovar, který je častým cílem cest turistů i místních obyvatel.

Silnice je široká pouze 4 m a není zde možnost výstavby chodníků. Zvýšit bezpečnost pěších je navrženo omezením rychlosti na 30 km/h a to se svislým dopravním značením B 20a umístěným asi 30 m od svislého dopravního značení IZ 4a pro začátek obce směrem od Černoučku a stejným dopravním značením umístěným v návrhu na začátku vjezdu do této části směrem od obecní návsi. Na stejných místech je navrženo umístit i svislé dopravní značení A 12a upozorňující řidiče na zvýšený pohyb chodců. Řidiči, kteří přijíždějí do Ctiněvsí z Černoučku, nedodrží maximální stanovenou rychlost, a proto je ještě před pivovarem navrženo umístit alespoň dopravní informační radar.

Návrh je vyobrazen na Obrázku 59 a kalkulační náklady je uvedena v Tabulce 14.



Obrázek 59 Návrh řešení silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka (Mapy.cz, 2022, Adoz Praha, © 2019, Empemont, © 2024, Slatinak, 2021, Výdoz, s. r. o., © 2019–2024a, Zákruť, b. r.a, upraveno autorem)

Tabulka 14 Kalkulace nákladů k silnici III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka

Popis	Materiál	Potřebné množství	Jednotková cena v Kč bez DPH	Celková cena v Kč bez DPH*
Dopravní značení	Svislé	4 ks	3 000,-/ks	12 000,-
Silniční radar	Radar s ukazatelem rychlosti a RZ	1 ks	139 478,-/ks	139 478,-
Celková cena				151 478,-

*uvedené ceny jsou včetně práce a pomocného materiálu (šterková drť, betonová směs, zásypový písek, spojovací materiál apod.)

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (2023), upraveno autorem

4 ZHODNOCENÍ NAVRŽENÝCH OPATŘENÍ

Tato kapitola obsahuje zhodnocení navržených opatření zahrnující přínosy a sociální dopady. Součástí návrhů je i hrubé vyčíslení nákladů pro prvotní posouzení. Před samotnou rekonstrukcí jednotlivých částí Ctiněvsí je důležité si uvědomit, které prvky jsou pro obec nejvíce prioritní. Na prvním místě je vždy zajištění bezpečného pohybu občanů, a především dětí po obci. Pro rychlé zavedení prioritních opatření je vhodné se zaměřit na okolí silnice III/24623. Obec má možnost požádat o příspěvek v rámci dotace od SFDI zaměřené na zvýšení bezpečnosti dopravy nebo zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace podél silnic I., II., III. třídy, nebo místních komunikací. Dále příspěvek podporuje akce zaměřené na úpravy dopravní infrastruktury směřující ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a jejího zklidnění na silnicích I., II., III. třídy. Příjem žádostí probíhá dle SFDI (2025) do 27. 6. 2025.

4.1 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy na začátku obce směrem od Krabčic

Na začátku obce směrem od Krabčic jsou prioritní veškerá navržená opatření kromě parkoviště u kolejí. V tomto místě se střetává několik dopravních módů a zároveň se zde pohybuje i mnoho pěších, a proto je důležité se této části obce věnovat.

Vodorovné značení prostoru pro chodce navazující na dřevěnou lávku zajistí vizuální upozornění pro řidiče a zároveň pocit ochrany pro osoby přicházející z centra obce. Díky oplocení dětského hřiště dojde ke zvýšení bezpečnosti rodin s dětmi a zároveň dojde k nárůstu atraktivity tohoto místa. Vybudování bezbariérových chodníků a autobusových nástupišť ocení především osoby zdravotně postižené a rodiče cestující s kočárkem. Vzniklý přechod pro chodce mezi zastávkami je další nezbytnou součástí zajištění bezpečnosti nejen cestujících. Veřejné osvětlení u železniční a autobusové zastávky zajistí viditelnost cestujících při večerních hodinách a zároveň přidá pocitu bezpečí. Zřízení vodící linie zvýší bezpečnost z hlediska pádu do kolejíště, hlavně osob se sníženou schopností orientace. Rekonstrukce je ale nákladná a bude si žádat o podporu v rámci dotací.

Parkoviště u kolejí sice není prioritní záležitostí, avšak jeho vybudování je žádoucí, protože přinese řadu benefitů. Mezi ně patří např. vizuální vzhled organizovaného uspořádání aut, zajištění parkovacího místa pro invalidy a dobré jméno obce v souvislosti s péčí o turisty.

4.2 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Dolina“

Vzhledem k tomu, že část obce „Dolina“ je velmi klidná, není pro obec zavedení obytné zóny nutnou záležitostí. Parkování obyvatel problematické není, avšak vybudování parkoviště pro turisty je považováno za prioritu. Parkoviště omezí pohyb turistů po silnici III/24623 a zároveň obec nabídne pohodlí a dostupnost návštěvníkům Řípu. Společně s parkovištěm je důležité myslet i na svislé dopravní značení zakazující vjezd všem motorovým vozidlům (kromě místních obyvatel a zemědělců) na polní cestu, aby se předešlo předpokládanému parkování turistů v těchto místech, které by omezovalo průjezd zemědělcům. Co ale není tak nákladné a časově náročné, je umístění svislého značení upozorňujícího na slepou ulici. Umístěním této značky se předejde zbytečnému vjíždění do ulice, couvání z ní a zajistí tak klid občanům, a proto by bylo vhodné zajistit umístění co nejdříve.

4.3 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v křižovatce a celé ulici "K Borku" vč. polních cest k fotbalovému hřišti

Rekonstrukce silnice „K Borku“ je velice nákladnou záležitostí, která se bude muset časem zajistit. Avšak veškeré práce mohou být ještě do budoucna odsunuty a nejsou v tuto chvíli prioritní.

Označení obytné zóny pomocí svislých značek vč. zpomalovacího prahu a zamezení tak parkování na ulici, je ovšem důležitou změnou, a to především z hlediska zajištění průjezdu složek IZS v případě potřeby. S obytnou zónou také souvisí vybudování parkoviště u křižovatky do ulice „K Borku“ určené pro návštěvy. Prioritou je také umístění dopravního zrcadla a rozšíření křižovatky vč. žlutých vodorovných čar pro bezpečný pohyb vozidel i chodců. Polní cesta k fotbalovému hřišti je považována také za důležitý úkon, aby mohli obyvatelé cestu opět využívat jako objízdnou trasu v případě uzavření ulice.

Zajištění snadného průjezdu ulicí „K Borku“ vč. přilehlé křižovatky, může zachránit životy rezidentů, kteří budou ohroženi, a jejich obydlí v případě vzniku mimořádných událostí. Zvýšení bezpečnosti pomocí zmíněných úprav zároveň zamezí vzniku dopravních konfliktů a nehod. Pro vybudování parkoviště a rozšíření křižovatky bude vhodné požádat o příspěvek na jejich financování.

4.4 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy u silnice III/24623 v blízkosti kostela

Na silnici III/24623 u Kostela sv. Matouše je prioritou vybudování přechodů pro chodce i navazujících chodníků. Dále s tím související doplnění veškerého svislého a vodorovného dopravního značení. Zároveň je vhodné rovnou rekonstruovat cestu ke kostelu, kde je navržen chodník ze zámkové dlažby. Pro zajištění dostatečného prostoru pro pohyb na chodnících je důležité vybudování i podélných parkovacích stání podél silnice III/24623. Prostor začíná u křižovatky do ulice „K Borku“ a končí u obecního úřadu. Obytná zóna v ulici vedle OÚ může být časově odsunuta a stávající prostor lze ponechat prozatím beze změn.

Veškeré prioritní úpravy v této části zajistí bezpečný pohyb chodcům a dodá pocit bezpečí. Parkovací uspořádání zajistí lepší vizuální vzhled, ale především umožní pohyb pěších po celé šířce chodníku. Rekonstrukce je ale nákladná a bude si žádat o podporu v rámci již zmíněných dotací.

4.5 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy v části obce „Kradlov“

Veškeré práce se zavedením obytné zóny a zóny 30 nejsou v tuto chvíli prioritou a lze tyto úpravy přesunout do dalších let. V této části obce nebylo doposud zaznamenáno závažné ohrožování občanů a dětí projíždějícími auty. Rekonstrukce chodníků v této části obce také není prioritní.

Aktuální ovšem je vodorovné vyznačení parkovacích míst u kolotoče a také u obchodu se smíšeným zbožím. Dále je prioritou zavedení vodorovného i svislého značení „Stůj, dej přednost v jízdě!“ při výjezdu z fotbalového hřiště, také značení zákazu stání na ulici mezi domy s č. p. 15 a 134 vč. žluté čáry a také vodorovné značení slepé ulice.

Veškeré úpravy, které mají vyšší prioritu, jsou nízkonákladové a lze je zrealizovat v rámci několika měsíců. Tyto úpravy zajistí větší přehlednost, uspořádanost parkování zvýší bezpečnost silničního provozu.

4.6 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy na obecní návsi a polní cestě k Řípu

Obecní náves není natolik využívána, aby jí obec věnovala větší pozornost. I přesto je vizitkou celé obce, vizuálně vypadá velice hezky a není zde ani vysoká intenzita dopravy. Pokud by zde však vedení obce chtělo uspořádat nějaké akce, dala by se bezpečnost pro daný termín zajistit pomocí přenosných svislých značek. Opatření pomocí zón momentálně

není nutné, avšak jedná se pouze o umístění dopravních značení, která nejsou časově ani finančně nákladná. Určení pravidel znamená psychologickou jistotu v dopravním chování.

4.7 Zhodnocení navržených opatření na změnu organizace dopravy silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka

V neposlední řadě je opravdu prioritní záležitostí zabezpečit bezpečný pohyb na silnici III/24623 mezi návší a koncem obce směrem do Černoučka. Zde se jedná o zavedení svislých dopravních značení vč. dopravního radaru. Pořízení radaru je finančně nákladné, a proto by se dalo uvažovat o jeho umístění až v případě nedodržování maximální povolené rychlosti 30 km/h díky policejnímu měření.

Pro tento úsek je potřeba zavést opatření co nejdříve. Situace je vážná a ohrožuje bezpečnost chodců i řidičů. Doplnění navrhovaného dopravní značení není finančně ani časově náročné a zajistí bezpečnější pohyb pěších a zároveň i projíždějících řidičů.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo na základě analýzy současného stavu navrhnout zajištění bezpečného pohybu v obci Ctiněves, a to zejména dětí, pomocí bezpečnostních opatření a nástrojů pro zklidňování dopravy. Dalším cílem bylo zaměřit se na možnosti veřejného setkávání občanů, opatření dopravy v klidu (nejen pomocí vybudování parkovacích míst) a zajištění klidného žití v obci.

Práce byla rozdělena do čtyř kapitol. První kapitola popsala teoretické pojmy, které souvisí jak s plánováním rozvoje obce, tak i s překážkami, které mohou nastat. Dále byla uvedena terminologie a teorie patřící k dopravní bezpečnosti a dopravy v klidu vč. jednotlivých nástrojů pro jejich zajištění.

Ve druhé kapitole byl analyzován vývoj obce Ctiněves, který byl zjištěn na základě informací dostupných z internetových stránek a dokumentů poskytnutých vedením obce. Dále byla zmapována a zanalyzována problematická místa na základě autorčiných osobních průzkumů v terénu. Důležité informace přineslo také vyhodnocení dotazníku, který vyplnili respondenti mající citovou vazbu k této obci.

Třetí kapitola se zabývala již konkrétní situací v jednotlivých částech obce. Byla zde navržena opatření, která zajistí zvýšení bezpečnosti a spokojenosti obyvatel. Jednotlivé návrhy byly pro přehlednost zakresleny přímo do mapy. Ke každému návrhu byla připojena i orientační kalkulace dílčích nákladů. Návrhy opatření respektují platné právní předpisy, technické podmínky a normy.

Čtvrtá kapitola zhodnotila každý návrh opatření v jednotlivých částech obce. Hodnocení probíhalo na základě stanovení priorit pro zajištění bezpečnosti na nejrizikovějších místech. Přednost dostala opatření v okolí silnice III/24623 vzhledem k tomu, že jde o hlavní silniční průtah obcí. Ostatní opatření byla okomentovaná s možností odsunu realizace do dalších let.

Lze konstatovat, že cíl práce byl naplněn zanalyzováním problematických míst v obci, navržením opatření pro zvýšení bezpečnosti a jejich zhodnocením. Autorka věří, že tato diplomová práce bude obci Ctiněves přínosná z hlediska budoucího rozvoje a řešení dopravní problematiky, a že pro ni samotnou budou získané poznatky přínosem pro osobní rozvoj.

POUŽITÁ LITERATURA

ADOZ PRAHA, © 2019. *Dopravní značka B20a – 30 km/hod.* Online. Dostupné z: <https://www.adoz-znaceni.cz/e-shop/dopravni-znacka-b20a-30-km-hod-0082.html>. [cit. 2024-11-12].

BEST, © 1990–2025. *Beaton pro nevidomé červená.* Online. Dostupné z: <https://www.best.cz/best-beaton-pro-nevidome/cervena/B06N02?cat=33344>. [cit. 2024-12-01].

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, 2020. *Příručka pro zklidňování dopravy a humanizaci uličního prostoru.* Online. In: *Ulice i pro chodce*. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/files/prirucka-pro-zklidnovani-dopravy-a-humanizaci-ulicniho-prostoru.pdf>. [cit. 2024-12-12].

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, © 2022. *Plošné zklidňování dopravy.* Online. In: *Ulice i pro chodce*. Dostupné z: <https://uliceiprochodce.cdvinfo.cz/plosne-zklidnovani-dopravy/>. [cit. 2024-12-12].

CESTA ČESKA, © 2000–2020. *Pouť Českého anděla.* Online. Dostupné z: <https://www.cestaceska.cz/cs/pout-ceskeho-andela/>. [cit. 2024-08-09].

ČERMÁK - DOPRAVNÍ ZNAČENÍ, b. r. *Dopravní značka – IP11a – Parkoviště.* Online. Dostupné z: <https://www.znaceni-eshop.cz/Dopravni-znacka-IP11a-Parkoviste-d135.htm>. [cit. 2024-11-12].

ČESKÉ DRÁHY, © 2016. *Detail stanice Ctiněves.* Online. Dostupné z: <https://www.cd.cz/stanice/5454237>. [cit. 2024-09-09].

ČESKO, 1994. Zákon č. 266/1994 Sb., *Zákon o drahách.* Online. In: *Správa železnic*. Dostupné z: <https://www.podnikatel.cz/zakony/zakon-o-drahach/f1583188/#f7216230>. [cit. 2024-12-18].

ČESKO, 2000. Zákon č. 361/2000 Sb., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).* Online. In: *Zákony pro lidi*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-361>. [cit. 2025-03-27].

- ČESKO, 2001. Vyhláška č. 30/2001 Sb., *Vyhláška o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů*. Online. In: *Zákony pro lidi*. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2001-30>. [cit. 2024-12-18].
- ČESKO, 2006. ČSN 736110, *Projektování místních komunikací*. Online. In: *Slatinak.cz*. Dostupné z: <https://www.slatinak.cz/minimalni-sire-komunikaci/>. [cit. 2024-12-19].
- ČESKO, 2009. Vyhláška č. 268/2009 Sb., *Vyhláška o technických požadavcích stavby*. Online. In: *Verlag Dashöfer*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.dashofer.cz/download/ukazky/BS2_07_06_01.pdf. [cit. 2024-12-08].
- ČESKO, 2011. ČSN 736056, *Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel*. Online. In: *České vysoké učení technické*. Dostupné z: [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://k612.fd.cvut.cz/predmety/12ppmk/\(B\)%20Cviceni/12PPMK_Cv06.pdf](chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://k612.fd.cvut.cz/predmety/12ppmk/(B)%20Cviceni/12PPMK_Cv06.pdf). [cit. 2024-11-24].
- ČESKO, 2015. Zákon č. 361/2000 Sb. a vyhláška č. 294/2015 Sb., *Zákon o provozu na pozemních komunikacích a Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích*. Online. In: *BESIP*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://besip.gov.cz/getattachment/Vzdelavani/Pravidla-silnicniho-provozu/zakon-c-361_2000-verze-BESIP-k-1-4-24-final.pdf?lang=cs-CZ. [cit. 2025-04-25].
- ČESKO, 2016. Vyhláška č. 294/2015 Sb., *Vyhláška o pravidlech provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů*. Online. In: *Centrum služeb pro silniční dopravu*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.cspsd.cz/storage/files/novela_294_215.pdf. [cit. 2024-12-01].
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2020. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2020*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112019>. [cit. 2024-08-09].
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2022a. *Charakteristika okresu Litoměřice*. Online. Dostupné z: https://csu.gov.cz/ulk/charakteristika_okresu_litomerice. [cit. 2024-08-09].
- ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2022b. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2022*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112022>. [cit. 2024-08-09].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2023a. *Česká republika – obce v okrese: Litoměřice*. Online. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt&pvo=MLO202301&z=T&f=TABULKA&katalog=34455&pvokc=101&pvoch=40479> [cit. 2024-08-10].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2023b. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2023*. Online. Dostupné z: <https://csu.gov.cz/produkty/pocet-obyvatel-v-obcich-k-112023>. [cit. 2024-08-09].

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD, 2024. *Počet obyvatel v obcích – k 1. 1. 2024*. Online. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/czso/pocet-obyvatel-v-obcich-9vln2prayv>. [cit. 2024-08-09].

ČESKÝ ÚŘAD ZEMĚMĚŘIČSKÝ A KATASTRÁLNÍ, 2024. *K.ú.: 618063 - Ctiněves - podrobné informace*. Online. Dostupné z: https://www.cuzk.cz/Dokument.aspx?AKCE=META:SESTAVA:MDR002_XSLT:WEBCUZK_ID:618063. [cit. 2024-08-01].

DALSIKO, b. r. *E13 – Dodatková tabulka*. Online. Dostupné z: [https://shop.dalsiko.cz/e13-dodatková-tabulka-500x300mm-vlastni-text-s-certifikaci](https://shop.dalsiko.cz/e13-dodatкова-tabulka-500x300mm-vlastni-text-s-certifikaci). [cit. 2024-11-12].

DOPRAVNÍ ZNAČKY SUPERIA, b. r. *Dopravní značka Přikázaný směr objíždění vlevo C 4b*. Online. Dostupné z: https://dopravni-znacky.superia.cz/prikazove_znacky/prikazany_smer_objizdeni_vlevo.php. [cit. 2024-11-12].

DOTACE 2021–2027, © 2024. *Dotační oblast: Infrastruktura*. Online. Dostupné z: <https://dotace2021-2027.cz/dotace/infrastruktura/>. [cit. 2024-12-19].

EMPEMONT, © 2024. *Informativní měřiče rychlosti*. Online. Dostupné z: <https://www.empemont.cz/mereni-rychlosti/radarove-informativni-merice-rychlosti/>. [cit. 2024-11-12].

GOOGLE MAPS, 1985. *Obrys mapy*. Online. In: Český svaz orientačních sportů. Dostupné z: <https://mapy.orientacnisporty.cz/map/ves-1985>. [cit. 2024-12-09].

GOOGLE MAPS, © 2024. *Členské obce v mapě*. Online. Dostupné z: <https://www.svazekpodripsko.cz/>. [cit. 2024-08-10].

IDEÁL MARKET, ©2009–2024. *Silniční pomocný ostrůvek z galvanizované gumy 240x240x10cm*. Online. Dostupné z: <https://www.idealmarket.cz/ostruvky-a-ohraniceni-ostruvku/ostruvky-z-galvanicke-gumy/silnicni-pomocny-ostruvek-z-galvanizovane-gumy-240x240x10cm.htm>. [cit. 2024-12-09].

KUDY Z NUDY, 2023. *Pout' Českého anděla 2023*. Online. Dostupné z: <https://www.kudyznudy.cz/akce/pout-ceskeho-andela-2022>. [cit. 2024-08-09].

KURZY.CZ, © 2000–2024a. *Ctiněves - mapy*. Online. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/obec/ctineves/mapy/>. [cit. 2024-08-10].

KURZY.CZ, © 2000–2024b. *Silnice 24623 – mapa silnice 24623*. Online. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/doprava/silnice/24623/>. [cit. 2024-08-10].

KURZY.CZ, © 2000–2024c. *Úsek Krabčice – Ctiněves – silnice 24623 – Mapa*. Online. Dostupné z: <https://www.kurzy.cz/doprava/silnice/24623/krabcice/ctineves/>. [cit. 2024-08-10].

MAPY.CZ, 2022. *P2524 – Ctiněves zastávka*. Online. Dostupné z: <https://mapy.cz/letecka?source=traf&id=11555&x=14.3058914&y=50.3780292&z=17>. [cit. 2024-12-09].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2005. *Zásady pro označování dopravních situací na pozemních komunikacích*. Online. In: *Politika jakosti pozemních komunikací*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_169.pdf. [cit. 2024-12-12].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2008. *Navrhování obytných a pěších zón*. Online. In: *Politika jakosti pozemních komunikací*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_103.pdf. [cit. 2024-12-10].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2010. *Navrhování zón 30*. Online. In: *Politika jakosti pozemních komunikací*. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_218.pdf. [cit. 2024-12-10].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013a. *Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích*. Online. In: Politika jakosti pozemních komunikací. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_133.pdf. [cit. 2024-12-11].

MINISTERSTVO DOPRAVY, 2013b. *Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích*. Online. In: Politika jakosti pozemních komunikací. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://pjpgk.rsd.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_65.pdf. [cit. 2024-12-11].

MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ, 2023. *Průměrné ceny dopravní a technické infrastruktury obcí*. Online. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.uur.cz/media/zdhljczy/ceny-ti-2023-celek.pdf>. [cit. 2024-11-16].

MÍSTNÍ AKČNÍ SKUPINA PODŘIPSKO, 2020. *Mapa územní působnosti MAS 2021 – 2027*. Online. Dostupné z: <https://maspodripsko.cz/o-nas/o-nas/>. [cit. 2024-08-09].

MNETĚŠ, b. r. *MAS Podřipsko*. Online. Dostupné z: <https://www.mnetes.cz/mas-podripsko/ds-5759>. [cit. 2024-08-09].

MYLOVIEW, © 2024. *Nálepka: Stopka*. Online. Dostupné z: <https://myloview.cz/nalepka-stopka-c-4E83917>. [cit. 2024-11-12].

NEHODY CDV, © 2024. *Dopravní nehody v ČR*. Online. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php>. [cit. 2024-12-09].

OBEC CTINĚVES, 2024. *Rozpočet seskupený*. Online. Dostupné z: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.obecctineves.cz/e_download.php?file=data/uredni_deska/obsah1435_2.pdf&original=Rozpocet_seskupeny2050068946120326034.pdf. [cit. 2025-01-23].

OBEC ZDIBY, 2022. *Oznámení obecní policie – Nová značka*. Online. Dostupné z: <https://www.obeczdiby.cz/oznameni-obecni-policie-nova-znacka/d-3755>. [cit. 2024-11-12].

PLOTY DOBRÝ, © 2024. *Branka zahradní WIDE*. Online. Dostupné z: <https://www.levne-pletivo.cz/pletivo-vyska-125-x-120cm-fab-zelena/>. [cit. 2025-01-22].

POVINNÉ RUČENÍ, 2019. Pravidla v obytných zónách. Online. Dostupné z: <https://www.povinne-ruceni.com/clanky/jak-jezdit-v-obytne-zone/>. [cit. 2024-11-12].

PRACOVISŤE DÚK, Odbor dopravy a silničního hospodářství – Oddělení dopravní obslužnosti, 2024. *Statistika dopravní obslužnosti Ctiněves*. [cit. 2024-11-13].

PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA, 2023. *Mapa linkového vedení v oblasti*. Online. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-roudnice-2017/>. [cit. 2024-09-09].

PROFIBA, © 2024. Značka Přechod pro chodce. Online. Dostupné z: <https://www.parkove-lavicky.cz/znacka-prechod-pro-chodce.html>. [cit. 2024-11-12].

PŘEMYSL SVORA – starosta obce, 2019. *Strategický a rozvojový plán obce Ctiněves*. [cit. 2025-01-23].

PŘICHYSTAL, Aleš a Maštálka, Martin, © 2023–2024. *Územní a strategické plánování obce*. Online. In: Příručka zastupitele. Dostupné z: <https://www.priruckazastupitele.cz/7-uzemni-a-strategicke-planovani-rozvoje-obce/>. [cit. 2024-12-09].

RIS, 2023. *Ctiněves*. Online. Dostupné z: <https://www.risy.cz/cs/vyhledavace/uzemi/564672-ctineves.pdf>. [cit. 2024-08-10].

SAFETY SHOP, © 2021–2024. *Šablona vyhrazené parkování pro invalidy V10f pro vodorovné značení*. Online. Dostupné z: <https://www.e-safetyshop.eu/p/sablona-vozickar>. [cit. 2024-11-12].

SCHROTER, b. r.a. *Zákaz stání*. Online. Dostupné z: <https://www.schroter.cz/zn03zakaz-mots/zszakaz-b29.htm>. [cit. 2024-11-12].

SCHROTER, b. r.b. *Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech*. Online. Dostupné z: <https://www.schroter.cz/zn03zakaz-mots/zszakaz-b1-rkgd.htm>. [cit. 2024-11-12].

SCHROTER, b. r.c. *Zákaz zastavení*. Online. Dostupné z: <https://www.schroter.cz/zn03zakaz-mots/zszakaz-b28.htm>. [cit. 2025-04-12].

SKLÁDANÝ, Pavel, b. r. *Zklidňování dopravy na místních komunikacích*. Online. In: Centrum dopravního výzkumu. Dostupné z: <chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.cdv.cz/file/clanek-zklidnovani-dopravy-na-mistnich-komunikacich/>. [cit. 2024-12-10].

SLATINAK, 2021. *Plošné zklidnění dopravy – zóna 30*. Online. Dostupné z: <https://www.slatinak.cz/plosne-zklidneni-dopravy-zona-30/>. [cit. 2024-11-12].

STÁTNÍ FOND DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY, 2025. *Bezbariérové chodníky*. Online. Dostupné z: <https://sfdi.gov.cz/prispevky/bezbarierove-chodniky/>. [cit. 2025-04-29].

SVAZEK OBCÍ PODŘIPSKO, © 2014–2023. *Činnost svazku obcí Podřipsko*. Online. Dostupné z: <https://www.svazekpodripsko.cz/nase-cinnost.html>. [cit. 2024-08-09].

TOPZNAK, b. r. *Dopravní značka IP12+OI*. Dostupné z: <https://www.topznak.cz/produkt/dopravni-znacka-ip12o1/>. [cit. 2024-11-12].

U KRÁLE ŽELEZNIC, b. r. *H0 – pouliční osvětlení*. Online. Dostupné z: <https://www.ukralezeleznic.cz/lampy/11798-h0-poulicni-osvetleni.html>. [cit. 2024-11-12].

VAKO MOBILIÁŘ, b. r. *Směrový sloupek Z11H „Baliseta“*. Online. Dostupné z: <https://www.vakomobiliar.cz/detail/smerovy-sloupek-z11-baliseta>. [cit. 2025-04-21].

VAKO SHOP, b. r. *Dopravní značka E8c Konec úseku*. Online. Dostupné z: <https://www.vakoshop.cz/dopravni-znacky-dodatkovy-tabulky/dopravni-znacka-e8c-konec-useku-obdelnik-150x500mm.htm>. [cit. 2024-11-12].

VÝDOZ, S. R. O., © 2019–2024a. *Dopravní značka IZ8b „30“*. Online. Dostupné z: <https://vydoz.cz/produkt/dopravni-znacka-iz8b-30-konec-zony-s-dopravnim-omezenim/>. [cit. 2024-11-12].

VÝDOZ, S. R. O., © 2019–2024b. *Dopravní zrcadlo*. Online. Dostupné z: <https://vydoz.cz/produkt/dopravni-zrcadlo-o900/>. [cit. 2024-11-12].

WIKIPEDIE, 2024. *Slepá pozemní komunikace*. Online. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Slep%C3%A1_pozemn%C3%AD_komunikace#/media/Soubor:CZ_road_sign_IP-10a.svg. [cit. 2024-11-12].

ZÁKRUTA, b. r.a. *A12a – Chodci*. Online. Dostupné z: https://www.zakruta.cz/dopravni-znacenivystrazne-dopravni-znacky/a12a/chodci/#google_vignette. [cit. 2024-11-12].

ZÁKRUTA, b. r.b. *IZ5b – Konec obytné zóny*. Online. Dostupné z: https://www.zakruta.cz/dopravni-znaceni/informativni-zonove-dopravni-znacky/iz5b/konec-obytne-zony/#google_vignette. [cit. 2024-11-12].

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Obyvatelstvo Ctiněvsi podle pohlaví a věku.....	19
Tabulka 2 Ekonomicky aktivní obyvatelstvo Ctiněvsi.....	20
Tabulka 3 Počet prodaných jízdenek hromadné dopravy ve stanici Ctiněves	36
Tabulka 4 Návrhy umístění dopravních značení.....	46
Tabulka 5 Názory respondentů ohledně zlepšení částí obce Ctiněves	47
Tabulka 6 Nejsilnější stránky obce Ctiněves.....	51
Tabulka 7 Nejslabší stránky obce Ctiněves.....	52
Tabulka 8 Kalkulace nákladů k začátku obce směrem od Krabčic	57
Tabulka 9 Kalkulace nákladů k části obce "Dolina"	59
Tabulka 10 Kalkulace nákladů ke křižovatce a celé ulice "K Borku" vč. polních cest.....	63
Tabulka 11 Kalkulace nákladů dopravní situace u silnice III/24623 v blízkosti kostela	66
Tabulka 12 Kalkulace nákladů k ulici "Kradlov"	68
Tabulka 13 Kalkulace nákladů k obecní návsi a polní cesty k Řípu	70
Tabulka 14 Kalkulace nákladů k silnici III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka	71

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Obec Ctiněves na mapě.....	17
Obrázek 2 Mapa dopravní infrastruktury na Podřipsku	18
Obrázek 3 Obyvatelstvo Ctiněvsi v průběhu 5 let.....	19
Obrázek 4 Obyvatelstvo Ctiněvsi podle stupně vzdělání	20
Obrázek 5 Mapa územní působnosti MAS 2021 – 2027.....	22
Obrázek 6 Mapa územní působnosti Svazku obcí Podřipsko	23
Obrázek 7 Cesta k autobusovým zastávkám u dětského hřiště	25
Obrázek 8 Dětské hřiště u kolejí	25
Obrázek 9 Cesta na Říp	26
Obrázek 10 Zástavba rodinných domů po cestě na Říp	26
Obrázek 11 Chodník vedoucí k OÚ	27
Obrázek 12 OÚ Ctiněves	27
Obrázek 13 Schodiště ke kostelu	28
Obrázek 14 Nezpevněná cesta ke kostelu	28
Obrázek 15 Křižovatka ke "Kradlovu"	28
Obrázek 16 Travnatá plocha pod kostelem	28
Obrázek 17 Obchod se smíšeným zbožím.....	29
Obrázek 18 Chodník v části obce	30
Obrázek 19 Dětské i fotbalové hřiště	30
Obrázek 20 Hostinec u Praotce Čecha	30
Obrázek 21 Silnice III/24623 k pivovaru	31
Obrázek 22 Podřipský rodinný minipivovar	31
Obrázek 23 Mapa linkového vedení na Podřipsku.....	33
Obrázek 24 Železniční zastávka Ctiněves.....	34
Obrázek 25 Autobusová zastávka	35
Obrázek 26 Autobusová zastávka	35
Obrázek 27 Autobusová zastávka u OÚ 1	35
Obrázek 28 Autobusová zastávka u OÚ 2	35
Obrázek 29 Železniční přejezd na začátku obce směrem od Krabčic	37
Obrázek 30 Železniční přejezd po cestě	38

Obrázek 31 Alej k Řípu	38
Obrázek 32 Křižovatka "na Dolině"	39
Obrázek 33 "Kradlov"	40
Obrázek 34 Obecní návěs	40
Obrázek 35 Železniční přejezd směrem k návsi	40
Obrázek 36 Silnice III/24623 při výjezdu z obecní návsi směrem k pivovaru	41
Obrázek 37 Rozdělení respondentů dle pohlaví	43
Obrázek 38 Rozdělení respondentů dle věku	43
Obrázek 39 Rozdělení respondentů dle doby žijící v obci Ctiněves	44
Obrázek 40 Rozdělení respondentů dle způsobu mobility	44
Obrázek 41 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně bezpečnosti v obci Ctiněves	45
Obrázek 42 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně zavedení dopravního značení v obci Ctiněves	45
Obrázek 43 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně údržby zeleně v obci Ctiněves	46
Obrázek 44 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování cyklotrasy skrz obec Ctiněves	47
Obrázek 45 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně parkování v obci Ctiněves	48
Obrázek 46 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně zavedení povolenek k parkování v obci Ctiněves	48
Obrázek 47 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování naučné stezky v obci Ctiněves	49
Obrázek 48 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně vybudování neplaceného parkoviště v obci Ctiněves	50
Obrázek 49 Rozdělení respondentů dle názorů ohledně hodnocení společenského vyžití v obci Ctiněves	50
Obrázek 50 Katastrální území obce Ctiněves	53
Obrázek 51 Návrh řešení začátku obce směrem od Krabčic	56
Obrázek 52 Návrh řešení části obce "Dolina"	59
Obrázek 53 Návrh řešení křižovatky směrem "K Borku"	61
Obrázek 54 Návrh řešení ulice "K Borku" a polních cest k fotbalovému hřišti	62
Obrázek 55 Návrh řešení dopravní situace u silnice III/24623 v blízkosti kostela	65
Obrázek 56 Návrh řešení ulice „Kradlov“ I	67
Obrázek 57 Návrh řešení ulice "Kradlov" II	67
Obrázek 58 Návrh řešení obecní návsi a polní cesty k Řípu	69

Obrázek 59 Návrh řešení silnice III/24623 v blízkosti Pivovaru směrem do Černoučka71

SEZNAM ZKRATEK

ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
ČÚZK	Český úřad zeměměřičský a katastrální
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
EU	Evropská unie
IZS	Integrovaný záchranný systém
MAS	Místní akční skupina
OPZ+	Operačního programu s názvem Zaměstnanost plus
OÚ	Obecní úřad
PID	Pražská integrovaná doprava
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
TJ	Tělovýchovná jednota

SEZNAM PŘÍLOH

Příloha A Rozpočet

Příloha B Dotazník

Příloha C Legenda

Příloha A Rozpočet

Obec Ctiněves, IČO 00263443

KEO4 1.14.1 UR020

Schválený rozpočet - závazné ukazatele, rok 2025

Třídění: Par vzestupně, Pol vzestupně, Org1 vzestupně, Org2 vzestupně

Rozpočet - závazné ukazatele byly zpracovány v souladu se zněním §11 zákona č.250/2000 Sb., o rozpočtových pravidlech územních rozpočtů, ve znění pozdějších předpisů.

PŘÍJMY

Par	Pol	Nst	Zdr	Uz	org1	org2 Název	Kč	Z toho
						Bez paragrafu	7 574 400,00	
3392						Zájmová činnost v kultuře	40 000,00	
3613						Nebytové hospodářství	125 000,00	
3632						Pohřebnictví	1 000,00	
3729						Ostatní nakládání s odpady	130 000,00	
6310						Obecné příjmy a výdaje z finančních	500,00	
PŘÍJMY celkem:							7 870 900,00	

VÝDAJE

Par	Pol	Nst	Zdr	Uz	org1	org2 Název	Kč	Z toho
1014						Ozdravování hospodářských zvířat,	5 000,00	
2115						Úspora energie a obnovitelné zdroje	500 000,00	
2212						Silnice	550 000,00	
2219						Ostatní záležitosti pozemních	35 000,00	
2321						Odvádění a čištění odpadních vod a	30 000,00	
3111						Mateřské školy	20 000,00	
3113						Základní školy	40 000,00	
3314						Činnosti knihovnické	3 000,00	
3341						Rozhlas a televize	30 000,00	
3392						Zájmová činnost v kultuře	255 000,00	
3399						Ostatní záležitosti kultury, církví a	370 000,00	
3412						Sportovní zařízení ve vlastnictví obce	74 000,00	
3419						Ostatní sportovní činnost	30 000,00	
3421						Využití volného času dětí a mládeže	15 000,00	
3429						Ostatní zájmová činnost a rekreace	30 000,00	
3529						Ostatní ústavní péče	10 000,00	
3613						Nebytové hospodářství	50 000,00	
3631						Veřejné osvětlení	255 000,00	
3632						Pohřebnictví	4 000,00	
3639						Komunální služby a územní rozvoj jinde	107 000,00	
3721						Sběr a svoz nebezpečných odpadů	20 000,00	
3722						Sběr a svoz komunálních odpadů	355 000,00	
3723						Sběr a svoz ostatních odpadů jiných	140 000,00	
3725						Využívání a zneškodňování	300 000,00	
3745						Péče o vzhled obcí a veřejnou zeleň	1 336 000,00	
5213						Krizová opatření	5 000,00	
5512						Požární ochrana - dobrovolná část	195 000,00	
6112						Zastupitelstva obcí	1 000 000,00	
6171						Činnost místní správy	1 079 500,00	
6310						Obecné příjmy a výdaje z finančních	2 000,00	
6399						Ostatní finanční operace	80 000,00	
6402						Finanční vypořádání	50 000,00	
VÝDAJE celkem:							6 975 500,00	

Schválený rozpočet - závazné ukazatele, rok 2025

FINANCOVÁNÍ									
Par	Pol	Nst	Zdr	Uz	org1	org2	Název	Kč	Z toho
	8XXX						FINANCOVÁNÍ	-895 400,00	
FINANCOVÁNÍ celkem:								-895 400,00	

Rekapitulace

Příjmy	7 870 900,00
Výdaje	6 975 500,00
Financování	-895 400,00

Poznámka

Závazný ukazatel je paragraf.

Schváleno usnesením číslo: 39/2024

Dne: 20.12.2024

Počet záznamů: 39

Příloha B Dotazník

Dobrý den,

jmenuji se Petra Strýhalová a jsem studentkou Dopravní fakulty na Univerzitě v Pardubicích. Tento dotazník je určen především pro občany obce Ctiněves. Dotazník je anonymní a poslouží jako podklad pro mou diplomovou práci. Je dostupný také na FB zdi obce, nebo přes tento QR kód. V případě vyplnění papírové podoby Vás prosím o odnesení dotazníku na obecní úřad ve Ctiněvsi, nebo do schránky Ctiněves 179 (bílý dům s černým pruhem) – ulice K Borku.



Předem děkuji všem, kteří věnují čas 16 otázkám.

1. JSTE MUŽ, NEBO ŽENA?

- a) Muž
- b) Žena

2. JAKÝ JE VÁŠ VĚK?

- a) 15 – 29 let
- b) 30 – 49 let
- c) 50 – 64 let
- d) 65 + let

3. BYDLÍTE, NEBO BYDLEL(A) JSTE V OBCI CTINĚVES?

- a) Ano, od narození
- b) Ano, přistěhoval(a) jsem se sem
- c) Ano, bydlel(a) jsem zde, ale nyní žiji jinde
- d) Nebydlím, ale pohybuji se zde

4. JAKÝM ZPŮSOBEM CESTUJETE DO/ZE ZAMĚSTNÁNÍ, ŠKOLY, apod.? (Otevřená otázka)

.....
.....

5. CÍTÍTE SE V OBCI, Z HLEDISKA DOPRAVY, BEZPEČNĚ?
- a) Ano
 - b) Spíše ano
 - c) Spíše ne
 - d) Ne
6. ZAVEDLI BYSTE NA NĚKTERÝCH MÍSTECH DOPRAVNÍ OMEZENÍ ČI DOPLNILI DOPRAVNÍ ZNAČENÍ (např. Pozor, děti!, dopravní zrcadlo, doporučená rychlost)?
- Poznámka: Může to přispět ke zvýšení bezpečnosti.*
- a) Ano (odpovězte, prosím níže, jakou dopravní značku a kam byste ji umístili)
.....
.....
 - b) Ne
7. JE PODLE VÁS ÚDRŽBA ZELENĚ V OBCI DOSTATEČNÁ?
- a) Ano
 - b) Ne
8. KTERÁ ČÁST V OBCI BY SE PODLE VÁS MĚLA ZLEPŠIT? (lze zakroužkovat více odpovědí)
- a) Rekonstrukce obecního úřadu
 - b) Rekonstrukce stávajících chodníků, popřípadě jejich doplnění
 - c) Vybudování přechodů pro chodce
 - d) Vybudování venkovního krytého jeviště pod kostelem jako prostoru pro veřejné setkávání
 - e) Zavedení obytné zóny v ulici K Borku
 - f) Obnovení cesty k fotbalovému hřišti z ulice K Borku
 - g) Rekonstrukce venkovního koupaliště
 - h) Rekonstrukce dětského hřiště u fotbalového hřiště
 - i) Oplocení dětského hřiště u kolejí
 - j) Vybudování multifunkčního sportovního hřiště
 - k) Rekonstrukce silnice (Prosím o uvedení, ve které z ulic)
 - l) Umístění zpomalovacích prahů
 - m) Další možnosti: (prosím o vyplnění Vašich dalších návrhů)
.....
.....
.....
.....

9. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ CYKLOTRASY, KTERÁ BY SPOJOVALA ROUDNICI N/L – CTINĚVES – MĚLNÍK?

- a) Ano
- b) Ne (prosím o uvedení důvodu)

.....
.....

10. POVAŽUJETE PARKOVÁNÍ NA OBECNÍM POZEMKU (ulice) ZA VZHLEDNÉ?

- a) Ano, nevadí mi
- b) Ne, ale není jiná možnost
- c) Ne, někteří parkují i na chodníku, kde se dá těžko projít

11. ZAVEDLI BYSTE POVOLENKY K PARKOVÁNÍ NA OBECNÍCH POZEMCÍCH (ulice)?

Poznámka: Může to přinést peníze do rozpočtu obce a zabezpečit průjezd integrovaným záchranným složkám.

- a) Ano
- b) Ne

12. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ NAUČNÉ STEZKY SMĚREM K HOŘE ŘÍP (Např. tabule s pexesem, "poznávačky" stromů či ptáků zde se vyskytujících, informace o praotci Čechovi a o Řípu, atd.)?

- a) Ano
- b) Ne (prosím o uvedení důvodu)

.....
.....

13. JSTE PRO VYBUDOVÁNÍ NEPLACENÉHO PARKOVIŠTĚ U ŽELEZNIČNÍ ZASTÁVKY?

Poznámka: Může to předcházet parkování turistů na ulicích a zároveň znamenat vytvoření parkovacích míst pro místní obyvatele.

- a) Ano
- b) Ne (prosím o uvedení důvodu)

.....
.....

14. JAK HODNOTÍTE MOŽNOSTI SPOLEČENSKÉHO VYŽITÍ V OBCI?

- a) Jsem spokojen(a)
- b) Jsem spíše spokojen(a)
- c) Jsem spíše nespokojen(a)
- d) Jsem nespokojen(a)

15. CO POVAŽUJETE ZA NEJSILNĚJŠÍ STRÁNKU OBCE CTINĚVES? (Otevřená otázka)

.....

.....

.....

.....

16. CO POVAŽUJETE ZA NEJSLABŠÍ STRÁNKU OBCE CTINĚVES? (Otevřená otázka)

.....

.....

.....

.....

Zdroj: autor (2024)

Příloha C Legenda

	parkovací stání ze zámkové dlažby červené		svislé dopravní značení „Zákaz zastavení“ vč. dodatkové tabulky „PROSTOR PRO OTÁČENÍ VOZIDEL“
	zvýšená plocha ze zámkové dlažby červené		svislé dopravní značení „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“ vč. dodatkové tabulky „MIMO POVOLENÍ OBCE CTINĚVES“
	chodník ze zámkové dlažby šedé		svislé dopravní značení „Zákaz stání“
	schodiště ze zámkové dlažby šedé vč. zábradlí		svislé dopravní značení „Zóna 30“
	autobusové nástupiště ze zámkové dlažby šedé		svislé dopravní značení „Konec zóny 30“
	parkoviště se štěrkovým povrchem		svislé dopravní značení „Maximální povolená rychlost 30“
	zpomalovací práh z galvanizované gummy		dopravní zrcadlo
	oplocení z drátěného pletiva		dopravní informační radar s ukazatelem rychlosti
	plotová branka		pouliční lampa
	komunikace z asfaltového povrchu		autobusová zastávka
	odpadní kanál		železniční zastávka
	směr cesty		železniční přejezd
	silniční ostrůvek z galvanizované gummy		obecní úřad
	autobusová zastávka krytá		knihovna
	přechod pro chodce		obchod
	rozšíření cesty		hostinec
	vodorovné dopravní značení bílé		pivovar
	vodorovné dopravní značení žluté		dětské hřiště
	vodorovné dopravní značení autobusové zastávky		posezení
	vodorovné dopravní značení parkovacího stání		kostel
	vodorovné dopravní značení vyhrazeného stání		hřbitov
	svislé dopravní značení „Obytná zóna“		pomník
	svislé dopravní značení „Konec obytné zóny“		betlém
	svislé dopravní značení „Přikázaný směr jízdy“		rozcestník
	svislé dopravní značení „Chodci“		památný strom
	svislé dopravní značení „Parkoviště“		
	svislé dopravní značení „Parkoviště pro invalidy“		
	svislé dopravní značení „Stůj, dej přednost v jždě!“		
	svislé dopravní značení „Přechod pro chodce“		
	svislé dopravní značení „Neobjížděj autobus“		
	svislé dopravní značení „Slepá ulice“		

Zdroj: Adoz Praha (© 2019), Empemont (© 2024), Vako shop (b. r.), Schroter (b. r.a,b,c), Topznak (b. r.), Dalsiko (b. r.), Čermák – dopravní, značení (b. r.), Wikipedie (2024), Slatinak (2021), Výdoz, s. r. o. (© 2019–2024a,b), Zákruta (b. r.a,b), U krále železnic (b. r.), Profiba (© 2024), Povinné ručení (2019), Zákruta (b. r.a,b), Obec Zdiby (2022), Myloview (© 2024), Safety shop (© 2021–2024), Dopravní značky Superia (b. r.), upraveno autorem