

# ***Dopravní studie ulic Pražská, Politických vězňů v Kolíně***

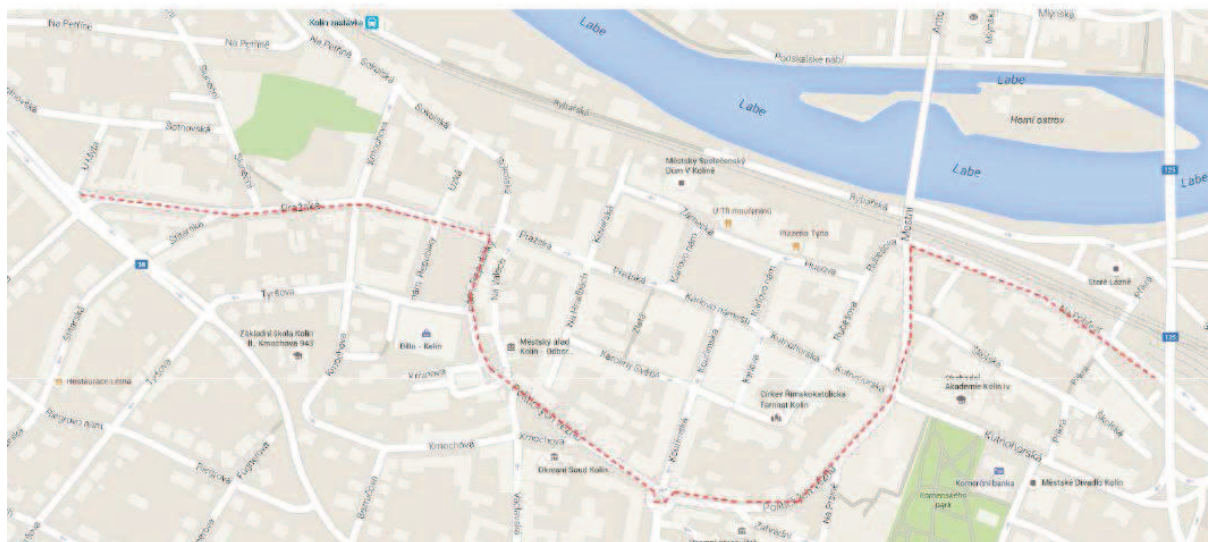
## ***Objednatel studie:***

Dopravní studie části ulic Pražská, Politických vězňů, části ulice Mostní a části ulice Na Pobřeží v Kolíně je vypracována na základě objednávky města Kolína.

## ***Řešené území:***

Ze strany objednatele bylo řešené území definováno zákresem do mapového podkladu.

### **Řešené území – ulice řešené architektonickou studií**



## ***Podklady pro zpracování posouzení:***

Objednatel pro potřeby zpracování studie poskytl zákres do mapového podkladu. Pro upřesnění parametrů proběhlo jednání se zástupcem zadavatele dne 11. 10. 2015 na MÚ v Kolíně. Ve stejný den v době mezi 9. a 17. hodinou proběhlo místní šetření na vymezeném uličním tahu, s cílem zadokumentovat parametry (charakteristické šířkové parametry uličních profilů, stávající dopravní značení, stávající využití sousedních objektů, nebezpečné a nežádoucí dopravní situace a jevy) řešené lokality v době dopravní špičky. Téhož dne rovněž proběhlo místní šetření s pořízením foto- a videodokumentace dopravně-provozních jevů.

## ***Účel studie:***

Pro potřeby investora za účelem vymezení parametrů zadání dopravně-architektonické soutěže.

## ***Předpisy použité pro zpracování studie:***

Při zpracování studie byly zohledněny následující zákony, vyhlášky a technické předpisy:

- Zákon 361/2001 Sb. o provozu na pozemních komunikacích v platném znění
- Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění
- Vyhláška 104/1997 Sb. v platném znění, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích
- Vyhláška 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb v platném znění
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6456 Autobusové a trolejbusové zastávky, přestupní uzly a stanoviště
- TP 171 Vlečné křivky pro ověřování průjezdnosti směrových prvků pozemních komunikací

Posouzení obsahuje 77 stran textu včetně titulní strany. Objednateli se předává ve třech vyhotoveních.

**V případě textu posudku, který je psaný *kurzívou*, se jedná o citace textů z poskytnutých podkladů a technických předpisů použitých při zpracování posouzení!**

## ***Obsah studie:***

### **1. Úvod**

Zpracovaná studie celého uličního tahu je z důvodu přehlednosti členěna do úseků komunikací rozdělených vždy sousedními křižovatkami resp. „bočními“ ulicemi.

Studie se tak skládá z následujících úseků:

1. Pražská	U Mýta (Jaselská) – Štítarská
2. Štítarská	Pražská - Jaselská
3. Pražská	Štítarská – Sluneční
4. Pražská	Sluneční – Kmochova
5. Pražská	Kmochova – Úzká (nám. Republiky)
6. Pražská (nám. Republiky)	Úzká - Sokolská
7. Politických vězňů (nám. Republiky)	Sokolská – Krčínova
8. Politických vězňů	Krčínova – Václavská
9. Politických vězňů	Václavská – Kmochova
10. Politických vězňů	Kmochova – Kouřimská
11. Politických vězňů	Kouřimská – Zahradní
12. Politických vězňů	Zahradní – Na Pršině
13. Politických vězňů	Na Pršině - Kutnohorská
14. Mostní	Kutnohorská – Školská
15. Mostní	Školská - Rubešova (Na Pobřeží)
16. Na Pobřeží	Mostní - Příkrá

Pokud jde o obsah místního šetření, tak v rámci něho došlo k zaměření charakteristického uličního profilu včetně navazujících sousedních ulic, které spolu tvoří křižovatky. Jedná se o měření šířkových parametrů uličního profilu (nikoli geodetické zaměření) s ohledem na základní funkční (skladebné) prvky jako chodník, zelený pás, vozovku, parkovací pruh, zastávkový pruh, nástupiště autobusové zastávky apod. s cílem kvalifikovaně posoudit nedostatečnou či naopak nadbytečnou dimenzi stávajících dopravních ploch a následně doporučit pokud možno vhodnější šířkové uspořádání budoucího návrhu. Posouzení šířkových parametrů prvků uličního profilu odhaluje současně potenciál nového šířkového přerozdělení ve prospěch nových, jiných či potřebnějších funkcí. Pokud jde o orientační měření délky jednotlivých úseků, tak toto vychází z aplikace „měření vzdálenosti“ na stránce „[nahlizeni.dokn.cuzk.cz](http://nahlizeni.dokn.cuzk.cz)“ Českého úřadu zeměměřičského a katastrálního.

Součástí místního šetření bylo také zachycení funkčního využití všech bezprostředně k ulicím přilehlých objektů s ohledem na potřebu dopravní obsluhy, zásobování a parkování. Za tímto účelem byly podle informací na objektech evidovány počty bytů a provozovny. Snahou bylo, aby členění co možná nejvíce odpovídalo metodice výpočtu počtu parkovacích a

odstavňých stání dle ČSN 73 6110. Cílem tak bylo poskytnout alespoň kvalifikovaný odhad míry poptávky po místech zásobování a parkování v kontextu stávajícího stavu. Hlavním přínosem této části je tak možnost doporučit zpracovateli dalšího stupně dokumentace počet požadovaných míst pro zásobování, parkování a způsob budoucí regulace.

Místní šetření bylo rovněž zaměřeno na zachycení stávajícího dopravního značení a organizaci dopravy a hodnocení silných a slabých stránek stávající dopravní situace. Součástí každého úseku je proto problémová analýza zpracovaná zejména s ohledem na bezpečnost silničního provozu. Zpracování těchto aspektů vychází z metodiky bezpečnostního auditu a inspekce na pozemních komunikacích s cílem poukázat na bezpečnostní rizika z pohledu jednotlivých účastníků silničního provozu a ohodnotit míru jejich závažnosti. Některá rizika se přitom vyskytují jen v konkrétních dopravních situacích.

Kromě dopravně-bezpečnostních rizik se studie v problémové analýze každého úseku zabývá i uživatelským komfortem.

## **2. Zpracování úseků komunikací**

### **2.1. Pražská ulice - úsek U Mýta (Jaselská) – Štítarská**

#### **2.1.1. Stávající stav**

Popisovaný úsek komunikace ilustruje následující letecký snímek (zdroj: mapy.cz) se zakreslením příčných profilů s označením 1.1. a 1.2. Úsek komunikace měří cca 133 m. Z dopravního hlediska se jedná o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci s oboustranným chodníkem. Téměř v celé délce se nachází po obou stranách zelené pásy se vzrostlou zelení. Bližší šířkové parametry ilustrují měření příčných profilů.

#### **Profil 1.1. Pražská při pohledu směrem do centra:**

chodník 2,5 m    zelený pás 2,5 m    vozovka 8,15 m    zel. pás 1,7 m    chodník 3,4 m

#### **Profil 1.2. Pražská při pohledu směrem do centra:**

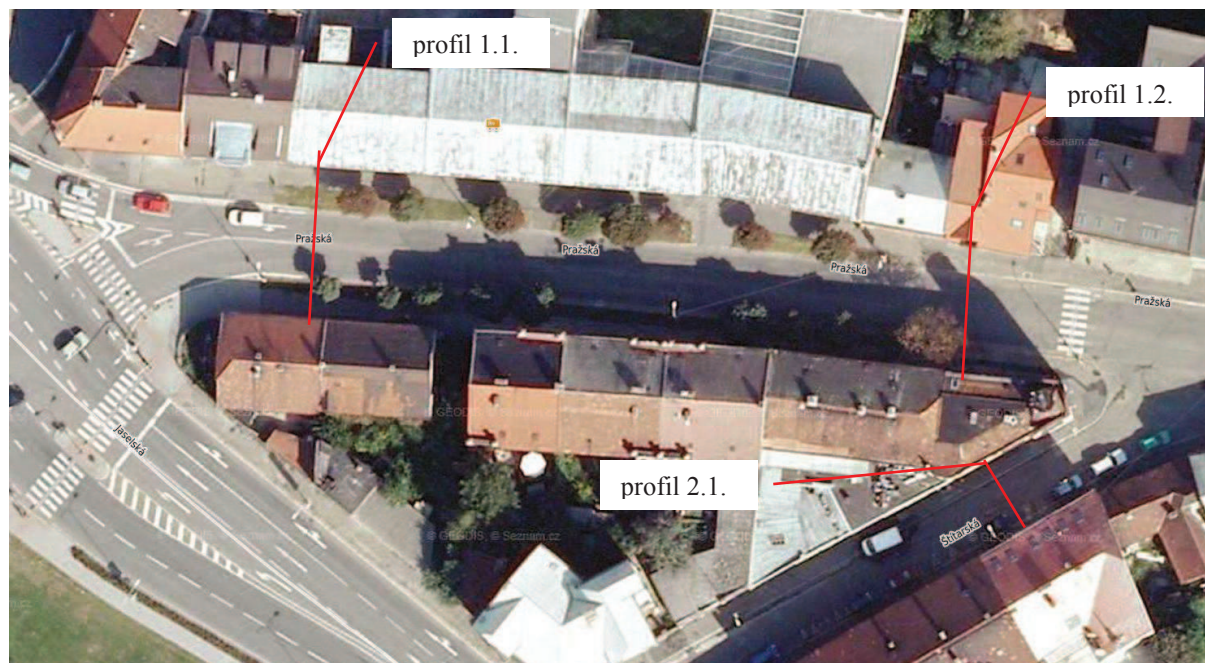
chodník 3,1 m    vozovka 8,25 m    chodník 3,35 m

Přestože je dvoupruhová vozovka s šířkou přes 8 m velmi bohatě dimenzovaná, tak se po obou stranách nachází značka B29 „Zákaz stání“. Současně se ve směru jízdy od Jaselské



ulice nachází zákazová značka B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkem „Dopravní obsluha vjezd povolen“.

**Obr. 2.1.1.a Letecký snímek úseku komunikace**



**Obr. 2.1.1.b Pohled na úsek komunikace**



### 2.1.2. Funkční využití

čp.	využití stavby	poznámka
92	ordinace praktického lékaře	Jaroslava Klocová - spojovací materiály 1 byt  textil - prádlo, bytový textil
93	obchod	
18	kadeřnictví + byt	
95	škola	
96	obchody	
83	kadeřnictví + prostor k pronájmu	
59	obchod + pekárna	velkoobchodní partner SIEMENS
176	bytový dům	2 byty
177	bytový dům	na prodej
178	bytový dům	
156	kadeřnictví	k pronájmu
153	dům	1 byt

Pokud porovnáme výše uvedený způsob regulace dopravy v klidu v podobě oboustranně umístěných zákazů stání, tak je zřejmé, že tento způsob umožňuje pouze nastoupení a vystoupení cestujících resp. vyložení a naložení nákladu, tedy umožňuje pouze nejzákladnější dopravní obsluhu. Pokud zvážíme dopravní situace resp. možnosti pro dopravu v klidu i na přilehlé ulici Jaselské, tak je zřejmé, že zde existuje naprostý deficit v oblasti krátkodobého parkování pro potřeby stávajících komerčních aktivit i pro ordinaci lékaře a školu.

Ani při pohledu na letecký snímek lokality nelze spatřit plochy pro pokrytí potřeb dlouhodobého parkování obyvatel jak stávajících bytů, tak i případných obyvatel domu, který je na prodej. Jak ukazuje místní šetření nejen v tomto úseku, tak se zde často objevují provozovny k pronájmu, ale i nemovitosti na prodej. Pro přesné stanovení deficitu parkovacích a odstavných stání podle metodiky výpočtu dle ČSN 73 6110 nejsou k dispozici dostatečně podrobné informace, ale na základě šetření lze **potřebu míst odhadnout v počtu cca 20**.

Pokud jde o budoucí návrh způsobu regulace dopravy v klidu, tak i přes významný podíl bytového využití sousedních nemovitostí by **dominantní podíl navržených míst měl být vyhrazen pro krátkodobé parkování**. Návrh možné kapacity míst pro osobní vozidla je závislý na bezpečnostních parametrech, jakými jsou rozhledy v křižovatkách a přechodech, sjezdech nemovitostí, tak i na parametrech architektonických a urbanistických, jakými jsou zachování vzrostlé zeleně či jejího podílu v novém návrhu nebo technických požadavků na síť.

### 2.1.3. Problémová analýza

Největší nedostatky vykazuje hodnocený úsek Pražské ulice, pokud jde o parkování a zásobování. Jak ilustrují fotografie z místního šetření, tak dochází k parkování na chodníku, kdy je zásadně omezen průchod chodců. Za rizikové lze rovněž označit podélné parkování „za“ (přes) chodník, kdy při manévrování nelze vyloučit riziko kolize s chodcem (dítětem) v blízkosti přechodu. Rovněž dochází k zastavování („krátkodobému stání na výstražných světlech“) po obou stranách vozovky. Krátkodobé stání vozidel vzhledem k šířce vozovky přes 8 m nepředstavuje komplikaci z důvodu průjezdnosti, protože při této šířce při jednostranném stání zbývá pro každý směr jízdy potřebná šíře alespoň 3m. Z toho plyne, že čistě z hlediska šířky vozovky **je oboustranný zákaz stání nadbytečně přísný!**

Pokud jde o šířku vozovky, tak **přechod u křižovatky se Štítarskou ulicí nevyhoví v parametru maximální délky 7,0 m!!!**

Světelná signalizace při vyklízení Pražské ulice je osazena samostatnými signály se šipkou pro vozidla odbočující vpravo. Vozidla jedoucí vlevo a přímo mají samostatnou signalizaci. Tomuto odbavení vozidel v různých fázích signálního cyklu však v současnosti neodpovídají potřebné délky řadících pruhů před signalizací.

**Obr. 2.1.3. Rizikové/Problémové jevy**





- ☺ dostatečná šířka uličního profilu pro návrh nejrůznějších i nedopravních funkcí
- ☺ vysoká kvalita uličního prostoru v podobě zelených pásů se vzrostlou zelení
- ☹ dostatečně (až příliš) dimenzované šířky chodníků
- ☹ absence míst pro dopravu v klidu (zásobování, parkování)
- ☹ krátkodobé stání na vozovce
- ☹ nevyhovující uspořádání řadících pruhů před světelnou signalizací
- ☹ vozovka bez vodorovného dopravního značení
- ☹ nevyhovující délka přechodu pro chodce

#### 2.1.4. Doporučení

- Zúžit vozovku mezi zvýšenými obrubami na šíři 6,5 - 7,0 m
- Zkrátit délku přechodu (místa pro přecházení) na 6,5 - 7,0 m
- Na základě dopravního sčítání vyhodnotit z důvodu blízkosti školy účelnost přechodu pro chodce resp. místa pro přecházení
- Navrhnout vyčkávací plochy přechodů jako vysazené do vozovky o 0,25 - 0,5 m
- Zúžit chodníky max. na 1,75 m mezi zástavbou a zeleným pásem, na 2,25 m mezi zástavbou a parkovacím pásem resp. vozovkou, avšak v závislosti na zjištěných intenzitách
- Navrhnout podélné parkovací pásy či zálivy (i oboustranně) prostřídáné se vzrostlou zelení
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům přilehlých křižovatek
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům sjezdů od nemovitostí
- Opticky i materiálově oddělit parkovací pás (zálivy) od vozovky
- Před světelnou signalizací v závislosti na signálním plánu navrhnout 2 řadící pruhy dostatečné délky. Pro tento účel provést na výjezdu a vjezdu z a do Pražské ulice směrový dopravní průzkum všech vozidel podle kategorií včetně cyklistů a pěších

## 2.2. Štítarská ulice – úsek Pražská - Jaselská

### 2.2.1. Stávající stav

Popisovaný úsek komunikaci ilustruje následující letecký snímek (zdroj: mapy.cz) se zakreslením příčných profilů s označením 2.1. Úsek komunikace měří cca 84 m. Z dopravního hlediska se jedná o neprůjezdnou (slepu) jednopruhovou obousměrnou komunikaci (v důsledku jednostranného podélného parkování) s oboustranným chodníkem. Bližší šířkové parametry ilustrují měření příčných profilů.



### **Profil 2.1. Štítarská při pohledu směrem k Jaselské:**

chodník 1,95 m

vozovka 5,8 m (vč. podélného parkování)

chodník 2,0 m

Na vjezdu od Pražské ulice je osazena značka B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel (v obou směrech)“ s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhy“.

Pokud jde o aspekty potřebné zohlednit v návrhu ulice, tak se v ulici nachází několik sjezdů (garáží) i provozovna pekárny. Dále stojí za povšimnutí, že dochází k podélnému parkování i naproti zmiňovaným garážím, čímž se v kontextu se zvýšeným obrubníkem před garážemi omezuje manévrování s vozidly.

**Obr. 2.2.1.a Letecký snímek úseku komunikace**



**Obr. 2.2.1.b Pohled na úsek komunikace**



### 2.2.2. Funkční využití

čp.	využití stavby	poznámka
90	dům	1 byt
100	průmyslový objekt	nevyužívaný ?
120	bytový dům	4 byty
179	bytový dům	2 byty ?

Využití objektů v ulici Štítarské je převážně pro bytové účely. Místní šetření ukazuje, že ulice Štítarská a zejména pak celá plocha křižovatky s ulicí Pražskou kompenzuje alespoň částečně nepokrytou poptávku po parkování ulice Pražské, přičemž pouze cca 8 míst lze vzhledem ke křižovatce a sjezdům do garáží označit za „legální“. Pro správný návrh Štítarské ulice by bylo vhodné provést průzkum parkování. Lze předpokládat, že by v ulici měla převládat místa pro dlouhodobé parkování. Otázkou je, zda v lokalitě s obecným nedostatkem kapacity pro parkování obyvatel navrhovat regulaci formou vyhrazených míst v podobě parkovacích karet, když je reálný předpoklad, že nebude možno uspokojit všechny zájemce.

### 2.2.3. Problémová analýza

Odhlédneme-li od faktu, že ulice je jen „jednosměrně“ přístupná, tak v případě nákladní dopravní obsluhy nebo osobního vozidla s přívěsem, není řidič (povolené dopravní obsluhy) na vjezdu informován o skutečnosti, že ulice není průjezdná a šířkové poměry dovolují jen

velmi omezeně potáčení i osobních vozidel. Velká poptávka po parkování pravděpodobně nejen ve Štítarské ulici, ale i přilehlé ulici Pražské (kde platí směrem k Jaselské oboustranný zákaz stání), vede k parkování na nároží rozlehlé křižovatky.

Napojení na Ulici Jeselskou je řešeno pouze dvěma schodišťovými rameny, bez rampy pro dětské kočárky, případně i cyklisty nebo vozíčkáře.

Úhel napojení (křížení) Štítarské a Pražské ulice je z dopravního hlediska nepříznivý a vytváří velkou křižovatkovou plochu. Tato skutečnost pak má negativní dopad na bezpečnost chodců při přecházení Štítarské ulice, kde jsou v prostoru křižovatky odstavená vozidla.

**Obr. 2.2.3. Rizikové/Problémové jevy**



- ☺ vlivem nemožnosti průjezdu předpoklady pro dobrou kvalitu bydlení
- ☹ vlivem nemožnosti průjezdu ztížená dopravní obsluha
- ☹ absence opatření pro otáčení osobních vozidel na konci ulice
- ☹ vysoké technické i morální zastarání celého úseku
- ☹ absence opatření (zákazu stání apod.) pro bezpečné manévrování u garáží
- ☹ vysoká (neregulovaná) poptávka po parkování
- ☹ parkování na rizikových místech (v křižovatce, naproti garážím, na konci ulice v místě „obratistě“)
- ☹ velká křižovatková plocha s ulicí Pražskou
- ☹ z pohledu chodců dlouhá přechodová vzdálenost, nevyhovující rozhledové poměry vlivem parkujících vozidel



- ☹ “bariérové“ propojení s ulicí Jaselskou
- ☹ absence bezbariérových řešení v prostoru křižovatky

#### 2.2.4. Doporučení

- Úsek Štítarské ulice dopravně zklidnit formou zóny „T30“ nebo obytné zóny
- Na vjezdu osadit zpomalovacím prahem v kombinaci s místem pro přecházení („průběžným chodníkem“)
- Upravit („nakolmit“) tvarování křižovatky dle ČSN 73 6102
- „Hrdlo“ křižovatkové větve Štítarská - dvoupruhové obousměrné („jako výhybna“)
- Komunikace obousměrná jednopruhová šířky 3,0 - 3,25 m
- Parkování podélné jednostranné šířky 2,0 m
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům přilehlé křižovatky
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům sjezdů od nemovitostí
- Průzkumem parkování ověřit stávající využití oboustranného zákazu stání
- Opticky i materiálově oddělit parkovací pás (zálivy) od vozovky
- Na konci ulice stavebně vytvořit podmínky pro otáčení osobních vozidel
- Obratiště osobních vozidel opatřit dopravním značením srozumitelně pro méně „pozorné“ řidiče
- Šířky chodníků (pěší pásy podél zástavby) podél parkování navrhnout s ohledem na zasahující zpětná zrcátka vozidel a otevírání dveří
- Propojení do ulice Jaselské řešit bezbariérově

### 2.3. Pražská ulice – úsek Štítarská – Sluneční

#### 2.3.1. Stávající stav

Popisovaný úsek komunikace ilustruje následující letecký snímek (zdroj: mapy.cz) se zakreslením příčných profilů s označením 3.1. Úsek komunikace měří jen cca 50 m a převážnou část této délky tvoří křižovatková plocha s ulicí Štítarskou. Z dopravního hlediska se jedná o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci s oboustranným chodníkem. Bližší šířkové parametry ilustrují měření příčných profilů.

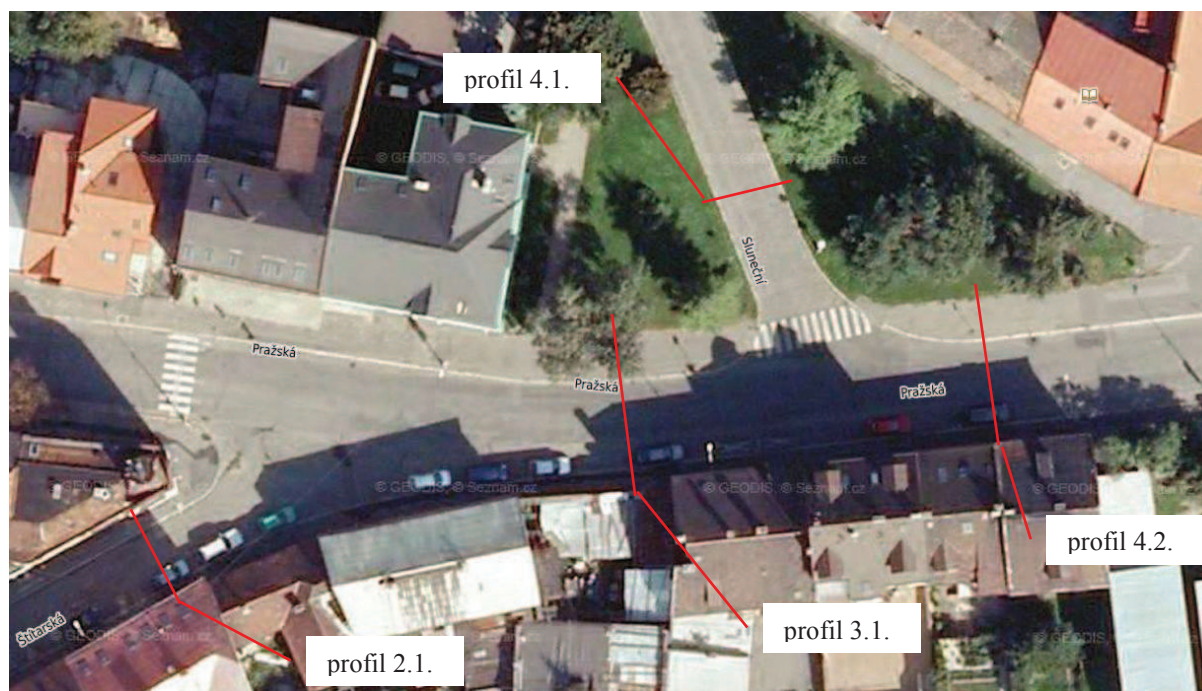
#### Profil 3.1. Pražská při pohledu směrem do centra:

parčík chodník 4,4 m      vozovka 8,35 m (vč. podélného parkování) chodník 2,55 m



Ve směru jízdy z centra se za křižovatkou s ulicí Slunečnou nachází značka B29 „Zákaz stání“. Jak již bylo uvedeno v kap. 2.1., ve směru jízdy od Jaselské ulice se nachází zákazová značka B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkem „Dopravní obsluha vjezd povolen“.

**Obr. 2.3.1.a Letecký snímek úseku komunikace**



**Obr. 2.3.1.b Pohled na úsek komunikace**



### 2.3.2. Funkční využití

čp.	využití stavby	poznámka
	park	
363	obchody + byty	sport, kosmetické studio
364	bytový dům	2 byty
365	obchody + byty	lovecké potřeby (4 byty, 1 obydlený)
350	obchody	návrh reklam; servis hasicí přístrojů; plnění tlak. lahví

Místní šetření ukazuje na využití objektů v ulici s komerčním přízemím a bytovými podlažími. Kapacita parkování cca 6 míst, která lze vzhledem ke křižovatce s ulicí Štítarskou a sjezdům do nemovitostí označit za „legální“, je plně využívána. Pro správný návrh Pražské ulice by bylo vhodné provést průzkum parkování, který by ukázal potřeby krátkodobého stání za účelem zásobování a nakupujících, ale i potřeby dlouhodobého parkování.

### 2.3.3. Problémová analýza

Ve směru jízdy z centra tvoří pro řidiče pohledovou dominantu průčelí objektu na nároží ulic Pražské a Štítarské. Stávající uspořádání uličního profilu bez vodorovného dopravního značení s postupným rozšířením v místě křižovatky s ulicí Štítarskou neposkytuje jednoznačné optické vedení, jednoznačnou informaci o struktuře uličního tahu ve smyslu hlavní a vedlejší komunikace. Rovněž se v tomto úseku nenachází informace o tvaru blížící se křižovatky včetně skutečnosti, že navazující úsek Štítarské ulice je neprůjezdný (slepý) v podobě značky IP 10b „Návěst před slepou pozemní komunikací“.

Obr. 2.3.3. Rizikové/Problémové jevy



- ☺ dostatečná šířka uličního profilu pro návrh nejrůznějších i nedopravních funkcí
- ☺ možnost jednostranného parkování (zásobování)
- ☹ dostatečně (až příliš) dimenzované šířky chodníků

- ☹ vozovka bez vodorovného dopravního značení
- ☹ nevyhovující optické vedení trasy
- ☹ nedostatečné svislé dopravní značení

#### 2.3.4. Doporučení

- Zúžit vozovku mezi zvýšenými obrubami na šíři 6,5 -7,0 m
- Zúžit chodníky max. na 1,75 m mezi zástavbou a zeleným pásem, na 2,25 m mezi zástavbou a parkovacím pásem resp. vozovkou, avšak v závislosti na zjištěných intenzitách
- Navrhnout podélné parkovací pásy či zálivy (i oboustranně) prostrádané se vzrostlou zelení.
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům přilehlých křižovatek
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům sjezdů od nemovitostí
- Opticky i materiálově oddělit parkovací pás (zálivy) od vozovky

### 2.4. Pražská ulice – úsek Sluneční – Kmochova

#### 2.4.1. Stávající stav

Popisovaný úsek komunikace ilustruje následující letecký snímek (zdroj: mapy.cz) se zakreslením příčných profilů s označením 4.2. a 4.3. na ulici Pražské. Pro hodnocení křižovatek resp. ulic bezprostředně navazujících jsou podchyceny orientační míry i na navazujících křižovatkových větvích Kmochovy i Slunečné ulice. Úsek komunikace měří cca 100 m. Z dopravního hlediska se jedná o obousměrnou dvoupřuhovou komunikaci s oboustranným chodníkem. Ve směru jízdy z centra se za křižovatkou s ulicí Kmochovou nachází značka B29 „Zákaz stání“. Ve směru jízdy do centra vpravo je součástí vozovky podélné parkování. V rozhledové vzdálenosti cca 45 m před přechodem pro chodce před křižovatkou s Kmochovou ulicí je osazena dopravní značka B 28 „Zákaz zastavení“, avšak s dodatkovou tabulkou „Mimo zásobování“!!! Přechod je kromě vodorovné dopravní značky V7 osazen po obou stranách svislými značkami IP 6 „Přechod pro chodce“. Ve směru jízdy z centra je tato značka zvýrazněna retroreflexním podkladem. Ve směru jízdy do centra („z kopce“) je svislá značka „Přechod pro chodce“ zvýrazněna velkoformátovým retroreflexním podkladem, který je v horní části ještě zvýrazněn dvojicí světelných signálů S7 „Přerušované žluté světlo“. Dalším opatřením před přechodem pro chodce je vodorovná dopravní značka V18 „Optická psychologická brzda“. Z výše uvedeného stručného popisu stávajícího stavu je

pravděpodobně každému zřejmé, že tento „podivný“ – nebezpečný stav má svoje příčiny, které jsou blíže analyzovány v kap. 2.4.3.

Součástí tohoto úseku je i rozšíření uličního parteru v prostoru křižovatky s ulicí Sluneční. Tento prostor tvoří chodník podél ulice Pražské a chodník podél „šikmo“ ubíhající zástavby směrem do ulice Slunečné, kde se mezi oběma chodníky nachází menší parčík se vzrostlou zelení. Součástí parčíku je i svislá dopravní značka IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ pro dvě „vozičkářská“ vozidla. Ve Sluneční ulici je možno bezprostředně za křižovatkou s Pražskou nalézt hned několik značek B29 „Zákaz stání“ v kombinaci s dodatkovými tabulkami. I přes řadu zákazů lze spatřit odstavená vozidla, která brání průjezdu křižovatkou. I těmto problémům se blíže věnuji v kap. 2.4.3.

Bližší šířkové parametry ilustrují měření příčných profilů.

**Profil 4.2. Pražská při pohledu směrem do centra:**

parčík chodník 4,25 m      vozovka 8,15 m (vč. podélného parkování) chodník 2,8 m

**Profil 4.3. Pražská při pohledu směrem do centra:**

chodník 2,5 m      vozovka 8,15 m      chodník 3,85 m

**Profil 4.1. Sluneční:**

Parčík      vozovka 6,1 m      parčík

**Profil 4.4. Kmochova:**

chodník 2,65 m      vozovka 5,8 (vč. podélného parkování)      chodník 2,35 m

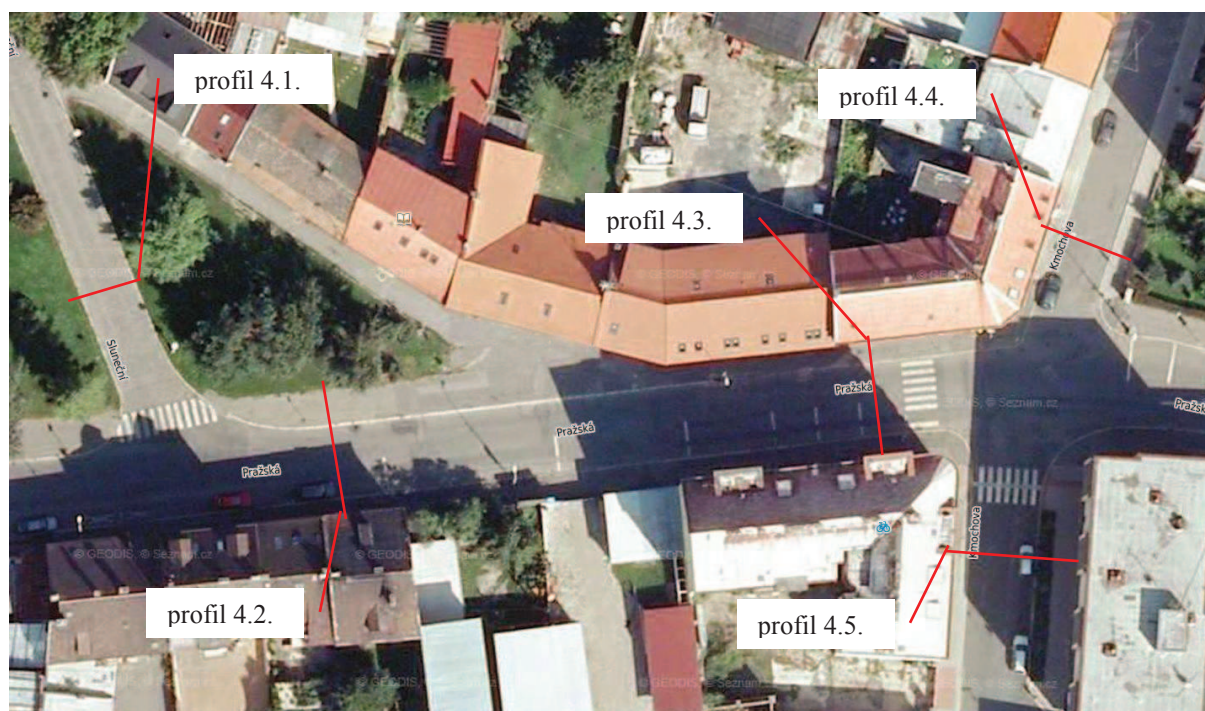
**Profil 4.5. Kmochova:**

chodník 3,85 m      zel. pás 1,95 vozovka 7,65m (vč. podélného parkování) chodník 2,85 m

Jak již bylo uvedeno v kap. 2.1., ve směru jízdy od Jaselské ulice se nachází zákazová značka B4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ s dodatkem „Dopravní obsluha vjezd povolen“.



**Obr. 2.4.1.a Letecký snímek úseku komunikace**



**Obr. 2.4.1.b Pohled na úsek komunikace**



## 2.4.2. Funkční využití

čp.	využití stavby	poznámka
78	obchody	trafika, papírnictví
16	obchod	"vše za 13" - zavřeno (k pronájmu)
16	obchod	dětské zboží - "Koblížkovy botičky"
406	obchod + byty	sport + cyklo; byty (26 bytů)

Místní šetření ukazuje na využití objektů jak s komerčním přízemím a bytovými podlažími, tak i na samostatné komerční a bytové objekty. Kapacitu parkování cca 6 míst od křižovatky se Slunečnou ulicí po značku zákazu zastavení limituje právě délka úseku zakazující zastavení mimo zásobování. Nutno podotknout, že v tomto úseku by možná kapacita parkování mohla představovat přibližně 6-7 míst. Důvody pro zákaz zastavení spočívají v rozhledových poměrech před přechodem pro chodce, který je však nadměrně dlouhý a tím nepřehledný. V této konkrétní situaci je dobře patrné, jak nebezpečný přechod může svou nevyhovující délkou omezovat kapacitu parkovacích míst, kterých je v lokalitě žalostný nedostatek. **Je možno hovořit o tom, že zastaralá a nevyhovující vozovka (svou předimenzovanou šířkou) ohrožuje chodce a současně nedostatečnou kapacitou pro dopravu v klidu omezuje podnikání a život obyvatel.**

Je zřejmé, že jak k počtu provozoven, tak počtu bytů je možnost parkování zcela nedostatečná. Pro správný návrh Pražské ulice by bylo vhodné provést průzkum parkování, který by ukázal potřeby krátkodobého stání za účelem zásobování a nakupujících, ale i dlouhodobého parkování bydlicích.

#### 2.4.3. Problémová analýza

Zejména bezpečnostní rizika, která vedla k instalaci retroreflexních podkladů a zdůrazňujících blikajících žlutých světél, mají svou příčinu v nadměrné délce přechodu přesahujícího 8 m a také ve skutečnosti, že parkovací pruh je součástí vozovky.

Pokud by v souvislosti s rekonstrukcí Kmochovy ulice, u které je ze stavebně-technického stavu zřejmé, že proběhla v relativně nedávné minulosti, byla realizována i vysazená křižovatková plocha na nároží, tak tento problém mohl být kompenzován jen s malými náklady již v minulosti. Nepříliš zdařilý návrh a realizace rekonstrukce Kmochovy ulice (v části Pražská – Tyršova), pokud jde právě o vysazené plochy či nároží, názorně ukazuje následující snímek obr. 2.4.2. (prosím omluvte zhoršenou kvalitu). Do snímku je pro ilustraci vyznačena vysazená plocha, která by i v tomto případě zkracovala délku přechodu. V případě realizace vyznačené plochy by byla vodorovná značka (žlutá čára na obrubníku) V12 „Zákaz zastavení“ zcela nadbytečná a nemohlo by docházet k parkování před přechodem. Vysazená plocha by mohla navazovat na zelený pás. Na tomto příkladu je zřejmé, že nekvalitní návrh Kmochovy ulice je nejen nebezpečný pro chodce (podobně jako přechod přes ul. Pražskou), ale i dražší, protože ozeleněná vysazená plocha je levnější než plocha asfaltová. Aspekty



estetické – architektonické a možnost vsakování dešťové vody je potřeba rovněž mít na zřeteli.

**Obr. 2.4.2. Příklad absence vysazené plochy v Kmochově ulici**



**Obr. 2.4.3. Rizikové/Problémové jevy**





Zvláštní pozornost si zasluhuje Slunečná ulice, která je na krátkém úseku osazena hned několika značkami B 29 „Zákazu stání“. Ty se však zjevně míjejí svým účinkem, jak ilustrují situace na fotografiích. Vskutku velmi zvláštní je kombinace **zákazu stání** s dodatkovou tabulkou „**stání povoleno...**“. Dále i kombinace dvou dodatkových tabulek s „dodatkovou“ informací na samotné zákazové značce vyvolává spíše pobavení než respekt žádoucí regulace!!!

Dalším problematickým aspektem je parkování vozidel osob se zdravotním postižením, které bydlí v objektech sousedících s parčíkem a v blízkosti se nenachází žádné vhodné místo pro vyznačení vyhrazeného místa. Dopravní značka IP 12 je osazena „uprostřed“ chodníku na nároží parčíku a působí vskutku bizarně.

Společným jmenovatelem výše uvedeného je nejen absence míst pro odstavování vozidel, ale především rozpačité způsoby usměrnění či stanovení pravidel pro udržení komunikace v provozuschopném stavu při zajištění dopravních i obslužných funkcí.

- ☺ dostatečná šířka uličního profilu pro návrh nejrůznějších i nedopravních funkcí
- ☺ možnost jednostranného parkování a oboustranného zásobování
- ☹ dostatečně (až příliš) dimenzované šířky chodníků
- ☹ vozovka bez vodorovného dopravního značení
- ☹ vysoké technické i morální zastarání celého úseku
- ☹ vysoká (neregulovaná) poptávka po parkování



- ☹ omezení možného parkování vlivem nevhodného řešení přechodu pro chodce
- ☹ nevhodné dopravní značení regulující stání a zásobování ve Slunečné ulici
- ☹ vyhrazené parkování pro vozíčkáře na rizikových místech (v parčíku s nutným přejezdem chodníku i souběžnou jízdou po chodníku)
- ☹ z pohledu chodců dlouhá vzdálenost přecházení

#### 2.4.4. Doporučení

- Zúžit vozovku mezi zvýšenými obrubami na šíři 6,5 - 7,0 m
- Zúžit chodníky max. na 1,75 m mezi zástavbou a zeleným pásem, na 2,25 m mezi zástavbou a parkovacím pásem resp. vozovkou, avšak v závislosti na zjištěných intenzitách
- Navrhnout vyčkávací plochy přechodů jako vysazené do vozovky o 0,25 - 0,5 m
- Navrhnout podélné parkovací pásy či zálivy (i oboustranně) prostřídané se vzrostlou zelení
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům přilehlých křižovatek
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům sjezdů od nemovitostí
- Navržená parkovací místa navrhnout pro krátkodobé využití
- Opticky i materiálově oddělit parkovací pás (zálivy) od vozovky
- Na základě směrového dopravního průzkumu v křižovatce Pražská – Kmochova vyhodnotit nejen intenzity vozidlové dopravy, ale i intenzity chodců na přechodech a v prostoru křižovatky
- Na základě výsledků směrového průzkumu s evidencí cyklistů zvážit opatření pro cyklistickou dopravu

### 2.5. Pražská ulice – úsek Kmochova – Úzká (nám. Republiky)

#### 2.5.1. Stávající stav

Úsek komunikace ilustruje následující letecký snímek (zdroj: mapy.cz) se zakreslením příčných profilů s označením 5.1. a 5.2. na ulici Pražské. Pro hodnocení křižovatek resp. ulic bezprostředně navazujících jsou podchyceny orientační míry i na navazujících křižovatkových větvích Kmochovy ulice. Úsek komunikace měří cca 84 m. Z dopravního hlediska se jedná o obousměrnou dvoupruhovou komunikaci s oboustranným chodníkem. Pro oba jízdní směry je za křižovatkou osazena značka B29 „Zákaz stání“. Vzhledem k přechodu, který je blíže analyzován v předchozí kap. 2.4., je i v tomto úseku pro vozidla ve směru jízdy z centra

aplikována vodorovná dopravní značka V18 „Optická psychologická brzda“. Kromě vodorovné dopravní značky se před křižovatkou nachází na obvyklém sloupku svislého dopravního značení informace či výstraha „POZOR DĚTI“ s nepřehlédnutelným „reklamním“ podtextem. Nabízí se tak otázka, zda v případě rizikového přechodu, který se ve směru příjezdu nachází na konci směrového oblouku, by se na sloupku raději neměla nacházet výstražná dopravní značka A11 „Pozor, přechod pro chodce“. Součástí úseku je rovněž přechod pro chodce u pošty, který je vybaven pouze vodorovnou dopravní značkou V7, svislé dopravní značky pro dobrou rozlišitelnost přechodu např. v zimním období při sněhové pokrývce nejsou osazeny.

Bližší šířkové parametry ilustrují měření příčných profilů.

#### **Profil 5.1. Pražská při pohledu směrem do centra:**

parčík chodník 3,15 m

vozovka 8,4 m

chodník 2,8 m

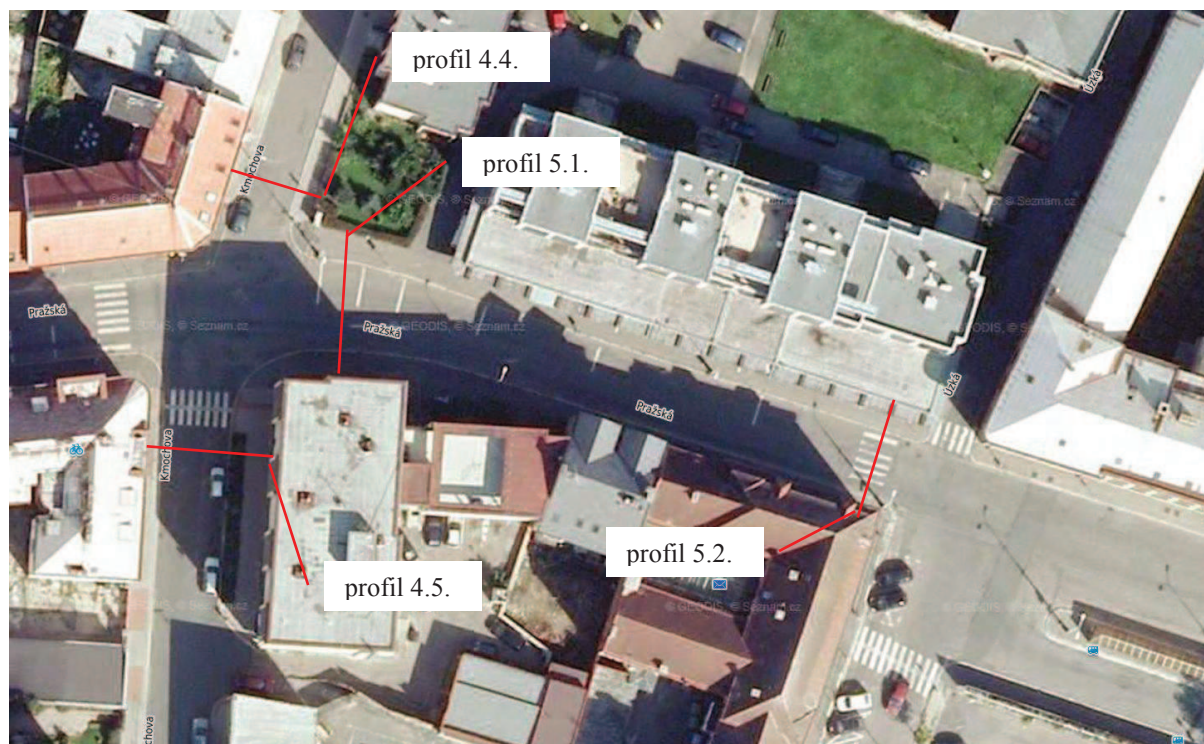
#### **Profil 5.2. Pražská při pohledu směrem do centra:**

chodník 3,2 m

vozovka 7,5 m

chodník 2,05 m

**Obr. 2.5.1.a Letecký snímek úseku komunikace**



**Obr. 2.5.1.b Pohled na úsek komunikace**



### **2.5.2. Funkční využití**

čp.	využití stavby	poznámka
241	pošta + bankomat ČSOB	
323	realitní kancelář, byty	(8 zvonků; 4 byty)
880	klub	"Céčko"
880	sportbar + byty	zavřený; 28 bytů
945	obchod + byty	prázdný; 7 bytů
946	obchod + byty	hračky; 7 bytů
947	obchod + byty	knihkupectví; 7 bytů

Místní šetření ukazuje na využití objektů s komerčním přízemím a bytovými podlažími, i samostatně. Zásobování je tak možno v rámci šířkově předimenzované vozovky v zákazu stání. **Je možno hovořit o tom, že zastaralá a nevyhovující vozovka (svou předimenzovanou šířkou) ohrožuje chodce a současně nedostatečnou kapacitou pro dopravu v klidu omezuje podnikání a život obyvatel.**

Je zřejmé, že k počtu provozoven a bytů je možnost parkování zcela nedostatečná. Pro správný návrh Pražské ulice by bylo vhodné provést průzkum stávajícího rozsahu zásobování.



### 2.5.3. Problémová analýza

Obr. 2.5.3. Rizikové/Problémové jevy



I do tohoto úseku se promítá problematika přechodu pro chodce, který se nachází za křižovatkou s Kmochovou ulicí. Kromě již výše uvedeného u předchozí úseku v kapitole 2.4. je patrné, že na tomto přechodu byla v minulosti uplatněna snad všechna možná „kompenzační“ opatření pro zvýraznění přechodu, zpomalení vozidel. Avšak skutečně efektivní opatření v podobě zkrácení přechodu na nezbytnou vzdálenost alespoň v podobě mobilních stavebních úprav za pomoci citybloků (betonových či plastových) nebo příčných prahů realizováno nebylo. Nadbytečnou šířku vozovky ilustruje záběr, kdy vozidlo projíždí tímto úsekem v takové vzdálenosti od chodníku, že by zde ještě mohlo parkovat další vozidlo.

Na tomto úseku dochází k výrazné šířkové změně celého uličního profilu - vozovky i přilehlých chodníků. Vzhledem k problematice autobusových zastávek na Nám. Republiky (uprostřed dvou křižovatek) se tak nabízí ke zvážení možnost přesunutí jedné ze zastávek do tohoto úseku, aby většina cestujících nebyla nucena nastupovat a vystupovat uprostřed křižovatky, kde jsou téměř všechny cesty na a ze zastávky spojené s přecházením vozovky. Kromě zvýšeného rizika pro chodce, velké počty chodců negativně ovlivňují průjezdnost na křižovatkách na Nám. Republiky. Problematika zastávek je podrobně řešena v kap. 2.6.

Pokud bychom zvažovali umístění zastávky v takové náhradní poloze oproti současné zcela nevyhovující, aby se docházková vzdálenost změnila jen minimálně (ve směru do centra před poštou), tak by možná i náhradní poloha měla svá rizika.

- Zastávka by mohla být umístěna jen přímo do jízdního pruhu
- Tím, že se v tomto jízdním směru jedná pravděpodobně o zastávku primárně výstupní, cestující by omezovali odjezd autobusu ze zastávky tím, že by přecházeli na stávajícím přechodu na rohu u pošty před autobusem.



- Šírkové podmínky pro potřeby cestujících v zastávce a současně pro průchod chodců po chodníku jsou velmi stísněné

☺ dostatečná šířka uličního profilu pro návrh základních dopravních funkcí

☺ možnost oboustranného zásobování

☹ částečně dostatečně (až příliš) dimenzované šířky chodníků

☹ nadměrná šířka vozovky

☹ z pohledu chodců dlouhá vzdálenost přecházení

☹ nemožnost parkování

☹ vozovka bez vodorovného dopravního značení

☹ vysoké technické i morální zastarání celého úseku

#### 2.5.4. Doporučení

- Zúžit vozovku mezi zvýšenými obrubami na šíři 6,5 - 7,0 m
- Zúžit chodníky max. na 1,75 m mezi zástavbou a zeleným pásem, na 2,25 m mezi zástavbou a parkovacím pásem resp. vozovkou, avšak v závislosti na zjištěných intenzitách
- Navrhnout vyčkávací plochy přechodů jako vysazené do vozovky o 0,25 - 0,5 m
- Navrhnout jednostranné podélné parkovací pásy či zálivy prostřídáné se vzrostlou zelení
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům přilehlých křižovatek
- Návrh parkovacích míst přizpůsobit rozhledovým poměrům sjezdů od nemovitostí
- Navržená parkovací místa navrhnout pro zásobování a krátkodobé využití
- Opticky i materiálově oddělit parkovací pás (zálivy) od vozovky
- Na základě směrového dopravního průzkumu v křižovatce před poštou vyhodnotit intenzity vozidlové dopravy, ale i intenzity chodců na přechodech a v prostoru křižovatky
- Na základě výsledků směrového průzkumu s evidencí cyklistů zvážit opatření pro cyklistickou dopravu
- Provéřit limity umístění zastávky pro směr do centra u pošty na základě geodetického zaměření

### 3. Závěr

Závěrem je možno konstatovat, že dominantním rizikový faktorem z hlediska bezpečnosti ale i „uživatelského komfortu“ je obecně šířka vozovek. Vlivem nadměrné šířky vozovek ve většině posuzovaných úseků má přímý dopad zejména na bezpečnost chodců na přechodech ale i na podmínky zásobování a parkování.

Analýza ukázala, že na řadě přechodů pro chodce jsou realizována opatření v podobě zvýraznění jak u svislého tak i vodorovného dopravního značení. I přesto, že na některých přechodech pro chodce je realizováno hned několik opatření pro zvýšení bezpečnosti, tak tato opatření nemohou nikdy vynahradit klíčové aspekty jako zkrácení přechodu na minimum a zajištění dobrých rozhledových poměrů a optického kontaktu mezi řidičem a chodcem. Současně se ukazuje, že nadbytečně dlouhé přechody mají negativní dopad na kapacitu komunikací a zejména pak křižovatek.

Orientační měření základních šířkových parametrů komunikací odhalilo i skutečnost, že přes všude zjevný nedostatek míst pro parkování a zásobování jsou vozovky lemovány zákazy stání. U vozovek, kde šířka překračuje 8 m, kde by již bylo možné podélné stání (2 m) a obousměrná komunikace (2 x 3 m) je tento zákaz potřebný z důvodů zajištění bezpečných rozhledových poměrů. Zúžení vozovky na účelnou šířku 5,5 – 7 m v závislosti na zjištěných intenzitách a složení dopravního proudu (podílu nákladních vozidel a autobusů) je možno vytvořit nemalý počet míst pro dopravu v klidu. Potvrzením správnosti tohoto přístupu je úsek ulice Politických vězňů na nám. Republiky, kde je vozovka nejužší (6,5 m) ze všech zkoumaných úseků a přesto vykazuje stejnou provozní funkčnost. Velký počet uzavřených provozoven v objektech možná také odráží nedostatky v oblasti dopravní obsluhy. Jistě by však bylo chybou hledat příčiny neúspěchů v podnikání jen v dopravní obslužnosti.

Dále se na řadě úseků ukazuje „plýtvání“ resp. devalvace významu a tím účinku na regulaci dopravy klíčových zákazových značek nejrozumnějšími dodatkovými tabulkami.

Ukazuje se rovněž, že řadu jevů, které odhalilo místní šetření je potřeba porobit detailnímu dopravnímu průzkumu. Jedná se zejména o průzkum zásobování a parkování, tak aby zejména potřeby pro krátkodobé zastavení (zásobování) a stání (zákazníků), v některých případech i částečně na chodníku byly zohledněny již ve fázi návrhu (šířkové uspořádání, obrubníky, skladby atd.). Potřeba posouzení se ukazuje i v případě některých křižovatek a přechodů pro chodce.

V Lužnici dne 21. 12. 2015

Dipl. Ing. Tomáš Otepka