



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

---

**Fakulta stavební**

**Katedra urbanismu a územního plánování**

## **Úpravy cestní sítě v malých sídlech**

### **Modification of the Road Network in Small Settlements**

#### **DISERTAČNÍ PRÁCE**

**Ing. arch. Irena Klingorová**

Doktorský studijní program: Architektura a stavitelství (P3502)

Studijní obor: Architektura a stavitelství (3501V011)

Školitel: doc. Ing. arch. Petr Durdík

**Praha, 2023**



**ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE**

**Fakulta stavební**

Thákurova 7, 166 29 Praha 6



## **PROHLÁŠENÍ**

Jméno doktoranda: Ing. arch. Irena Klingorová

Název disertační práce: Úpravy cestní sítě v malých sídlech

Prohlašuji, že jsem uvedenou disertační práci vypracovala samostatně pod vedením školitele doc. Ing. arch. Petra Durdíka.

Použitou literaturu a další materiály uvádím v seznamu použité literatury.

V Praze dne

.....  
podpis



# Úpravy cestní sítě v malých sídlech

## **PODĚKOVÁNÍ**

Děkuji doc. Ing. arch. Petrovi Durdíkovi za odbornou pomoc a cenné rady při vedení mé disertační práce. Děkuji také za podporu Katedry urbanismu a územního plánování, ČVUT, fakulta stavební v Praze, která mi po dobu studií rozvinula obzory v mnoha směrech, nejen v rovině urbanismu.

Dále patří můj velký dík mé rodině a mým nejbližším. A to zejména za trpělivost, kterou se mnou měli po dobu, kdy vznikaly řádky níže. Práci bych chtěla věnovat babičce Zdeně, která o mě nikdy nepochybovala a věřila, že to zvládnou.

## Anotace

Pohyb je a vždy byl základním prvkem přežití společnosti. Už od prvopočátku měl člověk potřeby přepravovat sebe, věci nebo informace. Tyto potřeby jsou naplňovány pomocí dopravy, která je realizována ve formě dopravní infrastruktury. S rozvojem postmoderní společnosti význam dopravy neustále roste a musí uspokojovat čím dál tím vyšší nároky na četnost a objemy různých přeprav. Nárůst dopravy, zejména pozemní, však silně ovlivňuje život v sídlech, která se více a více přizpůsobují svojí strukturou automobilům. Ulice přestávají být chápány jako veřejné prostory, stávají se z nich dopravní koridory a z ploch veřejných prostranství se stávají parkoviště.

Území Čech a Moravy má hustou sídelní strukturu, která byla z majoritní části založena ve středověku, historické kořeny některých osad však sahají ještě hlouběji do historie. Celkový počet sídel se v České republice pohybuje kolem 6 250, z toho necelých pět tisíc má méně než tisíc obyvatel. Přestože tato malá sídla tvoří většinu z celkového počtu, jejich rozvoj v mnoha ohledech zaostává. Chybí základní vybavenost a primární sídelní infrastruktura, jejíž významnou kapitolou je komunikační síť zahrnující náměstí či návsi, tedy systém veřejných prostranství. Ta jsou pro menší sídla klíčová ze společenského hlediska a vzájemné interakce obyvatel. V posledních několika desetiletích se však do vesnic pod rouškou modernizace a zvyšování bezpečnosti dopravy vnáší spousta městských prvků a typicky český vesnický charakter se tak postupně stírá a vytrácí. Zpevněné plochy jsou nahrazovány zámkovou dlažbou, zatravněné příkopy vysokými betonovými obrubníky, živé ploty v ulicích svodidly nebo se ulice jako celek transformuje na dopravní prostory. Tento směr rozvoje však silně degraduje intravilán sídla, smazává polyfunkčnost a jedinečnost jednotlivých prostor, ze kterých pak mizí život. Je třeba si však uvědomit, že právě život ve veřejném prostoru je to, co dělá sídlo kvalitním a atraktivním místem k žití a to bez ohledu na jeho velikost.

Úkolem práce je zachytit a popsat typický veřejný prostor ulic a veřejných prostranství malého sídla se zaměřením na dopravní prostor, který je pro českou vesnici charakteristický a nezaměnitelný. Souhrn těchto popisů a charakteristik založený jak na teoretické základně, tak na výstupu z analýzy malých sídel pak slouží jako podklad pro vytvoření příručky, která má pomoci k uchování či znovuvytvoření obrazu typického českého venkova.

**Klíčová slova:** cestní síť; malá sídla; vesnice; ulice; veřejná prostranství; půdorysná typologie; doprava; komunikace.

## Annotation

Movement is an essential element of life of Society. Human needed transporting himself, things or information since the beginning of the ages. These needs are realized by transport, which works through the transport infrastructure. The importance of transport is increasing with the expansion of the postmodern society and a plenty of requirements on frequency and volume of different transports have to be satisfied. However, the increasing in traffic, particularly on the ground, strongly affects people's life. This is evident in the cities and in the small settlements, which adapt their structure and streets for cars. Nowadays, the streets are not perceived as public spaces, they become transport corridors and public areas are transformed into parking spaces.

The territory of Bohemia and Moravia has dense settlement structure, which was founded in the Middle Ages, but the roots of some settlements reach deeper into history. The total number of settlements in Czech Republic is around 6 250. Less than five thousand of this has less than one thousand inhabitants. Although these small settlements are most of the total, their development lags behind in many ways. There is a lack of basic amenities and basic settlement infrastructure, where an important chapter is formed by a communication network including Squares or Village greens, so a system of Public Spaces, which are crucial for smaller settlements in terms of living life and mutual interaction of inhabitants. But in the last few decades a lot of urban elements have been introduced into the villages under the guise of modernization and increasing the safety of traffic and the typically Czech village character is gradually being erased and lost. Paved surfaces are replaced with interlocking paving, grassy ditches with high concrete curbs, hedges in the streets with guardrails or whole streets are directly transformed into traffic spaces. This way of development strongly degrades the multifunctionality of public spaces and reduce the liveliness of these spaces, which is that what makes public spaces well-established and turns into an attractive place to live.

The task of the work is to capture and describe the typical public space of the streets and public spaces of a small settlement with a focus on the traffic space, which is characteristic and unmistakable for a Czech village. A summary of these descriptions and characteristics, based on both the theoretical basis and the output from the analysis of small settlements, then serves as a basis for the creation of a handbook, which is intended to help preserve or recreate the image of a typical Czech countryside.

**Keywords:** Road Network; Small Settlements; Rural Settlements; Streets; Public Space; Typology; Transportation; Communications.





# Obsah

Seznam příloh .....	10
1 ÚVOD .....	11
1.1 Téma disertační práce .....	12
1.2 Hlavní úkoly a cíle práce .....	12
1.3 Hypotézy práce .....	13
1.4 Zvolené metody zpracování .....	13
1.4.1 Základní výzkum .....	14
1.4.2 Doplnující výzkum .....	14
1.4.3 Praktický výstup .....	14
2 ZÁKLADNÍ VÝZKUM .....	15
2.1 TEORETICKÁ ČÁST .....	15
2.1.1 Vymezení pojmů .....	15
2.1.2 Vývoj a historie malých sídleh a jejich uličního prostoru .....	18
2.1.3 Sídelní struktura na území České republiky .....	22
2.1.4 Cestní síť v rámci sídel v současnosti .....	22
2.1.5 Požadavky na uliční prostor v malých sídlech .....	27
2.1.6 Veřejná prostranství .....	30
2.1.7 Doprava v kontextu legislativy .....	32
2.1.8 Vnímání cestní sítě ve fázi plánování .....	33
2.1.9 Bezpečnost dopravy .....	34
2.1.10 Řešení problematiky zahušťování dopravního prostředí v zahraničí .....	38
2.2 PRAKTICKÁ ČÁST .....	42
2.2.1 Teoretická východiska .....	42
2.2.2 Úkoly a cíle a empirického šetření .....	42
2.2.3 Organizace empirického šetření .....	42
2.2.4 Popis analýzy .....	43
2.2.5 Prezentace výsledků a dílčí závěry .....	54
3 PRAKTICKÝ VÝSTUP .....	61
4 DOPLŇUJÍCÍ VÝZKUM .....	63
5 ZÁVĚR .....	64
5.1 Vyhodnocení výzkumu .....	65
5.2 Splnění cílů práce .....	66
5.3 Přínos práce .....	67
5.4 Problémy při vypracování práce .....	67
5.5 Budoucnost problematiky a výzkumu .....	68
5.6 Doporučení do praxe .....	68
6 PŘÍLOHY .....	69
6.1 PŘÍLOHA 1 .....	69
6.2 PŘÍLOHA 2 .....	99
6.3 PŘÍLOHA 3 .....	103
6.4 PŘÍLOHA 4 .....	105
6.5 PŘÍLOHA 5 .....	111
Zdroje .....	285
O autorovi .....	288
6.6 Vědecká činnost (výpis V3S) .....	288
6.7 Grantová činnost a ostatní projekty .....	290

## Seznam příloh

1. Příklady formulářů karet sídel
2. Významné zahraniční asociace, skupiny, projekty
3. Švédský legislativní systém spojený s dopravou
4. Řešení zklidnění provozu v Německu
5. Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích

# 1 ÚVOD

Pohyb, zakládání a rozvoj sídel jsou jedněmi z elementárních prvků vývoje společnosti. Od prvopočátku fungují ruku v ruce, bez pohybu, respektive dopravy, by neexistovala rozlehlá síť sídelní struktury a bez sídelní struktury by prakticky neexistovala současná společnost, pro kterou je fungování v rámci sídel jednou z podstat žití. Obojí během staletí prochází vývojem a proměnami v závislosti na potřebách člověka. Zprvu veškerý rozvoj směřoval k naplňování základních potřeb, po jejich dosažení však lidstvo pokračovalo dále cestou, která měla usnadnit a zjednodušit jeho bytí. Tento směr vývoje své účely naplnil a stále naplňuje, nicméně při něm vzniká i spousta „vedlejších produktů“, které významně ovlivňují každodenní život, a to jak ve směrech pozitivních, tak bohužel i ve směrech negativních.

Jako příklad z oblasti dopravy lze uvést obyčejný automobil – k jeho vyvinutí vedla myšlenka, jakým způsobem si nejlépe usnadnit transport jak člověka, tak věcí či informací. Byla vyvinuta motorová vozidla, která dané požadavky naplnila, nicméně tyto produkty během pár desítek let doslova zaplavily většinu planety a v současné době přehnané automobilizace život spíše komplikují. To lze nejčastěji pozorovat v místech vyšší koncentrace lidí, tedy v sídlech. Jistě, v posledních letech se objevuje snaha tyto negativní dopady dopravy eliminovat, nicméně díky skokovému rozšíření po prakticky celém území vyspělých oblastí nebylo za tak krátkou dobu možné obsáhnout a vyřešit veškerá úskalí v různých rovinách.

Primárně je řešeno riziko vzniku nebezpečné situace v dopravě v místech s vysokou koncentrací lidí, kde pochopitelně hrozí nejvíce střetů. Existují návrhy řešení a manuály pro zvýšení bezpečnosti dopravy v metropolích, velkoměstech a městech. Tato řešení jsou koncipována pro sídla s městským charakterem a na ty je lze také aplikovat. Malá sídla s vesnickým charakterem však mají, především v Čechách a na Moravě, svůj specifický charakter, svého Genia Loci. Aby nedošlo k porušení těchto jedinečných rysů, je třeba k úpravám přistupovat velmi citlivě a s povědomím zachování daných specifík, která jsou diametrálně rozdílná od městského prostředí.



Obr. 1 - Grafik - Ch. Zuckerstätter; zdroj: SLABÝ, Petr. Jak zklidnit dopravu v obcích: příručka pro zástupce místní samosprávy. Brno: Nadace Partnerství, 2004. ISBN 80-239-3594-1.

## 1.1 Téma disertační práce

Vzhledem ke stále narůstajícímu počtu motorových vozidel v ulicích sídel a velmi častým střetům mezi jednotlivými uživateli uličních prostor je práce zaměřena na řešení problematiky zahušťování dopravního prostředí, a to především v malých sídlech, kde není tomuto tématu věnována stejně velká pozornost, jako ve velkých městech či metropolích. V strukturách malých sídel často není ani vymezený jízdní profil komunikací, natož jasně určené provozní pruhy pro jednotlivé uživatele prostoru, jako jsou chodci, cyklisté nebo motoristé.

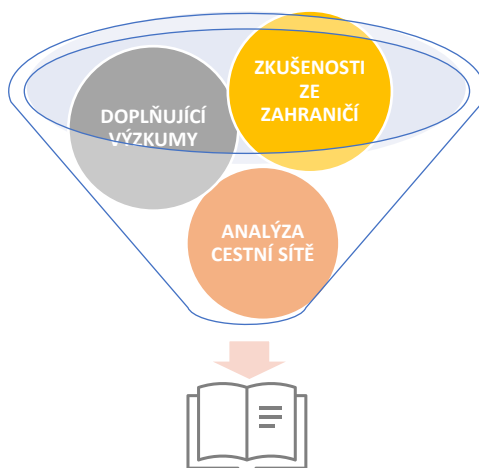
Díky této skutečnosti dochází ke křížení a prolínání jednotlivých provozů, což může být v mnoha případech velmi nebezpečné. Problematika střetávání různých provozů v rámci cestní sítě v sídlech je od počátku 21. století velmi exponované téma. Provoz v ulicích je ale řešen především ve velkých městech či metropolích, menší sídla a vesnice jsou v tomto směru opomíjena. Je jasné, že v nich není taková koncentrace života, ale význam ulic jako veřejných prostorů je pro jejich fungování stejně zásadní jako pro velká města. Jejich velikost proto nemůže být argumentem pro to, aby byla opomíjena bezpečnost a funkčnost uličních prostorů.

## 1.2 Hlavní úkoly a cíle práce

Úkolem práce je analyzovat cestní síť v malých sídlech a na základě zjištěných údajů vytvořit opatření, která mají za úkol problematiku dopravy v ulicích řešit, a to ať už ve směru zvýšení bezpečnosti nebo ve směru revitalizace a zachování urbanistické hodnoty prostoru.

Cílem analýzy cestní sítě v malých sídlech je shromáždit maximální možné množství informací o současném stavu komunikací v České republice. V záměrném výběru analyzovaného vzorku sídel jsou jak sídla s nevyhovující cestní sítí, tak sídla s již realizovanými úpravami. Analyzovaná jsou exaktní data potřebná pro analýzu, jako je poloha sídla a jeho velikost, dále data subjektivní, kterými je například stav komunikační sítě, a data historická, zejména ve vztahu k půdorysné typologii sídla.

Veškeré informace a poznatky z výše uvedené analýzy spolu s fakty z doplňujících výzkumů jsou shrnuty v jednotném dokumentu, jehož úkolem je ukázat vhodné možnosti úprav komunikací a veřejných prostranství v malých sídlech, především ve vesnicích. Tento dokument je zpracován formou srozumitelnou pro širokou veřejnost a měl by sloužit jako manuál pro zastupitele malých sídel stejně jako studnice informací pro obyvatele žijící na vesnicích. S jeho pomocí by tak mohl být celý postup přetransformování ulice v bezpečnější a urbanisticky hodnotnější veřejné prostory jednodušší.



**PŘÍRUČKA ÚPRAV KOMUNIKACÍ V MALÝCH SÍDLECH**

Schéma 1 - Základní stavební kameny příručky úprav komunikací.

### 1.3 Hypotézy práce

Vzhledem k faktickému charakteru práce a jeho praktickému výstupu (příručka) je výzkumný problém definován tvrzením, které je pomocí práce řešeno. Ústřední hypotéza jakožto definice problému k ověření či vyvrácení není stanovena, neboť charakter práce neřeší teoretickou úroveň problému, ale formuje praktický výstup, který problém řeší.

#### Hlavní výzkumný problém

*Stávající úprava dopravních prostor v malých sídlech z hlediska stále rostoucího zahušťování dopravního prostředí není do budoucna dostačující.*

S tématem úpravy ulic je spojeno mnoho dalších oblastí, které s touto problematikou úzce souvisí a jsou její nedílnou součástí. Z tohoto důvodu je hlavní výzkumný problém doplněn o další dílčí hypotézy, které mají za úkol doplnit významné informace k hlavnímu tématu. Veškeré zjištěné skutečnosti pak budou sloužit jako podklad pro praktický výstup z práce.

#### Vedlejší hypotézy

- Půdorysná typologie (historické založení) sídla má přímý vliv na bezpečnost cestní sítě.
  - Průjezdnost/neprůjezdnost sídla má vliv na bezpečnost cestní sítě.
  - Četnost projíždějících vozidel má vliv na bezpečnost cestní sítě.

### 1.4 Zvolené metody zpracování

Práce je založena na dvou stěžejních částech. První částí je základní výzkum zahrnující analýzu cestní sítě malých sídel, který je doplněn o podpůrné informace ze souvisejících oblastí, respektive doplňujícího výzkumu. Druhou částí je aplikace informací a výsledků z první části do praktického výstupu.



Schéma 2 - Postup zpracování výzkumu.

### 1.4.1 Základní výzkum

Základní výzkum je složen z **teoretické části**, která poskytuje komplexní pohled na problematiku současného stavu cestní sítě v malých sídlech vzhledem k bezpečnosti a hodnotě urbanistického prostoru v souvislosti s veřejným prostorem ulice a dalšími veřejnými prostranstvími. Tato část odráží stav poznané problematiky, opírá se o širokou základnu informací z analýzy podkladů jak z exaktní části navrhování komunikací, tak z části týkající se urbanistického řešení prostoru a dopravy v rámci sídel a to z hlediska historického a z hlediska současného stavu.

Další částí je **praktická část** zabývající se empirickým výzkumem provedeným pomocí kvantitativní analýzy cestní sítě v malých sídlech na území Čech, a to jak ve vztahu k současnému stavu cestní sítě, tak ve vztahu k historické půdorysné typologii sídla. Jedná se o analýzu kvantitativního charakteru se záměrným výběrem pozorovaných sídel. Při vyhodnocování dat jsou použity obecně logické metody. Jako příklad lze uvést analýzu konkrétních dat o sídle, dedukce informací o aktuálním stavu komunikací, či použití logické metody při určování půdorysné typologie sídel.

### 1.4.2 Doplnující výzkum

#### Úpravy komunikací v zahraničí

Pro doplnění tématu analýzy malých sídel byla provedena rešerše řešení cestní sítě v menších sídlech v zahraničí, konkrétně v okolí německého Norimberku a Žitavy. Charakter sídel je zde velmi podobný charakteru českých vsí v zemědělských nížinatých oblastech. Nachází se zde zástavba drobného měřítká s půdorysnou strukturou vycházející ze způsobu založení v určité terénní konfiguraci s úzkou vazbou na zemědělství. Díky této podobnosti si lze z německých vsí vzít příklad nebo alespoň inspiraci v řešení systému cestní sítě, respektive využití jednotlivých prvků ke zklidnění provozu na komunikacích.

Závěry z doplňujícího výzkumu slouží jako výchozí základna informací pro vytvoření příručky. Na základě zjištěných skutečností budou navrhované vhodné prvky, které napomohou zvýšení bezpečnosti z hlediska psychologického.

### 1.4.3 Praktický výstup

Praktickým výstupem teoretické části a analýzy spolu s doplňujícím výzkumem a dalšími informacemi je souhrn informací a konkrétních úprav komunikací a ostatních veřejných prostranství vhodných pro malá sídla. Veškeré informace týkající se tohoto tématu jsou uvedeny v přehledné příručce, která je zpracována srozumitelnou formou pro laickou veřejnost a může sloužit jako manuál pro zastupitele menších sídel a zároveň i pro jejich obyvatele.

Cílem příručky je jednoduchou formou, ale s odpovídajícími odbornými informacemi, vysvětlit zásadní znaky a principy týkající se úprav komunikací v malých sídlech, zejména ve vesnicích. Měla by být jakýmsi klíčem, pomocí kterého by mohl být celý postup přetransformování ulic v bezpečnější a urbanisticky hodnotnější veřejné prostory mnohem jednodušší a zároveň hodnotnější ve smyslu zachování jedinečného venkovského charakteru.

## 2 ZÁKLADNÍ VÝZKUM

### 2.1 TEORETICKÁ ČÁST

Území Čech a Moravy, jako jedna z mála oblastí, disponuje poměrně hustou sídelní strukturou, jejíž základy byly položeny již v období středověku. Kořeny založení některých sídel dokonce sahají i dále do historie. Z celkového počtu sídel, který činí přibližně 6 250, má necelých pět tisíc sídel méně než jeden tisíc obyvatel. Ačkoliv tato malá sídla tvoří většinu z celkového počtu, jejich rozvoj ve většině směrů značně zaostává. V malých sídlech často chybí základní vybavenost, jako jsou obchody s potravinami, ordinace lékaře a ve většině případů není modernizovaná či úplně chybí základní sídelní infrastruktura, ať už technická (kanalizace, vodovod) nebo komunikační síť spolu s náměstími či návsemi, tedy veřejná prostranství. Přitom právě pro menší sídla jsou veřejná prostranství klíčová pro život a vzájemnou interakci obyvatel.

Menší sídla s charakteristickou strukturou založení se v Čechách a na Moravě nacházejí především na venkově. Lze tedy mluvit o takzvaných venkovských sídlech. Právě venkovská sídla jsou díky své nevyvinuté, v některých případech i zanedbané cestní síti předmětem této práce. Aby bylo však možné uvést analýzu stavu cest a komunikací v jednotlivých sídlech, je třeba si nejdříve vyjasnit jednotlivé pojmy, které jsou v textu použity.

#### 2.1.1 Vymezení pojmů

##### Doprava

Doprava je záměrné a organizované přemísťování věcí a osob uskutečňované dopravními prostředky po dopravních trasách. Dělí se na dopravu nákladní, osobní a dopravu informací. Produktem dopravy je přeprava, činnost, která v území slouží k propojení všech funkčních složek území a odehrává se pomocí dopravní infrastruktury. Součástí této infrastruktury je také cestní síť neboli soustava pozemních komunikací. Doprava sama sobě nic nevyrábí, naopak energii spotřebovává, ale lidstvo již řadu století závisí na její dokonalé funkci. Doprava je podmínkou existence a rozvoje společnosti, výše a kvality životního standardu. Výkonnost a rychlost dopravy, její spotřeba energie a vliv na životní prostředí bezprostředně působí na rozvoj společnosti a na udržitelný rozvoj území (Rozmanová a kol., 2012).

##### Venkov

Definice pojmu venkov není jasně vědecky stanovena. Pojem je ale všeobecně známý a většina laické veřejnosti si pod ním dokáže představit konkrétní obraz. Zjednodušeně by se dalo říct, že venkov je abstraktní označení kulturní krajiny nebo, za pomoci využití negativního vymezení, je prostor mimo městské osídlení. Venkov lze definovat i jako prostor, který je charakterizován nižší hustotou zalidnění s typickým charakterem osídlení a architekturou, s výraznými kulturními, sociálními a společenskými znaky a se zaměřením převážně na zemědělskou výrobu.

## Český venkov

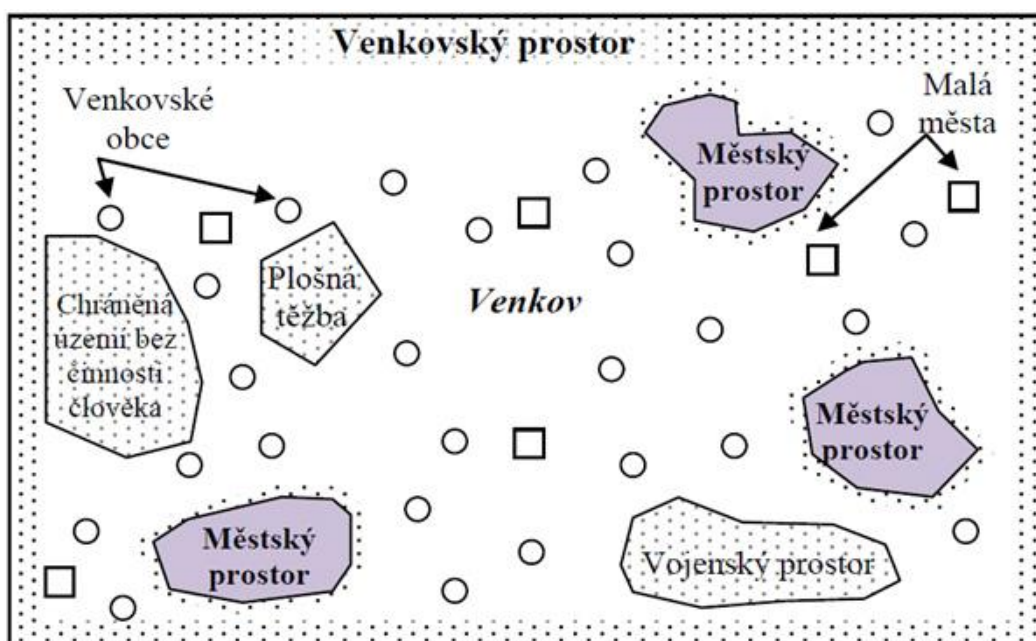
Venkov, jehož charakter je nám známý na území Čech a Moravy, je výsledkem vývoje a formování několika staletí. Již ve středověku ve volné přírodě rostla či byla záměrně zakládána sídla čistě za účelem hospodaření s půdou, tedy zemědělská sídla s venkovskými rysy a charakterem. V 19. století, s nástupem průmyslové revoluce, však tato sídla začala ztrácet svoji čistě zemědělskou funkci. Zvyšující se životní úroveň v kombinaci se zvyšujícími se hygienickými návyky vedly k rychlému růstu obyvatelstva ve městech i na venkově. To zároveň vedlo k růstu počtu pracovních sil na venkově, které ale nebylo možné pro omezené kapacity uplatnit v zemědělství nebo v příbuzných oborech. Díky tomu došlo k poměrně masivní urbanizaci, tedy migraci venkovských obyvatel do měst, kde byla pracovní síla naopak potřeba pro rozvíjející se průmyslovou výrobu. Tento masivní příliv lidí do měst se pomalu začal stabilizovat až po druhé světové válce (Perlín a kol., 2010).

### Venkovské sídlo, vesnice

Pro definování venkovského sídla je nutné objasnit pojmy sídlo a obec, jejichž význam bývá často zaměňován. Pojem obec je definováno administrativní vymezení základní jednotky veřejné správy. Obec pomocí voleného zastupitelstva a starosty spravuje v samostatné působnosti svoje správní území, které se často skládá z více územně oddělených sídel. Sídlo je prostorově vymezená jednotka tvořena skupinou domů, která má nebo alespoň v minulosti měla obytnou či rekreační funkci. Tato jednotka je od dalších sídel oddělena volným, tedy nezastavěným, prostorem. Pokud tedy hovoříme o venkovském sídle, je tím myšleno prostorové uskupení domů v určité konfiguraci, vždy však v uceleném uspořádání na venkově (viz výše).

Venkovské sídlo lze popsat celou řadou různých definicí, které se liší podle toho, z jakého oboru je na pojem nahlíženo. Pro účely této práce se hodí definice venkovského sídla z urbanistického hlediska:

„Venkovské sídlo je vymezeno jako sídlo s typickou urbanistickou strukturou nízkopodlažní zástavby, s vysokým podílem rodinných domů, s málo vyvinutou uliční sítí, s dominantním prostorem návsi, které slouží jako společenské a kulturní centrum sídla a s vysokým podílem zeleně v sídle.“ (Perlín, 2008). Již z této definice je patrné, že zanedbaná a nevyvinutá uliční síť je v těchto sídlech běžnou záležitostí.



Obr. 2 - Prostorová strukturace území z hlediska vymezení venkova (zdroj: Binek a kol., 2009).



Venkovské sídlo lze vymezit i kapacitně, dle počtu obyvatel. V Čechách se běžně užívá hranice dvou tisíc obyvatel v sídle jako určující prvek pro „nepochybně venkovské sídlo“. Tato hranice je však stanovena pro typicky českou strukturu osídlení, v jiných státech je toto hledisko nastaveno třeba až na velikost pět tisíc obyvatel. Ale i na našem území lze s touto stanovenou hranicí dvou tisíc obyvatel polemizovat. Existují sídla, která mají více než dva tisíce obyvatel a přesto mají jednoznačně venkovský charakter a na druhou stranu existují malá města s méně než dvěma tisíci obyvatel, jejichž celkový charakter má jasně městské rysy. Proto jsou často sídla s počtem obyvatel mezi dvěma a deseti tisíci často definovány účelově podle potřeby jednotlivých autorů (Perlín a Kudlová, 2008).

## Veřejné prostranství

V kontextu této práce se hodí definice Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR: „*Veřejná prostranství jsou fyzickou částí veřejného prostoru. Jedná se o náměstí, nádvoří, ulice, nábřeží, tržiště, pasáže, průchody, pěší a cyklistické cesty, parky, zahrady a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví tohoto prostranství jako celku nebo jeho části. Veřejná prostranství tvoří systém, který může být funkčně a významově hierarchizován.*“

## Ulice, uliční prostor

Ulice je dle definice Asociace pro urbanismus a územní plánování ČR „*veřejným prostranstvím ve svém uličním profilu, vymezeném uličními čarami. Ulice může být součástí veřejného prostranství v širším kontextu, vymezeného dalšími hranicemi nebo zástavbou, podle povahy jeho účelu. Veřejné prostranství však nemusí zahrnovat uliční prostor.*“ V této práci je jako ulice brána též komunikace v intravilánu sídla.

## Uliční síť

Uliční síť je pojem, který lze definovat následně: „*Uliční síť je veřejně přístupná spojitá struktura, která zajišťuje dopravu uvnitř sídla. Základní kostru uliční sítě tvoří liniové trasy spojující různá místa. Jsou jimi významné i podružné silnice, cesty a pěší cesty a stezky. Do systému komunikační sítě se kromě liniových tras řadí místní komunikace včetně náměstí, návsi, prostranství, pěší prostranství, pasáží, podchodů, průchodů či loubí.*“ (IPR Praha – UAP, 2017).

Dobře navržená uliční síť zajišťuje spolu se systémem veřejných prostranství dobrou prostupnost sídla a dostupnost jednotlivých míst, což je nepostradatelné pro dobré fungování všech částí sídla i jeho celku. Prostupnost sídla je charakterizována hustotou cestní sítě, počtem křížení cest, délkou trasy mezi kříženími a četností veřejných prostranství, kontinuitou veřejných prostranství a v neposlední řadě fyzickou podobou jednotlivých tras a míst – bezbariérovost, estetika. Dobře propustné sídlo vytváří ideální podmínky především pro pěší a cyklistickou dopravu, a tím i podmínky pro „živé sídlo“.

## Náves

Náves je ústřední prostor vsi veřejného charakteru. Prostor vymezený průčelími staveb obytného či hospodářského charakteru nebo ohradními zdmi s vjezdovými branami nabývá ideálně pravidelného obdélného či oválného tvaru, což ale není pravidlem. Uprostřed tohoto prostoru může být situována sakrální stavba či jiná drobná zástavba. Kromě drobných staveb bývá do návsi začleněna vodní plocha nebo vzrostlá zeleň. Tvar a velikost návsi, parametry, pomocí kterých se hodnotí historický vývoj a stáří sídla, byly stanoveny při zakládání vsi, ve výjimečných případech při její přestavbě.

## 2.1.2 Vývoj a historie malých sídlech a jejich uličního prostoru

Sídelní struktura v Čechách a na Moravě je dána dobou svého vzniku a následného dlouhodobého vývoje. Významnou roli při vzniku sídel hrála konfigurace terénu a mikroklimatické podmínky, které se v průběhu staletí mění jen minimálně. Ve vývoji sídelní struktury jsou také patrná období výraznějších změn, takzvaných urbanizačních fází. Tím se rozumí především koncentrace obyvatelstva do větších sídel - měst. Zatím co na počátku 19. století byla města co do počtu obyvatel v menšině, žily zde pouze 3 procenta z celkového počtu obyvatel, po první polovině 19. století průmyslová revoluce spustila takzvaný urbanizační proces, jehož výsledkem je, že v dnešní době žije na venkově už jen necelých 30% obyvatel.

Současná sídelní struktura je tvořena specifickou sítí sídel. Ta se vyznačuje velkou hustotou a rovnoměrností rozložení (průměrná vzdálenost sídel je 1,5 km) převážně malých sídel pevně spjatých s okolní krajinou. Sídla tak nabízí pestrou škálu různorodých prostředí pro život. Mezi charakteristickými rysy české sídelní struktury patří drobné lidské měřítko, velikostní, prostorová a funkční diferenciací a blízkost spojená se vzájemným spolupůsobením. Pro naše území jsou typická malá sídla (do 5 tisíc obyvatel) v kombinaci s hustou sítí menších měst (3–10 tisíc obyvatel), která jsou přirozenými obchodními centry, centry služeb, případně slouží i jako správní centra. Specifickou oblastí je západočeské pohraničí, kde je pravidelná struktura sídel narušena událostmi z 2. poloviny 20. století, kdy byla tato oblast zcela vysídlena a nikdy již nebyla ve stejném objemu osídlena zpět.

### 2.1.2.1 Historie vývoje českých sídel z pohledu půdorysné typologie

Obecně lze říct, že se většina vesnických sídel vyvinula nebo byla plánovitě založena přibližně od poloviny 13. století do počátku 15. století, v období vrcholného středověku. Toto období se nazývá též obdobím lokačním. Některé půdorysné typy mohou být spojovány s dřívějším obdobím, takzvaným předlokačním. Řada vesnic vznikala také po období středověkého lokačního rozmachu, v 17. - 19. století. Novověké vesnice ale většinou vycházely ze starších půdorysných schémat, vzniklo pouze pár nových typologických forem (např. novověké parcelační vsi, rozptýlené vsi...) (Láznička, 1956).

Na rozdíl od většiny měst byly vesnice neoddělitelně spjaty se zemědělskou výrobou a s klimatickými podmínkami (rozdíly možností produkce v nížinných a horských oblastech). Proto je důležité vyjma půdorysného a prostorového uspořádání zástavby vesnice brát ohled i na způsob organizace jejího zemědělského zázemí, takzvané plužiny. Charakter plužiny byl velkou mírou ovlivňován modelací terénu v místech, kde byla ves zakládána.

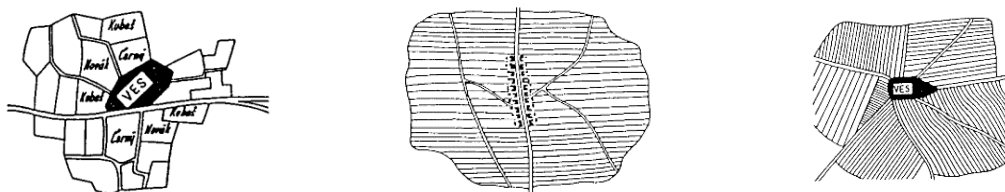
Pro určení typologické formy vesnice je zásadní její základní vývojová forma, která byla stabilizována převážně v období vrcholného středověku nebo v novověku. Pozdější změny, jako je například lineární rozšiřování zástavby podél komunikací, narůstání objemu zástavby či zastavění návsi, určení základní typologické formy nijak neovlivňují, mohou jí ale často zkomplikovat. Pro zařazení vsi je vhodné využívat mapový poklad, císařské otisky – staré mapy z počátku 18. století. Tyto mapy jsou prvním komplexním geografickým materiálem, kde jsou sídelní struktury zachyceny krátce po svém založení, tedy ve své nejčistší půdorysné podobě (Pešta, 2000).

Spolu s jedinečnou půdorysnou strukturou je se sídly spojován i určitý typ takzvané plužiny. Dříve byla sídla zakládána převážně za účelem obživy v zemědělství a struktura hospodaření se propisovala i do okolní krajiny okolo sídla. Rozložení polností, tedy plužina, byla závislá jak na uspořádání sídla, tak na morfologii a členitosti terénu okolo sídla. Typ plužiny lze vyčíst na starých mapách, například z císařských otisků, někdy je čitelný i na současných ortofotomapách.

## Plužina

Typologie vesnických sídel, která je použita pro analýzu sídel v této práci, vychází převážně z půdorysného a prostorového uspořádání zástavby v sídle. Typ plužiny je prvek neodmyslitelně spjatý se vsí, proto je v tomto textu zmíněn a v analýze sídel u jednotlivých sídel určen.

Z hlediska velikosti, tvaru a uspořádání polí, luk a pastvin, které bezprostředně navazují na zástavbu, se obvykle rozlišují tři základní morfologické typy plužiny – úseková, lánová a traťová (Čerňanský, 2014). Jejich další členění a mírné či větší odchylky od geometrické pravidelnosti jsou přitom vždy závislé na místní konfiguraci a členitosti terénu, na vodním režimu v krajině, na pozemkové držbě a podobně. Z hlediska zemědělského využití lze použít další, rozdílné, členění. Jako samostatnou skupinu lze uvést nově založené či zásadně pozměněné plužiny (Pešta, 2000).



Obr. 3 – příklady typů plužin (úseková, lánová, traťová)<sup>1</sup>

## Půdorysná typologie malých sídel

Následující typologie vesnic vychází z dělení dle půdorysné struktury vesnických sídel od Jana Pešty s drobnými úpravami, které reflektují potřeby použití struktury ve vazbě na analýzu cestní sítě v sídlech. Dle způsobu založení se typologie sídel dělí do dvou základních skupin, které jsou popsány níže. V některých případech se přidává i třetí, zvláštní skupina, která se označuje jako „smíšené a ostatní formy sídel“, kam lze zařadit vesnice komponované, vzniklé plánovitě na přesném geometrickém půdorysu (Máčel, 1955).

První skupinou jsou sídla rostlá, známá také jako přírodní či nepravidelná. Tato sídla většinou vznikala bezplánovitě usazováním osadníků v neobydlených oblastech nebo vývojem z původních sedlišť, malých sídelních útvarů ve stísněných poměrech, které vznikly ze seskupení 2-3 usedlostí. Dle typu terénu lze pak stanovit i další dělení na sídla hromadná (shlukové vesnice), která vznikala v převážně horských oblastech, sídla komunikační, která vznikala buď v rovinných terénech podél cest či vodních toků či v údolích hor. Posledními skupinami jsou typicky horská sídla rozptýlená známá jako dvorcové vesnice a takzvané vísky (Pešta, 2000).

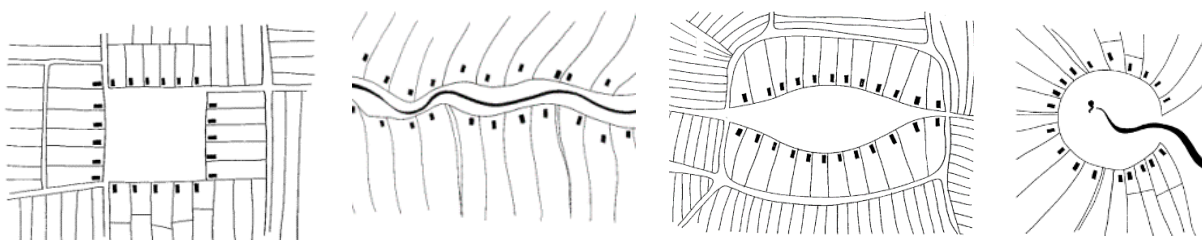


Obr. 4 – příklady typologie – rostlé formy (hromadná, hromadná návesní, komunikační)<sup>2</sup>

1 Schémata - ideální modely byly použity z publikace: PEŠTA, Jan. 2000: Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.

2 Schémata různých půdorysných typů vesnic a plužin – ideální modely byly použity z publikace: PEŠTA, Jan. 2000: Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, Průzkumy památek II/2000, str. 153–166.

Druhou skupinou jsou sídla pravidelná nebo také geometrická či normová. Většina takovýchto vesnic byla úmyslně založena ve středověku lokátorem, který vytypoval místo pro založení sídla a na základě jeho vlastností byl použit určitý půdorysný typ vsi. Pravidelné formy sídel lze dále dělit na vsi lánové, u které jsou domy seřazené po obou stranách komunikace místního významu a na jejímž území se, jak již název napovídá, vyskytuje lánová nebo délková plužina. Další skupinou jsou vesnice návěsí, které tvoří nejrozšířenější typ vesnice u nás. Hlavním znakem je náves, která může být různého tvaru. Do tohoto prostoru se zpravidla sbíhají všechny cesty a do jejíhož středu jsou štítem orientovány usedlosti. Poslední skupinou pravidelné formy sídel jsou vsi komunikační, které byly zakládány podél komunikací či podél potoků. Mohou mít rozšířený prostor návsi. Zvláštní skupinou jsou vsi vzniklé druhotnou parcelací dvora, které vznikly v době tereziánské a josefínské parcelací na přesné geometrické tvary půdorysu (Pešta, 2000).



Obr. 5 – Příklad typologie – pravidelné formy (návesní ortogonální, komunikační, komunikační návěsí, návěsí radiální)<sup>2</sup>

### 2.1.2.2 Historie vývoje českých sídel z pohledu povrchových úprav

Již od vzniku prvních sídel měla veřejná prostranství dvě majoritní funkce, kterými byly transport a setkávání lidí. Komunikace, jako součást veřejných prostranství v intravilánu sídel, propojovaly budovy a místa a zároveň ve spojení s cestní sítí v extravilánu spojovaly jednotlivá sídla či jiná místa. Ve spojení s ostatními veřejnými prostranstvími, například v případě vesnic s návsi pak vytváří charakteristický obraz sídla, který byl většinou vytvořen už při jeho založení. V minulosti se úprava povrchů veřejných prostranství vždy odvíjela od způsobu jejich využití. Většina ploch byla nezpevněná, popřípadě byla zpevněna volně sypaným kamením nebo vydlážděna nepravidelnými kameny. V exponovaných místech byly kameny pro větší pevnost kladeny na stojato. Dláždění pravidelnými kostkami přišlo až s rozvojem automobilové dopravy v poslední čtvrtině 19. století (Schubert, 2007).

Obecně platí, že vesnická sídla byla vždy silně provázaná s krajinou, která byla zdrojem obživy pro obyvatele. Často nejsou jasně čitelné hranice, kde končí krajina a začíná samotná ves, v některých případech krajina prostupuje přímo skrze ves. Zároveň jsou do krajiny v okolí vsí vepsány prvky obhospodařování, jako jsou meze, terasy a příkopy, které se časem staly nedílnou součástí krajiny extravilánu vesnických sídel. Z dostupných historických pramenů je zřejmé, že vesnická veřejná prostranství byla využívána především funkčně. Tráva byla spásána kravami, ovci či kozami, na předzahrádkách se pěstovaly bylinky nebo zelenina, na návsi většinou nechyběl zdroj vody, kterým byla studna a zbytek prostoru byl využit pro skladování dříví nebo zde byly umístěné sýpky. Od nepaměti se na vesnicích vyskytovaly drobné sakrální objekty, jako sochy, zvonice nebo kapličky. Neopomenutelným veřejným prostranstvím, umístěným často až za hranicí vesnice, v minulosti byl a stále je hřbitov. Úprava veřejných ploch se v minulosti neřídila žádnou systematickou koncepcí, jediná změna nastala v 19. století, kdy začaly vznikat takzvané okrašlovací spolky. Ty nejprve působily ve městech, ale později se začaly zaměřovat i na některé vybrané vesnice, ve kterých realizovaly jednotnou výsadbu zeleně. To se ale většinou dělo pouze na přání šlechty (Ptáček, 2004).

Svědectví o povrchové úpravě jednotlivých veřejných prostranství jsou zachyceny na starých plánech, obrazech a kresbách, které jsou však těžko dostupné. U kreseb či obrazů je navíc možné vést debaty, zda je konkrétní prvek zachycen dle skutečnosti. Naopak velmi dobrým zdrojem informací o prostorových vztazích, pojednání povrchů a stavebách ve vesnických sídlech jsou historické pohlednice nebo fotografie, ze kterých se dají vyčíst i velmi podrobné detaily. Tyto materiály jsou k dispozici přibližně od konce 19. století, tedy z doby, kdy automobil začal podmiňovat formování veřejného prostranství. Zachycují, jak se vesnická sídla v průběhu času proměňovala dle požadavků společnosti a nároků moderní doby, které na ně byly kladeny. Zároveň však dokazují, že i když je v současnosti funkce prostoru diametrálně rozdílná, přesto má mnoho společného s původním pojetím, proto je vhodné inspirovat se pro nové úpravy právě z těchto materiálů.

Výčet podob vesnického veřejného prostranství z historie nemá za cíl určovat, že to, co se používalo v minulosti, je dogmatem pro dosažení podoby tradičního vesnického vzhledu. Styl života je na vesnických sídlech zcela jiný, než býval v minulosti. Vesnická sídla se v průběhu času proměňovala dle požadavků společnosti a nároků moderní doby, které na ně byly kladeny. Zemědělství jako hlavní zdroj obživy postupně ustupovalo a dnes není tak rozšířené jako dříve. Lidé z vesnic spíše jezdí za prací do měst a v samotném sídle tráví pouze svůj volný čas. Vesnice je jejich volbou pro život, protože chtějí být blíže přírodě a trávit čas mimo městský ruch.

I když je v současnosti funkce veřejného prostoru na vesnici diametrálně rozdílná, přesto má mnoho společného s původním pojetím – tím zásadním je setkávání lidí. Proto by měly historické zdroje sloužit jako inspirace k zachování typických prvků vesnice, které se stanou standardní součástí moderního plně funkčního veřejného prostranství s typickou vesnickou identitou. Přírodě blízké prostředí je v poslední době velmi žádané a není náhoda, že se některé z typicky vesnických znaků promítají v určitých modifikacích do návrhů a realizací nových čtvrtí měst.

### **2.1.2.3 Socioekonomické souvislosti vývoje uličního prostoru**

Přibližně před pěti tisíci lety se začala souběžně se zakládáním prvních sídel vyvíjet i doprava. V prvopočátcích šlo o dopravu mezi sídly, která byla uskutečňována vodními toky či stezkami a cestami pro potahovou dopravu. Spolu s rozvojem společnosti pak rostl i význam dopravních cest a jejich rozšiřování bylo prakticky nezbytné jak z hlediska správy širšího území, pohybu vojsk tak i z ekonomického hlediska pro přepravu a prodej zboží. Cestní síť se tak kontinuálně rozšiřovala ve vazbě na potřeby společnosti a v průběhu staletí se tak vyvinula spojitá cestní síť s jasnou strukturou významných dopravních tahů, doplněná o podružnou síť cest méně významných.

Během 20. století našeho letopočtu se však vnímání dopravy a dopravních prostor proměnilo. Stalo se tak vzhledem ke dvěma významným historickým událostem, které se také někdy označují jako „dopravní revoluce“. První zlom nastal na počátku 19. století s příchodem železniční dopravy a druhý v první polovině 20. století, kdy na trh vstoupil osobní automobil, který v podstatě definoval hlavní kostru dopravy do podoby, která je známá dnes. Potřeba automobilů se v tu dobu začala rozšiřovat prakticky do všech společenských vrstev. Po druhé světové válce byla automobilizace na takové úrovni, že městské ulice začaly být přetížené a jejich kapacita přestávala stačit. Jako reakce na zvýšenou potřebu mobility lidí tak výrazně narostla tranzitní síť a síť komunikací obecně. To v intravilánu sídel způsobilo, že se z většiny ulic staly monofunkční dopravní zóny, kde motorová vozidla vytlačila běžný společenský život. Během 20. století se tedy vnímání dopravy významně změnilo. Ulice začaly být chápány jako primární tranzitní prostor a postupně se staly výhradní doménou motorových vozidel.

### 2.1.3 Sídelní struktura na území České republiky

Území Čech a Moravy, jako jedna z mála oblastí, disponuje poměrně hustou sídelní strukturou, jejíž základy byly položeny již v období středověku, kořeny založení některých sídel dokonce sahají i hlouběji do historie. Z celkového počtu sídel, který je přibližně 6 250, má necelých pět tisíc sídel méně než jeden tisíc obyvatel. Ačkoliv tato malá sídla tvoří většinu z celkového počtu, jejich rozvoj ve většině směrů značně zaostává. V malých sídlech často chybí základní vybavenost, jako jsou obchody s potravinami, ordinace lékaře a ve většině případů není modernizovaná či úplně chybí základní sídelní infrastruktura, ať už technická (kanalizace, vodovod) nebo komunikační síť spolu s náměstími či návsemi, tedy veřejný prostor. Přitom právě pro menší sídla jsou veřejná prostranství klíčová pro život a vzájemnou interakci obyvatel (Štogr, 2001).

Sídelní struktura v Čechách a na Moravě je dána dobou svého vzniku a následného dlouhodobého vývoje. Významnou roli při vzniku sídel hrála konfigurace terénu a mikroklimatické podmínky, které se v průběhu staletí mění jen minimálně. Ve vývoji sídelní struktury jsou také patrná období výraznějších změn, takzvaných urbanizačních fází. Tím se rozumí především koncentrace obyvatelstva do větších sídel, tedy měst. Zatím co na počátku 19. století byla města co do počtu obyvatel v menšině, žily zde pouze 3 % z celkového počtu obyvatel, po první polovině 19. století průmyslová revoluce spustila takzvaný urbanizační proces, jehož výsledkem je, že v dnešní době žije na venkově už jen necelých 30 % obyvatel.

Současná sídelní struktura je tvořena specifickou sítí sídel, která se vyznačuje velkou hustotou převážně malých sídel pevně spjatých s okolní krajinou a rovnoměrností jejich rozložení s průměrnou vzdáleností 1,5 kilometru mezi sídly. Mezi charakteristické rysy české sídelní struktury patří drobné lidské měřítko, velikostní, prostorová a funkční diferenciaci a blízkost spojená se vzájemným spolupůsobením. Pro naše území jsou typická malá sídla, do 5 tisíc obyvatel, v kombinaci s hustou sítí menších měst o velikosti tři až deset tisíc obyvatel, která jsou přirozenými obchodními centry, centry služeb, případně slouží i jako správní centra.

Zhruba 80 % z celkového počtu všech českých sídel má méně než jeden tisíc obyvatel. Ačkoliv tato malá sídla tvoří většinu z celkového počtu, tak na jejich rozvoj není ve většině případů brán takový důraz jako třeba na rozvoj větších měst. Není výjimkou, že v nich chybí základní vybavenost včetně odpovídající cestní sítě spolu s odpovídajícími prostory pro shromažďování, jako je náves, tedy souvislý a funkční systém veřejných prostranství. Přitom právě pro menší sídla jsou veřejné prostory klíčové pro život a vzájemnou interakci obyvatel.

### 2.1.4 Cestní síť v rámci sídel v současnosti

Dopravní vazby jsou v současném způsobu života prakticky nepostradatelné. Jako jejich základní funkci lze uvést přepravu obrovského množství lidí, kteří se pohybují buď jen v rámci sídla, dojíždí ze sídla do sídla, transportují se mezi regiony nebo i státy. V současnosti je nejvíce využívána individuální automobilová doprava. Trend automobilizace roste kontinuálně spolu s růstem počtu obyvatel. Ve vyspělých státech připadají necelé dva automobily na rodinu, přičemž nejméně jeden z nich bývá denně v pohybu. Stále vzrůstající počet automobilů lze pocítit především uvnitř sídel, kde je doprava přímou součástí veřejných prostranství.

V dnešní době je doprava prvkem pozitivním i negativním. Pomáhá transportu osob a věcí, ale pokud dojde k jejímu extrémnímu nárůstu, přestává být standardní součástí běžného koloběhu dne a stává se obtěžujícím až nežádoucím prvkem. Řešením může být například vymístění motorové dopravy ze sídla na jeho okraj. Tím na jedné straně dojde ke zlepšení prostředí v intravilánu (méně hluku, méně exhalací, příjemnější prostředí

pro chodce apod.), ale na druhé straně často dochází k poklesu ekonomického výkonu centra sídla. Doprava, zejména ta hromadná, je zcela jistě městotvorným prvkem, formuje charakter a prostředí stávajících území v sídelních útvarech (Kotas, 2007).

Komunikace, které umožňují efektivní cestu mezi místy, jsou samozřejmě nepostradatelné, mají zásadní význam pro zachování regionální mobility, pro národní hospodářství a v neposlední řadě i pro moderní život. Ale komunikace uvnitř sídel, kde se z nich stávají ulice, by měly být koncipované především pro obyvatele daného sídla, pro obyčejné lidi. Neměla by to být jen nehostinná místa, kde se chodec cítí nekomfortně a přebytečně. Měly by umožňovat jak sociální interakci, tak i fyzickou aktivitu a zároveň by měly být v kontextu s potenciálem prostoru, stejně jako s různými druhy dopravy. Když se podaří všechny tyto požadavky sladit, vznikne jedinečné multifunkční veřejné prostranství, které poskytne příležitosti jak v sociální, tak v ekonomické a v kulturní rovině (Madden a Wiley-Schwartz, 2005).

#### 2.1.4.1 Skladba uliční sítě

Každé sídlo, bez rozdílu země, obsahuje dopravně významné sběrné komunikace, které jej spojuje s okolním světem. Tyto komunikace tvoří dopravní kostru sídla, tzv. uliční skelety – obchvaty, průtahy, městské okruhy či dopravní spojky. Vedení městských komunikací, které tvoří dopravní síť města, je charakterizováno různými systémy, z nichž nejtýpější jsou systémy radiální, diametrální, roštové, radiálně okružní a další, nejčastěji vyplývající z jejich kombinací (Kotas, 2007). Na sběrné komunikace navazuje síť obslužných komunikací a nejnižší v hierarchii jak rychlostní, tak z hlediska šířkového uspořádání jsou komunikace se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorového provozu.

##### 2.1.4.1.1 Rozdělení komunikací dle ČSN 73 6110

Místní komunikace (MK) slouží převážně k dopravě na území obce. Jedná se o bez omezení přístupnou pozemní komunikaci, vyjma případů, kdy je vystavěna jako rychlostní místní komunikace. V takovém případě platí pro používání komunikace stejná pravidla jako pro dálnice či rychlostní silnice, tj. je přístupná pouze motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než 80 km/hod. Místní komunikace se rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do těchto funkčních skupin:

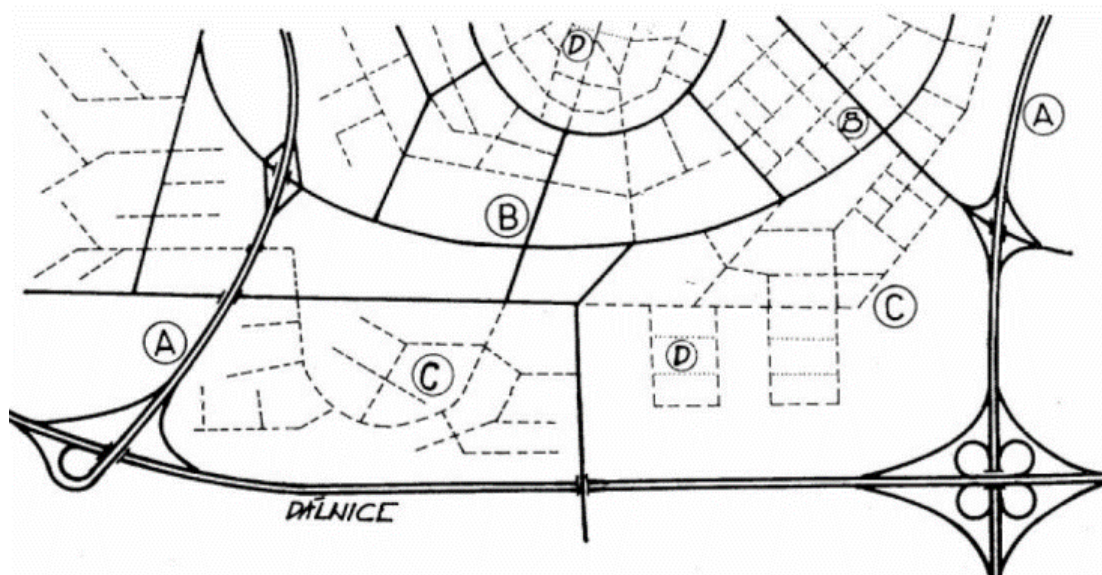
- MK skupiny A
  - zejména rychlostní místní komunikace s funkcí dopravní;
- MK skupiny B
  - dopravně významná sběrná komunikace s funkcí dopravně obslužnou;
- MK skupiny C
  - obslužná komunikace s funkcí obslužnou;
- MK skupiny D
  - komunikace se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorového provozu;
  - podskupiny D1 a D2:
    - D1: komunikace se smíšeným provozem;
    - D2: komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel.

Popis funkčních skupin (Prokeš a Bedřichová, 2006)

- A** Rychlostní komunikace pro místní komunikace funkční skupiny A vychází svým příčným uspořádáním z dálnic a rychlostních komunikací, na které obvykle v intravilánu navazují. Rychlost na nich ovšem oproti dálnicím a rychlostním komunikacím bývá omezená na 80 km/h. Jejich hlavní funkcí je plynulé a bezpečné převedení soustředných proudů vnitřní a vnější dopravy v uspořádání jako přivaděč, průtah nebo okruh.
- B** Sběrné komunikace typu B jsou komunikace obytných útvarů, spojují obce, tvoří průtahy silnic I., II. a III. třídy a další vazby na tyto komunikace. Sběrné komunikace přivádí dopravu sídelního útvaru na vnější silniční síť nebo na městské rychlostní komunikace, tvoří hlavní osy sídelních útvarů a spolu s rychlostními komunikacemi mohou tvořit hlavní komunikační systém sídel. Bývají páteřními trasami pro MHD a plní funkci obsluhy přílehlé zástavby.
- C** Obslužné komunikace typu C tvoří cestní síť ve stávající i nové výstavbě, zpřístupňují území a objekty. Neměly by umožňovat zbytečné průjezdy obytnými částmi. Mohou jimi být i průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy. Je možné je použít pro vedení tras MHD. Na obslužných komunikacích by díky jejich charakteru měly být v co největší míře uplatněny prvky zklidnění provozu.
- D1** Typ komunikace D1 je tvořen pěšími zónami a obytnými zónami. Na takovýchto komunikacích je provoz nejčastěji smíšený, v některých případech segregovaný. V obou případech je provoz motorových vozidel však značně omezen.
- D2** Komunikace D2 je komunikace se zcela vyloučeným provozem motorových vozidel. Jedná se o stezky, pruhy a pásy určené cyklistickému provozu, stezky pro chodce, chodníky, průchody, schodiště a ostatní komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel.

Základní typy místních komunikací a jejich značení:

- MR – místní rychlostní;
- MS – místní sběrná;
- MO – místní obslužná;
- MOK – místní obslužná s krajnicí.



Obr. 6 - Schéma hierarchie místních komunikací, zdroj: KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*, ČVUT, 2007.



Každá z uvedených komunikací má svůj určitý charakter provozu. Z hlediska bezpečnosti jednotlivých provozů (automobily, pěší, cyklisté a ostatní) bývá nejexponovanější právě první zmíněná, tedy sběrná komunikace – místní komunikace typu B. Tím, že do sídla přivádí a zároveň z něj odvádí veškerý provoz, stává se komunikací s nejfrekventovanějším provozem v sídle a zároveň s nejvyšším rizikem ohrožení jednotlivých účastníků provozu. Z tohoto důvodu je třeba provoz na komunikacích tohoto typu regulovat a zklidňovat, a to především v kolizních bodech. Není ale výjimkou, že díky podmínkám vyplývajících z charakteru silniční sítě mohou být exponované i obslužné komunikace – místní komunikace typu C. Komunikace se smíšeným provozem – místní komunikace typu D – je svým charakterem koncipována jako bezpečná pro všechny uživatele tohoto prostoru. Vše se však může odlišovat v závislosti na individuálním posouzení konkrétního případu (Černínová, 2015).

#### 2.1.4.1.2 Rozdělení komunikací z hlediska průchodu sídlem

Při pohledu na komunikace z hlediska průchodu sídlem existují tři možnosti. První možností je ukončení komunikace v sídle, sídlo je tedy neprůjezdné. Tento typ je z hlediska bezpečnosti jednotlivých provozů nejméně konfliktní. Provoz motorové dopravy v sídle je omezen na minimum, dá se říci, že pouze na obyvatele sídla a na ty, kteří mají v sídle zájmový bod. Na takovýchto komunikacích většinou není třeba vytvářet žádná opatření pro zklidnění provozu. Dalším typem jsou sídla průjezdná, kde komunikace vede skrz sídlo a posledním typem jsou sídla s křížením průjezdných komunikací. Oba typy z hlediska jednotlivých provozů vykazují vyšší míru nebezpečí, protože frekvence provozu na komunikacích bývá mnohonásobně vyšší. V takovýchto případech bývá vhodné použít opatření pro zvýšení bezpečnosti provozů se zaměřením na ochranu chodce před motorovými vozidly. Každý případ je ale třeba posuzovat individuálně a podle zjištěných problémů a kolizních míst stanovit opatření.

Protože i sídla mají plošnou rozlohu, je třeba dostávat se z místa na místo i v nich. Proto cestní síť z extravilánu přechází plynule do intravilánu měst, kde může plynule přecházet v čistě dopravní koridory nebo v ulice se smíšeným provozem. Charakter komunikací v sídlech bývá jiný, především proto, že prochází zástavbou s obydlenými prostory. Dochází na nich ke společnému provozu rozdílných uživatelů, jako jsou cyklisté, chodci, automobilová doprava a městská hromadná doprava a tím k mísení různých charakterů provozu a jsou používány nejen k cílenému přemísťování z místa na místo, ale i k jiným aktivitám. Těmi může být například zastávkový provoz MHD, doprava v klidu, trávení volného času chodců v prostoru ulice a podobné činnosti.

Samozřejmě, že ne všechny ulice slouží všem uživatelům. V sídlech lze nalézt i komunikace s čistě dopravním charakterem, kterými jsou nejčastěji průtahy sídly. Většina komunikací ale pořád tvoří ulice. Z hlediska dopravy v sídle v kooperaci s ostatními provozem, jako je pěší či cyklistická doprava, jsou významné komunikace typu B, případně C. Na těchto komunikacích je realizována motorová doprava, městská hromadná doprava, cyklistická a pěší doprava. Každý z těchto typů dopravy má určité požadavky a je nutné mezi nimi najít kompromis. Komunikace v sídlech navíc tvoří ulice a ulice jsou základním a velmi významným prvkem, který spoluvytváří veřejné prostory sídla. V minulosti to bývaly právě ulice, kde se odehrávaly zásadní události tehdejšího dění. Ulice jsou tedy jedním z klíčových prostor, kde by se měl odehrávat veřejný společenský život i v současné době.

#### 2.1.4.2 Stav cestní sítě v malých sídlech

Ulice v malých sídlech a vesnicích mají svá specifika. Není zde sice tak vysoká kumulace aktivit a provozů jako ve velkých sídlech, ale prostory, jimiž jsou komunikace ve vsi vedeny, mají pro sídlo stejný, ne-li větší význam jako ve velkých městech. Trasy komunikací ve vsích vytvářejí veřejné prostory, které jsou významným, v některých případech i jediným

místem pro sociální interakci obyvatel. Jedná se o nekompaktní liniový prostor, který slouží především jako komunikace, méně pak jako prostor vhodný pro společenské a kulturní akce. Vesnická ulice má typický charakter, který je diametrálně rozdílný od městské ulice. Součástí prostorů jsou také stavební a jiné prvky jako kaple, pomníky, významné stromy nebo aleje. Důležitým prostorem může být i širší ulice, která v některých případech může plnit roli návsi, pokud v sídle chybí, nebo zahrnuje důležitý prvek jako je autobusová zastávka (Kašpar, 2011).



Obr. 7 - Ulice jako veřejný prostor, počátek 20. století (Nové Dvory, okr. Kutná Hora).

Cestní síť české vesnice má své typické rysy. Nejvýznamnějším rysem je měřítko, které je velmi blízké člověku a vytváří tak proporčně vyrovnaný prostor. Prostor ulice není striktně vymezen hranami výstavby a prolíná se s prostorem soukromým. Když je použit plot, tak je většinou průhledný, obytná stavení mají do ulice situovaná okna obytných prostor a sdílí tak soukromé dění s veřejným prostorem. Dalším významným znakem jsou takzvané „měkké okraje“, což znamená přechod mezi jednotlivými materiálově rozdílnými povrchy jsou postupné a prolínají se. S tím souvisí i absence segregovaných prostor pro pěší, tedy chodníků. Provoz pěších je často řešen po zpevněných šotolinových či travnatých okrajích, ve které postupně přechází komunikace pro motorová vozidla. Povrchy veřejných prostor jsou v malých sídlech většinou z přírodních nebo z přírodě blízkých materiálů.

V současné době se rozdíly mezi vesnicí a městem pomalu stírají. Tento trend započal v 50. a 60. letech dvacátého století, kdy socialistický režim usiloval o přiblížení se městu, respektive vyrovnání podmínek na vesnici a ve městě. To se projevovalo používáním typicky městských stavebních prvků a detailů na venkově s úmyslem, že pokud vesnice budou vypadat jako malá města, budou v nich mít obyvatelé stejnou kvalitu života jako ve městě (Perlín, 2019). Druhým zásadním zvratem bylo období po roce 1989, kdy bylo snahou vrátit původní poměry především z hlediska majetkového zpět, což ale díky velmi nízké konkurenceschopnosti zemědělské výroby prakticky nebylo možné (Bedrna, 2005). Do vizuálního vzhledu vesnice toto období nemělo zásadnější dopady a tak myšlenka „co je městské je dobré“ bohužel přetrvávala (Pospěch a kol., 2014).

### 2.1.4.3 Budoucnost cestní sítě v malých sídlech

V posledních desetiletích roste nejen mezi odborníky, ale i mezi samosprávou zájem o takzvané vzkříšení vesnického ducha. Dost často ale bohužel vyhrává levnější řešení nad esteticky kvalitnější a vhodnější úpravou. Stále pokračuje trend vytvářet v malých sídlech ulice městského typu, ulice upřednostňující motorovou dopravu, které striktně člení prostor komunikace na různé provozní pruhy pomocí vysokých obrubníků a jsou pojednané zámkovou dlažbou. Pro fungování malých sídel, kde je ulice jedním z klíčových veřejných prostor, však může být takový přístup naprosto zničující, protože pojetí komunikací tímto způsobem není pro veřejné prostory vesnice přirozené.

### 2.1.4.4 Úpravy komunikací v sídlech, zklidňování dopravy

Ve většině vyspělých států přistoupili k takzvanému zklidňování dopravy (omezení počtu motorových vozidel, přizpůsobení prostorů zranitelnějším účastníkům provozu) již na počátku 21. století. Hlavním důvodem bylo nekontrolovatelně rostoucí zahušťování dopravního prostoru především osobními automobily, které začalo přesahovat únosné meze. Počet automobilů a dalších motorových prostředků postupně vytlačil život z ulic a vytvořil z nich monofunkční tranzitní zóny. V reakci na to se přistoupilo k systematickému řešení dopravy, jehož hlavním cílem bylo omezení motorové dopravy a navrácení života a ruchu do ulic v podobě dopravy pěší a cyklistické.

Zklidnění dopravy přináší obyvatelům a návštěvníkům sídel nejen lepší životní prostředí, ale i kvalitnější uliční prostor, který funguje jako polyfunkční veřejný prostor a lze ho využít k široké škále aktivit. Ulice v sídlech jsou jedním z primárních a nejpočetněji zastoupených veřejných prostor, proto postrádá smysl, aby sloužily jen jako tranzitní zóny pro automobily (Skládaný, 2006).

Stejně jako ve světě, tak i na území České republiky se v posledních desetiletích přistupuje k úpravám komunikací a k jejich zklidňování. Tyto úpravy jsou však spíše konzervativnějšího směru a často se zabývají jen konkrétními částmi, na kterých se vyskytují problémy či komplikace. Jen minimum případů řeší území nebo jeho část jako komplexní celek, který respektuje všechny návaznosti na okolí. To může být způsobené buď složitými podmínkami vyplývajícími z legislativních požadavků, které často příliš jasně vymezují možnosti řešení, nedostatkem finančních prostředků nebo nedostatečnými zkušenostmi projektantů, které úpravy komunikací navrhuje.

Typickým přístupem pro česká sídla je přísná diferenciací typu komunikace a rychlostního režimu na ní. V zásadě se rozlišují dvě skupiny. První skupinou jsou hlavní místní komunikace (základní síť), které slouží především k přesunu motorových vozidel, nejsou vhodné pro pobyt chodců a nemají potenciál být „sídletvornými“ prvky. Do druhé skupiny lze zařadit obslužné komunikace (obslužná síť) s povolenou rychlostí 50 km v hodině, případně 30 kilometrů v hodině – zklidněné komunikace (Slabý, 2004). Tato skupina se tak stává základním stavebním prvkem veřejných prostor a je třeba k ní podle toho také přistupovat.

### 2.1.5 Požadavky na uliční prostor v malých sídlech

České vesnice mají své typické rysy, ať už se jedná o jejich rozmístění v rámci regionu, o charakteristickou půdorysnou typologii, která bývá zachována z dob založení vesnice, nebo o typickou lidovou architekturu. Stejně rysy lze nalézt také v rámci veřejného prostranství a v materiálovém složení těchto prostor. Nejde však jen o samotné materiály jako takové, významnou roli hraje také jejich rozložení a členění.

### 2.1.5.1 Měřítka

Zásadním znakem jakéhokoliv venkovského prostoru je jeho měřítko, které úzce souvisí s problematikou použití materiálů. Na vesnicích je obecně typické, že se veškeré proporce a poměry různých staveb a prostorů drží měřítko, které respektuje a upřednostňuje člověka. Místa s takovými parametry jsou blízká jeho uživatelům a vytváří prostory příjemné pro pobyt (odpočinek, interakce obyvatel) a pohyb (chůze, jako elementární pohyb člověka).

Měřítka člověka je využíváno v systému veřejných prostranství jako celku stejně jako při členění jednotlivých veřejných prostor. Šířka uličního prostoru, která je nejčastěji vymezena čelními stěnami obytných budov nebo ploty, je závislá na způsobu založení a umístění vesnice. Její rozpětí v příčném řezu může být od úzkého jednosměrného pruhu komunikace až po velkorysé prostory o šířce patnáct až dvacet metrů. Čím širší však uliční prostor je, tím více bývá členěný. To je vidět na příčném uspořádání komunikace na rozdílných pruzích, které jsou buď provozního charakteru, nebo mají funkci dělící (izolační zeleň), technickou (odvodňovací příkopy), užitnou či okrasnou (bylinkové nebo květinové záhony). V historii se objevují případy, kdy byl široký uliční prostor ponechán jako zpevněná plocha doplněná vzrostlými stromy.

### 2.1.5.2 Měkké hrany

Prostor ulice na vesnici bývá vymezen různými způsoby. Co však tvoří jeho charakteristický ráz je postupný přechod jak v případě materiálového řešení povrchů (viz kapitola povrchy), tak v případě rozdělení na soukromý a veřejný prostor. Nevzniká tak anonymní prostory, které od sebe odděluje zeď, a není jasné, co je na druhé straně. Pokud je prostor vymezen fasádami domů, tak je do veřejného prostoru otočená čelní fasáda domu s okny do obytných místností. To prostoru dává jistou míru otevřenosti a působí „zabydleně“. Podobným způsobem působí i umístění předzahrádky, která navíc tvoří další stupeň mezi soukromým a veřejným prostorem. Před obytným stavením se v rámci veřejného prostoru objevuje i polosoukromé zápraží před vstupem či lavička vedle vchodu (Tichá, 2018).

V případě potřeby oddělení soukromého pozemku bylo v minulosti používáno klasické dřevěné plaňkové oplocení, které však nepůsobilo jako bariéra, ale jen jako citlivé oddělení prostoru. Ploty neměly podezdívky, sloupky byly tvořeny z dřevěných kůlů, plaňky plotu byly úzké s poměrnými rozestupy, vysoké cca 1,5 metru. V místech, kde bylo nutné oddělit například komunikaci od vodní plochy, byly využívány zhruba jeden metr vysoké kamenné pilíře, mezi které byly vodorovně vsazené dřevěné kůly. Kamenné pilíře byly někdy nahrazeny dřevěnými kůly. Podél komunikací se často objevoval příkop, který sloužil pro odvodnění komunikací. Tyto příkopy nebyly spojitě podél celé komunikace, sloužily jako „nádržky“ pro sběr vody a následně pomalé vsakování a vysychání.

### 2.1.5.3 Povrchy

Stejný význam jako prostorové členění má samotná materiálová skladba prostoru. To, jaký typ materiálu je použit na různé plochy výrazně dotváří celkový obraz daného sídla. V minulosti se obecně v rámci vesnice používaly pouze povrchy na přírodní bázi, v rámci veřejného prostoru a uličního prostoru to byly prašné (vyježděné) či kamenné povrchy (dlažba, štěrk, makadam), trávnik či mlat. Důležitá je ale i jednoduchost řešení daného prostranství a rozumné použití rozdílných materiálů, kde platí pravidlo čím střídmější, tím více blízké venkovskému charakteru. Významným detailem je styk dvou povrchů. Pro vesnické prostředí je typický takzvaný měkký styk, tj. styk nejméně nápadný, případně se v přechodu oba povrchy mohou prolínat. Pro venkovský prostor není typické jasně vymezovat okraje a používat výškové dělení jednotlivých ploch (obrubníky apod.). To se využívá jen v případech, kdy je to nezbytně nutné či žádoucí, například pokud vesnicí prochází velmi frekventovaná komunikace.

## Shrnutí znaků vesnického dopravního prostoru

	Znak	Popis znaku	Výskyt
Měřítko	měřítko člověka	uchopitelné prostředí sídla, příjemné pro pobyt	obecně
	širší uliční prostor (>3:1)	ulice s plnohodnotnou funkcí veřejného prostoru, většinou členěná do různých provozních pruhů	zemědělské oblasti, rovinaté části
	užší uliční prostor (1:1, 2:1)*	ulice s převahou dopravní funkce, prostory pro pobyt nebyly v celé délce ulice	horské oblasti
Pojížděná část uličního prostoru	středem širokého uličního prostoru	pojížděná komunikace většinou pro obousměrný provoz přecházející v zelené pásy po stranách (dříve mohl být celý prostor prašný) pěši využívají samostatný segregovaný prostor, mohou využít i zelené pásy, případně okraj komunikace	zemědělské oblasti, nížiny
	od okraje k okraji	díky nedostatku prostoru je pojížděná komunikace přes celý uliční prostor, případně se může objevovat zpevněná či zelená krajnice	horské oblasti
Okraje uličního prostoru	obytné místnosti oken otočené do veřejného prostoru	propojení veřejného a soukromého prostoru, kontrolovatelnost veřejného prostoru	obecně
	předzahrádky	postupný přechod veřejné / soukromé	zemědělské oblasti
	lavičky u vchodu/ zvýšené zápraží	postupný přechod veřejné / soukromé	obecně
	„průhledné“ ploty a zábrany	„měkké“ dělení prostor – prolínání veřejného a soukromého prostoru	obecně
	příkop	odvodnění komunikací	především zemědělské oblasti
Povrchy	přírodní či přírodě blízké povrchy	prašné cesty, štěrk, makadam, mlat, trávník, ostatní porosty, dlažba, hliněné plochy, dřevo, kamenná dlažba, asphalt	obecně
	měkké okraje	postupný přechod ploch v jedné úrovni, minimální výškové odstupňování	obecně
Výstavba	typické stavby	postaveny na hranici veřejného prostoru, dvůr, propojení s produkčními plochami	dle regionu
	harmonické prostoupení sídel přírodou	příroda prostupovala do sídel (aleje, solitéry...)	obecně
	pronikání sídel do přírody	solitérní stavby ve volné krajině, drobná sakrální architektura	obecně

\*poměr šířka uličního prostoru : výška zástavby

## 2.1.6 Veřejná prostranství

Protože velikost veřejných prostor bývá přímo úměrná velikosti sídla, lze říci, že čím menší sídlo, tím je důležitější brát větší zřetel na jednotlivé zásahy. U drobných vísek může veřejný prostor tvořit pouze jedna ulice, větší vesnice mají strukturu ulic v závislosti na jejich typologické struktuře doplněnou o centrální veřejný prostor nazývaný náves.

V dnešní době vysokého stupně automobilizace je dobré si uvědomit, že dobrá koncepce veřejného prostranství může snížit dopravní zácpy, dobu cestování a dopravní nehody tím, že se v prostoru sídla objeví vhodné a odlišné druhy dopravy a zároveň se upřednostní trasy pro pěší a cyklisty. Jednou ze základních funkcí veřejného prostoru je umožnit lidem volný pohyb a získat přístup do oblastí pěšky, na kole, autem, na motorce nebo veřejnou dopravou. Klíčovým cílem urbanismu a plánování by proto mělo být sladit potřeby těchto často protichůdných druhů dopravy.

Dobře navržená veřejná prostranství podporují chůzi a jízdu na kole a mají tendence vytvářet bezpečné prostředí snižováním rychlosti a snižováním počtu vozidel. Veřejné prostranství by mělo být místem, kde lidé vykonávají řadu funkcí, které jsou sdílené se všemi: pohyb z místa na místo, využívání veřejných rekreačních a kulturních příležitostí, návštěva jiných částí sídla nebo jiných míst, nakupování, setkávání se s ostatními nebo jen prostě procházky.

### 2.1.6.1 Náves a doprava

Náves primárně slouží jako veřejné prostranství pro život obyvatel sídla, prostor pro střetávání a trávení volného času, doprava by zde tedy neměla tvořit majoritní funkční složku. Její úplné vyloučení však není z hlediska obslužnosti daného prostoru a přilehlých staveb možné. Úkolem je tedy najít určitou synergii mezi dopravou a životem na návsi, nastavit vyvážený stav všech složek a funkcí (přeprava, pěší trasy, sociální interakce, shromažďování lidí), které se na návsi uplatňují a tím zajistit funkčnost tohoto prostoru.

Každá náves je zpřístupněna dopravními trasami, které ji spojují s okolním světem. Ve většině případů bývá náves průjezdná, jen ve zlomku případů přístupová cesta na návsi končí. Z hlavní komunikace procházející návsi jsou přístupná veškerá stavení přiléhající k návsi. Původní cestní síť byla rozměrově konstruovaná pro potřeby hospodářských a obslužných vozidel, tedy pro povozy taženými koňmi, drobná pomocná vozítka a pro pěší provoz. S přihlédnutím k těmto potřebám byly rozměrově navrženy i návsi, kterými trasy procházely.

Dnešní doba však přináší velmi odlišný způsob dopravy a přepravy. Prostředkem dopravy jsou motorová vozidla, především automobily, a to v několikanásobně větším počtu, než bývalo koňmi tažených povozů. Tomuto trendu se přizpůsobují i samotné komunikace. Většina z nich byla rozšířena, opatřena asfaltovým povrchem a jejich šířka byla adaptována na zvýšenou frekvenci provozu a mimo jiné i na potřeby uložení inženýrských sítí do vozovky, případně do zeleného pásu nebo chodníku. Existují ale také případy, především v zastavěných územích, kde není díky prostorovým danostem možné komunikace neomezeně rozšiřovat či přizpůsobovat aktuálním potřebám. To platí i v případě vedení komunikací přes náves.

### 2.1.6.2 Koncepce řešení dopravy na návsi

Téma řešení dopravy v rámci návsi není, jak by se na první pohled mohlo díky velikosti daných sídel a současnému trendu urbanizace zdát, tématem nepodstatným. Naopak se jedná o klíčové téma pro fungování veřejných prostranství a zachování života v malých sídlech. Doprava je v dnešní době oblastí, která je ve spoustu případech činitelem pozitivním a perspektivním, na druhé straně je však třeba si uvědomit, že může být i činitelem

destruktivním, a to zejména ve svém objemu a intenzitě, která je pro současnou dobu typická. Zejména pokud se bavíme o dopravě v intravilánu sídel, kde jsou její projevy několikanásobně více citelné.

Je třeba rozvážit, jaká intenzita dopravy je pro sídlo únosná, respektive přínosná, a jaký objem motorových vozidel dokáže fungovat v harmonii se životem na veřejném prostranství. Výše uvedené je vhodné řešit spolu s odborníky na tuto problematiku, kteří mají v této oblasti zkušenosti. Zamezí se tím tak úpravám a zásahům, které by daný prostor, v tomto případě náves, degradovaly nebo dokonce postavily do pozice, kdy by zcela ztratil svou funkčnost.

### 2.1.6.3 Doplnující témata v rámci řešení dopravy na návsi

#### *Zklidnění provozu*

Zklidnění provozu v rámci návsi je téma úzce související s dopravou v rámci návsi. Je na zvážení, zda v prostoru veřejného prostranství komunikaci opatřit vhodnými prvky zklidnění provozu (podélné prahy, změna povrchu, zvýšená komunikace – sdílený prostor a podobně). Vždy je však třeba brát ohled na typ průjezdné dopravy. Vesnice s málo frekventovanou silnicí 3. třídy si může dovolit jiné zklidňující prvky než vesnice se silnicí I. nebo II. třídy s vyšším provozem. Je na individuálním zvážení odborníků, jaké prostředky je možné v dané situaci použít, volit vhodné kompromisy tak, aby doprava a veřejný život mohly fungovat v harmonii. Nevhodné použití úprav komunikací může ve výsledku působit větší komplikace a výsledný negativní efekt než komunikace bez zklidnění. Například při nevhodném použití příčných prahů může dojít ke zvýšení hlučnosti z dopravního prostoru.

#### *Doprava v klidu*

Druhým, s dopravou neodmyslitelně spojeným tématem je doprava v klidu, tedy parkování. Řešení tohoto tématu je přímo závislé na charakteru návsi v kombinaci s frekvencí dopravy – potřeby historicky cenné či kulturně exponované návsi na silnici I. třídy jsou diametrálně rozdílné od neprůjezdné prosté návsi s kapličkou obklopené pouze obytnou zástavbou.

Obecně závisí na tom, zda jsou ve veřejném prostranství cíle, za kterými někdo míří. Pokud zde tyto cíle jsou, je třeba si uvědomit, zda jsou to cíle místního významu (pro obyvatele vesnice), nadmístního významu (pro obyvatele například i okolních vsí), nebo významnější. V rámci každé návsi by mělo být bezpodmínečně řešeno krátkodobé odstavení vozidel, minimálně příležitostně stání pro zásobování či pro zázemí při různých akcích. Rozhodně by ale neměla být překročena jistá míra, aby většina plochy návsi nesloužila jako parkoviště.

V případě návštěvnický exponovaných návší je vhodné zřídit parkoviště s větší kapacitou mimo náves, v místech k tomu vhodných, jako jsou například parcely za zástavbou přiléhající k návsi. Parkování vozidel samotných rezidentů zástavby návsi bývá většinou řešeno v rámci jednotlivých pozemků tak, aby veřejné prostranství zůstalo volné. Nutno zmínit, že v dnešní době existuje možnost regulace parkování vozidel pomocí legislativních nástrojů, například místními vyhláškami.

#### *Náplň veřejného prostranství*

Jedním z dalších témat je samotná náplň veřejného prostranství. I když do tohoto prostoru v dnešní době vstupuje spousta elementů, pro které náves původně nebyla určena, je dobré stále udržovat záměr a původní funkci, kvůli kterému byla založena, což nutně neznamená držet se historických obrázků a kopírovat původní podobu návsi. Cílem by mělo být udržování prostranství tak, aby naplňovalo svou funkci, aby umožňovalo setkávání lidí, aby skýtalo prostor pro odpočinek i pro různé aktivity a v neposlední řadě i prostor pro dopravu (Čablová, 2011).

## 2.1.7 Doprava v kontextu legislativy

Doprava je složitý systém, který se vyvíjel po staletí a v současnosti jde o tak obsáhlý celek, který je třeba regulovat a koordinovat. To je důvod, proč je podmiňována legislativou, nařízeními a doporučeními, která vychází z odborných, politických a apolitických rozhodnutí.

### Závazné dokumenty, strategie, legislativa v České republice

V České republice je pro dopravu závazným dokumentem *Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050* a návazný dokument *Dopravní politika ČR pro období 2021–2027 s výhledem do roku 2050*. Tato politika vychází z dokumentu Evropské unie nazvaného Bílá kniha – Cesta k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru – ke konkurenceschopnému a efektivnímu dopravnímu systému, vydaného v březnu 2011.

Základním dokumentem pro zvýšení bezpečnosti dopravy je *Národní strategie bezpečnosti silničního provozu*, respektive *Strategie BESIP 2021-2030* navazující na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen NSBSP). První NSBSP byla vytvořena v roce 2004, kdy Česká republika vstoupila do Evropské unie. V roce 2017 byla provedena její revize a aktualizace. Tato NSBSP platila do konce roku 2020, v roce 2021 byla vydaná její aktualizace nazvaná *Strategie BESIP 2021-2030*. Hlavní myšlenkou Strategie BESIP je realizace opatření pomocí jednotlivých akčních plánů, které jsou definovány na dvouletá období. Tyto akční plány zahrnují skupiny opatření, na které je zapotřebí se zaměřit, aby bylo dosaženo určitého cíle. Všechny aktivity NSBSP směřují k minimalizaci dopadů dopravních nehod na jedince a na prostředí. Pomyslným cílem je naplnění takzvané Vize 0 (Vision zero), filosofického pohledu, kde je dopravní nehoda brána jako událost neakceptovatelná společností a jejíž cílem je v dlouhodobém horizontu snížení počtu úmrtí a zranění až na nulu.

Bezpečnost silničního provozu je legislativně ošetřena zákony. Z nich nevýznamnějšími jsou následující zákony v platném znění a v souladu s jejich prováděcími vyhláškami:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích;
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích;
- zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích;
- zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů.

Výše uvedené zákony doplňují normy (ČSN) a technické podmínky Ministerstva vnitra (TP). Z těch jsou nejvýznamnější:

- ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací;
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006, Změna 1, 02/2010;
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, 12/2002;
- TP 85 Zpomalovací prahy, 12/2007;
- TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón, 12/2008;
- TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, 05/2000;
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení, 08/2005;
- TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komun., 10/2005;



- TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, 02/2001;
- TP 217 - Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích, 01/2010;
- TP 218 - Navrhování zón 30, 01/2010.

V České republice je pro dopravu nejdůležitější organizací *Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)*, které realizuje výzkumnou, expertní a servisní činnost pro Ministerstvo dopravy a další organizační složky státu nebo územní samosprávné celky. Samotné Ministerstvo dopravy poté schvaluje zákony. Kromě těchto subjektů existuje ale řada dalších asociací či organizací, které vstupují do problematiky dopravy. Jednou z nich je například BESIP, který je jedním z oddělení Ministerstva dopravy ČR a koordinuje činnosti v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích a působení na lidského činitele. Do otázky bezpečnosti dopravy také významně vstupují kraje a jednotlivé obce, které mají odpovědnost za komunikace na jejich území. Často chybí jednotnost řešení a zpětná vazba na úrovni kraj – stát.

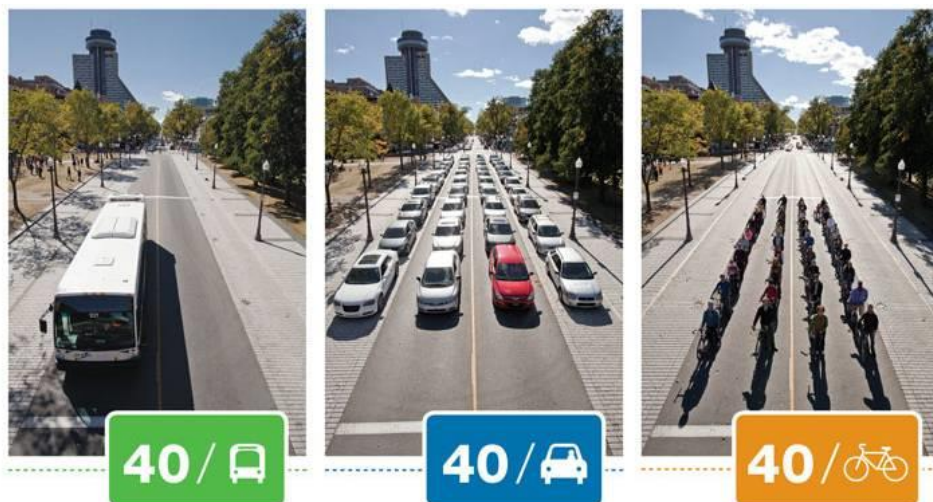
Pozn.: V rámci Přílohy 3 je pro rozšíření tématu a porovnání uveden příklad legislativního řešení dopravy ve Švédsku.

### 2.1.8 Vnímání cestní sítě ve fázi plánování

Návrh dopravní infrastruktury je jednou z kapitol každého územního plánu. V ideálním případě by při tvorbě územního plánu měla být specialistou – projektantem zvolena na základě všech poznatků o sídle koncepce dopravního systému, která by neměla být ani přes dílčí změny v projednávání územního plánu měněna. V dnešní době, kdy se klade zvýšený důraz na plánování v rámci trvale udržitelného rozvoje, tedy rozvoje, který neohrozí budoucí generace, by měl být kladen větší důraz na plánování směřující k ekologicky přijatelnějším formám dopravy. Ve městech je to zejména hromadná doprava osob pomocí MHD a cyklistická doprava. Jako nejvhodnější se tak jeví využívat synergie všech druhů doprav, zejména v koncepci integrovaného dopravního systému v rámci celých oblastí či v nadregionální úrovni. S tím souvisí i uvědomění si, jaké prostorové nároky mají jednotlivé typy dopravy a kolik veřejného prostoru „spotřebovávají“.

V dnešní době není ve většině sídel problematice koncepčního řešení dopravní infrastruktury v územně plánovací dokumentaci věnována dostatečná pozornost, nebo je řešení dopravy v rámci veřejného prostoru úplně opomíjeno. K plánování dopravy je přistupováno spíše konzervativním způsobem, kdy má přednost nejrychlejší a nejmodernější dopravní prostředek, kterému se celá koncepce návrhu dopravních systémů podřizuje. Tento přístup může mít v budoucnu vážné důsledky, jako jsou růst externích a provozních nákladů na provoz sídla nebo celková koncepční zastaralost vedoucí k degradaci sídla či regionu.

Šířkové vymezení ulic na jedné straně jednoznačně určuje jejich šířkový profil, ale na druhé straně omezuje možnost uspořádání a náplň ulice. Nedostatek místa v šířkovém uspořádání může být také spjatý s historickým vývojem měst. Spousta ulic se vyvíjela spolu se strukturou sídel, takže v historických centrech nemusí být dostatek místa pro dva základní provoz – pro komunikaci a chodník. Sídla byla historicky zakládána pro pěší, případně koňskou dopravu, bez vědomí existence automobilu. Dnešní doba však umožňuje realizovat mnoho variant a opatření, které tyto problémy dokáží řešit. Začít se musí už ve fázi plánování, koncepcí a strategií, kde by měl být upřednostňován chodec, cyklista a hromadná doprava, a provoz automobilů bude omezen na minimální množství (Evropská komise, 2005).



Obr. 8 - Ukázka potřeby prostoru jednotlivých dopravních prostředků (konference Quebec 2012).

## 2.1.9 Bezpečnost dopravy

Bezpečnost na komunikacích je velmi obsáhlý pojem, který se netýká pouze stavu komunikací nebo řidičů vozidel, jak by se na první pohled mohlo zdát. Pokud má být doprava bezpečná, musí být bezpečné všechny její složky, kterými jsou pozemní komunikace (silnice), chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a vozidla.

Nejnázorněji popisuje bezpečnost v dopravě koncepce Safe System vycházející z konceptu Vize nula (Vision Zero) a Konceptu udržitelné bezpečnosti (Sustainable Safety), které byly zavedeny na mezinárodní úrovni již v polovině 90. let 20. století.



Obr. 9 - Stavební kameny bezpečnosti - Safe System Zdroj: Mooren a kol., 2011.

Vision Zero, nadnárodní projekt bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je dosáhnout takového systému dopravy na pozemních komunikacích, který by byl bez smrtelných úrazů nebo vážných zranění. Hlavní myšlenkou a zároveň zásadou vize je, že život a zdraví nelze nikdy nahradit či vyměnit za jiné výhody ve společnosti. Vision Zero byla představena v roce 1995 a v říjnu 1997 schválena švédským parlamentem jako hlavní dopravní koncepce Švédska. Vision Zero je s modifikacemi a aktualizacemi platná až do dnešní doby a je součástí švédského Národního plánu dopravy. V 90. letech byla tato vize postupně přijata v dalších zemích nebo menších samosprávných celcích, v některých případech v různých modifikacích. Koncepce Safe System se objevila v roce 2004 v australském státě Victoria a později byla schválena australskou radou pro dopravu v její strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2005. V současné době se tato koncepce promítá do spousty strategických koncepcí ve většině vyspělých států po celém světě (Mooren a kol., 2011).

### 2.1.9.1 Člověk jako významný element dynamické dopravy

Díky neustále vzrůstajícímu počtu vozidel, především osobních automobilů, se provoz neustále zahušťuje, což způsobuje problém hlavně v intravilánu sídel. Uvnitř sídel je rovněž největší koncentrace ostatních uživatelů cestní, respektive uliční sítě a do „hry“ mohou vstoupit i speciální typy pozemní dopravy, jako jsou trolejbusy či tramvaje. Čím více uživatelů, tím je riziko možnosti střetu jednotlivých způsobů dopravy větší.

Zásadní roli však vždy hraje člověk. Lidské chování a rozhodování ovlivňuje život na silnici, svým způsobem ho z převážné většiny určuje. Pro to, aby bylo možné určit, jak se jednotliví uživatelé budou v rámci cestní sítě chovat a jak je možné toto chování ovlivnit, je potřeba nahlédnout do psychiky člověka.

### 2.1.9.2 Psychologie v oblasti dopravy

Psychologie je věda studující chování lidí, jejich prožívání, myšlení a city. Zabývá se příčinami lidského chování, osobností člověka, jeho schopnostmi a jejich testováním, temperamentem, vůlí a emoční stránkou. Jedná se o akademickou disciplínu a aplikovanou vědu, která se snaží pochopit jednotlivce a skupiny stanovením obecných principů a okruhů bádání (Reber a Reber, 2001). Zjednodušeně lze říct, že psychologie zkoumá psychiku člověka.

Jedním z oborů psychologie je dopravní psychologie, která studuje vztah mezi psychickými procesy a chování účastníků silničního provozu. Obecně si dopravní psychologie klade za cíl aplikovat teoretické aspekty psychologie s cílem zlepšit dopravní mobilitu tím, že pomůže vyvinout a uplatnit protiopatření při haváriích a také vést požadované chování prostřednictvím vzdělávání a motivace účastníků silničního provozu. Chování jedince se často studuje ve spojení s výzkumem havárií, aby se posoudily příčiny a rozdíly v zapojení havárie (Rothengatter, 1997).

Cílem psychologie v oblasti dopravy je zjednodušeně zjištění zákonitostí duševní činnosti lidí ve vztahu k dopravě a využití těchto zákonitostí ke zvýšení bezpečnosti, plynulosti a rychlosti dopravy (Štikar a kol., 2003).

### 2.1.9.3 Vliv psychiky na dopravní nehodovost

Řidič je v automobilové dopravě vnímán jako rizikový činitel. Psychologická analýza činnosti řidiče se zaměřuje zejména na zjišťování příčin a prevenci úrazovosti i nehodovosti v dopravě, uspořádání pracovního procesu řízení a pracovních podmínek. Řízení dopravního prostředku je komplexní úloha zahrnující mnoho aspektů, jmenovitě: senzomotorickou

koordinaci, reakční dobu, usuzování, pozornost, emoce, motivaci, dovednosti a schopnost učit se novým dovednostem (Štikar a kol., 2003).

Jedinečnost každého člověka znemožňuje nalezení standardního způsobu posuzování osobnosti řidiče tak, aby byla zároveň postižena individualita každého jedince. Je možné určit pouze ty vlastnosti, které by mohly být pro řidiče přínosem nebo rizikem. Chování řidiče do velké míry vychází z jeho osobnosti a dané situace. Z osobnostních vlastností se v dopravní psychologii zkoumají zejména dominance, emoční stabilita/labilita, extravertze/introvertze, úzkostnost, svědomitost, sebekontrola, chování typu A<sup>3</sup>, sensation-seeking<sup>4</sup>, altruismus<sup>5</sup>, locus of control<sup>6</sup> a agresivita (Šucha, 2013). Řidiči, kteří mají silný a vyrovnaný typ nervové soustavy, umí v různých situacích reagovat pohotově a věcně. Naopak řidiči, kteří vykazují rysy nezodpovědnosti, neopatrnosti, impulzivnosti, emocionální přecitlivělosti a úzkosti, se jeví jako velmi problémoví (Zaoral, 2010).

Dle významného českého psychologa Cyrila Höschla je otázka bezpečnosti silničního provozu především problém sociálně-psychologický, z čehož vyplývá, že kromě jedinečné individuality člověka ovlivňuje jeho chování i společnost, ve které se pohybuje<sup>7</sup>. Úroveň společnosti v daném státu lze porovnávat pomocí tzv. Indexu lidského rozvoje<sup>8</sup>.

#### 2.1.9.4 Nehodovost

Na začátek je pro uvedení do problematiky nehodovosti a pro uvědomění si významu jednotlivých čísel uveden krátký souhrn nehodovosti z Evropské unie. Na silnicích v Evropské unii (EU) bylo v roce 2019<sup>9</sup> usmrceno 22 659 osob. Ve srovnání s rokem 2010 se jedná o pokles o 23,7 %, meziročně (2018-2019) došlo v EU k poklesu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod o 3,0 %. V roce 2019 bylo ve 27 členských státech EU evidováno 51 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. Nutno podotknout, že objem dopravy se každoročně stabilně zvyšuje ve všech rozvinutých zemích Evropy. Výjimku tvoří období pandemie Covid, které však není zahrnuto.

---

<sup>3</sup> Jde o komplex behaviorálních i prožitkových charakteristik, jež zahrnují: vysokou soutěživost, tendenci plnit co nejvíce úkolů za co nejkratší dobu, netrpělivost, nesmlouvavost, vysoké pracovní nasazení, neschopnost se uvolnit, hostilitu, popudlivost, vznětlivost, interpersonální senzitivitu (nepřiměřenou citlivost vůči chování druhých, zejm. vůči kritice a odmítnutí), nízkou frustrační toleranci a často také tendenci o sobě silně pochybovat. Typická je trvale zvýšená aktivační hladina (Kebza, 2005).

<sup>4</sup> Hledání senzací je osobnostní rys definovaný hledáním zážitků a pocitů, které jsou „různorodé, nové, komplexní a intenzivní“, a ochotou „kvůli těmto zážitkům nést fyzická, sociální, právní a finanční rizika“ (Zuckerman, 2010).

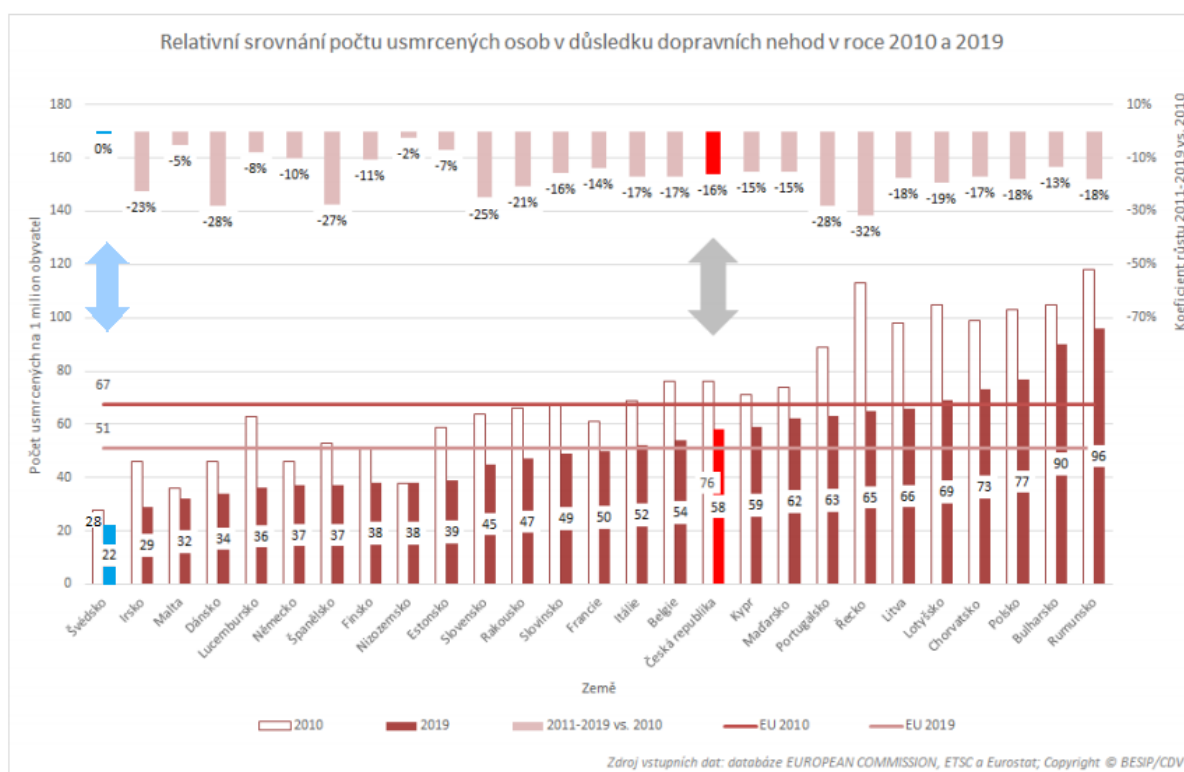
<sup>5</sup> Altruismus je označení pro chování, které sleduje prospěch druhého člověka, které mohou i nemusí být na úkor prospěchu altruisty. Synonymy jsou dobročinnost, nesobeckost nebo nezištnost.

<sup>6</sup> Locus of control pojem označující do jaké míry jsou jednotlivci přesvědčeni o tom, že jsou schopni řídit a ovládat výsledky své činnosti.

<sup>7</sup> Zdroj: rozhovor Český řidič očima psychiatra, dostupný online: <https://psychologie.cz/cyрил-hoschl-cesky-ridic-ocima-psychiatra/>.

<sup>8</sup> Index lidského rozvoje je prostředek pro srovnání klíčových rozměrů lidského rozvoje, mezi které patří: dlouhý a zdravý život, přístup ke vzdělání, životní standard a celková vyspělost státu. Jedná se tedy o ukazatel životní úrovně.

<sup>9</sup> Pozn.: Veškerá data o nehodovosti jsou brána do konce roku 2019 z důvodu začátku pandemie Covid v roce 2020, která přetrvávala ať už s menším či větším vlivem do roku 2022. V průběhu pandemie nefungoval běžný provoz ve všech oblastech a výsledná data by mohla způsobit zkreslení výsledků dané problematiky.

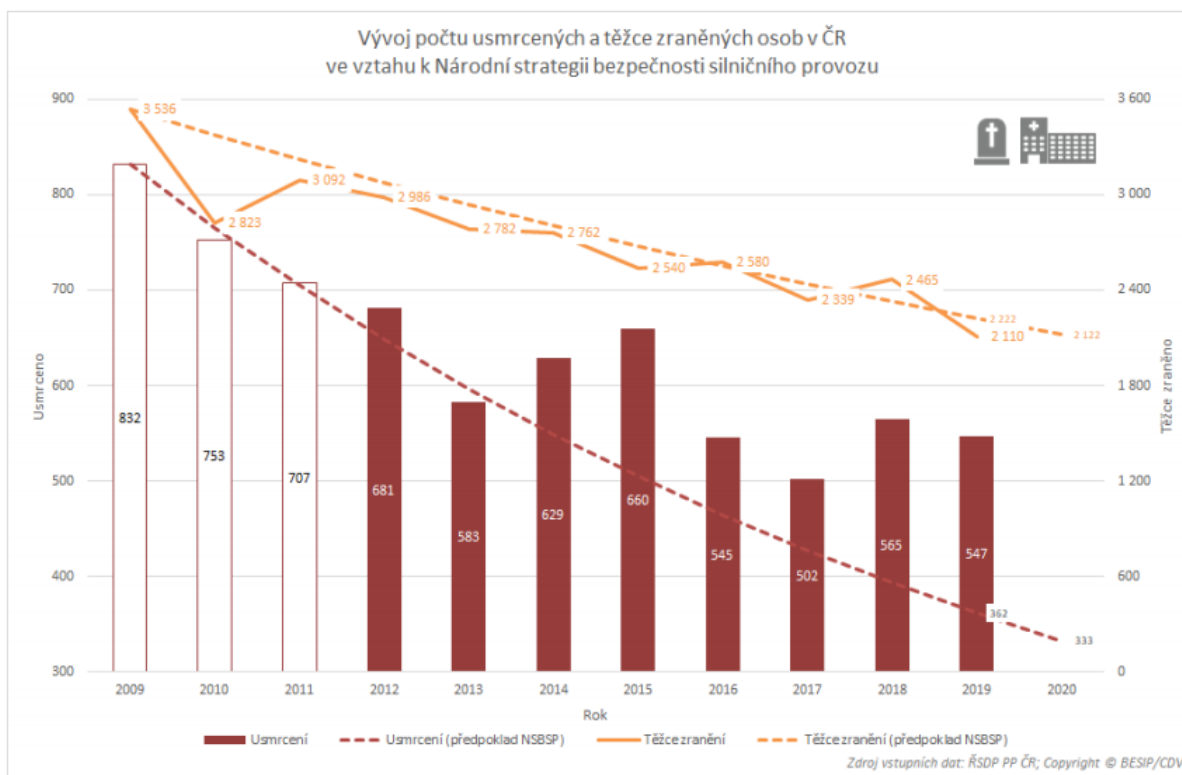


Graf 1 – Přehled počtu usmrcených osob v dopravě, Evropa, rok 2019, zdroj: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-oborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie-NSBSP-2019-Info-mace-o-plneni.pdf?lang=cs-CZ>.

V České republice byl evidován prakticky shodný pokles úmrtí v porovnání let 2010 a 2019, jako byla průměrná hodnota v EU, přesně o 23,1 %. Meziročně byl evidován pokles úmrtí o 6,2 %, což je dvojnásobek oproti průměru států z celé EU. V roce 2019 patřila Česká republika na 17. místo z 27 zemí s 58 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel. S tímto výsledkem zaostala za evropským průměrem o téměř 14 %. Ve všech sousedních zemích vyjma Polska byl v roce 2019 evidován nižší počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Výrazně lépe než Česká republika si vede Slovensko, které mělo v 90. letech 20. století srovnatelné podmínky jako Česko. Tento progresivní vývoj ukazuje nejlépe průměrný roční počet usmrcených v období 2011-2019 oproti roku 2010, kdy byl na Slovensku evidován pokles 25 % (v rámci celé EU byl pokles 17 %).

Oproti předpokladům stanoveným strategií NSBSP<sup>10</sup> bylo v uplynulých 8 letech na pozemních komunikacích usmrceno téměř o čtvrtinu více osob. V období let 2012-2019 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 285 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 013 více (+24 %); do 24 hod od nehody usmrceno 4 712 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 767 více (+19 %), těžce zraněno pak bylo 20 564 osob, o 474 méně (-2 %). Z uvedených dat je zřejmé, že NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla ani v jednom roce splněna (vyjma usmrcených do 24 hod v roce 2013). Kromě meziročního nárůstu počtu usmrcených osob je velmi negativní rozdíl fatálních nehod do 30 dní vs. do 24 hod. Na následky nehod (tj. od 24 hod do 30 dní) bylo usmrceno v roce 2019 dalších 71 osob, tj. +13 %. V roce 2019 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob.

<sup>10</sup> Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, v současnosti nahrazena Strategií BESIP 2021-2030.

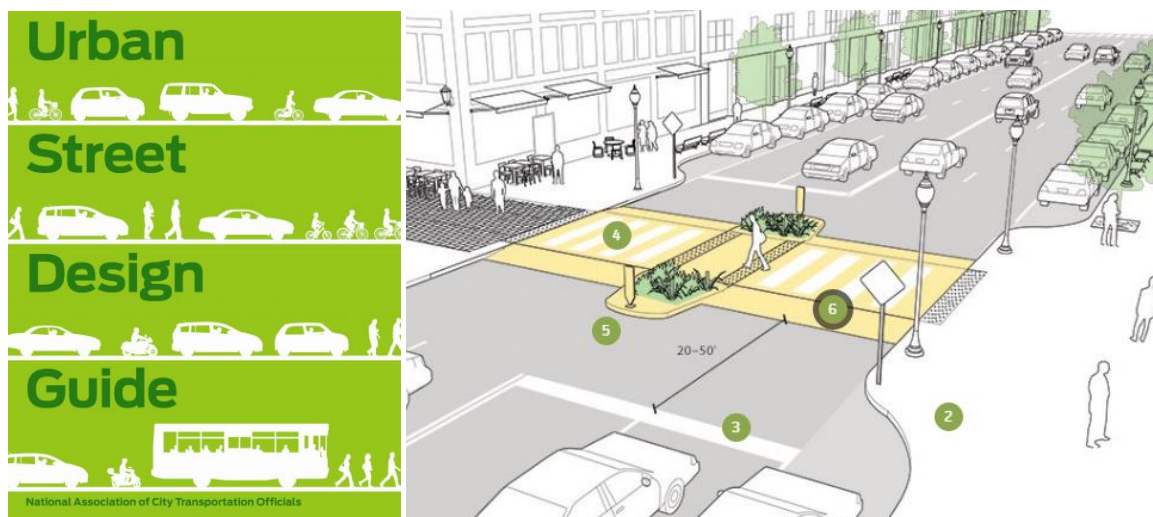


Graf 2 – Přehled počtu usmrcených osob a těžkých zranění v dopravě v porovnání s národní strategií – Česká republika, rok 2019, zdroj: <https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie/NSBSP-2019-Info-mace-o-plneni.pdf?lang=cs-CZ>.

### 2.1.10 Řešení problematiky zahušťování dopravního prostředí v zahraničí

V zahraničí existuje široká škála forem zklidňování dopravy, které u nás nejsou uplatňovány, ačkoli jejich řešení napomáhá zlepšení plynulosti dopravy a zkvalitnění veřejných prostor. Velká část úprav vzejde z působení organizací zaměřených na urbanismus či veřejné prostory, které do své činnosti zapojují jak odborníky, tak širokou veřejnost či studenty odborných škol. Vznikne tak široká škála nápadů a idejí, které lze po drobných korekcích odborníků využívat. Tyto výstupy jsou výsledkem spolupráce a berou v potaz požadavky jak uživatelů, tak legislativní požadavky a bývají také okořeněny jedinečným uměleckým projevem, což většinou zaručí fungování prostoru po realizaci úprav.

Jednou z nejvýznamnějších zahraničních organizací je *National Association of City Transportation Officials* (asociace NACTO), jejímž posláním je vytvářet města jako místa pro lidi s bezpečnými, udržitelnými, dostupnými a spravedlivými možnostmi dopravy, které podporují silnou ekonomiku a vysokou kvalitu života. Tato americká asociace s přeshraniční spoluprací má velmi široký záběr na místní, státní a národní úrovni. Mezi její aktivity patří například vzdělávání úředníků sídelních samospráv, iniciování a pořádání workshopů či konferencí pro odborníky v dopravě i pro širokou veřejnost, prohlubování praxe při návrhu ulice, která upřednostňuje lidi při chůzi, jízdě na kole a při přecházení. Produktem asociace jsou i příručky návrhu veřejných prostor, mezi nimi i ulic. Příručka *Urban Street Design Guide* nabízí mnoho možností, jak upravit ulice tak, aby byly důstojnou součástí veřejného prostoru. Příručka se však opět zaměřuje na velká města.



Obr. 10 - Příručka pro plánování ulic, příklad řešení přechodu ulice, zdroj: <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/> .

Podobnou, avšak univerzálnější příručkou je *Global Street Design Guide*, která je aplikovatelná mezinárodně i v rámci jiných kontinentů. Uvádí například způsoby návrhu ulice pro lidi z francouzské Paříže, či zklidňování ulic v Novém Zélandu. Významným prvkem této organizace je široká databáze případových studií (jen v rámci členských měst), ze kterých lze čerpat zkušenosti či inspiraci.



Obr. 11 - „Mezinárodní“ příručka pro plánování ulic, případové řešení zklidnění ulice, zdroj: <https://nacto.org/publication/global-street-design-guide/> .

Druhou významnou zahraniční organizací je *International Transport Forum* (ITF) zřízená při OECD (Organisation for Economic Co-operation and Development - Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj), kde je administrativně integrována, sama je však politicky autonomní. ITF je mezivládní organizace s 59 členskými státy a je jediným globálním orgánem, který pokrývá všechny druhy dopravy. V překladu Mezinárodní fórum dopravy má být základnou myšlenek pro dopravní politiku, mezi jehož hlavní činnosti spadá organizace výročních summitů ministrů dopravy členských států, výzkumy a statistiky v oblasti jednotlivých druhů dopravy (silnice, železnice, letectví, námořní doprava, chůze a jízda na kole) a v poslední řadě poradenská činnost.



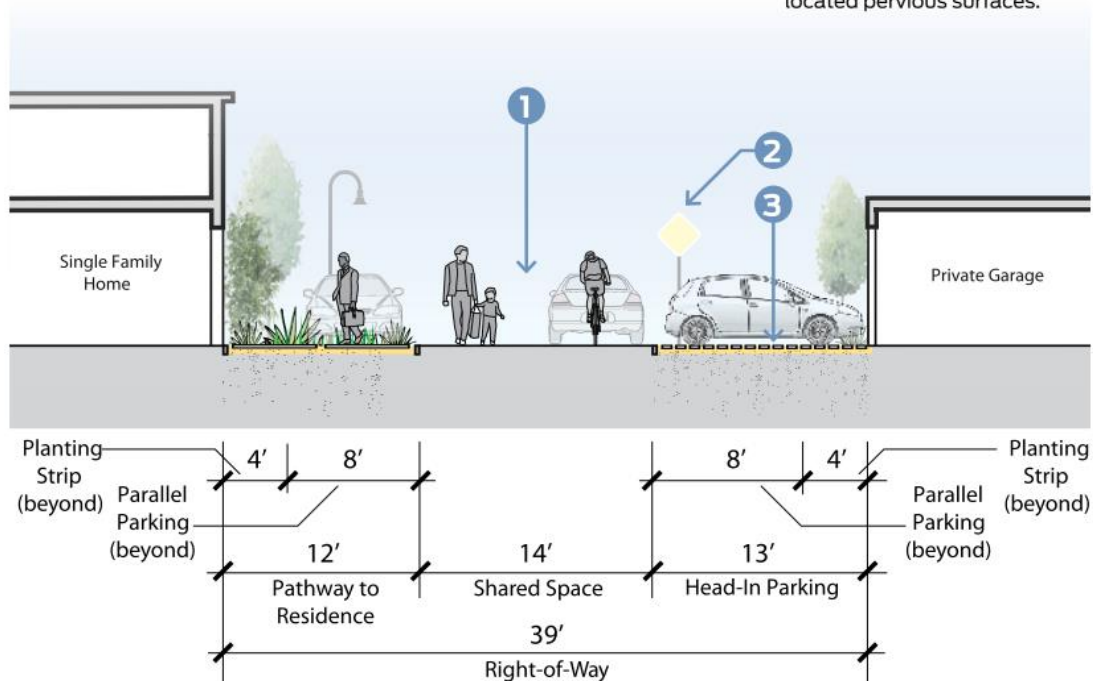
1 14-foot wide shared roadway



2 10 mph "warning" speed limit and "shared street" signs



3 Stormwater is infiltrated through the use of permeable paving systems, landscape planters and other purposely located pervious surfaces.



Obr. 12 - Ukázka úprav menší komunikace z příručky od asociace NACTO.

Inspirací pro úpravu komunikací mohou být také novátorské filosofie úprav, které se v zahraničí již několik let objevují. Jsou funkční a účinné, přesto u nás nejsou užívané. Příkladem lze uvést takzvané „living streets“ neboli živé ulice. Tyto prostory jsou navrženy jako společenské prostory s primárním ohledem k potřebám chodců a cyklistů, tedy ulice pro setkávání. Motorová doprava je zde tolerována, koncepce ulice se však snaží snížit její dominanci a rychlost, čehož je většinou dosaženo sdílením prostor. Na řidiče je tak kladen nárok na větší pozornost a obezřetnost, což automaticky snižuje rychlost projíždějícího vozidla (Methorst a kol., 2007).

Základy „living street“ byly položeny již během 70. let minulého století v Nizozemsku. V různých státech je tento typ ulice nazýván odlišně: „woonerf“ v Holandsku, v Kanadě, ve Flandrech a Jihoafrické republice; „home zone“ v Anglii; „residential zone“ ve Francii a v Polsku; „shared zone“ v Austrálii a na Novém Zélandu; „encounter zone“ v Německu a ve Švýcarsku. Koncepce a základní myšlenka však zůstává zachována. V České republice se tento typ ulice částečně objevuje v podobě obytných zón v rezidenčních oblastech. Toto použití je však velmi omezené, tento způsob zklidňování se dá využít i na frekventovaných komunikacích.





Obr. 13 - Příklad ulice typu „living street“.

Pozn.: Více informací o zahraničních organizacích či přístupech je uvedeno v Příloze 2.

## 2.2 PRAKTICKÁ ČÁST

### 2.2.1 Teoretická východiska

Teoretická část ukazuje, že řešení problematiky dopravy v malých sídlech není příliš, lépe řešeno vůbec, rozšířeným tématem. V zahraničí lze občasné nalézt dokument zabývající se strukturou venkova a sídly na venkově, který je ale velmi těžko aplikovatelný na unikátní venkovskou strukturu České republiky a jedinečnost českých vesnic obecně. Existuje spousta manuálů, předpisů a poučení, jak upravovat dopravu ve městech a metropolích, které lze použít alespoň pro inspiraci, ale žádný s těchto dokumentů nebere ohled na jedinečnou prostorovou skladbu české vesnice.

Na základě teoretických poznatků je nezbytné dodržovat legislativní požadavky, které jsou kladeny na prostory z hlediska dopravního, zároveň je ale třeba brát v potaz jednotlivé znaky venkovských sídel, které by z důvodu zachování vesnického ducha neměly být potlačovány. To platí o to více v prostoru ulice, protože je to častokrát jediné veřejné prostranství, které malé sídlo má. Inspirace zahraničními příklady není vyloučena, ale díky velmi specifickému stavu problematiky v Česku je nelze aplikovat přímo. V neposlední řadě je třeba mít na vědomí veškeré dynamické složky, které do dané problematiky dopravy vstupují, protože doprava není pouze o komunikacích a statických opatření, ale také o uživateli daných prostor.

### 2.2.2 Úkoly a cíle a empirického šetření

Úkolem hlavního výzkumu je zjistit současný stav cestní sítě v malých sídlech o různé velikosti, s rozdílným způsobem založení v různých částech Česka za pomoci empirického výzkumu, který je provedený pomocí analýzy cestní sítě v malých sídlech na území Čech a to jak ve vztahu k současnému stavu cestní sítě, tak ve vztahu k půdorysné typologii sídla. Jedná se o analýzu kvantitativního charakteru se záměrným výběrem pozorovaných sídel, která si klade za cíl shromáždit reprezentativní data z různých typů malých sídel, přičemž různými typy je myšleno sídla s rozdílnou velikostí, různým půdorysným uspořádáním, ležící v různých terénních konfiguracích a v různých zeměpisných a geografických částech Česka.

Cílem této analýzy je na základě zjištěných údajů sestavit kompilaci opatření a doporučení, která mají za úkol řešit problematiku dopravy v ulicích a ve veřejných prostranstvích a to jak z hlediska bezpečnostního, tak z hlediska estetického.

### 2.2.3 Organizace empirického šetření

Data pro analýzu jednotlivých sídel byla sbírána a vyhodnocována postupně v období let 2017–2020. Za toto období bylo cílem analyzovat dostatečný počet sídel s různým způsobem založení a různou sídelní typologií, přičemž by měl být zastoupen každý z krajů Čech. Morava byla z hlediska omezené dostupnosti pro autora vynechána, lze v ní však vidět potenciál pro možný budoucí výzkum. Praha jako hlavní město, nevyhovující okrajovým podmínkám analýzy, byla pochopitelně vynechána.

Pro účely analýzy stavu komunikací v návaznosti na veřejná prostranství v menších sídlech je brána orientační hranice pět tisíc obyvatel jako maximální velikost sídla. Záměrně není uveden pojem vesnice či město. Běžně používané pojmy jako je vesnice, maloměsto, město či velkoměsto jsou pojmy, které nejsou zakotveny v legislativě a vyjadřují pouze obecný název pro jednotlivé typy sídel. Všechna hodnocení vesnických, resp. městských sídel a jejich vymezení je proto značně subjektivní. Rozhodujícím aspektem analýzy je historický vývoj

sídla. Pokud bylo sídlo založené či primárně rostlé jako ves, poté je pro analýzu vhodné. Zda se postupným vývojem rozrostlo na menší či střední město, není již tolik rozhodující, důležitá je historická stopa půdorysného uspořádání, která je zařaditelná do typologické struktury vsí.

Analýza jednotlivých sídel byla prováděna terénním průzkumem in situ. Na místě v analyzovaném subjektu proběhl sběr nezbytných dat a fotografií, stejně jako pozorování dopravní situace a koncepce řešení jednotlivých dopravních systémů a souvisejících opatření.

## 2.2.4 Popis analýzy

V každém z analyzovaných sídel bylo provedeno šetření na místě, v rámci kterého byl kladen důraz na pozorování dopravní koncepce, aktuální dopravní situace a prostorového uspořádání. Spolu s tím byly pořízeny fotografie významných a klíčových prostor, které mají vypovídající hodnotu při následném vyhodnocování analýzy a slouží, spolu s poznámkami pořízenými in situ, k určení jednotlivých atributů analýzy.

Praktická data pořízená při pozorování jsou pak doplněna o data faktická, jako je velikost sídla, počet obyvatel, o data historická, jako je první zmínka o sídle nebo jeho největší rozmach, o data geografická, jako jsou historické a současné mapy, které byly podkladem pro přesnější určení typologie vsí. Způsob získání jednotlivých informací je popsán níže v tabulce.

Na základě terénního průzkumu a výše uvedených dat byly vyvozeny závěry analýzy každého ze sídel. Pokud bylo na základě zjištěných dat rozhodnuto o nutnosti aplikace úprav cestní sítě, pak je také nabídnuto možné řešení těchto úprav.

Při vyhodnocování dat byly použity obecně logické metody. Jako příklad lze uvést analýzu konkrétních dat o sídle, dedukce informací o aktuálním stavu komunikací, či použití logické metody při určování půdorysné typologie sídel.

Veškeré shromážděné informace a výsledky analýz včetně doporučení byly následně zaneseny do takzvané karty sídla. Karta sídla je unikátní formulář vytvořený pro sumarizaci základních informací o sídle a zahrnuje taktéž analytickou část se zaměřením na cestní síť daného sídla. V kartě sídla je pro přehlednost a další možnost evidence přidělen každému sídlu unikátní kód. Nedílnou součástí karet je krycí list, který obsahuje souhrnný popis zdrojů informací karet a evidenční tabulka, ve které je uveden celkový seznam vydaných karet, tedy provedených analýz.

POZN.: Příklady formulářů karet sídel a jejich zdroje jsou přiloženy v Příloze 1.

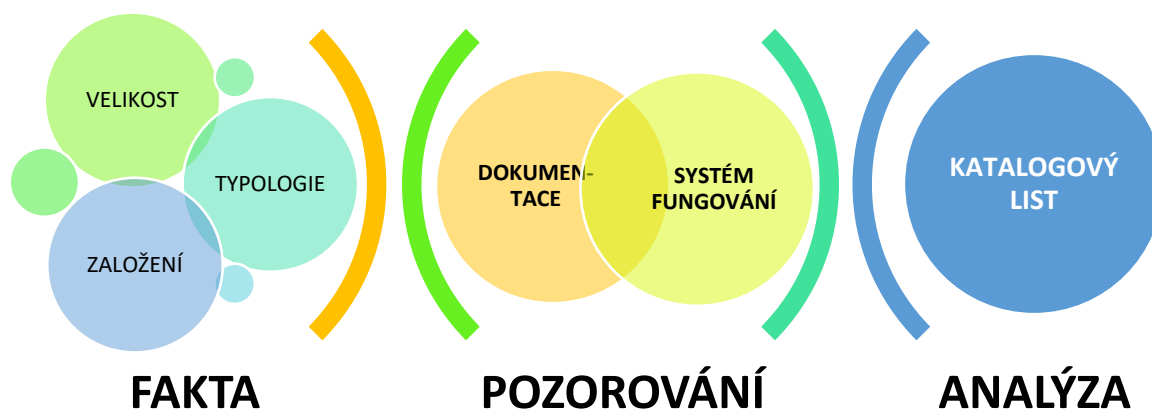


Schéma 3 - Postup zpracování výzkumu.

## Způsob získání jednotlivých informací do analýzy

Položka v analýze	Typ získání informace	Způsob získání informace
<b>KRAJ</b>	URČENÍ	Určení na základě zeměpisné polohy sídla.
<b>POČET OBYVATEL</b>	FAKTICKÁ INFORMACE	Zdroj: Český statistický úřad: Počet obyvatel v obcích – k 1.1.2020. Praha. 30. dubna 2020.
<b>POČET DOMŮ</b>	FAKTICKÁ INFORMACE	Zdroj: Český statistický úřad. Veřejná databáze: Statistika: Sčítání lidu, domů a bytů 2011.
<b>KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ</b>	FAKTICKÁ INFORMACE	Zdroj: Malý lexikon obcí České republiky 2016. Praha: Český statistický úřad, 2016.
<b>CHARAKTER</b>	URČENÍ	Zařazení sídla na základě jeho velikosti a znaků v sídle – vesnice, maloměsto, město.
<b>TYPOLOGIE</b>	URČENÍ	Zařazení sídla do typologické skupiny na základě půdorysu ze stabilního katastru Čech.
<b>TYPOLOGIE II.</b>	URČENÍ	Zařazení sídla do typologické podskupiny na základě půdorysu ze stabilního katastru Čech.
<b>PLUŽINA</b>	URČENÍ	Zařazení plužiny do typologické skupiny na základě půdorysu ze stabilního katastru Čech.
<b>DAT. PRŮZKUMU</b>	FAKTICKÁ INFORMACE	Datum průzkumu sídla in situ.
<b>PRŮJEZDNOST</b>	URČENÍ	Určení na základě mapového podkladu.
<b>TRÍDA KOMUNIKACE</b>	URČENÍ	Určení na základě mapového podkladu.
<b>ČETNOST VOZIDEL / DEN</b>	FAKTICKÁ INFORMACE	Informace na základě podkladů ŘSD, Výstupy z celostátního sčítání dopravy 2016 a 2020.
<b>ČETNOST VOZIDEL / DEN (skupiny)</b>	(ODBOBNÝ ODHAD)	Odborný odhad hodnoty na základě pozorování na místě a na základě údajů z přilehlých sídel.
<b>VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)</b>	ZAŘAZENÍ	Zařazení do skupin dle četnosti průjezdu sídlem – vytvoření skupin s podobnými daty.
<b>POTŘEBA ÚPRAV</b>	ODBOBNÝ ODHAD	Na základě zjištěného stavu při průzkumu in situ. Tento indikátor zahrnuje hodnocení dílčích podskupin jako je bezpečnost jednotlivých provozů, kvalita povrchu, existence klíčových
<b>POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ</b>	ODBOBNÝ ODHAD	Na základě zjištěného stavu při průzkumu in situ, souvisí s položkou "použitelnost".
<b>SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA</b>	URČENÍ	Na základě zjištěných faktů při průzkumu in situ. Tento indikátor zaznamenává výskyt prvků upravujících komunikace, jako jsou zpomalovací prvky, prvky zvyšující bezpečnost, vymezení segregovaných pruhů apod. .
<b>STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE</b>	ZAŘAZENÍ	Na základě faktického výskytu znaků vesnických, respektive městských sídel. Tento indikátor zahrnuje hodnocení dílčích podskupin jako je měřítka, měkké okraje, povrchy apod. .
<b>STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE</b>	URČENÍ	Na základě zjištěných faktů při průzkumu in situ. Tento indikátor zahrnuje hodnocení dílčích podskupin jako je jednotná šířka komunikace v celém sídle, její vymezení apod. .

Položka v analýze	Hodnota informace	Upřesnění
<b>KRAJ</b>	název kraje	
<b>POČET OBYVATEL</b>	hodnota k určitému roku	
<b>POČET DOMŮ</b>	hodnota k určitému roku	
<b>KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ</b>	plocha v km <sup>2</sup>	
<b>CHARAKTER</b>	vesnice	Sídlo se znaky vesnice – měřítko, měkké okraje, návěs, vesnická stavení apod. Viz odstavec Požadavky na uliční prostor v malých sídlech.
	osada	Uskupení stavení bez zřetelného centra a bez viditelných znaků města či vesnice.
	maloměsto pravidelná	Sídlo se znaky města – náměstí, ulice městského charakteru apod.
<b>TYPOLOGIE</b>	rostlá	Dle základní formy založení, resp. dle půdorysného uspořádání stavení. Viz odstavec Historie vývoje českých sídel z pohledu půdorysné typologie.
	smíšená	
	ostatní	
<b>TYPOLOGIE II.</b>	hromadná	Dle základní formy založení, resp. dle půdorysného uspořádání stavení. Viz „Historie vývoje českých sídel z pohledu půdorysné typologie“.
	návěsní	
	lánová	
	komunikační rozptýlená	
	komponovaná	
<b>PLUŽINA</b>	druhotná parcelace	Dle formy založení, resp. dle půdorysného uspořádání stavení. Viz „Historie vývoje českých sídel z pohledu půdorysné typologie“.
	víska	
	úseková	
	traťová	
<b>DAT. PRŮZKUMU</b>	lánová	Dle formy založení, resp. dle půdorysného uspořádání stavení. Viz „Historie vývoje českých sídel z pohledu půdorysné typologie“.
	zcelená	
<b>DAT. PRŮZKUMU</b>	datum	Datum průzkumu in situ.
<b>PRŮJEZDNOST</b>	ANO	Sídlo s průjezdnou komunikací, tzn. komunikace pokračuje přes sídlo dále.
	NE	Sídlo s neprůjezdnou komunikací, tzn. komunikace v sídle končí.
<b>TRÍDA KOMUNIKACE</b>	I.	Komunikace I. třídy, resp. místní komunikace typu A.
	II.	Komunikace II. třídy, resp. místní komunikace typu B.
	III.	Komunikace III. třídy, resp. místní komunikace typu C.
<b>ČETNOST VOZIDEL / DEN</b>	hodnota	Hodnota četnosti průjezdu vozidel /den, zdroj ŘSD – Celostátní sčítání dopravy.
	(hodnota)	Hodnota četnosti průjezdu vozidel za den na základě odhadu z pobytu in situ.
<b>ČETNOST VOZIDEL / DEN (skupiny)</b>	250, 500, 1 000, 2 500, 5 000, 10 000	Mezní hodnoty pro přerozdělení sídel do větších skupin.
<b>VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)</b>	ANO	Stav komunikací je pro sídlo vyhovující.
	částečně	Stav komunikací je pro sídlo dostačující.
	NE	Stav komunikací není pro sídlo dostačující.
<b>POTŘEBA ÚPRAV</b>	ANO	V sídle je třeba provést úpravy komunikací zejména z hlediska bezpečnosti.
	NE	Současný stav komunikací je pro sídlo vyhovující.
<b>POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ</b>	ANO	V sídle jsou aplikovány úpravy komunikací.
	NE	Sídlo neobsahuje prvky úprav komunikací.
	V	Intravilán sídla disponuje znaky vesnického charakteru.
<b>SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA</b>	M/V	Intravilán sídla disponuje jak znaky městského, tak i vesnického charakteru.
	M	Intravilán sídla disponuje znaky městského charakteru.
	ANO	Komunikace v sídle mají stabilizovanou a jasně vyznačenou či danou šířku komunikací.
<b>STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE</b>	částečně	Komunikace v sídle mají částečně stabilizovanou šířku komunikací.
	NE	Komunikace v sídle nemají jasnou šířku komunikací.

## Evidenční tabulka analýzy malých sídel – část I. / II.

NO.	KÓD	NÁZEV	KRAJ	POČET OBYV.	POČET DOMŮ	KATASTR. ÚZEMÍ (km <sup>2</sup> )	CHARAKTER	TYPOLOGIE	TYPOLOGIE II.	PLUŽINA	DATUM PRŮZKUMU
1	O-VIS-ST-001	Lhota Ploskov	Středočeský	10	4	12	vesnice	ostatní	víska	useková	2019-08-30
2	O-VIS-ST-002	Nový Dům	Středočeský	139	71	6	vesnice	ostatní	víska	scelená	2019-08-30
3	O-VIS-VY-001	Kamenicko	Vysočina	23	8	4	vesnice	ostatní	víska	useková	2019-11-25
4	P-KOM-KV-003	Německý Chloumek	Karlovarský	27	12	4	vesnice	pravidelná	kommunikační	traťová	2017-05-28
5	P-KOM-KV-004	Nové Kounice	Karlovarský	27	21	4	vesnice	pravidelná	kommunikační	useková	2017-05-28
6	P-KOM-KV-004	Rybníčná	Karlovarský	66	32	2	vesnice	pravidelná	kommunikační	useková	2017-05-28
7	P-KOM-LI-001	Hamska (Velké Hamry II)	Liberecký	438	-	9	vesnice	pravidelná	kommunikační	lánová	2018-08-19
8	P-KOM-LI-002	Huť	Liberecký	324	111	6	vesnice	pravidelná	kommunikační	lánová	2018-08-19
9	P-KOM-ST-001	Zlatníky - Hodkovice	Středočeský	1 291	402	8	vesnice	pravidelná	kommunikační	lánová	2017-10-15
10	P-KOM-ST-002	Jiloviště	Středočeský	638	231	14	vesnice	pravidelná	kommunikační	traťová	2017-06-09
11	P-KOM-ST-006	Mořina	Středočeský	712	203	10	vesnice	pravidelná	kommunikační	traťová	2018-04-28
12	P-KOM-ST-007	Mořina	Středočeský	142	61	7	vesnice	pravidelná	kommunikační	traťová	2018-04-28
13	P-KOM-ST-008	Pšovky	Středočeský	308	103	11	vesnice	pravidelná	kommunikační	traťová	2019-08-30
14	P-LAN-KV-001	Dlouhá Lomnice	Karlovarský	96	36	12	vesnice	pravidelná	lánová	lánová	2017-05-28
15	P-LAN-KV-002	Javorná	Karlovarský	82	27	7	vesnice	pravidelná	lánová	lánová	2017-05-28
16	P-LAN-KV-003	Olšová Vrata	Karlovarský	493	160	12	vesnice	pravidelná	lánová	lánová	2017-05-28
17	P-LAN-US-001	Háj	Ústecký	29	14	16	vesnice	pravidelná	lánová	lánová	2018-06-19
18	P-LAN-US-002	Kovařská	Ústecký	1 106	453	21	vesnice	pravidelná	lánová	lánová	2018-06-19
19	P-LAN-US-003	Loučná pod Klínovcem	Ústecký	49	17	5	maloměsto	pravidelná	lánová	lánová	2018-06-19
20	P-NAV-JI-001	Žemovice	Jihočeský	230	84	5	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2017-05-08
21	P-NAV-JI-002	Braníšov	Jihočeský	247	85	5	vesnice	pravidelná	návesní	lánová	2017-07-18
22	P-NAV-JI-003	Čakov	Jihočeský	190	70	2	vesnice	pravidelná	návesní	lánová	2017-07-18
23	P-NAV-JI-004	Horní Chrástany	Jihočeský	72	24	3	vesnice	pravidelná	návesní	useková	2017-07-18
24	P-NAV-JI-005	Záboří	Jihočeský	185	65	6	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2017-07-18
25	P-NAV-JI-006	Vyšovatka	Jihočeský	14	17	3	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-09-17
26	P-NAV-KV-001	Číhaná	Karlovarský	4	6	3	vesnice	pravidelná	návesní	lánová	2017-05-28
27	P-NAV-KV-002	Nová Víska	Karlovarský	28	14	5	vesnice	pravidelná	návesní	lánová	2017-05-28
28	P-NAV-KV-003	Stanovice	Karlovarský	288	98	13	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2017-05-28
29	P-NAV-KV-004	Kojšovice	Karlovarský	62	25	6	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
30	P-NAV-KV-005	Lažany	Karlovarský	80	32	6	vesnice	pravidelná	návesní	useková	2019-08-30
31	P-NAV-KV-006	Milotice	Karlovarský	30	10	7	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
32	P-NAV-KV-007	Radyně	Karlovarský	59	19	4	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
33	P-NAV-PL-008	Žďárek	Přešský	2	2	3	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
34	P-NAV-ST-002	Družec	Středočeský	1 099	331	7	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
35	P-NAV-ST-003	Křty	Středočeský	94	56	9	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
36	P-NAV-ST-004	Loděnice	Středočeský	1 436	330	6	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2018-04-28
37	P-NAV-ST-005	Oráčov	Středočeský	717	131	16	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
38	P-NAV-ST-006	Uhonice	Středočeský	1 040	364	10	vesnice	pravidelná	návesní	useková	2018-04-28
39	P-NAV-ST-007	Vysoký Újezd	Středočeský	338	131	12	vesnice	pravidelná	návesní	useková	2018-06-24
40	P-NAV-ST-008	Žilina	Středočeský	860	273	8	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-08-30
41	P-NAV-US-001	Měděnc	Ústecký	111	50	3	vesnice	pravidelná	návesní	useková	2017-06-03
42	P-NAV-US-002	Blatno	Ústecký	405	124	22	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2018-08-30
43	P-NAV-VY-001	Braníšov	Vysočina	53	23	4	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-11-25
44	P-NAV-VY-002	Kochánov	Vysočina	141	54	3	vesnice	pravidelná	návesní	traťová	2019-11-25

NO.	KÓD	NÁZEV	KRAJ	POČET OBYV.	POČET DOMU	KATASTR. ÚZEMÍ (km2)	CHARAKTER	TYPOLOGIE	TYPOLOGIE II.	PLUŽINA	DATUM PRŮZKUMU
45	P-NAV-VY-003	Květinov	Vysočina	154	65	7	vesnice	pravidelná	návesní	úseková	2019-11-25
46	P-NAV-VY-004	Lipa	Vysočina	784	154	15	vesnice	pravidelná	návesní	tratová	2019-11-25
47	P-NAV-VY-005	Okrouhlička	Vysočina	202	73	7	vesnice	pravidelná	návesní	tratová	2019-11-25
48	P-NAV-VY-006	Opatov	Vysočina	186	87	7	vesnice	pravidelná	návesní	úseková	2019-11-25
49	P-NAV-VY-007	Proseč pod Křemešníkem	Vysočina	84	38	5	vesnice	pravidelná	návesní	úseková	2019-11-25
50	P-NAV-VY-008	Puřimov	Vysočina	260	81	3	vesnice	pravidelná	návesní	tratová	2019-11-25
51	P-NAV-VY-009	Radňov	Vysočina	63	28	3	vesnice	pravidelná	návesní	tratová	2019-11-25
52	P-NAV-VY-010	Větrný Jeníkov	Vysočina	599	195	12	vesnice	pravidelná	návesní	tratová	2019-11-25
53	R-HRO-HK-002	Štěpanice	Královehradec	15	7	6	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-11-03
54	R-HRO-JI-001	Dubné	Jihočeský	677	217	6	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-07-18
55	R-HRO-JI-002	Trebanice	Jihočeský	76	36	4	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-07-18
56	R-HRO-JI-003	Vitějovice	Jihočeský	480	151	12	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-07-18
57	R-HRO-JI-004	Vrbice	Jihočeský	70	62	2	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-07-18
58	R-HRO-JI-005	Chlístov	Jihočeský	14	18	2	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-09-04
59	R-HRO-JI-006	Kosmo	Jihočeský	42	23	2	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-09-04
60	R-HRO-JI-007	Kratušín	Jihočeský	37	21	4	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-09-04
61	R-HRO-JI-008	Lažísté	Jihočeský	293	107	4	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-09-10
62	R-HRO-KH-001	Česká Proseč	Královehradec	13	22	1	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-11-03
63	R-HRO-KH-003	Zlamaniny	Královehradec	23	17	7	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-11-03
64	R-HRO-KV-001	Pila	Karlovarský	521	152	7	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-05-28
65	R-HRO-KV-002	Stružná	Karlovarský	260	83	2	vesnice	rostlá	hromadná	scelená	2017-05-28
66	R-HRO-KV-003	Žalmanov	Karlovarský	145	47	5	vesnice	rostlá	hromadná	scelená	2017-05-28
67	R-HRO-KV-004	Sedlečko	Karlovarský	232	57	6	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2017-06-11
68	R-HRO-KV-005	Borek	Karlovarský	24	15	5	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-30
69	R-HRO-KV-006	Brižec	Karlovarský	41	23	5	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-30
70	R-HRO-KV-007	Smilov	Karlovarský	17	12	3	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-30
71	R-HRO-LI-001	Čížkovice	Liberecký	61	23	2	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
72	R-HRO-LI-002	Dolní Černá Studnice	Liberecký	107	38	3	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
73	R-HRO-LI-003	Dolní Smržovka	Liberecký	541	-	15	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
74	R-HRO-LI-004	Jistebsko	Liberecký	302	99	3	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
75	R-HRO-LI-005	Krásná	Liberecký	152	53	3	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
76	R-HRO-LI-006	Lučany nad Nisou	Liberecký	1 437	468	13	maloměsto	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-19
77	R-HRO-LI-007	Nová Ves nad Nisou	Liberecký	702	223	5	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-09-03
78	R-HRO-LI-009	Horní Černá studnice	Liberecký	41	16	5	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-19
79	R-HRO-LI-011	Veké Hamry	Liberecký	2 653	580	9	maloměsto	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-19
80	R-HRO-LI-012	Zásada	Liberecký	858	326	6	maloměsto	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-19
81	R-HRO-LI-013	Zbytky - Zásada	Liberecký	6	18	6	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2019-08-19
82	R-HRO-PA-001	Lipoltice	Pardubický	332	118	5	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
83	R-HRO-PA-002	Litošice	Pardubický	82	42	10	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
84	R-HRO-PA-003	Mokošín	Pardubický	178	58	2	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
85	R-HRO-PA-004	Morašice	Pardubický	79	59	4	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
86	R-HRO-PA-005	Rečany nad Labem	Pardubický	1 130	360	6	maloměsto	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
87	R-HRO-PA-006	Sovolusky	Pardubický	125	52	4	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2020-04-18
88	R-HRO-PL-001	Kračin	Plzeňský	12	5	3	vesnice	rostlá	hromadná	úseková	2018-08-30

NO.	KÓD	NÁZEV	KRAJ	POČET OBYV.	POČET DOMŮ	KATASTR. ÚZEMÍ (km <sup>2</sup> )	CHARAKTER	TYPOLOGIE	TYPOLOGIE II.	PLŮŽINA	DATUM PRŮZKUMU
89	R-HRO-PL-002	Soběsuky	Píseňský	220	74	5	vesnice	rostlá	hromadná	traťová	2018-06-18
90	R-HRO-PL-003	Tis u Blatna	Píseňský	77	27	14	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-08-30
91	R-HRO-ST-001	Okrouhlo	Středočeský	691	189	8	vesnice	rostlá	hromadná	traťová	2017-10-15
92	R-HRO-ST-002	Bojanovice	Středočeský	277	101	3	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
93	R-HRO-ST-003	Bubovice	Středočeský	517	130	4	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
94	R-HRO-ST-004	Čisovice	Středočeský	681	253	1	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
95	R-HRO-ST-005	Chrástany	Středočeský	989	199	4	vesnice	rostlá	hromadná	láňová	2018-04-28
96	R-HRO-ST-006	Jeneč	Středočeský	1 207	401	7	vesnice	rostlá	hromadná	scelená	2018-04-28
97	R-HRO-ST-007	Měchovice	Středočeský	809	300	1	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
98	R-HRO-ST-008	Mezouň	Středočeský	541	183	3	vesnice	rostlá	hromadná	traťová	2018-04-28
99	R-HRO-ST-009	Nučice	Středočeský	1 935	618	6	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
100	R-HRO-ST-010	Senomaty	Středočeský	849	314	14	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-05-08
101	R-HRO-ST-011	Hosťovice	Středočeský	8 341	1 986	6	maloměsto	rostlá	hromadná	useková	2018-04-28
102	R-HRO-ST-012	Chýně	Středočeský	319	139	4	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2018-06-24
103	R-HRO-VY-001	Pavlov	Vysočina	348	121	13	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2019-11-25
104	R-HRO-VY-002	Věž - Skála	Vysočina	100	45	2	vesnice	rostlá	hromadná	useková	2019-11-25
105	R-KOM-JI-001	Lhenice	Jihočeský	1 348	391	7	maloměsto	rostlá	kommunikační	useková	2017-07-18
106	R-KOM-JI-002	Lštění	Jihočeský	30	13	4	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2019-09-04
107	R-KOM-KH-001	Stav	Královhradecký	91	55	2	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2019-11-03
108	R-KOM-KH-002	Úbislavice	Královhradecký	168	81	12	vesnice	rostlá	kommunikační	láňová	2019-11-03
109	R-KOM-KV-001	Hlínky	Karlovarský	124	28	5	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2017-05-28
110	R-KOM-KV-002	Kolová	Karlovarský	581	189	4	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2017-05-28
111	R-KOM-KV-003	Dubina	Karlovarský	139	47	13	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2017-06-11
112	R-KOM-KV-004	Kyselka	Karlovarský	24	13	1	maloměsto	rostlá	kommunikační	useková	2017-06-11
113	R-KOM-KV-005	Semnice - U Mostu	Karlovarský	138	38	4	osada	rostlá	kommunikační	useková	2017-06-11
114	R-KOM-KV-006	Radošov	Karlovarský	666	162	4	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2017-06-11
115	R-KOM-PA-001	Břihov	Pardubický	187	98	5	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2020-04-18
116	R-KOM-PA-002	Klenovka	Pardubický	183	68	2	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2020-04-18
117	R-KOM-PA-003	Zdechovice	Pardubický	637	142	9	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2020-04-18
118	R-KOM-ST-001	Libeň	Středočeský	539	173	6	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2017-10-15
119	R-KOM-ST-002	Ptice	Středočeský	722	241	8	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2018-04-28
120	R-KOM-ST-003	Svárov	Středočeský	541	177	4	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2018-04-28
121	R-KOM-ST-004	Hosťovice - Brve	Středočeský	123	62	8	vesnice	rostlá	kommunikační	useková	2018-04-28
122	R-KOM-ST-005	Hvoznice	Středočeský	463	205	5	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2018-04-28
123	R-KOM-ST-006	Braňšov	Středočeský	188	73	4	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2018-04-28
124	R-KOM-ST-007	Drahelčice	Středočeský	1 011	203	5	vesnice	rostlá	kommunikační	traťová	2018-04-28
125	R-NAV-JI-001	Buk	Jihočeský	211	67	26	vesnice	rostlá	návesní	traťová	2019-09-03
126	R-NAV-JI-002	Šumavské Hoštice	Jihočeský	312	95	8	vesnice	rostlá	návesní	useková	2019-09-10
127	R-NAV-JI-003	Švihov	Jihočeský	26	12	5	vesnice	rostlá	návesní	useková	2019-09-10
128	R-NAV-JI-004	Včelina pod Boubínem	Jihočeský	34	39	19	vesnice	rostlá	návesní	traťová	2019-09-02
129	R-NAV-JI-005	Vicemily	Jihočeský	24	15	3	vesnice	rostlá	návesní	traťová	2019-09-17
130	R-NAV-JI-006	Vojslavice	Jihočeský	17	12	1	vesnice	rostlá	návesní	useková	2019-09-17
131	R-NAV-JI-007	Zábrdí	Jihočeský	57	43	5	vesnice	rostlá	návesní	useková	2019-09-18



NO.	KÓD	NÁZEV	KRAJ	POČET OBYV.	POČET DOMŮ	KATASTR. ÚZEMÍ (km <sup>2</sup> )	CHARAKTER	TYPLOGIE	TYPLOGIE II.	PLUŽINA	DATUM PRŮZKUMU
132	R-NAV-JI-008	Žárovná	Jihočeský	109	45	2 vesnice	rostlá	rostlá	návesní	useková	2019-09-18
133	R-NAV-KV-001	Dražov	Karlovarský	129	36	14 vesnice	rostlá	rostlá	návesní	useková	2017-05-28
134	R-NAV-ST-001	Zvole	Středočeský	1 805	543	7 vesnice	rostlá	rostlá	návesní	lanová	2017-10-15
135	R-ROZ-JI-001	Hradce	Jihočeský	96	31	1 vesnice	rostlá	rostlá	rozptýlená	useková	2017-07-18
136	R-ROZ-JI-002	Škarez	Jihočeský	20	14	5 vesnice	rostlá	rostlá	rozptýlená	useková	2019-09-10
137	R-ROZ-LI-001	Nová Mýtina	Liberecký	18	33	15 vesnice	rostlá	rostlá	komunikační	useková	2018-08-19
138	R-VIS-JI-001	Hořkovice	Jihočeský	16	14	2 vesnice	rostlá	rostlá	viska	useková	2017-07-18
139	R-VIS-JI-002	Včelná pod B. - Píla	Jihočeský	34	39	19 vesnice	rostlá	rostlá	viska	traťová	2019-09-16
140	R-VIS-KV-001	Muzikov (Semnice)	Karlovarský	15	7	13 osada	rostlá	rostlá	viska	useková	2017-06-11
141	R-VIS-ST-001	Sloup	Středočeský	275	93	6 vesnice	rostlá	rostlá	viska	useková	2018-04-28
142	R-VIS-ST-002	Tachlovice	Středočeský	840	272	6 vesnice	rostlá	rostlá	viska	useková	2018-04-28
143	R-VIS-US-001	České Hamry	Ústecký	58	23	4 vesnice	rostlá	rostlá	viska	useková	2018-06-19
144	S-DRU-JI-001	Drslavice	Jihočeský	48	32	5 vesnice	smíšená	smíšená	druhotná parcelace	useková	2019-09-03
145	S-DRU-JI-002	Dvorec	Jihočeský	23	23	4 vesnice	smíšená	smíšená	druhotná parcelace	useková	2019-09-03
146	S-KOM-KV-001	Stědrá	Karlovarský	257	73	37 vesnice	smíšená	smíšená	komponovaná	useková	2019-08-30
147	S-KOM-ST-001	Dolní Brežany	Středočeský	2 968	717	5 maloměsto	smíšená	smíšená	komponovaná	traťová	2017-10-15
148	S-NAV-VY-001	Šimanov	Vysočina	203	109	6 vesnice	smíšená	smíšená	návesní	traťová	2019-11-25
149	S-NAV-VY-002	Věž	Vysočina	571	144	14 vesnice	smíšená	smíšená	návesní	traťová	2019-11-25
150	S-NAV-VY-011	Studenka	Vysočina	71	30	3 vesnice	smíšená	smíšená	návesní	traťová	2019-11-25

Evidenční tabulka analýzy malých sídel – část II. / II.

NO.	Kód	NÁZEV	PRŮJEZDNOST	TRIDA KOMUNIK.	ČETNOST VOZIDEL / DEN	ČETNOST / DEN (skupiny)	VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)	POTŘEBA ÚPRAV	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ	SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA	STABILIZOVANÁ SÍRKA KOMUNIKACE
1	O-VIS-ST-001	Lhota Ploskov	ANO	III.	(400)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
2	O-VIS-ST-002	Nový Dům	ANO	III.	(600)	1 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
3	O-VIS-VY-001	Kamenicko	ANO	III.	(300)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
4	P-KOM-KV-003	Německý Chloumek	ANO	II.	400	500	částečně	ANO	NE	V	ANO
5	P-KOM-KV-004	Nové Kounice	ANO	II., III.	400	500	ANO	ANO	ANO	V	ANO
6	P-KOM-KV-004	Rybníčná	ANO	III.	(200)	250	částečně	ANO	NE	V	NE
7	P-KOM-LI-001	Hamska (Veliké Hamry II)	ANO	III.	(500)	250	částečně	ANO	NE	V	částečně
8	P-KOM-LI-002	Hut'	ANO	III.	1704	2 500	ANO	NE	NE	V	ANO
9	P-KOM-ST-001	Zlatníky - Hodkovice	ANO	II., III.	4917	5 000	ANO	NE	ANO	V	ANO
10	P-KOM-ST-002	Jitviště	ANO	III.	3961	5 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
11	P-KOM-ST-006	Mofina	ANO	III.	3211	5 000	ANO	ANO	NE	MV	částečně
12	P-KOM-ST-007	Mofinka	NE	III.	100	250	ANO	NE	ANO	V	částečně
13	P-KOM-ST-008	Pšoviky	ANO	II.	3277	5 000	ANO	NE	NE	V	ANO
14	P-LAN-KV-001	Dlouhá Lomnice	ANO	III.	389	500	ANO	NE	NE	V	ANO
15	P-LAN-KV-002	Javorná	ANO	II., III.	131	250	částečně	NE	NE	V	ANO
16	P-LAN-KV-003	Olšová Vrata	ANO	III.	300	500	částečně	ANO	ANO	MV	částečně
17	P-LAN-US-001	Háj	ANO	II.	(300)	500	částečně	ANO	NE	V	ANO
18	P-LAN-US-002	Kovářská	ANO	III.	955	1 000	částečně	ANO	ANO	MV	ANO
19	P-LAN-US-003	Loučná pod Klínovcem	ANO	III.	(350)	500	částečně	ANO	ANO	MV	ANO
20	P-NAV-JI-001	Žernovice	ANO	III.	(450)	500	ANO	NE	NE	V	částečně
21	P-NAV-JI-002	Branšov	ANO	III.	11826	10 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
22	P-NAV-JI-003	Čakov	ANO	III.	745	1 000	ANO	ANO	ANO	V	ANO
23	P-NAV-JI-004	Horní Chrástany	ANO	III.	745	1 000	částečně	ANO	NE	V	částečně
24	P-NAV-JI-005	Záboří	ANO	III.	(750)	1 000	ANO	NE	ANO	V	ANO
25	P-NAV-JI-006	Vyšovatka	NE	III.	(10)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
26	P-NAV-KV-001	Čihana	ANO	III.	(60)	250	ANO	NE	NE	V	NE
27	P-NAV-KV-002	Nová Víska	ANO	III.	389	500	ANO	NE	NE	V	ANO
28	P-NAV-KV-003	Stanovice	ANO	III.	(250)	250	částečně	ANO	ANO	M	ANO
29	P-NAV-KV-004	Kojšovice	ANO	II.	1569	2 500	částečně	ANO	ANO	V	ANO
30	P-NAV-KV-005	Lažany	ANO	II.	763	1 000	částečně	ANO	NE	V	částečně
31	P-NAV-KV-006	Mírovice	ANO	III.	(400)	500	částečně	ANO	NE	V	ANO
32	P-NAV-KV-007	Radyně	ANO	II.	763	1 000	ANO	ANO	NE	V	ANO
33	P-NAV-PL-008	Žďarek	ANO	III.	(300)	500	ANO	ANO	NE	V	NE
34	P-NAV-ST-002	Družec	ANO	III.	(400)	500	ANO	ANO	ANO	MV	ANO
35	P-NAV-ST-003	Křty	ANO	III.	(350)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
36	P-NAV-ST-004	Loděnice	ANO	II.	4583	5 000	částečně	ANO	ANO	M	NE
37	P-NAV-ST-005	Oráčov	ANO	II.	3277	5 000	ANO	ANO	ANO	M	částečně
38	P-NAV-ST-006	Uhonice	ANO	II.	3925	5 000	ANO	ANO	ANO	M	ANO
39	P-NAV-ST-007	Vysoký Újezd	ANO	III.	(900)	1 000	NE	ANO	ANO	MV	NE
40	P-NAV-ST-008	Žilina	ANO	III.	1781	2 500	ANO	NE	ANO	MV	ANO
41	P-NAV-US-001	Měděnec	ANO	II.	(600)	1 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
42	P-NAV-US-002	Blatno	ANO	III.	(450)	500	částečně	ANO	ANO	MV	ANO
43	P-NAV-VY-001	Branšov	ANO	III.	(350)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
44	P-NAV-VY-002	Kochanov	ANO	III.	(300)	500	ANO	NE	NE	V	ANO

NO.	KÓD	NÁZEV	PRŮJEZDNOST	TRÍDA KOMUNIK.	ČETNOST VOZIDEL / DEN	ČETNOST / DEN (skupiny)	VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)	POTŘEBA ÚPRAV	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ	SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA	STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE
45	P-NAV-VY-003	Květinov	ANO	I.	9062	10 000	částecně	ANO	NE	V	částecně
46	P-NAV-VY-004	Lípa	ANO	III.	(800)	1 000	ANO	NE	NE	V	ANO
47	P-NAV-VY-005	Okrouhlička	ANO	III.	(400)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
48	P-NAV-VY-006	Opatov	ANO	III.	(950)	1 000	částecně	ANO	NE	M/V	částecně
49	P-NAV-VY-007	Proseč pod Křemešnikem	ANO	III.	(750)	1 000	ANO	NE	ANO	V	ANO
50	P-NAV-VY-008	Putimov	ANO	III.	(750)	1 000	částecně	ANO	NE	M/V	ANO
51	P-NAV-VY-009	Radňov	ANO	III.	(400)	500	ANO	NE	NE	V	ANO
52	P-NAV-VY-010	Vátrny Jeníkov	ANO	II.	2120	2 500	částecně	ANO	ANO	M/V	NE
53	R-HRO-HK-002	Štěpánice	NE	III.	(50)	250	ANO	NE	NE	V	částecně
54	R-HRO-JI-001	Dubné	ANO	III.	(6500)	10 000	částecně	ANO	ANO	M	ANO
55	R-HRO-JI-002	Třebanice	ANO	III.	(400)	500	ANO	ANO	ANO	V	ANO
56	R-HRO-JI-003	Vitějovice	ANO	III.	3438	5 000	částecně	ANO	ANO	V	ANO
57	R-HRO-JI-004	Vrbice	ANO	III.	(840)	1 000	ANO	NE	NE	V	NE
58	R-HRO-JI-005	Chlístov	ANO	III.	(60)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
59	R-HRO-JI-006	Kosmo	ANO	II.	4792	5 000	částecně	ANO	NE	V	ANO
60	R-HRO-JI-007	Kratušín	ANO	III.	(200)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
61	R-HRO-JI-008	Lažístě	ANO	III.	(400)	500	částecně	ANO	ANO	M/V	částecně
62	R-HRO-KH-001	Česká Proseč	ANO	III.	(400)	500	ANO	NE	NE	V	částecně
63	R-HRO-KV-001	Zlamaniny	ANO	III.	(400)	500	částecně	NE	NE	V	částecně
64	R-HRO-KV-002	Pila	ANO	III.	(250)	250	ANO	NE	ANO	M/V	NE
65	R-HRO-KV-003	Stužná	ANO	III.	(100)	250	ANO	NE	ANO	V	ANO
66	R-HRO-KV-004	Žalmanov	ANO	III.	389	500	částecně	ANO	NE	V	ANO
67	R-HRO-KV-005	Sedlečko	ANO	III.	(250)	250	částecně	ANO	ANO	M/V	ANO
68	R-HRO-KV-006	Borek	ANO	II.	959	1 000	částecně	ANO	ANO	V	ANO
69	R-HRO-KV-007	Brložec	ANO	II.	763	1 000	částecně	ANO	ANO	M/V	ANO
70	R-HRO-LI-001	Smilov	ANO	II.	763	1 000	částecně	ANO	NE	V	částecně
71	R-HRO-LI-002	Čížkovice	ANO	II.	2746	5 000	ANO	NE	ANO	V	ANO
72	R-HRO-LI-003	Dolní Černá Studnice	ANO	III.	1704	2 500	částecně	ANO	NE	V	ANO
73	R-HRO-LI-004	Dolní Smržovka	ANO	I.	7498	10 000	částecně	NE	ANO	M/V	ANO
74	R-HRO-LI-005	Jistebsko	ANO	II.	2181	2 500	ANO	NE	NE	V	ANO
75	R-HRO-LI-006	Krásná	ANO	III.	(700)	1 000	ANO	NE	NE	V	částecně
76	R-HRO-LI-007	Lučany nad Nisou	ANO	I.	9633	10 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
77	R-HRO-LI-008	Nová Ves nad Nisou	ANO	III.	(2300)	2 500	částecně	ANO	ANO	M/V	ANO
78	R-HRO-LI-009	Horní Černá studnice	ANO	III.	(400)	500	částecně	ANO	NE	V	částecně
79	R-HRO-LI-010	Veke Hamry	ANO	III.	(300)	500	ANO	NE	NE	V	NE
80	R-HRO-LI-011	Zásada	ANO	III.	933	1 000	ANO	NE	ANO	M/V	ANO
81	R-HRO-LI-012	Zbytky - Zásada	ANO	III.	(300)	500	částecně	ANO	NE	V	NE
82	R-HRO-PA-001	Lipoltice	ANO	III.	1055	2 500	ANO	ANO	ANO	M/V	ANO
83	R-HRO-PA-002	Litošice	ANO	III.	1221	2 500	ANO	ANO	NE	V	ANO
84	R-HRO-PA-003	Mokošín	ANO	III.	1212	2 500	ANO	NE	ANO	M	ANO
85	R-HRO-PA-004	Morašice	ANO	III.	(300)	500	ANO	NE	ANO	V	ANO
86	R-HRO-PA-005	Řečany nad Labem	ANO	III.	1509	2 500	ANO	ANO	ANO	M/V	ANO
87	R-HRO-PA-006	Sovolusky	ANO	III.	(300)	500	ANO	ANO	ANO	M/V	ANO
88	R-HRO-PL-001	Kračin	ANO	III.	(200)	250	částecně	ANO	NE	V	částecně

NO.	KÓD	NÁZEV	PRŮJEZDNOST	TRIDA KOMUNIK.	ČETNOST VOZIDEL / DEN	ČETNOST / DEN (skupiny)	VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)	POTŘEBA ÚPRAV	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ	SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA	STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE
89	R-HRO-PL-002	Soběšuky	ANO	II.	578	1 000	částečně	NE	ANO	V	ANO
90	R-HRO-PL-003	Tis u Blatna	ANO	III.	(200)	250	částečně	NE	NE	V	částečně
91	R-HRO-ST-001	Okrouhlo	ANO	III.	1113	2 500	částečně	NE	ANO	V	ANO
92	R-HRO-ST-002	Bojanovice	ANO	III.	(850)	1 000	částečně	ANO	NE	V	částečně
93	R-HRO-ST-003	Bubovice	ANO	III.	1390	2 500	ANO	ANO	ANO	MV	ANO
94	R-HRO-ST-004	Čisovice	ANO	III.	(1200)	2 500	částečně	NE	NE	V	ANO
95	R-HRO-ST-005	Chrástany	ANO	II.	13498	10 000	ANO	NE	ANO	MV	ANO
96	R-HRO-ST-006	Jeneč	ANO	II.	7235	10 000	částečně	NE	ANO	M	ANO
97	R-HRO-ST-007	Měchenice	ANO	II.	8560	10 000	částečně	ANO	NE	MV	NE
98	R-HRO-ST-008	Mezouň	ANO	III.	1200	2 500	částečně	ANO	NE	V	NE
99	R-HRO-ST-009	Nučice	ANO	II.	2022	2 500	ANO	NE	ANO	M	ANO
100	R-HRO-ST-010	Senomaty	ANO	II.	3277	5 000	ANO	NE	NE	MV	ANO
101	R-HRO-ST-011	Hostivice	ANO	II.	7235	10 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
102	R-HRO-ST-012	Chynice	ANO	II.	2022	2 500	částečně	ANO	ANO	M	ANO
103	R-HRO-VY-001	Pavlov	ANO	III.	(600)	1 000	ANO	NE	NE	V	ANO
104	R-HRO-VY-002	Věž - Skála	ANO	I.	5504	10 000	částečně	ANO	NE	V	ANO
105	R-KOM-JI-001	Lhenice	ANO	II.	868	1 000	ANO	ANO	NE	V	ANO
106	R-KOM-JI-002	Lstění	ANO	III.	(200)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
107	R-KOM-KH-001	Stav	ANO	III.	(400)	500	částečně	ANO	NE	V	částečně
108	R-KOM-KH-002	Úbislavice	ANO	III.	(400)	500	částečně	ANO	NE	V	NE
109	R-KOM-KV-001	Hlinky	ANO	III.	400	500	částečně	ANO	NE	V	ANO
110	R-KOM-KV-002	Kolová	ANO	III.	(200)	250	ANO	ANO	ANO	MV	ANO
111	R-KOM-KV-003	Dubina	ANO	II.	1148	2 500	částečně	ANO	ANO	V	ANO
112	R-KOM-KV-004	Kyselka	ANO	II., III.	1148	2 500	částečně	ANO	NE	V	NE
113	R-KOM-KV-005	Semnice - U Mostu	ANO	III.	(70)	250	částečně	NE	NE	V	ANO
114	R-KOM-KV-006	Radošov	ANO	III.	858	1 000	částečně	ANO	NE	MV	částečně
115	R-KOM-PA-001	Brloh	ANO	III.	(300)	500	ANO	ANO	NE	M	ANO
116	R-KOM-PA-002	Klenovka	ANO	III.	(250)	250	ANO	ANO	NE	V	ANO
117	R-KOM-PA-003	Zdechovice	ANO	I.	2372	2 500	ANO	ANO	ANO	V	ANO
118	R-KOM-ST-001	Libeň	ANO	II.	(860)	1 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
119	R-KOM-ST-002	Píče	ANO	II.	3925	5 000	ANO	ANO	ANO	M	ANO
120	R-KOM-ST-003	Svárov	ANO	III.	(800)	1 000	částečně	ANO	ANO	M	částečně
121	R-KOM-ST-004	Hostivice - Bře	ANO	III.	(4500)	5 000	částečně	ANO	ANO	MV	ANO
122	R-KOM-ST-005	Hvoznice	ANO	III.	(900)	1 000	ANO	ANO	ANO	V	částečně
123	R-KOM-ST-006	Bratřinov	ANO	III.	(700)	1 000	ANO	NE	ANO	V	částečně
124	R-KOM-ST-007	Drahelčice	ANO	II.	3925	5 000	ANO	NE	ANO	MV	ANO
125	R-NAV-JI-001	Buk	ANO	III.	(400)	500	ANO	NE	NE	V	částečně
126	R-NAV-JI-002	Šumavské Hořovice	ANO	II.	4792	5 000	ANO	ANO	NE	V	částečně
127	R-NAV-JI-003	Švihov	ANO	III.	(50)	250	ANO	NE	NE	V	částečně
128	R-NAV-JI-004	Všeina pod Boubínem	NE	III.	(20)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
129	R-NAV-JI-005	Vicemily	ANO	III.	4792	5 000	částečně	ANO	NE	V	ANO
130	R-NAV-JI-006	Vojslavice	ANO	III.	(15)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
131	R-NAV-JI-007	Zábrdí	ANO	III.	(100)	250	ANO	NE	NE	V	ANO

NO.	KÓD	NÁZEV	PRŮJEZDNOST	TRÍDA KOMUNIK.	ČETNOST VOZIDEL / DEN	ČETNOST / DEN (skupiny)	VYHOVUJÍCÍ STAV (POUŽITELNOST)	POTŘEBA ÚPRAV	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ	SE ZNAKY VESNICE / MĚSTA	STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE
132	R-NAV-JI-008	Žarovná	ANO	II.	4792	5 000	částečně	ANO	NE	V	ANO
133	R-NAV-KV-001	Dražov	ANO	III.	(110)	250	částečně	ANO	NE	V	částečně
134	R-NAV-ST-001	Zvole	ANO	III.	1113	2 500	částečně	ANO	ANO	M/V	ANO
135	R-ROZ-JI-001	Hradce	ANO	III.	(320)	500	ANO	NE	ANO	V	ANO
136	R-ROZ-JI-002	Skarez	ANO	III.	(50)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
137	R-ROZ-LI-001	Nová Mýtina	ANO	III.	(20)	250	částečně	ANO	NE	V	ANO
138	R-VIS-JI-001	Hořkovice	ANO	III.	(250)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
139	R-VIS-JI-002	Včelná pod B. - Píla	ANO	III.	(40)	250	ANO	NE	NE	V	ANO
140	R-VIS-KV-001	Muzikov (Šemnice)	ANO	II.	1148	2 500	ANO	NE	NE	V	ANO
141	R-VIS-ST-001	Sloup	ANO	III.	(500)	250	ANO	NE	ANO	M/V	ANO
142	R-VIS-ST-002	Tachlovice	ANO	II.	2022	2 500	ANO	NE	ANO	M	ANO
143	R-VIS-US-001	České Hamry	ANO	II.	570	1 000	částečně	ANO	NE	V	ANO
144	S-DRU-JI-001	Drslavice	ANO	III.	(50)	250	ANO	NE	NE	V	částečně
145	S-DRU-JI-002	Dvorec	ANO	III.	(900)	1 000	částečně	ANO	NE	V	ANO
146	S-KOM-KV-001	Štédra	ANO	II.	763	1 000	částečně	ANO	ANO	V	částečně
147	S-KOM-ST-001	Dolní Břežany	ANO	II.	5664	10 000	ANO	NE	ANO	M	ANO
148	S-NAV-VY-001	Šimanov	ANO	II.	(950)	1 000	částečně	ANO	NE	V	částečně
149	S-NAV-VY-002	Věž	ANO	I.	5504	10 000	částečně	ANO	NE	M/V	částečně
150	S-NAV-VY-011	Studenka	ANO	III.	(200)	250	ANO	NE	NE	V	ANO

## 2.2.5 Prezentace výsledků a dílčí závěry

Analýza byla provedena na celkem 150 malých sídlech ve všech krajích Čech vyjma hlavního města Prahy, které neodpovídá kritériím analýzy. Výsledky této analýzy jsou shrnuty v příložené tabulce (výše). Níže jsou uvedena dílčí shrnutí dle různých kritérií.

### Analýza z hlediska rozložení po Čechách

KRAJ	POČET SÍDEL
Jihočeský	30
Karlovarský	29
Královehradecký	5
Liberecký	14
Pardubický	9
Plzeňský	4
Středočeský	37
Ústecký	6
Vysočina	16
<b>CELKEM</b>	<b>150</b>

Tabulka 1- Počet analyzovaných sídel z jednotlivých krajů Čech.

Z výše uvedené tabulky lze vyčíst, že v různých krajích byl vybrán různý počet sídel. To je způsobeno omezenou dostupností určitých krajů pro autora. Nicméně je výběr zvolený tak, aby alespoň každý kraj měl minimální zastoupení v množství 4 sídel. Malý počet sídel se objevuje u Plzeňského a Ústeckého kraje, které sousedí s krajem Karlovarským, který je jim morfologicky podobný a kde je naopak počet analyzovaných sídel vyšší. Tím pádem kompenzuje toto nízké číslo. Krajem s nejnižším počtem analyzovaných sídel se pak stává Královehradecký kraj, kde je analyzováno 5 sídel.

### Analýza sídel z hlediska půdorysné typologie



Graf 3 – Typy vsí dle půdorysné typologie.

TYOLOGIE	POČET
ostatní	3
pravidelná	49
rostlá	91
smíšená	7
<b>CELKEM</b>	<b>150</b>

Tabulka 2- Počet analyzovaných sídel dle půdorysné typologie.

TYOLOGIE SÍDLA	POTŘEBA ÚPRAV				CELKEM
	ANO	NE	ANO %	NE %	
<b>ostatní</b>		<b>3</b>	<b>0 %</b>	<b>100 %</b>	<b>3</b>
víska		3	0%	100 %	3
<b>pravidelná</b>	<b>27</b>	<b>22</b>	<b>55 %</b>	<b>45 %</b>	<b>49</b>
komunikační	5	5	50 %	50 %	10
lánová	4	2	67 %	33 %	6
návesní	18	15	55 %	45 %	33
<b>rostlá</b>	<b>47</b>	<b>44</b>	<b>52 %</b>	<b>48 %</b>	<b>91</b>
hromadná	25	27	48 %	52 %	52
komunikační	16	5	76 %	24 %	21
návesní	5	5	50 %	50 %	10
rozptýlená		2	0 %	100 %	2
víska	1	5	17 %	83 %	6
<b>smíšená</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>57 %</b>	<b>43 %</b>	<b>7</b>
druhotná parcelace	1	1	50 %	50 %	2
komponovaná	1	1	50 %	50 %	2
návesní	2	1	67 %	33 %	3
<b>CELKEM</b>	<b>78</b>	<b>72</b>			<b>150</b>

Tabulka 3- Počet analyzovaných sídel dle půdorysné typologie v závislosti na potřebě úprav.

V závislosti na půdorysném uspořádání vesnických sídel lze dle analýzy konstatovat, že potřeby zklidňování komunikací jsou ve většině případů u všech typů základní půdorysné typologie vyrovnané. Výjimkou je skupina „ostatní“, kde však nebylo dosaženo velkého počtu analyzovaných vzorků.

Z hlediska podrobnější půdorysné typologie lze z daného vzorku sídel vyčíst, pokud bereme v úvahu typy vesnic v dostatečném zastoupení (více jak 20 analyzovaných sídel), že komunikační rostlé vsi vykazují větší potřebu úprav. V ostatních případech jsou potřeby úprav velmi vyrovnané. U rozptýlených vsí, vísek, návesních vesnic s neprůjezdnou návší se naopak nepředpokládají potřeby úprav či usměrnění provozu, neboť v nich není tak vysoká frekvence různých uživatelů uličního prostoru, který by působil kolize mezi jednotlivými provozu.

Globálně však nelze říct, že by z analýzy vyplývaly jasné závěry ve vztahu k půdorysné typologii sídla. Obecně lze říci, že v každém případě záleží na individuálním uspořádání komunikací v sídle. Mohou být situované tak, že není třeba žádného zásahu nebo naopak jejich situování vytváří předpoklady pro vznik nebezpečných situací. V takovýchto případech je třeba na vytipovaných místech na komunikacích vytvořit opatření, která zvýší bezpečnost všech provozů – jak automobilového, cyklistického tak pěšího.

## Analýza typologie sídla ve vztahu k typu plužiny

TYPOLOGIE SÍDLA	TYP PLUŽINY				CELKEM
	lánová	scelená	traťová	úseková	
ostatní		1		2	3
pravidelná	13		26	10	49
rostlá	3	3	20	65	91
smíšená			4	3	7
<b>CELKEM</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>50</b>	<b>80</b>	<b>150</b>

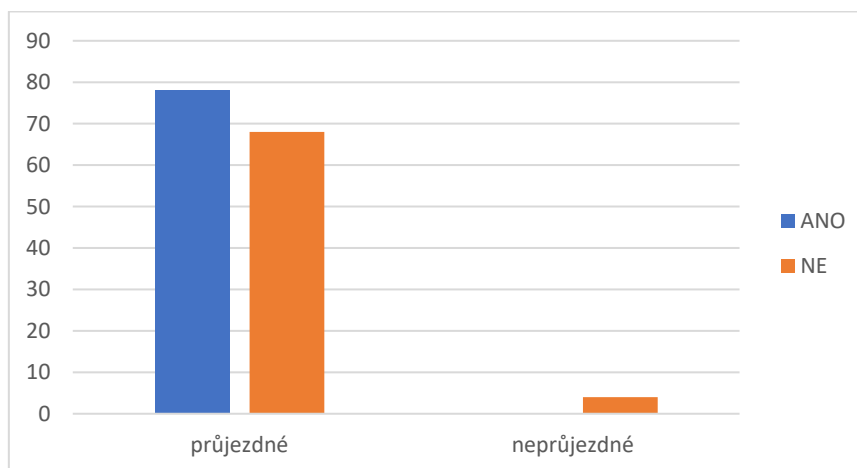
Tabulka 4- Půdorysná typologie v závislosti na typu plužiny.

Doplňkově bylo provedeno porovnání typů plužin v závislosti na půdorysné typologii. Ze shromážděných dat vyplývá, že nejvíce analyzovaných sídel je rostlých s úsekovou plužinou. Pravidelných sídel bylo v rámci analýzy zhruba o 2/5 méně než rostlých sídel. U pravidelných sídel převažuje plužina traťová, celkově však převažuje plužina úseková. Sídla se smíšenou nebo ostatní typologií tvoří minoritu z celkového počtu analyzovaných sídel.

## Analýza potřeby úprav z hlediska průjezdnosti a četnosti provozu v sídle

PRŮJEZDNOST SÍDLA	POTŘEBA ÚPRAV		
	ANO	NE	CELKEM
průjezdné	78	68	146
neprůjezdné		4	4
<b>CELKEM</b>	<b>78</b>	<b>72</b>	<b>150</b>

Tabulka 5- Potřeba úprav komunikací z hlediska průjezdnosti sídla.



Graf 4 - Potřeba úprav komunikací z hlediska průjezdnosti sídla.

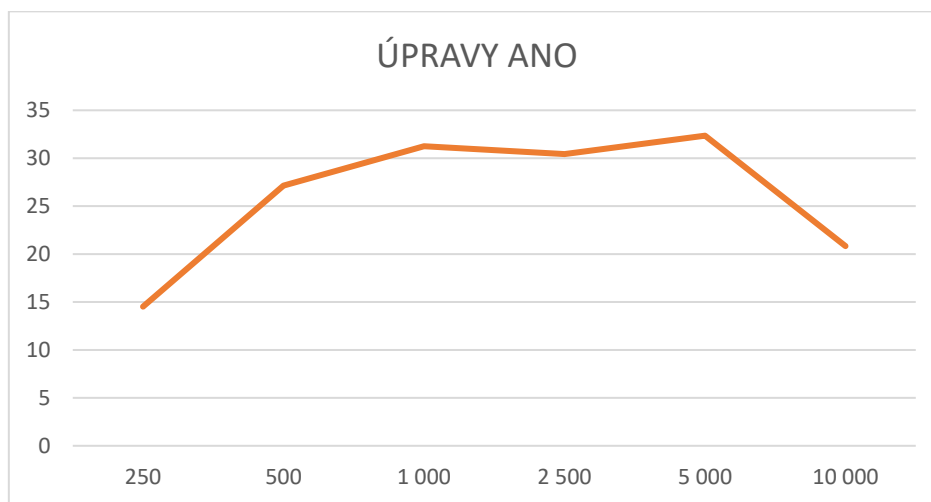
Výše uvedená tabulka a graf ukazují závislost úpravy komunikací na průjezdnosti sídla. Analýza potvrzuje logickou úvahu, kdy se v neprůjezdných sídlech nepředpokládá intenzivní doprava a není tudíž nutné je nějakým způsobem upravovat. A díky tomu, že do těchto vesnických sídel nebylo nijak zásadně zasahováno, tak si zachovaly i své vesnické vzezření, tudíž nejsou nutné ani úpravy podporující znaky vesnického sídla.



ČETNOST PROVOZU DO	POČET VZORKŮ	POTŘEBA ÚPRAV		VÁŽENÁ POTŘEBA ÚPRAV*	
		ANO	NE	ANO	NE
250 vozidel / den	31	9	22	15	35
500 vozidel / den	35	19	16	27	23
1 000 vozidel / den	32	20	12	31	19
2 500 vozidel / den	23	14	9	30	20
5 000 vozidel / den	17	11	6	32	18
10 000 vozidel / den	12	5	7	21	29
<b>CELKEM</b>	<b>150</b>	<b>73</b>	<b>77</b>		

\*vyrovnání počtu vzorků na 50

Tabulka 6- Potřeba úprav komunikací z hlediska četnosti provozu v sídle.



Graf 5 - Potřeba úprav komunikací z hlediska četnosti provozu v sídle.

Z výše uvedených souhrnných tabulek lze vyčíst, že sídla lze z hlediska potřeb úprav dopravy v nich rozdělit na několik skupin, a to z různých hledisek. První skupinou jsou sídla poměrně malá či střední, ve kterých je nízká frekvence dopravy nebo v nich cestní síť končí. Doprava v takovýchto sídlech téměř vždy funguje na principu smíšeného provozu všech uživatelů v rámci jedné komunikace, která bývá doplněna o zelené pásy po stranách, pokud je na ně prostor. Pokud má komunikace stabilizovaný průjezdní profil (konstantní šířka po celé délce) a je v dobrém technickém stavu, není důvod k jakémukoliv zásahu, který by provoz jakkoliv usměrňoval.

Druhou skupinou jsou malá či střední sídla, jejichž součástí je středně frekventovaná (přibližně 500 -2 500 automobilů denně) průjezdná komunikace. V tomto případě je již na uvážení, zda je nutné, vzhledem k počtu obyvatel a charakteru komunikace (nebezpečné úseky), vytvářet bezpečnostní opatření, která by dopravu regulovala.

Třetí skupinou jsou malá a střední sídla, kterými vede velmi frekventovaná doprava po průjezdné komunikaci či komunikacích, které mohou v sídle vytvářet dopravní uzel. V těchto případech je nezbytné zajistit opatření, které dopravu usměrní a umožní tak bezpečné fungování všech účastníků provozu, které cestní síť využívají. Při vysoké frekvenci dopravy je nevyhnutelná segregace jednotlivých provozů, minimálně pěší dopravy, tedy přidat ke komunikacím chodníky.

Z grafu je čitelné, že se potřeba úprav analyzovaných vzorků nad četnost provozu 5 000 vozidel / den snižuje. Je možné, že tento fakt je způsoben výběrem analyzovaných vzorků, kterých je nejmenší počet anebo také geografickým položením těchto vzorků. Většina z nich totiž leží u velkých měst (Praha) a úpravy komunikací v nich už proběhly, tudíž nejsou zařazeny do skupiny, která by úpravy komunikací potřebovala. Tento fakt lze potvrdit nebo vyvrátit zvýšením počtu analyzovaných sídel v této skupině a cíleným výběrem ve větší vzdálenosti od velkých měst. Pro tuto práci však není tato skupina sídel zásadní.

#### Analýza použití úprav z hlediska charakteru sídla a četnosti dopravy

Znaky v intravilánu*	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ		CELKEM
	ANO	NE	
M	20	1	21
M/V	25	7	32
V	21	76	97
<b>CELKEM</b>	<b>66</b>	<b>84</b>	<b>150</b>

\*M – znaky městského charakteru,  
V – znaky vesnického charakteru,  
M/V – kombinovaný výskyt znaků

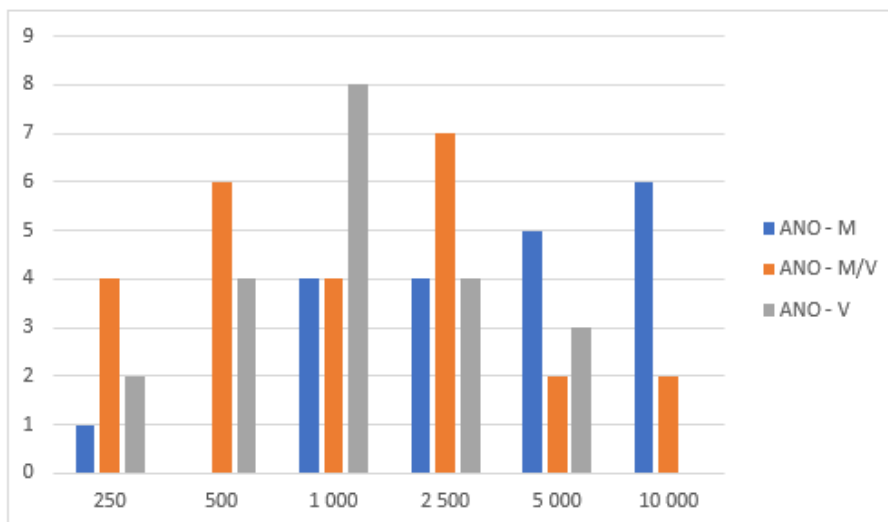
Tabulka 7- Použití úprav komunikací z hlediska charakteru sídla.

ČETNOST VOZIDEL/DEN	POUŽITÍ ÚPRAV KOMUNIKACÍ								%		CELKEM
	ANO				NE				ANO	NE	
	M*	M/V*	V*	Celkem	M*	M/V*	V*	Celkem			
250	1	4	2	7			24	24	23 %	77 %	31
500		6	4	10	1		24	25	29 %	71 %	35
1 000	4	4	8	16		3	13	16	50 %	50 %	32
2 500	4	7	4	15			8	8	65 %	35 %	23
5 000	5	2	3	10		2	5	7	59 %	41 %	17
10 000	6	2		8		2	2	4	67 %	33 %	12
<b>CELKEM</b>	<b>20</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>66</b>	<b>1</b>	<b>7</b>	<b>76</b>	<b>84</b>	<b>44 %</b>	<b>56 %</b>	<b>150</b>

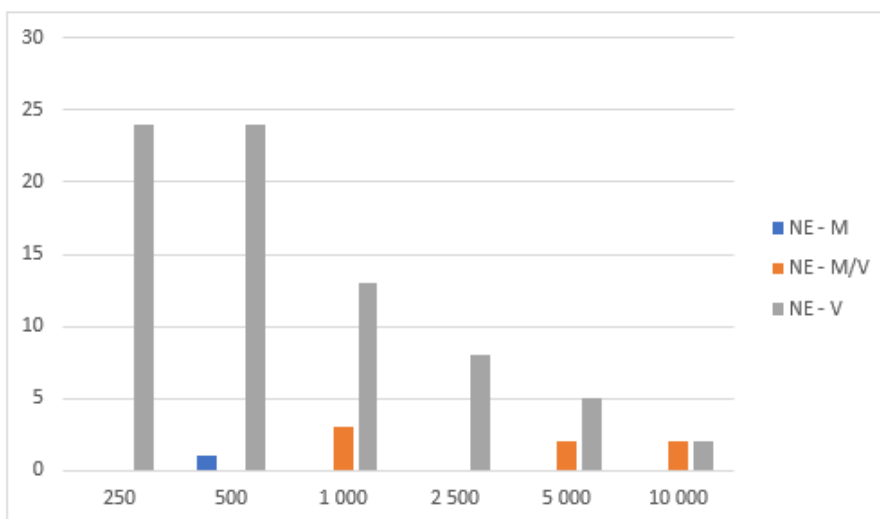
\*M – znaky městského charakteru,  
V – znaky vesnického charakteru,  
M/V – kombinovaný výskyt znaků

Tabulka 8- Použití úprav komunikací z hlediska charakteru sídla.

Z dat shromážděných v oblasti již aplikovaných úprav komunikací vyplývá, že více jak 40 % analyzovaných sídel nějakou úpravu komunikací obsahuje. Pokud tento aspekt vztáhneme k objemu dopravy v sídle, pak lze konstatovat, že čím větší je četnost projíždějících vozidel, tím spíše se úpravy vyskytují. Zlomová je hodnota 1000 projíždějících vozidel za den.



Graf 6 – Sídla s použitím úprav komunikací v závislosti na charakteru sídla a četnosti dopravy.



Graf 7 – Sídla bez úprav komunikací v závislosti na charakteru sídla a četnosti dopravy.

V detailnějším rozboru z hlediska charakteru sídel lze vidět zajímavé závislosti. Z pohledu již aplikovaných úprav komunikací lze z uvedeného grafu vyčíst, že čím větší četnost provozu v sídle je, tím více je i sídel s městským charakterem intravilánu. Sídla s vesnickým charakterem s uplatněnými úpravami vytváří pomyslnou Gaussovu křivku s maximem v hodnotě 1000 projíždějících vozidel za den. Z výsledných hodnot pro sídla, kde nejsou aplikované úpravy komunikací, je jasně vidět minimální zastoupení v oblasti sídel s městským charakterem a velmi nízké zastoupení sídel s kombinovaným charakterem. Naopak sídla vesnického charakteru vytváří celkem pravidelnou lineární křivku s klesající tendencí vzhledem ke stoupající intenzitě dopravy.

Sídla vesnického charakteru s městskými prvky tvoří skupinu, která má ve většině případů uplatněné úpravy komunikací. Při bližším prozkoumání konkrétních případů bylo zjištěno, že to jsou právě úpravy komunikací, které do jejich intravilánu přinášejí městský charakter. Proto je třeba mít zvýšenou pozornost při výběru konkrétních prvků a úprav komunikací, které jsou poté do sídla vkládány.

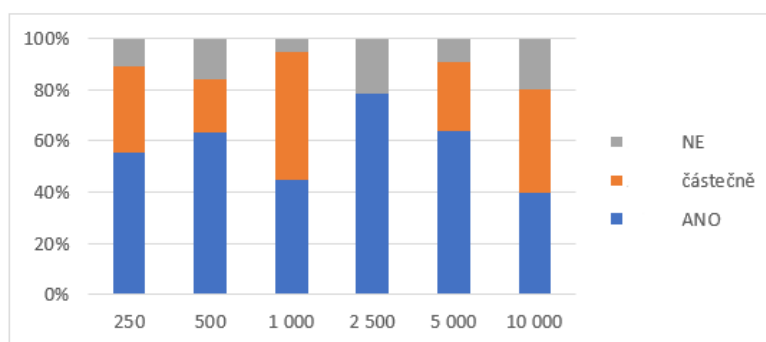
## Analýza potřeby úprav komunikací z hlediska stabilizované šířky komunikace

ČETNOST VOZIDEL/DEN	POTŘEBA ÚPRAV ANO				POTŘEBA ÚPRAV NE			
	STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE			CELKEM	STABILIZOVANÁ ŠÍŘKA KOMUNIKACE			CELKEM
	ANO	částečně	NE		ANO	částečně	NE	
250	5	3	1	9	15	5	2	22
500	12	4	3	19	11	4	1	16
1 000	9	10	1	20	9	2	1	12
2 500	11		3	14	9			9
5 000	7	3	1	11	6			6
10 000	2	2	1	5	7			7
<b>CELKEM</b>	<b>46</b>	<b>22</b>	<b>10</b>	<b>78</b>	<b>57</b>	<b>11</b>	<b>4</b>	<b>72</b>

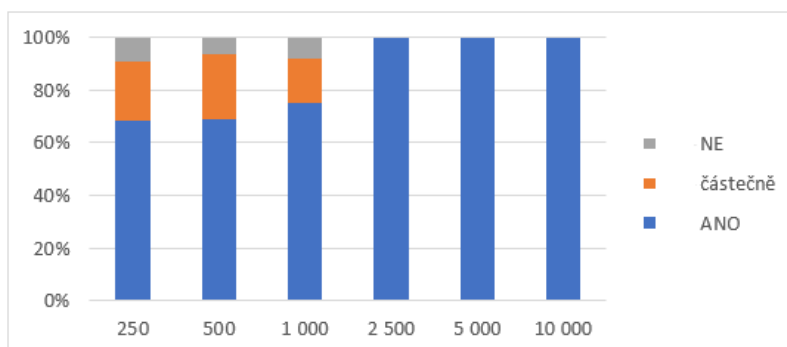
Tabulka 9- Potřeba úprav komunikací z hlediska stabilizované šířky komunikace.

Více jak 2/3 analyzovaných sídel má stabilizovanou šířku komunikace, tzn. stejně široký a jasný průjezdní profil v rámci cestní sítě. Dalších 22% má částečně stabilizovaný průjezdní profil (šířka hlavní komunikace se v některých místech mění a tato skutečnost není jasně vyznačena nebo na ní není upozorněno) a pouze 14 ze 150 analyzovaných sídel nemá stabilizovanou šířku komunikace (šířka průjezdního profilu není jasná, v délce komunikace se výrazně mění).

Ve vazbě na hledisko potřeby úprav se většina sídel s nestabilizovanou šířkou komunikace vyskytuje ve skupině s doporučením k úpravám. Pouze 4 sídla nejsou doporučené k úpravám, jejich intraviniálem však neprochází frekventovaná doprava – maximálně 1 000 vozidel za den.



Graf 8 – Sídla s potřebou úprav komunikací – stabilizovaná šířka komunikace.



Graf 9 – Sídla bez potřeby úprav komunikací – stabilizovaná šířka komunikace.

## POZNATKY POUŽITÉ JAKO PODKLAD PRO PŘÍRUČKU

Analýza malých sídel byla primárně prováděna z důvodu sběru dat a informací pro příručku úprav komunikací. Výše uvedené dílčí výsledky analýzy slouží jako podpůrná data a doplňují informace k níže vyjmenovaným poznatkům, které slouží jako stěžejní pro sestavení příručky.

- Řešení a koncepce cestní sítě v různých geografických podmínkách:
  - nížiny;
  - horské oblasti;
  - vrchoviny.
- Stav cestní sítě v sídlech v různých částech Čech.
- Současný postoj k úpravám cestní sítě ve vesnicích.
- Praktický výskyt znaků vesnických sídel v praxi.
- Vliv intenzity motorové dopravy na podobu cestní sítě.
- Aplikace různých úprav cestní sítě a jejich použití v praxi.
- Poměšřování vesnických sídel díky nevhodným rekonstrukcím nebo úpravám.
- Materiálová skladba povrchů ulic a veřejných prostranství dříve a dnes:
  - napojení a přechody povrchů;
  - užití vhodných materiálů.

## 3 PRAKTICKÝ VÝSTUP

Praktickým výstupem ze shromážděných teoretických i faktických informací je „Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích“. Jejím hlavním úkolem je ukázat možnosti a řešení, které jsou šetrné pro zachování vesnického charakteru sídel, informovat o vhodnosti použití jednotlivých úprav komunikací, které jsou v dnešní době často používané a také inspirovat správným směrem.

Cílem příručky je oslovit nejen členy zastupitelstev jednotlivých obcí a krajů, respektive potenciální investory v případě úpravy cestní sítě, ale i širokou veřejnost, která ve finále dané prostory používá a žije v nich a v neposlední řadě může sloužit jako inspirace pro odborníky v oblasti architektury a územního plánování. Příručka má jednoduchou a srozumitelnou strukturu a zahrnuje veškerá důležitá témata týkající se úprav komunikací v malých sídlech. Je postavena na dvou stěžejních tématech, kterými jsou ulice a návsi, tedy veřejná prostranství ve vesnicích.

První část příručky se ve zkratce věnuje historii, která se pojí k dopravě a k vesnickým sídlům, dále popisuje funkce veřejných prostranství. Více podrobně je rozebráno téma uživatelů veřejných prostranství a jejich jednotlivé potřeby. Významnou kapitolou pro pochopení jedinečnosti české vesnice by mohla být část věnující se znakům veřejného prostranství vesnice. Není opomenuta ani legislativní stránka věci, která uvádí úkony potřebné při řešení povolujících řízení k jednotlivým úpravám a přestavbám veřejných prostranství.

Další část je věnována již zmíněným stěžejním tématům veřejných prostranství ulice a návsi. U každé z těchto dvou oblastí jsou uvedené typické vlastnosti prostoru včetně materiálové skladby a informace týkající se dopravy v těchto prostorách. V případě ulic jsou uvedeny možnosti úprav ulic spolu s jejich výhodami, nevýhodami a možnostmi. Pro jednoduchost jsou veškeré úpravy shrnuty do jasně čitelné tabulky s jednotlivými atributy, podle kterých lze vybrat vhodný prvek. Tato tabulka zahrnuje také vhodnost použití daného prvku v rámci návsi nebo jiného veřejného prostranství. V případě návsi a dalších veřejných prostranství je uvedeno, jakým způsobem ovlivňuje doprava a její poloha celý prostor. Obě témata jsou doplněna o praktické příklady z Česka i ze zahraničí a mohou tak sloužit k inspiraci.

Závěrem je uveden seznam související legislativy a předpisů spolu s užitečnými zahraničními i tuzemskými zdroji informací, které úzce souvisejí s problematikou dopravy uvnitř sídel. V rámci příloh jsou uvedeny konkrétní úpravy komunikací, které jsou rozděleny do skupin pro ulice (bodové a liniové), pro křižovatky, pro místa na vjezd do území a dočasné úpravy. Druhá příloha uvádí přibližné cenové náklady na jednotlivé úpravy.



Obr. 14 – Praktický výstup – Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích.

## 4 DOPLŇUJÍCÍ VÝZKUM

### Analýza zahraniční cestní sítě

V rámci doplňujícího výzkumu in situ byla provedena analýza prvků na komunikacích užívaných v zahraničí, přičemž byl brán zřetel na to, aby prvky byly použity v takovém prostředí, které je podobné uliční síti malých měst u nás. Byla provedena užší analýza menších sídel v zahraničí, konkrétně v Německu v regionech okolo měst Norimberk (Bavorsko) a Žitava (Sasko), která jsou typologicky velmi podobné českým venkovským sídlům. Ve vybraných sídlech byla analyzována cestní síť se zaměřením na její koncepci a prvky, které mají za úkol zvýšit bezpečnost provozu, tj. prvky zklidnění komunikací. V příloze této práce je proveden výčet těchto prvků jako doporučení k aplikaci na komunikacích v Česku.

Pozn.: V rámci Přílohy 4 jsou zpracované standardní úpravy komunikací v Německu.

### *Dílčí závěr*

Doprava je velmi významným prvkem současného života. Je dobré si ale uvědomit, že bezpečnost provozu na komunikacích nezávisí výhradně jen na koncepci a kvalitě cestní sítě, na stavu komunikací a na bezpečnostních prvcích umístěných na nich, ale i na samotných uživatelích, kteří tvoří dynamickou složku provozu na komunikacích. Dá se říci, že právě jejich pohybem je doprava jako taková vytvářena a je už jen na nich, jak její tvoření pojmu. Mohou být chaotičtí, vytvářet nebezpečné situace nebo naopak ohleduplní a vnímat každého uživatele provozu.

V západních zemích, například v Německu, kde byla prováděna analýza, je pocit bezpečí na komunikacích mnohem vyšší a je to jen díky ukázněnosti všech uživatelů silniční sítě – řidičů motorových vozidel, pěších, cyklistů a ostatních. Jistě, koncepce silniční sítě je nezbytným prvkem, bez ní by doprava neexistovala ve formě, ve které ji dnes všichni známe. Jednotlivá řešení vedení komunikací a prvků na nich ať už v sídlech nebo mimo ně jsou zásadním stavebním kamenem především motorové dopravy, což je v analýze německých malých sídel jasně čitelné. To vše je ale pořád pouze forma pro uskutečnění dopravy dynamické, pohybu z místa na místo. Tato forma proto musí být vytvořena takovým způsobem, aby maximálně korigovala dynamickou složku dopravy.

## 5 ZÁVĚR

Vesnická sídla prošla od dob jejich založení díky historickému a společenskému vývoji proměnami. Ty mohly být rozsáhlé a měnily tak sídlo od základu nebo se jednalo pouze o vývoj ve formě růstu sídla do volného prostoru s minimálním zásahem do původní struktury. Podobným vývojem prošla i dopravní struktura uvnitř sídel, která musela reagovat jednak na vývoj v dopravní sféře, kdy kočáry a povozy vystřídaly moderní elektroautomobily, ale také na změnu požadavků společnosti, respektive obyvatel žijících v sídlech, kteří tyto prostory vnímali v průběhu let diametrálně rozdílně. Obzvláště při porovnání období, kdy bylo hlavní obživou lidí na vesnicích zemědělství a současnosti, kdy velké množství lidí ve vesnici pouze bydlí a za obživou dojíždí do většího sídla.

Obraz vesnice, který je soudobou společností vnímán jako tradiční, pochází většinou z konce 19. a z počátku 20. století, tedy stav těsně před nástupem automobilů na komunikace. V 2. polovině 20. století už začíná docházet k takzvanému „poměšťování“ venkova. Během tohoto období se do vsí začaly dostávat typicky městské prvky, které narušovaly jednotlivé prostory, objekty nebo v horším případě celou urbanistickou strukturu. Jednou z nejzásadnějších změn tohoto období bylo budování dopravní a technické infrastruktury, v rámci kterého proběhla taktéž úprava povrchů a konstrukcí na komunikacích. V některých případech byly změněny celé uliční profily a pod záštitou integrace venkovských sídel byly budovány například autobusové zastávky svébytného městského charakteru, který do venkovského prostředí vůbec nezapadal.

To, že tvář některých vsí byla v průběhu let přetvořena od základu, je z hlediska historického nevratný fakt. Stále ale existují sídla, kterých se tyto změny dotkly minimálně nebo takřka vůbec. Takovéto vesnice, pokud jsou alespoň minimálně udržované, jsou pak právem považovány za malebné, útulné a „typicky vesnické“. Díky těmto dochovaným strukturám spolu s informacemi z pramenů z historie je možné se inspirovat a vytvářet, respektive nepotlačovat při různých rekonstrukcích, revitalizacích nebo při nové výstavbě typicky vesnické prostory s jedinečným charakterem. Prostory, ve kterých lze nalézt znaky, jež popisuje tato práce. Prostory, které jsou člověku blízké.

Problémem dnešní doby je ale trend vytvářet v malých sídlech ulice městského typu, ulice, které upřednostňují motorovou dopravu, umožňují jízdu v poměrně vysoké rychlosti, striktně a výrazně člení prostor na různé provozní pruhy, přičemž tranzitní funkce převládá. V horších případech se dopravní funkce rozšiřuje a to až do té míry, že částečně nebo úplně zabírá prostory veřejných prostranství. Z pohledu obyvatelů sídla tak vznikají nehostinné a pro společenský život nepoužitelné prostory. Pro malá sídla, kde je ulice jedním z klíčových veřejných prostor, může být však takový přístup naprosto zničující. Protože je to právě ulice, kde se lidé potkávají nebo jen míjí, kde se odehrávají významné události. Ulice je zkrátka místem, kde by se mělo žít.

Rehabilitace ulic a dalších veřejných prostranství však není otázka několika dnů. Není to ani otázka několika měsíců. Jedná se o důkladné a komplexní plánování koncepce celého systému veřejných prostranství v kombinaci s regulováním automobilové dopravy, které vyžaduje souvislou a systematickou práci odborníků spolu s participací ze strany uživatelů prostoru. Je to právě fáze plánování a fáze prvotního návrhu, která je v celém procesu revitalizace vesnických prostor jednou z nejdůležitějších, protože v této fázi je vytvořena celková koncepce daného prostoru, čímž je zároveň položen základní kámen místa pro život.



## 5.1 Vyhodnocení výzkumu

Vzhledem k faktickému charakteru práce a jeho praktickému výstupu (Příručka) byl výzkumný problém definován tvrzením, které je pomocí práce řešeno. Ústřední hypotéza jakožto definice problému k ověření či vyvrácení nebyla stanovena, neboť charakter práce neřeší teoretickou úroveň problému, ale formuje praktický výstup, který problém řeší.

### **Hlavní výzkumný problém**

*Stávající úprava dopravních prostor v malých sídlech z hlediska stále rostoucího zahušťování dopravního prostředí není do budoucna dostačující.*

### **Vyhodnocení**

Vzhledem k výsledkům analýzy lze konstatovat pravdivost výzkumného problému. Zahušťování dopravního prostředí je úzce spjato s frekvencí dopravy v sídle, respektive s četností projíždějících vozidel za den. To znamená, že čím více projíždějících vozidel, tím větší hustota provozu v sídle. Ve vztahu k veličině ukazující potřebu úprav komunikací je tento faktor téměř lineárně rostoucí. Tedy čím větší četnost projíždějících vozidel, tím je potřeba upravovat komunikace v sídlech větší. V kombinaci se současným trendem stále rostoucí automobilizace, tedy se stále se zvětšující četností projíždějících vozidel sídly bude problematika bezpečnosti v sídlech stále více markantnější. Změnit dopravní poměry půjde pouze úpravou stávajících dopravních prostor, protože jejich současný stav přestane být dostačující.

Logickým uvažováním lze ale dojít k závěru, že forma vytvořená v minulosti pro tehdejší požadavky na dopravu nebude při dnešním tempu pokroku a vývoje dostačující pro současné požadavky na dopravu. Stejně to platí i do budoucna. Proto je neustále nutné tuto formu, v tomto případě cestní síť, stále přizpůsobovat soudobým požadavkům a to způsobem, který je udržitelný a pokud možno nesmazává historickou stopu a jedinečnou formu.

---

S tématem úpravy ulic je spojeno mnoho dalších oblastí, které s touto problematikou úzce souvisí a jsou její nedílnou součástí. Z tohoto důvodu byl hlavní výzkumný problém rozvinut několika hypotézami, které měly za úkol doplnit významné informace k hlavnímu tématu.

### **Vedlejší hypotézy**

#### **Hypotéza**

Půdorysná typologie (historické založení) sídla má přímý vliv na bezpečnost cestní sítě.

#### **Vyhodnocení**

Hypotéza nebyla jednoznačně prokázána (ani vyvrácena). Z analýzy nevyplývají jasné závěry vztahu bezpečnosti dopravy k půdorysné typologii sídla. Obecně lze definovat, že v každém případě záleží na individuálním uspořádání komunikací v sídle. Cestní síť může

být situovaná tak, že není třeba žádného zásahu nebo naopak její situování vytváří předpoklady pro vznik nebezpečných situací. V takovýchto případech je třeba na vytipovaných místech na komunikacích vytvořit opatření, která zvýší bezpečnost automobilového, cyklistického a pěšího provozu. Jedná se o velmi individuální problematiku, při které je nutné individuálně posoudit každé sídlo zvlášť a zároveň brát v úvahu i širší souvislosti, jako je poloha vůči velkým městům, cíle v sídle, frekvence dopravy a podobně.

### Hypotéza

Průjezdnost / neprůjezdnost sídla má vliv na bezpečnost cestní sítě.

### *Vyhodnocení*

Výsledky analýzy spojené s průjezdností sídla potvrzují logickou úvahu, kdy se v neprůjezdných sídlech nepředpokládá intenzivní doprava a není tudíž nutné je nějakým způsobem upravovat. Výjimkou mohou být neprůjezdné vesnice, které mají na svém území významnou stavbu či výrobu nebo jsou sami významným cílem větší skupiny lidí.

Nutno podotknout, že v případě neprůjezdných vesnic nebylo do jejich struktury díky nízké intenzitě dopravy nijak zásadně zasahováno. Díky tomu si zachovaly své původní „vesnické vzezření“ a ani není třeba aplikovat úpravy podporující znaky vesnického sídla.

### Hypotéza

Četnost projíždějících vozidel má vliv na bezpečnost cestní sítě.

### *Vyhodnocení*

Analýza potřeby úprav komunikací z hlediska průjezdnosti a četnosti provozu v sídle potvrzuje logickou úvahu, kdy se se zvyšující frekvencí dopravy, respektive se zvyšující se četností vozidel za den, zvyšuje potřeba úprav komunikací. Potřeba úprav komunikací přitom indikuje potřebu zvýšení bezpečnosti jednotlivých uživatelů prostoru.

## **5.2 Splnění cílů práce**

### **Teoretická část, výzkum**

Provedená analýza malých sídel v různých krajích Česka shromáždila informace o různých sídlech v různých geografických částech republiky. Data získaná na základě průzkumů in situ pomohly popsat a následně vymezit konkrétní problémy, které v současné době vznikají při rekonstrukci cestní sítě v malých sídlech. Těmi jsou ve velké většině poměšťování veřejných prostranství a problematika volby vhodného materiálu spolu se zaměřením na jednotlivé detaily v rámci prostoru.

Dále byly v rámci vyhodnocení dalších indikátorů analýzy zjištěny i jiné zajímavé souvislosti a závislosti, především v rámci proměnné „četnost provozu v sídle“. Tyto závěry však nemají přímý vliv na bezpečnost a estetiku cestní sítě malých sídel. Nutno podotknout, že pro jejich ověření by bylo nutné doplnit analýzu o další vzorky malých sídel, která by tuto skutečnost vyvrátily nebo potvrdily.

## Praktický výstup

Díky úspěšnému sestavení Příručky úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích byl cíl práce splněn. Nyní existuje souhrnný dokument, který řeší téměř nedotčenou oblast dopravy a cestní sítě ve vesnicích v České republice a který je k dispozici nejen odborné sféře.

Příručka je vhodná díky jednoduchému a srozumitelnému zpracování i pro laickou veřejnost, přičemž má cílit na zastupitele jednotlivých malých sídel jako průvodce krok za krokem v případě, pokud je třeba provést úpravy cestní sítě nebo veřejných prostranství v malém sídle. Vždy ale může sloužit jako inspirace nebo zásobárna nápadů.

## 5.3 Přínos práce

Díky praktickému výstupu, kterým je *Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích*, vznikl na základě široké základny teoretických informací a faktické analýzy sídel dokument, který není pouze samoúčelný pro potřeby této práce, ale je pomocníkem pro mnohem větší skupinu lidí, zahrnující jak odbornou, tak i laickou veřejnost.

- V ideálním případě by příručka měla být k ruce zastupitelům malých sídel při rozhodování o rekonstrukci veřejných prostranství.
- Zároveň by měla sloužit jako studnice informací pro širokou veřejnost a zároveň ukázat, jaké úpravy komunikací a veřejných prostranství lze použít.
- V neposlední řadě je dobrým zásobníkem informací a inspirace pro odborníky v oblasti navrhování veřejných prostranství a jejich rekonstrukcí.

## 5.4 Problémy při vypracování práce

### Teoretická část

Jak již bylo v rámci práce zmíněno, řešení problematiky dopravy v malých sídlech není příliš, lépe řečeno vůbec, rozšířeným tématem. V zahraničí lze občas nalézt dokument zabývající se strukturou venkova a sídly na venkově, který je ale velmi těžko aplikovatelný na unikátní venkovskou strukturu České republiky a jedinečnost českých vesnic obecně.

Existuje spousta manuálů, předpisů a poučení, jak upravovat dopravu ve městech a metropolích, které lze použít pro inspiraci, ale žádný s těchto dokumentů nebere ohled na jedinečnou prostorovou skladbu české vesnice.

### Praktická část

V praktické části nebyly pozorovány žádné významnější problémy, které by nějak komplikovaly výzkum, který zahrnoval analýzu malých sídel a další doplňující výzkumy a informace. Většina odborných informací je volně dostupná, ale z velkého množství různých zdrojů.

## 5.5 Budoucnost problematiky a výzkumu

Úpravy cestní sítě v malých sídlech nejsou ani zdaleka ukončenou kapitolou. Sídél, respektive vesnic, ve kterých je třeba rekonstruovat, obnovit či upravit cestní síť nebo veřejná prostranství, je nespočet. Na jednu stranu je tato zpráva negativní a ukazuje, kolik sídel funguje s nevyhovující nebo zastaralou cestní sítí, s čímž se úzce pojí i samotná otázka bezpečnosti.

Na druhou stranu je ale velká šance a možnost ovlivnit budoucí rekonstrukce či obnovy těchto prostor a to správným směrem. Směrem, který zachová jedinečnost a svébytnost českého vesnického prostředí spolu s bezpečným řešením a harmonií mezi motorovou dopravou a ostatními uživateli veřejných prostranství, pro které jsou tyto prostory z hlediska sociálního velmi významné, dá se říct, že nepostradatelné.

## 5.6 Doporučení do praxe

Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích vyhotovená v rámci této práce nabízí spoustu variant a možností řešení pro ulice a veřejná prostranství, je však stále jen doporučením a inspirací. Pro úspěšnou rekonstrukci nebo přestavbu veřejného prostranství stále platí, že by jeho návrh měl být zpracován odborníkem, který bere v úvahu veškeré aspekty a dokáže podchytit i takovou problematiku, která není na první pohled zřejmá nebo viditelná. I přes možnou vyšší primární investici do studie a projektu řešení prostranství by tak mělo být zajištěno opravdu komplexní řešení problematiky ze všech hledisek a rovněž by se mělo zamezit případným následným dodatečným úpravám již upraveného prostoru.

Stále je ale třeba mít na mysli, že dopravu netvoří jen statický dopravní prostor. Mnohem významnějším činitelem je dynamická složka, tedy samostatní uživatelé, kteří mnohdy nemají předvídatelné vzorce chování. O to větší důraz by měl být kladen na návrh samotného dopravního prostoru, který by měl pomoci s usměrněním chování dynamické složky do takové míry, aby bylo v co největší míře předvídatelné a tím pádem i bezpečné.

## 6 PŘÍLOHY

### 6.1 PŘÍLOHA 1

#### PŘÍKLADY FORMULÁŘŮ KARET SÍDEL

##### ZDROJE - Karty sídel pro analýzu cestní sítě

###### [1] Mapy:

ZÚ Archiv. Praha: Zeměměřický úřad ČÚZK. *Dostupné online:*

<http://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/pohledy/archiv.html>

- Mapa;
- Ortofoto;
- Císařské povinné otisky map stabilního katastru Čech. (1824-1843)

###### [2] Počet obyvatel:

*Veřejná databáze: Sčítání lidu, domů a bytů 2011.* Praha: Český statistický úřad. *Dostupné online:*

<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&sp=A&pvokc=&katalog=30814&pvo=OTOB113&z=T>

###### [3] Počet adres:

*Veřejná databáze: Sčítání lidu, domů a bytů 2011.* Praha: Český statistický úřad. *Dostupné online:*

<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=vystup-objekt-parametry&pvo=OTOB117&sp=A&pvokc=&katalog=30814&z=T#w=>

###### [4] Rozloha katastrálního území:

*Malý lexikon obcí České republiky 2016.* Praha: Český statistický úřad, 2016. *Dostupné online:*

<https://www.czso.cz/csu/czso/maly-lexikon-obci-ceske-republiky-2016>

###### [5] 1. zmínka:

*Historický lexikon obcí České republiky 1869–2005.* Praha: Český statistický úřad, 2006. *Dostupné online:* <https://www.czso.cz/csu/czso/historicky-lexikon-obci-ceske-republiky-2001-8771jn6lu9#>

###### [6] Rozmach – počet obyvatel ku počtu domů:

*Historický lexikon obcí České republiky 1869–2011.* Praha: Český statistický úřad, 2015. *Dostupné online:* [https://www.czso.cz/csu/czso/iii-pocet-obyvatel-a-domu-podle-kraju-okresu-obci-a-casti-obci-v-letech-1869-2011\\_2015](https://www.czso.cz/csu/czso/iii-pocet-obyvatel-a-domu-podle-kraju-okresu-obci-a-casti-obci-v-letech-1869-2011_2015)

###### [7] Frekvence dopravy:

Ředitelství silnic a dálnic České republiky. *Celostátní sčítání dopravy 2016 a 2020.* *Dostupné online:*

<http://scitani2016.rsd.cz/pages/informations/default.aspx>  
[https://scitani.rsd.cz/CSD\\_2020/pages/informations/default.aspx](https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/informations/default.aspx)

KARTY SÍDEL JSOU DOSTUPNÉ ONLINE [ZDE](#) .

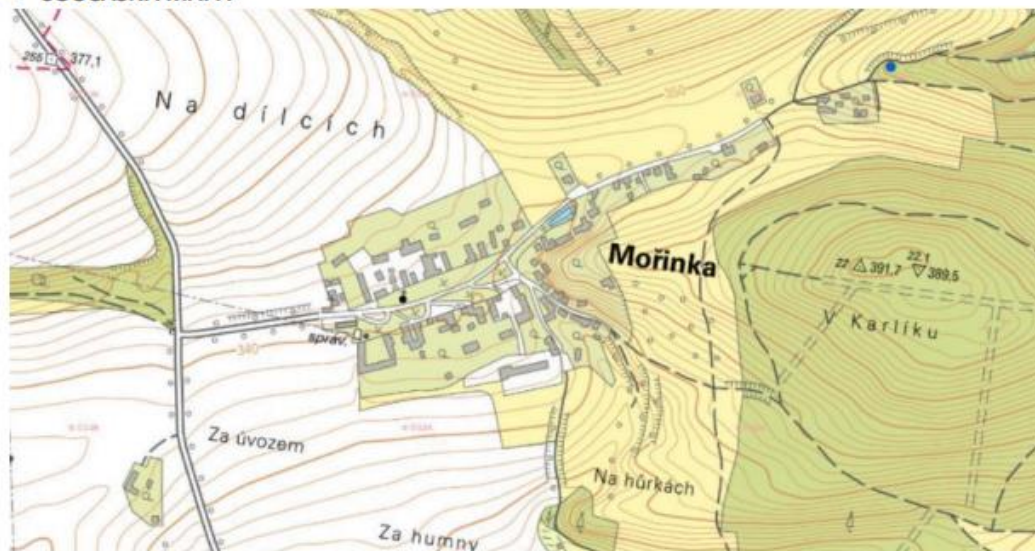
## Mořinka

Charakter sídla	vesnice (obec)		
Počet obyvatel	142	(rok 2011)	[2]
Počet domů	61	(rok 2011)	[3]
Součást obce	Beroun (ORP)		[1]
Kraj	Středočeský		[1]
Katastrální území	Mořinka (7,02 km <sup>2</sup> )		[4]
Zeměpisné souřadnice	49° 56' 21" s. š., 14° 14' 14" v. d.		[1]
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1338		[5]
Největší rozmach	rok 1950	(237 obyvatel / 67 domů)	[6]
Typologie sídla	pravidelná forma	komunikační	návesní
Plužina	traťová		
Poznámka	-		
KÓD	P-KOM-ST-007		
Datum evidence	prosinec '20		

## MAPOVÉ PODKLADY

[1]

### • SOUČASNÁ MAPA



## • ORTOFOTO

• CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH  
(1824-1843)

## TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

### Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	končí v sídle, III. třída		
Frekvence dopravy	neměřeno	- vozidel / den	[7]
	hrubý odhad:	cca 100 vozidel / den	[7]
Stav cestní sítě	dobrý		
Stabilizovaná šířka komunikace	částečně		
Bezpečnost komunikace	S pohybem chodců po krajnici či v rámci vozovky. Pohyb chodců v prostoru komunikace je zohledněn úpravou rychlosti.		
Segregovaný prostor pro chodce	ne		
Datum průzkumu	28.04.2018		
Poznámka	Obcí prochází významná turistická trasa. Frekventovaná komunikace vede mimo obec.		

### Fotografická dokumentace



typický úsek průjezdné komunikace





významné místo v sídle



vedlejší obslužná komunikace



Prvky pro uživatele turistické trasy



Pohyb chodců ve vozovce při příležitosti pouti

### Analýza cestní sítě sídla

Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla	vyhovující
Potřeba úprav (regulace, zklidnění)	ne
Návrh nového řešení	Stav cestní sítě je vzhledem k velikosti sídla vyhovující. V případě nárůstu dopravy lze uvažovat o prvcích zklidnění.
Poznámka	sídlem vede cyklotrasa a frekventovaná turistická trasa (CHKO Český Kras).

### Mapa komunikací v sídle



#### LEGENDA:

- - - frekventovaná komunikace
- - - vedlejší komunikace
- zastávka
- významné místo

## Okrouhlička

Charakter sídla	vesnice (obec)		
Počet obyvatel	202	(rok 2011)	[2]
Počet domů	73	(rok 2011)	[3]
Součást obce	Havlíčkův Brod (ORP)		
Kraj	Vysočina		
Katastrální území	Okrouhlička (6,84 km <sup>2</sup> )		
Zeměpisné souřadnice	49° 32' 4" s. š., 15° 33' 25" v. d.		
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1307		[5]
Největší rozmach	rok 2011	(202 obyvatel / 73 domů)	[6]
Typologie sídla	pravidelná forma	návesní	smíšená
Plužina	traťová		
Poznámka	rozvíjející se sídlo		
KÓD	P-NAV-VY-005		
Datum evidence	prosinec '20		

## MAPOVÉ PODKLADY

[1]

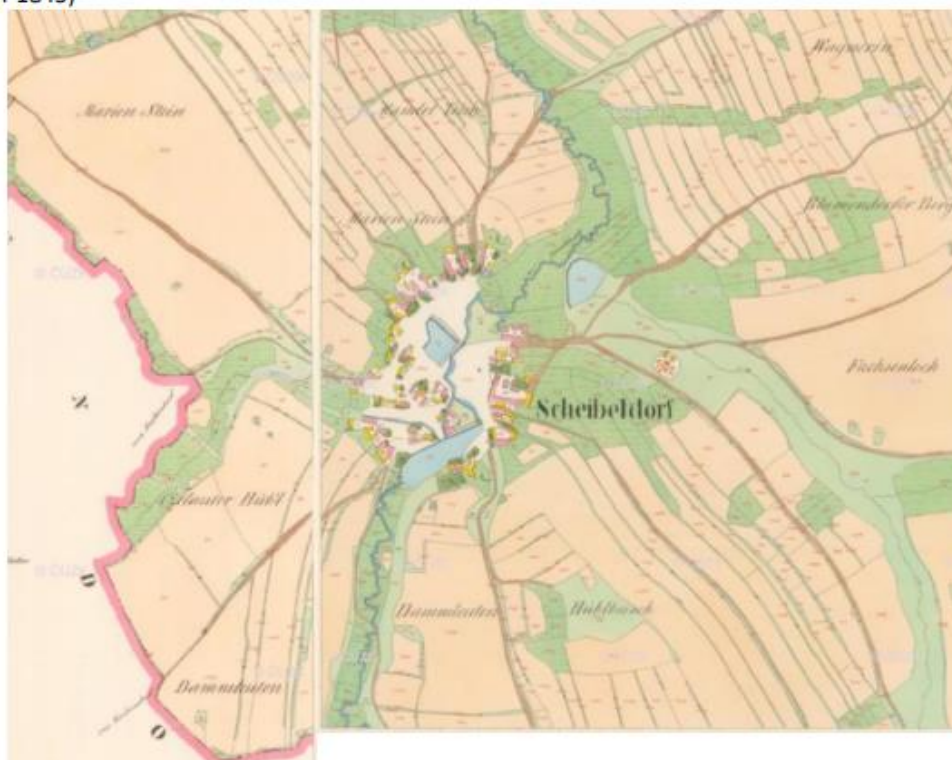
- SOUČASNÁ MAPA



- ORTOFOTO



- CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH (1824-1843)



## TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

### Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	průjezdná, III. třída		
Frekvence dopravy	neměřeno	- vozidel / den	[7]
	hrubý odhad:	cca 400 vozidel / den	[7]
Stav cestní sítě	dobrý		
Stabilizovaná šířka komunikace	ano		
Bezpečnost komunikace	Průjezdní komunikace částečně s chodníkem.		
Segregovaný prostor pro chodce	částečně		
Datum průzkumu	25.11.2019		
Poznámka	Zelené pásy a alej podél komunikace podtrhuj vesnický charakter sídel.		

### Fotografická dokumentace



typický úsek průjezdné komunikace



významné místo v sídle



vedlejší obslužná komunikace



Řešení komunikace ve zúženém místě – dodržení průjezdného profilu



Obslužná komunikace se zelenými pásy



## Analýza cestní sítě sídla

Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla	vyhovující
Potřeba úprav (regulace, zklidnění)	ne
Návrh nového řešení	Současné řešení je vzhledem k velikosti sídla a frekvenci dopravy vyhovující. V případě potřeby je možné doplnit segregované prostory pro chodce nebo prvky zklidňující provoz.
Poznámka	Sídlem vede cyklostezka a turistická trasa.

## Mapa komunikací v sídle



### LEGENDA:

- - - frekventovaná komunikace
- . . . . . vedlejší komunikace
- zastávka
- významné místo

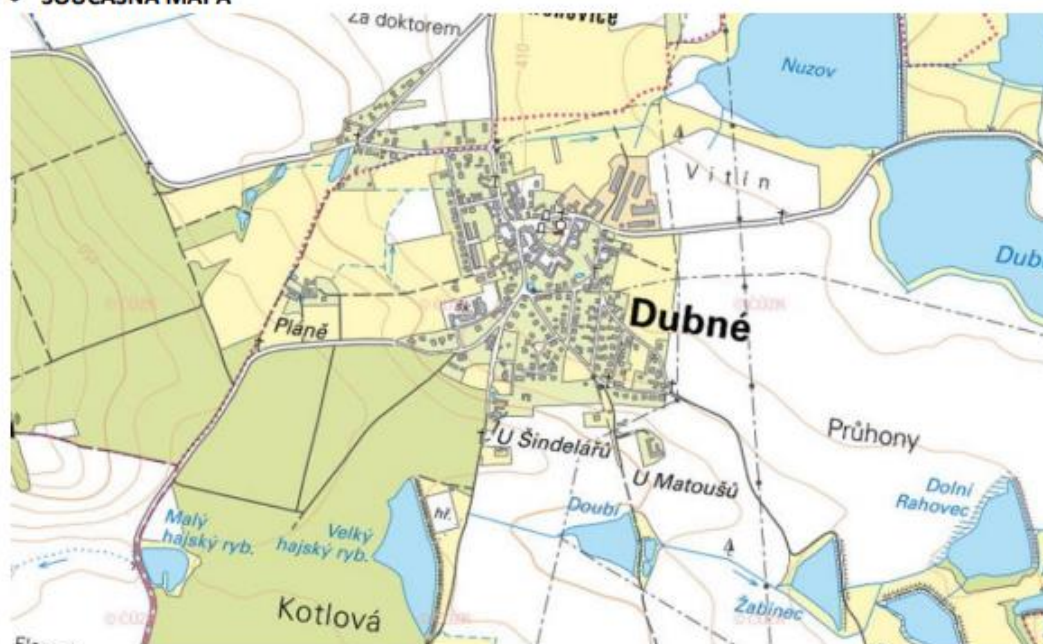
## Dubné

Charakter sídla	vesnice (obec)		
Počet obyvatel	677	(rok 2011)	[2]
Počet domů	217	(rok 2011)	[3]
Součást obce	Dubné		[1]
Kraj	Jihočeský		[1]
Katastrální území	Dubné (5,58 km <sup>2</sup> )		[4]
Zeměpisné souřadnice	48° 58' 35" s. š., 14° 21' 37" v. d.		[1]
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1263		[5]
Největší rozmach	rok 2011	(677 obyvatel / 217 domů)	[6]
Typologie sídla	rostlá forma	hromadná	návesní
Plužina	traťová		
Poznámka	-		
KÓD	R-HRO-JI-001		
Datum evidence	duben '18		

## MAPOVÉ PODKLADY

[1]

### • SOUČASNÁ MAPA



- ORTOFOTO



- CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH (1824-1843)



## TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

### Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	průjezdná, III. třída		
Frekvence dopravy	frekventovaná hrubý odhad:	5001 - 7000 vozidel / den cca 6500 vozidel / den	[7]
Stav cestní sítě	dostatečný		
Stabilizovaná šířka komunikace	ano		
Bezpečnost komunikace	v některých úsecích lze lépe zajistit bezpečnost provozu, zejména chodců		
Segregovaný prostor pro chodce	částečně		
Datum průzkumu	18.07.2017		
Poznámka	náměstí dopravně přeřešit		

### Fotografická dokumentace



typický úsek průjezdné komunikace



významné místo v sídle



významné místo v sídle II.



vedlejší obslužná komunikace

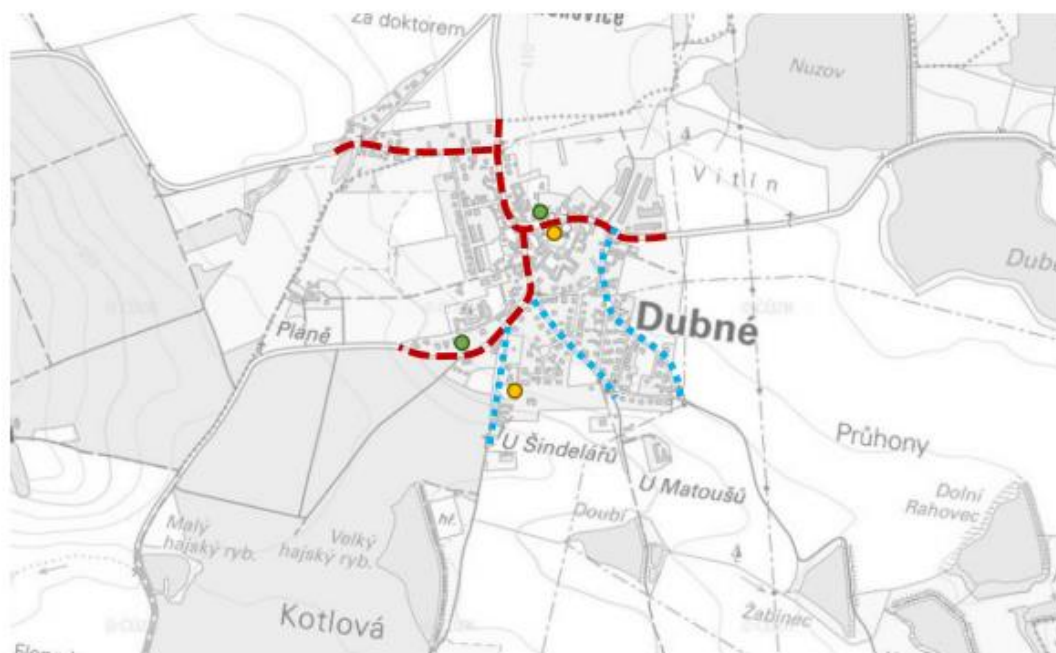


rekonstruovaný úsek

### Analýza cestní sítě sídla

Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla	částečně vyhovující
Potřeba úprav (regulace, zklidnění)	ano
Návrh nového řešení	v místech, kde neproběhla rekonstrukce, jsou jisté rezervy (povrch komunikace, vymezení prostoru jízdního pruhu apod.)
Poznámka	sídlem vede cyklotrasa

### Mapa komunikací v sídle



#### LEGENDA:

- - - frekventovaná komunikace
- . . . . . vedlejší komunikace
- zastávka
- významné místo

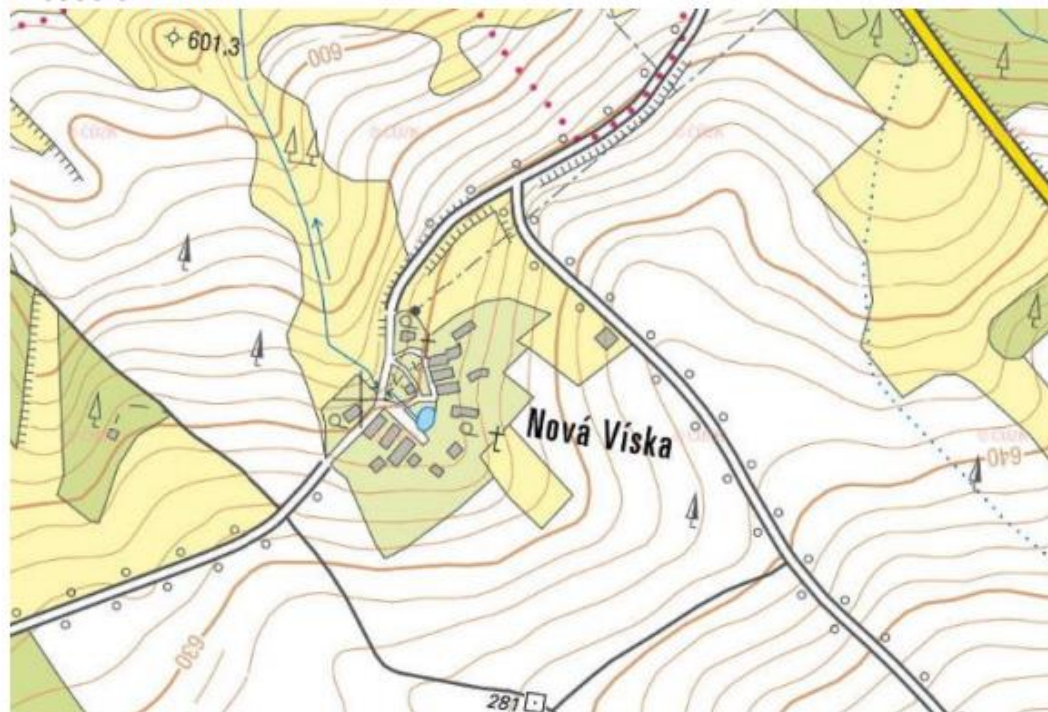
## Nová Víska

Charakter sídla	vesnice		
Počet obyvatel	28	(rok 2011)	[2]
Počet domů	14	(rok 2011)	[3]
Součást obce	Stružná		[1]
Kraj	Karlovarský		[1]
Katastrální území	Horní Tašovice (5,2 km <sup>2</sup> )		[4]
Zeměpisné souřadnice	50° 10' 43" s. š., 12° 59' 04" v. d.		[1]
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1654		[5]
Největší rozmach	rok 1900	(96 obyvatel / 14 domů)	[6]
Typologie sídla	pravidelná forma	návesní	malá návesní
Plužina	lánová křivočará + úseková		
Poznámka	-		
KÓD	P-NAV-KV-002		
Datum evidence	září '17		

## MAPOVÉ PODKLADY

[1]

### • SOUČASNÁ MAPA

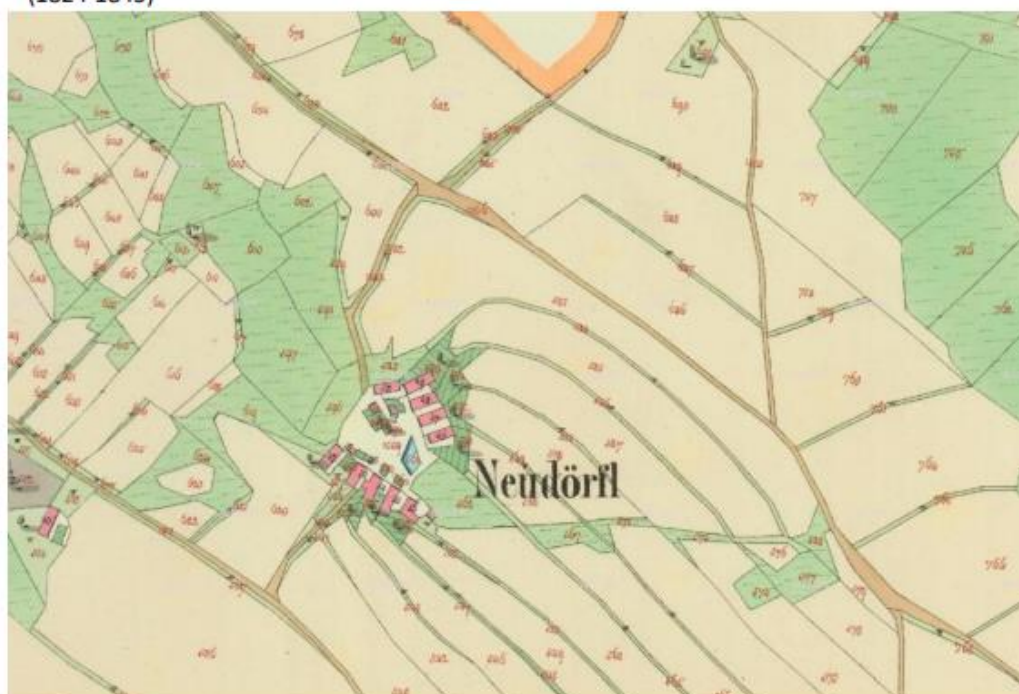




- ORTOFOTO



- CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH (1824-1843)



## TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

### Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	průjezdná, III. třída		
Frekvence dopravy	málo frekventovaná hrubý odhad:	1 - 500 vozidel / den cca 389 vozidel / den	[7]
Stav cestní sítě	dobrý		
Stabilizovaná šířka komunikace	ano		
Bezpečnost komunikace	Bezpečná, nutná pozornost řidičů		
Segregovaný prostor pro chodce	ne		
Datum průzkumu	28.05.2017		
Poznámka	-		

### Fotografická dokumentace



typická část komunikace - průjezdná



vedlejší obslužné komunikace



centrální část sídla

### Analýza cestní sítě sídla

Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla	vyhovující
Potřeba úprav (regulace, zklidnění)	ne
Návrh nového řešení	-
Poznámka	Komunikace je dostatečně široká pro smíšený provoz automobilů a chodců

### Mapa komunikací v sídle



#### LEGENDA:

- - - frekventovaná komunikace
- - - vedlejší komunikace
- zastávka
- významné místo

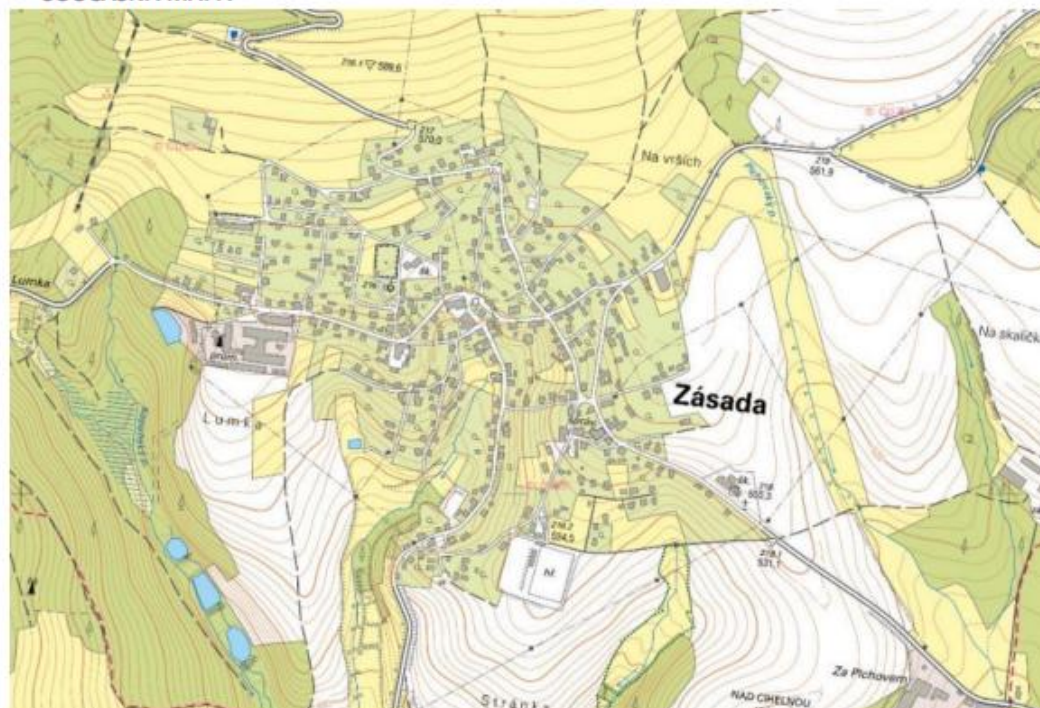
## Zásada

Charakter sídla	maloměsto		
Počet obyvatel	858	(rok 2011)	[2]
Počet domů	326	(rok 2011)	[3]
Součást obce	Železný Brod (ORP)		[1]
Kraj	Liberecký		[1]
Katastrální území	Zásada (6,11 km <sup>2</sup> )		[4]
Zeměpisné souřadnice	50° 41' 52" s. š., 15° 16' 12" v. d.		[1]
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1356		[5]
Největší rozmach	rok 1930	(1621 obyvatel / 283 domů)	[6]
Typologie sídla	rostlá forma	hromadná	rozvolněná
Plužina	úseková		
Poznámka	městys		
KÓD	R-HRO-LI-012		
Datum evidence	únor '21		

## MAPOVÉ PODKLADY

[1]

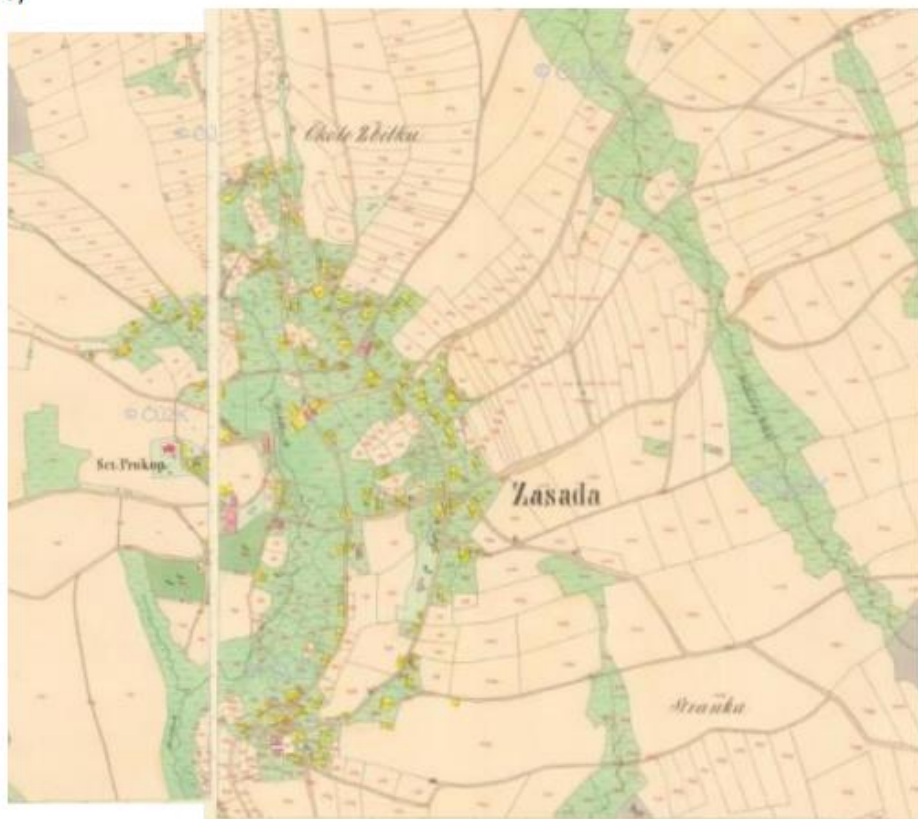
### • SOUČASNÁ MAPA



- ORTOFOTO



- CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH (1824-1843)



## TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

### Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	průjezdná, III. třída		
Frekvence dopravy	málo frekventovaná	501 - 1000 vozidel / den	[7]
	počet:	cca 933 vozidel / den	[7]
Stav cestní sítě	po rekonstrukci		
Stabilizovaná šířka komunikace	ano		
Bezpečnost komunikace	Hlavní komunikace - lokální úpravy rychlosti pomocí vodorovného a svislého značení. Ve většině případů dostatek prostoru pro pohyb chodců po okraji komunikace.		
Segregovaný prostor pro chodce	částečně		
Datum průzkumu	19.08.2019		
Poznámka	U sídla je přírodní park a ski centrum.		

### Fotografická dokumentace



typický úsek průjezdné komunikace



významné místo v sídle



vedlejší obslužná komunikace





Obslužná komunikace s přídlažbou



Regulace rychlosti pomocí svislého značení

### Analýza cestní sítě sídla

Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla	vyhovující
Potřeba úprav (regulace, zklidnění)	ne
Návrh nového řešení	V případě zvýšení provozu přidání prvků regulace provozu.
Poznámka	- Sídlem vede cyklostezka a naučná stezka.

### Mapa komunikací v sídle



#### LEGENDA:

- - - frekventovaná komunikace
- . . . . . vedlejší komunikace
- zastávka
- významné místo

## 6.2 PŘÍLOHA 2

### VÝZNAMNÉ ZAHRANIČNÍ ASOCIACE, SKUPINY, PROJEKTY

---

#### National Association of City Transportation Officials

<https://nacto.org/>

Posláním společnosti NACTO je vytvářet města jako místa pro lidi s bezpečnými, udržitelnými, dostupnými a spravedlivými možnostmi dopravy, které podporují silnou ekonomiku a živou kvalitu života.

- Urban Street Design Guide - <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>
- Global Street Design Guide - <https://nacto.org/publication/global-street-design-guide/>
- Global Designing Cities Initiative - <https://globaldesigningcities.org/>

---

#### International Transport Forum (ITF)

<https://www.itf-oecd.org/>

Mezinárodní fórum dopravy v OECD je mezivládní organizace s 59 členskými státy. Jedná se o základnu myšlenek pro dopravní politiku a organizuje výroční summit ministrů dopravy. ITF je jediným globálním orgánem, který pokrývá všechny druhy dopravy. ITF je administrativně integrován s OECD, avšak politicky autonomní.

---

#### Institute of Transportation Engineers (ITE)

<https://www.ite.org/>

Institut dopravních inženýrů (ITE) je mezinárodní členskou asociací profesionálů v oblasti dopravy, která se snaží zlepšit mobilitu a bezpečnost všech uživatelů dopravních systémů a pomáhá vybudovat inteligentní a obyvatelná společenství. Prostřednictvím svých produktů a služeb ITE podporuje profesní rozvoj a kariérní postup pro své členy, podporuje a podporuje vzdělávání, identifikuje potřebný výzkum, rozvíjí technické zdroje včetně standardů a doporučených postupů, rozvíjí programy pro zvyšování povědomí veřejnosti a slouží jako prostředek pro výměnu odborných informací.

---

#### SAFE SYSTEM

<https://www.pacts.org.uk/safe-system/>

Cíl a strategie Safe System představuje ambiciózní úroveň bezpečnosti a současnou osvědčenou kulturu bezpečnosti silničního provozu. Tento přístup se vyvíjel po mnoho let a vychází zejména ze švédské strategie Vision Zero a nizozemské strategie udržitelné bezpečnosti a z koncepcí a dobré praxe v jiných oblastech. Safe System zahrnuje zavedené bezpečnostní zásady a staví na prokazatelně efektivní praxi využívající inovativní řešení a nové technologie. Stále více se používá v Evropě, Austrálii a Severní Americe na regionální, národní a městské úrovni.

---

## PIARC

<https://roadsafety.piarc.org/en/how-use-manual/preamble>

Příručka bezpečnosti silničního provozu pro odborníky a osoby s rozhodovací pravomocí o zavádění bezpečné systémové infrastruktury z dílny Světové silniční asociace vytvořený odborníky z celého světa, kteří se ve svých zemích zabývají touto problematikou.

---

## Vzorová banka příkladů zklidnění komunikací

<http://exempelbanken.se/>

Vzorová banka funguje jako znalostní banka, kde lze poskytovat i získávat informace z oblasti plánování silnic, projektování silnic, navrhování silnic a ulic, stejně jako EIA a environmentální popis projektů silnic a tratí. Příklady doplňují publikované manuály a předpisy takovým způsobem, že poskytují informace o tom, jak lze díla projektovat a provádět. Účelem banky příkladů je upozornit na dobré příklady nebo příklady s komentářem, co je dobré nebo špatné. Stránka je ve švédštině, nicméně snadno přeložitelná pomocí překladačů v internetových prohlížečích.

---

## Ulice pro všechny (Anglické dědictví, 2006)

[www.english-heritage.org.uk](http://www.english-heritage.org.uk)

Portál, který svou činností pomáhá identifikovat klíčové nedostatky ulic ve městech a na venkově. Současně podporuje zachování uliční scenerie a nachází způsoby, jak minimalizovat chaos v ulicích. Vylepšuje design ulic spolu se zachováním charakteru místa.

---

## Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)

### Výzkumná asociace pro silnice a dopravu - Německo

<http://www.fgsv.de/start.html>

- **Dokumentation StraÙe** – bibliografická databáze s odkazy na publikace v Německu i v zahraničí, doplněná abstrakty a indexována komplexní klasifikací;
- **ITRD** – údaje FGSV vložené do dokumentace OECD pro mezinárodní dopravní výzkum (bibliografická databáze s odkazy na publikace a výzkumné projekty z celého světa s abstrakty, klasifikací a deskriptory).

## Asociace, skupiny, projekty v ČR

---

### Ministerstvo dopravy – silniční doprava

<https://www.mdcz.cz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Silnicni-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

- **Ředitelství silnic a dálnic ČR, (ŘSD)**
  - Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.
- **Centrum služeb pro silniční dopravu, (CSPSD)**
  - Vzdělávání v oblasti silniční dopravy;
  - Silniční kontroly.

---

### BESIP

<http://www.ibesip.cz/>

Oddělení BESIP Ministerstva dopravy provádí prevenci v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Ve své práci se BESIP soustřeďuje na preventivní aktivity v oblasti působení na lidského činitele, a to formou celostátních kampaní, dopravní výchovy a rozšiřováním informací o osvědčených postupech v této oblasti.

- Problematika bezpečnosti silničního provozu, laická i odborná veřejnost;
- hlavní koordinační subjekt bezpečnosti silničního provozu v ČR;
- expertní orgán v oblasti působení na lidského činitele;
- samostatné oddělení Ministerstva dopravy ČR.

---

### Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)

<https://www.cdv.cz/>

<https://www.cdv.cz/projektove-weby/>

#### Rozvoj dopravy

- výzkumná, expertní a servisní činnosti pro Ministerstvo dopravy a další organizační složky státu nebo územní samosprávné celky

#### Dopravní infrastruktura a životní prostředí

#### Bezpečnost a dopravní inženýrství

#### Lidský faktor v dopravě a dopravní modelování

- Bezpečnost dopravy z pohledu účastníka dopravy;
- Dopravní plánování a modelování dopravy;
- Řízení dopravy;
- Urbanismus a sociologie měst:
  - kvalita života ve městech;
  - mobilita stárnoucí populace;
  - sociální a ekonomické důsledky suburbanizace.

---

## Observatoř bezpečnosti silničního provozu (CDV)

<https://www.czrso.cz/>

Observatoř bezpečnosti silničního provozu vznikla v rámci projektu Vědy a výzkumu Ministerstva dopravy. Cílem projektu je snížení nehodovosti provozu na pozemních komunikacích v České republice zefektivněním procesu přijímání vhodných opatření pro snížení nehodovosti na pozemních komunikacích na všech úrovních státní správy, pomocí informací získaných vytvořením datového skladu Observatoře (rychlost vozidel, využívání bezpečnostních pásů apod.).

- Odborné články a další poznatky;
- datový sklad - nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB):
  - rychlosti vozidel, poutání řidičů ve vozidle, používání bezpečnostních přileb, používání mobilních zařízení řidiči apod.;
- data o haváriích;
- obsáhlý informační systém pro podporu přijímání vhodných opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

---

## Ministerstvo pro místní rozvoj - IROP

<https://irop.mmr.cz/cs/>

- **Integrovaný regionální operační program poskytuje dotace na zlepšení kvality života v regionech (IROP)**
  - IROP je jeden z operačních programů, přes které se v České republice rozdělují peníze poskytnuté z evropských fondů, konkrétně z Evropského fondu pro regionální rozvoj. Projekty v IROP 2021-2027 mohou dobíhat až do roku 2029. IROP má v tomto období vyčleněnu částku přibližně 117,7 miliard Kč z evropských fondů;
  - silnice II. třídy, čistá a aktivní mobilita, zelená infrastruktura měst a obcí.

---

## Nadace Partnerství

<https://www.nadacepartnerstvi.cz/>

- **Šetrná doprava**
  - Nabízí chytrá řešení problémů s dopravou ve firmě, instituci nebo obci. Zabývá se tématy dostupnosti, šetrné mobility a bezpečnosti dopravy a služby staví na desetileté zkušenosti a databázi dopravních řešení Nadace Partnerství.
- **Veřejný prostor a doprava**
  - V Nadaci Partnerství usilují o zlepšování kvality veřejných prostranství, které tvoří nedílnou součást našeho životního prostředí.

---

## Nadace VIA

### Program Umění žít spolu – Místo, kde žijeme

<https://www.nadacevia.cz/>

Nadace podporuje aktivní lidi, kteří pomáhají druhým, společně proměňují veřejná prostranství, ožívají veřejný prostor, usilují o lepší sousedské vztahy nebo se nebojí společně postavit za veřejný zájem. Cílem je, aby se lidé více zajímali o veřejný prostor, podíleli se na zlepšování sousedských vztahů, navzájem si důvěřovali, přispívali k soběstačnosti místních společenství a vytvářeli si hlubší vztah ke krajině.

## 6.3 PŘÍLOHA 3

### ŠVÉDSKÝ LEGISLATIVNÍ SYSTÉM SPOJENÝ S DOPRAVOU

Obecně lze konstatovat, že dopravní soustavy rozvinutých evropských zemí jsou ve srovnání s Českou republikou na kvalitativně i kvantitativně vyšší úrovni v celé řadě komponentů, ať jde o bezpečnost, o vztah k osídlení, k životnímu prostředí, k tvorbě veřejného prostoru nebo o informační systémy a podobné (Rozmanová a kol., 2018).

Švédsko patří bez pochyby mezi nejvíce bezpečné země co se dopravy týče. S přibližně 9,6 miliony obyvatel má dlouhou tradici ve stanovení kvantitativních cílů bezpečnosti silničního provozu, které směřují k naplnění Vision Zero. V polovině 90. let byl stanoven desetiletý cíl na padesátiprocentní snížení úmrtnosti pro rok 2007. Tento cíl nebyl splněn; skutečné desetileté snížení bylo 13 % na 471 úmrtí. Cíl byl revidován na 50 % do roku 2020 a na 0 úmrtí do roku 2050. V roce 2009 činil pokles oproti roku 1997 34,5 %, tedy 355 úmrtí. V roce 2019 eviduje pouze 221 usmrcených, tj. 22 usmrcených na 1 milion obyvatel. To je oproti roku 1997 snížení úmrtnosti o 60 %. V rámci evropských srovnání patří Švédsko mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Oproti roku 2010 klesl počet usmrcených zhruba o 22 %.

#### *Závazné dokumenty, strategie, legislativa ve Švédsku*

Bylo to právě Švédsko, kdo inicioval vznik Vision Zero – nadnárodní projekt bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je dosáhnout takového systému dopravy na pozemních komunikacích, který by byl bez smrtelných úrazů nebo vážných zranění. Hlavní myšlenkou a zároveň zásadou vize je, že život a zdraví nelze nikdy nahradit či vyměnit za jiné výhody ve společnosti. Vision Zero byla představena v roce 1995 a v říjnu 1997 schválena švédským parlamentem jako hlavní dopravní koncepce Švédska.

Vizion Zero je s modifikacemi a aktualizacemi platná až do dnešní doby a je součástí Národního plánu dopravy. V 90. letech byla tato vize postupně přijata v dalších zemích nebo menších samosprávných celcích, v některých případech v různých modifikacích. Dalšími opatřeními implementovanými ve Vision Zero jsou i nadále vzdělávání, propagace a vývoj, uplatňované na severu již od 30. let 20. století.

Další legislativní oporou dopravy je Zákon o bezpečnosti silničního provozu (2010: 1362). Ten mimo jiné vyžaduje, aby provozovatel silnic přijal a aplikoval různá opatření, které povedou k dosažení bezpečnějších silnic. Jedním takovým opatřením je například požadavek na provozovatele silnice, který musí provést analýzu bezpečnosti provozu v rané fázi procesu výstavby silnice. Poté inspektor bezpečnosti silničního provozu přezkoumá stavbu silnice v různých fázích a ve zprávě uvede rizikové faktory. Zákon vstoupil v platnost 19. prosince 2010 a vztahuje se na silnice, které jsou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T), což ve Švédsku odpovídá silnicím na evropské úrovni.

Zavedením zákona o bezpečnosti silničního provozu do švédských právních předpisů byla zároveň provedena směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96 / ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silničního provozu. Tato směrnice však byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019. Tyto změny byly zavedeny do švédského práva v prosinci 2021.

### *Centralizace v oblasti dopravy*

Pro provádění a kontrolu veškerých záležitostí týkající se dopravy stanovilo Švédsko kontrolní úřad Transportstyrelsen (=Švédská dopravní agentura (SDA)), který zahájil činnost dne 1. ledna 2009. Jde o orgán státní správy, který podléhá ministerstvu dopravy a odpovídá za bezpečnost silničního provozu, letectví, lodní a železniční dopravy a také za registraci činností v těchto oblastech. Dříve se těmito otázkami zabývaly různé úřady pro každý typ provozu, ale nyní se vše nachází v rámci jedné instituce, což umožňuje spoustu výhod nejen v oblasti koordinace. Z krajských správních rad byla také na SDA přenesena odpovědnost za dohled nad společnostmi, které provozují komerční provoz v oblasti dopravy. Všechny předpisy týkající se dopravy vydané Švédskou dopravní agenturou jsou zveřejněny ve sbírce stanov Švédské dopravní agentury (TSFS) a všechny zákony jsou zveřejněny na jejich webu.

Úkolem Švédské dopravní agentury je rovněž zajistit, aby bylo cestování po silnicích bezpečné. To je řešeno zpětnou kontrolou pomocí takzvaných inspektorů bezpečnosti silničního provozu. Ti jsou schvalováni agenturou a kontrolují bezpečnost na silnicích a provádí kontroly tunelů delších než 500 metrů. Švédská dopravní agentura má rovněž široký přesah do oblasti životního prostředí, kde se na mezinárodní i na národní úrovni snaží snížit dopad dopravy na životní prostředí. Tato oblast je ve Švédsku na podobné významové úrovni jako bezpečnost. Švédsko bere fungující infrastrukturu jako základní kámen v budování moderní komunity. Proto v květnu 2018 rozhodla vláda o Národním plánu dopravy pro dopravní infrastrukturu pro období 2018–2029. Investice do všech odvětví infrastruktury mají přispět k eliminaci fosilních paliv, podpořit větší bytovou výstavbu a vytvořit lepší podmínky pro podnikání a průmysl. V červnu 2020 byl učiněn první krok v práci na novém Národním plánu dopravy.

### **DÍLČÍ ZÁVĚR**

Za úvahu stojí, zda v České republice není možné zefektivnit legislativní pozadí dopravy. Švédský centralizovaný systém Transportstyrelsen má sice široký záběr působnosti, ale zvládá pod sebou udržet kontrolu nad celým úsekem dopravy. Zaslouží si však důvěru státu, která mu byla propůjčena, protože jeho působení má viditelné výsledky, které jsou v porovnání s Českou republikou, kde základní legislativu vytváří stát v podobě Ministerstva dopravy, a další dokumenty vznikají z přidružených asociací jako je například BESIP nebo CDV (Centrum dopravního výzkumu), neméně významný je i zásah a odpovědnost jednotlivých krajů. mnohonásobně lepší. Otázkou tedy je, zda český systém s tolika organizacemi, asociacemi a předpisy není příliš překombinovaný.



## 6.4 PŘÍLOHA 4

### ŘEŠENÍ ZKLIDNĚNÍ PROVOZU V NĚMECKU

Pro doplnění tématu analýzy malých sídel byla provedena rešerše řešení cestní sítě v menších sídlech v zahraničí, konkrétně v okolí německého Norimberku a Žitavy. Charakter sídel je zde velmi podobný charakteru českých vsí v zemědělských nížinatých oblastech. Nachází se zde zástavba drobného měřítka s půdorysnou strukturou vycházející ze způsobu založení v určité terénní konfiguraci s úzkou vazbou na zemědělství. Díky této podobnosti si lze z německých vsí vzít příklad nebo alespoň inspiraci v řešení systému cestní sítě, respektive využití jednotlivých prvků ke zklidnění provozu na komunikacích.

#### Prvky užívané na frekventovaných komunikacích

Každé sídlo, bez rozdílu země, obsahuje vždy dopravně významnou sběrnou komunikaci s funkcí dopravně obslužnou (místní komunikace (MK) typu B), která ho spojuje s okolním světem. Dále je protkáno sítí obslužných komunikací s funkcí obslužnou (MK typu C), někdy i komunikací se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorového provozu (MK typu D). Každá z výše uvedených komunikací má svůj určitý charakter provozu. Z hlediska bezpečnosti jednotlivých provozů (automobily, pěší, cyklisté apod.) je nejexponovanější právě první zmíněná, tedy MK typu B. Tím, že do sídla přivádí a zároveň z něj odvádí veškerý provoz, tak se stává komunikací s nejfrekventovanějším provozem v sídle a zároveň s nejvyšším rizikem ohrožení jednotlivých účastníků provozu. Z tohoto důvodu je třeba provoz na nich regulovat a zklidňovat. Níže jsou popsány jednotlivé prvky regulace provozu, které se užívají v německých sídlech pro snížení rizika ohrožení především chodců a obyvatel žijících v sídle.

#### Středový ostrůvek na vjezdu do sídla

Prvním, často užívaným zklidňujícím prvkem, objevujícím se téměř v každé vsi, je ostrůvek na komunikaci umístěný na vjezdu do sídla. Tento prvek rozděljuje směry jízdy, přičemž ve směru vjezdu do sídla vytváří na komunikaci šikanu. Směrem ze sídla je komunikace průjezdná rovně bez nutnosti ostrůvek objíždět. Takto umístěný prvek zpomalí rychlost automobilů vjíždějících do vsi a zároveň jim dává na vědomí, že vjíždí do urbanizovaného prostředí, kde by měli zvýšit svou pozornost. Realizace ostrůvku uprostřed komunikace si vyžaduje stavební zásah – výstavba stabilního zvýšeného ostrůvku nejčastěji ze zámkové dlažby v kombinaci s betonovými obrubníky. Ostrůvek se dá realizovat také jen vodorovným značením – vyznačením šrafované oblasti na komunikaci. Tento způsob však není až tak tolik účinný jako prostorově vyvedený ostrůvek (toto platí obecně u všech prvků). Často je nutné i rozšíření komunikace, aby mohlo dojít k vytvoření účinné zpomalující šikany.



Obr. 15 - a) Ostrůvek na hranici sídla, směr výjezd ze sídla (Regelsbach – okolí Norimberku).  
b) Středový ostrůvek vyvedený pomocí vodorovného značení (Regelsbach – okolí Norimberku).

## Středový ostrůvek v sídle

Podobným zklidňujícím elementem je umístění středového ostrůvku uvnitř sídla. Používá se nejčastěji na dlouhých rovných úsecích, kde mají za úkol takovýto úsek „rozbít“ do menších částí, které nebudou svádět k zvyšování rychlosti. Šikany vytvořené ostrůvky automaticky zpomalují rychlost motorových vozidel. V intravilánu bývají často středové ostrůvky využívány i v místech přechodů či míst pro přecházení. Mimo zpomalení provozu tak navíc umožní i překonat chodcům komunikaci na dvakrát. Pro realizaci středového ostrůvku, avšak nutný stavební zásah do komunikace a v rámci sídel nebývá často dostatek prostoru pro rozšiřování prostoru, proto je jeho užití třeba zvážit, aby na jeho úkor nedocházelo například ke zúžení prostoru pro chodce.



Obr. 16 - a) Místo pro přecházení - dělicí ostrůvek (Groswiesmannsdorf – okolí Norimberku).  
b) Středový ostrůvek (Stein – okolí Žitavy).

## Směrové rozdělení

V nebezpečných místech s dostatkem prostoru se v německých sídlech používá směrové rozdělení provozu. Středem komunikace je veden zvýšený pruh, nejčastěji zelený osázený vzrostlou zelení. Tento způsob zklidnění se používá jak na rovných úsecích, kde hrozí riziko zvýšení rychlosti motorových vozidel, tak v nebezpečných zatáčkách. Směrové rozdělení vyloučí přejetí vozidla do protisměru a zúžená šířka komunikace vybízí řidiče k opatrnosti a tím pádem i k nižší rychlosti.



Obr. 17 - Směrové rozdělení (Groswiesmannsdorf – okolí Norimberku).

## Křížení komunikací

V prostorech křížení frekventovaných komunikací je pro plynulost provozu používán malý kruhový objezd s širokou přídlažbou na vnitřním okraji. Tyto dopravní stavby navíc bývají ve středu kruhového objezdu tvořené bujnou zelení nebo uměleckými prvky charakterizujícími sídlo. Jejich použitím je zajištěn jak plynulý provoz při zvýšeném provozu, tak regulace rychlosti průjezdných směrů při nízkém provozu.



Obr. 18 - Miniokružní křižovatka (Obersbach – okolí Norimberku).

## Přídlažba po okrajích komunikace

Jednoduchým, v Čechách však téměř nevyužívaným prvkem, je použití přídlažby na okrajích komunikace. Tento typ zklidnění má za úkol opticky zúžit komunikaci a přinutit tak řidiče k větší opatrnosti a k nižší rychlosti. Navíc přídlažba prakticky přirozeně funguje jako komunikační pruh pro chodce. V sídlech bez kanalizace je možné přídlažbu použít jako transportní trasu pro vodu v podobě odvodňovacího žlabu. V tomto případě je tedy třeba brát v úvahu sklonu hran žlabu tak, že přídlažba může být pochozí či pojížděná.



Obr. 19 - a) Přídlažba na komunikaci (Anwanden – okolí Norimberku).  
b) Přídlažba definující šířku komunikace (Hartau – okolí Žitavy).

## Změna poježděného povrchu

Účinným a estetickým prvkem regulujícím rychlost je změna typu povrchu. Tento způsob zklidnění provozu bývá často využit s výškovou změnou komunikace (podélný práh), ale i aplikace v jedné rovině je funkční. Možnost použití je velmi rozšířená – příčné pásy na dlouhých rovných úsecích, vydláždění celého úseku komunikace, prostoru křižovatky nebo nebezpečných míst. Ve všech případech má změna povrchu, nejčastěji za žulovou dlažbu, za úkol regulovat rychlost projíždějících motorových vozidel. V českých zemích není tento způsob prokládání asfaltových ploch kamennými pásy téměř vůbec využíván, známé jsou pouze dlážděné prahy či změna povrchu v rámci pěších zón nebo částí komunikací v historických centrech měst. Takovéto vydláždění je ale spíše historickou stopou než úmyslným regulováním dopravy.



Obr. 20 - a) Změna povrchů (Anwanden – okolí Norimberku).  
b) Zpomalení na křižovatce (Hartau – okolí Žitavy).

## Dopravní značení

I dopravní značení, ať už vodorovné, či svislé, může být vhodným prvkem regulace provozu. Musí však být vhodně umístěné a jasně definovat důvod, pro který je osazeno. Velmi účinným je vodorovné značení na komunikaci omezující rychlost nebo upozorňující na nebezpečí. Vyskytuje se totiž „v centru“ pozornosti řidiče a je pro něj méně přehlédnutelné než dopravní značení u silnice. Ale i dobře umístěné svislé značení v zorném poli řidiče může být velmi efektivní. U dopravního značení je důležité dodržovat základní pravidla, kterými jsou: viditelnost - vhodné umístění, jasnost a čitelnost příkazu či upozornění značení a důvodné použití.



Obr. 21 - a) Vodorovné značení na komunikaci (Obersbach – okolí Norimberku).  
b) Označení pohybu chodců ve vozovce (Nemsdorf – okolí Norimberku).

## Segregovaný provoz pěších

Chodec je jedním z nejohroženějších účastníků dopravy. Při pohybu sice nedosahuje tak vysoké rychlosti, ale jeho tělesná schránka není ničím chráněná. Proto je nejlepším způsobem, jak zajistit jeho bezpečnost, vytvořit mu segregované trasy. Jistě, že křížení s jinými provozy se nedá vyhnout, ovšem lze zajistit taková opatření, která míru rizika sníží na minimum. V německých sídlech je u každé komunikace s frekventovaným provozem umístěn chodník a to téměř vždy bez ohledu na velikost sídla. Vede od prvního k poslednímu domu v sídle tak, aby ho měl každý obyvatel sousedící s frekventovanou komunikací možnost využít. Ve většině případů bývá oddělen od komunikace bezpečnostním proužkem z dlažby, který slouží zároveň jako odvod dešťové vody. Obrubník v malých sídlech nebývá vysoký stejně jako ve městech, tudíž se přibližuje vesnickému charakteru. K zajištění bezpečnosti nejohroženější skupiny uživatelů komunikace je vytvoření segregovaného prostoru pro pohyb chodců základem, obzvláště v případech, je-li komunikace frekventovaná.



Obr. 22 - a) Chodník s barevným zvýrazněním (Kottensdorf – okolí Norimberku).  
b) Chodník oddělen od komunikace bezpečnostním proužkem (Rohr – okolí Norimberku).

## Prvky užívané v rezidenčních oblastech

V rezidenčních oblastech bývá v západních zemích pravidlem, že komunikace, jež nejsou klíčové pro přepravu, jsou automaticky Zónami 30 nebo obytnými zónami. Na těchto komunikacích jsou kromě omezení rychlosti dopravním značením uplatňovány výše popsané prvky regulace a zklidnění provozu spolu s typickými regulujícími prvky zón, jako jsou např. vytvoření šikan, zúžení komunikace, prostředování parkování po obou stranách, zjednotnění a podobně.



Obr. 23 - a) Zpomalení v Zóně 30 (Eichgraben – okolí Žitavy).  
b) Zpomalení v Zóně 30 (Hartau – okolí Žitavy).

## DÍLČÍ ZÁVĚR

Cestní síť je nepostradatelným skladebným prvkem každého sídla. Pomocí ní je sídlo dosažitelné, zaručuje obsluhu a tím pádem i vlastní existenci sídla. Sídla, ať už malé či střední velikosti, ve kterých není příliš frekventovaná doprava, většinou nemají problém se společným provozem automobilů, chodců, cyklistu aj. v rámci jedné či více komunikací. Pouze v místech s potenciálem vzniku nebezpečných situací (ostrý horizont, zúžení komunikačního prostoru, nestabilní šíře komunikačního profilu, překážka v jízdní dráze atd.) bych doporučila použít lokální bezpečnostní opatření (výstražná značka, vodorovné značení na komunikaci, zpomalovací prahy aj.).

V sídlech s frekventovanější dopravou však už není v dnešní době vysoké automobilizace možné uvažovat o společném provozu v rámci jedné komunikace. V těchto sídlech je často proměnný jízdní profil komunikace a neumožňuje tak pro nedostatek prostoru bezpečný pohyb jednotlivých uživatelů. V takovýchto případech je vhodné přistoupit k opatřením, která zajistí bezpečnost provozu na komunikacích. Tím může být segregování jednotlivých provozů, zklidnění dopravy na komunikaci či jiné řešení (obchvat, vymístění dopravy do krajních částí sídla aj.).

Nutno uvést, že bezpečnost provozu na komunikacích nezávisí výhradně jen na koncepci a kvalitě cestní sítě, na stavu komunikací a na bezpečnostních prvcích umístěných na nich, ale i na samotných uživatelích, kteří tvoří dynamickou složku provozu na komunikacích. Dá se říci, že právě jejich pohybem je doprava jako taková vytvářena a je už jen na nich, jak její tvoření pojmu. Mohou být chaotičtí, vytvářet nebezpečné situace nebo naopak ohleduplní a vnímat každého uživatele provozu.

Například v západních zemích, především v Německu či Rakousku, je pocit bezpečí na komunikacích mnohem vyšší a je to jen díky ukázněnosti všech uživatelů silniční sítě – řidičů motorových vozidel, pěších, cyklistů a ostatních. Jistě, koncepce silniční sítě je nezbytným prvkem, bez ní by doprava neexistovala ve formě, ve které ji dnes všichni známe. Jednotlivá řešení vedení komunikací a prvků na nich ať už v sídlech nebo mimo ně jsou zásadním stavebním kamenem především motorové dopravy. Ale to vše je pořád pouze forma pro uskutečnění dopravy dynamické, pohybu z místa na místo.

## 6.5 PŘÍLOHA 5

### PŘÍRUČKA ÚPRAV KOMUNIKACÍ A ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY VE VESNICÍCH



POZNÁMKA: PRÁZDNÉ STRÁNKY PŘÍRUČKY JSOU VYNECHÁNY.

**„Dnes naše vesnice připomínají spíše dopravní trenažér s vyvýšenými chodníky a výraznými obrubníky, s dopravními ostrůvky a zálivy, se záplavou dopravních značek; to vše pokryté asfaltem nebo zámkovou dlažbou nejméně ve dvou barvách – natolik nás převálcovalo uctívání všech možných norem. Na místě je střízlivost, malebnosti vesnic mnohem více prospěje jednoduchost.“**

*Jana Tichá, NPÚ 2018*



## ÚPRAVY KOMUNIKACÍ V MALÝCH SÍDLECH

Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích

AUTOR	Ing. arch. Irena Klingorová
EDITACE, GRAFICKÁ ÚPRAVA	Ing. arch. Irena Klingorová
KONZULTANTI	Jiří Linhart, E.+F. Klingorovi
RECENZENTI	doc. Ing. arch. Michal Hexner, CSc. doc. Ing. arch. Petr Durdík

ISBN 978-80-01-07174-8

## OBSAH

Na úvod trochu historie.....	10
Funkce veřejných prostranství (nejen ve vesnicích).....	13
Uživatelé veřejných prostranství.....	14
Znaky veřejného prostranství vesnice.....	17
Doprava a její úpravy ve veřejných prostranstvích malých sídel.....	21
Povolovací řízení v závislosti na rozsahu úprav.....	29
ULICE.....	37
Typické vlastnosti prostoru ulice.....	39
Aplikace úprav cestní sítě dle typu komunikace.....	44
Účinnost jednotlivých úprav dopravy.....	51
Jednotlivé úpravy zajišťující zklidnění komunikace.....	54
NÁVES.....	69
Typické vlastnosti prostoru návsi.....	71
Doprava ve veřejném prostranství návsi.....	73
Aplikace úprav komunikací v prostoru návsi.....	82
Závěrem: historie, současnost a budoucnost.....	92
Související legislativa a předpisy.....	95
Užitečné odkazy a zdroje informací.....	96
PŘÍLOHY.....	101
PŘÍLOHA 1 - prvky pro úpravu komunikací v malých sídlech.....	103
PŘÍLOHA 2 - orientační cenové náklady na jednotlivé úpravy komunikací.....	181
Zdroje.....	184

SYMBOLY POUŽITÉ V RÁMCI TEXTU:



INFORMACE



SHRnutí



MOŽNOSTI ŘEŠENÍ



UPOZORNĚNÍ



NEVHODNÉ ŘEŠENÍ

## PŘEDMLUVA

Území Čech a Moravy disponuje poměrně hustou sídelní strukturou, jejíž základy byly položeny již v období středověku, kořeny založení některých sídel dokonce sahají i dále do historie. z celkového počtu sídel, který činí přibližně 6 250, má necelých pět tisíc sídel méně než jeden tisíc obyvatel. Ačkoliv tato malá sídla jsou většinou z celkového počtu, jejich rozvoj ve většině směrů značně zaostává. Často chybí základní vybavenost a základní sídelní infrastruktura, kde je významnou kapitolou komunikační síť spolu s veřejnými prostranstvími, jako jsou náměstí či návsi. Přitom to jsou právě veřejná prostranství, které jsou pro menší sídla klíčová z hlediska života a vzájemné interakce obyvatel.

Současná podoba sídelní struktury je tvořena specifickou sítí sídel, která je poměrně hustá, rovnoměrně rozložená (průměrná vzdálenost sídel je 1,5 km) a tvořena převážně malými sídly pevně spjatými s okolní krajinou. V dobách minulých byl člověk schopný jasně rozpoznat, zda se nachází například na náměstí nebo na návsi či na městské komunikaci nebo na cestě procházející vesnicí. To vše jen díky typickému charakteru těchto míst, díky dimenzování a členění jednotlivých prostor, díky drobným detailům typickým pro určité prostory a v neposlední řadě díky volbě materiálů, ze kterých byly a jsou jednotlivé povrchy ve veřejných prostorech zhotoveny.

V posledních několika desetiletích se však do vesnic pod rouškou modernizace a zvyšování bezpečnosti provozu a dopravy vnáší městských prvků a typický český vesnický charakter se tak postupně stírá a vytrácí. Zpevněné plochy jsou nahrazovány zámkovou dlažbou, zatravněné příkopy vysokými betonovými obrubníky a živé ploty v ulicích svodidly. Tomuto trendu „poměšťování“ lze ale předejít, pokud budou jednotlivé samosprávy využívat k úpravám sídel odborníky z urbanistické či architektonické oblasti nebo metodické pokyny, které popisují, jaké prvky je při obnově prostoru vhodné používat a jaké jsou naopak méně vhodné či nevhodné.

Právě toto je úkolem příručky úprav komunikací v malých sídlech. Ukázat možnosti a řešení, které jsou šetrné pro zachování vesnického charakteru sídel, informovat o vhodnosti použití jednotlivých úprav komunikací, které jsou v dnešní době často používané anebo jen inspirovat. Cílem publikace je oslovit nejen členy zastupitelstva jednotlivých obcí a krajů, respektive potenciální investory v případě úprav cestní sítě, ale i širokou veřejnost, která finálně dané prostory používá a žije v nich. Příručka může také sloužit jako inspirace pro odborníky a projektanty v oblasti architektury a územního plánování.

*Ing. arch. Irena Klingorová*

# DOPRAVA

V MALÝCH SÍDLECH

## Na úvod trochu historie

Již od vzniku prvních sídel měla veřejná prostranství dvě majoritní funkce, kterými byl transport a setkávání lidí. Komunikace jako součást veřejného prostranství v intravilánu sídel propojovaly budovy a místa a zároveň ve spojení s cestní sítí v extravilánu spojovaly jednotlivá sídla či jiná místa. ve spojení s ostatními veřejnými prostranstvími, v případě vesnic například s návsi, pak vytváří charakteristický obraz sídla, který byl většinou vytvořen už při jeho založení. V minulosti se úprava veřejných ploch vždy odvíjela od způsobu jejich využití. Většina ploch byla nezpevněná, popřípadě byla zpevněná volně sypaným kamením nebo dlážděním nepravidelnými kameny. V exponovaných místech byly kameny pro větší pevnost kladeny na stojato. Dláždění pravidelnými kostkami přišlo až s rozvojem automobilové dopravy v poslední čtvrtině 19. století<sup>[1]</sup>.



Obr. 1 Prasklice – ukázka postupného přechodu mezi povrchy – tzv. měkké hrany.

Během 20. století našeho letopočtu se však vnímání dopravy a dopravních prostor významně proměnilo. Stalo se tak vzhledem ke dvěma významným historickým událostem, které se také někdy označují jako „dopravní revoluce“. První zlom nastal na počátku 19. století s příchodem železniční dopravy a druhý v první polovině 20. století, kdy na trh vstoupil osobní automobil, který v podstatě definoval hlavní kostru dopravy do podoby, která je známá dodnes. Potřeba automobilů se v tu dobu začala rozšiřovat prakticky do všech společenských vrstev. Po druhé světové válce byla automobilizace na takové úrovni, že městské ulice začaly být přetížené a jejich kapacita přestávala stačit. Jako reakce na zvýšenou potřebu mobility lidí tak výrazně narostla tranzitní síť a síť komunikací obecně. To v intravilánu sídel způsobilo, že se z většiny ulic staly monofunkční dopravní zóny, kde motorová vozidla vytlačila běžný společenský život. Během 20. století se tedy vnímání dopravy významně změnilo. Ulice začaly být chápány jako primární tranzitní prostor a postupně se staly výhradní doménou motorových vozidel.

Obecně platí, že vesnická sídla byla vždy silně provázaná s krajinou, která byla zdrojem obživy pro obyvatele. Často nejsou jasně čitelné hranice, kde končí krajina a začíná samotná ves, v některých případech krajina prostupuje přímo skrze ves. Zároveň jsou do krajiny v okolí vsí vepsány prvky obhospodařování, jako jsou meze, terasy a příkopy, které se časem staly nedílnou součástí krajiny extravilánu vesnických sídel. z dostupných historických pramenů je zřejmé, že vesnická veřejná prostranství byla využívána především funkčně. Tráva byla spásána kravami, ovce či kozami, na předzahradkách se pěstovaly bylinky nebo zelenina, na návsi většinou nechyběl zdroj vody, kterým byla studna, a zbytek prostoru byl využit pro skladování dříví nebo zde byly umístěné sýpky. Od nepaměti se na vesnicích vyskytovaly drobné sakrální objekty, jako sochy, zvonice nebo kapličky. Neopomenutelným veřejným prostranstvím, umístěným často až za hranicí vesnice, byl a stále je hřbitov. Úprava veřejných ploch se v minulosti neřídila žádnou systematickou koncepcí, jediná změna nastala v 19. století, kdy začaly vznikat takzvané okrašlovací spolky. Ty nejprve působily ve městech, ale později se začaly zaměřovat i na některé vybrané vesnice, kde realizovaly jednotnou výsadbu zeleně. To se ale většinou dělo pouze na přání šlechty [2].

Svědectví o povrchové úpravě jednotlivých veřejných prostranství jsou zachyceny na starých plánech, obrazech a kresbách, které jsou však těžko dostupné. u kreseb či obrazů je navíc možné vést debaty, zda je konkrétní prvek zachycen dle skutečnosti. Naopak velmi dobrým zdrojem informací o prostorových vztazích, pojednání povrchů a stavbách ve vesnických sídlech jsou historické pohlednice nebo fotografie, ze kterých se dají vyčíst i velmi podrobné detaily. Tyto materiály jsou k dispozici přibližně od konce 19. století, tedy z doby, kdy automobil začal podmiňovat formování veřejného prostranství. Zachycují, jak se vesnická sídla v průběhu času proměňovala podle požadavků společnosti a nároků moderní doby, které na ně byly kladeny. Zároveň však dokazují, že i když je v současnosti funkce prostoru diametrálně rozdílná, přesto má mnoho společného s původním pojetím, proto je vhodné inspirovat se pro nové úpravy právě z těchto materiálů.



Obr. 2 Ulice jako veřejný prostor, počátek 20. století (Nové Dvory, okr. Kutná Hora).



## PRO JAKÁ SÍDLA JE PŘÍRUČKA URČENA?

Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy je **určená především pro malá sídla venkovského charakteru, tedy pro vesnice.**

Z hlediska velikosti nemá v tomto případě smysl vymezovat určitou hranici počtu obyvatel, která by definovala pojem malá sídla, protože i sídlo s malým počtem stavení může být městského charakteru. I když se většina pravidel a doporučení z této příručky dá aplikovat na jakákoliv malá sídla, jejím hlavním zaměřením jsou sídla s venkovským charakterem. Proto je v tomto případě přínosnější definovat pojem venkovské sídlo, též vesnici.

*Venkovské sídlo je vymezeno jako sídlo s typickou urbanistickou strukturou nízkopodlažní zástavby, s vysokým podílem rodinných domů, s málo vyvinutou uliční sítí, s dominantním prostorem návsi jako společenského a kulturního centra sídla a s vysokým podílem zeleně v sídle<sup>[11]</sup>.*





## Funkce veřejných prostranství (nejen ve vesnicích)

Veřejné prostranství je „*prostor sloužící k veřejnému užívání bez omezení a ohledu na vlastnictví prostoru*“ [3] nebo také „*všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*“ ( § 34 zákona č. 128/2000 Sb. o obcích)

V případě malých venkovských sídel to jsou **ulice, náves, případně veřejná zeleň a parky**. Tyto prostory jsou jedněmi z klíčových prvků, které zásadním způsobem utvářejí život v sídlech a poskytují prostor nejen k provozu a dopravě, ale i k setkávání a komunikaci, odpočinku, pozorování nebo hrám. Jejich parametry, jako jsou funkce, velikost, měřítko nebo vzhled, předurčují jejich běžné užívání a oblíbenost u obyvatel.



OBECNÝMI FUNKCEMI VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ JSOU <sup>[4]</sup> :

- **KOMPOZIČNÍ a STRUKTURÁLNÍ** - členění sídla, vytváření jeho struktury a půdorysu,
- **PROSTOROTVORNÁ** - vytváření a vymezení prostoru sídla,
- **ESTETICKÁ** - základní prvek vnímání sídla i jeho architektury,
- **OBYTNÁ** - životní prostor obyvatel, místo pro hry dětí,
- **SPOLEČENSKÁ a KULTURNÍ** - prostor pro setkávání lidí a navazování sociálních kontaktů,
- **OBCHODNÍ** - prostor, kde se odehrávají obchodní vztahy,
- **DOPRAVNÍ** - zajištění dopravní obsluhy území,
- **HYGIENICKÁ** - osvětlení, oslunění a větrání budov, místo výskytu zeleně,
- **TECHNICKÉ VYBAVENÍ** - prostor pro vedení inženýrských sítí.

## Uživatelé veřejných prostranství

V tomto případě vezmeme jako modelový příklad veřejného prostranství prostor **ulice**, který má v malých sídlech a vesnicích většinou největší procento zastoupení.

### CHODCI



- nejčastější a nejpřirozenější, zato nejpomalejší forma pohybu;
  - nejzranitelnější účastník silničního provozu;
  - nepravidelný, těžko předvídatelný, nesourodý a spontánní pohyb;
- vytvářet bezpečné a rozmanité trasy s možností výběru co nejpřímějších tras;
  - vzhledem k rychlosti pohybu a času stráveném ve veřejném prostranství má význam i atraktivita prostoru.

### CYKLISTÉ



- rozmanitá, často opomíjená skupina v silničním provozu;
  - větší rychlost pohybu, velmi zranitelný účastník silničního provozu;
  - předvídatelnější pohyb podmíněný větší potřebou prostoru;
- vytvářet příležitosti pro jízdu na kole (cyklostezky, cyklotrasy, parkování kol);
  - preferovat segregovaný provoz, zajistit přehlednost dopravní situace.

### MOTORISTÉ

(řidiči automobilů, motocyklů a ostatních motorových vozidel)



- individuální, velmi rychlý a komfortní způsob pozemní dopravy;
  - nejvíce chráněný a nejrychlejší účastník silničního provozu, vyjma motocyklů;
  - předvídatelný pohyb po vymezených trasách řízený pravidly silničního provozu;
  - velmi náročný na prostor jak v pohybu, tak při dopravě v klidu (parkování);
- regulace rychlosti a vytvoření srozumitelné a přehledné dopravní situace;
  - zajistit plynulost dopravy a dobrou dostupnost jednotlivých cílů;
  - zajistit dostatek prostoru pro dopravu v klidu v závislosti na funkci území.

## VEŘEJNÁ A MEZIMĚSTSKÁ DOPRAVA



- veřejná doprava je významná především ve větších sídlech a metropolích;
- menší sídla bývají obsloužena meziměstskou dopravou (autobusy, vlaky);
- umístění a dostupnost čekacích míst, jejich začlenění do veřejného prostranství;
- vybavení a údržba zastávek (přístřešek, čistota).

## MÍSTNÍ OBYVATELÉ



- lidé žijící „za zdí“ od veřejného prostranství;
- co nejmenší rušnost z veřejného prostranství (hluk, vibrace, zplodiny);
- bezpečný prostor pro život a sociální interakci.

## POŽADAVKY IZS, ÚDRŽBY SILNIC, TECHNICKÉ SPRÁVY APOD.



- zajištění prostoru pro pohyb vozidel údržby a jednotek IZS;
- zajištění nástupních ploch k budovám (HZS), respektive ke vchodům budov (IZS).

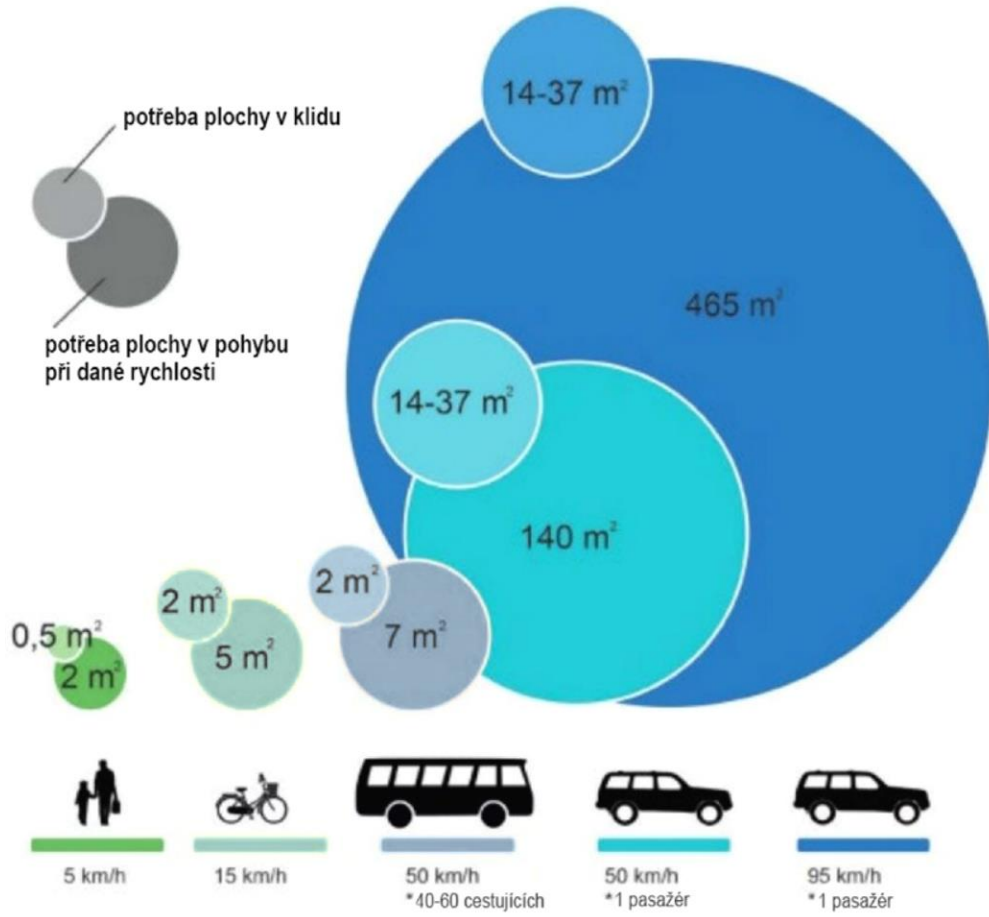
## TECHNICKÉ VYBAVENÍ SÍDLA – INŽENÝRSKÉ SÍTĚ V PODZEMÍ



- z důvodů právních a finančních se doporučuje vést inženýrské sítě na pozemcích ve veřejném vlastnictví;
- některé prvky musí být z ulice viditelné a jednoduše přístupné (šachty, trafostanice, rozvaděče apod.);
- dodržovat požadavky souvisejících předpisů a norem:
  - Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. a související vyhlášky;
  - ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání vedení technického vybavení.



## JAKÁ JE POTŘEBA PLOCHY JEDNOTLIVÝCH ÚČASTNÍKŮ DOPRAVY?



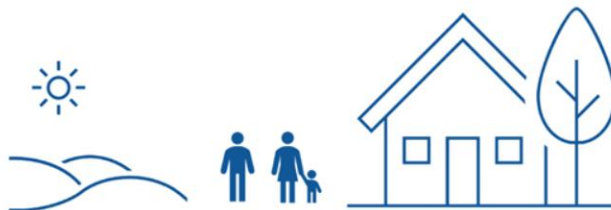
## Znaky veřejného prostranství vesnice

České vesnice mají své typické rysy, ať už se jedná o jejich rozmístění v rámci regionu, o typickou lidovou architekturu nebo o charakteristickou půdorysnou typologii, která bývá zachována z dob založení vesnice. Stejně rysy lze nalézt i v rámci veřejného prostranství, respektive v materiálovém složení těchto prostor. Nejde však jen o samotné materiály jako takové, významnou roli hraje také jejich rozložení a členění.

### MĚŘÍTKO

Zásadním znakem jakéhokoliv venkovského prostoru je jeho měřítko, které úzce souvisí s problematikou použití materiálů. Určuje totiž rozložení jednotlivých materiálů. Na vesnicích je obecně typické, že se veškeré proporce a poměry různých staveb a prostorů drží měřítka, které respektuje a upřednostňuje člověka. Místa s takovými parametry jsou blízka jeho uživatelům a vytvářejí prostory příjemné pro pobyt (odpočinek, interakce obyvatel) a pohyb (chůze, jako elementární pohyb v rámci sídla).

Měřítka člověka je využíváno v rámci veřejného prostranství jako celku a i při jeho členění. Šířka uličního prostoru, která je nejčastěji vymezena čelními stěnami obytných budov či ploty, je závislá na způsobu založení a umístění vesnice. Její rozpětí v příčném řezu může být od úzkého jednosměrného pruhu komunikace až po velkorysé prostory o šířce patnáct až dvacet metrů. Čím širší však uliční prostor je, tím více bývá členěný, což se objevuje v podobě rozdílných pruhů, které jsou buď provozního charakteru, nebo mají funkci dělicí (izolační zeleň), technickou (odvodňovací příkopy), užitnou či okrasnou (bylinkové nebo květinové záhony). V historii se objevují i případy, kdy byl široký uliční prostor ponechán jako zpevněná plocha doplněná vzrostlými stromy.



## MĚKKÉ HRANY

Prostor ulice na vesnici bývá vymezen různými způsoby. Co však tvoří jeho charakteristický ráz je postupný přechod soukromého a veřejného prostoru. Nevzniká tak anonymita prostorů, které od sebe odděluje zeď, a není jasné, co je na druhé straně. Pokud je prostor vymezen fasádami domů, tak je do veřejného prostoru otočená čelní fasáda domu s okny do obytných místností. To prostoru dává jistou míru otevřenosti a působí „zabydleně“. Podobným způsobem působí i umístění předzahrádky, která je navíc dalším stupněm mezi soukromým a veřejným prostorem. Před obytným stavením se v rámci veřejného prostoru objevuje i polosoukromé předpolí, zvýšené zápraží před vstupem, lavička nebo jiné sezení u veřejného prostranství <sup>[5]</sup>.

V případě potřeby oddělení soukromého pozemku bylo používáno klasické dřevěné plaňkové oplocení, které však nepůsobilo jako bariéra, ale jako citlivé oddělení prostoru. Ploty neměly podezdívky, sloupky byly tvořeny z dřevěných kůlů, plaňky plotu byly úzké s poměrnými rozestupy, vysoké cca 1,5 metru. V místech, kde bylo nutné oddělit například komunikaci od vodní plochy, byly využívány zhruba jeden metr vysoké kamenné piliře, mezi které byly vodorovně vsazené dřevěné kůly. Kamenné piliře byly někdy nahrazeny dřevěnými kůly. Podél komunikací se často objevoval příkop, který sloužil pro odvodnění komunikací. Tyto příkopy nebyly spojené podél celé komunikace, sloužily jako „nádržky“ pro sběr vody a následné pomalé vsakování a vysychání.

Pro vesnické prostředí je typický takzvaný měkký styk, tj. styk nejméně nápadný, případně se v přechodu oba povrchy mohou prolínat. pro venkovský prostor není typické jasně vymezovat okraje a používat výškové dělení jednotlivých ploch (obrubníky apod.). To se využívá jen v případech, kdy je to nezbytně nutné či žádoucí, například pokud vesnicí prochází velmi frekventovaná komunikace. při použití nevhodného materiálu nebo při necitlivém zpracování detailů, které jsou součástí povrchu, může dojít k znehodnocení vesnického charakteru celého sídla.



## POVRCHY

Jedním z klíčových prvků při obnově veřejných prostranství ve vesnicích jsou povrchy, které mají stejný význam jako prostorové členění. To, jaký typ materiálu je použit na různé plochy výrazně dotváří celkový obraz daného sídla. V minulosti se obecně v rámci vesnice používaly pouze povrchy na přírodní bázi, v rámci veřejného prostoru a uličního prostoru to byly prašné (vyježděné) či kamenné povrchy (dlažba, štěrk, makadam), trávnik či mlat. Důležitá je ale i jednoduchost řešení daného prostranství a rozumné použití rozdílných materiálů (čím střídmejší, tím více blízké venkovskému charakteru). Významným detailem je styk dvou povrchů. Samotnou kapitolou je zeleň, která je nedílnou součástí intravilánu každého venkovského sídla.



### SHRNUTÍ ZNAKŮ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ VESNICE

<b>MĚŘÍTKO</b>	výhradně měřítko člověka nebo jemu blízké
<b>MĚKKÉ OKRAJE</b>	postupný přechod ploch v jedné úrovni, minimální výškové odstupňování
<b>POVRCHY</b>	prašné cesty, štěrk, makadam, mlat, trávnik, dlažba, hliněné plochy, dřevo, kamenná dlažba, asfalt > <i>přírodní či přírodě blízké</i>
<b>ZELEŇ</b>	trávnik, vzrostlé stromy, keřové patro, bylinky, květinové záhony > <i>místu vlastní a přirozené druhy</i>





## Doprava a její úpravy ve veřejných prostranstvích malých sídel

V dnešní době je doprava prvkem pozitivním i negativním. Pomáhá transportu osob a věcí, ale pokud dojde k jejímu extrémnímu nárůstu, přestává být standardní součástí běžného koloběhu dne a stává se obtěžujícím až nežádoucím prvkem. Řešením může být například vymístění motorové dopravy ze sídla na jeho okraj. Tím na jedné straně dojde ke zlepšení prostředí v intravilánu (méně hluku a exhalací, příjemnější prostředí pro chodce apod.), ale na druhé straně dochází k poklesu ekonomického výkonu centra sídla. Tím pádem je na místě tvrzení, že se doprava podílí na formování charakteru a prostředí stávajících sídelních útvarů <sup>[6]</sup>.

Komunikace, které umožňují efektivní cestu mezi místy, jsou v dnešní době samozřejmě nepostradatelné, mají zásadní význam pro zachování regionální mobility, pro národní hospodářství a v neposlední řadě i pro moderní život. ale komunikace uvnitř sídel, kde se z nich stávají ulice, by měly být koncipované především pro obyvatele daného sídla, pro lidi. Neměla by to být jen nehostinná místa, kde se člověk cítí nekomfortně a přebytečně.



**Veřejná prostranství včetně ulic by měly umožňovat jak sociální interakci, tak i fyzickou aktivitu, a zároveň by měly být v kontextu s potenciálem daného prostoru, stejně jako s různými druhy dopravy.**

**KDYŽ SE PODAŘÍ VŠECHNY TYTO POŽADAVKY SLADIT, VZNIKNE JEDINEČNÉ MULTIFUNKČNÍ VEŘEJNÉ PROSTRANSTVÍ, KTERÉ POSKYTNE PŘÍLEŽITOSTI V SOCIÁLNÍ, EKONOMICKÉ A KULTURNÍ ROVINĚ <sup>[7]</sup>.**

Pod pojmem úprava dopravy lze rozumět změnu současného stavu způsobu provozu v dopravním prostoru, který vede ke zlepšení dopravní situace nebo ke zvýšení bezpečnosti v daném úseku. V souvislosti s bezpečností je často používán také termín **zklidňování dopravy**. Zklidnění dopravy přináší obyvatelům a návštěvníkům sídel nejen lepší životní prostředí, ale i kvalitnější uliční prostor, který funguje jako polyfunkční veřejný prostor a lze ho využít k široké škále aktivit. Ulice v sídlech jsou jedním z primárních a nejpočetněji zastoupených veřejných prostor, proto postrádá smysl, aby sloužily jen jako tranzitní zóny pro automobily.



## PROČ UPRAVOVAT DOPRAVU V ULICÍCH A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH?

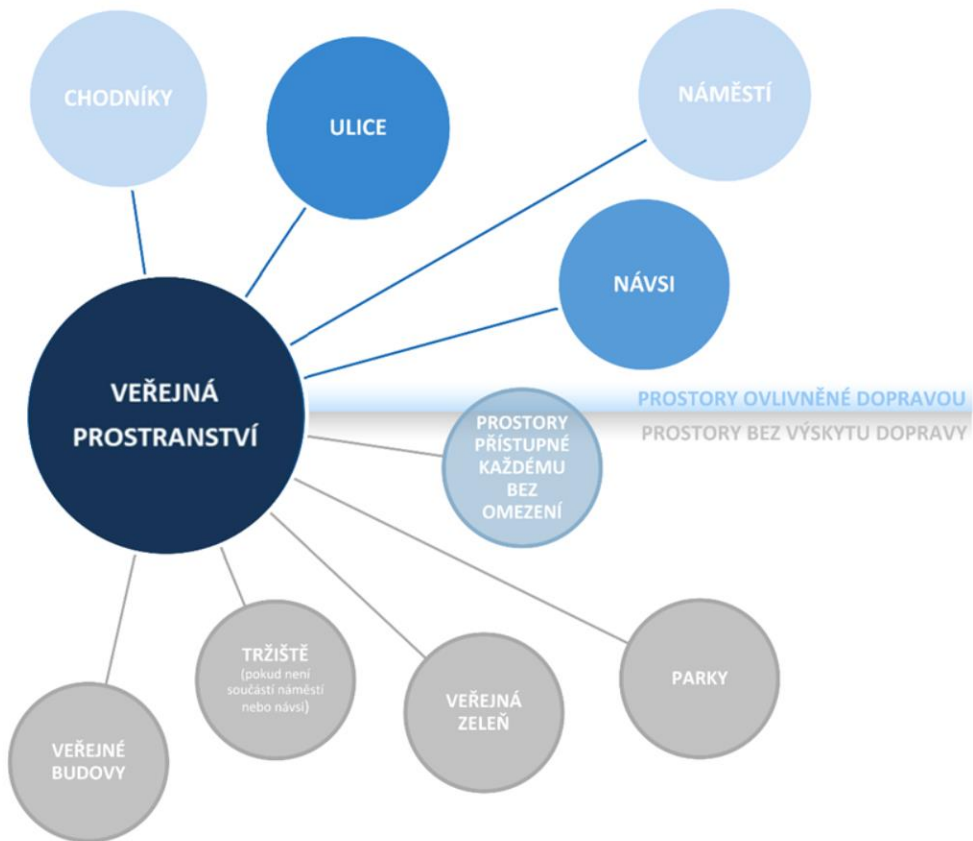
- **ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI** provozu všech uživatelů veřejného prostranství,
- **ZVÝŠENÍ OBYTNOSTI A UŽITNOSTI** veřejných prostranství jako celku,
- **POTLAČENÍ DOMINANCE DOPRAVNÍ FUNKCE** v rámci veřejného prostranství,
- **VYVÁŽENÍ DŮLEŽITOSTI VŠECH AKTIVIT** ve veřejném prostranství,
- **PŘÍZPŮSOBENÍ MOTOROVÉ DOPRAVY** danému prostředí,
- **ZVÝŠENÍ ESTETIKY** veřejného prostranství,
- **ZAJIŠTĚNÍ KOMPLEXNÍHO ŘEŠENÍ PROSTORU** zajišťující potřeby všech jeho uživatelů.



Na počátku 21. století si společnost začala uvědomovat, že čistě dopravní ulice nejsou pro společnost dlouhodobě udržitelné. Lidé si začali všímat, že na ulicích, kde stojí kolony nebo slouží jako parkoviště, není pohodlné žít. Tato problematika je v posledních dvou desetiletích velmi diskutované téma, ale její systematické řešení se objevuje především ve větších sídlech, respektive v místech s vysokou koncentrací lidí. Menší sídla a vesnice jsou v tomto směru „na druhé koleji“. Argumentem bývá nižší koncentrace obyvatel a s tím spojená nižší frekvence provozu, nicméně je často opomíjen fakt, že význam ulic jako veřejných prostor je pro fungování vesnic stejně zásadní, ne-li zásadnější než pro města.

**Velikost vesnic nemůže být argumentem pro opomíjení bezpečnosti a funkčnosti uličních prostorů.**

**?** NA JAKÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ MALÝCH SÍDEL LZE APLIKOVAT ÚPRAVY, KTERÉ ZAJISTÍ ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY?





ÚPRAVY TÝKAJÍCÍ SE ZKLIDŇOVÁNÍ KOMUNIKACÍ LZE PROVÁDĚT NA TAKOVÝCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH, KDE SE VYSKYTUJE DOPRAVA JAKO VÝZNAMNÝ ÚČATSTNÍK DANÉHO PROSTORU. V MALÝCH SÍDLECH TO JSOU ULICE TVOŘÍCÍ CESTNÍ SÍŤ A NÁVSI, PŘÍPADNĚ NÁMĚSTÍ.

- **ULICE = MÍSTNÍ KOMUNIKACE:**
  - B – sběrné komunikace;
  - C – obslužné komunikace;
  - D1 – komunikace se smíšeným provozem;
  - D2 – komunikace nepřístupné provozu motorových vozidel
  - detaily viz kapitola „ULICE“.
  
- **NÁVSI / NÁMĚSTÍ:**
  - s neprůjezdnou dopravou;
  - s průjezdnou dopravou;
  - s průjezdnou tranzitní dopravou;
  - detaily viz kapitola „NÁVES a VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ“.



## JAK ZAČÍT, POKUD JE TŘEBA PROVÉST ÚPRAVY VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ?

Prvním a zásadním krokem v cestě za jakoukoliv úpravou veřejného prostranství je stanovení cílů, kterých je třeba v daném území dosáhnout. Tento krok by měla iniciovat místní samospráva nebo jí nadřízený orgán, ideálně ve spolupráci se širší veřejností. Na základě stanovených cílů může dojít k vymezení rozsahu daného opatření a zpracování zadání.

Zadání je předáno zpracovatelům, odborníkům v dané oblasti, kteří na jeho základě zpracují návrhy řešení, většinou v několika variantách. Tyto návrhy jsou poté prodiskutovány místní samosprávou, která by měla do této fáze zapojit i širokou veřejnost, především místní obyvatele. Hodnocení jednotlivých návrhů řešení by mělo probíhat multikriteriální, tedy z více hledisek. Jako příklad multikriteriální analýzy lze uvést hodnocení z hlediska zvýšení bezpečnosti dopravy, z hlediska vlivu na životní prostředí, z hlediska ekonomického, z hlediska estetického... V případě rekonstrukce prostranství se nejčastěji používá hodnocení založené na porovnání původního stavu a stavu po realizaci opatření. u výstavby nových prostranství lze použít hodnocení na základě cizí zkušenosti z realizace podobného opatření v jiném sídle.

Na základě multikriteriálního hodnocení, diskuze a podnětů veřejnosti je pak vybráno vítězné řešení, které je následně dále rozpracováno do detailu dokumentace, která je pro dané úpravy potřebná (dokumentace pro ohlášení, stavební povolení nebo územní rozhodnutí – viz kapitola „Povolovací řízení v závislosti na rozsahu úprav“) a dále do detailu realizační dokumentace. Poté může dojít k výběru realizační firmy, nejčastěji výběrovým řízením určeným pro veřejné zakázky a následné realizaci úprav veřejných prostranství.



Dobrý plán vyžaduje dobrou analýzu a informace. Prvním krokem je vytvoření jasného obrazu sídla – jak se vyvíjelo v minulosti, jak na ně lidé reagují dnes a jaká je budoucnost, kterou by mohlo nabídnout. Je důležité vzít v úvahu detaily i celkový obraz. Každé sídlo je jedinečné a úspěšný plán je postaven na důkladném a komplexním pochopení zvláštních vlastností a okolností, které se kombinují a vytvářejí tak individuální charakteristiky jednotlivých míst.

Sídla se vyvíjejí a jsou utvářena pohybem. Cestování do sídel, ze sídel a kolem nich spolu s důvody těchto cest utváří minulost a budoucí využití půdy. Pohybové vzory formují a definují místa a pomáhají vysvětlit jejich formu. Takové vzory se v průběhu času mění. Pochopení těchto změn a jejich účinků pomáhá vysvětlit rostoucí dominanci pohybu v mnoha vesnicích a nabízí vodítka k opětovnému zavedení principů sídlotvorného sídla.

### Zapojení veřejnosti do úpravy veřejných prostranství

Místní obyvatelé a uživatelé dotčených prostorů jsou těmi, kterým bude připravované opatření sloužit nejvíce, a proto by mělo v maximální možné míře odpovídat jejich potřebám. Včasné zapojení veřejnosti do vyhodnocování dopravních potřeb a alternativ dopravních rozhodnutí vede k tomu, že občané přijímají rozhodnutí, snáze je tolerují a lépe přijímají i negativa realizovaných dopravních projektů. Kromě toho je možné lépe pochopit a poznat potřeby těchto skupin, které pak lze zohledňovat při realizaci projektu <sup>[4]</sup>.

Zapojení veřejnosti má i pozitivní ekonomické dopady. Náklady na přípravu projektu bývají sice o něco vyšší, ale následná realizace projektu je pak snazší, protože veškeré pozměňovací návrhy a námítky veřejnosti jsou díky participaci řešeny již v průběhu přípravy, kdy se na ně dá pružně reagovat <sup>[4]</sup>.

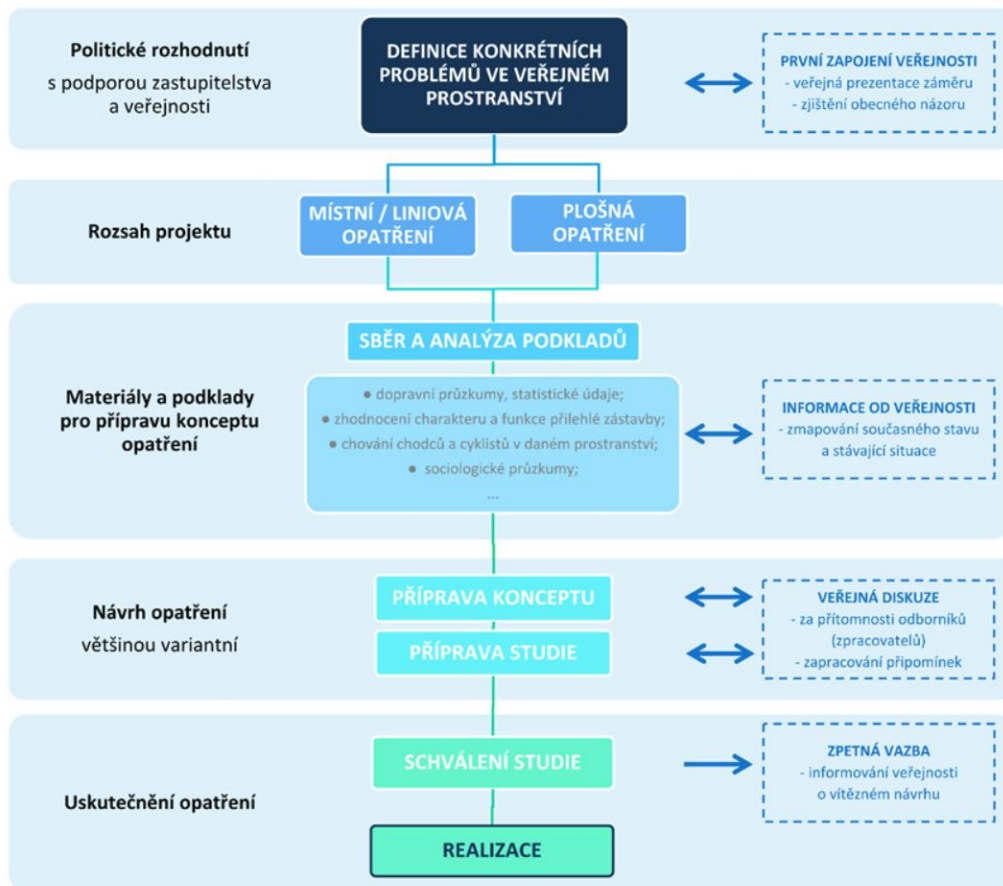
### Zpětná vazba po realizaci úprav veřejného prostranství

Důležitým krokem je i zpětná vazba, respektive hodnocení opatření po jeho realizaci. V případě zklidňování dopravy lze tento krok provést jednoduše přímou metodou, kterou je porovnání dat spojených s dopravou, a to v době před a po realizaci. Tato data se mohou týkat základních charakteristik dopravy, jako je intenzita dopravy, rychlost v daném místě, počet a závažnost dopravních nehod. Dobrým, ale nepřímým a subjektivním ukazatelem je také anketa, do které jsou zapojeni především místní obyvatelé. Ideální je použít jak přímý, tak nepřímý způsob hodnocení a jejich výsledky pak prezentovat i veřejnosti.





## POSTUP PŘÍPRAV NOVÉHO PROJEKTU PRO ÚPRAVY DOPRAVY<sup>[4]</sup>







## Povolovací řízení v závislosti na rozsahu úprav

V závislosti na rozsahu plánovaných úprav veřejných prostranství je třeba odpovídající povolovací řízení. Pravidlem bývá, že čím větší zásah, tím složitější a delší je povolovací řízení s více účastníky. Zároveň je třeba si uvědomit, že osazení svislého značení motoristy ve velké většině nedonutí k výraznější změně způsobu jízdy. K tomu jsou třeba fyzické úpravy komunikace. Proto je třeba zvážit, zda není lepší zvolit složitější, ale jistě funkční úpravy veřejných prostranství za cenu delšího povolovacího procesu.



**POVOLOVACÍ ŘÍZENÍ NUTNÉ K PROVEDENÍ JEDNOTLIVÝCH ÚPRAV VP:**

### ÚPRAVY VYŽADUJÍCÍ STANOVENÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ A ZAŘÍZENÍ

- nejjednodušší úpravy zahrnující instalaci dopravního značení a dopravního zařízení;
- např. *dopravní značení, betonová svodidla, montované zpomalovací prahy, směrové sloupky;*
  
- úpravy, respektive opatření stanovují příslušné orgány na základě typu komunikace:
  - *silnice I. třídy (vyjma rychlostní silnice)* > příslušný krajský úřad po písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR;
  - *silnice II. a III. třídy a místní komunikace* > obecní úřad s rozšířenou působností (ORP) po písemném vyjádření příslušného orgánu Policie ČR;
  - *veřejná přístupová účelová komunikace* > vlastník se souhlasem ORP po písemném stanovisku příslušného orgánu Policie ČR;
  
- *Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb., Oddíl 3, § 77.*
- *Vyhláška provádějící pravidla provozu na pozemních komunikacích č. 294/2015 Sb.*

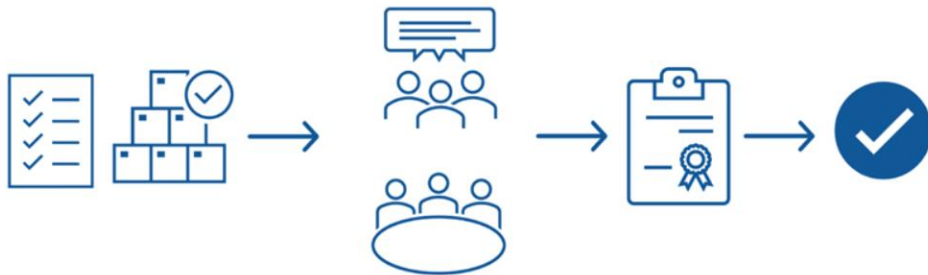
## ÚPRAVY VYŽADUJÍCÍ OHLÁŠENÍ

- úpravy vyžadující drobné stavební úpravy, které zásadním způsobem nemění stav nebo způsob užívání komunikace;
  - např. *bezbariérové úpravy u přechodu, drobné úpravy ve stávajícím profilu komunikace;*
- úpravy se ohlašují příslušnému stavebnímu úřadu;
- mohou být vyžadována stanoviska:
    - souhlas Policie ČR;
    - doklad o vlastnictví pozemku, případně souhlas vlastníka;
    - stanoviska vlastníků dotčených inženýrských sítí;
    - případně další podklady na žádost stavebního úřadu;
  - současně bývá třeba stanovit dopravní značení a zařízení;
- *Vyhláška provádějící silniční zákon č. 104/1997 – část čtvrtá, § 14–15.*
- *Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. – § 16.*
- *Stavební zákon č. 183/2006 Sb. – část čtvrtá, díl 1., § 103-107.*



## ÚPRAVY VYŽADUJÍCÍ STAVEBNÍ POVOLENÍ

- úpravy vyžadující stavební úpravy, které nemění charakter komunikace;
  - např. *zpomalovací prahy, zvýšené plochy, středové dělicí ostrůvky, zúžení jízdního pruhu;*
- stavební povolení vydává příslušný speciální stavební úřad;
- mohou být vyžadována stanoviska:
    - vyjádření dotčených orgánů státní správy;
    - souhlas Policie ČR;
    - doklad o vlastnictví pozemku, případně souhlas vlastníka;
    - vyjádření vlastníků, resp. správců dotčených inženýrských sítí;
    - vyjádření zástupce sdruž. osob s omezenou schopností pohybu a orientace;
    - případně další podklady na žádost stavebního úřadu;
  - současně bývá třeba stanovit dopravní značení a zařízení;
- *Zákon o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. – § 16.*
- *Stavební zákon č. 183/2006 Sb. – část čtvrtá, díl 1., § 108-118.*



## ÚPRAVY VYŽADUJÍCÍ ÚZEMNÍ ROZHODNUTÍ

- úpravy, které zasahují mimo stávající prostor komunikace;
- např. rozšíření komunikace (dělicí ostrůvky, parkování,), rekonstrukce křižovatek či úseků mimo stávající obrysy, zřízení nové světelné signalizace;

➤ **1. stupeň** – územní rozhodnutí vydává příslušný stavební úřad;

○ mohou být vyžadována stanoviska:

- vyjádření dotčených orgánů státní správy;
- souhlas Policie ČR;
- doklad o vlastnictví pozemku, případně souhlas vlastníka;
- vyjádření vlastníků, resp. správců dotčených inženýrských sítí;
- vyjádření obce;
- případně další podklady na žádost stavebního úřadu;

➤ **2. stupeň** – stavební povolení (viz výše).

➤ *Stavební zákon č. 183/2006 Sb. – část čtvrtá, díl 5., § 84-102.*



Každou úpravu komunikace, zejména pak ty stavební, je dobré konzultovat přímo s příslušným stavebním úřadem. Ten má hlavní slovo při rozhodování, jakým povolovacím řízením by jednotlivé úpravy nebo jejich kombinace měly projít. Lze tak předejít zdlouhavému procesu k vydání územního rozhodnutí, pokud stavební úřad rozhodne, že dané úpravě postačí stavební povolení.



## CO JE DOBRÉ MÍT NA PAMĚTI VZHLEDEM K BEZPEČNOSTI A UDRŽITELNOSTI?

Bezpečnost na komunikacích je velmi obsáhlý pojem, který se netýká pouze řidičů vozidel, jak by se na první pohled mohlo zdát. Pokud má být doprava bezpečná, musí být bezpečné všechny její složky, kterými jsou pozemní komunikace (silnice), chování účastníků provozu na pozemních komunikacích a vozidla.

Nejnázorněji popisuje bezpečnost v dopravě koncepce Safe System vycházející z konceptu švédské Vize nula (Vision Zero) a Konceptu udržitelné bezpečnosti (Sustainable Safety), které byly zavedeny na mezinárodní úrovni již v polovině 90. let 20. století. Safe System má dlouhodobý cíl, který směřuje k dopravě bez ztrát na životech a bez vážných zranění. Jeho snahou je obecně předcházet všem srážkám (tzv. prevence smrti) a zmírňovat vážná zranění při dopravních nehodách. Strategie je podpořena prozatímními kvantitativními cíli ke snížení počtu úmrtí a vážných zranění obvykle během období 10 let. Safe System zahrnuje zavedené bezpečnostní zásady a staví na prokazatelně efektivní praxi využívající inovativní řešení a nové technologie. Stále více se používá v Evropě, Austrálii a Severní Americe na regionální, národní a městské úrovni.

**Safe System je založen na základních principech:**







#### KLÍČOVÉ PRVKY STRATEGIE JSOU:

- Bezpečnost všech účastníků silničního provozu, včetně těch, kteří chodí pěšky, jezdí na kole, řídí automobily, jezdí veřejnou dopravou a cestují jinými způsoby.
- Vozidla jsou navržena a regulována tak, aby minimalizovala výskyt a závažnost kolizí pomocí bezpečnostních opatření, která začleňují nejnovější technologie.
- Je nepravděpodobné, že lidé přežijí srážky ve vysoké rychlosti. Snížení rychlosti může pomoci třemi způsoby: snížení nárazových sil, poskytnutí času pro zastavení vozidla a možnost detailněji vnímat okolí z vozidla.
- Navrhování komunikací tak, aby vyhovovaly člověku a snížily závažnost nehod. Jde např. o fyzické oddělení lidí cestujících různými rychlostmi, poskytnutí vyhrazených časů pro různé uživatele komunikací nebo upozorňovat na nebezpečí.
- V případě zranění je klíčová první pomoc, kdy záchranáři rychle lokalizují, stabilizují zranění a transportují dotčené do zdravotnických zařízení. Péče po havárii také zahrnuje forenzní analýzy na místě havárie, řízení dopravních nehod a další činnosti.

ULICE



## Prostory ulice

Ulice je nekompaktní liniový prostor a v malých sídlech a vesnicích má svá specifika. Není zde sice tak vysoká kumulace aktivit a provozů, jako ve velkých sídlech, ale prostory, jimiž jsou komunikace ve vsi vedeny, mají pro sídlo stejný, ne-li větší význam než ve velkých městech. Trasy komunikací ve vsích vytvářejí veřejné prostory, které jsou významným, v některých případech i jediným místem pro sociální interakci obyvatel.

České vesnice mají své typické rysy, ať už se jedná o jejich rozmístění v rámci regionu, o charakteristickou půdorysnou typologii, která bývá zachována z dob založení vesnice, nebo o typickou lidovou architekturu. Stejně rysy lze nalézt i v rámci dopravního prostoru, respektive v rámci cestní sítě uvnitř sídla. Součástí ulic jsou také stavební a jiné prvky, jako kaple, pomníky, významné stromy nebo aleje. Důležitým prostorem může být i širší ulice, která v některých případech může plnit roli návsi, pokud v sídle chybí<sup>[8]</sup>.



Nejvýznamnějším rysem ulic malých venkovských sídel je měřítko, které je velmi blízké člověku a vytváří tak pro člověka proporčně vyrovnaný prostor. Prostor ulice není striktně vymezen hranami výstavby a prolíná se s prostorem soukromým. Když je použit plot, tak je většinou průhledný, obytná stavení mají do ulice situovaná okna obytných prostor a sdílí tak soukromé dění s veřejným prostorem.



Dalším významným rysem jsou jednotlivé přechody mezi materiálově rozdílnými povrchy, které jsou postupné a prolínají se - takzvané měkké okraje. S tím souvisí i častá absence nebo nejasné vymezení segregovaných prostor pro pěší, tedy chodníků.



Povrchy ulice by v malých venkovských sídlech měly být z přírodních nebo přírodě blízkých materiálů. Provoz pěších je často řešen po zpevněných šotolinových či travnatých okrajích, ve které postupně přechází komunikace pro motorová vozidla s asfaltovým povrchem.

## Typické vlastnosti prostoru ulice

Ve vesnicích se historicky objevovalo vesměs dvojí pojednání uličního prostoru. V prvním případě byl celý povrch ulice prašný, později případně dlážděný, s pravidelným stromořadím či nahodilými vzrostlými stromy při krajích. Trasa a směr jízdy byly většinou středem uličního prostoru, v prašném povrchu naznačeny vyjetými koleje od povozů. Druhým způsobem bylo vymezení prašné, respektive dlážděné, pojižděné cesty travnatými pásy, ve které komunikace při okrajích ulice přecházela. Podél budov pak opět byla prašná cesta pro obsluhu domu a pro pěší. Pokud tato cesta chyběla, pěší využívali pro chůzi travnaté pásy nebo okraj vozovky.

V dnešní době je většinová část povrchů v dopravním prostoru opatřena uniformním asfaltovým povrchem. Ten, pokud není přes celou šířku uličního prostoru, po okrajích většinou přechází v travnatý povrch, případně v prašnou krajnici, nutně nemusí být špatným prvkem. Jeho struktura, která je celistvá při pohledu z dálky a různorodá při pohledu z blízka, v kombinaci se schopností tvořit měkké přechody ho řadí k materiálům, které se dobře začleňují do krajiny a venkovského prostředí.

Opakem asfaltového povrchu je využití maloformátové zámkové dlažby, většinou v kombinaci s vysokým obrubníkem. Tato skladba je typicky městským řešením, přesto se v rámci „poměšťování“ vesnic takové řešení objevuje, a to především v suburbánních oblastech. Zámková, respektive betonová dlažba ale nemusí být nevhodným materiálem, právě naopak. Dnešní trh nabízí velmi širokou škálu formátů a motivů těchto výrobků, existuje dokonce ve formě imitace kamene.



V současné době je trendem vytvářet ve venkovských sídlech ulice městského typu, ulice upřednostňující motorovou dopravu, které striktně člení dopravní prostor na různé provozní pruhy pomocí vysokých obrubníků, a jejichž povrchy bývají pojednány tvarově komplikovanou zámkovou dlažbou v několika barevných odstínech. Pro malá venkovská sídla, kde je ulice jedním z klíčových veřejných prostorů, však může být tento přístup pro fungování sídla naprosto nevhodný a z hlediska pojetí komunikací nepřirozený.



## JAKÉ MATERIÁLY JSOU VHODNÉ NA POVRCHY VESNICKÉ ULICE?

### VHODNÉ, NEUTRÁLNÍ:

Zpevněné mlatové cesty a pěšiny, asfaltové cesty, dláždění z přírodního řezaného kamene, zatravněné plochy, vysoká vzrostlá zeleň, keřové patro, nízký kamenný obrubník, bylinkové či květinové záhony, betonová dlažba větších formátů.

### NEVHODNÉ:

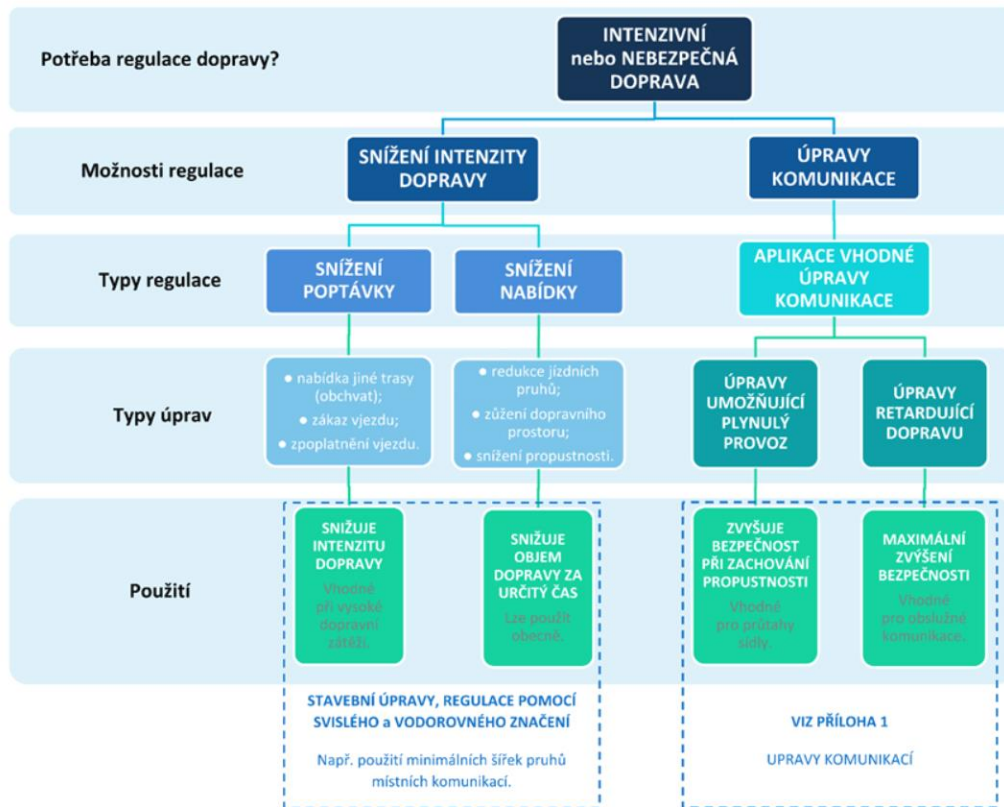
Zámková dlažba, kombinace barvených betonových maloformátových dlažeb, vysoké betonové obrubníky, přílišné používání vodorovného značení.



Pokud mluvíme o přírodě blízkému povrchu, nutně neznamená, že veškeré povrchy ulice musí být transformovány na šotolinové cesty. Dvacáté první století nabízí mnoho moderních i tradičních materiálů, které se do vesnického prostředí hodí. Například asfalt je vhodným neutrálním materiálem, chybou není ani betonová dlažba, pokud je vhodně zvolen její formát a použití.



## JAK LZE ZVÝŠIT BEZPEČNOST NA KOMUNIKACÍCH?



## VÝZNAMNÉ DETAILS V RÁMCI ŘEŠENÍ BEZPEČNÉ DOPRAVY NA KOMUNIKACÍCH:

- **DEFINOVÁNÍ VÝZNAMNÝCH MÍST A ORIENTAČNÍCH BODŮ**
  - čím více prvků, orientačních bodů a identifikovatelných míst ve vesnici, tím snazší je dosáhnout nižších rychlostí a plynulejších dopravních toků;
  - např. zdůraznění bodů, kde se hlavní silnice protíná s menšími ulicemi, pruhy, uličkami a cestami pomocí umístění výrazného prvku u komunikace nebo změnou povrchu.
  - vzdálenost mezi body 50 - 150 metrů zajistí zájem řidičů.
- **JASNOST, ČITELNOST A VIDITELNOST**
  - zviditelnění života v sídle (psychologicky ovlivňuje rychlost projíždějících vozidel);
  - např. udržované veřejné prostory a jejich přilehlé okolí, atraktivní ztvárnění veřejného prostoru, zvýraznění prostor pro setkávání, venkovní kavárny apod.;
  - „život viditelný z ulice“.
- **CHODEC JAKO HLAVNÍ UŽIVATEL PROSTORU**
  - prostory ulice navrhovat s důrazem na pěší dopravu (pokud nejde o tranzitní prostor);
  - např. prostupnost území, atraktivita a variabilita pěších tras apod.;



Dle normy ČSN 73 6110 lze komunikaci **bez samostatných (zvýšených) chodníků** se smíšeným provozem zřizovat při **intenzitě < 500 vozidel/24 h v obou směrech**. To je možné podle zvláštního předpisu, jímž je Zákon o silničním provozu č. 361/2000 Sb. a související vyhlášky.

V ostatních případech je **nutné zřídit obrubník s výškovým rozdílem 0,1m** (až 0,2m). V případě vesnice, pokud je to nezbytně nutné, je *vhodné aplikovat minimální výšku obrubníku*. Vhodnějším řešením je však použití dělicího zeleného pásu.

- **CYKLISTIKA JAKO ALTERNATIVNÍ DOPRAVA**

- vytvářet možnosti pro cyklisty, pokud má prostor předpoklady pro dopravu na kole;
- rozvíjet cyklodopravu koordinovaně a integrovaně s ostatními druhy dopravy;
- např. cyklostezky, cyklopruhy, prostory pro odstavování kol apod.;
- dobrým pomocníkem jsou Technické podmínky č. 179, navrhování komunikací pro cyklisty.



## Aplikace úprav cestní sítě dle typu komunikace

Každé sídlo, bez rozdílu země, obsahuje vždy dopravně významnou sběrnou komunikaci s funkcí dopravně obslužnou (místní komunikace (MK) typu B), která ho spojuje s okolním světem. Dále je protkáno sítí obslužných komunikací s funkcí obslužnou (MK typu C), někdy i komunikací se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorového provozu (MK typu D). Každá z výše uvedených komunikací má svůj určitý charakter provozu. z hlediska bezpečnosti jednotlivých provozů (automobily, pěší, cyklisté apod.) je nejexponovanější právě první zmíněná, tedy MK typu B. Tím, že do sídla přivádí a zároveň z něj odvádí veškerý provoz, tak se stává komunikací s nejfrekventovanějším provozem v sídle a zároveň s nejvyšším rizikem ohrožení jednotlivých účastníků provozu. z tohoto důvodu je třeba provoz na komunikacích regulovat a zklidňovat.



### JAKÉ MÍSTNÍ KOMUNIKACE JE MOŽNÉ UPRAVOVAT, RESPEKTIVE ZKLIDŇOVAT?

Způsob využití místní komunikace, tzn. veřejně přístupné pozemní komunikace, která slouží převážně místní dopravě na území obce, je určující pro výběr správného opatření. Dle technické normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací se místní komunikace dělí podle funkce na:



#### A – RYCHLOSTNÍ KOMUNIKACE

- funkce: čistě dopravní;
  - plní funkci plynulého a bezpečného převedení soustředných proudů vnitřní a vnější dopravy v uspořádání jako přivaděč, průtah nebo okruh;
  - většinou navazují na dálnice a rychlostní komunikace z extravilánu;
  - bývají součástí vyšších urbanistických útvarů (měst, metropolí);
- **ČISTĚ DOPRAVNÍ FUNKCE – ÚPRAVY LZE APLIKOVAT OMEZENĚ:**
    - **OPATŘENÍ PŘED A NA VJEZDU DO OBCE;**
    - **REGULACE ŠÍŘKOVÉHO USPOŘÁDÁNÍ.**



## **B – SBĚRNÉ KOMUNIKACE**

- funkce: dopravně-obslužná;
  - sběrné komunikace obytných útvarů, průtahy silnic I., II. a III. třídy, spojnice mezi obcemi;
  - přivádí dopravu sídelního útvaru na vnější silniční síť, spolu s rychlostními komunikacemi tvoří hlavní osy sídelních útvarů;
  - mohou vytvářet hlavní komunikační systém sídelních útvarů a plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby;
  - do této skupiny patří také průtahy silnic I., II. a III. třídy obcemi.
- **APLIKACE ÚPRAV JE ŽÁDOUCÍ, NEMĚLA BY VŠAK BÝT NARUŠENA PLYNULOST PROVOZU:**
    - opatření před vjezdem do obce;
    - opatření na vjezdu do obce;
    - zúžení vozovky, šikany, zvýšené plochy.



## **C – OBSLUŽNÉ KOMUNIKACE**

- funkce: obslužná;
  - lokální význam, lemují hranice místní zástavby a zajišťují obsluhu jednotlivých objektů;
  - sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých sídlech;
  - doporučuje se uplatnit co největší míru zklidnění.
- **ÚPRAVY KOMUNIKACÍ BY MĚLY BÝT NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ TĚCHTO KOMUNIKACÍ:**
    - zúžení vozovky, šikany, zvýšené plochy;
    - příčné prahy, zúžení vozovky na jeden pruh.





## D – KOMUNIKACE SE SMÍŠENÝM PROVOZEM A S VYLOUČENÍM MOTOROVÉHO PROVOZU

- D1: komunikace se smíšeným provozem;
- D2: komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel;
- funkce: ostatní;
- pěší a obytné zóny, cyklistické stezky, pruhy a pásy, stezky pro pěši, chodníky, průchody, veřejná schodiště;
- ostatní komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel, pokud nejsou součástí komunikací funkčních skupin B a C.
- ÚPRAVY JSOU SOUČÁSTÍ CHARAKTERU KOMUNIKACÍ:
  - komunikace typu D, zejména D1, lze aplikovat jako plošné řešení úpravy dopravy v celé lokalitě.





## TYPY ÚPRAV DOPRAVY V RÁMCI VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ:

### ÚPRAVY DOPRAVY DLE CHARAKTERU OPATŘENÍ:

- **MÍSTNÍ BODOVÁ OPATŘENÍ**
  - zlepšení dopravy v dopravně kritickém místě (křižovatka, přechod apod.);
  - úpravy mají většinou dopravně-technický charakter;
  
- **MÍSTNÍ LINIOVÁ OPATŘENÍ**
  - zklidnění dopravy na celém úseku komunikace;
  - změna dopravního režimu;
  - úpravy zasahují většinou i do estetické složky prostoru;
  
- **PLOŠNÁ OPATŘENÍ**
  - zklidnění dopravy v prostorovém celku;
  - zkvalitnění veřejného prostранství v územním celku.

### ÚPRAVY DOPRAVY DLE PŮSOBNÍ OPATŘENÍ:

- **PSYCHOLOGICKÉ;**
- **PSYCHOLOGICKO-FYZICKÉ;**
- **FYZICKO-PSYCHOLOGICKÉ;**
- **FYZICKÉ.**



Při návrhu šířkového uspořádání ulice, stejně jako u dimenzování ostatních veřejných prostor je třeba myslet i na zimní měsíce a s tím spojený úklid sněhu, zejména v horských vesnicích. Často dochází k situacím, kdy je z vozovky shrnut sníh na její okraj a omezí tak prostor pro pohyb chodců a ostatní aktivity. Nutno ale podotknout, že sněhová situace je v posledních letech ovlivňována globálním oteplováním a výskyt sněhové pokrývky nebývá tak intenzivní, jako v minulém století.



## VLIV RYCHLOSTI NA BEZPEČNOST KOMUNIKACÍ:

Z hlediska rychlosti dopravy v sídlech se v zásadě rozlišují dvě skupiny. První skupina jsou hlavní místní komunikace s dovolenou rychlostí 50 kilometrů v hodině, které slouží především k přesunu motorových vozidel a nejsou vhodné pro pobyt chodců. V některých případech jsou takovéto komunikace zcela separovány a stávají se z nich průtahy. Do druhé skupiny lze zařadit obslužné komunikace s povolenou rychlostí 40, 30, případně 20 kilometrů v hodině, které lze definovat jako zklidněné komunikace<sup>[4]</sup>.

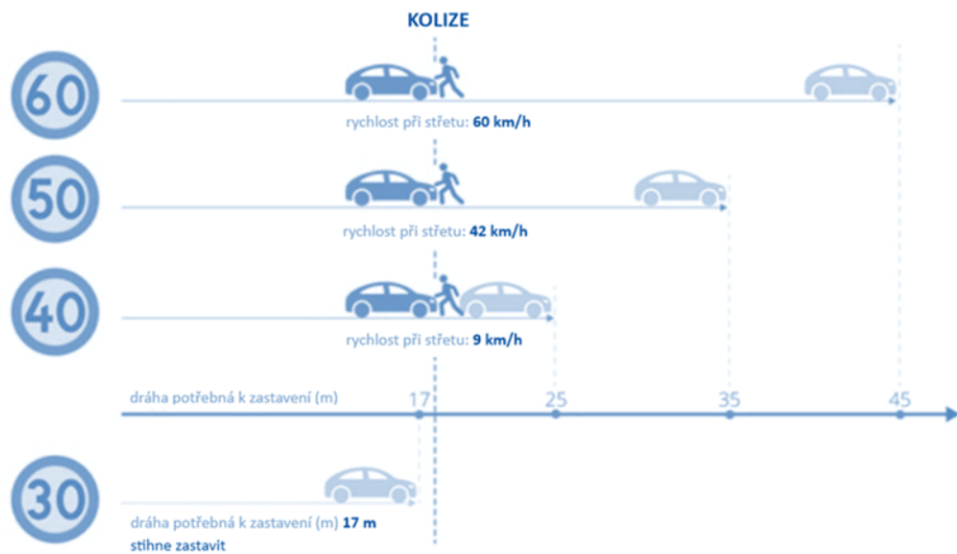
### FAKTICKÉ ÚDAJE PRO JEDNOLIVÉ RYCHLOSTI:

- **50 km/h**
  - základní, legislativou daná rychlost na území obce<sup>1</sup>.
  - vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 35 m.
  - % chodců, kteří srážku v této rychlosti přežijí: 80 %.
    - při rychlosti 55 km/h se toto procento sníží na 50 %\*\*.
- **40 km/h**
  - rychlost zvyšující bezpečnost silničního provozu.
  - vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 25 m.
  - % chodců, kteří srážku v této rychlosti přežijí: 97 %.
- **30 km/h**
  - tzv. Zóny 30 (TP 218) - rychlost zvyšující bezpečnost silničního provozu.
  - vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 17 m.
  - % chodců, kteří srážku v této rychlosti přežijí: 97 %.
- **20 km/h**
  - Obytné zóny a Pěší zóny – upřednostňují pohyb chodců a život v ulici;
  - vzdálenost potřebná pro zastavení vozidla: 9 m.
  - % chodců, kteří srážku v této rychlosti přežijí: 99 %.

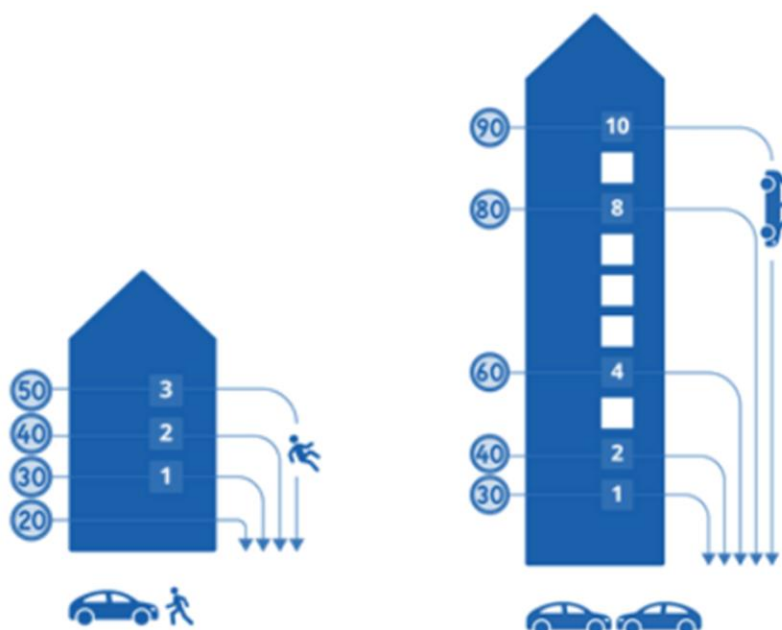
<sup>1</sup> v případě dálnice nebo silnice pro motorová vozidla je v obci povolená rychlost 80 km/h.

Data o vzdálenosti potřebné k zastavení – zdroj: trafikverket.se (asfalt, suchá vozovka, dobrý stav vozidla).

Data o % přeživších chodců – zdroj: besip.cz .



Na silnicích s nechráněnými účastníky silničního provozu se doporučuje omezit rychlost na maximálně 30 km/h, aby měl řidič čas zareagovat a rychle zpomalit nebo zastavit.



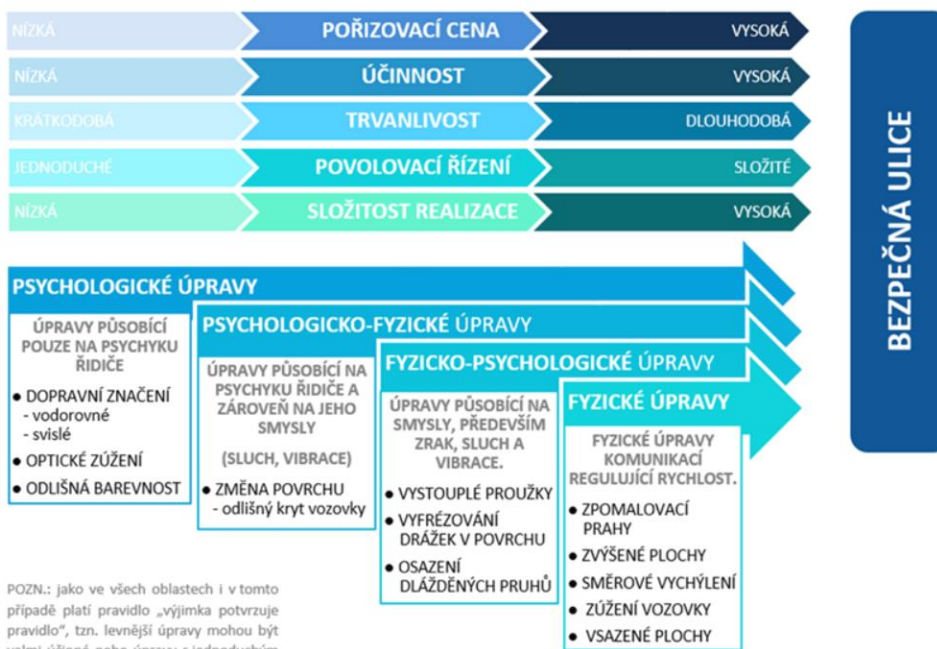
Pokud je nejméně chráněný účastník provozu, tedy chodec, vystaven střetu s vozidlem jedoucím rychlostí 50 km/h, způsobí mu stejná zranění jako by spadl z výšky na úrovni třetího patra. Pokud se dvě vozidla srazí v rychlosti 90 km/h, je to stejné, jako by spadla z výšky na úrovni 10. patra.

## Účinnost jednotlivých úprav dopravy

Nejjednodušší úpravou je instalace dopravních značek. Ze zkušenosti má ale tato úprava nejnižší účinnost, protože jí málokdo respektuje. Proto je vhodné používat účinnější úpravy nebo kombinace jednotlivých úprav. Nejvyšší účinnost mají fyzická opatření, která si svým způsobem vynutí snížení rychlosti. Jsou sice jedna z nejnákladnějších, ale jejich funkčnost a trvanlivost je beze sporu pro zvýšení bezpečnosti nejlepší.



### ÚČINNOST JEDNOTLIVÝCH OPATŘENÍ V ZÁVISLOSTI NA BEZPEČNOSTI:





## PŘEHLED MINIMÁLNÍCH ROZMĚRŮ JEDNOTLIVÝCH PROVOZÍCH PRUHŮ

Dle ČSN 736110 Projektování místních komunikací. Mezi jednotlivými provozními pruhy by vždy měl být vložen bezpečnostní odstup 0,5m, na krajích jízdních pruhů vodící proužek 0,25m (0,5m s přidanou funkcí, např. odvodnění) – detaily tab. 3 a 4 ČSN 73 6110.

TYP PROVOZU	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA JÍZDNÍHO PRUHU [m]	MINIMÁLNÍ ŠÍŘKA VOZOVKY (+PŘIDANÉ PROVOZNÍ PRUHY) [m]		MINIMÁLNÍ SVĚTLÁ VÝŠKA [m]	NÁVRHOVÁ RYCHLOST [km/h]		PARKOVÁNÍ [m] OSOBNÍ AUTOMOBIL
		JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ	OBOUSMĚRNÝ PROVOZ		BĚŽNÁ	SNÍŽENÁ	
MK A	3,50	4,0	- <sup>2</sup>	4,5	80 (100)	60 (80)	-
MK B	3,00; 3,25 <sup>3</sup>	3,25; 3,50	7,00; 7,50	4,2 (4,5)	50 (70)	40	2,00 <sup>4</sup>
MK C	3,00 <sup>2</sup>	3,25	7,50	4,2	30, 40, 50	30	2,00 <sup>3</sup>
MK C ÚSPORNÉ PROVEDENÍ	2,50 – 2,25 <sup>5</sup>	2,75 <sup>4</sup>	5,50 3,00 + výhybny	4,2	30, 40, 50	30	1,80 <sup>3</sup>
MK D1	smíšený provoz	3,50	3,50	4,2	20, 30	-	1,80 (vyznačené)
CYKLISTÉ	1,00	+1,25	+2,25	2,5	-	30	-
CHODCI	1,50 <sup>6</sup>	+1,75	+1,75	2,5	-	-	-

<sup>2</sup> Vždy směrově rozdělené.

<sup>3</sup> 2,75m v případě malé intenzity dopravy, vyhrazení MK pro osobní vozidla, stísněné prostory.

<sup>4</sup> v případě pevné překážky přiléhající k parkovacímu stání +0,40m.

<sup>5</sup> 2,50m - 2,25m v odůvodněných případech při dvoupruhovém provozu;

2,50m v odůvodněných případech při jednopruhovém provozu;

- malá intenzita dopravy (<500 vozidel/24h);

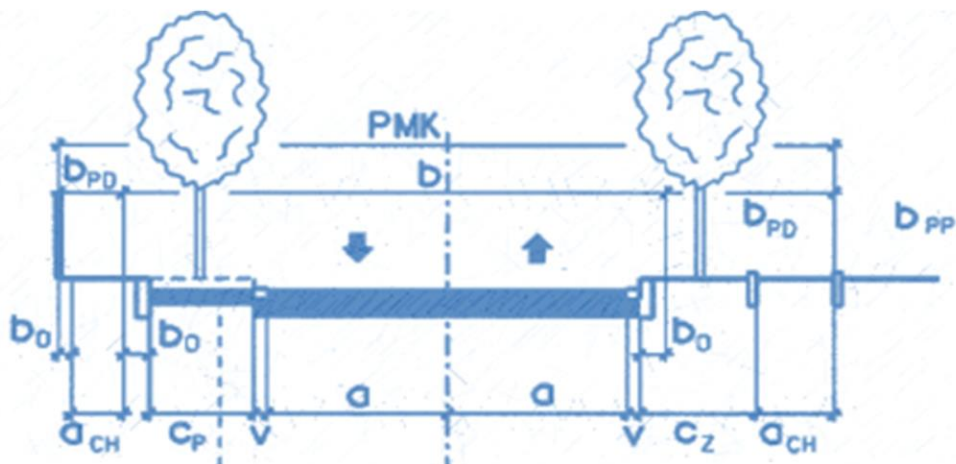
- šířka dopravního prostoru min 3 m – průjezd hasičů a IZS ;

- zajistit výhybny cca po 100 metrech.

<sup>6</sup> Vždy min. 1,5m, v případě 2 chodníků v ulici 0,75 (návrhová šířka pro 1 provozní pruh 0,75m).



## SHRNUTÍ MINIMÁLNÍCH ŠÍŘEK PRUHŮ MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ B A C



PMK	prostor místní komunikace	
a	jízdní pruh	2,75 – 3,00 m
a <sub>ch</sub>	chodník	min. 2 x 0,75 m
c <sub>p</sub>	parkovací stání	1,80 – 2,25 m
c <sub>z</sub>	pruh zeleně	1,50 – 8,00 m
v	vodící proužek	0,25 m (0,50 m)
b <sub>0</sub>	bezpečnostní odstup	0,50 m (0,25 m)
b <sub>PD</sub>	přidružený prostor	-
b <sub>PP</sub>	pobytový prostor	-



## Jednotlivé úpravy zajišťující zklidnění komunikace

ÚPRAVA KOMUNIKACE (detaily viz PŘÍLOHA 1)	PŮSOBENÍ		CHARAKTER			OBLAST PŮSOBENÍ			VHODNÝ TYP MK			VHODNOST DO VESNICKÉHO PROSTŘEDÍ			
	FYZICKÉ	OPTICKÉ	BODOVÉ	LINIOVÉ	PLOŠNÉ	SNÍŽENÍ RYCHLOSTI	BEZPEČÍ CHODCŮ	VJEZD DO ÚZEMÍ	A	B	C	POUŽITÍ V RÁMCI VP	VHODNÝ	NEUTRÁLNÍ	NEVHODNÝ
LINIOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ		●		●		○			●	●	●	○		●	
PRŮBĚŽNÝ ODDĚLUJÍCÍ PÁS	○	●		●		○	○			●	●		●		
STŘEDNÍ DĚLÍCÍ PÁS	○	●		●		○				●	●	○	●		
VYVÝŠENÝ DĚLÍCÍ PÁS	●		●	●		●				●	●	○		●!	
PŘÍDLAŽBA	○	●		●		○				●	●	●	●		
CHODNÍK S PŘÍDLAŽBOU	●	●		●		●	●			●	●	●	●		
FRÉZOVANÉ DRÁŽKY	○	●	●	●		○		●	●	●	●	○	●		
ZVÝRAZŇUJÍCÍ SLOUPKY	●	●	●	●		○	●		●	●	●	●		●!	
ÚZKÝ PŘÍČNÝ PÁS	○	●	●			○				●	●	●	●		
STŘEDNÍ DĚLÍCÍ OSTRŮVEK	○	●	●			○				●	●	●		●!	
ŠIKANA – OBOUSTRANNÉ ZÚŽENÍ	●		●			●				○	●			●!	
OBOUSTR. LINIOVÉ ZÚŽENÍ	●		●	○		●	●			○	●	●		●	
ŠIKANA SE ZVÝŠENOU PLOCHOU	●		●			●	●			○	●			●	
ZÚŽENÍ – VYSAZENÉ PLOCHY	●	○	●			●	●			○	●	●		●	
ZPOMALOVACÍ PRAHY	●		●			●				○	●	○		●!	
ZPOMALOVACÍ POLŠTÁŘ	●		●			●	○			○	●	○		●!	
ZVÝŠENÁ PLOCHA	●		●	○		●	●			○	●	●	●!		
SVISLÉ ZNAČENÍ		●	●		○	●	●	●	●	●	●	○		●	
VODOROVNÉ ZNAČENÍ		●	●	●		●	●	●	●	●	●	○		●	
SPECIÁLNÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ		●	●	●		●	●	●	●	●	●	○		●	
KONTROLA RYCHLOSTI		●	●			●		●	●	●	●			●	

ÚPRAVA KOMUNIKACE (detaily viz PŘÍLOHA 1)	PŮSOBENÍ		CHARAKTER			OBLAST PŮSOBENÍ			VHODNÝ TYP MK			VHODNOST DO VESNICKÉHO PROSTŘEDÍ			
	FYZICKÉ	OPTICKÉ	BODOVÉ	LINIOVÉ	PLOŠNÉ	SNÍŽENÍ RYCHLOSTI	BEZPEČÍ CHODCŮ	VJEZD DO ÚZEMÍ	A	B	C	POUŽITÍ V RÁMCI VP	VHODNÝ	NEUTRÁLNÍ	NEVHODNÝ
ZMĚNA POVRCHU V PLOŠE	○	●	●		●	●	○			●	●	●		●	
MINIOKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA	●		●			●				●	●			●	
ZVÝŠENÁ PLOCHA V PROSTORU KŘIŽOVATKY	●		●			●	○			○	●	○		●!	
ZÚŽENÍ JÍZDNÍHO PRUHU NA KŘÍŽENÍ KOMUNIKACÍ	●		●			●				○	●			●!	
ALEJ PODÉL KOMUNIKACE		●	●	●		●		●	●	●	●	●	●		
STŘEDNÍ DĚLÍČÍ OSTRŮVEK NA VJEZDU DO ÚZEMÍ	●		●			●		●	○	●	●			●!	
ZMĚNA POVRCHU – ŠIROKÝ PŘÍČNÝ PÁS	○	●	●			●	●			○	●	○		●!	
VSTUPNÍ BRÁNA DO ÚZEMÍ	●	●	●			●	●			○	●	○		●	
PŘECHOD NA MENŠÍ ŠÍŘKU VOZOVKY	●	○	●	●		●		●		●	●		●		
MONTOVANÉ VYMEZOVACÍ SLOUPKY	●		●	●		●	●			●	●				●
MONTOVANÉ ZPOMALOVACÍ PRVKY	●		●			●				○	●				●
DOČASNÉ PŘEKÁŽKY	●		●	●		●				○	●	○		●	

- doporučené řešení                      ○ možné řešení
- ! doporučené řešení s důrazem na použití vhodných materiálů
- dočasné řešení doporučené              ○ dočasné řešení možné



ORIENTAČNÍ CENOVÉ NÁKLADY NA JEDNOTLIVÉ ÚPRAVY JSOU UVEDENY V PŘÍLOZE 2.





## ZELEŇ V ULICÍCH

Zeleň je jedním z prvků, kterým lze výrazně zlepšit kvalitu prostoru ulice. Doprovodná zeleň komunikací, jako je uliční stromořadí, zelené dělicí pásy, ostrůvky s výsadbou mezi vozovkou a chodníkem, tvoří v dnešní době nepostradatelnou součást kvalitních veřejných prostranství. V rámci vesnic a malých sídel hrají významnou roli také předzahradky, které ale bývají soukromé, proto zde hraje významnou roli kooperace s jednotlivými vlastníky.

Doprovodná zeleň podél komunikací patří do sídelního systému zeleně, ale má svá specifika a jsou na ni kladeny diametrálně odlišné nároky než na ostatní veřejnou zeleň. Zmíněnými specifiky jsou:

- **TOLERANCE K NEGATIVNÍM VNĚJŠÍM VLIVŮM A STRESOVÝM FAKTORŮM**
  - často exponované umístění;
  - vystavení vysokým teplotám, suchu, posypovým solím nebo výfukovým plynům.
- **DLOUHOVĚKOST A SCHOPNOST REGENERACE**
  - maximální doba trvání a plnění funkce na daném místě;
  - použití introdukovaných druhů nebo kultivarů, které lépe odolávají náročným podmínkám.
- **ESTETICKÉ HLEDISKO JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ**
  - ve vazbě na prostor a dopravní podmínky v místech, kam je vegetace umisťována.
- **MORFOLOGIE Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI**
  - zejména u vzrostlých dřevin;
  - velikost koruny, její nasazení, košatost, průměr kmene.



Důležitá a poměrně často opomíjená je i průběžná údržba vegetace. Neupravená zeleň zasahující do průjezdního a průchodného profilu nebo bránící rozhledu kvalitu prostoru spíše snižuje, namísto jeho dotváření.

# PŘÍKLADY

ULIC S PRVKY  
VESNICKÉHO CHARAKTERU

## ULICE SE SEGREGOVANÝM PROSTOREM PRO PĚŠÍ



Postupný přechod chodník – silnice s nízkým obrubníkem, doplněný o dlážděný pruh na kraji silnice, který přechod ještě více změkčuje.

*Obec Rohr, Norimberk, Německo*



Postupný přechod provozních pruhů s nízkým obrubníkem, doplněný o dlážděný pruh na kraji silnice, který opticky zužuje komunikaci.

*Kurort Oybin, Zhořelec, Německo*



Použití různých materiálů v rámci rozdílných provozních pruhů. Odlišení pruhu pro pěší kamennou dlažbou.

*Vrchlabí, Liberecký kraj, Česko*



Oddělení silnice a chodníku nízkým obrubníkem a podélné orámování komunikace proužky z kamenné dlažby – optické zúžení komunikace.

*Obec Balzers, Lichtenštejnsko*

## ULICE SE SEGREGOVANÝM PROSTOREM PRO PĚŠÍ



Oddělení silnice a chodníku nízkým kamenným obrubníkem spolu s prvky zužující komunikaci. Stejně materiálové řešení provozních pruhů.

*Obec Segeltorp, Huddinge, Švédsko*



Oddělení frekventovanější silnice a chodníku vyšším, ale úzkým obrubníkem, který tak nepůsobí masivně a dominantně.

*Obec Vidja, Huddinge, Švédsko*



Chodník oddělený od komunikace zeleným pásem se vzrostlou zelení, bez výškových rozdílů (obrubníků).

*Obec Vretarna, Huddinge, Švédsko*



Méně frekventovaná komunikace s odděleným provozem pěších, vzhledem k nízkému provozu se počítá s pohybem chodců v silnici.

*Obec Rågsta, Stockholm, Švédsko*

## ULICE SE SMÍŠENÝM PROVOZEM



Málo frekventovaná ulice se smíšeným provozem, postupný přechod do zatravněných pásů. Odvodnění pomocí příkopu na okraji silnice.

*Obec Olšova Vrata, Karlovarský kraj, Česko*



Optické zúžení ulice vodorovným značením (vytváří pruh pro chodce) v nepřehledném úseku.

*Obec Záhořany, Středočeský kraj, Česko.*



Málo frekventovaná ulice vymezená přídlažbou, přičemž jeden okraj slouží jako odvodnění. V pozadí je vidět rozšíření profilu.

*Obec Olšova Vrata, Karlovarský kraj, Česko*



Ulice s měkkými okraji – postupný přechod do zatravněných pásů, ukázka zakončení k oplocení.

*Obec Sollerön, Dalarna, Švédsko*



## ULICE SE SMÍŠENÝM PROVOZEM



Ulice s jednostranným vymezením (zelený pás přecházející v kamenný plot) a vodorovným značením, které komunikaci opticky zužuje.

*Usedlost Stuharov, Stockholm, Švédsko*



Ulice plynule přechází do zatravněných pásů (měkké okraje), v pozadí zeď a budovy lemující ulici.

*Obec Sollerön, Dalarna, Švédsko*



Ulice vymezená přídlažbou s funkcí odvodnění na jedné straně a s řešením parkovacích stání na straně druhé.

*Obec Olšova Vrata, Karlovarský kraj, Česko*



Ulice vymezená nízkými betonovými obrubníky s úzkým obousměrným profilem. Širší obrubník výrazně vymezuje komunikaci.

*Obec Kolová, Karlovarský kraj, Česko*

## POUŽITÍ ROZDÍLNÝCH POVRCHŮ



Vjezd do Zóny 30 zvýrazněn dvěma příčnými dlážděnými pruhy (upozornění řidiče), přičemž jeden slouží také jako odvod vody.

*Obec Eichgraben, Žitava, Německo*



Povrch komunikace ve zklidněné zóně z kamenné dlažby spolu s odvodněním při okraji. Hrubý povrch nutí ke snížení rychlosti.

*Obec Nemsdorf, Norimberk, Německo*



Materiálově rozdílný povrch v místě významného křížení komunikací. Hrubý povrch nutí ke zvýšení pozornosti.

*Obec Hartau, Žitava, Německo*



Oddělení pruhu pro pěší pomocí vloženého dlážděného rozdělujícího pruhu s dostatečnou šířkou. Slouží zároveň jako odvodňovací prvek.

*Obec Segeltorp, Stockholm, Švédsko*

## ULICE S ÚPRAVAMI ZKLIDŇUJÍCÍ PROVOZ



Oboustranné zúžení vytvářející šikanu o šířce jednoho průjezdního pruhu. Vhodné pro komunikace s méně frekventovaným provozem.

*Obec Västertorps, Stockholm, Švédsko*



Středově ostrůvky zužují jízdní pruhy v obou směrech, zároveň toto řešení umožňuje vyjet z přilehlých pozemků do obou směrů.

*Obec Järfalla, Stockholm, Švédsko*



Rozdělení směrů v nebezpečném úseku vymezuje a zároveň zužuje jízdní pruhy. Zabraňuje předjíždění a nutí řidiče snížit rychlost.

*Obec Sättra, Stockholm, Švédsko*



Oboustranné zúžení v zastavěné oblasti. Díky menšímu vysazení ostrůvků jde spíše o zúžení do jednoho pruhu než o šikanu.

*Obec Sättra, Stockholm, Švédsko*

## ULICE S ÚPRAVAMI ZKLIDŇUJÍCÍ PROVOZ



Miniokružní křižovatka doplněná o vzrostlou zeleň. Doporučení osazení na křižení s frekventovanými komunikacemi.

*Obec Obersbach, Norimberk, Německo*



Dvojnásobné jednostranné zúžení komunikace nutí řidiče zvýšit pozornost. Mezi zúženími je vynechán prostor pro míjení vozidel.

*Obec Segeltorp, Huddinge, Švédsko*



Oboustranné zúžení vytvářející táhlou šikanu. Materiálové řešení asfalt / kamenná dlažba, napojení na zatravněný pás.

*Obec Glömsta, Huddinge, Švédsko*



Příčný práh ve stejném materiálovém provedení jako komunikace. Zvýraznění sloupky po stranách, které slouží pro upozornění řidiče.

*Obec Ågesta, Stockholm, Švédsko*

## POUŽITÍ VODOROVNÉHO A SVISLÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ



Vodorovné a svislé dopravní značení označující vjezd do zklidněné zóny. To je zároveň podpořeno oboustranným zúžením komunikace.

*Obec Västerås, Stockholm, Švédsko*



Svislé dopravní značení upozorňující na pohyb chodců (školáků) po komunikaci.

*Obec Nemsdorf, Norimberk, Německo*



Vodorovné značení připomínající nejvyšší možnou povolenou rychlost v dané oblasti. Vhodné opakovat před místy s rizikem nebezpečí.

*Obec Obersbach, Norimberk, Německo*



Vodorovné dopravní značení na vjezd do obce díky svému plastickému provedení zároveň zvukově upozorní řidiče.

*Obec Záhořany, Praha, Česko*

## ÚPRAVY VJEZDŮ DO OBCÍ



Zúžení komunikace pomocí vodorovného značení na vjezdu do sídla. Značení vymezuje přibližně 1,5 jízdního pruhu (jádrová komunikace).

*Usedlost Främstebý, Vimmerby, Švédsko*



Optické zúžení komunikace ukončením zpevněné krajnice, přidáním svislého značení u vjezdu a vynecháním středové dělicí čáry.

*Obec Kottensdorf, Norimberk, Německo*



Směrové rozdělení provozu zeleným pásem se vzrostlou vegetací zajišťuje fyzické zúžení jízdních pruhů (nemožnost předjíždění).

*Obec Groswiesmannsdorf, Norimberk, Německo*



Středový ostrůvek na vjezdu do sídla vychyluje směr dopravy na směr do sídla, což vede ke snížení rychlosti vozidel.

*Obec Regelsbach, Norimberk, Německo*

# NÁVES

A VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

## Prostor návsi

Náves je ústřední prostor vsi veřejného charakteru a není pravidlem, že všechna venkovská sídla tento prostor mají. Prostor vymezený průčelími staveb obytného či hospodářského charakteru nebo ohradními zdmi s vjezdovými branami nabývá ideálně pravidelného obdélného či oválného tvaru. Uprostřed tohoto prostoru bývá situována sakrální stavba či pozdější drobná zástavba. Kromě drobných staveb bývá do návsi začleněna vodní plocha nebo vzrostlá zeleň. Tvar a velikost návsi, parametry, pomocí kterých se hodnotí historický vývoj a stáří sídla, byly stanoveny při zakládání vsí, ve výjimečných případech při její přestavbě.



Směrodatným a na první pohled rozeznatelným rysem venkovské návsi by mělo být měřítko. Proporce prostoru a objektů by měly být takové, aby byly velmi blízké člověku a vytvářely tak příjemný prostor k pobytu. Veřejný prostor návsi bývá vymezen průčelími staveb, ale obytná stavení mají do ulice situovaná okna obytných prostor a sdílí tak soukromé dění s veřejným prostorem.



Dalším významným rysem návsi jsou jednotlivé přechody mezi materiálově rozdílnými povrchy. Ty jsou postupné a prolínají se - takzvané měkké okraje nebo také měkké hrany. Protože se často jedná o poměrně velkou plochu, tak jsou tyto rysy o to významnější pro návsi jako celek a detaily často dotvářejí charakter celého prostoru.



Povrchy návsi v malých venkovských sídlech by měly být z přírodních nebo přírodě blízkých materiálů. Velká část povrchu může být zatravněná, zpevněné povrchy mohou být tvořené šotolinou. Na pravidelně pojížděné komunikace v rámci návsi je vhodné použít asfalt či kamennou dlažbu.



Centrum vesnice může být jasné, morfologicky vyvinuté v podobě návsi nebo určené způsobem života v daném sídle. V druhém případě může být spojené s klíčovými budovami nebo orientačními body, jako je kostel, obchod, hospoda, válečný památník nebo socha. Může se ale také jednat jen o křižovatku nebo místo, kde se sbíhá několik cest či jemné rozšíření ulice.

**I na tato veřejná prostranství lze částečně nebo zcela aplikovat doporučení z této kapitoly.**



## Typické vlastnosti prostoru návsi

Náves je jedním ze základních stavebních kamenů veřejného prostranství malého sídla, respektive vesnice. Jedná se o prostor, jehož tvar většinou vychází z historického typu založení sídla a je buď kruhový, oválný, ortogonální, trojúhelníkový nebo se přizpůsobuje tvaru terénu. Krom svých historických hodnot, kterými jsou stopy z období založení sídla, hraje klíčovou sociální a kulturní roli pro obyvatele obce, pro něž je návěs veřejným prostorem, kde se mohou setkat a trávit čas.

V rámci vesnice by mělo jít o reprezentativní prostor, který je zároveň komunikačním uzlem. Tomu často napovídá i jeho poloha v samotném centru sídla. Tradiční a častou součástí tohoto prostoru jsou vodní plocha, kostel, kaple, hostinec nebo drobné sakrální stavby. To vše bývá doplněné vzrostlou zelení bez keřového patra často uspořádanou do určitých formací či alejí. Zeleň bývá vždy pro danou oblast původní a typická, s košatými korunami, které v letních měsících poskytují stín.

Dalším typickým znakem návsi je propustnost, respektive volná průchodnost. Volné plochy bývají nejčastěji zatravněné, případně zpevněné. Vhodnou alternativou může být takzvaný zatravněvací štěrk, který vytváří zelenou a zároveň zpevněnou plochu. Náves musí hodně vydržet a její provoz musí být levný nebo dokonce bezúdržbový, výjimku tvoří pouze sekání trávy<sup>[9]</sup>.

Důležitým faktorem veřejného prostranství je jeho funkční náplň. Je dobré udržovat původní záměr a funkci, kvůli kterému byla návěs založena, ale nutně to neznamená, že je nutné držet se historických obrázků a kopírovat původní podobu návsi. Cílem úprav a následné údržby by mělo být zachování a naplnění hlavních funkcí návsi, kterými může být kromě prostoru pro setkávání lidí i prostor pro pravidelné společenské akce, trhy nebo vystoupení. Zkrátka aby návěs byla místem, které poskytuje prostor pro odpočinek i pro různé aktivity, v neposlední řadě i prostor pro dopravu.



V druhé polovině a na konci dvacátého století spousta veřejných prostranství v malých sídlech utrpěla na svém původním konceptu a vzhledu. V období komunismu se do těchto prostor začaly vsazovat betonové skulptury, ať už v podobě soch nebo funkčních staveb, volné prostory se pomocí obrubníků načlenily na malé parčíky s tůjemi a popínavými růžemi, popřípadě se zezeň objevila i v betonových květináčích. Prostor je striktně členěn vysokými obrubníky, dopravní prostory hrají prim a prostor jako celek vytváří nehostinné místo pro trávení času. Pokud existuje možnost, je žádoucí tuto koncepci předělat s přihlédnutím k historickému pojetí místa tak, aby se z prostoru stalo místo pro lidi, místo pro společné setkávání a venkovní společenské



## JAKÉ MATERIÁLY JSOU VHODNÉ NA POVRCHY A DETAILS V PŘÍPADĚ NÁVSI?

### VHODNÉ:

Zatrávněné plochy, štěrkový trávník, vysoká vzrostlá zeleň, zpevněné mlatové cesty a pěšiny, vodní plocha, místo pro odpočinek (lavičky), sakrální a jiné drobné stavby.

### NEUTRÁLNÍ:

Dlážděné plochy přírodním řezaným nebo lámaným kamenem, asfaltové povrchy v rozumné míře, nízký kamenný obrubník, bylinkové či květinové záhony, povrchy ze dřeva

### NEVHODNÉ:

Rozsáhlé dlážděné plochy ze zámkové dlažby, rozsáhlé asfaltové plochy, vysoké betonové obrubníky, monumentální umělecká díla.



## Doprava ve veřejném prostranství návsi

Každá návés je zpřístupněna dopravními trasami, které ji spojují s okolním světem. ve většině případů bývá návés průjezdná, jen ve zlomku případů přístupová cesta na návsi končí. z hlavní komunikace jsou poté přístupná veškerá stavení přiléhající k návsi. Návés primárně slouží jako veřejné prostranství, prostor pro střetávání a život lidí, doprava by zde tedy neměla tvořit majoritní funkční složku. Její úplné vyloučení však není z hlediska obslužnosti daného prostoru a přilehlých staveb možné. Úkolem je najít určitou synergii mezi životem na návsi a dopravou, nastavit vyvážený stav všech složek a funkcí (přeprava, pěší trasy, sociální interakce, shromažďování lidí), které se na návsi uplatňují a tím zajistit funkčnost tohoto prostoru.



### JAKÉ TYPY DOPRAVY SE MOHOU V RÁMCI NÁVSI VYSKYTOVAT?

Z hlediska řešení dopravy je k této problematice přistoupeno v několika odlišných situacích, které jsou stanoveny na základě formy dopravy vzhledem k danému veřejnému prostranství:

- **NEPRŮJEZDNÁ DOPRAVA**

- v rámci všech provozů ve veřejném prostranství není významná;
- není významně rušivá, tudíž nebývá nutné aplikovat úpravy.

- **PRŮJEZDNÁ DOPRAVA**

- je plnohodnotnou složkou provozů ve veřejném prostranství;
- v případě vyšší intenzity je třeba uvážit úpravy vedoucí ke zklidnění prostoru.

- **PRŮJEZDNÁ TRANZITNÍ DOPRAVA**

- je převažující, ne-li majoritní složkou veřejného prostranství;
- v závislosti na intenzitě použít úpravy zklidňující dopravu;
- v případě ohrožení bezpečnosti ostatních provozů v rámci prostoru uvážit přesměrování dopravy (obchvat sídla, objížďka veřejného prostranství).



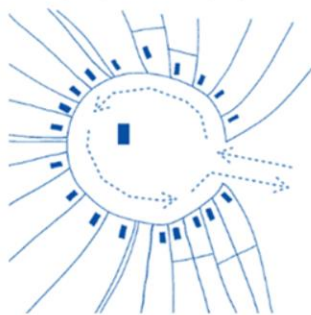
## NÁVSI S NEPRŮJEZDNOU DOPRAVOU

Neprůjezdná doprava se objevuje u vsí, které jsou na konci určité trasy, doprava skrz ně neprochází dále do dalších cílů. Neprůjezdných vesnic není mnoho, přesto existují. Díky tomu, že frekvence dopravy v nich není vysoká, omezuje se prakticky pouze na takový objem, který je dán množstvím cílů v daném místě (obydlí, pracovní příležitosti apod.), nebývá většinou v těchto případech požadavek na jakékoliv úpravy dopravy.

### TEORETICKÉ ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY

Jak již bylo řečeno, tato situace většinou nevyžaduje zvláštní řešení či úpravy, trasy komunikací se vyvinuly přirozeně. Jediným „úskalím“ bývá pouze zajištění otáčení vozidel, protože většina komunikací je slepých. pro plynulý provoz je potřeba dostatečný prostor pro otáčení vozidel, což lze elegantně vyřešit v rámci návsi jednosměrnou komunikací po obvodu, která zároveň slouží jako obslužná komunikace pro okolní zástavbu. Pokud v rámci návsi není dostatek prostoru, lze komunikaci z návsi vyvést do prostor, kde je prostor pro realizaci jednoduchého obratiště.

*Ideální řešení dopravy v rámci neprůjezdné návsi:*



- s dostatkem prostoru na návsi (návesní radiální ves) - se stísněným prostorem na návsi (lánová návesní ves)

## NÁVSI S NEINTENZIVNÍ PRŮJEZDNOU DOPRAVOU

Vsi s průjezdnou neintenzivní dopravou přes náves jsou největší a nejpočetnější skupinou, díky čemuž nabývá řešení dopravy v rámci jejich veřejného prostranství většího významu. V případech, kdy doprava není příliš intenzivní, je žádoucí ji zachovat, a naopak vytvářet podmínky a příležitosti pro její fungování v rámci návsi – přináší totiž do vsi život. Vymístění veškerého provozu mimo náves, respektive mimo ves, by mohlo způsobit nenávratné přerušení kontaktu sídla s okolím a tím pádem i jeho ekonomickou a socializační smrt. Nutno však zdůraznit, že se jedná o vsi s neintenzivní dopravou. u vsí s tranzitní dopravou, obzvláště kamionovou, tento postup nelze využít – viz odstavec tranzitní průjezdná doprava.

### TEORETICKÉ ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY

Výsledná koncepce návsi je závislá na frekvenci a typu dopravy v kombinaci se specifickými požadavky využití veřejného prostranství. V níže uvedených teoretických příkladech je brána v úvahu únosná průměrná intenzita dopravy (*přibližně 2500 motorových vozidel / den*) v kombinaci s využitím návsi jako typického veřejného prostranství určeného pro pobyt a shromažďování lidí.

- PROSTOR JE FUNKČNÍ VE STÁVAJÍCÍM STAVU

V některých případech může nastat situace, že stávající řešení, které se vyvinulo přirozeně spolu s životem na návsi, je vyhovující a není třeba do něj zasahovat. To je většinou případ vsí s nízkou intenzitou dopravy. u návsi s vyšším provozem motorových vozidel je pravděpodobnost vzniku nebezpečných situací vyšší, žádají si proto větší pozornost a návazně odborné řešení případných problematických situací či míst. V některých případech postačí ke zlepšení jednoduchá úprava, někdy je však třeba celý prostor znovu komplexně vyřešit.

- PROSTOR VYŽADUJE PŘEŘEŠENÍ

V případě nového řešení dopravy v rámci návsi je možných několik variant, které jsou popsány níže. u každé varianty jsou popsána pozitiva i negativa daného řešení.

- **PRŮJEZDNÁ DOPRAVA VEDENA PO JEDNOM OKRAJI NÁVSI**

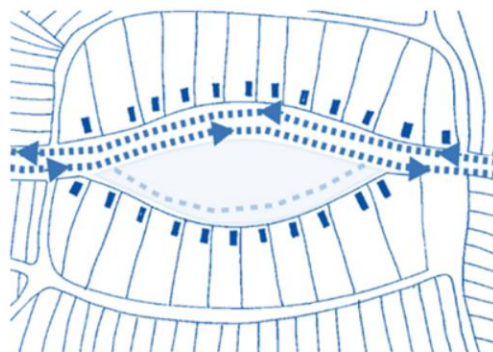
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena podél zástavby na jednom okraji návsi. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, popřípadě se objevuje pomocná obslužná komunikace podél vzdálenějšího okraje zástavby. Umístění frekventované komunikace při okraji návsi umožňuje maximální využití prostoru návsi jako celku. Komunikace s frekventovanějším provozem však může pomyslně oddělit přilehlou zástavbu od veřejného prostranství a naopak vzdálenější zástavbu může být komplikovanější obsloužit.

Výhody:

- prostor návsi využitelný téměř v celé ploše bez přerušení;
- doprava je vedena v jedné linii.

Nevýhody:

- vzdálenost protější zástavby od komunikace;
- „odříznutí“ zástavby u komunikace.



*Schéma vedení dopravy po okraji návsi (komunikační ves návsní).*

- **PRŮJEZDNÁ DOPRAVA VEDENA JEDNOSMĚRNĚ PO OKRAJÍCH NÁVSI**

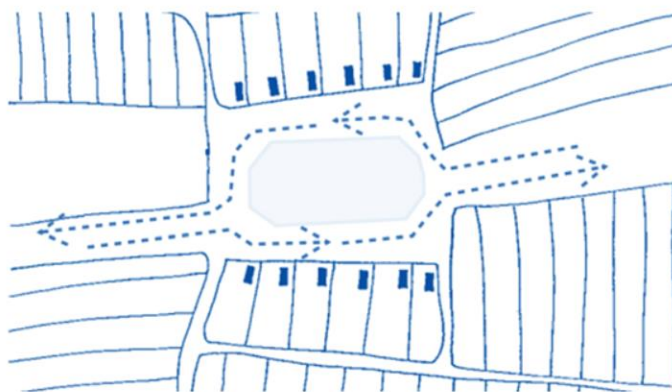
Obousměrná komunikace se v místě návsi rozděljuje a každý směr je veden po obvodu návsi svou trasou. Díky tomu dojde k přerozdělení dopravy, respektive k jejímu rozmělnění v rámci prostoru. Komunikace tak nepůsobí jako liniiová bariéra. Okolní zástavba je obsluhována přímo z komunikací. Prostor návsi je opět pojat jako celek, navíc lépe přístupný ze všech směrů díky „korigované“ jednosměrné dopravě. Nevýhodou však může být právě jednosměrný provoz, a to zejména při obsluze zástavby.

Výhody:

- prostor návsi využitelný v celé ploše bez přerušení;
- doprava není koncentrovaná v jedné linii.

Nevýhody:

- doprava situovaná po celém obvodu návsi;
- jednosměrný provoz před zástavbou.



*Schéma vedení dopravy po okrajích návsi jednosměrně (návesní vesnice ortogonální).*



- **PRŮJEZDNÁ DOPRAVA VEDENA STŘEDEM NÁVSI**

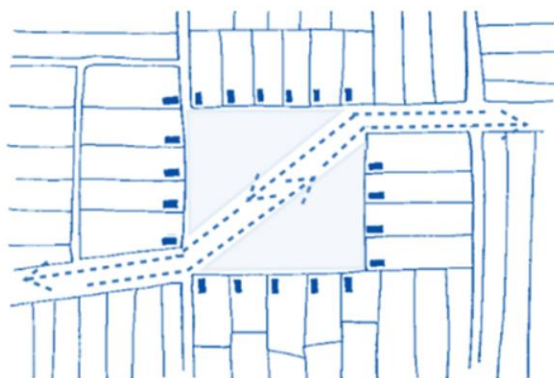
Obousměrná průjezdná komunikace je vedena přes střed návsi a rozděljuje jí tak na dvě části. Okolní zástavba je obsluhována přímo z této komunikace, zřídka se mohou objevit pomocné obslužné komunikace po obvodě návsi. Tento model býval často aplikován při zakládání vsí v minulosti, je viditelný a v některých případech funkční dodnes. Toto řešení je vhodné v případě, že frekvence průjezdní dopravy není vysoká. V opačném případě se z komunikace může stát pomyslná bariéra, která by mohla bránit funkčnosti návsi jako celku.

Výhody:

- doprava je vedena jednotným prostorem;
- dostatek prostoru před okolní zástavbou.

Nevýhody:

- rozdělení prostoru návsi;
- liniová bariéra (v závislosti na intenzitě provozu).



*Schéma vedení dopravy středem návsi (návesní ves ortogonální).*

- **PRŮJEZDNÁ DOPRAVA VEDENA MIMO NÁVES**

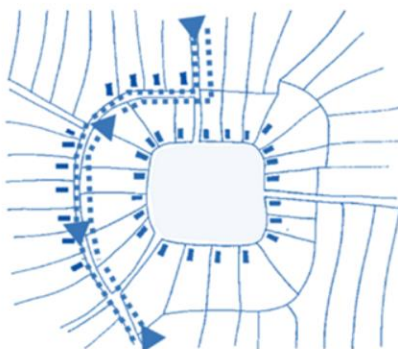
Průjezdna komunikace je vedena vesnicí, ale neprochází přímo přes návěs. Tím pádem se v rámci návsi realizuje pouze doprava obslužná (pro přilehlou zástavbu, případně služby). Takovéto řešení se zdá být ideální, neboť žádná průjezdná doprava neohrožuje život ve veřejném prostoru. Je třeba ale dbát na kontinuální udržování života ve veřejném prostoru.

Výhody:

- eliminace jakékoliv průjezdné dopravy na návsi;
- prakticky celý prostor využitelný jako veřejné prostoru.

Nevýhody:

- významné snížení „ruchu“ a života ve veřejném prostoru;
- možná horší či snížená obslužnost zástavby z návsi.



*Schéma vedení dopravy mimo návěs (návěsní ves smíšená).*

## NÁVSI S TRANZITNÍ PRŮJEZDNOU DOPRAVOU

Vsi situované na hlavních tranzitních tazích nejsou v Čechách ojedinělým případem. Díky neucelené dálniční síti a síti rychlostních komunikací je doprava, která by měla být realizovaná jejich prostřednictvím, vedena po silnicích I., II. či tříd nižších, které ve velké většině kopírují původní historické trasy spojující a procházející jednotlivými sídly. Takovéto frekventované komunikace jsou vnímány jako bariéra, která významně narušuje celkovou urbanistickou strukturu sídla tím, že ji přetíná na dvě poloviny. Tato situace může dojít až do extrému, kdy se tyto části začnou rozvíjet jako dvě samostatná sídla, aby nemusely překonávat bariéru rušné komunikace <sup>[10]</sup>.

### TEORETICKÉ ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY

Koncepční řešení, které zahrnuje symbiózu dopravy a funkčnosti veřejného prostranství, je v takovýchto případech prakticky jediné – vymístění intenzivní dopravy z návsi nebo ještě lépe, zcela za hranice veřejného prostranství. Vytvoření takzvaného obchvatu či by-passu v sobě skrývá nespočet pozitiv. z hlediska dopravního odvede většinu průjezdné dopravy mimo strukturu sídla, čímž výrazně uleví intravilánu od intenzivní dopravní zátěže. S vyloučením dopravní zátěže je přímo spojeno i snížení hluku a emisí z dopravy. z hlediska socializačního zmizí bariéra frekventované silnice a obyvatelé pak mají možnost využívat sídlo jako celek. pro prostor návsi jakožto veřejného prostranství znamená snížení dopravní zátěže vytvoření podmínek pro vytvoření „místa pro lidi“, místa, kde lidé mohou pobýt, odpočívat, setkávat se či zažívat různé společenské události a akce. Naopak trasy místní či dálkové veřejné dopravy (především autobusové dopravy) a jejich zastávky v sídle zůstávají v maximální míře zachovány.



Existují názory, že vymístění dopravy může vést ke snížení ruchu a návštěvnosti sídla, v extrémních případech až k ekonomické a sociální degradaci sídla z důvodu nulové návštěvnosti. Ze zkušeností většiny sídel, která vymístila průjezdnou tranzitní dopravu formou realizace obchvatů však vyplývá, že tomu tak není. Naopak, těmto sídlům se díky eliminaci vysoké frekvence dopravy „rozvázaly ruce“ ve směru realizace funkčních veřejných prostranství. Argumentace, že sídlo díky vymístění dopravy upadne v zapomnění, není tedy na místě.

## Aplikace úprav komunikací v prostoru návsi

Před rozhodováním o aplikaci jakýchkoliv úprav ve veřejných prostranstvích je třeba mít vyřešeno:

- **NÁPLŇ VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ**

- **jaké aktivity a funkce má prostor návsi naplňovat?**
- I když do prostoru návsi v dnešní době vstupuje spousta elementů, pro které návěs původně nebyla určena, je dobré stále udržovat záměr a původní funkci, kvůli kterému byla založena. To ale nutně neznamená držet se historických obrázků a kopírovat původní podoby návsi.



**Cílem by mělo být udržování prostranství tak, aby naplňovalo svou primární funkci, kterou je setkávání lidí, poskytnutí prostoru pro odpočinek, i pro rozličné aktivity a v neposlední řadě i pro dopravu.**

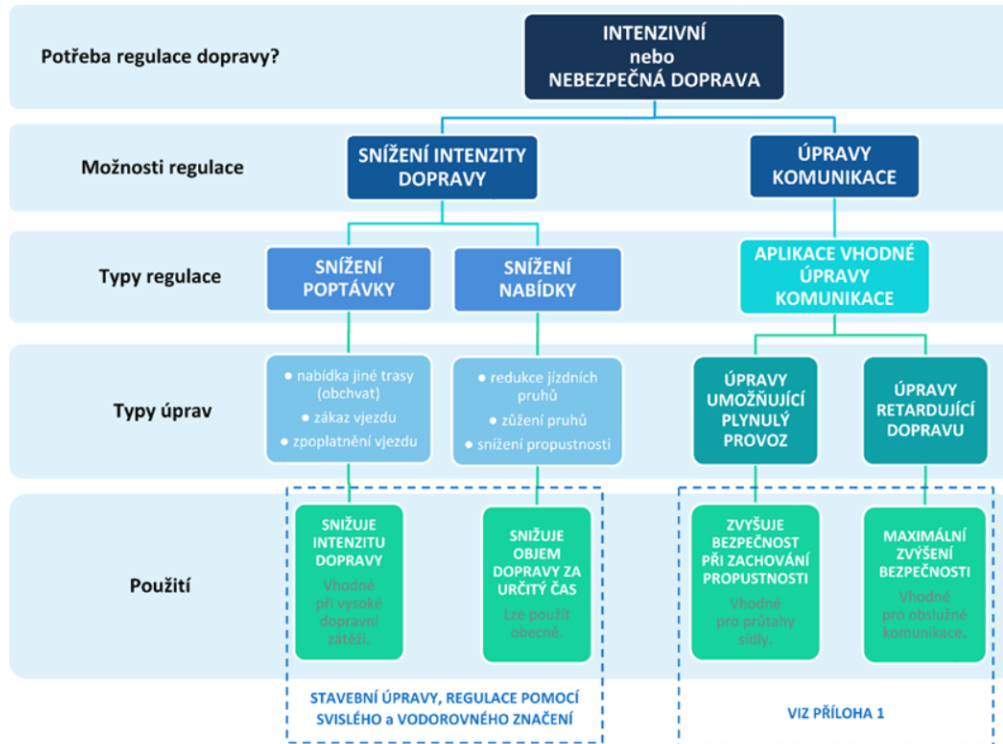
- **PARKOVÁNÍ**

- řešení **dopravy v klidu** je přímo závislé na charakteru návsi v kombinaci s frekvencí dopravy > závisí na tom, zda jsou ve veřejném prostranství cíle, za kterými někdo míří;
- pokud tyto cíle existují, je třeba si uvědomit, zda jsou to **cíle místního významu** (pro obyvatele vesnice), **nadmístního významu** (pro obyvatele například i okolních vsí), nebo **významnější**;
- v rámci každé návsi by mělo být bezpodmínečně řešeno krátkodobé odstavení vozidel, minimálně příležitostně stání pro zásobování či jako zázemí při různých akcích;
- neměla by být překročena jistá míra, aby nedošlo k tomu, že většina plochy návsi bude sloužit jako parkoviště;
- v případě návštěvnický exponovaných návsi je vhodné zřídit parkoviště s větší kapacitou mimo návěs;
- v dnešní době existuje možnost regulace parkování vozidel pomocí legislativních nástrojů, například místními vyhláškami.



## JE MOŽNÉ UPRAVOVAT PROVOZ V PROSTORU NÁVSI?

Je na zvážení, zda v prostoru veřejného prostranství komunikaci opatřit vhodnými prvky zklidnění provozu. Vždy je však třeba **brát ohled na typ průjezdné dopravy**. Vesnice s málo frekventovanou silnicí 3. třídy si může dovolit jiné úpravy než vesnice se silnicí I. nebo II. třídy s vyšším provozem. Je na individuálním zvážení odborníků, jaké prostředky je možné v dané situaci použít, volit vhodné kompromisy tak, aby doprava a veřejný život mohly fungovat v harmonii. Nevhodné použití například zpomalovacích prahů může ve výsledku působit větší komplikace a výsledný negativní efekt než komunikace bez zklidnění.





## ÚPRAVY PROVOZU V PROSTORU NÁVSI A VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

Pro návsi a veřejná prostranství lze v rámci komunikací použít prakticky totožné úpravy jako v případě ulic. Jen je důležité mít na paměti, že se jedná o veřejné prostranství, tedy o plochu, kterou prochází komunikace.

### VÝZNAMNÉ DETAILS V RÁMCI ŘEŠENÍ BEZPEČNÉ DOPRAVY VE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH:

- **JASNÁ IDENTIFIKACE VÝZNAMNÝCH PROSTOR**
  - Rychlost dopravy bývá nižší ve vesnicích, kde řidiči mohou snadno identifikovat centrum nebo jiné významné místo;
  - jeden z nástrojů zvýšení bezpečnosti je tedy vymezení povahy vesnického centra a zvážení způsobů, jak zdůraznit jeho základní charakteristiky;
  - např. zdůraznění vjezdu do daného prostranství, použití odlišného povrchu v rámci prostranství, použití výrazných prvků, odlišení pomocí zeleně apod.
  
- **JASNOST, ČITELNOST A VIDITELNOST**
  - zviditelnění života v sídle (psychologicky ovlivňuje rychlost projíždějících vozidel);
  - např. udržované veřejné prostory a jejich přilehlé okolí, atraktivní ztvárnění veřejného prostoru, zvýraznění prostor pro setkávání, venkovní kavárny apod.;
  - vytvoření „života viditelného z ulice“.
  
- **PROSTOR OTEVŘENÝ VŠEM UŽIVATELŮM**
  - brát v úvahu pobytovou funkci prostoru s upřednostněním pěších a cyklistů;
  - např. sdílený prostor, zóny 30 nebo pěší zóny, časové omezení vjezdu vozidel.

## Úpravy zajišťující zklidnění dopravy v rámci veřejného prostranství (VP)

ÚPRAVA KOMUNIKACE (detaily viz PŘÍLOHA 1)	POUŽITÍ V RÁMCI VP	VHODNOST DO VESNICKÉHO PROSTŘEDÍ			ÚPRAVA KOMUNIKACE	POUŽITÍ V RÁMCI VP	VHODNOST DO VESNICKÉHO PROSTŘEDÍ		
		VHODNÝ	NEUTRÁLNÍ	NEVHODNÝ			VHODNÝ	NEUTRÁLNÍ	NEVHODNÝ
LINIOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	○	●			SVISLÉ ZNAČENÍ	○	●		
PRŮBĚŽNÝ ODDĚLUJÍCÍ PÁS		●			VODOROVNÉ ZNAČENÍ	○	●		
STŘEDNÍ DĚLÍCÍ PÁS	○	●			SPECIÁLNÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ	○	●		
VYVÝŠENÝ DĚLÍCÍ PÁS	○	●	!		KONTROLA RYCHLOSTI		●		
PŘÍDLAŽBA	●	●			ZMĚNA POVRCHU V PLOŠE	●	●		
CHODNÍK S PŘÍDLAŽBOU	●	●			MINIOKRUŽNÍ KŘIŽOVATKA		●		
FRÉZOVANÉ DRÁŽKY	○	●			ZVÝŠENÁ PLOCHA V PROSTORU KŘIŽOVATKY	○	●	!	
ZVÝRAŽŇUJÍCÍ SLOUPKY	●	●	!		ZÚŽENÍ PRUHU NA KŘIŽENÍ KOMUNIKACÍ		●	!	
ÚZKÝ PŘÍČNÝ PÁS	●	●			ALEJ PODÉL KOMUNIKACE	●	●		
STŘEDNÍ DĚLÍCÍ OSTRŮVEK	●	●	!		DĚLÍCÍ OSTRŮVEK NA VJEZDU DO ÚZEMÍ		●	!	
ŠIKANA – OBOUSTRANNÉ ZÚŽENÍ			●	!	ZMĚNA POVRCHU – ŠIROKÝ PŘÍČNÝ PÁS	○	●	!	
OBOUSTRANNÉ LINIOVÉ ZÚŽENÍ	●	●			VSTUPNÍ BRÁNA DO ÚZEMÍ	○	●		
ZÚŽENÍ – VYSAZENÉ PLOCHY	●	●			PŘECHOD NA MENŠÍ ŠÍRKU VOZOVKY		●		
ZPOMALOVACÍ PRAHY	○	●	!		MONTOVANÉ VYMEZOVACÍ SLOUPKY			●	
ZPOMALOVACÍ POLŠTÁŘ	○	●	!		MONTOVANÉ ZPOMALOVACÍ PRVKY			●	
ZVÝŠENÁ PLOCHA	●	●	!		DOČASNÉ PŘEKÁŽKY	○	●		

- doporučené řešení
- možné řešení
- ! doporučené řešení s důrazem na použití vhodných materiálů
- x●○ ostatní úpravy komunikací



ORIENTAČNÍ CENOVÉ NÁKLADY NA JEDNOTLIVÉ ÚPRAVY JSOU UVEDENY V PŘÍLOZE 2.







## ZELEŇ V RÁMCI NÁVSI A VE VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

Veřejná zeleň je jedním ze základních skladebných prvků našich sídel, kde plní celou řadu nezastupitelných funkcí. Jako hlavní lze jmenovat funkce ekologické – pozitivní vliv na klima, vodní režim, ochranu půdy, vytváření podmínek pro růst rostlin a život živočichů; funkce sociální – rekreační, hygienická, estetická či psychologická a funkce ekonomická – tvorba pracovních míst, zvýšení atraktivity bydlení a další. S měnícím se způsobem života, rostoucí mírou stresu a rušivých elementů její význam díky pozitivnímu vlivu na životní prostředí a na psychiku postupně roste. Zeleň hraje podstatnou roli i ve veřejných prostranstvích, kde se uplatňuje především jako prostorotvorný a estetický prvek, který propojuje urbanizované prostředí s přírodou.

Zeleň v rámci veřejných prostranství má velký význam pro setkávání obyvatel. Je nedílnou součástí společenských prostorů, které jsou v případě návsi reprezentativním a důstojným prostorem celého sídla.

- **ESTETICKÉ HLEDISKO JEDNOTLIVÝCH DRUHŮ**
  - ve vazbě na prostor a podmínky v místech, kam je vegetace umisťována.
- **KOMPOZICE A KOMPLEXNÍ PROSTOROVÉ ŘEŠENÍ**
  - vytvoření průhledů na historické stavby;
  - aleje, skupiny stromů, solitéry v kombinaci se záhony.
- **DLOUHOVĚKOST A SCHOPNOST REGENERACE**
  - maximální doba trvání a plnění funkce na daném místě;
  - použití introdukovaných druhů nebo kultivarů, které lépe odolávají náročným podmínkám.



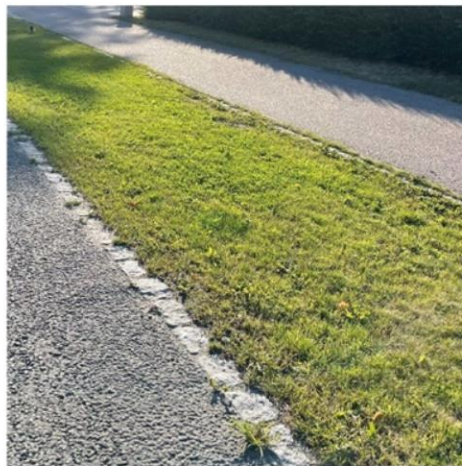
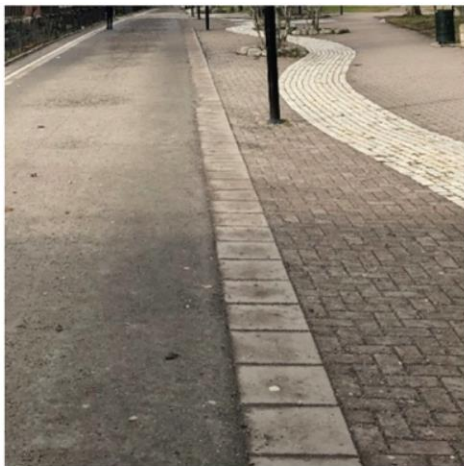
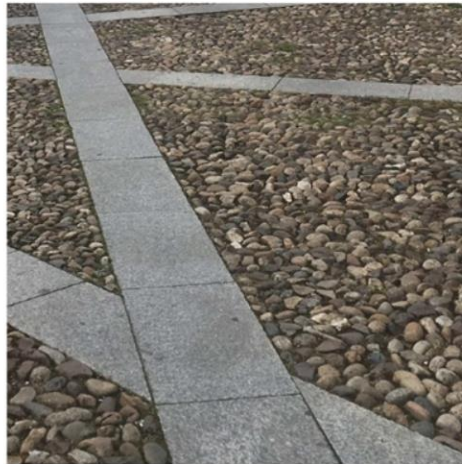
Stejně jako v případě zeleně v rámci ulice je důležitá průběžná údržba vegetace. V případě návsi a veřejných prostranství je údržba důležitější o to více, protože se jedná o reprezentativní prostory sídla. Neupravená zeleň zastiňující významné budovy nebo tvořící nepřehledná zákoutí kvalitu prostoru spíše snižuje, namísto jeho dotváření.

# PŘÍKLADY

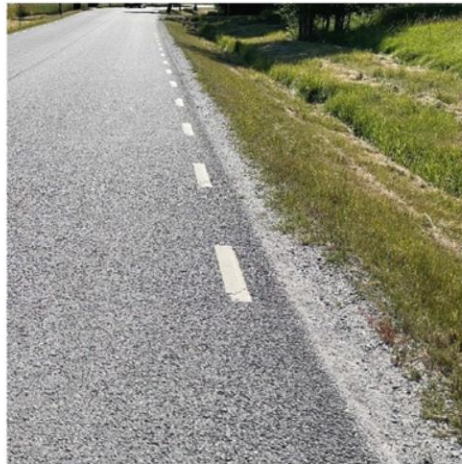
POVRCHŮ A PŘECHODŮ  
VHODNÝCH PRO  
VESNICKÉ PROSTŘEDÍ



Zpevněné povrchy a jejich přechody v jiné zpevněné nebo v nezpevněné povrchy, netradiční propojení přírodních a přírodě blízkých materiálů.  
*Město Uppsala, Švédsko*



Ukázka řešení použití a přechodů různých typů zpevněných ploch vhodných do vesnic, ukázka vložení zeleného pásu do zpevněných ploch.  
*Město Stockholm s přilehlými sídly, Švédsko*



Detaily přechodů a uspořádání zpevněných ploch vůči plochám nezpevněným, ukázky vymezení různých provozních pruhů rozdílnými materiály.  
Město Stockholm, Švédsko

## Závěrem: historie, současnost a budoucnost

Prostory vesnických sídel, které jsou v současnosti vnímané jako původní a tradiční, pocházejí většinou z konce 19. a z počátku 20. století. V 2. polovině 20. století začíná docházet k tzv. „poměšťování“ venkova, kdy se do vsí začínají dostávat typicky městské prvky, které narušují jednotlivé objekty nebo celou urbanistickou strukturu. Zásadní změnou bylo budování dopravní a technické infrastruktury, v rámci které proběhla úprava povrchů a konstrukcí pozemních komunikací, v některých případech i změny uličních profilů. V rámci integrace venkovských sídel byly budovány autobusové zastávky svěbytného rázu, který do venkovského prostředí nezapadal.

Tvář některých vsí byla přetvořena od základu, ale stále existují sídla, kterých se tyto změny dotkly minimálně nebo vůbec. Takovéto vsi, pokud jsou alespoň minimálně udržované, jsou pak právem považovány za malebné a typicky vesnické. Díky nim a pramenům z historie je možné se inspirovat a vytvářet tak při revitalizaci či nové výstavbě typicky venkovské prostory. Prostory, ve kterých lze nalézt znaky, jež tato práce popisuje. Prostory, které jsou člověku blízké.

V současné době je však trendem v malých venkovských sídlech vytvářet ulice městského typu, ulice, které upřednostňují motorovou dopravu, striktně člení prostor na různé provozní pruhy a vytvářejí tak nehostinný prostor. Pro malá sídla, kde je ulice jedním z klíčových veřejných prostor, může být však takový přístup naprosto zničující pro fungování sídla jako celku. Protože právě na ulici se lidé setkávají nebo se jen míjí a odehrávají se zde významné události. Ulice je zkrátka místem, kde se žije. Rehabilitace ulic však není otázka několika dnů – jde o důkladné, systematické a komplexní plánování koncepce veřejných prostranství v kombinaci s regulováním automobilové dopravy.

Výčet podob vesnického veřejného prostranství z historie nemá za cíl určovat, že to, co se používalo v minulosti, je dogmatem pro dosažení podoby tradičního vesnického vzhledu. Styl života je na vesnicích zcela jiný, než býval v minulosti. Tato sídla se v průběhu času proměňovala dle požadavků společnosti a nároků moderní doby, které na ně byly kladeny. Zemědělství jako hlavní zdroj obživy postupně ustupovalo a dnes není tak širokým zdrojem obživy jako dříve, lidé z vesnic spíše jezdí za prací do měst a v samotném sídle tráví pouze svůj volný čas. Vesnice je jejich volbou pro život, protože chtějí být blíže přírodě a trávit čas mimo městský

ruch. I když je v současnosti funkce veřejného prostoru na vesnici diametrálně rozdílná, přesto má mnoho společného s původním pojetím – tím zásadním je setkávání lidí. Proto by měly historické zdroje sloužit jako inspirace k zachování typických prvků vesnice, které se stanou standardní součástí moderního plně funkčního veřejného prostranství s typickou vesnickou identitou. Přírodě blízké prostředí je v poslední době velmi žádané, a není náhodou, že se některé z typicky vesnických znaků promítají v určitých modifikacích do návrhů a realizací nových čtvrtí měst.

Důležité je nestavět se k automobilové dopravě jako k izolovanému tématu, ale celkovou koncepci je nutné řešit v kontextu všech účastníků každodenního života na ulici. pro úspěch plošného zklidňování je nutný nejen kvalitní technický koncept (správné funkční zařazení komunikací již ve fázi návrhu koncepce), ale i promyšlená forma propagace tak, aby veřejnost jeho veliké výhody pochopila a přijala. Jízdní rychlosti je pak možné udržovat na přijatelné úrovni i bez složitých a drahých stavebních opatření. Úplně nejjednodušší formou zklidnění je zavedení jednosměrných ulic v kombinaci s pravidlem pravé ruky – přednost zprava. Řešením do budoucna by mohlo být i sdílení dopravních prostor.

Proto, aby bylo sídlo funkční, je potřeba koncentrovat lidi a události, teprve potom se sídlo stává živým. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství, která jsou navzájem propojená sítí pěších a cyklistických tras, zvyšují atraktivitu sídla nejen pro své obyvatele, ale i pro jejich návštěvníky. V celkovém systému veřejných prostor by měl být kladen důraz nejen na jejich spojitý systém integrovaný s veřejnou dopravou, ale nemělo by se zapomínat i na vhodné měřítko, kterým je člověk. Místa v sídlech by měla být navržena především pro pohyb a potřeby chodců, případně cyklistů, v kontextu s ostatními druhy dopravy.

Zohlednit při plánování nového nebo rehabilitaci existujícího prostoru veškeré aspekty a požadavky a navrhnout fungující ulici není jednoduché. Kvalitní koncepce však může přinést sídlo nový prvek – atraktivní místo, které budou chtít lidé navštěvovat, místo se širokou škálou aktivit, které je pohodlně dosažitelné pěšky, na kole či městskou dopravou a nefunguje jen jako tranzitní spojnice. Je důležité počítat s tím, že ulice jsou prostorem nejen dopravním, ale především prostorem společenským, který by lidé měli přijmout za svůj. Kvalitní a fungující prostory – ulice nevyjímaje – jsou základem pro to, aby byla sídla schopna poskytnout kvalitní podmínky pro život a přispět tak k udržitelné budoucnosti naší civilizace.

## Související legislativa a předpisy

### **Zákony**

Zákon č.13/1997 Sb. o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhlášky.

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

---

### **ČSN**

ČSN 73 6100 Názvosloví silničních komunikací

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, 01/2006, Změna 1, 02/2010

---

### **Technické podmínky Ministerstva dopravy**

TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích, 12/2002

TP 85 Zpomalovací prahy

TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón, 12/2008

TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, 05/2000

TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení, 08/2005

TP 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích, 10/2005

TP 145 - Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, 02/2001

TP 217 - Zvýrazňující optické prvky na pozemních komunikacích, 01/2010

TP 218 - Navrhování zón 30, 01/2010

---



## Užitečné odkazy a zdroje informací

### TUZEMSKÉ ZDROJE

---

#### Ministerstvo dopravy – silniční doprava

<https://www.mdcrcz/Ministerstvo/Podrizene-organizace/Silnicni-doprava?returl=/Ministerstvo/Podrizene-organizace>

- **Ředitelství silnic a dálnic ČR, (ŘSD)**
  - Základním předmětem činnosti organizace ŘSD je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.
- **Centrum služeb pro silniční dopravu, (CSPSD)**
  - Vzdělávání v oblasti silniční dopravy
  - Silniční kontroly

---

#### Organizace zabývající se zklidňováním dopravy v ČR

##### Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV)

<http://www.cdv.cz>

Centrum dopravního výzkumu je příspěvková organizace ministerstva dopravy, zaměřená na výzkumnou a poradenskou činnost. Mezi jím řešené oblasti patří také bezpečnost silničního provozu. Zklidňováním dopravy se zde zabývá Sekce dopravního plánování, která nabízí mj. expertní služby při přestavbě křižovatek, řešení konfliktů na dopravně zatížených komunikacích malých měst a obcí a řešení nevhodných lokalit pomocí levných a rychle návratných opatření.

---

## Observatoř bezpečnosti silničního provozu

<https://www.czrso.cz/>

### Strategie BESIP

<https://www.czrso.cz/nsbsp/post/uvod-narodni-strategie>

Snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu je dlouhodobým cílem Strategie BESIP, kterou schválila vláda 4. 1. 2021. Podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených národů by toho Česká republika měla dosáhnout v roce 2030. Strategie BESIP 2021-2030 navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Realizována bude prostřednictvím akčních plánů, které budou nově definovány vždy na dvouletá období.

---

## Nadace Partnerství

### Program Partnerství pro veřejná prostranství

<http://www.prostranstvi.cz>

Program usiluje o aktivní účast veřejnosti při ovlivňování jejího bezprostředního životního prostředí. Podporuje zejména revitalizaci zanedbaných městských center, zklidňování dopravy v rušných částech obcí, obnovování návsi, tržišť a dětských hřišť, úpravy parků a ožívování místních tradic.

---

## Nadace VIA

### Program Umění žít spolu – Místo, kde žijeme

<https://www.nadacevia.cz/>

Nadace podporuje aktivní lidi, kteří pomáhají druhým, společně proměňují veřejná prostranství, ožívují veřejný prostor, usilují o lepší sousedské vztahy nebo se nebojí společně postavit za veřejný zájem. Cílem je, aby se lidé více zajímali o veřejný prostor, podíleli se na zlepšování sousedských vztahů, navzájem si důvěřovali, přispívali k soběstačnosti místních společenství a vytvářeli si hlubší vztah ke krajině.

## ZAHRANIČNÍ ZDROJE

---

### SAFE SYSTEM

<https://www.pacts.org.uk/safe-system/>

Cíl a strategie Safe System představuje ambiciózní úroveň bezpečnosti a současnou osvědčenou kulturu bezpečnosti silničního provozu. Tento přístup se vyvíjel po mnoho let a vychází zejména ze švédské strategie Vision Zero a nizozemské strategie udržitelné bezpečnosti a z koncepcí a dobré praxe v jiných oblastech. Safe System zahrnuje zavedené bezpečnostní zásady a staví na prokazatelně efektivní praxi využívající inovativní řešení a nové technologie. Stále více se používá v Evropě, Austrálii a Severní Americe na regionální, národní a městské úrovni.

---

### National Association of City Transportation Officials

<https://nacto.org/>

Posláním společnosti NACTO je vytvářet města jako místa pro lidi s bezpečnými, udržitelnými, dostupnými a spravedlivými možnostmi dopravy, které podporují silnou ekonomiku a živou kvalitu života.

- Urban Street Design Guide - <https://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>
- Global Street Design Guide - <https://nacto.org/publication/global-street-design-guide/>
- Global Designing Cities Initiative - <https://globaldesigningcities.org/>

---

### International Transport Forum (ITF)

<https://www.itf-oecd.org/>

Mezinárodní fórum dopravy v OECD je mezivládní organizace s 59 členskými státy. Jedná se o základnu myšlenek pro dopravní politiku a organizuje výroční summit ministrů dopravy. ITF je jediným globálním orgánem, který pokrývá všechny druhy dopravy. ITF je administrativně integrován s OECD, avšak politicky autonomní.

---

## PIARC

<https://roadsafety.piarc.org/en/how-use-manual/preamble>

Příručka bezpečnosti silničního provozu pro odborníky a osoby s rozhodovací pravomocí o zavádění bezpečné systémové infrastruktury z dílny Světové silniční asociace vytvořený odborníky z celého světa, kteří se ve svých zemích zabývají touto problematikou.

---

## Vzorová banka příkladů zklidnění komunikací

<http://exempelbanken.se/>

Vzorová banka funguje jako znalostní banka, kde lze poskytovat i získávat informace z oblasti plánování silnic, projektování silnic, navrhování silnic a ulic, stejně jako EIA a environmentální popis projektů silnic a tratí. Příklady doplňují publikované manuály a předpisy takovým způsobem, že poskytují informace o tom, jak lze díla projektovat a provádět. Účelem banky příkladů je upozornit na dobré příklady nebo příklady s komentářem, co je dobré nebo špatné. Stránka je ve švédštině, nicméně snadno přeložitelná pomocí překladačů v internetových prohlížečích.

---

## Ulice pro všechny (Anglické dědictví, 2006)

[www.english-heritage.org.uk](http://www.english-heritage.org.uk)

Pomáhá identifikovat klíčové nedostatky ve městech a na venkově uliční scénérie a způsoby, jak minimalizovat nepořádek v ulicích. Vylepšete a vylepšete design ulic a místní charakter.

---

## Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V. (FGSV)

Výzkumná asociace pro silnice a dopravu – Německo

<http://www.fgsv.de/start.html>

**Dokumentation Straße** – bibliografická databáze s odkazy na publikace v Německu i v zahraničí, doplněná abstrakty a indexována komplexní klasifikací.

**ITRD** – údaje FGSV vložené do dokumentace OECD pro mezinárodní dopravní výzkum (bibliografická databáze s odkazy na publikace a výzkumné projekty z celého světa s abstrakty, klasifikací a deskriptory).

# PŘÍLOHY

A DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE

# PŘÍLOHA 1

## PRVKY PRO ÚPRAVU KOMUNIKACÍ V MALÝCH SÍDLECH

- PRVKY LZE KOMBINOVAT A ZVÝŠIT TAK JEJICH ÚČINNOST
- SCHEMATICKÉ VÝKRESY UKAZUJÍ ŘEŠENÍ PRO OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

# ÚPRAVY PRO ULICE

## LINIOVÉ

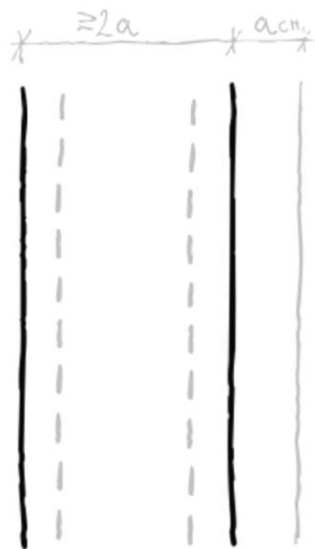
## LINIOVÉ VODOROVNÉ ZNAČENÍ

Popis prvku	Vodorovné značení bílou barvou na okrajích komunikace. Možné provedení s plastickými prvky či vybroušením do vozovky.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez





## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – optické zúžení komunikace. Může sloužit jako vymezení pruhu pro chodce či cyklisty. Relativně nízká investice do úprav.
Nevýhody umístění prvku	Nižší účinnost opatření – optické vymezení („čára není zed“).
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – vodorovné značení bílou barvou v provedení přerušovaných čar nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Vodorovné značení lze umístit libovolně od kraje vozovky tak, aby vymezovalo požadovanou šířku jízdního pruhu. Zúžením na relativně krátké vzdálenosti lze vytvořit efekt zpomalení. V případě plastického provedení vodorovného značení vytváří i zvukový efekt.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Okrajová část města Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Opticky užší jízdní pruh nutí řidiče snížit rychlost. Vodorovné značení zároveň nijak nenarušuje charakter vesnice.



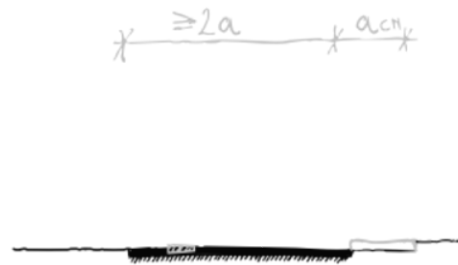
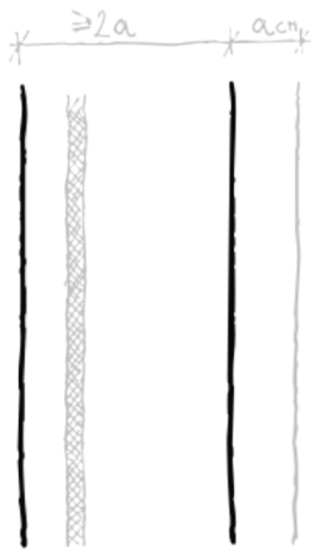
## PRŮBĚŽNÝ ODDĚLUJÍCÍ PÁS

Popis prvku	Široký dlážděný pás z materiálu vytvářející hrubý povrch cca 1–2 metry od krajnice (oddělující prostor pro chodce a cyklisty).
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdních pruhů – optické zúžení komunikace. Neomezuje definitivně celkovou šířku hlavního dopravního prostoru.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (nová skladba krytu vozovky).
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (fyzicko-psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Vhodný – povrch (pás) zhotovený z kamenné dlažby nenarušuje vesnický charakter prostředí. Nevhodná by v tomto případě byla zámková dlažba.
Poznámka	Použití většinou na jedné straně komunikace, dopomáhá k vymezení hlavního dopravního prostoru s jednotnou šířkou. Nejčastěji použítí pojížděných žulových kostek (10x10x10cm).

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Oblast Stockholm, vesnické sídlo, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči respektují prostor vymezeného jízdního pruhu, v případě potřeby se vyhýbají na dlážděnou plochu. Kamenné provedení respektuje použití přírodních materiálů.



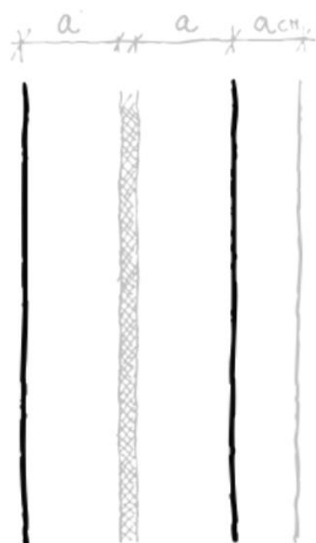
## STŘEDNÍ DĚLÍČÍ PÁS

Popis prvku	Průběžný pás postupně vystupující nad povrch vozovky z materiálu vytvářející hrubý povrch.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace. V případě potřeby lze pás přejet.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky).
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Vhodný – povrch (pás) zhotovený z kamenné dlažby nenarušuje vesnický charakter prostředí. Nevhodná by v tomto případě byla zámková dlažba.
Poznámka	Použití dělicího dlážděného pásu vymezuje jasnou šířku jízdních pruhů. Nejčastěji použití pojížděných žulových kostek (10x10x10cm).

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Okrajová část města Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2021).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni držet se ve vymezeném jízdním pruhu, v případě potřeby je možné vyhnout se najetím na zvýšený rozdělovací pás. Kamenné provedení prvku respektuje použití přírodních materiálů.



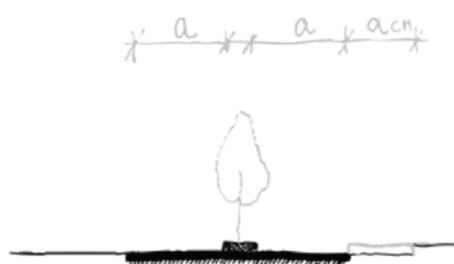
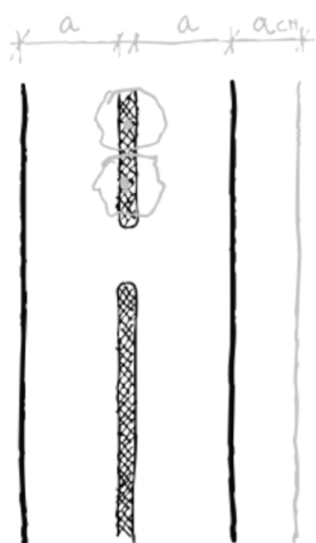
## VYVÝŠENÝ DĚLÍCÍ PÁS – SMĚROVĚ VYMEZENÍ

Popis prvku	Vyvýšený pás dělicí směry jízdních pruhů, jasně ohraničený, vystupující nad povrch vozovky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Překážka – nelze přejet (ale je možné za regulace dopravy objet).
Charakter opatření (působení)	Bodové i liniové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě výšky prvku (výška obrubníku), materiálového složení a typu značení překážky.
Poznámka	Při aplikaci vyvýšeného rozdělovacího pásu dojde k striktnímu vymezení jednotlivých jízdních pruhů, proto je doporučeno ho používat na krátkých úsecích. Prvek je nejčastěji realizován z vyvýšeného dlážděného, asfaltového či travnatého povrchu ohraničeného obrubou.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Sídlo Groschwitzsdorf, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2018).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni držet se ve vymezeném jízdním pruhu. Směrové vymezení nelze přejet, je však použito v minimální délce úseku komunikace, tudíž je možné ho případně objet. Provedení se skosenými obrubníky úpravu „změkčuje“.



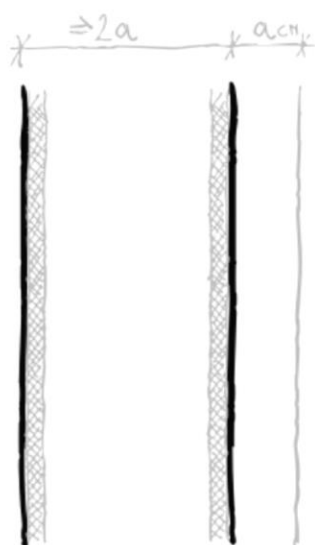
## PŘÍDLAŽBA PO OKRAJÍCH KOMUNIKACE

Popis prvku	Přídlažba ze žulových kostek po okrajích komunikace (dttto zpevněná krajnice). Je pojižděná při vyhýbání protijedoucích vozidel.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez





## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – optické zúžení komunikace. Může sloužit jako pochozí pruh pro chodce / odvodnění komunikace.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (nová skladba krytu vozovky). Pro chodce méně pohodlný povrch.
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (fyzicko-psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Vhodný – povrchy (pásky) zhotovený z kamenné dlažby nenarušují vesnický charakter prostředí. Nevhodná by v tomto případě byla zámková dlažba.
Poznámka	Lze použít po jedné straně komunikace či po obou stranách. Šířka přídlažby může být proměnlivá a při tom udržovat jednotlivou šířku jízdního pruhu pro motorová vozidla.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Anwanden, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2017).
Zkušenost	Řidiči díky opticky užší vozovce jedou pomaleji, v případě potřeby se vyhýbají vyjetím na přídlažbu. Kamenné provedení prvku respektuje použití přírodních materiálů.



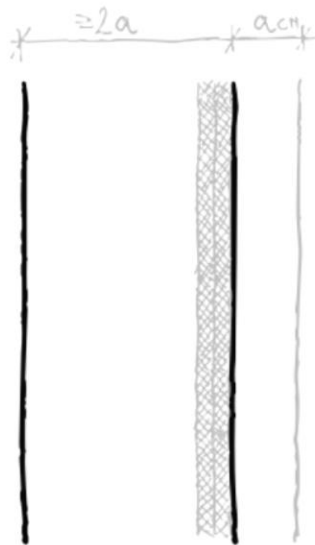
## CHODNÍK V KOMBINACI S PŘÍDLAŽBOU

Popis prvku	Vyvýšený pás sloužící pro provoz chodců (chodník), jasně ohraničený, vystupující nad povrch vozovky, doplněný o přídlažbu.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace. Bezpečný provoz chodců díky výškovému rozdílu provozních pruhů.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Definitivní zúžení jízdního pruhu.
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě materiálového složení a výšce obrubníku.
Poznámka	Prvek je nejčastěji realizován z dlážděného nebo asfaltového povrchu ohraničeného obrubou. Dlážděný pás při okraji chodníku opticky umocňuje prostor chodníku a zároveň zužuje jízdní pruh pro automobily.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Kurort Oybin, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni držet se ve vymezeném jízdním pruhu. Vymezení jízdního pruhu je fyzické, v případě překážky v jízdním pruhu je na něj však možné vjet. Kombinace kamenné dlažby a jednoduché zámkové dlažby respektuje použití přírodních materiálů.



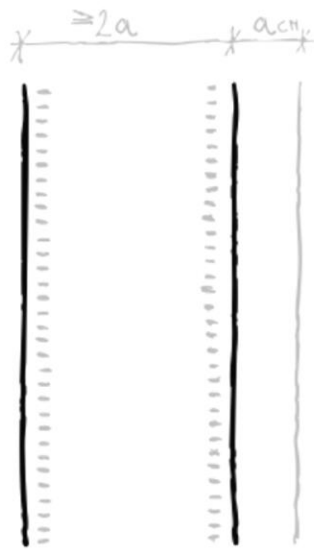
## FRÉZOVANÉ DRÁŽKY

Popis prvku	Vymezení prostoru pomocí vyfrézovaných drážek v asfaltu. Lze použít při vymezení jízdních pruhů, prostor krajnice či oddělení prostor.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	Asfaltový (hladký) povrch.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Pomocný prvek definice jízdního pruhu či jiného prostoru. Lze aplikovat na stávající asfaltové (betonové) povrchy. Nízká cena realizace.
Nevýhody umístění prvku	Není významnou fyzickou překážkou, menší účinnost. Zásah do povrchu vozovky.
Charakter opatření (působení)	Liniové (plošné) opatření (fyzicko-psychologické vymezení).
Estetický dopad prvku	Neutrální – nízká viditelnost tohoto prvku zaručuje, že vesnický charakter veřejného prostoru není nijak narušen. Jeho použití však není v rámci sídel příliš časté, a to zřejmě proto, že se jedná o prvek akustický.
Poznámka	Aplikace vybroušených drážek v linii podél jízdních pruhů působí spíše jako akustický prvek v kombinaci s vibracemi. V závislosti na hloubce a velikosti vyfrézovaných drážek se odvíjí jeho účinnost > větší a hlubší drážky = větší účinnost. Doporučené použití v kombinaci s jinými prvky.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Havajské ový – komunikace na venkově, USA (archiv autorky, terénní průzkum 2018).
Zkušenost	Díky nepříjemnému působení prvku na jedoucí automobil řidiči nepřejíždějí krajnici. Téměř neviditelný prvek nijak nenarušuje charakter vesnických sídel.



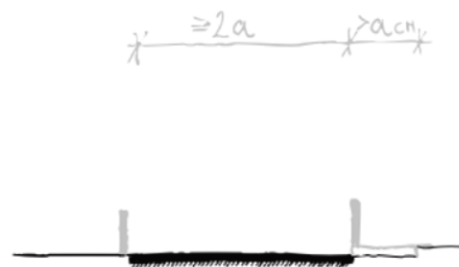
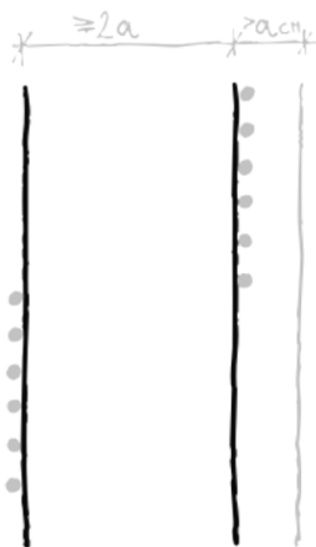
## ZVÝRAZŇUJÍCÍ SLOUPKY – PERMANENTNÍ

Popis prvku	Vymezení prostoru pomocí pevných sloupků. Lze použít při vymezení pruhů či oddělení prostor.
Vhodný typ ulice	B, C (II. - III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Pomocný prvek definice jízdního pruhu či jiného prostoru. Lze aplikovat na stávající povrchy, nízká cena realizace.
Nevýhody umístění prvku	Zásah do povrchu vozovky.
Charakter opatření (působení)	Liniové i bodové opatření (fyzicko-psychologické vymezení).
Estetický dopad prvku	Neutrální – permanentní sloupky nenarušují vesnický charakter veřejného prostoru, je potřeba věnovat pozornost při výběru typu a materiálu prvku.
Poznámka	Aplikace sloupků v linii podél jízdních pruhů jasně vymezuje prostor. Sloupky lze použít v pevné variantě (kov, nerez, litina) nebo v pružném provedení (plast).

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Komunikace na venkově, Austrálie ( <a href="https://streetfurniture.com/">https://streetfurniture.com/</a> ).
Zkušenost	Díky působení prvku jako „zdi“ se chodci cítí více v bezpečí. Materiálové provedení ve formě stříbrného kovu významně nenarušuje celkový vzhled prostoru.



# ÚPRAVY PRO ULICE

## BODOVÉ



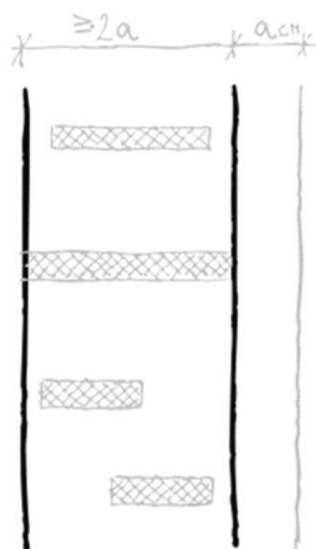
## ZMĚNA POVRCHU – ÚZKÝ PŘÍČNÝ PÁS

Popis prvku	Lokální změna povrchu ve formě příčného pásu v úrovni krytu vozovky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Nejlépe asfaltový povrch.

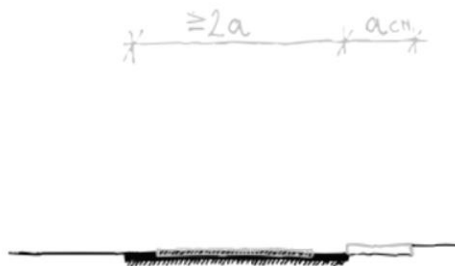
### SCHÉMA PRVKU

Púdorys

Řez



příklady použití



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Esteticky neutrální řešení zpomalovacího prvku. Neomezuje celkovou šířku dopravního prostoru.
Nevýhody umístění prvku	Menší účinnost než příčný práh vystupující nad povrch vozovky. Pro realizaci nutný zásah do povrchu komunikace.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzicko-psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Vhodný – kamenné prvky v asfaltovém povrchu doplňují vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Použití většinou ve formě příčných sekcí na asfaltové komunikaci, vhodný materiál pojížděné žulové kostky (10x10x10cm).

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Okrajová část města Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči po přejetí pásu zvýší svou pozornost – v tomto případě je pás umístěn před křižovatkou s frekventovanou cyklistickou stezkou. Kamenné provedení prvku respektuje použití přírodních materiálů

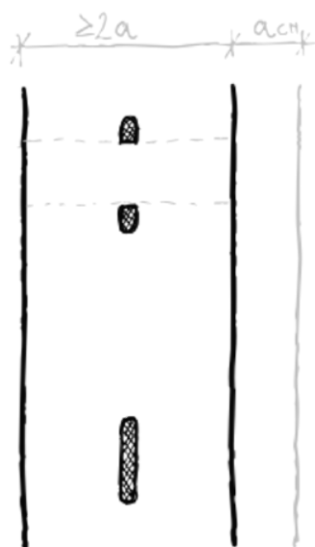


## STŘEDNÍ DĚLÍCÍ OSTRŮVEK

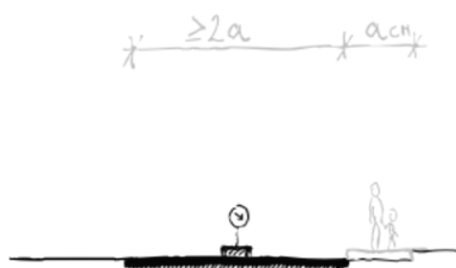
Popis prvku	Vyvýšený středový ostrůvek dělí směry jízdních pruhů, jasně ohraničený, vystupující nad povrch vozovky. Často slouží jako mezikrok pro přecházení chodců.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace. Zvýšení bezpečnosti např. při přecházení chodců.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Náročnost na prostor.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě výšky prvku (výška obrubníku), materiálového složení a typu značení překážky.
Poznámka	Při aplikaci středového ostrůvku dojde k místnímu zúžení jednotlivých jízdních pruhů. Je vhodné ho použít v místě, kde je třeba zvýšit pozornost řidiče, např. v místě křížení provozů (přechody). Prvek je nejčastěji realizován z vyvýšeného dlážděného či travnatého povrchu s obrubou.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Hagastein, okres Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni zpomalit a zároveň zvýšit pozornost – překážka uprostřed vozovky zužující jízdní pruh. Řešení na obrázku je ve vztahu k vesnickému charakteru velmi výrazné (dané šířkou komunikace), v jednodušší formě lze aplikovat i v malých sídlech.



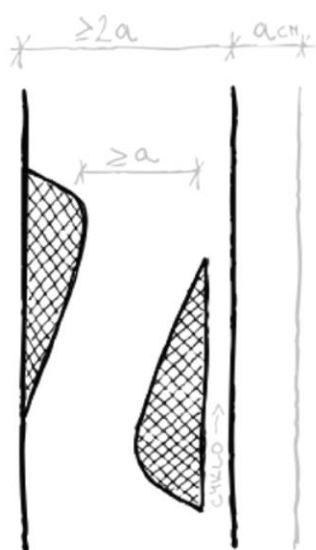
## ŠIKANA – OBOUSTRANNÉ BODOVÉ ZÚŽENÍ JÍZDNÍHO PRUHU

Popis prvku	Zvýšené ostrůvky od okrajů vozovky zužující jízdní pruhy a vytvářející šikanu dovolující průjezd jednoho automobilu.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka komunikace.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzické zúžení jízdního pruhu pomocí překážky > zklidnění provozu. Vhodná úprava pro rovné a dlouhé úseky komunikace.
Nevýhody umístění prvku	Stavební úprava vozovky – nákladnější realizace.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě výšky prvku (výška obrubníku), materiálového složení a typu značení překážky.
Poznámka	Před zúžením je třeba osadit značky a ostrůvky vybíhající do dopravního prostoru je vhodné přímo reflexně označit.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Segeltorp, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Zúžení komunikace nutí řidiče snížit rychlost a zvýšit pozornost, případně se domluvit s protijedoucím vozidlem. Materiálové provedení je neutrální.

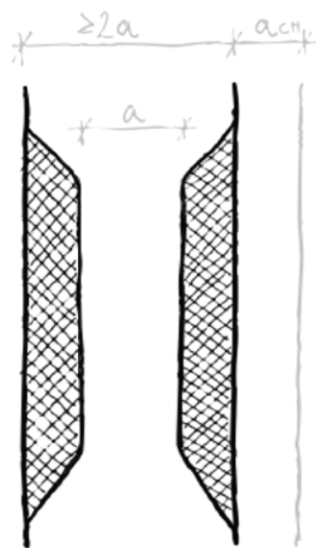


## OBOUSTRANNÉ LINIOVÉ ZÚŽENÍ VOZOVKY

Popis prvku	Zvýšené ostrůvky od okrajů vozovky zužující jízdní pruhy a vytvářející šikanu dovolující průjezd jednoho automobilu. Užití většinou ve spojení s autobusovou zastávkou.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka komunikace.

### SCHÉMA PRVKU

*Půdorys*



*Řez*



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzické zúžení jízdního pruhu pomocí překážky > zklidnění provozu. Vhodná úprava pro rovné a dlouhé úseky komunikace.
Nevýhody umístění prvku	Stavební úprava vozovky – nákladnější realizace. V případě stojícího vozidla není možné projet.
Charakter opatření (působení)	Bodové i liniové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě výšky prvku (výška obrubníku), materiálového složení a typu značení překážky.
Poznámka	Zúžení je třeba vhodně označit a ostrůvky vybíhající do dopravního prostoru je vhodné reflexně označit. Používá se v kombinaci s autobusovými zastávkami.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Glömsta, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Zúžení komunikace nutí řidiče snížit rychlost a zvýšit pozornost, v případě zastavení autobusu je obousměrně zastaven i provoz (vyšší bezpečnost pro pěší). Zúžení je vytvořeno jako zpevněná plocha z přírodních materiálů.



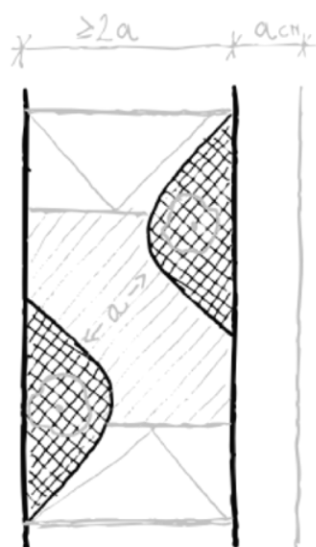


## ŠIKANA SE ZVÝŠENOU PLOCHOU

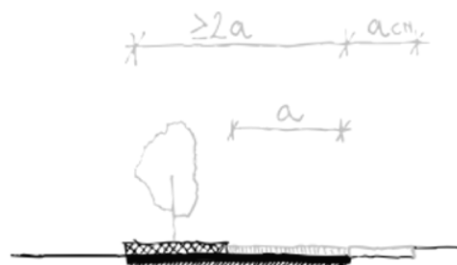
Popis prvku	Vysazené plochy do prostoru komunikace z jedné nebo obou stran, jasně ohraničené, vystupující nad povrch vozovky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzické zúžení komunikace. Zvýšení bezpečnosti např. při přecházení chodců.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Náročnost na prostor.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – v případě výběru vhodného povrchu nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru. Je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při výběru značení (vymezující sloupky).
Poznámka	Při aplikaci tohoto prvku dojde k místnímu zúžení jednotlivých jízdních pruhů, a to až na jeden jízdní pruh. Vhodné aplikovat v místě, kde je třeba zvýšit pozornost řidiče, např. v místě křížení provozů (přechody) nebo snížit rychlost (dlouhé rovné úseky). Prvek je nejčastěji realizován z vyvýšeného dlážděného či travnatého povrchu s obrubou.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Korsängen, okres Enköping, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni zpomalit a zároveň zvýšit pozornost – překážka zužující jízdní pruh. Kombinace materiálů, zeleně a jasně rozdělených ploch řadí prvek k výraznějším.



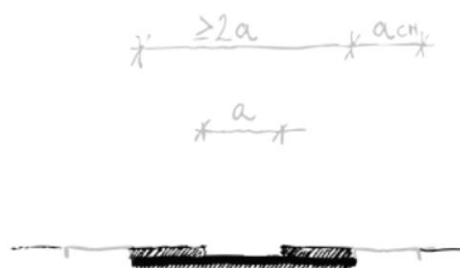
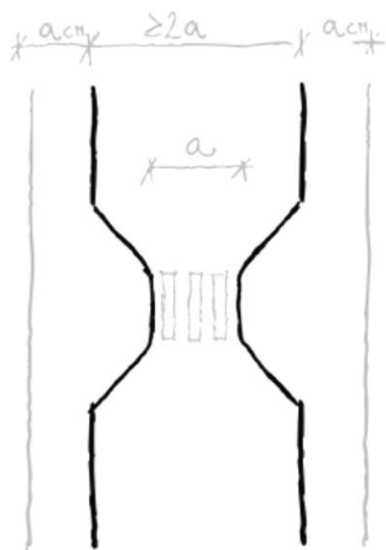
## ZÚŽENÍ POMOCÍ VYSAZENÝCH PLOCH

Popis prvku	Vysazené plochy do prostoru komunikace, jasně ohraničené, vystupující nad povrch vozovky. Často v místech určených pro přecházení chodců.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzické zúžení komunikace. Zvýšení bezpečnosti např. při přecházení chodců.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Náročnost na prostor.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě výšky prvku (výška obrubníku), materiálového složení a typu značení překážky.
Poznámka	Při aplikaci prvku dojde k místnímu zúžení a to až na jeden jízdní pruh. Vhodné aplikovat v místě, kde je třeba zvýšit pozornost řidiče. Prvek je nejčastěji realizován z dlážděného či asfaltového povrchu s obrubou.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Segeltorp, okres Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni zpomalit a zároveň zvýšit pozornost – překážka zužující jízdní pruh. Prvek je charakterem vhodnější do města, ale velmi účinný, proto je při vhodném materiálovém složení aplikovatelný i na vesnicích.

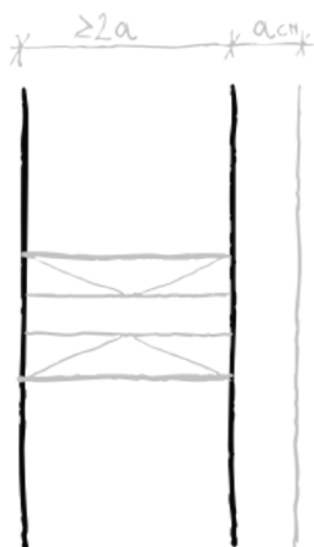


## ZPOMALOVACÍ PRAHY

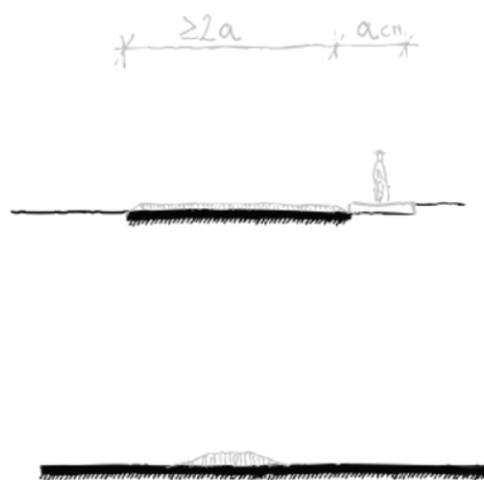
Popis prvku	Příčný práh vystupující nad povrch vozovky v celé šířce komunikace.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez – příčný a podélný



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla (může být i nevýhodou).
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky) -stavební prvek. Generuje hlučnost (brzdění, rozjíždění, přejetí překážky).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální –prvek ve formě stavební úpravy nenarušuje vesnický charakter prostředí, důležitá je však pozornost při výběru materiálu povrchu, který by měl být ve shodě s okolním povrchem nebo přírodní či přírodě blízký.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Lze použít montovanou verzi nebo je zhotovit pomocí stavební úpravy povrchu vozovky (asfalt, kamenná nebo betonová dlažba nebo kombinace materiálů).

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Segeltorp, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí i fyzické poškození vozidla. Provedení ze stejného materiálu jako komunikace nenarušuje vesnický charakter.



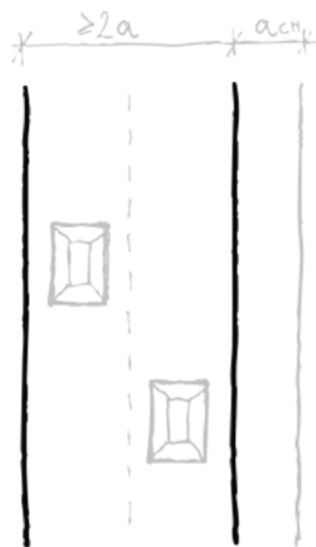
## ZPOMALOVACÍ INTEGROVANÝ POLŠTÁŘ

Popis prvku	Prvek vystupující nad povrch vozovky uprostřed jízdního pruhu.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na osobní automobily, autobusy a vozidla se širším rozvorem kol projedou bez nutnosti zpomalit.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky) . Generuje hlučnost (brždění, rozjíždění, přejetí překážky).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – prvek ve formě stavební úpravy nenarušuje vesnický charakter prostředí, stává se však výrazným, pokud je zhotoven z prefabrikátu. Vhodnější je integrace do asfaltového povrchu.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti, většinou se používá před kritickým místem (přechod). Lze zhotovit z asfaltu, kamenné nebo betonové dlažby, kombinace materiálů nebo jako prefabrikovaný prvek.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Masmo, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2021).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí fyzické poškození vozidla. Provedení ve formě prefa je výraznějším řešením.



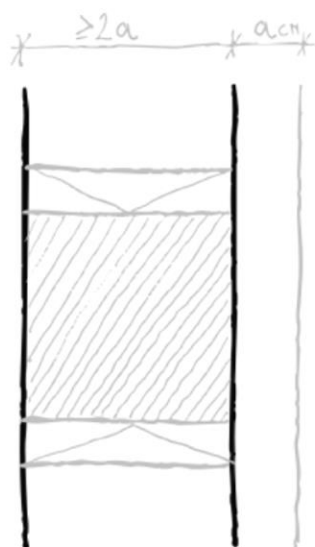


## ZVÝŠENÁ PLOCHA NA PRŮBĚŽNÉ KOMUNIKACI

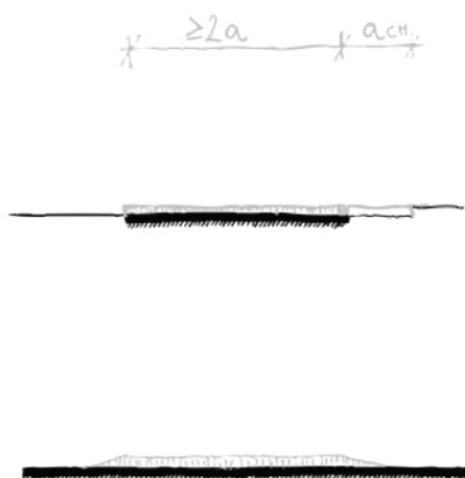
Popis prvku	Zvýšené plochy vystupující nad povrch vozovky v celé ploše komunikace. Bývají aplikovány s integrovanými přechody nebo jako zvýšené křižovatky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez – příčný a podélný



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla (může být i nevýhodou).
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Generuje hlučnost (brždění, rozjíždění, přejetí překážky).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Vhodný – pokud je povrch vytvořen z přírodních nebo přírodě blízkých materiálů, pak nenarušuje vesnický charakter prostředí.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Plochu lze zhotovit s povrchem z asfaltu, kamenné či betonové dlažby nebo z kombinace materiálů.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Okrajová část města Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí fyzické poškození vozidla. Vhodné řešení v místech veřejných prostranství. Kombinace kamenné dlažby a asfaltu je neutrální.



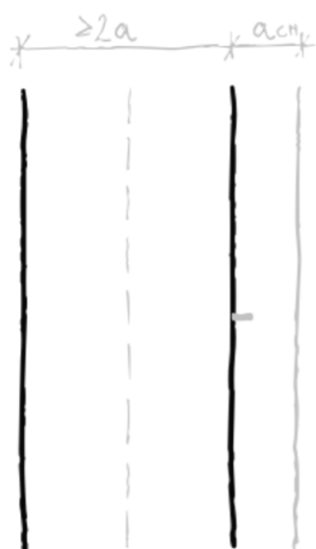
## SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Popis prvku	Svislé dopravní značení bodové – zpomalující či upozorňující.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Lze aplikovat prakticky ihned. Nízká cena realizace.
Nevýhody umístění prvku	Menší účinnost. Kratší trvanlivost v čase (opotřebení).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (psychologická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – jako standartní součást dopravního prostoru nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, pokud je použito střídmě.
Poznámka	Použití svislého dopravního značení působí nejvíce opticky, jeho účinnost proto není vysoká. Vhodné používat v kombinaci s ostatními úpravami.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Dolní Břežany, Praha (archiv autorky, terénní průzkum 2019).
Zkušenost	Vodorovné značení upozorňující na plošné opatření. V případě použití tohoto opatření platí: čím střídměji, tím lépe.



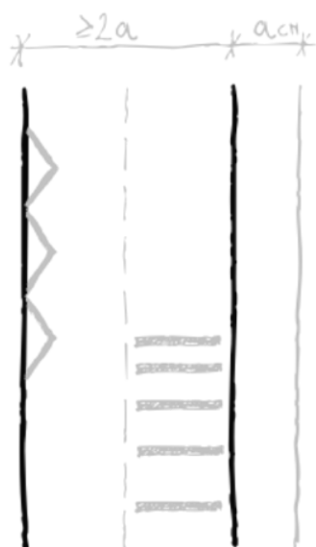
## VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

Popis prvku	Vodorovné dopravní značení bodové – zpomalující či upozorňující.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Púdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Lze aplikovat na stávající povrchy prakticky ihned. Nízká cena realizace.
Nevýhody umístění prvku	Menší účinnost. Kratší trvanlivost v čase (opotřebení).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (psychologická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – vodorovné dopravní značení v bodovém provedení nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však nutné věnovat pozornost rozsahu jeho použití.
Poznámka	Použití vodorovného značení působí nejvíce opticky. Jeho účinnost proto není vysoká. Vhodné používat v kombinaci s ostatními úpravami.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Záhořany, Středočeský kraj (archiv autorky, terénní průzkum 2018).
Zkušenost	Vodorovné značení upozorňující na překážku nebo změnu v dopravních poměrech.



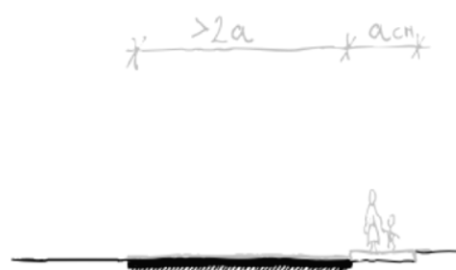
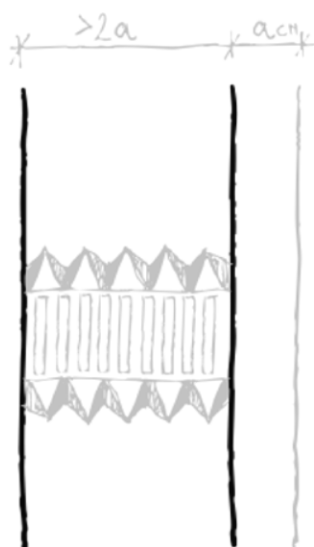
## SPECIÁLNÍ VODOROVNÉ ZNAČENÍ

Popis prvku	Vodorovné dopravní značení – optické brzdy.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Lze aplikovat na stávající povrchy prakticky ihned. Nízká cena realizace.
Nevýhody umístění prvku	Menší účinnost. Kratší trvanlivost v čase (vyblednutí, opotřebení).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (psychologická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – vodorovné značení ve většině případů nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru, je však třeba věnovat pozornost rozsahu a četnosti jeho použití, stejně jako upřednostnit střídmost barevnost.
Poznámka	Použití vodorovného značení působí nejvíce opticky. Jeho účinnost proto není vysoká. Dobrým prvkem však může být značení ve formě „optických klamů“, které působí prostorově a řidiče tak donutí ke zpomalení. Vhodné používat v kombinaci s ostatními úpravami.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Záhořany, Středočeský kraj (archiv autorky, terénní průzkum 2018).
Zkušenost	Vodorovné značení zvýrazňující přechod – vytváří dojem zvýšené plochy. U tohoto typu značení je třeba uvážit rozsah provedení.





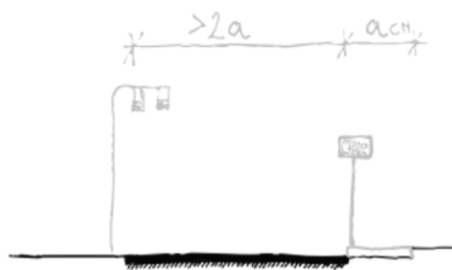
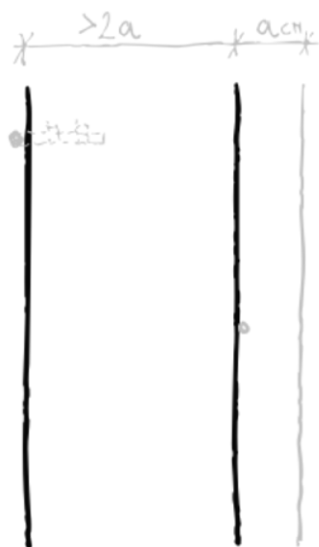
## KONTROLA RYCHLOSTI

Popis prvku	Radar měřící rychlost v daném místě nebo na konkrétním úseku.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Poměrně snadná instalace. Na radar ve formě preventivního prvku nemusí řidiči reagovat.
Nevýhody umístění prvku	Některé formy radarů nejsou příliš estetické. Radary vázané na systém vyžadují následné důsledné procesy.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (psychologická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – osazení ukazatele rychlosti je prvkem moderní doby, přesto pokud je při instalaci věnována dostatečná pozornost výběru vhodného značení a v případě preventivního radaru jeho vzezření, poté může být prvek neutrální pro venkovské prostředí.
Poznámka	Může sloužit jako prevence ukazující rychlost řidičům na místě nebo jako prvek vázaný na PČR s následným výběrem pokut. Ty vyžadují následné důsledné procesy. Když jsou však tyto procesy dodržovány, tak je úprava velmi účinná.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Česko (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Většinou slouží jako zpětná vazba. Řidiči zpomalí jen pokud hrozí finanční postih.



# ÚPRAVY PRO KŘIŽOVATKY

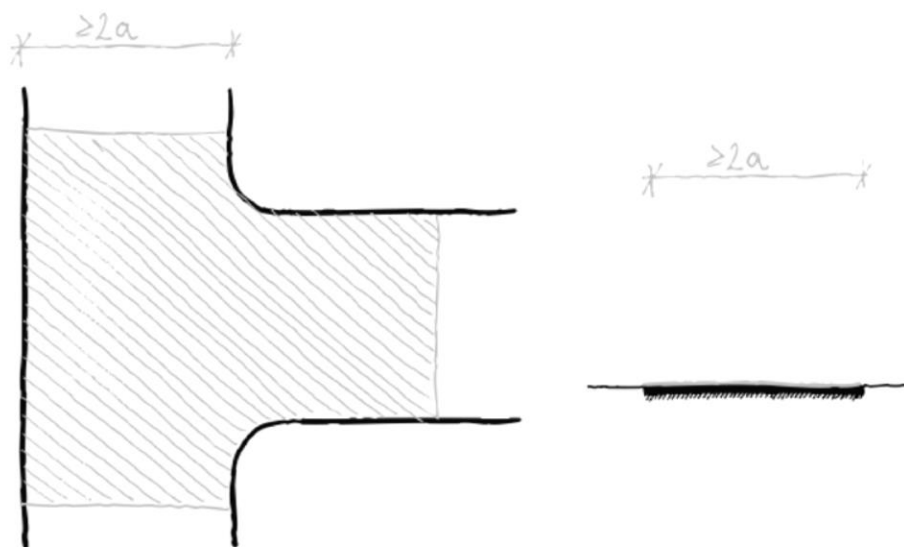
## ZMĚNA POVRCHU V PLOŠE

Popis prvku	Změna povrchu na materiál vytvářející hrubý povrch.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Umístění do asfaltového povrchu (vytvoření kontrastu povrchů).

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Esteticky neutrální řešení. Vymezení místně významných úseků (např. náves).
Nevýhody umístění prvku	Pro realizaci nutný zásah do povrchu komunikace. Akusticky výraznější prvek (v závislosti na zvoleném materiálu povrchu).
Charakter opatření (působení)	Plošné opatření (psychologicko-fyzické vymezení).
Estetický dopad prvku	Neutrální – v případě kamenného povrchu prvku nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru. Je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při výběru značení.
Poznámka	Použití většinou ve formě celistvých úseků na komunikaci, vhodný materiál – kamenná dlažba.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Hartau – okolí Žitavy, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2019).
Zkušenost	Řidiči po najetí na hrubý povrch sníží rychlost a zvýší svou pozornost. Kamenné provedení prvku respektuje použití přírodních materiálů.



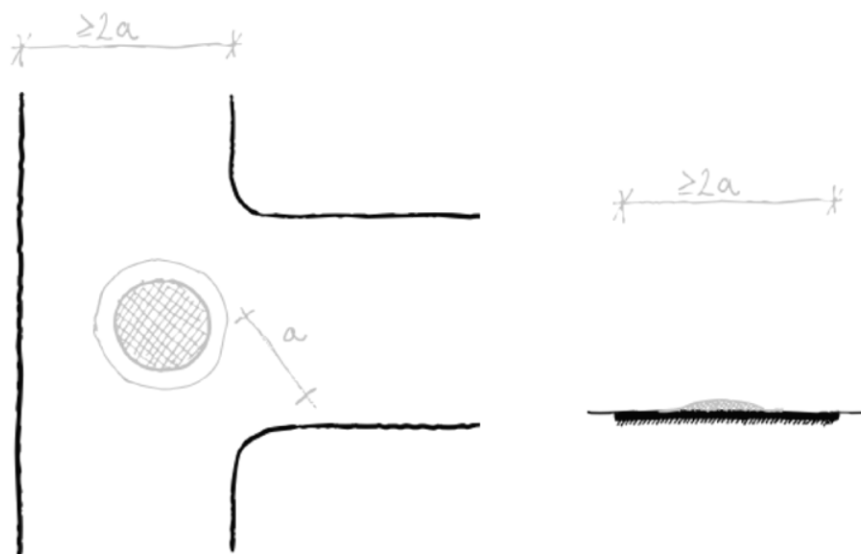
## MINIOKRUŽNÍ KŘÍŽOVATKA

Popis prvku	Malá okružní křižovatka s možností přejet tento prvek přímo (zajištěno širokou přídlažbou na vnitřním okraji).
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace. Zajistí plynulost provozu na frekventovaných křižení komunikací.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Potřeba prostoru.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – miniokružní křižovatka je sice prvkem z moderní doby, ale při vhodném materiálovém provedení nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Aplikace mini okružní křižovatky zajistí plynulost provozu a zároveň funguje jako prvek zklidnění při použití na křižení komunikací, z nichž je jedna frekventovaná. U větších průměrů lze střed kruhového objezdu osázet zelení či ozvláštnit uměleckými díly.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Viksäter – okolí Södertälje, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni vychýlit se ze směru jízdy (zpomalení), ale mají možnost jednodušeji odbočit doleva (vozidlo na kruhovém objezdu má přednost). Kamenné provedení prvku respektuje použití přírodních materiálů a nízký obrubník nenarušuje vesnický charakter.



## ZVÝŠENÁ PLOCHA V PROSTORU KŘÍŽOVATKY

Popis prvku

Zvýšené plochy vystupující nad povrch vozovky v celé ploše komunikace. Bývají aplikovány s integrovanými přechody nebo jako zvýšené křižovatky.

Vhodný typ ulice

B, C (II. + III. třída).

Požadavky na umístění

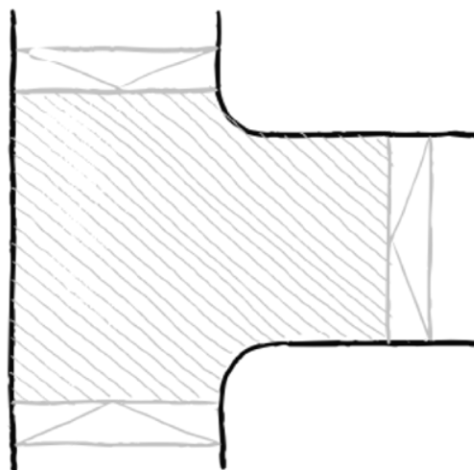
-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez

$\geq 2a$



$\geq 2a$





## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla (může být i nevýhodou).
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky). Generuje hlučnost (brždění, rozjíždění, přejetí překážky).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – v případě vhodného povrchu prvku nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru. Je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při výběru značení (vymezující sloupky).
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Plochu lze zhotovit s povrchem z asfaltu, kamenné či betonové dlažby nebo z kombinace materiálů.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Okrajová část města Enköping, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí fyzické poškození vozidla. Kombinace materiálů, zeleně a jasně rozdělených ploch řadí prvek k výraznějším.



## ZÚŽENÍ JÍZDNÍHO PRUHU NA KŘÍŽENÍ KOMUNIKACÍ

Popis prvku

Sloupek v prostoru křižovatky v kombinaci s vodorovným značením vymezujícím šířku komunikace. Používá se většinou na frekventovanější z komunikací, které se křižují.

Vhodný typ ulice

B, C (II. + III. třída).

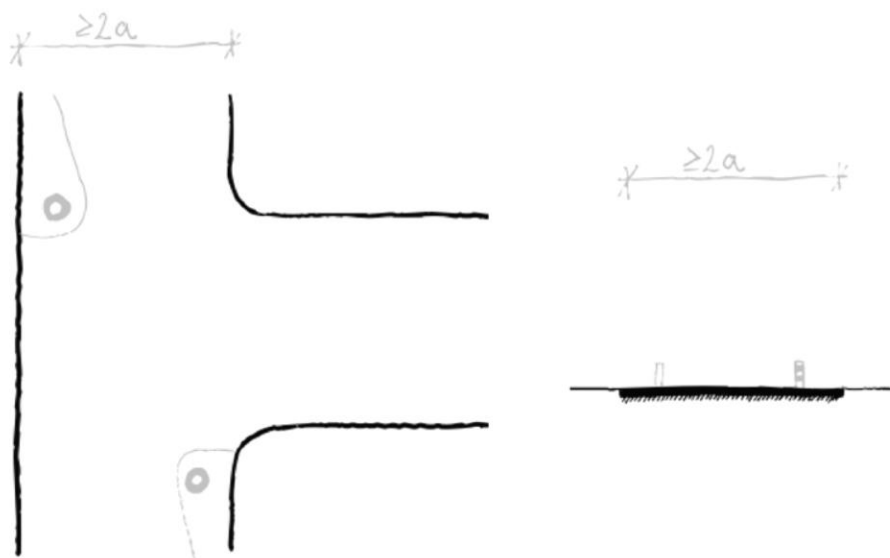
Požadavky na umístění

Dostatečná šířka komunikace a rozhled v křižovatce.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzické zúžení jízdního pruhu – zklidnění provozu. Relativně nízká investice do úprav.
Nevýhody umístění prvku	Méně časté opatření > možnost přehlédnutí řidičem.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – vodorovné značení v kombinaci se sloupkem (pozor na barevnost a materiálové provedení) není masivní úprava a nenarušuje tak vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Sloupek zužující dopravní prostor je vhodné doplnit o vodorovné značení či o dlažbu navádějící k objetí překážky a vodorovné značení informující o zúžení vozovky.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Oblast Värmland, vesnické sídlo, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2020).
Zkušenost	Zúžení komunikace nutí řidiče snížit rychlost a zvýšit pozornost v kritickém místě křížení komunikací. Relativně jednoduché funkční řešení.



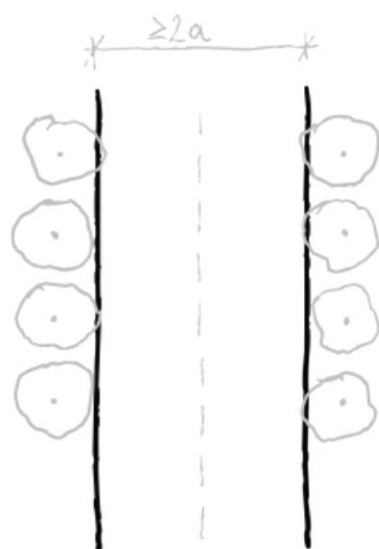
# ÚPRAVY NA VJEZDU DO ÚZEMÍ

## ALEJ PODÉL KOMUNIKACE

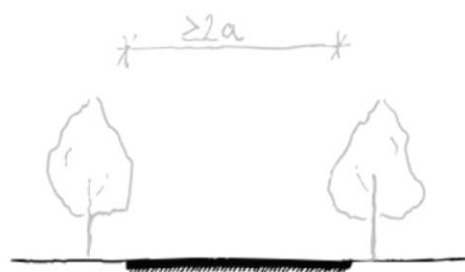
Popis prvku	Optické vymezení šířky komunikace pomocí jednostranné / oboustranné aleje.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Optické zúžení komunikace přírodními prvky. Vytvoření „vstupní brány“ do sídla v případě umístění u vjezdu do sídla.
Nevýhody umístění prvku	Pouze optické působení. Časová náročnost – výsadba > vzrostlá zeleň.
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Vhodný – vzrostlá zeleň je jedním z charakteristických prvků venkovského sídla, proto doplňuje vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Nutné vybírat druhy stromů, které jsou vhodné do daného prostředí (poloha sídla, odolnost vůči vlivům vycházejícím z blízké polohy komunikace). Vhodné použít v kombinaci s dalším prvkem regulujícím rychlost.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Nyfors – vesnice, okres Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2021).
Zkušenost	Optické zúžení komunikace navozuje menší bezpečnost a nutí řidiče snížit rychlost. V tomto případě doplněno o vodorovné značení umocňující zúžení komunikace.

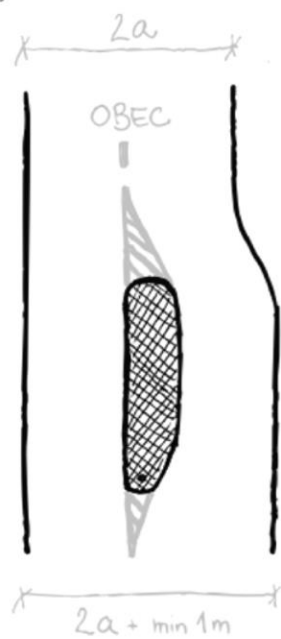


## STŘEDNÍ DĚLÍCÍ OSTRŮVEK NA VJEZDU DO ÚZEMÍ

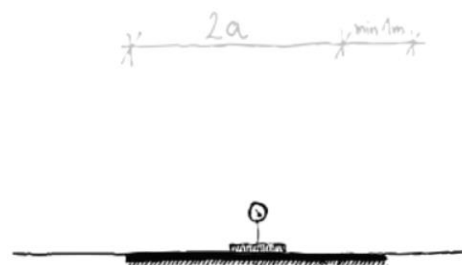
Popis prvku	Střední ostrůvek dělí jednotlivé směry jízdních pruhů, směrem do sídla tvořící šikanu. Vyvýšený nebo vymezený pomocí vodorovného značení.
Vhodný typ ulice	A, B, C (I. - III. třída).
Požadavky na umístění	Dostatečná šířka uličního prostoru.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – fyzické zúžení komunikace. Zpomalení rychlosti na vjezdu do sídla pomocí šikany.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace (zásah do povrchu vozovky), potřeba prostoru. U formy vyvedené z vodorovného značení – menší účinnost.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzické, resp. psychologické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – tento prvek nenarušuje vesnický charakter prostředí, vyskytuje se většinou jen v okrajových částech sídla. Je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě materiálu a typu značení překážky.
Poznámka	Při aplikaci vyvýšeného středového ostrůvku dojde ke zpomalení automobilů vjíždějících do vsi a zároveň upozorňuje na začátek urbanizovaného prostředí, tzn. impuls ke zvýšení pozornosti. Prvek je nejčastěji realizován z vyvýšeného dlážděného, asfaltového či travnatého povrchu ohraničeného obrubou, může být proveden také z vodorovného značení.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Regelsbach – okolí Norimberka, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2019).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni projet šikanou a snížit tak rychlost. Úprava s vyvýšeným ostrůvkem je účinnější než vodorovné dopravní značení.



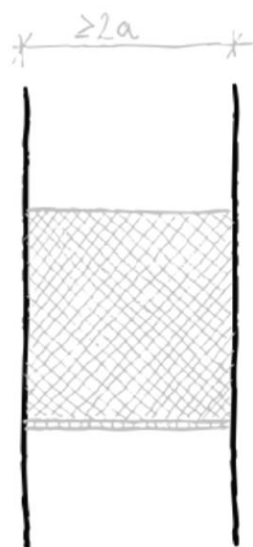


## ZMĚNA POVRCHU – ŠIROKÝ PŘÍČNÝ PÁS

Popis prvku	Lokální změna povrchu ve formě širokého příčného pásu v úrovni krytu vozovky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	Nejlépe asfaltový povrch.

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Esteticky neutrální řešení zpomalovacího prvku. Neomezuje celkovou šířku dopravního prostoru.
Nevýhody umístění prvku	Menší účinnost než příčný práh vystupující nad povrch vozovky. Pro realizaci nutný zásah do povrchu komunikace.
Charakter opatření (působení)	Bodově-liniové opatření (psychologicko-fyzické vymezení jízdního pruhu).
Estetický dopad prvku	Neutrální – v případě přírodního povrchu prvku může být prvek vhodný (kamenný povrch), avšak i ve formě použití zámkové dlažby jednoduchého tvaru nenarušuje vesnický charakter veřejného prostoru.
Poznámka	Použití většinou ve formě příčných sekcí na asfaltové komunikaci, vhodný materiál pojížděné žulové kostky (10x10x10cm) v kombinaci s jednoduchou zámkovou dlažbou.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Anwanden – okolí Norimberku, Německo (archiv autorky, terénní průzkum 2019).
Zkušenost	Řidiči po přejetí pásu zvýší svou pozornost a sníží rychlost – delší úsek jiného povrchu více upozorní. Kombinace kamenné dlažby a jednoduché zámkové dlažby respektuje použití přírodních materiálů

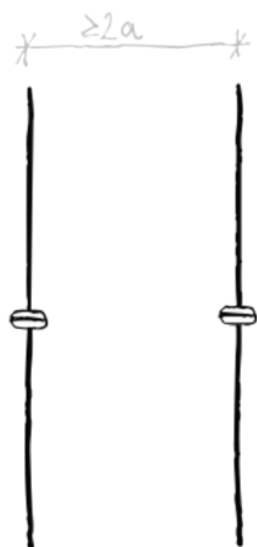


## VSTUPNÍ BRÁNA DO ÚZEMÍ

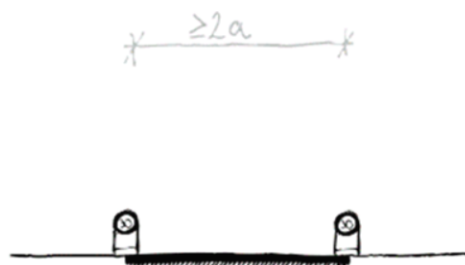
Popis prvku	Zúžení komunikace upozorňující na změnu jízdních podmínek.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla.
Nevýhody umístění prvku	Nákladnější realizace v případě osazení do povrchu vozovky. Pozornost při výběru svislého značení.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – pokud je prvek ve formě stavební úpravy integrován do prostoru tak významně nenarušuje vesnický charakter prostředí. Jeho „mobilní“, respektive dočasná, varianta je však méně vhodná.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Lze použít „prefa“ verzi nebo zhotovit pomocí stavební úpravy povrchu vozovky.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Haninge, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před zúžením zpomalit a zvýšit pozornost při průjezdu zúžením. Řešení dodatečného osazení zúžení není příliš elegantní.

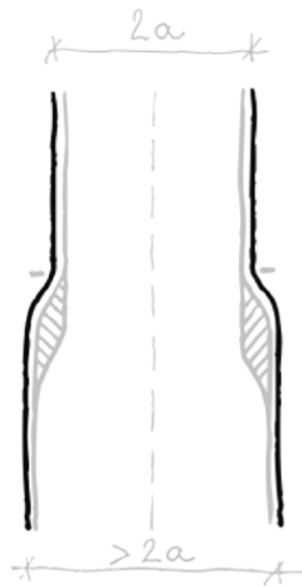


## PŘECHOD NA MENŠÍ ŠÍŘKU VOZOVKY

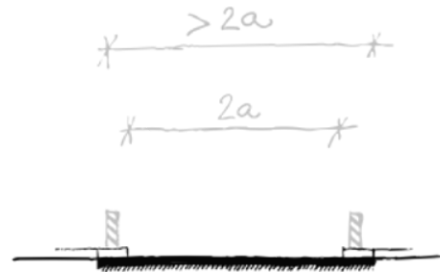
Popis prvku	Zúžení jízdních pruhů blízko k minimálním šířkám. Zúžení může být fyzické (přidání chodníků) nebo psychologické (vodorovné dopravní značení).
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



Řez



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Jasná definice jízdního pruhu – vytvoření těsného prostoru. Nízká investice do úprav v případě použití vodorovného značení.
Nevýhody umístění prvku	Nižší účinnost opatření v případě optického vymezení („čára není zed“). Vyšší náklady v případě fyzického vymezení.
Charakter opatření (působení)	Liniové opatření (fyzické nebo fyzicko-psychologické opatření).
Estetický dopad prvku	Vhodný – tento prvek nenarušuje vesnický charakter prostředí, vyskytuje se většinou jen v okrajových částech sídla. Je však třeba věnovat zvýšenou pozornost při volbě materiálu a typu značení překážky.
Poznámka	V případě fyzického provedení velmi účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Doporučuje se kombinace fyzického zúžení na vjezdu do obce nebo oblasti se změněnými jízdními podmínkami a poté plynulé napojení na optické vymezení pokračující v celé oblasti.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Obec Främsteby, Vimmerby, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2021).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit. Řešení je ve vztahu k vesnickému charakteru velmi výrazné, v jednodušší formě lze aplikovat i v malých sídlech.



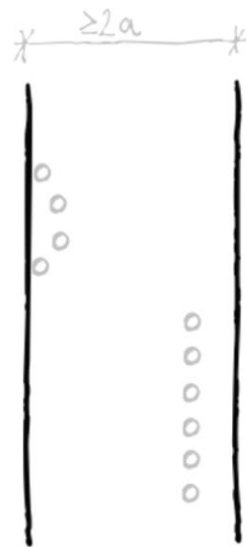
# DOČASNÉ ÚPRAVY

## MONTOVANÉ VYMEZOVACÍ SLOUPKY

Popis prvku	Bodové prvky vymezující jízdní pruh. Mohou určovat směr pruhu, jeho zúžení nebo oddělovat jednotlivé provozní pruhy.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



příklady použití

Řez





## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Relativně rychlé a levné řešení.
Nevýhody umístění prvku	Montovaný prvek – kratší trvanlivost. Esteticky nevhodný, narušující prostor.
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	NEVHODNÝ – pro trvalé umístění nevhodný, lze použít pouze pro dočasné řešení v problematických partiích. Svým vzhledem a provedením narušuje celkový vzhled veřejného prostranství.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Pomocí těchto prvků lze i vymezit jiné provozní pruhy či miniokružní křižovatku.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Malá sídla, Česko, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2019, 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí fyzické poškození vozidla. Pro trvalé osazení ve vesnicích jsou prvky nevhodné.



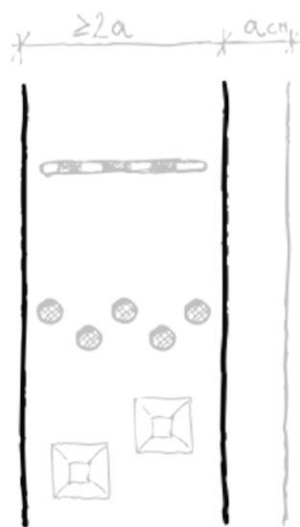
## MONTOVANÉ ZPOMALOVACÍ PRVKY

Popis prvku	Bodové prvky vystupující nad povrch vozovky v celé šířce komunikace nebo v jejích částech. Může se jednat o příčné prahy, polštáře nebo bodové prvky.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys

Řez



příklady použití



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla (může být i nevýhodou). Relativně rychlé a levné řešení.
Nevýhody umístění prvku	Montovaný prvek – kratší trvanlivost. Generuje hluchnost (brzdění, rozjíždění, přejetí překážky).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	NEVHODNÝ – lze použít pouze pro dočasné řešení v problematických partiích, vzhledem a provedením narušuje charakter vesnice.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti. Pomocí těchto prvků lze i vymezit například místo pro přecházení či miniokružní křižovatku.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Malá sídla, Česko, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2019, 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit, jinak hrozí fyzické poškození vozidla. Pro trvalé osazení ve vesnicích jsou prvky nevhodné.

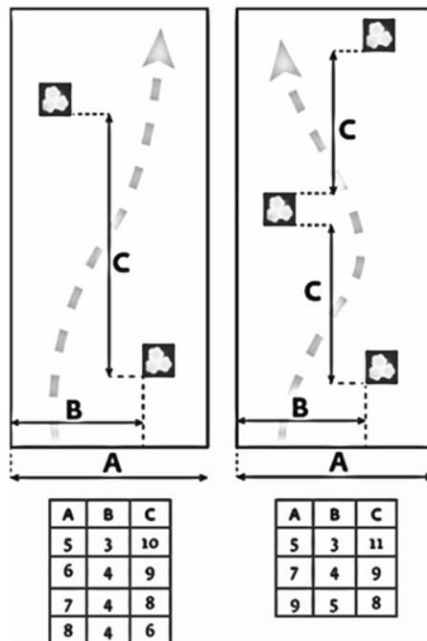


## DOČASNÉ PŘEKÁŽKY

Popis prvku	Bodové prvky umístěné na povrch vozovky tvořící šikany.
Vhodný typ ulice	B, C (II. + III. třída).
Požadavky na umístění	-

### SCHÉMA PRVKU

Půdorys



## HODNOCENÍ PRVKU

Výhody umístění prvku	Fyzická překážka v jízdě – jistota snížení rychlosti. Působí na všechna projíždějící vozidla (může být i nevýhodou). Relativně rychlé a levné řešení.
Nevýhody umístění prvku	Umístěný prvek – kratší trvanlivost Možnost manipulace s prvkem (odtažení).
Charakter opatření (působení)	Bodové opatření (fyzická úprava).
Estetický dopad prvku	Neutrální – pro trvalé umístění nevhodný, lze použít pro dočasné řešení problému především ve vegetačním období, kdy je možné prvky osázet.
Poznámka	Účinná úprava zaručující snížení rychlosti.

## UŽITÍ PRVKU V PRAXI

Místo (zdroj)	Sídlo Hässelby, Stockholm, Švédsko (archiv autorky, terénní průzkum 2022).
Zkušenost	Řidiči jsou nuceni před překážkou zpomalit a objet jí.



# PŘÍLOHA 2

ORIENTAČNÍ CENOVÉ NÁKLADY  
NA JEDNOTLIVÉ ÚPRAVY  
KOMUNIKACÍ

- VYBRANÉ CENOVÉ HLADINY DLE PŘÍRUČKY  
PRŮMĚRNÉ CENY DOPRAVNÍ A TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY OBCÍ – AKTUALIZACE 2021  
(ÚSTAV ÚZEMNÍHO ROZVOJE, MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR)

<https://www.uur.cz/media/wpzlg1dg/ceny-ti-2021-celek.pdf>

ÚPRAVA	POZNÁMKA	JEDNOTKA	CENA
<b>Odstranění povrchů strojně</b>	asfalt	m2	1 340 Kč
	kamenné kostky	m2	503 Kč
	zámková dlažba	m2	510 Kč
<b>Nová komunikace – vozovka</b>	asfalt	m2	1 500 Kč
	beton	m2	1 300 Kč
	kamenné kostky	m2	2 200 Kč
<b>Nová komunikace – chodník</b>	asfalt	m2	1 330 Kč
	beton	m2	890 Kč
	kamenné kostky	m2	1 160 Kč
	mozaika	m2	1 320 Kč
	dlaždice	m2	805 Kč
<b>Úpravy území</b>	vegetační	m2	453 Kč
	z kameniva	m2	682 Kč
	dlážděné	m2	1 611 Kč
	z kameniva obalovnou živicí	m2	1 006 Kč
	bez krytu	m2	417 Kč
<b>Veřejné osvětlení parkové</b>	sloupy do 4 m výšky	ks*	28 992 Kč
<b>Veřejné osvětlení uliční</b>	sloupy do 8 m výšky	ks*	53 152 Kč
<b>Dopravní značení</b>	svislé	ks	3 000 Kč
<b>Dopravní značení</b>	vodorovné	m2	450 Kč
<b>Sloupek</b>	ocelový	ks	2 500 Kč
<b>Zpomalovací prahy</b>	dodatečně aplikované	m	2 370 Kč
<b>Balisety (plastové sloupky)</b>	dodatečně aplikované	ks	1 300 Kč
<b>Příprava půdy pro výsadbu</b>	přípravné práce	m2	73 Kč
<b>Založení trávníku</b>	parkový trávník	m2	30 Kč
<b>Výsadba stromu s balem 250–350 cm výšky se zapěstovanou korunou</b>		ks	4 030 Kč
<b>Výsadba keře do 50 cm výšky, bez balu</b>		ks	91 Kč
<b>Založení květinového záhonu</b>		m2	40 Kč
<b>Výsadba květin do připraveného záhonu (letničky, dvouletky, cibule)</b>		ks	8 Kč
<b>Místní obslužná komunikace šířky 7 m - dvoupruhová s chodníkem</b>		m2	1 972 Kč
<b>Místní sběrná komunikace šířky 8 m - dvoupruhová s chodníkem</b>		m2	2 165 Kč

\* včetně vedení (podíl ceny za kabel)



## Zdroje

### Citace a literatura

- [1] SCHUBERT, Alfréd. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. Odborné a metodické publikace (Národní památkový ústav). ISBN 978-80-87104-10-1.
- [2] PTÁČEK, Ladislav. *Okrašlovací hnutí a Svaz okrašlovací a ochranný*, in: 25 let ČSOP. Sborník materiálů konference Dobrovolná ochrana přírody v ČR Průhonice 10. a 11. prosince 2004. Ed. L. Ptáček. Brno 2004.
- [3] ČABLOVÁ, Markéta. *Prostory: průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství*. Brno. Partnerství, 2013.
- [4] STAŇKOVÁ a kol., 2004: SLABÝ, P., LAUBE, Z., BOHÁČ, Š., VOHRADSKÝ, O., DLABAJOVÁ, R.: *Jak zklidnit dopravu v obcích. Nadace Partnerství*, Brno. 42 s. ISBN 8023935941.
- [5] TICHÁ, Jana. *Doporučení k péči o vesnické stavby a veřejný prostor*. [Praha]: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, [2018]. ISBN 978-80-7538-202-3.
- [6] KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*, ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0
- [7] MADDEN, Kathleen a Andy WILEY-SCHWARTZ, c2005. *How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces*. New York, NY: Project for Public Spaces. ISBN 9780970632401.
- [8] KAŠPAR, Jan, 2011. *Vývoj hlavního veřejného vesnického prostoru-Popis a zhodnocení změn v období od 1. pol. 19. století do současnosti na příkladech vybraných obcí na Příbramsku*. [online]. In : Člověk, stavba a územní plánování V. Praha: Fakulta stavební ČVUT [cit. 2021-06-20]. ISBN 978-80-01-04753-8. Dostupné z <http://www.uzemi.eu/vystupy/publikace/-163-vyvoj-hlavniho-verejneho-vesnickehoprostoru-popis-a-zhodnoceni-zmen-v-obdobi-od-1-pol-19-stoleti-do-soucastnosti-naprikladech-vybraných-obci-na-pribramsku.html>

- [9] PERLÍN, Radim. *Veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP ČR, Pardubice 8.-9.11.2018*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2019. ISBN 978-80-87318-74-4.
- [10] ROZMANOVÁ, N., POKORNÁ, Z., MOKRUS, J. . *Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech: verze 2018* [online]. 2. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018 [cit. 2020-01-03]. ISBN 978-80-7538-173-6. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema3/publikace-charakter-a-struktura-venkovskych-sidel-02-2018-2-aktualizovane.pdf>
- [11] PERLÍN, Radim a Sylvie KULDOVÁ. (2008): Typology of rural areas, Countryside-our world, Czech University of Life Sciences, Prague, s.487-510 in MAJEROVÁ, Věra, ed. *Venkov je náš svět: sborník příspěvků z mezinárodní konference = Countryside - our world: collection of papers of international conference: Kutná Hora 16.-18.4.2008*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, c2008. ISBN 978-80-213-1851-9.

### Zdroje obrázků a fotografií

- Obr. 1. Historická pohlednice - ukázka úprav širokého uličního prostoru s návsí v pozadí, obec Prasklice. Dostupné z: <http://www.luzicke-hory.cz/galerie/index.php?pg=hppetre#gallery-4..>
- Obr. 2. Ukázka sídla s prašnou cestou přecházející v travnatý pás (Nové Dvory, okr. Kutná Hora, kol. r. 1900). Dostupné z: <http://www.novacky.cz/2014/10/nove-dvory-pohlednice-stare-fotografie.html>
- Zdroj ilustrací: Freepik: Free Vectors, Stock Photos & PSD Downloads. Dostupné z: <https://www.freepik.com/>
- Zdroj fotografií: Ing. arch. Irena Klingorová, pokud není uvedeno jinak.

## ÚPRAVY KOMUNIKACÍ v MALÝCH SÍDLECH

Příručka úprav komunikací a zklidnění dopravy ve vesnicích

AUTOR Ing. arch. Irena Klingorová  
EDITACE, GRAFICKÁ ÚPRAVA Ing. arch. Irena Klingorová  
KONZULTANTI Jiří Linhart, E.+F. Klingorovi

RECENZENTI doc. Ing. arch. Michal Hexner, CSc.  
doc. Ing. arch. Petr Durdík

VYDALO České vysoké učení technické v Praze  
ZPRACOVALA Fakulta stavební  
Katedra urbanismu a územního plánování  
Thákurova 6, 166 29, Praha 6

TISK Powerprint s.r.o., Suchdolská 1018,  
252 62 Horoměřice

187 stran  
Vydání první  
Praha 2023

ISBN 978-80-01-07174-8



ISBN 978-80-01-07174-8

## Zdroje

### Literatura

BEDRNA, Jaroslav. *Obecné úvahy o vývoji českého venkova*. In: Venkov, jeho proměny a územní plánování – *Urbanismus a územní rozvoj*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2005. ISSN 1212-0855.

BINEK, J., SVOBODOVÁ, H., HOLEČEK, J., GALVASOVÁ, I., CHABIČOVSKÁ, K. *Synergie ve venkovském prostoru – aktéři a nástroje rozvoje venkova*. Brno: GaREP Publishing, 2009. 96 s. ISBN 978-80-904308-0-8.

ČABLOVÁ, Markéta a kol. . *Kvalitní veřejné prostory: Metodika tvorby a obnovy veřejných prostranství*, Brno: Nadace Partnerství, 2011.

ČERŇANSKÝ, Martin (2014): Základní typy pluziny. *Lidová architektura* [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: <http://www.lidova-architektura.cz/architektura-historie/vesnice-osidleni/pluzina-typy.htm#pluzina>.

ČERNÍNOVÁ, Michaela. *Zákon o pozemních komunikacích: komentář*. Praha: Wolters Kluwer, 2015. Komentáře (Wolters Kluwer ČR). ISBN 978-80-7478-652-5.

ČESKO. § 1 odst. 1 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení). In: *Zákony pro lidi.cz* [online]. © AION CS 2010-2019 [cit. 27. 12. 2019]. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128#p1-1>.

Evropská komise. *Města pro lidi: koncepce snižování automobilové dopravy – příklady evropských měst : informace pro zástupce měst a obcí*. Praha: Ministerstvo životního prostředí ve spolupráci s Úřadem vlády ČR a Ministerstvem zahraničních věcí, 2005. ISBN 80-7212-355-6.

IPR Praha: *UAP Praha 2016*, kapitola 200-Město, část 224-Veřejná prostranství (březen 2017), Dostupné online: <http://uap.iprpraha.cz/>.

KAŠPAR, Jan, 2011. *Vývoj hlavního veřejného vesnického prostoru-Popis a zhodnocení změn v období od 1. pol. 19. století do současnosti na příkladech vybraných obcí na Příbramsku* [online]. In : *Člověk, stavba a územní plánování V*. Praha: Fakulta stavební ČVUT [cit. 2021-06-20]. ISBN 978-80-01-04753-8. Dostupné z <http://www.uzemi.eu/vystupy/publikace/-163-vyvoj-hlavniho-verejneho-vesnickehoprostoru-popis-a-zhodnoceni-zmen-v-obdobi-od-1-pol-19-stoleti-do-soucastnosti-naprikladech-vybranych-obci-na-pribramsku.html>.

KEBZA, Vladimír. *Psychosociální determinanty zdraví*. Praha: Academia, 2005. ISBN 80-200-1307-5.

KOTAS, Patrik. *Dopravní systémy a stavby*, ČVUT, 2007. ISBN 978-80-01-03602-0.

KUČA, Karel. *Půdorysné typy sídel*. In: Hrnčiarová, Tatiana – Mackovčín, Peter– Zvara, Ivan, et al.: *Atlas krajiny České republiky / Landscape Atlas of the Czech Republic*. Ministerstvo životního prostředí Praha, Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví v.v.i. Průhonice 2009, oddíl 3.2, mapa č. 51: s. 82–83.

LÁZNIČKA, Zdeněk. *Typy venkovského osídlení v Československu*. Praha: Československá akademie věd, 1956. Práce brněnské základny Československé akademie věd.

MÁČEL, Otakar. *Základní problematika urbanistické struktury vesnice v Čechách a na Moravě*. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury, 1955.

MADDEN, Kathleen a Andy WILEY-SCHWARTZ. *How to turn a place around: a handbook for creating successful public spaces*. New York, NY: Project for Public Spaces, Inc., 2005. ISBN 978-09-70-63240-1.

METHORST R., GERLACH J., BOENKE D., LEVEN J. *Shared Space: Safe or Dangerous? A contribution to objectification of a popular design philosophy*. WALK 21 Conference, říjen 2007.

MOOREN, L., GRZEBIETA, R., JOB, R.F.S. WILLIAMSON, A. (2011). Safe System – International Comparisons of this Approach. *A Safe System making it happen: Proceedings of the Australasian College of road Safety Conference [online], Melbourne, September 2011*. [cit. 10. 12. 2020]. Dostupné z: <http://acrs.org.au/wp-content/uploads/Mooren-et-al-Safe-System-%E2%80%93-Comparisons-of-this-Approach-in-Australia.pdf>.

PERLÍN, Radim. *Veřejná prostranství: sborník z konference AUÚP ČR, Pardubice 8.-9.11.2018*. Brno: Ústav územního rozvoje, 2019. ISBN 978-80-87318-74-4, s.47-50.

PERLÍN, R., KUČEROVÁ, S., KUČERA, Z. (2010): *Typologie venkovského prostoru Česka*. Geografie: sborník České geografické společnosti, 115, č. 2, s. 161–187.

PERLÍN, Radim a Sylvie KULDOVÁ. (2008): Typology of rural areas, Countryside-our world, Czech University of Life Sciences, Prague, s.487-510 in MAJEROVÁ, Věra, ed. *Venkov je náš svět: sborník příspěvků z mezinárodní konference = Countryside - our world: collection of papers of international conference: Kutná Hora 16.-18.4.2008*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, c2008. ISBN 978-80-213-1851-9.

PEŠTA, Jan. 2000: *Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech*, Průzkumy památek II/2000, str. 153–166.

POSPĚCH Pavel a kol., 2014. *Vynalézání venkova v ČR po roce 1989*. 1 vydání. Centrum pro demokracii a kulturu. ISBN 978-80-7325-353-0.

PTÁČEK, Ladislav. *Okrašlovací hnutí a Svaz okrašlovací a ochranný*, in: 25 let ČSOP. Sborník materiálů konference Dobrovolná ochrana přírody v ČR Průhonice 10. a 11. prosince 2004. Ed. L. Ptáček. Brno 2004.

PROKEŠ, Stanislav a Dana BEDŘICHOVÁ. ČSN 73 6110 + OPRAVA 1 + ZMĚNA Z1: (kat. číslo: 74506, 90032, 85035): *Projektování místních komunikací*. Praha: Český normalizační institut, 2006.

REBER, Arthur S. a Emily Sarah REBER. *The Penguin dictionary of psychology*. 3rd ed. London: Penguin Books, 2001. ISBN 978-0-14-051451-3.

ROTHENGATTER, Talib (1997). *Psychological Aspects of Road User Behaviour. Applied psychology: an international review*, 46 (3),s. 223-234.

ROZMANOVÁ, N., NANTL, F., PROKEŠ, S. *Principy a pravidla územního plánování*, kap. C [online], Praha 2012; [cit. 15. 12. 2020]. Dostupné z: <http://www.uur.cz/default.asp?ID=2571>.

ROZMANOVÁ, N., POKORNÁ, Z., MOKRUS, J. . *Charakter a struktura zástavby venkovských sídel v územních plánech: verze 2018* [online]. 2. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018 [cit. 2020-01-03]. ISBN 978-80-7538-173-6. Dostupné z: <https://www.uur.cz/images/1-uzemni-planovani-a-stavebni-rad/politika-architektury/implementace/tema3/publikace-charakter-a-struktura-venkovskych-sidel-02-2018-2-aktualizovane.pdf>.

SCHUBERT, Alfréd. *Péče o památkově významné venkovní komunikace*. Praha: Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, 2007. Odborné a metodické publikace (Národní památkový ústav). ISBN 978-80-87104-10-1.

SKLÁDANÝ, Petr. *Jak dál ve zklidňování dopravy ve městech a obcích?*. Moderní obec, 2006, roč. 12, č. 11, ISSN 1211-0507.

SLABÝ, Petr. *Jak zklidnit dopravu v obcích: příručka pro zástupce místní samosprávy*. Brno: Nadace Partnerství, 2004. ISBN 80-239-3594-1.

ŠTIKAR, J., HOSKOVEC, J., ŠMOLÍKOVÁ, J. *Psychologie v dopravě*. Praha: Karolinum, 2003. Učební texty Univerzity Karlovy v Praze. ISBN 80-246-0606-2.

ŠTOGR, Josef. *Partnerství a participace: Veřejný prostor*. Praha: Nadace Open Society Fund Praha, 2001.

ŠUCHA, Matúš. *Dopravní psychologie pro praxi: výběr, výcvik a rehabilitace řidičů*. Praha: Grada, 2013. Psyché (Grada). ISBN 978-80-247-4113-0.

TICHÁ, Jana. *Doporučení k péči o vesnické stavby a veřejný prostor*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2018. ISBN 978-80-7538-202-3.

ZAORAL, Aleš. *Manuál doporučených psychodiagnostických metod*. Ministerstvo dopravy [online], 2010, [cit. 21. 12. 2020]. Dostupné z: [http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual\\_doporucene\\_psdg\\_postupy.pdf](http://www.contexo.cz/files/other/filemanager/Files/Doprava/Manual_doporucene_psdg_postupy.pdf).

ZUCKERMAN, Marvin. *Hledání senzací in LEARY, M. R. a HOYLE, R. H. Příručka individuálních rozdílů v sociálním chování*. Londýn: The Guildford Press, 2010. ISBN 978-1-59385-647-2.

---

## Obrázky, grafy, tabulky

I. Klingorová, pokud není uvedeno jinak přímo u objektu.

## O autorovi

### 6.6 Vědecká činnost (výpis V3S)

#### Publikace spojené s disertační prací

KLINGOROVÁ, I. *ÚPRAVY KOMUNIKACÍ V MALÝCH SÍDLECH*. Praha: ČVUT FSv. Katedra urbanismu a územního plánování, 2023. ISBN 978-80-01-07174-8.

BRYNDA, F. et al. *Nové výzvy urbanismu*. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2021. – sv. –. ISBN 978-80-01-06936-3. (Kapitola v knize Povrchy vhodné pro veřejní prostory malých sídel).

KLINGOROVÁ, I. Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů. In: KUGL, J. a F. BRYNDA, eds. *Člověk, stavba a územní plánování 14*. Praha online, 2020-11-11. Praha: ČVUT. Fakulta stavební, 2021. s. 149-169. ISSN 2336-7687. ISBN 978-80-01-06893-9.

KLINGOROVÁ, I. Vliv úprav cestní sítě na psychiku jejích uživatelů. In: *Člověk, stavba a územní plánování 14. Sborník abstraktů*. Člověk, stavba a územní plánování 14, Praha online, 2020-11-11. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. s. 14-15. ISBN 978-80-01-06782-6.

KLINGOROVÁ, I. Náves jako veřejný prostor versus doprava. In: KUGL, J., ed. *Člověk, stavba a územní plánování 13*. ČVUT, Fakulta Stavební, B169, 2019-11-13. Praha: ČVUT. Fakulta stavební, 2020. s. 140-171. ISSN 2336-7687. ISBN 978-80-01-06762-8.

KLINGOROVÁ, I. Pozemní komunikace v malých sídlech. In: KUGL, J., ed. *Člověk, stavba a územní plánování 12*. Praha, 2018-11-07. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, 2019. s. 64-85. ISSN 2336-7687. ISBN 978-80-01-06634-8.

BRYNDA, F. et al. *Vývoj a potenciál veřejných prostranství*. Praha: ČVUT. Česká technika – nakladatelství ČVUT, 2020. ISBN 978-80-01-06745-1. (Kapitola v knize Ulice jako veřejné prostranství)

KLINGOROVÁ, I. Public (Transport) Space of the Czech Village. In: VANĚK, A., A. ČERNÁ a J. BARTONÍČEK, eds. *Architecture and Sustainable Development 18*. Architektura a udržitelný rozvoj 2018, Továrna, Dělnická 63, Praha 7, 2018-10-05/2018-10-06. Praha: České vysoké učení technické v Praze, 2020. s. 86-97. ISBN 978-80-01-06648-5.

KLINGOROVÁ, I. Pozemní komunikace v malých sídlech. In: KUGL, J., ed. *Člověk, stavba a územní plánování 12*. Praha, 2018-11-07. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, 2019. s. 64-84. ISSN 2336-7687. ISBN 978-80-01-06634-8.

KLINGOROVÁ, I. Člověk na dvou kolech. In: KUGL, J., D. ŠTEGEROVÁ a J. KUPKA, eds. *Člověk, stavba a územní plánování 10*. Praha 6, 2016-10-19. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební, 2017. s. 57-92. ISSN 2336-7687. ISBN 978-80-01-06319-4.

KLINGOROVÁ, I. Doprava ve veřejném prostoru. In: VONDRÁČKOVÁ, S., ed. *Veřejný prostor a veřejná prostranství*. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2016. s. 64-69. ISBN 9788001060780.



### Ostatní publikace

KLINGOROVÁ, I. ŠVÉDSKÝ VZDĚLÁVACÍ SYSTÉM VE SPOJENÍ S ÚZEMNÍM PLÁNOVÁNÍM. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2023, XXVI. (1/2023), 12-17. ISSN 1212-0855.

KLINGOROVÁ, I. RECENZE ŠVÉDSKÉ KONCEPČNÍ PUBLIKACE ZAMĚŘUJÍCÍ SE NA ZAHUŠŤOVÁNÍ SÍDEL - „RÄTT TÄTT“. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2022, XXV. (5/2022), 54. ISSN 1212-0855.

KLINGOROVÁ, I. Dokumenty a procesy v rámci švédského plánovacího systému II. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2022, XXV. (2/2022), 69-82. ISSN 1212-0855.

KLINGOROVÁ, I. DOKUMENTY A PROCESY V RÁMCI ŠVÉDSKÉHO PLÁNOVACÍHO SYSTÉMU I. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2022, XXV. (1/2022), 60-71. ISSN 1212-0855.

KLINGOROVÁ, I. Územní plánování ve Švédsku. *Urbanismus a územní rozvoj*. 2021, XXIV. (1), 31-37. ISSN 1212-0855.

HENDRYCH, J. et al. *Struktury urbanizované zeleně*. Praha: ČVUT. Česká technika - nakladatelství ČVUT, 2019. ISBN 978-80-01-06517-4. (Kapitola v knize Významná stromořadí v Praze 6)

KLINGOROVÁ, I. *Rekonstrukce historické budovy Národního muzea v Praze*. Časopis stavebnictví. 2018, XII (10/2018), 1-82. ISSN 1802-2030.

### Ostatní

Člověk, stavba a územní plánování 15. [Pořádání konference] 2021.

Člověk, stavba a územní plánování 14. [Pořádání konference] 2020.

Člověk, stavba a územní plánování 13. [Pořádání konference] 2019.

Člověk, stavba a územní plánování 12. [Pořádání konference] 2018.

Člověk, stavba a územní plánování 11. [Pořádání konference] 2017.

Člověk, stavba a územní plánování 10. [Pořádání konference] 2016.

## 6.7 Grantová činnost a ostatní projekty

### 2021-2022 člen týmu SGS

"Aktuální témata soudobého urbanismu", v rámci kterého se vydává publikace „Co (ne)zbylo“.

### 2020-2021 člen týmu SGS

"Nové výzvy urbanismu", v rámci kterého byla vydána publikace „Nové výzvy urbanismu“.

### 2018-2020 člen týmu SGS

"Vývoj a potenciál veřejných prostranství" jako řešitel a vedoucí dílčí skupiny v oblasti publikací – v letech 2020–2021 editor knih s tematikou veřejného prostranství.

### 2017-2018 člen týmu SGS

"Strukturální vegetační prvky veřejného prostoru" jako řešitel a vedoucí dílčí skupiny v oblasti editace a vydání publikace.

### 2016-2017 člen týmu SGS

"Veřejná prostranství jako průsečík i řešení problémů soudobých sídel" jako řešitel.

### 2016 - 2019 organizátor konferencí podpořených granty SVK:

"Člověk, stavba a územní plánování 10" (2016)

"Člověk, stavba a územní plánování 11" (2017)

"Člověk, stavba a územní plánování 12" (2018)

"Člověk, stavba a územní plánování 13" (2019).

- V letech 2018 a 2019 organizátor exkurzí v rámci rekonstrukce Národního muzea a jeho parteru.
- Zahraniční stáž v roce 2021 ve Stockholmu ve švédském architektonickém studiu ARQLY. Spolupráce v zahraničí trvá dodnes.
- V 06/2022 exkurze AUUP ve švédském Stockholmu se zaměřením na urbanismus města.