



DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ NÁM. J. A. ALISE

| Vojtěch Novotný | Příbram | 22.02.2024 |

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory

V O

N O

**výchozí stav náměstí je zcela
nevyhovující**

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZASTUPCI AKTÉRŮ

Výchozí stav náměstí

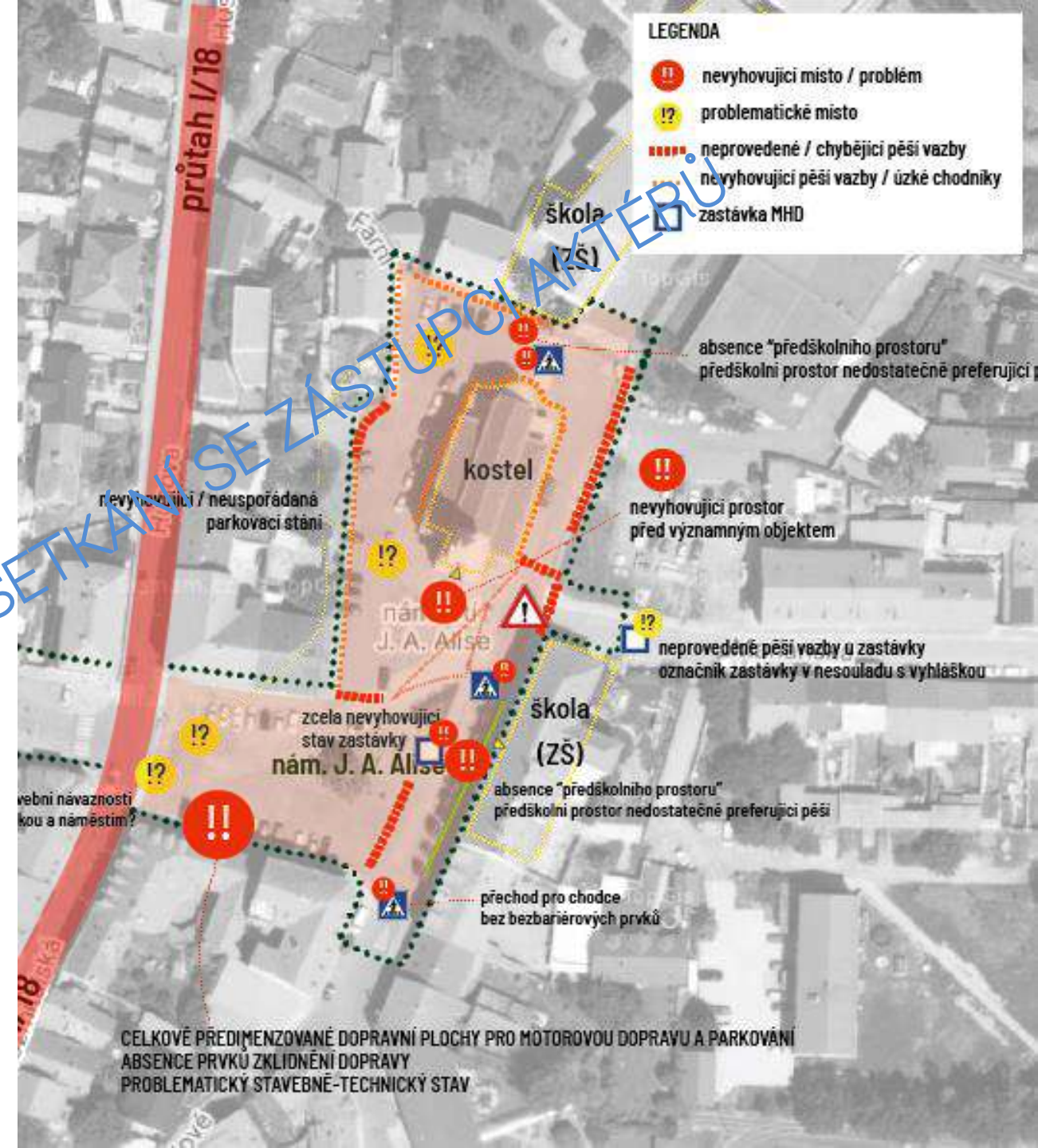
zjištěné dopravně-inženýrské problémy a závady

- dopravní plochy v rámci náměstí jsou značně předimenzované
- neprovedené či nevyhovující pěší vazby
- nesplněné zásady bezpečných cest do škol
- nevyhovující podoba stanovišť zastávek MHD / PID
- nevyhovující rozhled u křižovatky s ul. Mariánská
- absence bezbariérových prvků
- neuspořádané (a předimenzované) parkovací plochy

Stav prostranství celkově **neodpovídá jeho významu, principům moderního dopravního inženýrství, ani platným technickým normám.**

Odhad zatížení intenzitami silniční dopravy:
3000 – 4000 voz/den.

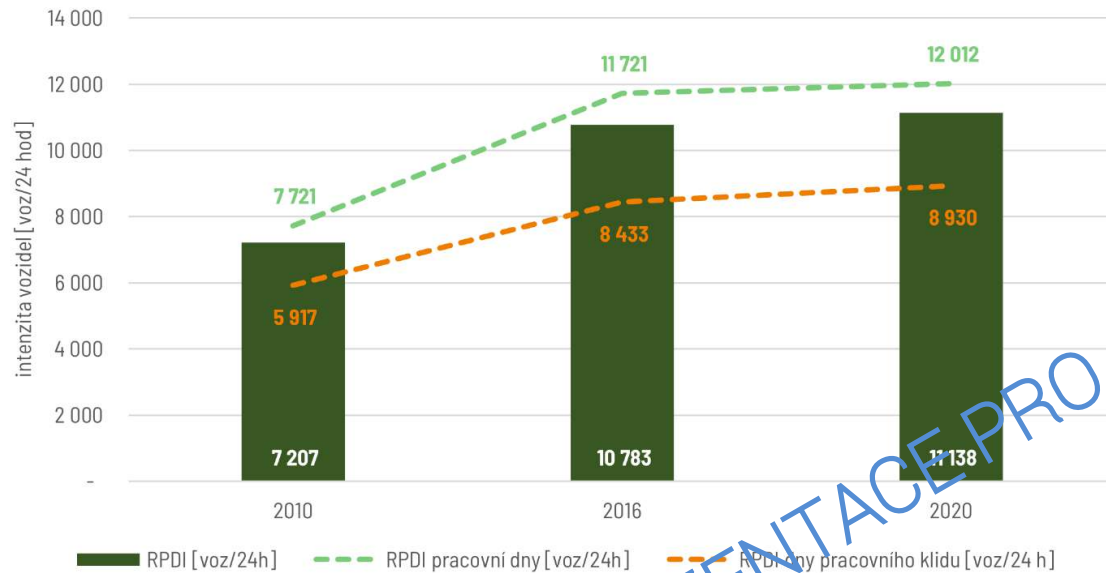
V O
N O



Výchozí stav náměstí

průtah silnice I/18 Husova - Rožmitálská

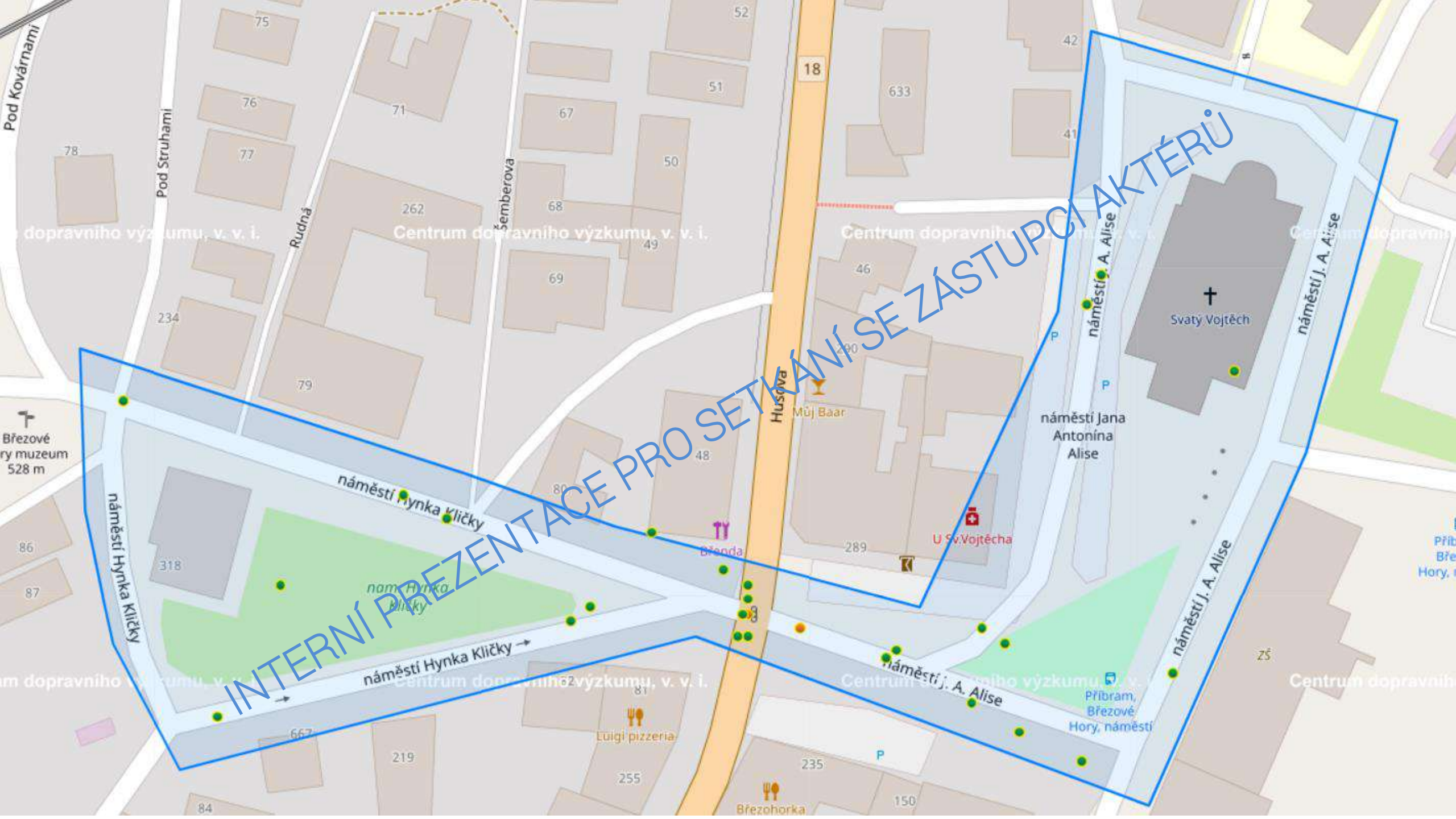
Intenzity silniční dopravy na průtahu I/18 v oblasti Příbram - Březové hory
(zdroj dat: ŘSD)



V budoucnu přeložení průtahu I/18 na obchvatovou komunikaci.

VO
NO





INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Březové Hory muzeum 528 m

náměstí Hynka Kličky

náměstí Hynka Kličky

náměstí Hynka Kličky

Březohorka

Husova

Můj Baar

U Sv. Vojtěcha

náměstí Jana Antonína Alise

náměstí J. A. Alise

náměstí J. A. Alise

Svatý Vojtěch

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Luigi pizzeria

Březohorka

Příbram, Březové Hory, náměstí

V O

N O

východiska pro dopravní řešení

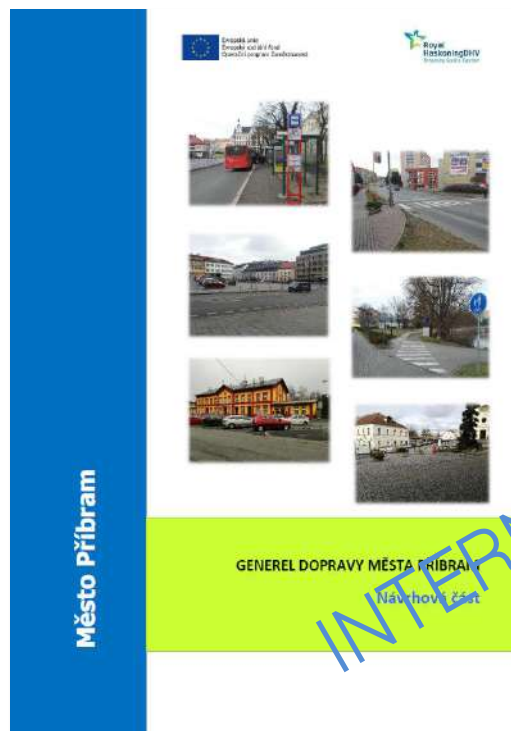
INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O
N O

Generel dopravy města Příbram

2020

→ cíle / zásady pro řešení dopravy:



<p>Zlepšení mobility a dostupnosti města</p>	<p>zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest – zaměstnání, školy, služby, volný čas, podpora intermodality</p>
<p>Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel</p>	<p>rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížení tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel</p>
<p>Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží</p>	<p>zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a optimalizace tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití nákladní železniční dopravy</p>
<p>Zvýšení kvality života ve městě</p>	<p>rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, rozvoj a optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie</p>
<p>Ekonomický a společenský rozvoj města</p>	<p>zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů</p>
<p>Zlepšení image města</p>	<p>zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy</p>

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O
N O

Generel dopravy města Příbram

2020

→ **cíle / zásady pro řešení dopravy:**

Doprava v Příbrami má být řešena dle těchto principů:

- **důraz na preferenci nemotorové dopravy před motorovou**
- **zvětšování prostoru pro pěší a cyklistickou dopravu**
- **důraz na bezpečnost chodců**

Zlepšení mobility a dostupnosti města	zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest – zaměstnání, školy, služby, volný čas, podpora intermodality
Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel	rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížení tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel
Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží	zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a optimalizace tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití nákladní železniční dopravy
Zvýšení kvality života ve městě	rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, rozvoj a optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie
Ekonomický a společenský rozvoj města	zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů
Zlepšení image města	zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O
N O

ČSN 73 6110

„Projektování místních komunikací“

Prostory místních komunikací jsou nejdůležitější veřejné prostory v obcích a městech všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci její jedinečnost a prožitek daného okolního prostředí. Tyto prostory neslouží pouze dopravě, nýbrž poskytují také rámec rozmanitým jiným projevům života, což se projevuje nejrůznějšími požadavky a funkcemi...

Předmluva k ČSN 73 6110

Účelem projektování místních komunikací v kontextu vytváření veřejných prostranství je vytváření takových podmínek, aby tyto prostory vyváženě plnili funkci dopravní, obslužnou, pobytovou a společenskou...

...pořadí důležitosti při splňování jednotlivých dopravních požadavků na veřejné prostranství při nemožnosti splnění všech, a to takto:

- 1.) chodci**
- 2.) veřejná doprava**
- 3.) cyklisté**
- 4.) motorová doprava (včetně parkování)**

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O

N O

Pro naplnění principů moderního dopravního inženýrství, odstranění zjištěných dopravně-inženýrských nedostatků, i výše uvedeného koncepčního rámce je navrženo zásadní přehodnocení dopravního řešení náměstí...

↓
SDÍLENÁ ZÓNA

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZASTUPCI AKTÉRŮ

SDÍLENÁ ZÓNA / SHARED SPACE

CO TO JE „SHARED SPACE“?

- **dopravně-urbanistický přístup k navrhování veřejných prostranství / uličního prostoru** („prostoru místních komunikací“) ve vybraných lokalitách
- je založený na **integrovaném využívání prostoru** ulice či jiného veřejného prostranství **všemi druhy uživatelů**

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

VO
NO



SDÍLENÁ ZÓNA / SHARED SPACE

CO TO JE „SHARED SPACE“?

- **dopravně-urbanistický přístup k navrhování veřejných prostranství / uličního prostoru** („prostoru místních komunikací“) ve vybraných lokalitách
- je založený na **integrovaném využívání prostoru** ulice či jiného veřejného prostranství **všemi druhy uživatelů**
- nástroj **zklidnění dopravy, zvýšení bezpečnosti provozu a zároveň zkvalitnění veřejných prostranství**
- podpory **pěších a obecně udržitelných módů dopravy** → plány **udržitelné mobility / dopravní politiky města a obce** ale **bez nutnosti vyloučení automobilové dopravy z lokality**

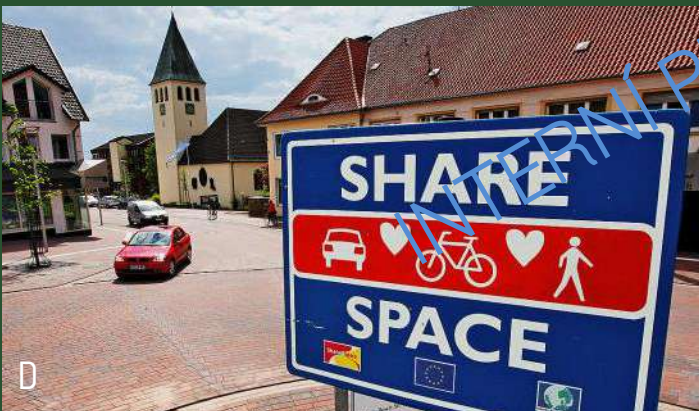
V
U
N
O



V O
N O



**Sdílená zóna je osvědčená stovkami realizací v Evropě (i ve světě)
ve velkých městech, menších městech i malých obcích.**



Přínosy zavedení sdílené zóny

- **zvýšení atraktivity a architektonické kvality veřejných prostranství („hezčí ulice“)**
- oživení parteru, podpora lokální ekonomiky
- přívětivější ulice pro děti, starší osoby i hendikepované
- zvýšení úrovně socializace a komunitní aktivity
- zlepšení životního prostředí a podpora udržitelné mobility
- **zklidnění dopravy, snížení rychlosti vozidel a vzájemného rychlostního rozdílu jednotlivých uživatelů**
- eliminace segregačního efektu silniční dopravy
- **celkové zvýšení bezpečnosti uživatelů prostoru**

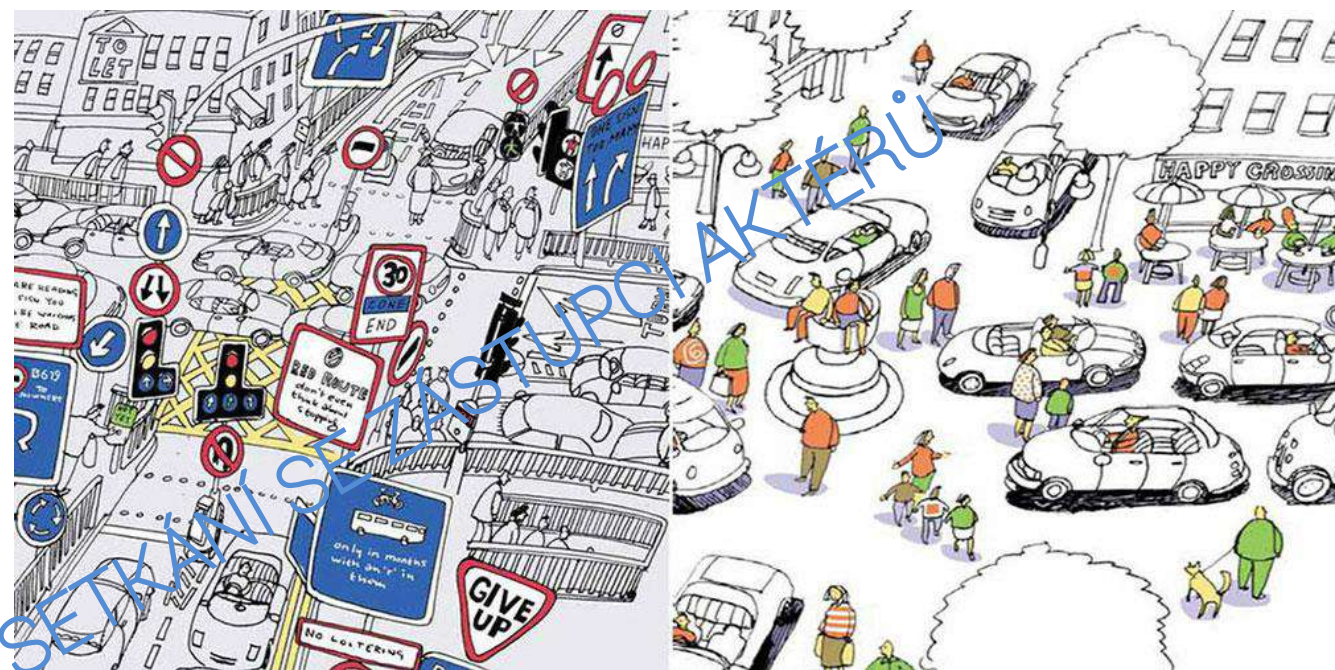
V O
N O



Teorie produktivního chaosu

ZKLIDNĚNÍ + NÍZKÁ RYCHLOST + OČNÍ KONTAKT +
ODPOVĚDNOST UŽIVATELŮ

= **KOOPERACE** (PRODUKTIVNÍ CHAOS)



“ **SHARED SPACE PŘINÁŠÍ VYŠŠÍ
BEZPEČNOST UŽIVATELŮ PROSTORU.**

V O
N O



V O
N O



**VÝZNAMNÉ MĚSTSKÉ TŘIDY
A OBCHODNÍ ULICE**



VÝZNAMNÁ VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



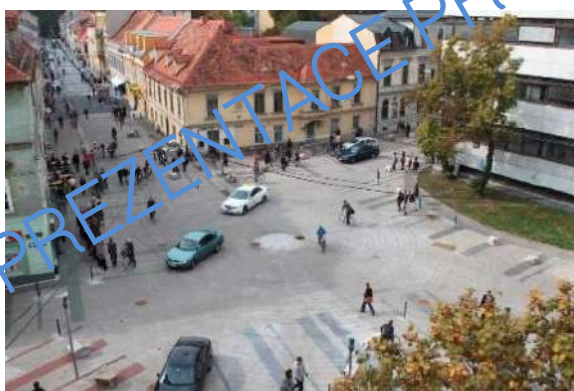
**PLOCHY PŘESTUPNÍCH BODŮ VEŘEJNÉ
DOPRAVY A PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTORY**



**NÁMĚSTÍ ČI ÚZKÉ ULICE V CENTRU
(MALÉHO) MĚSTA / NÁVES OBCE**



**ZKLIDNĚNÉ ULICE
V BLOKOVÉ ZÁSTAVBĚ**



„NAMÍSTO KŘIŽOVATKY“



**LOKÁLNÍ ULICE SE ŠKOLNÍM KAMPUSEM,
S MALÝM OBCHODNÍM CENTREM ČI
JINÝMI VÝZNAMNÝMI CÍLY**

typická uplatnění
sdílené zóny



V O
N O

Sdílená zóna

dopravní režim od 1.1.2024, novela zákona č. 361/2000 Sb.

Hlavní principy dopravního režimu "sdílená zóna" jsou následující:

- Chodci a cyklisté mohou využívat celou šířku prostoru komunikace.
- Všichni účastníci silničního provozu (tj. chodci, cyklisté i řidiči motorových vozidel) jsou si rovni, vzájemně musí dbát zvýšené opatrnosti a nesmí se vzájemně ohrozit. (V případě vedení tramvaje přes sdílenou zónu má tramvaj přednost v jízdě – obdobně jako na přechodu pro chodce).
- Nejvyšší dovolená rychlost jízdy vozidel je 20 km/h.
- Parkování motorových vozidel je možné pouze na místech k tomu určených.

IZ 10a		<p>Sdílená zóna</p> <p>Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz ve sdílené zóně.</p>
IZ 10b		<p>Konec sdílené zóny</p> <p>Značka označuje konec sdílené zóny.</p> <p>Značka může být při výjezdu ze sdílené zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Sdílená zóna“</p>

V O
N O

Sdílená zóna v nově připravovaných TP 132 „Zklidňování dopravy v obcích“ (MD ČR/CDV)

zřizování sdílených zón

- sdílenou zónu lze dle konkrétní situace zřídit na **místních komunikacích II., III. a IV. třídy a průjezdních II. a III. třídy** ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., tj. na všech místních komunikacích (kromě funkční skupiny A dle ČSN 73 6110), typicky v uvedených lokalitách
- pouze „dvoupruhové“ komunikace
- **důležitý poměr chodců a vozidel, intenzity IAD až cca 10 000 voz/den** (dle typu prostoru), bez významného podílu TNV

typické lokality

- Náměstí, návsi a další významná veřejná prostranství
- Významné městské třídy a obchodní ulice
- Přednádražní prostory a plochy přestupních uzlů VHD
- Malá náměstí a úzké ulice v centrech obcí
- Lokální ulice/veřejná prostranství u škol, kulturních nebo společenských budov, obchodních center apod.

Z dopravního hlediska se tak může jednat o významné místní komunikace, klidné a zklidněné ulice, průtahy, prostory křižovatky s charakterem náměstí, parkoviště, nádraží VHD a mnohé další.

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

Schönebeck (Elbe)



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKANÍ SE ZASTUPCI AKTÉRŮ

RIEDEL
THE WINE GLASS COMPANY
SHOPS • MUSEEN
MANUFATUR
WISLACHENAUER STR. • KREUZING
RIEDEL.COM

EU-256 YE

Vollerschule

ASTILO



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKANÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

Theatergasse

1

CK

V. REITINGER

MAN
L 18226A



INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

Begegnungszone
Volksschule Rheindorf

V O
N O



Begegnungszone Volksschule Rheindorf, Lustenau, Voralberg, Rakousko

V O
N O



Třída Míru, Pardubice



V O
N O



Jiráskova, Litomyšl



nám. Republiky, Praha

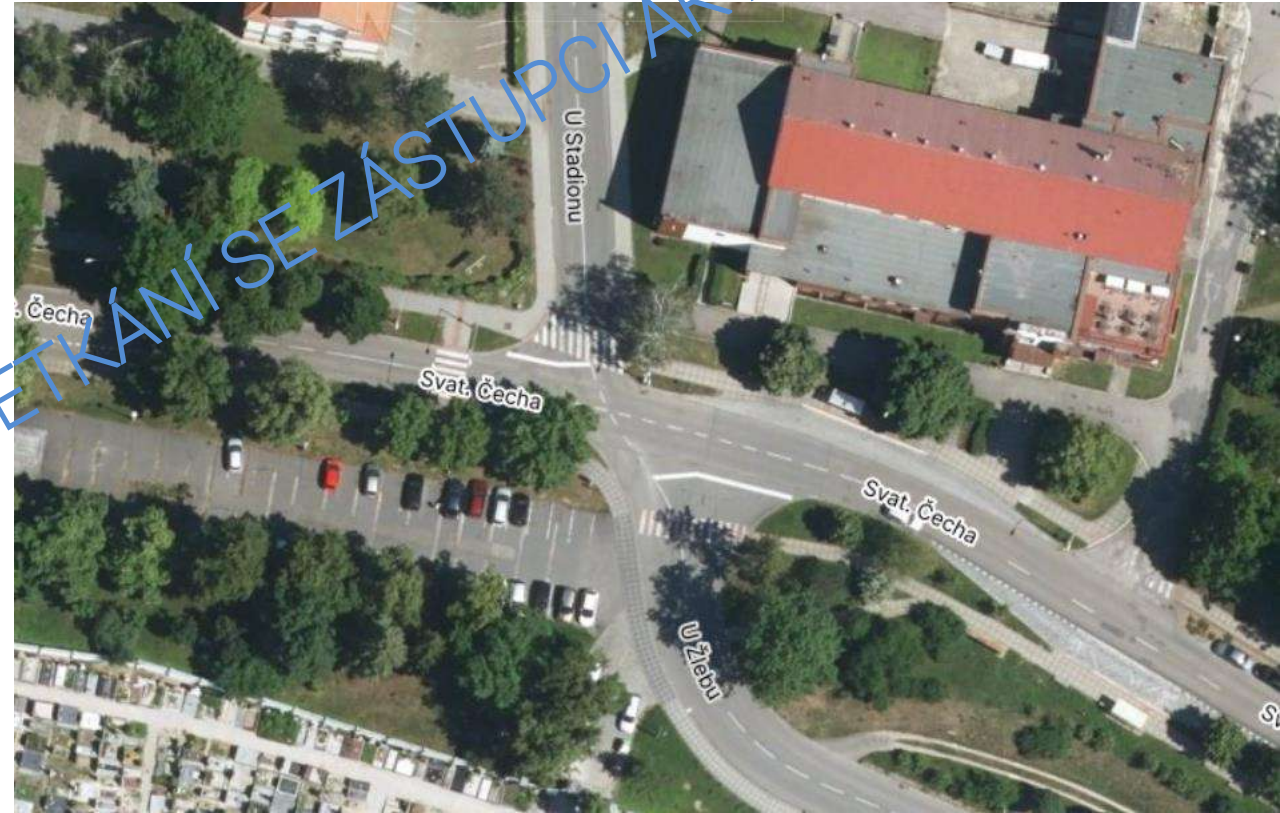
INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O
N O



vizualizace: stolařík architekti

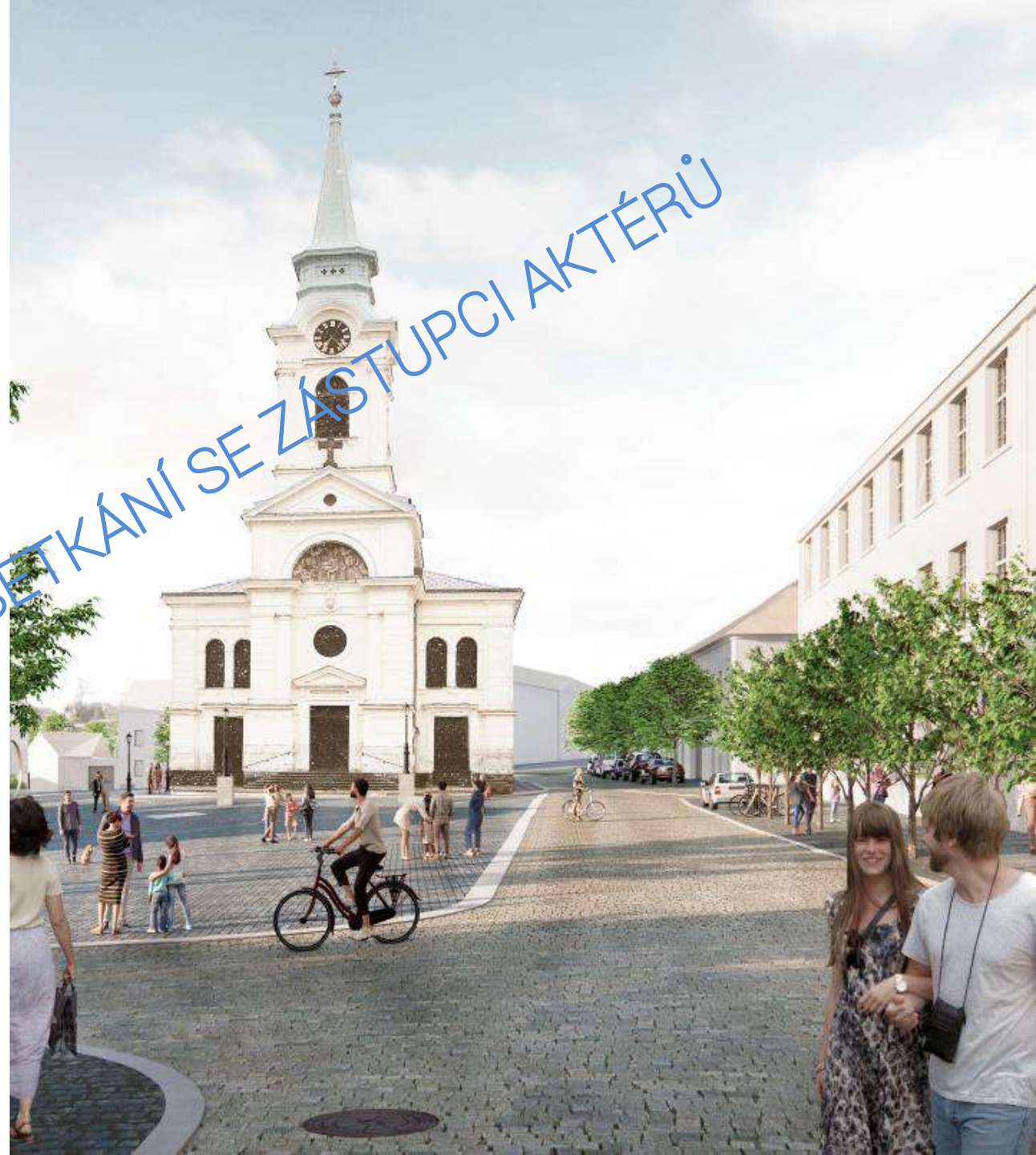
Svatopluka Čecha (projekt), Uherský Brod



Náměstí J. A. Alise, **je typickou lokalitou pro užití sdílené zóny**, a to zejména z následující důvodů:

- Jedná se o náměstí, významné veřejné prostranství, ve kterém se stýká více ulic a více různých směrů pěších vazeb s potřebou kvalitních podmínek pro pěší a další uživatele aktivní mobility.
- Jedná se o předškolní prostor s požadavky na přímý, kvalitní a bezpečný pohyb dětí – chodců.
- Jedná se o prostranství s potřebou významného zklidnění motorové dopravy a přerozdělení dopravních a pobytových ploch.
- Samotné náměstí není zatíženou významnou tranzitní dopravou či těžkou nákladní dopravou (mimo silnice I/18 na hranici náměstí).

VO
NO



V O

N O

stanovení počtu parkovacích stání na náměstí

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

V O
N O

Analýza indikativní poptávky po parkování:

rezidentní parkování

stanoveno na základě adresních bodů, počtu bytů dle katastru nemovitostí a dostupnosti parkovacích stání v rámci soukromých pozemků

cílové parkování

provozovny, obchody, mše, zaměstnanci školy, sportovní hala

specifické události

svatby pohřby, křtiny a další události

režim „K+R“ (mamataxi)

„návoz“ dětí do školy, vyzvedávání dětí ze školy (krátkodobé stání)



V O
N O

Analýza indikativní poptávky po parkování:

rezidentní parkování

stanoveno na základě adresních bodů, počtu bytů dle katastru nemovitostí a dostupnosti parkovacích stání v rámci soukromých pozemků

cílové parkování

provozovny, obchody, mše, zaměstnanci školy, sportovní hala

specifické události

svatby pohřby, křtiny a další události

režim „K+R“ (mamataxi)

„návoz“ dětí do školy, vyzvedávání dětí ze školy (krátkodobé stání)



„CHCEME NÁMĚSTÍ, NE PARKOVIŠTĚ...“

V O
N O

Analýza indikativní poptávky po parkování:

rezidentní parkování

stanoveno na základě adresních bodů, počtu bytů dle katastru nemovitostí a dostupnosti parkovacích stání v rámci soukromých pozemků

cílové parkování

provozovny, obchody, mše, zaměstnanci školy, sportovní hala

specifické události

svatby pohřby, křtiny a další události

režim „K+R“ (mamataxi)

„návoz“ dětí do školy, vyzvedávání dětí ze školy (krátkodobé stání)

	priorita splnění požadavků	typický pracovní a školní den				víkend (den pracovního klidu)
		ráno (před ranní dopravní špičkou)	přes den	večer (po odpolední dopravní špičce)	přes noc	
poptávka po rezidentním parkování	priorita 1	18	9	18	18	18
poptávka po cílovém parkování (provozovny, obchody, mše v kostele sv. Vojtěcha)	priorita 2	0	5	2	0	2
poptávka po cílovém parkování – zaměstnanci školy	priorita 3	0	10	0	0	0
poptávka po cílovém parkování – sportovní hala	priorita 4	0	0	5-10	0	5-10
Kostel Sv. Vojtěcha – svatby, pohřby, křtiny a další události (mimo běžné mše)	-	Pro svatby, pohřby či obdobné události bude v rámci návrhu prostranství počítání s plochou pro 10–15 vozidel, která bude dočasně pro tento účel vymezena pouze v případě konání těchto událostí cca hodinu před začátkem události – cca hodinu po skončení události. „Provozní model“ tohoto řešení bude upřesněn – například prostřednictvím vhodné formy přenosného dopravního značení / informační tabule, která do vymezeného prostoru a za stanovených podmínek bude umístěna zaměstnanci fary či městskou policií.				
Potřebný počet stání	-	18	24	25-30	18	25-30

Stanovení indikativní poptávky po parkování:

25-30 stání

Současná reálná poptávka převyšuje indikativní poptávku, proto uvažujeme další opatření:

- **distribuci parkovacích stání i mimo náměstí** do nejbližšího (s cílem minimalizovat počet stání přímo na náměstí) – potenciál až 30 dalších stání v docházkové vzdálenosti cca do 250 m od náměstí
- **posílení MHD** (změna dopravního chování)



schéma: Město Příbram / Ing. Jiří Kašpar

Děkuji za pozornost.

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory

INTERNÍ PREZENTACE PRO SETKÁNÍ SE ZÁSTUPCI AKTÉRŮ

