



Návrhová část

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Dopravní generel obce Viničné Šumice

Zpracovatel

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a, 636 00 Brno

Autoři

Lukáš Caha
Petr Daněk
Adam Ohera a další

Datum zpracování

20. prosince 2024

Obsah

1	Úvod	4
2	Návrh	5
2.1	Vize mobility.....	5
2.2	Cíle	5
3	Opatření	7
3.1	Komfortní a bezbariérová infrastruktura pro chodce a cyklisty	7
3.1.1	Infrastruktura pro chodce v intravilánu obce	7
3.1.2	Infrastruktura pro cyklisty v intravilánu obce	8
3.1.3	Infrastruktura pro chodce a cyklisty v extravilánu obce.....	10
3.2	Zvýšení bezpečnosti dopravy	11
3.2.1	Zřízení přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení	11
3.2.2	Zklidnění dopravy na sběrných komunikacích.....	12
3.2.3	Vytvoření dopravně zklidněných zón.....	14
3.2.4	Bezpečné cesty do školy	17
3.3	Komfortní a dostupná veřejná doprava.....	18
3.3.1	Modernizace autobusových zastávek.....	18
3.4	Parkování	19
4	Seznamy a přílohy	24
4.1	Seznam obrázků	24
4.2	Seznam příloh	24

1 Úvod

Návrhová část dopravního generelu obce Viničné Šumice představuje strategii rozvoje dopravní infrastruktury a s dopravou souvisejících témat na území obce. Důraz je kladen na vyvážený a udržitelný rozvoj, který preferuje aktivní formy mobility – chůzi a jízdu na kole a veřejnou dopravu a současně umožňuje optimální využívání individuální automobilové dopravy včetně parkování. Principem preference aktivní mobility je zajištění nejen bezpečné, ale také atraktivní a komfortní infrastruktury pro chodce a cyklisty všech skupin obyvatel. Rozvoj automobilové dopravy a parkování je podmíněn zajištěním bezpečí chodců a cyklistů, resp. zajištěním jejich co nejmenšího omezování a obtěžování emisemi a hlukem.

Strategický dokument je strukturován definováním vize mobility obce Viničné Šumice a základních cílů nebo pilířů rozvoje mobility. Jednotlivých cílů bude dosaženo naplňováním souboru navržených opatření.

2 Návrh

2.1 Vize mobility

Viničné Šumice jsou obcí s 1390 obyvateli a potenciálem dalšího růstu. Rozkládají se přibližně 20 km východně od Brna, které je hlavním regionálním cílem každodenní dojížděky. Jednotlivé zdroje a cíle cest uvnitř obce jsou od sebe vzdáleny do 1 km, takže jsou snadno dosažitelné pěšky nebo na kole. Krátká vzdálenost je také k nejbližším obcím nebo městům s širším výběrem služeb, např. Pozořice nebo Rousínov s délkou cesty 3 až 5 kilometrů. Obcí s rozšířenou působností je město Šlapanice vzdálené 10 km.

Cesty do Brna jsou v současnosti uskutečňovány především individuální automobilovou dopravou nebo regionálním autobusem. V obou případech je ale spolehlivost dopravy komplikována nedostatečnou kapacitou dálnice D1 a dochází k častým zpožděním v řádu desítek minut.

V blízké budoucnosti převezme páteřní funkci regionální veřejné dopravy zmodernizovaná železnice Brno – Přerov se stanicí v Rousínově.

Přímé autobusové spojení je zavedeno pouze ve směru do Brna. Jízda k hlavnímu nádraží trvá 30 až 40 minut v intervalu 15 minut v době ranní a odpolední špičky a 60 minut v době mimo špičku. Autobusové spojení do Šlapanic je možné pouze s přestupem s celkovou cestovní dobou do 40 minut.

2.2 Cíle

1 Komfortní a bezbariérová infrastruktura pro chodce a cyklisty

Aktivní mobilita – chůze a jízda na kole, je základním druhem dopravy pro krátké cesty uvnitř obce, ale i pro cesty do sousedních obcí nebo měst. Je nejméně náročná na zábor veřejného prostoru i veřejné finance. Současně má nejméně zatěžuje životní prostředí emisemi a hlukem. Benefitem pro obyvatele je také zlepšování fyzické kondice a zdravotní prevence. Rozvoj aktivní mobility bude podpořen změnami organizace dopravy i rozvojem infrastruktury pro chodce a cyklisty na území obce, aby chůze a jízda na kole byla nejen bezpečná, ale také atraktivní a komfortní. Dopravní infrastruktura bude rozvíjena v souladu s potřebami všech skupin obyvatel, zejména osob s omezenou schopností pohybu a orientace, seniorů a dětí.

2 Zvýšení bezpečnosti dopravy

V obci bude zvyšována bezpečnost dopravy s ohledem zejména na nejzranitelnější účastníky provozu, kterými jsou děti, senioři nebo osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Na místech s vyšší poptávkou po přecházení budou provedena opatření pro bezpečnější, komfortnější a bezbariérové přecházení sběrných komunikací – například místa pro přecházení nebo přechody pro chodce. Na sběrných komunikacích bude v některých úsecích organizačními nebo stavebními úpravami provedeno zklidnění dopravy – snížení maximální povolené rychlosti, aby byla zvýšena bezpečnost a atraktivita pěší a cyklistické dopravy. Mimo sběrné komunikace bude rozvíjena dopravní infrastruktura se sdíleným provozem chodců, cyklistů a automobilů v dopravně zklidněných zónách s maximální rychlostí 20 km/h.

3 Komfortní a dostupná veřejná doprava

Doprava do okolních obcí a měst je zajištěna regionální autobusovou dopravou. Na území obce budou rozvíjeny zastávky autobusové dopravy, aby byl zajištěn bezbariérový a komfortní nástup a výstup z vozidla pro všechny skupiny obyvatel. Bude zajištěn komfort pro cestující při čekání na spoj na nástupních zastávkách. Zastávky budou napojeny na síť infrastruktury pro chodce a cyklisty v obci. Do budoucna bude také rozvíjena autobusová doprava v závislosti na změně organizace regionální dopravy po modernizaci železniční trati Brno – Přerov.

4 Parkování

Individuální automobilová doprava zůstává důležitým dopravním módem zejména pro dojížděku do okolních měst a obcí a vzdálenějších cílů. Dlouhodobé odstavení osobních automobilů by mělo být přednostně zajištěno na pozemku majitele vozidla. Současně však bude zajištěn rozvoj optimálního počtu parkovacích stání na celém území obce pro různé účely – parkování rezidentů a návštěv, parkování řemeslníků a vozidel zásilkových služeb a zásobování, krátkodobé parkování u objektů obchodu a služeb a krátkodobé parkování u základní a mateřské školy. Organizace parkování bude navržena tak, aby odstavená vozidla nesnižovala bezpečnost dopravy v okolí a současně nesnižovala kvalitu veřejného prostoru a nebránila rozvoji dalších funkcí – pobytové funkce, výsadba stromů a zeleně apod.

3 Opatření

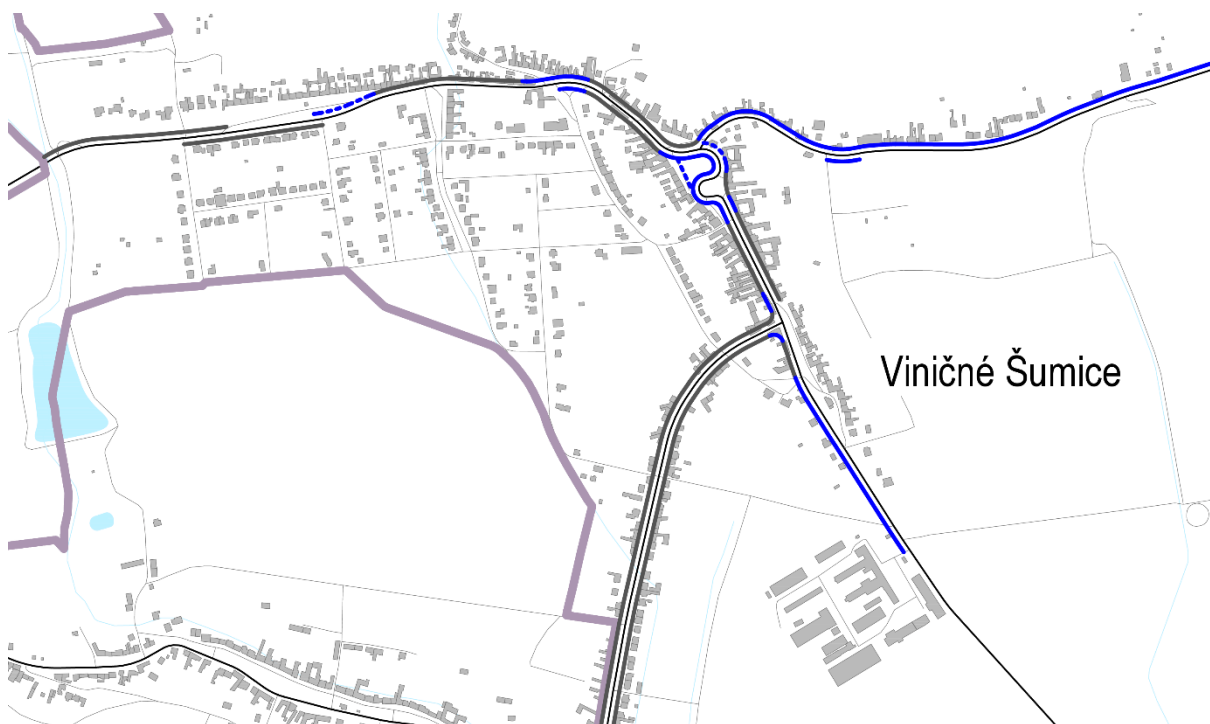
3.1 Komfortní a bezbariérová infrastruktura pro chodce a cyklisty

3.1.1 Infrastruktura pro chodce v intravilánu obce

Pěší doprava na komunikacích s vyšší intenzitou automobilové dopravy v obci je organizována odděleně od automobilové dopravy. Jedná se zejména o průjezdní úseky silnic III/3834 a III/3838, ale také o místní komunikaci směrem na Vítovice.

V současnosti je stav infrastruktury pro chodce podél uvedených komunikací nedostatečný. V některých úsecích je stav chodníků nevyhovující z hlediska nedostatečné šířky, kvality povrchu nebo neexistence bezbariérových úprav. V některých úsecích chodníky chybí zcela.

V cílovém stavu je navrženo souvislé vedení oboustranných nebo jednostranných chodníků podle Obr. 1. Technické parametry chodníků by měly odpovídat minimálním normovým hodnotám (například šířka). Pokud to prostorové podmínky umožňují, je žádoucí navrhovat technické parametry i nad rámec minimálních hodnot, které stanovuje norma.



Obr. 1: Návrh infrastruktury pro chodce, — stávající chodníky, — nové chodníky, - - - nové chodníky (doplnění).

Šířka chodníků

Chodník by měl být široký minimálně 1,5 m. Pokud není chodník od souběžné vozovky oddělen zeleným pásem, přičítá se k minimální šířce 1,5 m dalších 0,5 m jako tzv. bezpečnostní odstup. Tento

bezpečnostní odstup se neuplatňuje v případech, kdy je na souběžné vozovce povolena maximální rychlost do 30 km/h.

Výškový rozdíl chodníků a vozovky

Pokud je to z prostorových důvodů možné, je vhodnější volit chodník oddělený od vozovky zeleným pásem. Takový chodník je pak vhodnější provádět ve stejné výškové úrovni jako přilehlá vozovka – oddělení od motorové dopravy je zajištěno zeleným pásem. Stejná výšková úroveň zajišťuje vyšší komfort chodníků, protože není nutné časté přerušování rovinnosti bezbariérovými úpravami (snižování chodníku v místě přecházení, deformace chodníku v místě vjezdu k nemovitosti apod.).

Vjezdy k nemovitostem

Komfort chodníků by neměl být snižován častým přerušením roviny chodníku v místě vjezdů k nemovitostem. Pokud se jedná pouze o vjezd k nemovitosti, je vhodnější nesnižovat (deformovat) celou plochu chodníku, ale pouze osadit zešikmenou obrubu – rovina chodníku tak zůstane prakticky nepřerušena. Snížení chodníku je nutné pouze v místě přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení.

Zvýšené chodníkové přejezdy

V místech vjezdů z hlavní komunikace do zklidněné zóny je v cílovém stavu vhodné použít zvýšený chodníkový přejezd. Rovina chodníku podél hlavní komunikace zůstane výškově nepřerušena. Plocha v místě přejezdu je z odolnějšího materiálu, např. hladká kamenná nebo betonová dlažba.

3.1.2 Infrastruktura pro cyklisty v intravilánu obce

Z analýzy cyklistické dopravy v obci vyplývá, že jízda na kole je využívaným dopravním módem, ačkoliv v intravilánu obce nejsou provedena žádná specifická opatření pro cyklisty nebo cyklistická infrastruktura. Uvnitř obce je cyklistická doprava mezi jednotlivými zdroji a cíli cest využívána plošně na všech komunikacích – sběrných i obslužných. Podle kategorie komunikace je navržena adekvátní infrastruktura nebo opatření pro cyklisty.

Infrastruktura pro cyklisty v intravilánu na silnicích III. třídy

Intenzita automobilové dopravy na silnicích III/3834 i III/3838 je do 1500 voz./24 h. Tato hodnota je relativně nízká a z hlediska bezpečnosti dopravy není bezpodmínečně nutné vytvářet opatření pro cyklisty. Nicméně jízda po těchto silnicích společně s automobily bez jakýchkoliv opatření může být pro některé skupiny cyklistů (např. senioři, děti apod.) málo atraktivní a mohou pociťovat subjektivní nebezpečí ze strany automobilové dopravy. Na uvedených silnicích III. třídy v intravilánu obce je možné vytvořit několik variant infrastruktury pro cyklisty:

- a) Stávající provoz cyklistů ve vozovce s doplněním piktogramových koridorů pro cyklisty

Piktogramový koridor je finančně a administrativně nejméně náročné cykloopatření, které se provádí vyznačením vodorovného dopravního značení na okraji vozovky ve formě cyklopiktogramů. Jde pouze o informativní dopravní značení, které cyklistům ani řidičům neukládá žádné specifické povinnosti.

b) Ochranné pruhy pro cyklisty

Jde o integrační opatření, kdy je na okraji vozovky vyznačen vodorovným dopravním značením pruh pro cyklisty v šířce alespoň 1,5 m. Pokud je ve zbytku vozovky dostatek prostoru, jezdí automobily mimo pruhy pro cyklisty. Pokud není ve zbytku vozovky dostatek prostoru pro oba směry jízdy, míjí se automobily tak, že využijí i pruh pro cyklisty – nesmí však cyklisty ohrozit.

Silnice III/3834 a III/3838 mají v typických úsecích šířku mezi obrubami 6,5 až 7,0 m. Po vyznačení ochranných pruhů pro cyklisty by zbývající šířka byla 3,5 až 4 m. Taková komunikace by pak neměla vyznačenou středovou čáru a z hlediska automobilové dopravy by se jednalo o jednopruhovou komunikaci s obousměrným provozem. Cyklisté se pohybují v jízdních pruzích pro cyklisty, ostatní vozidla projíždějí jízdním pruhem uprostřed vozovky a v případě protijedoucích vozidel se pak vyhýbají vpravo průjezdem přes jízdní pruhy pro cyklisty.

Výhodou tohoto řešení je, že cyklisté mají ve vozovce adekvátní vyznačený prostor a současně není automobilová doprava s ohledem na relativně nízkou intenzitu nijak zásadně omezována. Nedochozí ke vzájemnému omezování chodců a cyklistů. Vhodné je takovou organizaci provozu alespoň v některých úsecích doplnit snížením maximální rychlosti automobilů a vytvořením dalších doplňujících prvků (např. ostrůvky, které v některých místech stavebně oddělují cyklistické pruhy od motorové dopravy apod.).

Vyznačení ochranných pruhů je levnějším řešením než vybudování oddělených stezek. Současně je v některých dotačních programech možnost žádat o podporu i tohoto typu cyklistické infrastruktury.

c) Stezky oddělené od automobilové dopravy

Stezkou je myšlen jeden z typů komunikace podle Zákona o provozu na pozemních komunikacích – stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty nebo stezka pro chodce s povolenou jízdou cyklistů. S ohledem na prostorové podmínky je možné uvažovat pouze o stezkách pro chodce a cyklisty nebo o stezkách pro chodce s povolenou jízdou cyklistů. V obou případech by šlo o typ komunikace, kde by byl provoz chodců i cyklistů sdílený s různou mírou omezení pro jeden nebo druhý dopravní mód – například na stezce pro chodce s povolenou jízdou cyklistů smí jet cyklista maximálně 20 km/h, komunikace je přednostně určena chodcům.

Z uvedeného vyplývá, že v případě vybudování tohoto typu oddělené infrastruktury pro cyklisty by šlo s ohledem na prostorové podmínky o šířkově minimální komunikace, které by využívali zejména slabší skupiny cyklistů. Zdatnější cyklisté by nadále preferovali rychlejší jízdu ve vozovce společně s automobilovou dopravou. V některých nejužších místech je z prostorových důvodů prakticky nemožné tento typ infrastruktury vybudovat a bylo by nutné zvolit specifické řešení (například zúžení vozovky do jednoho pruhu s obousměrným provozem apod.). Výstavba oddělených stezek je finančně nejvíce náročnou variantou.

Název oblasti	Bezpečnost cyklodopravy	Subjektivní pocit bezpečí	Investiční náklady	Časová náročnost vybudování
a) Cyklopiktogramy	• • •	•	• • •	• • •
b) Ochranné pruhy	• • •	• •	• • •	• • •
c) Oddělené stezky	• • •	• • •	•	•

Infrastruktura pro cyklisty v intravilánu mimo silnice III. třídy

Na obslužných komunikacích v obci mimo silnice III/3834 a III/3838 je minimální intenzita automobilové dopravy. Žádná specifická cykloopatření není potřeba zřizovat. K bezpečné a atraktivní jízdě cyklistů stačí pouze celkové zklidnění dopravy v lokalitě.

3.1.3 Infrastruktura pro chodce a cyklisty v extravilánu obce

Mimo zastavěné území obce mají dopravní komunikace formu silnic III. třídy s obvyklou maximální rychlostí 90 km/h. Jízda cyklistů na těchto komunikacích je organizována společně s automobilovou dopravou, chodci musí využít okraj vozovky v protisměru automobilů (kromě silnice III/3834 směrem na Pozořice, kde je vytvořena stezka pro chodce). Společný provoz automobilové, cyklistické a pěší dopravy není v extravilánu obce bez omezení rychlosti bezpečný. Pro zranitelné účastníky provozu je také značně neatraktivní a ve většině případů tak musí pro svou cestu volit jiný dopravní mód – nejčastěji automobil.

Jelikož je spojení obcí Viničné Šumice a Kovalovice v zastavěném území, zbývají pouze tři komunikace, které propojují sousední obce, kde je vhodné řešit opatření pro chodce a cyklisty – směr na Pozořice, Vítovice a Rousínov.

Infrastruktura pro chodce a cyklisty na silnici III/3834 ve směru na Pozořice

V současnosti je mezi Viničnými Šumicemi a Pozořicemi vybudována stezka pro chodce v šířce 1,5 m. Část stezky je oddělena od silnice zeleným pásem, část stezky je k silnici přimknutá. Stezka pro chodce zajišťuje bezpečný pohyb pouze pro chodce, případně pro cyklisty do 10 let, kteří mohou stezku společně s chodci využívat. Cyklisté nad 10 let musí k jízdě využít silnici, kde je dopravním značením omezena maximální rychlost na 70 km/h.

Pro zvýšení atraktivity jízdy na kole je vhodné rozšířit stezku pro chodce z 1,5 m na alespoň 2,4 m nebo optimálně 3,0 m a vytvořit tak stezku pro chodce a cyklisty. Povrch stezky by měl být z hladké dlažby bez fazet nebo asfaltový.

Infrastruktura pro chodce a cyklisty na silnici III/3834 ve směru na Rousínov

S ohledem na plánovanou modernizaci železniční tratě Brno – Přerov, po níž převezme páteřní funkci regionální veřejné dopravy železnice, je žádoucí zajistit pro cyklisty bezpečné a atraktivní spojení s Rousínovem. Vzdálenost Viničných Šumic a železniční stanice v Rousínově je 4 km, tedy 15 minut jízdy na kole.

Adekvátním řešením je od motorové dopravy oddělená stezka pro cyklisty s povoleným pohybem chodců v šířce optimálně 3,0 m.

Infrastruktura pro chodce a cyklisty na komunikaci ve směru na Vítovice

S ohledem na velmi nízkou intenzitu automobilové dopravy není ani v extravilánovém úseku na této komunikaci nutné oddělovat automobilovou, pěší a cyklistickou dopravu. Žádoucí je ale pro společný provoz zajistit sníženou maximální rychlost např. 50 km/h.

3.2 Zvýšení bezpečnosti dopravy

3.2.1 Zřízení přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení

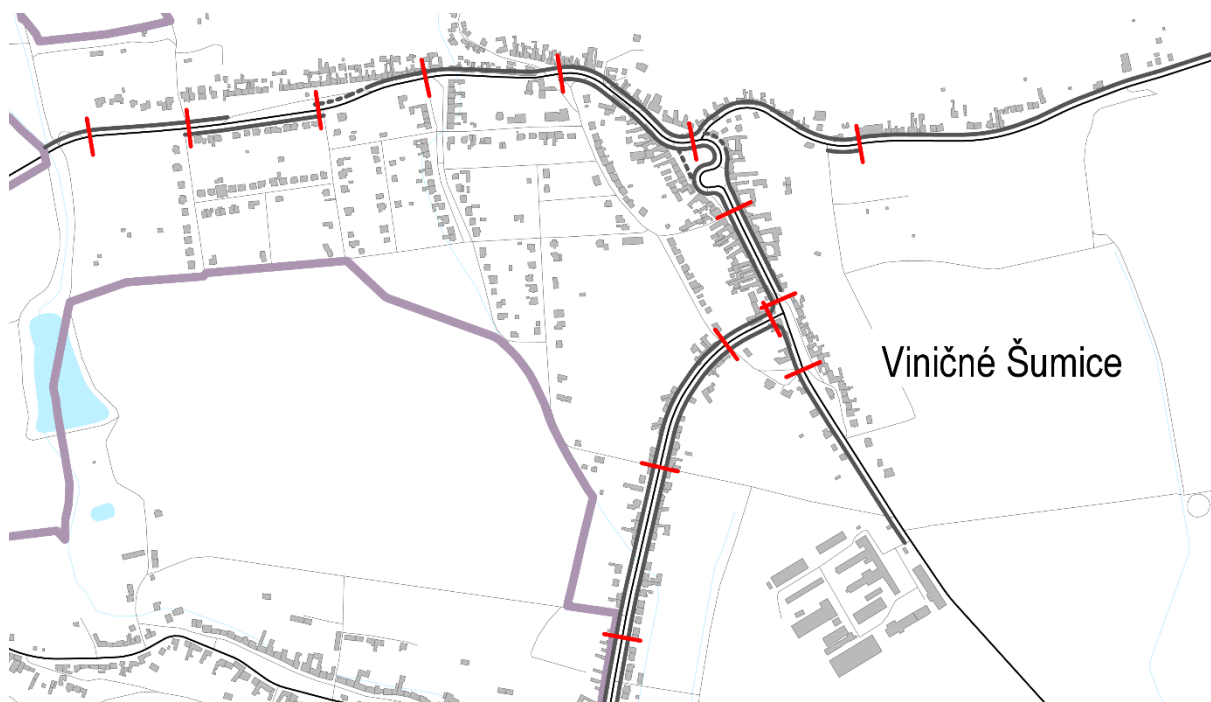
V současnosti se na území obce nenachází přechody pro chodce ani místa pro přecházení. S ohledem na nízké intenzity pěší i automobilové dopravy není podle normy Projektování místních komunikací nutné přechody pro chodce ani místa pro přecházení budovat.



Obr. 2: Přechod pro chodce s ostrůvkem, zdroj: Bezpečná obec (CDV, v. v. i.)

Pro zvýšení komfortu pěší dopravy všech skupin obyvatel je nicméně žádoucí, aby v místech s vyšší poptávkou po přecházení průjezdních úseků silnic III/3834 a III/3838 byla některá z opatření pro přecházení chodců vytvořena. Jedná se zejména o místa navazující na zastávky autobusové dopravy, obecní úřad, budovy se službami, obchody apod. Opatřením pro přecházení chodců se rozumí místo pro přecházení nebo přechod pro chodce v souladu s normovými parametry jako je délka přechodu, zúžení vozovky, vytvoření ostrůvku, bezbariérové řešení s hmatovými prvky, osvětlení apod. Konkrétní volba opatření v jednotlivých lokalitách bude navržena v navazujících projektových fázích.

Návrh míst pro opatření pro přecházení chodců je zobrazen na Obr. 3.



Obr. 3: Návrh míst pro přecházení chodců.

3.2.2 Zklidnění dopravy na sběrných komunikacích

Na sběrných komunikacích v intravilánu obce, tedy silnicích III/3834 a III/3838 a místní komunikaci ve směru na Vítovice jsou v současnosti některé dopravně zklidňující principy aplikovány. Na vjezdu do obce od Pozořic je umístěn dělicí zpomalovací ostrůvek. V celém intravilánovém úseku místní komunikace ve směru na Vítovice je snížena maximální povolená rychlost na 30 km/h a instalováno několik ocelových zpomalovacích polštářů. Na zbývajících úsecích sběrných komunikací platí běžné omezení rychlosti v intravilánu na 50 km/h.

Z hlediska bezpečnosti dopravy je za předpokladu dodržování pravidel silničního provozu všemi účastníky a s důrazem na vzájemnou ohleduplnost možné konstatovat, že dopravní infrastruktura je bezpečná. Pro zvýšení komfortu mobility zejména nejslabších skupin obyvatel je nicméně žádoucí navrhnout v některých specifických místech organizační nebo stavební úpravy vedoucí k dopravnímu zklidnění. Mimo jiné také s ohledem na skutečnost, že silnice III/3834 je využívána také pro osobní tranzitní dopravu mezi Rousínovem a Pozořicemi.

Zklidnění úseku silnice III/3834 u zastávky Hradská

V tomto úseku je jednak významně zúžena vozovka i chodník z důvodu nedostatku šířky uličního profilu, jednak jsou zde situovány autobusové zastávky v obou směrech s intenzivnějším pohybem chodců, včetně žáků blízké základní školy.

Řešení dopravního zklidnění v tomto úseku silnice bude podrobně navrženo v navazujících projektových fázích. Principy návrhu mohou být následující (není nutné dodržet všechny, bude posouzeno komplexně v navazujících projektových fázích):

- Zúžení vozovky v nejužším místě na jeden obousměrný jízdní pruh a současně rozšíření jednostranného chodníku alespoň na 2 m.

- Omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h.
- Průběžný chodník podél severní strany silnice až k autobusové zastávce. Přechod pro chodce nebo místo pro přecházení směrem k chodníku na jižní straně silnice s návazností na opačnou autobusovou zastávku a cestu do školy.
- Vytvoření zvýšených nástupních hran autobusových zastávek. Prověření možnosti vytvoření zátkových zastávek se středovým ostrůvkem pro omezení předjíždění autobusu v zastávce.
- Vodorovné dopravní značení – upozornění na sníženou rychlost nebo na zvýšený pohyb dětí, vyznačení prostoru autobusové zastávky apod.
- Případně prověření možnosti zvýšení úrovně vozovky v úseku, umístění zvýšeného přechodu pro chodce apod. při zachování komfortu průjezdu veřejné dopravy.



Obr. 4: Zúžení komunikace, zdroj: Bezpečná obec (CDV, v. v. i.)

Zklidnění úseku silnice III/3834 před obecním úřadem

Ve veřejném prostranství před obecním úřadem k vyšší intenzitě pohybu chodců i cyklistů z důvodu nabídky správních, administrativních, společenských i poštovních služeb v objektu obecního úřadu. V lokalitě se nachází také autobusové zastávky.

Řešení dopravního zklidnění v tomto úseku silnice bude podrobně navrženo v navazujících projektových fázích s těmito principy:

- Omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h.
- Minimalizace šířky prostoru jízdních pruhů pro automobily (např. 6 – 6,5 m), zbytek veřejného prostranství bude určen pro pobytové funkce, zeleň, nástupiště autobusové dopravy, parkování a zásobování.
- Průběžné široké chodníky po obou stranách ulice.
- Vytvoření zvýšených nástupních hran autobusových zastávek. Prověření možnosti vytvoření zátkových zastávek se středovým ostrůvkem pro omezení předjíždění autobusu v zastávce.
- Zvýšení vedlejší místní komunikace vedle obecního úřadu do úrovně chodníků.

Zklidnění křižovatky silnic III/3834 a III/3838

Řešení chodníků v křižovatce silnic není adekvátní významu této pěší trasy v rámci obce – cesta k autobusovým zastávkám, k obecnímu úřadu apod. Rovněž je potřeba zohlednit výskyt cyklistů, ať už bude finálně zvolena kterákoliv varianta infrastruktury pro cyklisty.

Řešení dopravního zklidnění křižovatky bude podrobně navrženo v navazujících projektových fázích s těmito principy:

- Omezení maximální povolené rychlosti na všech ramenech křižovatky na 30 km/h.
- Minimalizace šířky prostoru jízdních pruhů pro automobily (např. 6 – 6,5 m) a oblouků v křižovatce, zbytek prostoru bude určen pro rozšíření chodníků, případně také pro umístění zeleného pásu nebo dělícího ostrůvku.
- Rozšíření chodníků a doplnění chybějícího úseku chodníku, vytvoření přechodu pro chodce nebo místa pro přecházení s ostrůvkem podél západní strany silnice III/3834.

Zklidnění místní komunikace ve směru na Vítovice

Na místní komunikaci bude nadále omezena maximální rychlost na 30 km/h, neboť jde o trasu s tranzitní osobní dopravou mezi Vítovicemi a Pozořicemi a z hlediska bezpečnosti dopravy a charakteru uličního profilu zde není vyšší rychlost žádoucí.

Řešení dopravního zklidnění místní komunikace bude podrobně navrženo v navazujících projektových fázích s těmito principy:

- Omezení maximální povolené rychlosti na 30 km/h, případně vytvoření zóny 30.
- Vybudování jednostranného chodníku na severní straně komunikace v šířce alespoň 2 m s co nejnižší výškou obruby podle normy pro snazší přecházení ulice (např. 8 cm).
- Ponechání nebo obnova zpomalovacích prvků, např. polštářů.
- Místo pro přecházení před sokolovnou, může být provedeno ve formě zvýšeného přejezdového prahu.
- V případě vytvoření zóny 30 je žádoucí vybudovat v křižovatce se silnicí III/3834 zpomalovací prvek ve formě zvýšeného chodníkového přejezdu.
- Vytvoření podélných parkovacích míst se současným zúžením vozovky v krátkých úsecích (např. čtyři podélná parkovací místa za sebou) s tím, že protijedoucí vozidla si musí při míjení dát přednost.

3.2.3 Vytvoření dopravně zklidněných zón

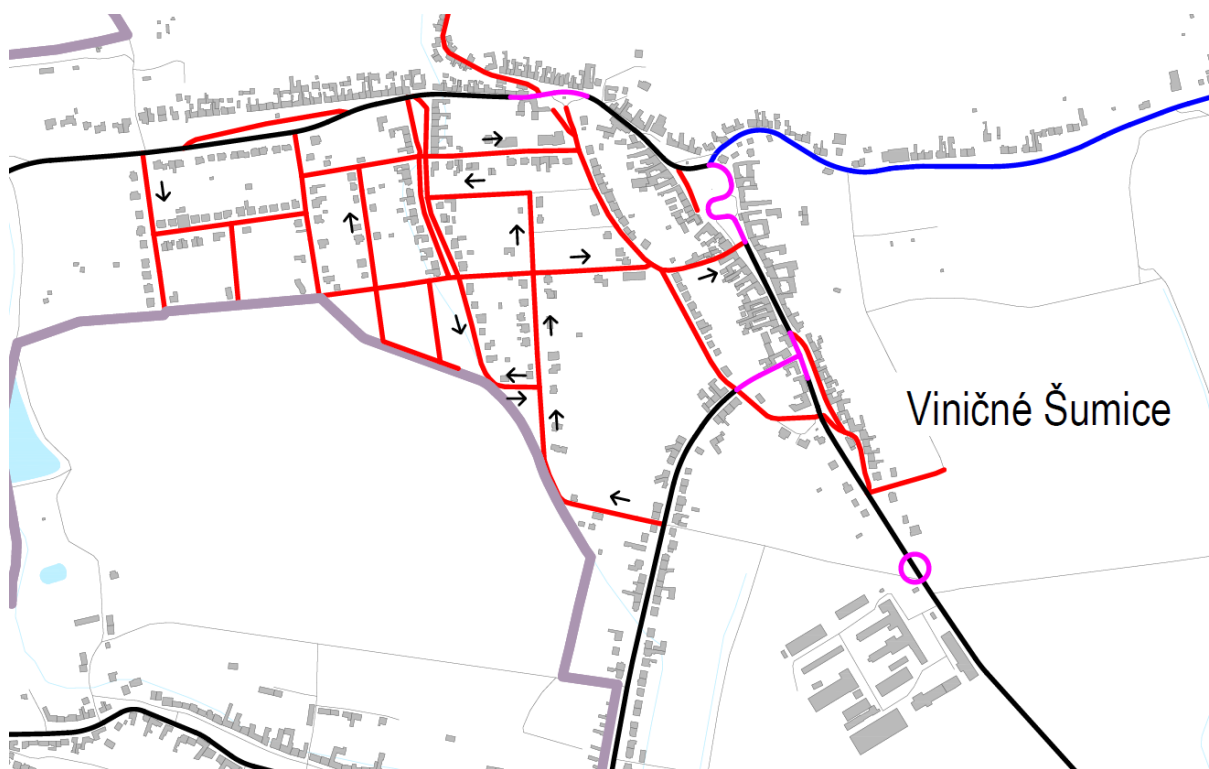
Mimo sběrné komunikace v obci slouží veškeré místní komunikace jen k dopravní obsluze jednotlivých nemovitostí, zpravidla rodinných domů, ale i některých veřejných služeb – základní a mateřská škola, hasičská zbrojnice nebo obchod.

Hlavní plošně dopravně zklidněnou zónou je navržena lokalita, vymezená silnicemi III/3834 a III/3838 a hranicí katastrálních území Viničné Šumice a Kovalovice. Nejvhodnějším typem organizace dopravy v takovém území je obytná zóna. Dopravní prostor ulice v obytné zóně je v jedné výškové úrovni (chodníky se nezřizují) se smíšeným provozem pěší, cyklistické i automobilové dopravy. Chodci mají v obytné zóně preferenci a pohybují se v celé šíři ulice, přičemž musí umožnit průjezd automobilů a cyklistů. Maximální povolená rychlost je 20 km/h a parkování vozidel je povoleno pouze na vymezených místech. Důraz je kladen na kvalitu veřejného prostoru, jeho pobytové funkce, umístění zeleně apod.

Alternativně je možné v uvedeném území navrhnout také plošné zklidnění formou zóny 30. Tato forma dopravního zklidnění se ale zpravidla zřizuje v případech, kdy je uliční prostor typologicky členěn na vozovku a samostatné chodníky v přidruženém dopravním prostoru.

V obou případech (obytná zóna nebo zóna 30) by bylo parkování v lokalitě povoleno pouze na vyznačených místech.

Návrh zklidnění dopravy, dopravně zklidněných zón a zjednosměrnění vybraných místních komunikací je znázorněn na Obr. 5.



Obr. 5: Návrh dopravního zklidnění, — standardní rychlost, — úsekové omezení rychlosti 30 km/h, — zóna 30, — obytná nebo zóna 30.

Vyznačení obytné zóny nebo zóny 30 podléhá povolení silničního správního orgánu. V některých případech je obytná zóna vyznačena pouze svislým dopravním značením na začátku a konci zóny s vyznačením parkovacích míst uvnitř zóny bez dalších zklidňujících prvků. V cílovém stavu, v návaznosti na postupné revitalizaci nebo rekonstrukci jednotlivých ulic, by měla zklidněná zóna navržena podle následujících principů:

- Vjezd do zóny z nadřazené komunikace – v tomto případě se bude jednat o silnici III/3834 nebo III/3838, je přes zvýšený chodníkový přejezd (chodník podél nadřazené komunikace tak není přerušovaný, pouze je použitý jiný materiál povrchu, ideálně hladký typ betonové nebo kamenné dlažby).
- Uvnitř zón jsou umístěny další zpomalovací prvky (např. zvýšené křižovatky, netradiční umístění mobiliáře nebo stromů pro přerušování přímých tras pro automobily, používání jiného materiálu povrchu a jiných optických prvků apod.
- Používání hladkého povrchu pro komfortní pohyb chodců, cyklistů i osob se specifickými potřebami.

- Uvnitř zóny se zpravidla nepoužívá další dopravní značení jako je např. vyznačení hlavních a vedlejších ulic – plošně platí přednost zprava, což má pozitivní vliv na snižování rychlosti.
- Vyznačení parkovacích stání, jejich počet a umístění je navrženo podle zpracovaného průzkumu parkování s dostatečnou rezervou. Další navyšování parkovacích míst není žádoucí, snižuje kvalitu prostoru, parkující vozidla zvyšují nepřehlednost dopravních situací apod. Rezidenti by měli přednostně parkovat na svém pozemku.



Obr. 6: Obytná zóna, zdroj: Mio architects



Obr. 7: Zpomalovací polštář berlínského typu, zdroj: mobilite.wallonie.be

3.2.4 Bezpečné cesty do školy

V cílovém stavu bude dopravní infrastruktura podle návrhů dopravního generelu bezpečná plošně v celé obci pro všechny uživatele, včetně dětí, seniorů a osob se specifickými potřebami. Téma bezpečných cest do školy je spíše zaměřeno jednak na bezprostřední okolí školy, jednak na stanovení priorit, která opatření mají být provedena přednostně.

Citlivými z hlediska bezpečnosti dětí jsou zejména čtyři místní komunikace v okolí základní a nové mateřské školy, neboť zde zejména v době před vyučováním dochází k vyšší koncentraci samostatně docházejících nebo na kole či koloběžce dojíždějících dětí a automobilů rodičů, kteří dovážejí děti ke školám:

Místní komunikace podél obchodu a základní školy

Ačkoliv není v obytných zónách nutné zjednosměrňovat jednotlivé ulice, v tomto případě je vhodné ulici zjednosměrnit ze směru od západu k východu. V takovém případě lze umístit parkovací místa typu K+R po levé straně ulice, přičemž děti vystupují směrem k budově školy a nekřížují se tak s dalšími jedoucimi automobily. Podél budovy školy vznikne široký chráněný prostor (2 až 3 m) pro pohyb dětí, které vystupují z automobilů i pro samostatně docházející. Tento prostor je vhodné oddělit parkovacích míst sloupky, aby nedocházelo k tzv. dooringu (sražení chodce nebo cyklisty náhlým otevřením dveří automobilu). Provoz cyklistů zůstane obousměrný.

Žádoucí je důsledné umístění zpomalovacích prvků v celé délce ulice pro zajištění nízké rychlosti automobilů. V případě kompletní rekonstrukce ulice je vhodné prověřit možnost vybudování odděleného pásu pro chodce (pás mohou využívat i děti do 10 let).

Místní komunikace mezi základní a novou mateřskou školou

Ulice může zůstat obousměrná, aby rodiče, kteří vozí děti do mateřské i základní školy nebyli nuceni ke komplikovanému objíždění, stejně jako rezidenti bydlící v této ulici. Automobily, které budou k základní škole přijíždět touto ulicí, zaparkují na kolmých stání před východní fasádou školy. Mezi školou a kolmými stáními bude široký chráněný prostor pro bezpečný pohyb dětí, které vystupují z automobilů i pro samostatně docházející.

Žádoucí je důsledné umístění zpomalovacích prvků v celé délce ulice pro zajištění nízké rychlosti automobilů. V případě kompletní rekonstrukce ulice je vhodné prověřit možnost vybudování odděleného pásu pro chodce (pás mohou využívat i děti do 10 let).

Místní komunikace mezi mateřskou školou a obecním úřadem

Ulic zůstane jednosměrná pro automobily, ale bude umožněna jízda cyklistů v obou směrech. Žádoucí je důsledné umístění zpomalovacích prvků v celé délce ulice pro zajištění nízké rychlosti automobilů.

Místní komunikace mezi silnicí III/3838 a mateřskou školou

Možné jsou varianty obousměrné i jednosměrné (od jihu na sever) ulice – vždy obousměrné pro cyklisty.

Žádoucí je důsledné umístění zpomalovacích prvků v celé délce ulice pro zajištění nízké rychlosti automobilů. V případě kompletní rekonstrukce ulice je vhodné prověřit možnost vybudování odděleného pásu pro chodce (pás mohou využívat i děti do 10 let).

3.3 Komfortní a dostupná veřejná doprava

3.3.1 Modernizace autobusových zastávek

Regionální autobusová doprava spojující Viničné Šumice a Brno je organizována Jihomoravským krajem. Na území obce se pět autobusových zastávek. Nástupiště na všech zastávkách je řešeno běžnou chodníkovou hranou. Zastávky nejsou vybaveny hmatovými prvky – hladkým kontrastním pásem podél nástupní hrany a signálním pásem v místě prvních dveří vozidla veřejné dopravy. Některé zastávky mají nevyhovující nebo chybějící bezbariérový přístup.

Pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy a její zpřístupnění pro všechny skupiny obyvatel jsou navržena tato opatření na autobusových zastávkách:

- Vytvoření zvýšených nástupních hran s kasselskými obrubníky a vybavení zastávky hmatovými prvky pro slabozraké a nevidomé (hladký kontrastní pás podél nástupní hrany a signální pás v místě prvních dveří vozidla veřejné dopravy).
- Napojení nástupišť autobusové dopravy na ucelenou síť bezbariérové pěší infrastruktury v obci.
- Vybudování přechodů pro chodce nebo míst pro přecházení navazující na zastávky.
- Modernizace přístřešků u nástupních zastávek – lavička, odpadkový koš, informace o spojích, osvětlení.
- Alternativně je možné autobusové zastávky vybavit smart technologiemi – aktuální informace o poloze vozidel veřejné dopravy nebo o mimořádných situacích v dopravě apod.
- Rozvoj autobusových zastávek je nutné koordinovat s Jihomoravským krajem, resp. IDS JMK z důvodu plánové změny obsluhy území příměstskou železnicí Brno–Přerov se stanicí v Rousínově. Může dojít ke změně polohy autobusových zastávek v obci nebo výstupní změně na nástupní



Obr. 8: Zátkové autobusové zastávky, zdroj: Bezpečná obec (CDV, v. v. i.)

3.4 Parkování

Průzkumem parkování byla na území obce zjištěna celková nabídka 80 parkovacích míst. V době dopoledního průzkumu bylo v obci zaznamenáno 109 zaparkovaných vozidel (z toho 69 jich parkovalo v rozporu s předpisy). V době nočního průzkumu bylo zaznamenáno 152 vozidel (z toho 115 v rozporu s předpisy). Vysoká míra tzv. nelegálního parkování je způsobena současnou organizací dopravy na místních komunikacích a jejich šířkami. Současně rezidenti často preferují stání před domem na veřejné komunikaci namísto stání na svém pozemku.

Návrh nové organizace parkování zahrnuje několik principů v závislosti na typu pozemní komunikace využívané k parkování – silnice III. třídy, místní komunikace sběrná, místní komunikace ve zklidněné zóně apod. Dalším rozlišení typu parkovacího místa spočívá v tom, pro koho je určeno – parkování bez omezení v místech s rodinnými domy nebo časově omezené parkování v místech s vyšší poptávkou přes den (obecní úřad, okolí základní a mateřské školy apod.).

Parkování v obytných zónách

Ve zklidněných zónách typu obytná nebo sdílená zóna je parkování vozidel povoleno pouze na vyznačených místech. Dopravní funkce včetně parkování není v obytné zóně hlavní funkcí ulice. Srovnatelnou důležitost mají pobytové nebo environmentální funkce – kultivace veřejného prostoru s umístěním mobiliáře, zeleně a prvků modrozelené infrastruktury, herních prvků apod. Z hlediska dopravní funkce by v obytné zóně měla být preferována pěší, případně i cyklistická doprava, která nesmí být automobilovou dopravou ohrožována nebo obtěžována. Chodci jsou však vždy povinni umožnit průjezd automobilů a cyklistů. Celý dopravní prostor ulice je v jedné výškové úrovni a nedělí se na vozovku a chodníky. Zjednodušeně se jedná o široký chodník, po kterém mohou jezdit cyklisté i automobily se zvýšenou ohledupností vůči chodců rychlostí max 20 km/h.

Kromě vyšší kvality veřejného prostoru je významnou výhodou této organizace dopravy úspora veřejných financí na investice i údržbu takové infrastruktury, neboť není nutné splňovat požadavky na minimální šířku vozovky a současně minimální šířky chodníků. Intenzity automobilové dopravy jsou tak nízké, že z hlediska dopravní výkonnosti postačí pro všechny uživatele mnohem menší šířka dopravního prostoru. Prostor je také plošně bezbariérový, takže odpadají komplikované úpravy chodníků u každého vjezdu k nemovitosti nebo v místech přecházení.

Orientační návrh umístění parkovacích míst je znázorněn na Obr. 9.



Obr. 9: Návrh umístění parkovacích míst, — parkovací místa s uvedením jejich počtu, — parkovací místa na silnici III. třídy k prověření.

Při podrobném návrhu obytné zóny, resp. parkovacích míst by měly být dodrženy následující principy:

- Plocha pro parkování by neměla být větší než 20% celkové plochy komunikace. Pokud je poptávka po parkování vyšší, je žádoucí hledat další kapacity na okraji lokality nebo mimo zónu.
- Kapacita parkovacích míst je navržena podle počtu zaparkovaných vozidel během nočního průzkumu s dostatečnou rezervou. Rezidenti by měli být motivováni k parkování na svém pozemku.
- Budou vytvářeny shluky parkovacích míst pro 3–5 vozidel. Průjezdná šířka vedle parkovacího místa bude 3,5 m.
- Parkovací místa budou umístěna tak, aby nedocházelo ke zvýšené nepřehlednosti na pozemní komunikaci, např. rozhledy v křižovatkách, před veřejnými budovami, obchody apod.

- Vyznačení parkovacích míst bude provedeno pouze vodorovným dopravním značením nebo rozdílným materiálem povrchu. Svislé dopravní značení bude použito pouze u parkovacích míst se zvláštním režimem (např. stání na omezenou dobu, K+R apod.).

Parkování na místní komunikaci ve směru na Vítovice

Parkování na této místní komunikaci je možné navrhnout tak, že stání bude možné pouze v místech, kde bude zachován průjezd 3 m pro každý směr jízdy. Pokud bude ulice zařazena do zóny 30, je možné s ohledem na velmi nízkou intenzitu dopravy zvolit vhodnější způsob parkování – parkovací místa budou vyznačena ve shlcích po 3–5 vozidlech, přičemž podél zaparkovaných aut zůstane zachována pouze jednopruhová obousměrná komunikace např. v šířce 4 m. Výhodou tohoto řešení je úspora plochy pozemní komunikace a současně skutečnost, že zúžené profily mají dopravně zklidňující efekt.



Obr. 10: Parkování ve zklidněné zóně, zdroj: Bezpečná obec (CDV, v. v. i.)

Při podrobném návrhu parkovacích míst by měly být dodrženy následující principy:

- Kapacita parkovacích míst je navržena podle počtu zaparkovaných vozidel během nočního průzkumu s dostatečnou rezervou. Rezidenti by měli být motivováni k parkování na svém pozemku.
- Budou vytvářeny shluky parkovacích míst pro 3–5 vozidel. Průjezdná šířka vedle parkovacího místa bude např. 4 m (bude upřesněno v podrobnější projektové fázi).
- Parkovací místa budou umístěna tak, aby nedocházelo ke zvýšené nepřehlednosti na pozemní komunikaci, např. rozhledy v křižovatkách, před veřejnými budovami, obchody apod.

Parkování na silnicích III. třídy

V současnosti není na většině délků průjezdných úseků silnic III. třídy v obci možné parkovat z důvodu nedostatečné šířky komunikace. S ohledem na nízké intenzity dopravy na silnici III/3834 a zejména na III/3838 je žádoucí prověřit možnost parkování omezeného počtu vozidel, kdy zůstane zachována v krátkých přehledných úsecích pouze jednopruhová obousměrná komunikace. Vhodnost tohoto řešení je nutné posoudit samostatnou dopravně urbanistickou studií s ohledem na zvolený typ cyklistické infrastruktury.

Časově omezené parkování

Ve lokalitách se specifickou poptávkou po parkování během dne je vhodné navrhnout parkování s časově omezeným parkováním, aby byla zvýšená obrátkovost (během dne může parkovací místo využít více uživatelů) a nedocházelo zde k dlouhodobému odstavení vozidel. Tato místa budou označena svislým dopravním značením IP11a (parkoviště) s dodatkovou značkou, která upřesňuje parkovací režim.

Pro níže vyjmenované lokality jsou navrženy tyto parkovací režimy:

<i>Obecní úřad</i>	<i>5 míst v době např. od 7 do 16 h maximální doba stání 1 až 2 h (parkovací hodiny)</i> <i>5 míst parkování bez omezení</i>
<i>Základní škola</i>	<i>5 míst v době např. od 7 do 16 h maximální doba stání 1 až 2 h (parkovací hodiny)</i> <i>5 míst parkování bez omezení</i> <i>5 míst režim K+R, příp. s maximální dobou stání 15 min</i>
<i>Zastávka Hradská</i>	<i>3 místa režim K+R od 7 do 8 h (bezpečné vystoupení a samostatný odchod dítěte do školy)</i>
<i>Mateřská škola</i>	<i>5 míst v době např. od 7 do 16 h maximální doba stání 15 min (parkovací hodiny)</i> <i>5 míst parkování bez omezení</i>
<i>Obchod</i>	<i>3 místa v době např. od 7 do 16 h maximální doba stání 15 min (parkovací hodiny)</i>
<i>Mateřské centrum</i>	<i>2 místa v době např. od 7 do 16 h maximální doba stání 1 až 2 h (parkovací hodiny)</i>

Parkovací režimy v jednotlivých lokalitách je vhodné zprovoznit ve zkušebním režimu s následným vyhodnocením a případnými úpravami – např. snížení počtu časově omezených míst, pokud obrátkovost funguje i bez regulace nebo záměna režimů K+R a patnáctiminutového stání. Cílem regulace není přesné dodržování dopravních předpisů a jejich obtížné vymáhání, ale obecná akceptace parkovacího režimu ze strany obyvatel, neboť důvodem regulace je zajištění bezpečnosti např. v okolí základní a mateřské školy nebo zajištění možnosti pohodlně zaparkovat pro širší skupinu obyvatel.

V režimu K+R by mělo vozidlo teoreticky stát pouze po dobu vystoupení nebo nastoupení (např. dítěte u školy). Někteří rodiče však dítě doprovázejí až do školy, příp. pomáhají s převlékáním. Více se

rodiče zdrží také při odpoledním vyzvedávání. Z tohoto důvodu se místo režimu K+R může vhodněji jevit časové omezení na 15 minut, což zase může vést k tomu, že jsou parkovací místa v době špičky před zahájením vyučování déle blokována a ostatní vozidla jsou nucena stát na méně vhodných místech. V případě základní školy se vhodněji jeví režim K+R s tím, že je žádoucí v rámci komunikace mezi rodiči a školou motivovat rodiče k tomu, aby šly děti ke vchodu do školy samostatně. V případě mateřské školy, kde je období ranní docházky více rozloženo v čase, je více vhodné časové omezení na 15 minut, neboť rodiče děti doprovází do budovy a pomáhají s převlékáním.

4 Seznamy a přílohy

4.1 Seznam obrázků

- Obr. 1: Návrh infrastruktury pro chodce
- Obr. 2: Přejechod pro chodce s ostrůvkem (foto)
- Obr. 3: Návrh míst pro přecházení chodců
- Obr. 4: Zúžení komunikace (foto)
- Obr. 5: Návrh dopravního zklidnění
- Obr. 6: Obytná zóna (foto)
- Obr. 7: Zpomalovací polštář berlínského typu (foto)
- Obr. 8: Zátkové autobusové zastávky (foto)
- Obr. 9: Návrh umístění parkovacích míst
- Obr. 10: Parkování ve zklidněné zóně (foto)

4.2 Seznam příloh

- Příloha 1: Návrh infrastruktury pro chodce (mapa)
- Příloha 2: Návrh míst pro přecházení chodců (mapa)
- Příloha 3: Návrh dopravního zklidnění (mapa)
- Příloha 4: Návrh umístění parkovacích míst (mapa)