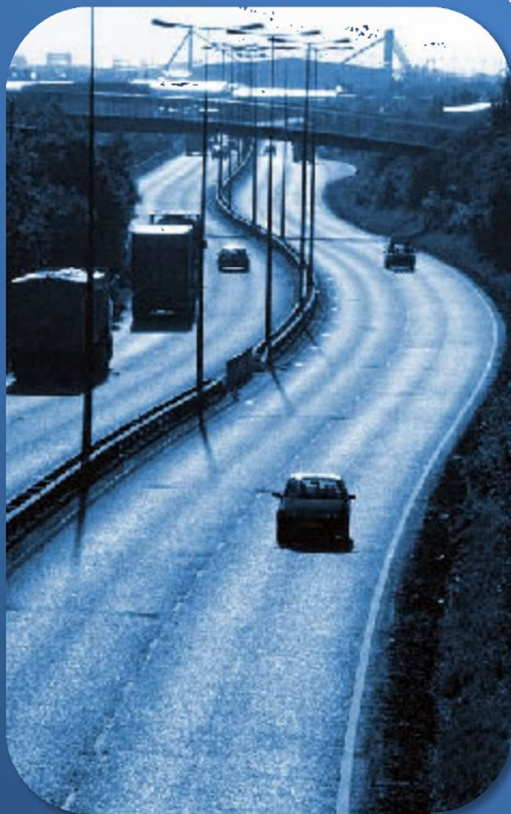




České vysoké učení technické v Praze
Fakulta dopravní
Ústav dopravní telematiky

Dopravní studie:
„Studie strategického rozvoje dopravy
ve městě Dobřichovice“
Strategická část



Řešitelský tým:
Ing. Martin Langr, Ph. D.
Ing. Jiří Růžička, Ph. D.
Bc. Eva Hajčiarová
Bc. Ondřej Bečka

2022

Studie:
„Studie strategického rozvoje dopravy ve
městě Dobřichovice“
Strategická část

výzkumná zpráva č.: 121/2022

2022



Zpracovatel:
České vysoké učení technické v Praze
Fakulta
Konviktská 20, 110 00 Praha 1
IČO: 68407700



Dobřichovice

Zadavatel:
Městský úřad Dobřichovice
dopravní
Vítova 1, 252 29 Dobřichovice
IČO: 00241181

Obsah

1	ÚVOD.....	4
2	NÁVAZNOST NA ANALYTICKOU ČÁST	5
3	KATALOG MOŽNÝCH OPATŘENÍ PRO ŘEŠENÍ PROBLEMATIKY MÍSTNÍ DOPRAVY	6
3.1	STAVEBNÍ OPATŘENÍ	6
3.2	TECHNOLOGICKÁ OPATŘENÍ	13
3.3	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ	17
3.4	PRIORITIZACE OPATŘENÍ PRO DOBŘICHOVICE.....	24
4	STRATEGICKÉ CÍLE	28
4.1	STRATEGICKÝ CÍL 1: JASNÁ, PŘEHLEDNÁ A OPTIMALIZOVANÁ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA PRO VŠECHNY ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU	28
4.2	STRATEGICKÝ CÍL 2: BEZPEČNÁ A PLYNULÁ DOPRAVA PRO VŠECHNY ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU	29
4.3	STRATEGICKÝ CÍL 3: SNÍŽENÍ DOPADŮ TRANZITNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V OBCI.....	30
4.4	STRATEGICKÝ CÍL 4: OMEZENÍ TRANZITNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY V OBCI.....	31
4.5	STRATEGICKÝ CÍL 5: ZATRAKTIVNĚNÍ PĚŠÍ DOPRAVY	32
4.6	STRATEGICKÝ CÍL 6: ZATRAKTIVNĚNÍ VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY	32
4.7	STRATEGICKÝ CÍL 7: UDRŽITELNÁ DOPRAVA V KLIDU.....	33
5	ZÁVĚR.....	34
6	LITERATURA.....	36
7	SEZNAM TABULEK.....	37
8	PŘÍLOHY	38

1 Úvod

Strategická část dopravní studie „Studie strategického rozvoje dopravy ve městě Dobřichovice“ je uceleným dokumentem, který navazuje na poznatky a závěry z části analytické. Mimo poznatky a závěry analytické části zohledňuje tato strategická část již existující technické podmínky a normy, které v určité rozlišovací úrovni problematiku dopravy řeší. Z těchto je ve studii vytvořen ucelený katalog možných opatření stavebního, technického a organizačního pohledu pro (částečné) řešení problematiky dopravy ve městech, se zaměřením na řešení hlavního problému města, tedy dopravu tranzitní.

Dokument strategické části je strukturován do několika na sebe navazujících kapitol. Kapitola 2 „Návaznost na analytickou část“ rekapituluje hlavních poznatky a závěry popisované v analytické části.

V kapitole 3 „Katalog možných opatření pro řešení problematiky tranzitní dopravy“ je udán komplexnější přehled možných řešení problematiky tranzitu ve městech na základě dostupných norem a technických podmínek a aktuálních dopravních trendů, kapitola se záměrně zabývá třemi možnými pohledy na opatření řešení tranzitní dopravy, a to konkrétně pohledem stavebním, technologickým a organizačním. Kromě technických podmínek a norem jsou v návrzích opatření zohledněny i základní poznatky z konceptu Smart City. Katalog je doplněn o hodnocení vhodnosti aplikace daného opatření pro město Dobřichovice, a to na základě poznatků z analytické části, realizovatelnosti opatření v brzké době a zhodnocení opatření zástupci města Dobřichovice.

Kapitola 4 Strategické cíle a prioritizace opatření města Dobřichovice pak na základě zhodnocení katalogu všech možných opatření definuje strategické cíle a také prioritizuje opatření v krátkodobém a dlouhodobém horizontu pro město Dobřichovice.

Kapitola 5 v závěru shrnuje poznatky a doporučení z obou částí studie.

2 Návaznost na analytickou část

Z pohledu strategie pro řešení tranzitní dopravy ve městě Dobřichovice analytická část komentuje aktuální stav pro jednotlivé druhy dopravy, ze kterého je nutné v rámci strategie vycházet, dále pak informuje o strategických dokumentech, které již existují a určité aspekty dopravy na území Dobřichovic již řeší. Kromě toho byl proveden rozsáhlý průzkum uživatelských potřeb subjektů města, které zároveň často tvoří zdroj/cíl dopravy ve městě a disponují místní znalostí o dopravě.

Na základě tří základních bodů uvedených výše analytická část komplexně vymezuje hlavní problematické jevy související s dopravní infrastrukturou, bezpečností, tranzitní dopravou, dopravou v klidu, dopravní obslužností a informačními prvky na dopravní síti. Pro jevy související s dopravní infrastrukturou a bezpečností byla vytvořena samostatná Příloha 1 k analytické části studie, jejímž hlavním cílem je konkretizovat některé lokace nalezených jevů. Tranzitní doprava byla popsána na základě dvou provedených směrových průzkumů ve městě dne 15. 9. a 18. 9. a tvoří 40 % dopravy všech vozidel, která překročí hranici města. Nejvíce zatížená tranzitní dopravou je trasa Lety – Všenory, která je však tvořena kvalitativně neodpovídajícími komunikacemi.

Doprava v klidu, dopravní obslužnost a informační systémy ve městě sice na první pohled netvoří natolik významný problém jako tranzitní automobilová doprava, přesto mají na některé nechtěné jevy v dopravě ve městě zásadní vliv. Místa k zaparkování a zejména odstavná parkoviště sama o sobě generují dopravní poptávku po parkování, nedostatečná či nekomfortní dopravní obslužnost přispívá k většímu využití individuální automobilové dopravy a nedostatečné informační systémy o preferovaných cestách pro cyklisty a odjezdech spojů VHD pak samozřejmě přispívají k menšímu komfortu cestování jinak než individuální automobilovou dopravou.

Strategická část navazuje na analytickou část ve dvou základních bodech. Pro problémy obecnějšího charakteru s nejednoznačným řešením vyhodnocuje a vybírá z katalogu všech možných opatření ty nejvhodnější. Pro problémy konkrétního charakteru, tedy především ty definované v Příloze 1 k analytické části, vybírá konkrétní opatření realizovatelné v krátkodobém či dlouhodobém horizontu.

3 Katalog možných opatření pro řešení problematiky místní dopravy

Pro řešení problematiky dopravy ve městech v rámci strategie lze obecně doporučit celou řadu možných opatření, která jsou ve studii rozdělena na opatření stavebního, technologického nebo organizačního charakteru (v některých případech se tyto charakteristiky opatření vzájemně prolínají). Pro všechna opatření pak došlo ze strany autorského týmu k hodnocení vhodnosti navržených opatření pro Dobřichovice na stupnici *velmi vhodné – vhodné – méně vhodné – nevhodné* a realizovatelnosti (ve smyslu náročnosti realizace pro město) v krátkodobém horizontu na stupnici *malá – střední – velká*. Ke každému opatření je uveden stručný popis a vysvětlení a příslušné hodnocení pro město Dobřichovice s komentářem.

Na základě hodnocení opatření a realizovatelnosti byl pro další účely prioritizace vytvořen tzv. koeficient opatření. Protože vhodnost a realizovatelnost jsou nezávislé, byly příslušným hodnotám těchto jazykových proměnných nejprve určeny konkrétní číselné hodnoty. Koeficient opatření je pak vypočten jako součin hodnot hodnocení vhodnosti a realizovatelnosti zvlášť pro každé navrhované opatření.

Slovní stupnice hodnocení i stanovené hodnoty pro stanovení koeficientu opatření jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 1 Stupnice hodnocení vhodnosti a realizovatelnosti navrhovaných opatření

vhodnost opatření	koef.	realizovatelnost	koef.
velmi vhodné	1	velká	0,9
vhodné	0,7	střední	0,5
méně vhodné	0,4	malá	0,1
nevhodné	0,1		

3.1 Stavební opatření

V rámci stavebních opatření pro řešení tranzitní dopravy ve městě existují v podstatě tři hlavní, a to výstavba obchvatu a přesměrování tranzitní dopravy na tento obchvat, což je řešení, které není ale vždy možné či v krátkodobém horizontu realizovatelné, a dále rekonstrukce průtahu ve městě a rekonstrukce ostatních místních komunikací ve městě. Níže jsou popsány následující stavební opatření:

- výstavba obchvatu;
- rekonstrukce průtahu ve městě;
 - optimalizace šířek jízdního pruhu;
 - přechody pro chodce;
 - stavební prvky snížení rychlosti;

- malé okružní křižovatky;
- změna povrchu vozovky;
- bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovky;
- instalace tichého asfaltu;
- rekonstrukce a optimalizace místních komunikací.

3.1.1 Výstavba obchvatu

Z četných projektů, které již byly v rámci České republiky provedeny, a to z různých koutů republiky (Holice, Aš, Jesenice, Lány) lze jako nejvhodnější opatření pro snížení dopadu tranzitní dopravy doporučit výstavbu obchvatu, neboť jedině ten zaručí větší převedení intenzit dopravy z města mimo něj. Obchvaty bývají čím dál častěji aktuální a uvažované i pro průtahy obcí, které tvoří silnice II. třídy.

V rámci územního plánu střeďočeského kraje je vyznačena plánovaná přeložka komunikace II/116, jejíž napojení na stávající silniční síť je plánováno mezi Dobřichovicemi a Hlásnou Třebání, vedení je v plánu dále kolem Mořiny, Kuchaře a Chýnvice a její napojení na silniční okruh kolem hlavního města Prahy je plánován mezi Jinočany a Zbuzany. Ačkoliv se tato stavba nedotýká přímo katastru obce Dobřichovice, lze považovat za vhodné v případě potřeby koordinovat její přípravu s dotčenými obcemi, neboť odvedení části tranzitní dopravy na tuto komunikaci může do budoucna Dobřichovicím pomoci. Ačkoli v současné době nemá stavba konkrétní plánované termíny realizace (pouze je uváděn obecný předpoklad zprovoznění v roce 2030), jsou ze strany Střeďočeského kraje prováděny dílčí kroky. Aktuálně v podobě zjišťovacího řízení v rámci procesu posouzení vlivu stavby na životní prostředí.

V případě města Dobřichovice se historicky uvažují dvě stavby tvořící možný obchvat města. Jedná se o přeložku komunikace II/115 (severní obchvat) a přeložku komunikace III/11510 (východní obchvat – vč. přemostění Berounky). Záměr severního obchvatu byl v minulosti vypuštěn z návrhů územního plánu obce Dobřichovice. Důvodem je dle ÚP zejména nevhodná fragmentace krajiny a to, že takový obchvat problém nevyřeší, ale pouze přesune. Dalším důvodem je i fakt, že s návazností na tento obchvat nepočítá ÚP sousední obce Lety. V její územní dokumentaci je však důvodem to, že obchvat nebyl součástí návrhu, který byl v roce 2016 společně diskutován. Ve starších návrzích územní dokumentace je uvedena i teze, že doprava prostřednictvím komunikace II/115 přináší do města život, který může být městem pozitivně využit. S východním obchvatem města ÚP počítá v podobě územní rezervy i prověřením možného dopravního řešení. Uvedené důvody a aktuální situace mohou být hodnoceny jako ne zcela jednoznačně podložené. Jako vhodné se tak jeví účelnost a přínosy záměrů obou staveb obchvatu více rozpracovat a jednoznačně stanovit koncepci dalšího postupu.

V případě všech uvedených možností budování obchvatů města je nutné konstatovat, že ačkoli se jedná o opatření, o která jsou pro řešení dopravních

problémů města velmi vhodná, avšak jejich realizovatelnost je zejména z hlediska finanční a časové náročnosti v krátkodobém časovém horizontu malá.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.2 Rekonstrukce průtahu ve městě

Pro rekonstrukci průtahu je třeba zohlednit klíčové zásady podle TP 145 – Zásad pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi, kterými jsou zejména:

- regulace rychlostního limitu;
- ochrana nemotorizovaných účastníků provozu na přechodech;
- zvýšení bezpečnosti a zlepšení podmínek pohybu pro chodce a cyklisty;
- zlepšení kvality životního prostředí;
- pokles zatížení území negativními vlivy dopravy;
- podpora estetiky prostoru;
- podélné parkování v dopravním prostoru;
- rozlišené dopravní plochy atd.

Rekonstrukce průtahu ve městě lze obecně hodnotit jako vhodné řešení se střední náročností realizace a protože je tento pojem obsáhlejší, následuje i definování a hodnocení dílčích podrobnějších opatření níže. Podrobnější opatření pak kombinují již zmíněné TP 145 s dalšími podstatnými TP 132 – Zásadami návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích, kde je právě u průtahů ve městech nutné vhodně vyvažovat základní funkci dopravně-obslužnou funkcí bezpečnostní. Je cílem časově efektivně průtah projet, ale zároveň je pro město důležité mít průtah bezpečný a komfortní pro většinu účastníků silničního provozu. I na průtazích je tedy trendem s mírou volit vhodné stavební prvky směřující ke zklidnění dopravy na průtahu, toto zklidnění by ale nemělo mít výrazný dopad na tvorbu dopravních excesů ve městě.

Mezi dvě základní cesty, jak přistoupit ke snížení intenzity dopravy dle TP 132 patří snížení „poptávky“ po použití komunikace, kterou se snažíme zklidnit, nebo snížení „nabídky“ aktuální používané komunikace. Snížení „poptávky“ po komunikaci lze docílit nabídkou výhodnější trasy (viz výstavba obchvatu výše), nebo organizačními nebo restriktivními opatřeními, popř. kombinací těchto opatření. Snížení „nabídky“ aktuálně používané komunikace, pak lze docílit především zúžením komunikace na menší počet jízdních pruhů (nereálné pro Dobřichovice) nebo záměrným přerušováním pohybu dopravního proudu prostřednictvím četných stavebních prvků. Autoři TP 132 jsou si vědomi, že přerušování pohybu dopravního proudu vede k negativním externalitám zejména z pohledu životního prostředí, upřednostňuje se obecně spíše snižování „poptávky“, tam kde jej lze realizovat.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.3 Optimalizace šířek jízdního pruhu

Rozumná volba šířky pruhu pro vozidla na komunikacích určuje prostor pro další funkce související s životem v obci (jako jsou chodníky, cyklistické pruhy, parkoviště apod.). Zároveň má vhodně zvolená šířka dopravního pruhu i vliv na bezpečnost provozu, protože existuje jasný vztah mezi šířkou pruhu a rychlostí (čím širší jízdní pruh, tím vyšší rychlost). Zúžení šířky jízdního pruhu je jedním ze základních fyzických zklidňujících prvků ke snížení rychlosti a intenzit vozidel a ke zlepšení podmínek pro chodce a parkující vozidla. Fyzicky pak lze zúžení dle TP 132 docílit několika způsoby:

- zúžením šířky mezi obrubami;
- úmyslným vložením vysazených ploch (obvykle v kombinaci s parkovacími pruhy), případně postranních dělících ostrůvků či pásů;
- vložením středního dělícího ostrůvku, popř. pásu (se zachováním původních obrub, s posunem i obrub, na místa přechodu pro pěší).

V rámci Dobřichovic již k optimalizacím šířky jízdních pruhů v některých místech došlo, lze považovat za vhodné v tomto trendu pokračovat.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.4 Přechody pro chodce

Základním opatřením stavebního charakteru, které se snaží preferovat ekologickou pěší dopravu nad individuální automobilovou, jsou rekonstrukce, obnova, či výstavba nových přechodů pro chodce či míst pro přecházení chodců. Často je vhodné také uvažovat o rozmístění jednotlivých přechodů v obci. Opatření lze považovat za vhodné se střední realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.5 Stavební prvky snížení rychlosti

Jedná se o fyzické prvky, které působí na řidiče s cílem dosáhnout snížení rychlosti vozidel. Mezi tyto prvky patří zejména budování příčných zpomalovacích prahů,

zvýšených ploch, šikan a zúžení vozovky či jejich vhodná kombinace s dalšími dopravními opatřeními. Při umístování těchto prvků je nezbytné vždy zohledňovat způsob využití jednotlivých komunikací a jejich dopravní význam.

Použití a požadavky na zpomalovací prahy řeší samostatné TP 85 – Zpomalovací prahy. Jedná se o zařízení působící na řidiče zpravidla opticky, akusticky i fyzicky, umělou změnou výškových podmínek na vozovce. K odlišení od jiného zařízení – opticko-akustických brzd se zavádí nadvýšení prahu nad povrchem vozovky 15 mm jako hraniční. Zvláštním případem zpomalovacích prahů jsou pak zvýšené plochy definované jako široké příčné prahy přecházející do celé zvýšené plochy např. přechodu pro chodce nebo celé křižovatky. Zpomalovací prahy se z principu umísťují tam, kde je nutné zvýraznit hranici maximální dovolené rychlosti.

Z hlediska vhodnosti opatření pro Dobřichovice lze konstatovat, že pro hlavní průtah (II/115) lze instalaci zpomalovacích prahů považovat za méně vhodné řešení s malou pravděpodobností realizace, protože nejvytíženější přechody se v současné době nacházejí v blízkosti okružní křižovatky a není vhodné kombinovat zpomalovací prahy a okružní křižovatku. Na této komunikaci je spíše doporučeno pracovat se zúžením vozovky prostřednictvím dělicích ostrůvků. V jiných lokalitách s nižším dopravním zatížením je však možné uvažovat o všech zmíněných prvcích. Obecně tak lze považovat tato opatření za vhodná se střední realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.6 Malé okružní křižovatky

Realizace malých okružních křižovatek je dle TP 132 vhodná jako opatření vedoucí k redukci rychlosti na vjezdu do obce, i pro rekonstrukci křižovatek v průběhu průtahu obce samotné. Malé okružní křižovatky se vyznačují vysokou bezpečností, kapacitou, estetikou a menší náročností na zpevněné plochy. Alternativou k malé okružní křižovatce pak zpravidla bývá průsečná křižovatka se SZZ a při návrhu je třeba hodnotit především místní poměry a využívání komunikace různými kategoriemi vozidel.

V Dobřichovicích na základě analýzy v současné době neexistuje vhodná křižovatka, kde by se o opatření tohoto typu uvažovalo, proto je jeho realizovatelnost hodnocena jako malá.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.7 Změna povrchu vozovky

Změna druhu nebo barvy povrchu vozovky dle TP 145 na vstupu do obce i na průtahu obcí přispívá ke zlepšení informovanosti, resp. povědomí řidičů o jízdě v jiném dopravním režimu než v extravilánu. Může se vhodně uplatnit i pro vytvoření žádoucího psychologického kontrastu před místy vyžadujícími zvýšenou pozornost a opatrnost (kromě vjezdu do obce též přechody pro chodce, křižovatky, zpomalovací prvky). Povrchy vozovek provedené dlažbou jsou po výtvarné stránce příznivější a často lépe odpovídají atmosféře obce (historické kořeny), pro dnešní provoz však mají i řadu nevýhod. Proto je potřebné přistupovat k používání dlažby velmi citlivě. Tam, kde má dlažba svou tradici, nečiní v provozu problémy a nedochází k odmítání ze strany obyvatel, není důvod k její paušální likvidaci. Naopak nové úseky delších dlážděných povrchů však obecně doporučit nelze, zejména z důvodů vyšší hlučnosti. Na druhé straně však střídavá aplikace asfaltu a dlažby v některých úsecích průtahu může přispět k narušení linearitě prostoru komunikace a zmírnění dojmu jeho výhradně dopravního charakteru. Dlažba se může úspěšně uplatnit i na vjezdech do obcí v kombinaci se středními, případně postranními dělicími ostrůvky. Lze ji též využít k tvorbě tzv. opticko-akustických brzd, tvořených dlažebními pásy s klesajícími rozestupy, kdy podvědomí řidiče je stimulováno ke snížení rychlosti. Účinek je ovšem poměrně nevýrazný a dopravně bezpečnostního efektu se dosáhne spíše formou vybuzení pozornosti vznikem zvukového kontrastu.

Opatření lze oproti zpomalovacím prahům úspěšně aplikovat i v rámci průtahu II/115, a proto je hodnoceno jako vhodné s vysokou realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.8 Bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovky

Bezpečnostní protismykové úpravy vozovky vychází ze samostatných TP 213.

Výběr úseků vhodných k provedení BPÚ vychází z četnosti dopravních nehod v daných místech a jejich příčin, zejména pak situací, při nichž dochází ke smyku vozidla. Při výběru těchto úseků je možné vycházet z databází dopravních nehod Policie ČR propojených s výsledky měření protismykových vlastností povrchu vozovky uložených v registrech ŘSD ČR. Obecně se doporučuje uplatňovat úpravy:

- bezprostředně před potenciálními místy vzniku dopravních nehod (přechody pro chodce, úrovňové křižovatky, úrovňové železniční přejezdy apod.), - ve směrovém oblouku s poloměrem < 250 m;
- ve směrovém oblouku s příčným sklonem neodpovídajícím jeho poloměru;

- v místech se špatnými rozhledovými podmínkami anebo jinými nepříznivými místními podmínkami;
- v klesání > 8% v kombinaci s jiným výše uvedeným nepříznivým vlivem nebo vlivy, zvláště v případech, kde dochází ke kombinaci dvou nebo více těchto vlivů, které mohou být příčinou dopravních nehod způsobených vlivem smyku (klesání + směrový oblouk, směrový oblouk + špatné rozhledové podmínky atd.).

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.9 Instalace tichého asfaltu

Stavebním opatřením, které se dnes poměrně často používá při rekonstrukcích rušných průtahů měst je pak technologie tichého asfaltu, která je blíže popsána v TP 259 – Asfaltové směsi pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností. Zde jsou také jmenovány základní parametry, které řešení nabízí.

- Při instalaci dochází zpravidla ke snížení hluku o 3 – 7 dB;
- max. povolená rychlost při instalaci řešení by měla být minimálně 40 km/h (pokud jde hlavně o osobní automobily);
- údržba asfaltu je nutná 2x za rok, pokud je průměrná rychlost vozidel menší než 80 km/h, jinak dochází postupem času ke snížení protihlukových vlastností.

Problémy s hlukem z dopravy nebyly v rámci analýzy svým charakterem shledány jako významné, proto lze opatření považovat za méně vhodné pro řešení současného stavu dopravy, lze však vždy hledisko hluku v rámci plánovaných rekonstrukcí prověřovat a mít opatření tichého asfaltu na vědomí.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.1.10 Rekonstrukce a optimalizace místních komunikací (mimo průtah)

Stavební opatření uváděná v předchozích podkapitolách lze pochopitelně aplikovat nejen v rámci rekonstrukce průtahu městem, protože v kompletní strategii dopravy je nutné pamatovat na všechny místní komunikace. V rámci analytické části bylo kromě vlastního průtahu definováno několik konkrétních lokalit, které by bylo vhodné rekonstruovat či na nich optimalizovat organizaci a řízení dopravy.

vhodnost opatření	realizovatelnost

velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2 Technologická opatření

V rámci technologických opatření lze především uvažovat o dalším rozvoji dopravně-telematických systémů ve městech a na tento vývoj ze strany obce pružně reagovat. Vždy je nutné v případě technologií však vážít jejich smysl a vhodnost použití na vybraném místě a dále dbát na to, aby použití v rámci obce bylo jednotné z hlediska konkrétní technologie. V rámci možných technologických opatření lze vybírat zejména z následujících:

- instalace SSZ na křižovatkách;
- instalace SSZ na přechodech pro chodce;
- instalace inteligentního zpomalovacího semaforu;
- instalace systému pro informování o volných parkovacích místech;
- instalace dohledových systémů;
- instalace penalizačních systémů;
- instalace systémů strategických detektorů pro sběr dopravních dat ve městě;
- instalace PDZ;
- výměna či nahrazení stávajícího dopravního osvětlení.

3.2.1 Instalace SSZ na křižovatkách

Dle TP 81 existují čtyři kritéria pro zavedení SSZ na křižovatkách, jedná se o kritérium bezpečnosti, kritérium intenzity z hlediska vozidel, kritérium intenzity z hlediska chodců a kritérium intenzity z hlediska preference VHD. V rámci Dobřichovic nelze předpokládat, že by na významných křižovatkách (mimo křižovatku Pražská x Palackého, která je vhodně řešena okružní křižovatkou) byla tato kritéria splněna mimo možné kritérium zvláštního zřetele, které je součástí kritéria bezpečnosti. Opatření je zároveň i velmi nákladné, proto je hodnoceno jako méně vhodné, a to se střední realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.2 Instalace SSZ na přechodech pro chodce

Hlavním smyslem instalace SSZ na přechodech pro chodce je zvýšení bezpečnosti chodců přecházejících přes přechod. Instalaci lze doporučit na místech, kde lze očekávat větší intenzity chodců nebo místech zvláštního zřetele (u škol, školek

atp.), je obvyklé nasazovat dynamický signální plán s tlačítkem výzvy pro chodce. V rámci sběru uživatelských potřeb v analytické části studie se objevilo doporučení např. instalovat SSZ pro přechod pro chodce u Kairosu, k tomuto rozhodnutí by bylo vhodné ale situaci a blízké okolí nejprve kapacitně prověřit a provést mikrosimulaci. Opatření je vhodné pro města velikosti typu Dobřichovice pro místa zvláštního zřetele se střední realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.3 Instalace inteligentního zpomalovacího semaforu

Inteligentní zpomalovací světelné signalizační zařízení má za cíl dodržování maximální povolené rychlosti v obci, zpravidla se instaluje na začátek obce s cílem zpomalit řidiče, pokud maximální povolenou rychlost porušují. V momentě, kdy řidič jede maximální povolenou rychlostí či rychlostí nižší, dostává automaticky zelený signál, v opačném případě je nucen zastavit na červený signál a následně se rozjet. Psychologicky opatření vychází z předpokladu, že pro řidiče je obtížnější projet na červený signál než porušit povolenou rychlost, je nutné ale upozornit i na opačné riziko – pokud nejsou řidiči za průjezd na červenou penalizováni a „naučí“ se projíždět úseky se zpomalovacími SSZ na červený signál, může to negativně psychologicky působit na vnímání vážnosti červeného signálu.

Vzhledem k tomu, že obec řeší psychologické zpomalování řidičů jiným způsobem, je opatření pro Dobřichovice hodnoceno jako méně vhodné se střední realizovatelností.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.4 Instalace systému pro informování o volných parkovacích místech

Systém pro informování o volných parkovacích místech se do měst instaluje především při navádění na větší parkovací plochy s cílem řidiče efektivněji navigovat na volná parkovací místa či informovat o naplněné kapacitě parkoviště, tak aby se eliminoval ztrátový čas v dopravě při hledání volného parkovacího místa. Předpokladem pro instalaci systému je především trvalý přehled o obsazenosti parkoviště, a to buď na základě detekce jednotlivých parkovacích míst, nebo na základě závorového parkovacího automatu s udržení přehledu, kolik vozidel na parkovišti parkuje. S ohledem na dopravu v klidu v Dobřichovicích

Lze do budoucna doporučit monitoring parkovací plochy u nádraží a informování o obsazenosti parkoviště na strategických místech v Dobřichovicích. S ohledem na umístění plochy lze pak doporučit spíše detekci parkoviště jako celku a nikoliv detekci jednotlivých parkovacích míst. Protože lze předpokládat, že informace o existenci parkoviště s údajem o počtu volných míst se samozřejmě dostane i k lidem z okolních obcí a tím pádem může vést i k větší zátěži parkoviště, lze toto opatření doporučit za předpokladu kombinace s komplexním řešením oblasti parkoviště včetně úvahy o systému jeho případného zpoplatnění.

Rovněž v případě parkovacích míst v centru Dobřichovic (časově omezená doba stání pomocí parkovacích hodin) by bylo rovněž možné uvažovat o informování o jejich obsazenosti. K instalaci takového informačního systému v této lokalitě však nebyl identifikován jednoznačný důvod. A to vzhledem ke struktuře silniční sítě města, poloze parkovacích míst i jejich vyšší obrátkovosti, kdy parkovací místa jsou umístěná buď přímo na průtahu městem či jeho blízkém okolí. Lze očekávat, že systém by tak vhodně neplnil svoji funkci. Poskytovaná informace aktuálního počtu volných míst by nebyla pro uživatele a jejich dopravní chování příliš zásadní.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné *	střední
méně vhodné	malá
Nevhodné	

* vhodné pro parkoviště u nádraží v případě nárůstu obsazenosti

3.2.5 Instalace dohledových systémů

Systémy vizuálního dohledu jsou určeny k dohledu nad dopravou, tj. k vizuálnímu sledování provozu na pozemních komunikacích. Mohou být v provedení stacionárním nebo mobilním a lze je doporučit na monitoring významných míst ve městě z hlediska provozu nebo zvýšeného počtu přestupků v rámci oblasti.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.6 Instalace penalizačních systémů

Aplikace penalizačních systémů významně napomáhají zvyšování bezpečnosti na kritických místech pozemních komunikací a současně mohou být nezanedbatelným zdrojem finančních prostředků. Zároveň však je nutné zmínit i negativum – a to že zpracování dat z penalizačních systémů a dovedení přestupků do správních řízení představuje pro četná města personální a časový problém.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká

vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.7 Instalace strategických detektorů pro sběr dopravních dat

Ke sběru i plnému či částečnému zpracování dopravních dat slouží systémy – strategické detektory dopravních dat, měřicí a čtecí zařízení. Každý z těchto systémů se skládá ze senzoru, vyhodnocovacího členu a komunikačního rozhraní. Senzory pracují na různých principech a systémy se vyznačují tím, že dopravní data jsou získávána za jízdy vozidel, bez omezení plynulosti provozu na pozemních komunikacích. Systémy podle základního provozního určení mohou být pevně nainstalované nebo mobilní (pro dočasnou instalaci – převozní). Základními údaji pro vyhodnocení dopravních dat jsou obsazenost detektoru, doba obsazenosti detektoru, intenzita dopravy a rychlost vozidel. V rámci města již existují strategické detektory v ulici Pražská, a to jak na vjezdu/výjezdu z Let, tak na vjezdu/výjezdu z Černošic a lze uvažovat o vhodném a jednotném doplnění i o vjezd/výjezd ze Všenor.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.8 Instalace PDZ

Proměnné dopravní značení a zařízení pro provozní informace jsou hlavními aktory (akčními členy) systémů dopravní telematiky na pozemních komunikacích. Vyznačují se možností dálkového operativního sepnutí nebo změny symbolu dopravní značky nebo proměnného textu pro řízení provozu, varování účastníků provozu nebo ovlivňování výběru trasy účastníky provozu v závislosti na aktuálních dopravních, dopravně-organizačních nebo klimatických podmínkách. Pro účely města Dobřichovic bylo využití PDZ vyhodnoceno jako méně vhodné, a to z důvodu neexistence jednoznačného potenciálního přínosu takového systému. PDZ v městských podmínkách lze využít např. ke snížení nejvyšší dovolené rychlosti v okolí přechodů pro chodce v časech, kdy je zvýšenou měrou využívají školní děti. Nicméně v Dobřichovicích se tyto přechody v naprosté většině případů (v ul. Palackého, u kruhového objezdu) nacházejí v místech, kde je již rychlost řidičů snížena existencí jiného dopravního opatření – zde např. zvýšenými plochami přechodů pro chodce spolu se změnou povrchu vozovky, případně blízkostí okružní křižovatky, která přirozeně nutí řidiče brzdit.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.2.9 Výměna či nahrazení stávajícího dopravního osvětlení

Obecně lze doporučit změnit osvětlení na přechodech a zkontrolovat soulad současného stavu dle ČSN EN 13201-3 a TKP 15. V případě nesouladu pak navrhnout vyhovující přisvětlení. Z vyhodnocení měření, které tým v rámci analytické studie absolvoval u přechodů v ulici Pražská a Palackého, lze konstatovat, že stávající přisvětlení obou přechodů nevyhovuje požadavkům TKP 15. Ve vztahu k současnému veřejnému osvětlení navrhuje použít pro přisvětlení jiný typ svítidel. Konkrétní typ svítidla je nutné ověřit světelně technickým výpočtem.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nehodné	

3.3 Organizační opatření

Jedná se o opatření, jejichž cílem je usměrňovat dopravu ve městě z organizačního pohledu. Především jde o definování jednotného přístupu k budoucímu řešení dopravní situace ve městě, a to jak z pozice městské samosprávy, tak vzhledem k nadřazeným institucím. Konkrétnější dílčí opatření zahrnují např. preferenci určitých módů dopravy, usměrňování dopravy pomocí změn v dopravním značení nebo regulační opatření v podobě zavedení poplatků. Následně budou jednotlivá organizační opatření podrobněji popsána v následující struktuře:

- výměna či nahrazení stávajícího dopravního značení;;
- instalace nového dopravního značení;
- jednotnost řešení principů zklidňování dopravy ve městě;
- pravidelné prosazování záměru města u vyšší instance;
- změna organizace dopravy v oblasti;
- změna organizace dopravy v prostoru křižovatek;
- preference vozidel VHD – vlaky;
- preference vozidel VHD – autobusy;
- preference pěší dopravy;
- preference cyklistické dopravy;
- dlouhodobá opatření regulačního charakteru (zpoplatnění či zákaz vjezdu, zpoplatnění parkování);
- krátkodobá opatření regulačního charakteru (systémy řízení uzávěr);
- zlepšení dopravní obslužnosti města;
- snižování hlukové a emisní zátěže města;
- zajištění fyzického dohledu nad přechody pro chodce ve vytížených hodinách.

3.3.1 Výměna či nahrazení stávajícího dopravního značení

Jedná se o jednoduché opatření, které by se mělo v pravidelných intervalech po kontrolách aktuálního stavu opakovat. V rámci Přílohy 1 analytické části studie v bloku dopravní infrastruktury byly nalezeny drobné dílčí problémy, které se dají jednoduše řešit právě výměnou či nahrazením stávajícího dopravního značení, ať už z důvodu logiky, nebo zastaralosti současného značení.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.2 Instalace nového dopravního značení

Jedná se o opět jednoduché opatření. V rámci Přílohy 1 analytické části studie v bloku dopravní infrastruktury byly nalezeny drobné dílčí problémy, které se dají jednoduše řešit právě instalací nového dopravního značení zpravidla z důvodu změny organizace dopravy v úseku/ulici.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.3 Jednotnost řešení principů zklidňování dopravy ve městě

Z hlediska dopravní strategie v jakémkoliv státě, kraji či městě, lze vždy doporučit, aby přístupy k řešení konkrétních dopravních problémů byly, pokud možno, jednotné. Jednotnost řešení obecně přispívá k větší systémovosti, ale zároveň i jednoduchosti práce se systémem. V rámci analytické části byly definovány především problémy z hlediska nejednotných řešení principů zklidňování ve městě (maximální povolená rychlost, obytné zóny versus zóny 30 atd.). Lze doporučit vydat se v této oblasti jedním a jasným směrem.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.4 Prosazování záměrů města u vyšší instance

Je zřejmé, že realizace některých velmi vhodných či vhodných opatření není přímo navázána na subjekt obce či města. Proto je vhodné v čase příliš neměnit celkovou strategii a tato opatření s vysokými prioritami pravidelně prosazovat a diskutovat jako cílová u vyšší instance, tedy zodpovědného subjektu.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.5 Změna organizace dopravy v oblasti

Dalším zvažovaným organizačním opatřením obecně zmiňovaným v dopravních strategiích je změna organizace dopravy v oblasti města. Ta může být různého charakteru, přičemž v rámci zklidňování dopravy bývá často používáno zjednosměrnění některých stávajících komunikací z důvodu omezení průjezdu oblastí v daném směru, záměrné nutnosti projíždět části oblastí pouze v jednom směru a také snížení možných kolizních ploch v oblasti. V případě zjednosměrnění v současné době obousměrných úseků pak dochází často k dalším změnám organizace v úseku, typicky tvorbě nových parkovacích míst nebo změně šířky chodníků pro pěší. Změnou organizace se snažíme zamezit tranzitnímu projíždění oblasti, ale v rámci řešení průtahu, který logicky sám o sobě plní tranzitní obslužnou funkci, se toto opatření spíše nedoporučuje.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.6 Změna organizace dopravy v prostoru křižovatek

Změna organizace dopravy v prostoru křižovatek má za cíl především řešit kapacitní či bezpečnostní problémy některých křižovatek. Kromě již zmiňované výstavby SSZ nebo okružních křižovatek se může jednat o ponechání křižovatky ve stávajícím stavu s některými omezeními, typicky třeba zákazem odbočení vlevo do směru bez odbočovacího pruhu.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.7 Preference vozidel VHD – vlaky

Veřejná doprava je po dopravě pěší a cyklistické nejpříznivějším druhem dopravy pro urbanizované oblasti po stránce emisní, hlukové, energetické, ekonomické, dopravní, urbanistické i sociální. Je žádoucí, aby spolehlivá funkce a tím i atraktivita pro cestující byla podpořena organizací provozu v dopravním prostoru. Stěžejní je z hlediska VHD preferovat železniční koridor s tratí 171 a pokud možno

zatraktivnit cestujícím cestování při dojíždění po této trati, např. zkrácením taktu, či dojezdových dob v rámci modernizace.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.8 Preference vozidel VHD – autobusy

Co se týče autobusových linek, vzhledem k jejich počtu, ale i uspořádání Dobřichovic a absence SSZ v Dobřichovicích pozbývá smyslu instalovat zde systém aktivní preference VHD pro autobusy.

Preference vozidel VHD jako širší pojem pod sebe zahrnuje i další opatření zejména dlouhodobějšího charakteru. Vhodné je zahrnout preferenci VHD do dlouhodobé dopravní politiky města a brát ji na zřetel při plánování a realizaci dopravních opatření v obci. Prvkem preference VHD je také realizace a údržba přívětivých a dobře přístupných prostorů zastávek a zajištění dostatečné informovanosti pravidelných i příležitostných cestujících o možnostech dopravního spojení pomocí VHD, a to včetně aktuálních informací.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.9 Preference pěší dopravy

Dalším možným organizačním opatřením je provádět takové kroky, které budou ve městě preferovat především pěší dopravu. Preference chodců je v současné době opět velmi aktuálním trendem s několika hlavní strategickými principy:

- zvyšování mobility pro všechny (snaha o snazší dostupnost cílů v obci, snaha o zohlednění potřeb osob s omezenou schopností pohybu a orientace);
- kvalitní návrhy i údržba veřejných prostranství;
- zlepšení integrace sítí (propojené, přehledné a udržované pěší trasy);
- podpora pěší dopravy v územním plánování;
- realizace bezpečnějších silnic v obci;
- méně kriminality a strachu z kriminality;
- větší podpora pěší dopravy z veřejné správy;
- lepší informovanost chodců o pěších trasách v obci;

vhodnost opatření	realizovatelnost
-------------------	------------------

velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.10 Preference cyklistické dopravy

Kromě preference pěší dopravy je v současné době také velmi aktuálním trendem provádět kroky k preferenci cyklistické dopravy. Oproti automobilové dopravě jsou zřejmá její pozitiva – umožňuje mobilitu bez ohledu na stáří a výši příjmu, je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Významný je pak i přínos cyklistiky pro rozvoj cestovního ruchu. Na druhou stranu je třeba zdůrazňovat i negativní jevy spojené s rozvojem cyklistiky, a to především zvyšující se četnosti dopravních konfliktů mezi cyklisty a dalšími účastníky silničního provozu včetně chodců.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.11 Dlouhodobá opatření regulačního charakteru (zpoplatnění či zákaz vjezdu, zpoplatnění parkování)

Neexistuje snad město bez komplikací s parkováním. Řešení v podobě zavádění poplatků za parkování je však zároveň vnímáno většinou negativně. Obavy z negativních ohlasů a nízká úroveň akceptace řešení mohou být častým důvodem nízké politické podpory. Zároveň si však zástupci měst často mohou klást otázky jak řešit problémy s parkováním, jak provádět výrazné změny v podmínkách provozu, jak nalézt správnou výši poplatků či jak zvýšit ochotu obyvatel města přijmout zavedení poplatku a dalších změn. Pokud jsou takové otázky pokládány a dané město je ochotné související řešení realizovat, je na dobré cestě k tomu v oblasti parkování dosáhnou pozitivních změn.

Celkový objem parkování a jeho regulace může mít znatelný vliv život ve městě. Proto je vhodné se zabývat i zdůvodněním, proč je regulace nezbytná a jaké výhody přináší.

Hlavními důvody pro regulaci je fakt, že s rostoucím podílem automobilizace je zvyšován nárok na velikost parkovacích ploch. Jako důsledek těchto nároků jsou ve městech zřizovány odstavné plochy místo jiných městotvorných prvků (parky, zóny pro chodce, cyklopruhy a podobně). Parkovací plochy tak mohou zabírat významnou část celkové plochy dopravní infrastruktury. Parkování a jeho regulace dále ovlivňují dopady na cenu dopravy, dostupnost, skladbu dopravního proudu, kongesce i dopady na kvalitu životního prostředí.

V regulaci parkování lze rovněž vidět řadu výhod, především pak v následujících 5 oblastech:

- Hledání volného parkovacího stání. Zavedení parkovného může uvolnit parkovací místa a tím redukovat tento děj. Ideálně by mělo být stále alespoň jedno volné místo na jeden blok budov (obsazenost míst odpovídající cca 85%).
- Kongesce. Parkovné je efektivní nástroj na redukování automobilové dopravy a zvýhodňuje ostatní druhy dopravy. Například mnohem větší podíl zaměstnanců dojíždí autem do práce, pokud mají parkování zdarma.
- Neefektivní využití prostoru. Parkovací místa mohou zabírat prostor využitelný pro jiné významy. Zavedením parkovného, následným zlepšením dostupnosti veřejné dopravy a navýšením prostoru pro chodce a cyklisty dojde ke změně poptávky po parkovacích místech, což může vést k jejich redukcí a místa bývalých parkovišť lze využít na prospěšnější účely pro obyvatele (parky, cyklopruhy, pěší zón, atd.)
- Negativní dopady na životní prostředí. Automobilová doprava zvyšuje negativní dopady na životní prostředí díky emisím škodlivin a skleníkových plynů. Parkovné může redukovat tyto dopady.
- Požadavky na drahá parkovací místa. Budování parkovacích stání v nových projektech se většinou provádí ve formě garáží pod zemí, což zvyšuje náklady na stavby a negativně tak ovlivňuje cenu nových projektů a dále by mohlo ovlivnit výstavbu nových bytů.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.12 Krátkodobá opatření regulačního charakteru (systémy řízení uzávěr)

Kromě opatření regulačního charakteru, která jsou dlouhodobá, je vhodné být strategicky připraven na krátkodobé plánované či neplánované uzavírky komunikací, a to formou scénářů, které plynou z expertní znalosti a dat z uzavírané oblasti s přihlédnutím k zachování základní dopravní obslužnosti města v případě uzávěry.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.13 Zlepšení dopravní obslužnosti města;

Nad rámec již zmíněných opatření preferenčního charakteru pro různé druhy dopravy je dále třeba, aby spolu jednotlivé systémy kooperovaly a byly vzájemně

propojené. Tedy např. aby na sebe navazovaly jednotlivé dopravní módy v přestupních bodech, aby u většiny důležitých tras ve městě existovala komfortní a alespoň cenově srovnatelná alternativa k individuální automobilové dopravě a byl pokud možno efektivně řešen problém poslední míle z hlediska dopravní obslužnosti.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.14 Snižování hlukové a emisní zátěže města

Dalším obecným opatřením organizačního charakteru s cílem zlepšit žití v obcích a městech je pak snižování hlukové a emisní zátěže města. Samo o sobě je toto opatření pochopitelně jasné ve snaze minimalizovat hluk a emise ve městě, je ale nutné zdůraznit, že některá zmíněná opatření ke zklidňování dopravy (zpomalovací prahy) mohou naopak jít proti opatření snižování hlukové a emisní zátěže. Vždy je tedy třeba tyto charakteristiky sledovat a na základně vyhodnocení pak vyvažovat náklady na realizaci opatření, vliv na životní prostředí a vliv na bezpečnost a plynulost dopravy.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá
nevhodné	

3.3.15 Zajištění fyzického dohledu nad přechody pro chodce ve vytížených hodinách

Z analytické části také vyplynulo, že z pohledu bezpečnosti chodců a preference pěší dopravy je velmi významné i konkrétnější opatření zajištění fyzického dohledu nad vybranými přechody pro chodce v době dopravní špičky. Obecně obce k tomuto opatření přistupují v současné době čím dál častěji a tento trend lze hodnotit pozitivně. Samotné opatření je hodnoceno jako velmi vhodné se střední realizovatelností, která bude ovlivněna především dostatkem pracovních sil pro zajištění dohledu nad vybranými přechody pro chodce. Přechody mohou být zajištěny jak příslušníky městské policie, tak i jinou pověřenou osobou, která bude fungovat zejména jako prvek pro zvýšení ostražitosti řidičů automobilů a také bude moci vhodně moderovat vstupování dětí do vozovky.

vhodnost opatření	realizovatelnost
velmi vhodné	velká
vhodné	střední
méně vhodné	malá

3.4 Prioritizace opatření pro Dobřichovice

V návaznosti na katalog dostupných opatření pro řešení problematiky místní dopravy dochází v této podkapitole k výběru priorit z možných opatření. Prioritizace je provedena ve dvou rovinách:

- prioritizace opatření na základě vypočteného koeficientu opatření pro řešení dopravy v obecném pohledu (viz předchozí podkapitoly);
- prioritizace na základě konkrétních návazností na dopravní problémy definované v analytické části studie, konkrétně v Příloze 1 k analytické části.

Oba přístupy jsou zatíženy jistou mírou subjektivity, v prvním případě především s ohledem na stanovení vhodnosti a realizovatelnosti opatření, ze kterých vychází koeficient opatření, ve druhém případě pak především, že soubor definovaných problémů bude vždy omezený subjektem, který problémy definuje. Přestože se jedná o legitimní postup v rámci strategií, je nutné upozornit, že je vždy důležitá zpětná vazba klíčových hráčů, kteří budou příslušné strategie naplňovat, a její zohlednění v návrhu.

Strategické cíle města v oblasti dopravy jsou formulovány na základě obou uvedených přístupů.

V prvním případě byla všechna opatření seřazena na základě vypočteného koeficientu opatření, který zohledňuje vhodnost realizace opatření i jeho realizovatelnost v krátkodobějším časovém horizontu. Výsledky reflektuje následující tabulka:

Tabulka 2 Prioritizace opatření na základě koeficientu opatření

	Vybrané opatření	Vypočtený koeficient opatření
1	Jednotnost řešení principů zklidňování dopravy ve městě;	0,9
2	Preference pěší dopravy;	0,9
3	Zlepšení dopravní obslužnosti města;	0,9
4	Pravidelné prosazování záměru města u vyšší instance;	0,9
5	Výměna či nahrazení stávajícího dopravního značení;	0,63
6	Instalace nového dopravního značení;	0,63
7	Výměna či nahrazení stávajícího dopravního osvětlení;	0,63
8	Krátkodobá opatření regulačního charakteru (systémy řízení uzávěr);	0,63
9	Změna povrchu vozovky;	0,63
10	Snižování hlukové a emisní zátěže města	0,5
11	Zajištění fyzického dohledu nad přechodem pro chodce ve vytižených hodinách	0,5
12	Preference vozidel VHD;	0,49
13	Preference cyklistické dopravy;	0,36
14	Změna organizace dopravy v prostoru křižovatek;	0,36
15	Rekonstrukce průtahu ve městě při zohlednění klíčových zásad podle TP 145;	0,35
16	Optimalizace šířek jízdního pruhu;	0,35
17	Změna organizace dopravy v oblasti;	0,35
18	Rekonstrukce a optimalizace všech komunikací (nejen průtahu)	0,35
19	Instalace dohledových systémů;	0,35
20	Instalace systémů strategických detektorů pro sběr dopravních dat v městě;	0,35
21	Instalace SSZ na přechodech pro chodce;	0,35
22	Dlouhodobá opatření regulačního charakteru (zpoplatnění či zákaz vjezdu, zpoplatnění parkování);	0,35
23	Zpomalovací prahy	0,35
24	Přechody pro chodce	0,35
25	Bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovky	0,2
26	Instalace tichého asfaltu	0,2
27	Instalace inteligentního zpomalovacího semaforu;	0,2
28	Instalace PDZ;	0,2
29	Výstavba obchvatu;	0,1
30	Instalace penalizačních systémů;	0,07
31	Instalace systému pro informování o volných parkovacích místech;	0,07
32	Instalace SSZ na křižovatkách;	0,04

Z tabulky lze vyčíst, že nejvíce prioritní se na základě výpočtu koeficientu opatření jeví provádět takové kroky, které budou především:

- jednotně řešit principy zklidňování dopravy ve městě;
- preferovat pěší dopravu;
- zlepšovat dopravní obslužnost ve městě;
- pravidelně prosazovat záměry města u vyšší instance.

Dalšími důležitými kroky pak jsou zejména:

- mít průběžný přehled o stávajícím dopravním značení a v případě zastarávání ho pružně nahrazovat;
- mít průběžný přehled o stávajícím osvětlení přechodů pro chodce a v případě potřeby vyměnit za jiný typ vhodnějšího svítidla;
- být dobře připraven na krátkodobá opatření regulačního charakteru;
- využívat možnosti stavebních opatření, co se týče zklidňování dopravy jak průtahu, tak ostatních komunikací.

V druhém případě byla vytvořena podobná tabulka s pořadím jednotlivých opatření, která byla vytvořena na základě konkrétních problémů definovaných v analytické části. Tabulka je vytvořena na základě matice problémů a opatření, která je součástí přílohy k této strategické části studie, kde bylo vždy posuzováno, zda dané opatření povede, nebo nepovede k řešení příslušného nalezeného

problému v obci. Za předpokladu, že opatření vede k řešení příslušného problému, je v této matici označeno „X,“ za předpokladu, že nikoliv, zůstává nevyplněno a u sporných výkladů dochází k označení „?“.

Následující tabulka uvádí obecný přehled, kolik problémů definovaných v analytické části lze řešit příslušným opatřením.

Tabulka 3 Prioritizace opatření na základě počtu definovaných problémů v analytické části

	Vybrané opatření	Počet vyřešených problémů definovaných v analytické části
1	Jednotnost řešení principů zklidňování dopravy ve městě;	24
2	Preferenze pěší dopravy;	22
3	Zlepšení dopravní obslužnosti města;	20
4	Rekonstrukce průtahu ve městě při zohlednění klíčových zásad podle TP 145;	16
5	Optimalizace šířek jízdního pruhu;	15
6	Výstavba obchvatu;	14
7	Výměna či nahrazení stávajícího dopravního značení;	14
8	Pravidelné prosazování záměru města u vyšší instance;	13
9	Preferenze cyklistické dopravy;	12
10	Změna organizace dopravy v oblasti;	10
11	Rekonstrukce a optimalizace všech komunikací (nejen průtahu)	8
12	Preferenze vozidel VHD;	8
13	Instalace nového dopravního značení;	7
14	Výměna či nahrazení stávajícího dopravního osvětlení;	6
15	Instalace dohledových systémů;	5
16	Instalace penalizačních systémů;	5
17	Instalace systémů strategických detektorů pro sběr dopravních dat v městě;	4
18	Snižování hlukové a emisní zátěže města	4
19	Zajištění fyzického dohledu nad přechodem pro chodce ve vytižených hodinách	4
20	Instalace SSZ na přechodech pro chodce;	3
21	Krátkodobá opatření regulačního charakteru (systémy řízení uzávěr);	3
22	Změna organizace dopravy v prostoru křižovatek;	2
23	Dlouhodobá opatření regulačního charakteru (zpoplatnění či zákaz vjezdu, zpoplatnění parkování);	2
24	Změna povrchu vozovky;	1
25	Bezpečnostní protismykové úpravy povrchu vozovky	0
26	Instalace tichého asfaltu	0
27	Instalace SSZ na křižovatkách;	0
28	Instalace inteligentního zpomalovacího semaforu;	0
29	Instalace systému pro informování o volných parkovacích místech;	0
30	Instalace PDZ;	0
31	Zpomalovací prahy	0
32	Přechody pro chodce	0

Nejvíce problémů, které byly definovány v analytické části na základě místních šetření a rozhovorů s klíčovými subjekty ve městě řeší následující opatření:

- jednotně řešit principy zklidňování dopravy ve městě;
- preferovat pěší dopravu;
- zlepšovat dopravní obslužnost ve městě;
- rekonstruovat průtah městem na základě zásad podle TP 145;
- optimalizovat šířky jízdních pruhů;
- vystavět obchvat města;
- vyměnit či nahradit stávající dopravní značení;
- pravidelně prosazovat zájmy města u vyšší instance;
- preferovat cyklistickou dopravu;
- změnit organizaci dopravy v některé části obce.

U obou uvedených seznamů opatření si lze povšimnout, že ačkoliv u každého přístupu k prioritizaci opatření byla použita jiná metoda, dochází velmi často k vzájemnému průniku preferovaných i nepreferovaných opatření. Tím se potvrzuje, že opatření, která jsou vhodná k realizaci a zároveň v krátkodobém horizontu realizovatelná, často pomohou ve svém principu i k řešení konkrétních problémů v rámci analytické části. Největší shoda obou metod pak vychází u opatření jednotného řešení principu zklidňování dopravy ve městě, preference pěší dopravy a zlepšení dopravní obslužnosti města.

Naproti tomu lze vidět i některé odlišnosti v obou přístupech. Například lze zmínit příklad výstavby obchvatu, který by řešil mnoho dopravních problémů ve městě, ale řešení není realizovatelné v krátkodobém horizontu, a proto takové opatření umísťuje na různých místech obou seznamů. Z Tabulky 3 lze dále vidět, že mnoho menších problémů lze vyřešit drobnými zásahy do dopravní infrastruktury.

4 Strategické cíle

V této kapitole jsou definovány hlavní strategické cíle ke zlepšení dopravy ve městě. Pro jejich definici existuje několik přístupů, v rámci této studie jsou strategické cíle města definovány na základě výsledků prioritizace opatření v předešlé kapitole a dále na základě principů udržitelné dopravy v rámci konceptu Smart City, dopravních sektorových strategií a také poznatků o problémech dopravy z místních šetření a diskuzí s klíčovými subjekty ve městě.

Pro město bylo definováno 7 hlavních strategických cílů města a konkrétní doporučení k jejich dosahování.

Strategické cíle:

- Jasná, přehledná a optimalizovaná dopravní infrastruktura pro všechny účastníky silničního provozu
- Bezpečná a plynulá doprava pro všechny účastníky silničního provozu
- Snížení dopadů tranzitní automobilové dopravy v obci
- Omezení tranzitní automobilové dopravy v obci
- Zatraktivnění pěší dopravy
- Zatraktivnění veřejné hromadné dopravy
- Udržitelná doprava v klidu

4.1 Strategický cíl 1: Jasná, přehledná a optimalizovaná dopravní infrastruktura pro všechny účastníky silničního provozu

Město se bude snažit aplikovat taková opatření v dopravní infrastruktuře, která tuto zpřehlední, vyjasní a optimalizují. Strategický cíl směřuje v tomto ohledu na všechny účastníky silničního provozu. Tento strategický cíl podporují téměř všechna opatření stavebního charakteru, která se vztahují k rekonstrukci průtahu při zohlednění TP 145. Důležitost tohoto cíle je podpořena počtem nalezených dopravních problémů z pohledu dopravní infrastruktury, které lze řešit většinou velmi jednoduše – výměnou nebo nahrazením stávajícího dopravního značení či změnou organizace dopravy v oblasti související s výstavbou nového dopravního značení. V rámci dlouhodobé udržitelnosti řešení dopravní infrastruktury lze pak doporučit pravidelně aktualizovat pasport dopravního značení po každé dílčí úpravě či změně dopravního řešení v některé z lokalit a mít připravený plán postupné obnovy dopravního značení na základě pasportizace.

Doporučení k naplňování strategického cíle 1

- v rámci realizovaných rekonstrukcí komunikací respektovat požadavky a maximálně využívat prvky na zklidňování dopravy dle TP 145 a TP 132:

- zúžení vozovky pomocí vysazených ploch nebo středních dělicích ostrůvku u dopravních a obslužně dopravních komunikací páteřních, lze doporučit zejména na všech vjezdech do obce;
- u dopravně obslužných nebo obslužných komunikací je doporučeno užívat i další prvky typu příčných zpomalovacích prahů nebo zvýšených ploch;
- **prověřit aktuální zařazení ulice 5. května a zvážit její vyjmutí z režimu páteřních obslužných komunikací v rámci územního plánu;**
- **aktualizovat pasport dopravního značení a příprava detailního plánu rekonstrukce a výměny dopravního značení v čase;**
- **vyřešit problémy dopravního značení a dopravní infrastruktury identifikovaných v Příloze 1 k analytické části; (možné způsoby nastíněny v matici, která je Přílohou 1 ke strategické části);**
- **stavebně zohlednit vysokou míru zatížení ulic Tyršova a Palackého tranzitní dopravou**

4.2 Strategický cíl 2: Bezpečná a plynulá doprava pro všechny účastníky silničního provozu

Bezpečnost účastníků silničního provozu by v moderních městech měla být základním stavebním kamenem návrhu dopravních systémů. Prioritou je chránit účastníky silničního provozu proti nebezpečným situacím a jevům, které doprava ve městě může přinést. V rámci dopravního systému bezpečnost musí jít ruku v ruce s plynulostí dopravy, vždy je třeba hledat přirozenou rovnováhu mezi těmito dvěma aspekty. Některá z dostupných opatření automaticky podporují bezpečnost i plynulost dopravy – např. když dojde k zpřehlednění dopravní infrastruktury na základě jednotného přístupu ke zklidňování dopravy, řidiči budou jezdit plynule a nebudou vznikat nebezpečné situace. Některá opatření je pak třeba volit velmi citlivě s ohledem na příslušnou lokalitu – např. bude-li na průtahu instalována SSZ pro přechod pro chodce je nutné počítat, že dojde naopak k narušení plynulosti dopravy a tvorbě shluků vozidel. Tyto pak mohou být zcela nežádoucí (např. v blízkosti okružní křižovatky) anebo naopak přirozeně vyhovující (např. kvůli zastavení provozu na SSZ vozidla z vedlejší na jiné křižovatce alespoň v klidu najedou na hlavní průtah bez komplikací a nebezpečných situací.) Je tedy třeba zdůraznit, že ačkoliv bezpečnost hraje nejdůležitější roli v silničním provozu, každé omezení plynulosti dopravy ve městě je třeba vážit a hodnotit v širších souvislostech. Nebezpečná místa či lokality vyplývají z analytické části a jejich řešení spočívá většinou v aplikaci kombinace opatření z katalogu. V rámci oblasti plynulosti dopravy je velmi potřebné, aby čekací doba u obou přejezdových zabezpečovacích zařízení v obci byla pokud možno co nejkratší, v tomto je tedy třeba prosazovat tento zájem u vyšší instance a podporovat rekonstrukci železniční trati.

Doporučení k naplňování strategického cíle 2

- zpracovat bezpečnostní audit problémových míst v Dobřichovicích z hlediska výskytu dopravních nehod (a skoronehod), tedy zejména na křižovatce ulic Pražská x Karlická a přidružený výjezd od čerpací stanice, úroňové železniční přejezdy; a dále ve vazbě na hlavní tranzitní trasy;
- vyměnit svítidla na prověřených přechodech pro chodce Pražská (u ulice Za Parkem) a Palackého (u kruhového objezdu) za vhodnější z důvodu normám nevyhovujících parametrů;
- prověřit stav osvětlení a dalších přechodů pro chodce v případě vzniku nebezpečných situací ve večerních a nočních hodinách;
- v rámci delšího časového horizontu zpracovat posouzení možnosti a bezpečnostní vhodnosti realizace SSZ na přechodu u Kairosu či na křižovatce Pražská x Karlická včetně vyhodnocení negativních dopadů na plynulost dopravy. Na jiných místech nedává smysl o SSZ uvažovat.
- instalovat dopravní radar upozorňující řidiče na jejich aktuální rychlost a zaznamenávající standardní dopravní data na příjezd do města od Všenor - obdobného typu jako je instalován v ulici Pražská (vhodnější jsou systémy s otevřeným rozhraním pro neomezený přístup města k měřeným datům);
- zvážit umístění obdobného radaru i na vjezdu do města od Letů (možná společná koordinace s obcí Lety);
- prvky zklidnění dopravy či její specifické organizace (typicky obytné či pěší zóny) realizovat vždy s adekvátním stavebním uspořádáním;
- apelovat na zkracování doby aktivace železničních přejezdů ve městě

4.3 Strategický cíl 3: Snížení dopadů tranzitní automobilové dopravy v obci

Tranzitní doprava v současné době bohužel je a bude nedílnou součástí Dobřichovic vzhledem k poloze města, umístění míst zdrojů a cílů a také omezené dopravní infrastruktuře města. Hlavním strategickým cílem by tedy mělo být snažit se omezit dopady tranzitní dopravy v obci, především vhodnými opatřeními stavebního charakteru z katalogu, nebo některými opatřeními technického charakteru. I vzhledem k předchozímu strategickému cíli v podobě bezpečné a plynulé dopravy nelze vzhledem k současnému uspořádání doporučit vydat se cestou snižování rychlosti či dalšímu zneprůjemňování průjezdu, naopak je žádoucí, aby průjezd tranzitu byl plynulý, přehledný, bezpečný a časově krátký. Neexistuje totiž v současné době jiná žádoucí alternativa, kam dopravu z hlavního tahu přesměrovat.

Doporučení k naplňování strategického cíle 3

- pravidelné vyhodnocování stavu dopravy ve městě na základě přístupu k datům dopravních radarů;
- vyjmutí ulice 5. května z pátečních komunikací obslužných, provedení dalších úprav, aby byl dodržen charakter obytné zóny;
- sledovat úroveň hluku a emisí a kontrolovat, zda nedochází k překračování povolených limitů

4.4 Strategický cíl 4: Omezení tranzitní automobilové dopravy v obci

Ačkoliv je cíl omezení tranzitní automobilové dopravy hůře uchopitelný než snížení jejích dopadů, tak stojí ve strategii města na stejné úrovni. V rámci strategie je třeba dále prosazovat u jiných instancí řešení, které by městu jednoznačně pomohlo, tedy obchvat. Kromě toho je třeba kooperovat s dalšími subjekty zejména s ohledem na plánovanou přeložku Hlásná Třebáň – Silniční okruh kolem hlavního města Prahy, protože lze předpokládat, že tato odvede část tranzitu jiným směrem. Dále je nutné zejména pracovat na efektivním využití tranzitního železničního koridoru a přimět zejména do Prahy dojíždějící cestovat vlakem prostřednictvím pozitivní motivace ve formě nabídky spolehlivé a pravidelné dopravní obslužnosti a také s možností odstavit automobil na odstavné parkovací ploše. Videálním případě pak místní motivovat, aby ani k cestě na nádraží nevyužívali osobní automobil, byť toto se jeví vzhledem k poloze nádraží jako utopistická představa.

Doporučení k naplňování strategického cíle 4

- obnovit diskuzi s obcí Lety nad záměrem možné budoucí realizací severního obchvatu s cílem zapracování územní rezervy do územních plánů obcí (důvody vypuštění rezerv z ÚP obou obcí nejsou jednoznačné);
- kontinuálně sledovat možnosti budoucí realizace východní části obchvatu, která by ulehčila centru města a nabídla významnou alternativu;
- zvážit vypracování studie proveditelnosti realizace východního obchvatu obce Dobřichovice;
- kooperovat s dalšími subjekty s ohledem na plánovanou přeložku silnice II/116 Hlásná Třebáň-SOKP;

4.5 Strategický cíl 5: Zatraktivnění pěší dopravy

Mnoho problémů v analytické části z dostupných místních šetření a podkladů směřuje na problematiku pěší dopravy ve městě. Průchod pěších některými místy obce je velmi nepohodlný, v některých případech i nebezpečný. Pokud se chodci nebudou ve městě cítit bezpečně a dostatečně preferováni, je zde velké riziko, že i pro menší cesty ve městě budou využívat auta jako dopravního prostředku. Velký důraz lze proto především dát na vytvoření plánu rekonstrukce pěších komunikací a chodníků, návrh stavebních úprav zvyšující bezpečnost chodců a také rozšíření informačních prvků pro chodce ve městě.

Doporučení k naplňování strategického cíle 5

- rekonstruovat/revitalizovat pěší komunikace ve městě, zejména se zaměřením na kvalitní napojení oblasti Brunšova a definované problémy ve Studii bezpečnosti chodců a cyklistů v Dobřichovicích;
- zvážit instalace na první pohled viditelné informační tabule pro pěší a cyklisty, která bude informovat o preferované trase do centra města pro tuto skupinu obyvatel (přes lávku prof. Lewita)
- podpořit možnosti dohledu nad vybranými přechody pro chodce v blízkosti škol v období začátku i konce školního vyučování (možné zapojení proškolených dobrovolníků);

4.6 Strategický cíl 6: Zatraktivnění veřejné hromadné dopravy

Zatraktivnění veřejné hromadné dopravy je důležitým cílem, který se automaticky prolíná s předchozími cíli 3 a 4. Je jasné, že v tomto směru město musí své zájmy prosazovat u jiných subjektů, ale z hlediska zatraktivnění VHD je třeba zlepšit dopravní obslužnost na základě zvýšení frekvence spojů osobních vlaků do hlavního města Prahy, v případě realizace projektu tunelu Praha-Beroun, který by odvedl dálkové vlaky, pak prosazovat koncept spěšných vlaků, které by zastavovaly v Dobřichovicích a zkrátily dojezdovou dobu do Prahy. Kromě toho je třeba vytvořit návazné linky MHD, které by navazovaly na vlaky včetně systému pro informování o odjezdových dobách.

Doporučení k naplňování strategického cíle 6

- vhodné podpořit instalaci informační tabule s odjezdy VHD včetně autobusů v blízkosti nádraží v Dobřichovicích;
- apelovat na vyšší pravidelnost taktů VHD v obci pro zpřehlednění cestujícím;
- průzkumem prověřit zdroj vozidel využívajících parkoviště u nádraží jako podklad pro posouzení dostupnosti nádraží a režim provozu parkoviště

- podpořit modernizaci trati tranzitního koridoru s cílem pravidelného taktu dopravy s cílem minimalizace zpoždění vlaků i zvýšení cestovní rychlosti, jako způsob zvýšení atraktivity železniční dopravy při dojíždění za prací

4.7 Strategický cíl 7: Udržitelná doprava v klidu

V rámci udržitelné dopravy v klidu je třeba vyjít ze základních trendů, tedy v centru města preferovat vysokou obrátkovost a na odstavných parkovacích plochách spíše nízkou. Na základě aktuálních dat o parkování ve městě lze do budoucna uvažovat o citlivé formě zpoplatnění některých parkovišť či parkovacích ploch, které by zajistilo udržitelnou dopravu v klidu v obci, kdy vozidla nebudou určitými místy popojíždět z důvodu nemožnosti najít volné parkovací stání. Zpoplatnění by zároveň zvýhodňovalo rezidenty, tedy občany žijící a pracující na území katastru obce Dobřichovice.

Doporučení k naplňování strategického cíle 7

- dále monitorovat obsazenost odstavného parkoviště u nádraží, v případě pravidelného překračování obsazenosti nad 90 % prověřit vhodné formy výkonového zpoplatnění parkoviště;
- průběžně kontrolovat dodržování omezené doby parkování s využitím parkovacích kotoučů v centru tam, kde bylo reálně zavedeno

5 Závěr

Strategická část studie ve svých návrzích a doporučeních navazuje na analytickou část, ve které byly definovány potřeby a záměry klíčových subjektů ve městě, i konkrétní dopravní problémy na základě místních šetření a průzkumů.

Součástí strategické části je katalog možných opatření, které by potenciálně mohly dopravě ve městě Dobřichovice pomoci. Jednotlivá opatření jsou uvedena s komentářem a ohodnocením jejich vhodnosti a realizovatelnosti v krátkodobém horizontu. Následně dochází k prioritizaci navržených opatření, a to dvěma přístupy. První přístup prioritizuje opatření na základě tzv. koeficientu opatření, který seřazuje jednotlivá opatření podle vhodnosti a aktuální realizovatelnosti. Druhý přístup stejná opatření prioritizuje na základě počtu dopravních problémů definovaných v analytické části studie. V poslední části jsou komentovány hlavní strategické cíle města, které se opírají o vhodná a realizovatelná opatření z katalogu.

Město Dobřichovice se, stejně jako celá řada dalších města a obcí v České republice, potýká s vysokým dopravním zatížením. V případě Dobřichovic je znatelný zejména 40% podíl tranzitní dopravy, tedy vozidly, která městem pouze projedou. Dopravní zatížení se dotýká zejména tranzitní trasy tvořené ulicemi Tyršova a Palackého, která svým významem a stavebním provedením v prostorově stísněné oblasti tomuto dopravnímu zatížení neodpovídá. Vysoké intenzity provozu pak na všech tranzitních trasách negativně dopadají na kvalitu života ve městě, včetně samotného centra města. Bohužel je však nutné konstatovat, že ve snaze řešit příčiny vysokého zatížení a tranzitní dopravy, má město jen velmi omezené možnosti. V důsledku tak reálně nezůstává, než se efektivně zaměřovat na mírnění negativních dopadů dopravy, zvyšování bezpečnosti obyvatel a podporu pěší a cyklistické infrastruktury pro obyvatele i návštěvníky města.

Jediným reálným způsobem řešení zatížení města tranzitní dopravou je nabídka alternativních tras, které tuto dopravu z centra města odvedou. Jedná se o řešení, které však může město ovlivnit jen minimálně, a které není realizovatelné v krátkodobém výhledu. Jedná se o vybudování obchvatu města. Město však v této věci může definovat jednoznačný dlouhodobý záměr projevovaný územní rezervou v ÚP města a rovněž může iniciovat dílčí kroky ke zpracování studií proveditelnosti, dopravních studií účinků a dopadů a strategicky tyto potřeby diskutovat se správci krajských komunikací. Zejména se to týká východního obchvatu města, který již územní rezervu v ÚP má. Tato část obchvatu by umožnila převést významnou část tranzitní dopravy ze směru od Všenor na ulici Pražskou a ulehčit centru města. V případě severního obchvatu je doporučeno iniciovat jednání se sousední obcí Lety. Z dokumentace zle usoudit, že plány na jeho případnou budoucí trasu byly z ÚP obou obcí vypuštěny spíše nekoordinovaným postupem než jednoznačným rozhodnutím. Společná diskuse by tedy měla

ujasnit, zda je tento záměr definitivně zrušen či má být naopak i nadále zvažován. Tranzitní dopravu by částečně mohla ovlivnit plánovaná přeložka silnice II/116 směrem k SOKP, která se však nijak netýká katastrálního území Dobřichovic.

Z výše uvedeného vyplývá, že město Dobřichovice nemá zásadní možnost stávající dopravní zatížení jakkoli zásadně omezit. Strategií města by tam měla být zejména kvalitní údržba stávající infrastruktury se snahou maximálně eliminovat nežádoucí dopady, zvyšovat bezpečnost dopravy zejména s ohledem na pěší a cyklisty a vyváženě podporovat všechny druhy dopravy a potřeby obyvatel města.

Z pohledu infrastruktury je doporučeno zejména dbát na uplatnění prvků zklidňující dopravu v centru města a to zejména v ulicích Tyršova a Palackého, které jsou s ohledem na své prostorové uspořádání a výši dopravního zatížení dopravně nevyhovující. Dále je možné postupně budovat bezpečnostní prvky snižující rychlost vozidel na vjezdech do obce (ať již stavební úprava vjezdů či doplnění radarů) či zdůrazňující riziková místa, typicky přechodů pro chodce. Rovněž je vhodné provést kontrolu a opravu bezpečného osvětlení přechodů pro chodce.

Obecně je vhodné zvýšit podíl investic do opatření s ohledem i na podporu jiných druhů dopravy než je automobilová. S ohledem na zatížení města lze předpokládat, že jakékoli navýšení kapacit ať již komunikací či parkovacích ploch bude naplněno bez zásadního dopadu na celkovou situaci. Je tak vhodnější přispívat spíše k celkové kvalitě prostředí města a nabízet kvalitní alternativu, která obyvatelům nabídne kvalitní místo bez nutnosti využití automobilu.

6 Literatura

TP 81 – Navrhování světelných signalizačních zařízení pro řízení provozu na pozemních komunikacích

TP 85 – Zpomalovací prahy

TP 132 – Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

TP 145 – Zásady pro navrhování úprav průtahu silnic obcemi

TP 213 – Bezpečnostní protismykové úpravy vozovek

TP 259 – Asfaltové směsi pro obrusné vrstvy se sníženou hlučností

7 Seznam tabulek

Tabulka 1 Stupnice hodnocení vhodnosti a realizovatelnosti navrhovaných opatření	6
Tabulka 2 Prioritizace opatření na základě koeficientu opatření.....	25
Tabulka 3 Prioritizace opatření na základě počtu definovaných problémů v analytické části	26

8 Přílohy

Příloha 1 – Matice opatření dle počtu identifikovaných problémů