CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

znojmo

část A: Analytická část

Návrh zklidnění dopravy v MPR Znojmo

část A: Analytická část

Zpracovatel

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

Autoři

Lukáš Caha
Petr Daněk
Petr Neuwirth a další

Verze 2

Datum zpracování

30. května 2025

Obsah

1 Úvod 4
2 Analýza 6
2.1 Analýza cílů dojížďky 6
2.1.1 Školy 6
2.1.2 Úřady, správní a administrativní služby 6
2.1.3 Obchodní, gastronomické a jiné služby 6
2.1.4 Zaměstnanci 6
2.1.5 Kultura, volnočasové aktivity a turismus 7
2.2 Směrový průzkum a analýza tranzitní dopravy 7
2.3 Průzkum parkování 11
2.4 Průzkum a vyhodnocení organizace dopravy 14
2.4.1 Charakteristika organizace dopravy v MPR 14
2.4.2 Dopravní nehody 15
2.4.3 Vyhodnocení 18
2.5 Závěr 19
2.5.1 Intenzita automobilové dopravy 19
2.5.2 Rychlost automobilové dopravy 19
3 Seznamy a přílohy 20
3.1 Seznam obrázků 20
3.2 Seznam tabulek 20
3.3 Seznam grafů 20
3.4 Seznam příloh 20

1 Úvod

Návrh zklidnění dopravy v městské památkové rezervaci Znojmo řeší problematiku dopravní obsluhy v historickém centru Znojma. Řešené území je vymezeno pásem městského parku na východní straně a polohou hradeb po obvodu. Historické centrum města Znojma je charakteristické středověkou urbanistickou zástavbou s úzkou uliční sítí, která nemůže uspokojit poptávku po automobilové dopravě ve stejné úrovni jako novodobá zástavba. Současně se zde nachází velké množství cílů každodenní dojížďky a kulturních, obchodních, gastronomických a volnočasových aktivit k uspokojení potřeb nejen místních obyvatel, ale i turistů. Zvýšené intenzity automobilové dopravy v historické uliční síti způsobují řadu problémů a v některých případech omezují další funkce veřejného prostoru nebo jiné dopravní módy – chůzi nebo jízdu na kole.

Obr. 1: Pohled z ulice Velká Michalská do Divišova náměstí, které jsou zatíženy vysokými intenzitami pěší i automobilové dopravy.

Kolem východního okraje centra města vede průtah silnice I/38, která je jednou z nejdelších silnic I. třídy v Česku, vedoucí z Libereckého kraje přes Jihlavu a Znojmo k rakouským hranicím směrem k Vídni. Intenzity automobilové dopravy jsou na jednotlivých částech průtahu města, podle celostátního sčítání dopravy z roku 2020, 15 až 20 tisíc vozidel/24 h. Uliční síť městské památkové rezervace je na průtah města napojena čtyřmi radiálami, z nichž dvě jsou jednosměrné směrem ven. Z jihozápadního směru stoupá z údolí řeky Dyje do centra města jednosměrná ulice Napajedla s výrazně nižšími intenzitami automobilové dopravy.

Vlivem unikátních geomorfologických procesů je historické centrum Znojma od jihu a západu dopravně velmi obtížně přístupné. Řeka Dyje a Gránický potok vytváří strmá údolí, která se zásadně vepsala do

historického a urbanistického vývoje Znojma, jehož historické centrum je komfortně přístupné pouze ze severu, východu a jihovýchodu.

Ve střednědobém horizontu bude Ředitelstvím silnic a dálnic zprovozněn východní obchvat silnice I/38 (obchvat Znojma), který bude mít zásadní pozitivní vliv na převedení tranzitní dopravy, zejména nákladní, mimo stávající trasu silnice I/38 intravilánem města. Zprovoznění obchvatu Znojma je v současnosti plánováno na rok 2031.

2 Analýza

2.1 Analýza cílů dojížďky

V historickém centru Znojma se nachází velké množství cílů každodenní dojížďky – mateřské, základní a střední školy, úřady, služby a obecně pracovní místa. Mimo tyto každodenní cíle je v centru soustředěno množství kulturních, obchodních, gastronomických a volnočasových cílů k uspokojení potřeb nejen místních obyvatel, ale i turistů. V neposlední řadě se v centru města nachází velké množství významných památek, které navštěvují turisté nejen z Česka, ale i ze zahraničí. Existence těchto četných cílů dojížďky má zásadní vliv na intenzitu dopravy v centru města a liší se podle níže uvedených typů cílů.

2.1.1 Školy

Předpokládá se, že centrum města je z důvodu existence škol různých úrovní dopravně zatíženo každodenní dojížďkou rodičů, kteří doprovázejí své děti do mateřských, základních a případně i středních škol. To se projevuje zejména v ranní špičce před zahájením vyučování a s menší intenzitou také v odpolední špičce. Rodiče většinou neparkují, případně jen na velmi krátkou dobu – doprovod rodičů do budovy v případě předškolních dětí nebo žáků první třídy základní školy. V případě středních škol se může projevit dojížďka studentů vlastním autem s potřebou jejich celodenního odstavení.

2.1.2 Úřady, správní a administrativní služby

V centru města se nachází jedna z budov městského úřadu, pobočka České pošty a další služby správního nebo administrativního charakteru, které v některých případech vyžadují fyzickou přítomnost příjemce služby. Předpokládá se, že nutnost fyzické přítomnosti se bude s nárůstem online řešení stále významněji snižovat. V případě dojížďky automobilem se předpokládá potřeba krátkodobého parkování v délce do jedné až dvou hodin v blízkosti úřadu nebo služby.

2.1.3 Obchodní, gastronomické a jiné služby

V centru města se nenachází (s výjimkou obchodního domu Dyje a Baťa) obchody s větší prodejní plochou. Nachází se zde však velké množství menších obchodů s běžným i speciálním zbožím, provozovny služeb a restaurační nebo kavárenské služby. V případě dojížďky automobilem se předpokládá potřeba krátkodobého parkování v délce do jedné až dvou hodin v blízkosti provozovny.

2.1.4 Zaměstnanci

Pokud zaměstnanci mají celodenní výkon povolání v centru města, předpokládá se, že v případě dojížďky automobilem potřebují odstavit automobil na celý den. Nicméně z důvodu zpoplatnění parkování a nízké nabídky parkovacích míst v centru se také předpokládá, že zaměstnanci jsou ochotni odstavit vozidlo mimo centrum města v pěší dostupnosti pracoviště. To může způsobovat vyšší počet odstavených vozidel kolem historického centra.

2.1.5 Kultura, volnočasové aktivity a turismus

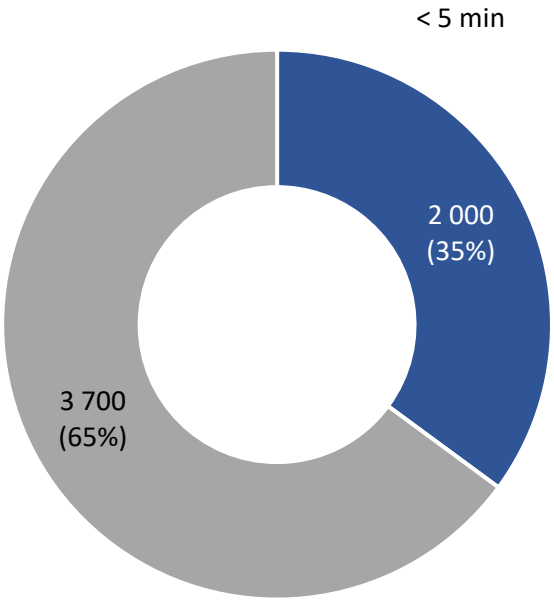
Dojížďka ve volném čase se objevuje v průběhu celého dne, nejvyšších intenzit může dosahovat v odpoledních nebo večerních hodinách. Ještě více intenzivní může být v době konání hromadných kulturních akcí, bohoslužeb apod. Specifickým typem dojížďky je z důvodu vysoké atraktivity historického jádra Znojma turismus. Ve všech těchto případech vzniká poptávka po parkování na jednu nebo více hodin v závislosti na typu události. V případě turismu lze očekávat také poptávku po parkování obytných vozů.

2.2 Směrový průzkum a analýza tranzitní dopravy

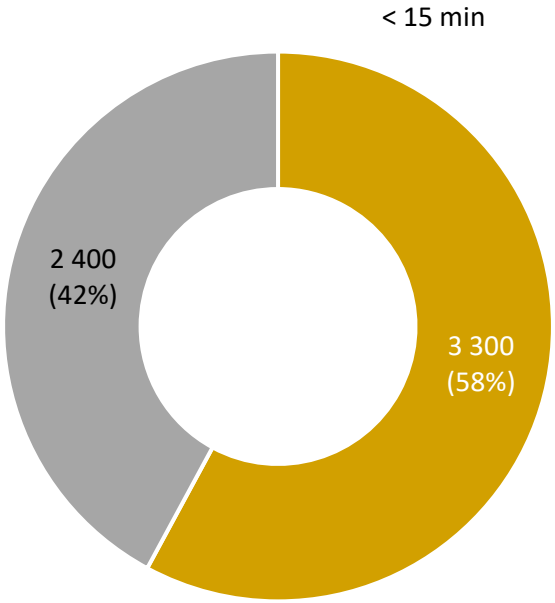
Směrový dopravní průzkum proběhl ve středu 26. března 2025 v čase 6:00 – 18:00. Během trvání průzkumu vjelo do oblasti MPR přibližně 5 700 vozidel, z toho 5 100 osobních a 435 lehkých nákladních (zbytek tvoří střední nákladní vozidla a autobusy).

Z tohoto celkového množství vozidel jich téměř 2 000 (tedy přibližně 35%) v oblasti setrvalo méně než 5 minut. Nejedná se pouze o tranzitní dopravu. Mnoho z těchto cest mělo v oblasti MPR cíl – například vysazení nebo nástup dítěte, vyzvednutí zásilky apod. Vyplývá to například z počtu jízd do 5 minut, při kterých vozidlo vjelo do oblasti a opustilo oblast ve stejném místě – celkem 230 vozidel.

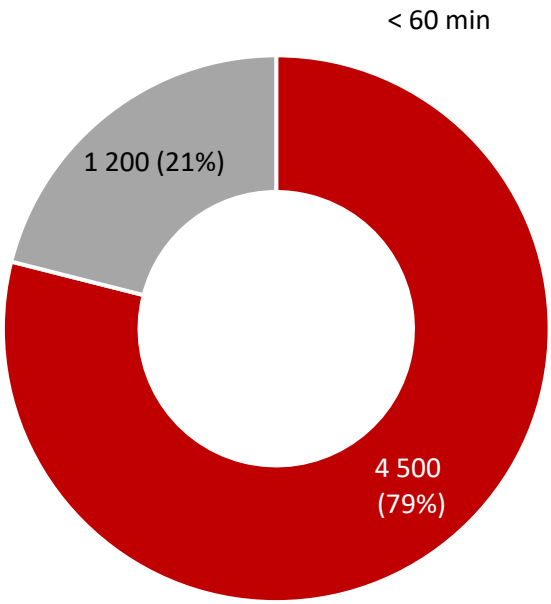
Vysoký počet krátkých návštěv automobilem v oblasti MPR potvrzuje i rozšíření množiny vozidel na maximální dobu setrvání 15 minut, kdy se již předpokládá, že ke krátkému přerušení cesty z nějakého důvodu došlo – vyzvednutí zásilky, zboží, jídla apod. Jedná se o dalších téměř 1 300 vozidel. Maximálně 15 minut se tedy v oblasti zdrželo téměř 60% ze všech vozidel, které do oblasti v době průzkumu vjelo. 80% vozidel, tedy necelých 4 500, setrvalo v oblasti MPR méně než 60 minut.



Graf 2: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min, na celkovém počtu vozidel, které vjely do zóny.



Graf 1: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 15 min, na celkovém počtu vozidel, které vjely do zóny.



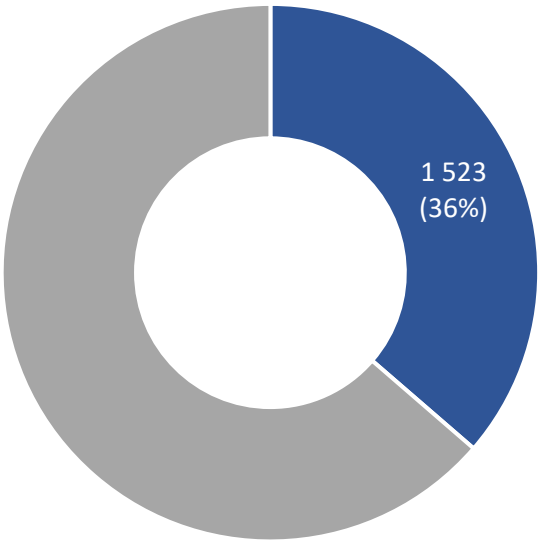
Graf 3: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 60 min, na celkovém počtu vozidel, které vjely do zóny.

Vysoký podíl tranzitních nebo velmi krátkých cest se významně projevuje na celkových intenzitách automobilové dopravy ve zkoumaných vjezdových a výjezdových ulicích v MPR. Cesty do 5 minut, ve kterých je obsaženo mnoho čistě tranzitních cest, tvoří v jednotlivých ulicích 27–40% podíl z celkových intenzit automobilové dopravy za 12 h. Všechny cesty do 15 minut pak v jednotlivých ulicích tvoří více než poloviční podíl z celkových intenzit (51–63%). Podíly krátkých cest v ulici Napajedla tvoří až 84% všech cest, nicméně v absolutním množství se jedná o velmi nízké intenzity dopravy.

Tab. 1: Intenzity automobilové dopravy, všechna voz./12h a počet vozidel, která se v zóně zdržela do 5, resp. 15 min
**) v ulici Napajedla probíhal průzkum pouze v čase 6:00 – 12:00*

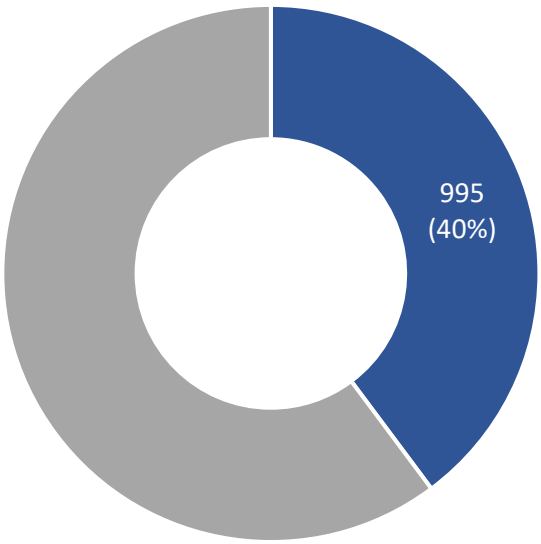
	Ulice	Vozidel / 12h	Do 5 minut	Podíl	Do 15 minut	Podíl
C1	nám. Svobody	4190	1523	36%	2486	59%
C2	Kovářská	2500	995	40%	1581	63%
C3	Pontassievská	3532	964	27%	1792	51%
C4	Kollárova	1039	329	32%	543	52%
C5	Napajedla*)	98	71	72%	82	84%

nám. Svobody, 4 190 voz./12 h



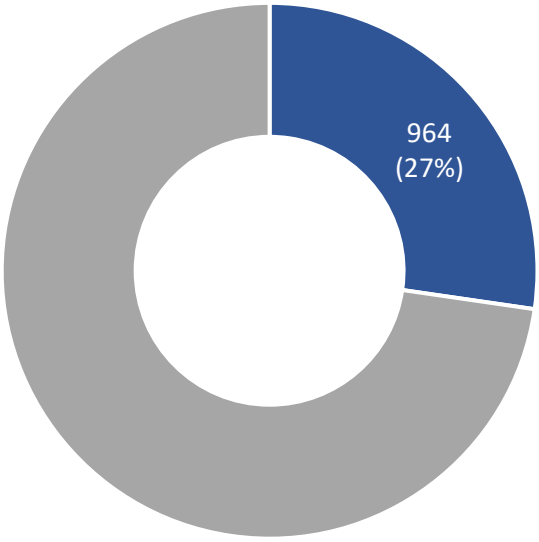
Graf 5: Nám. Svobody – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita dopravy (voz./12h).

Kovářská, 2 500 voz./12 h



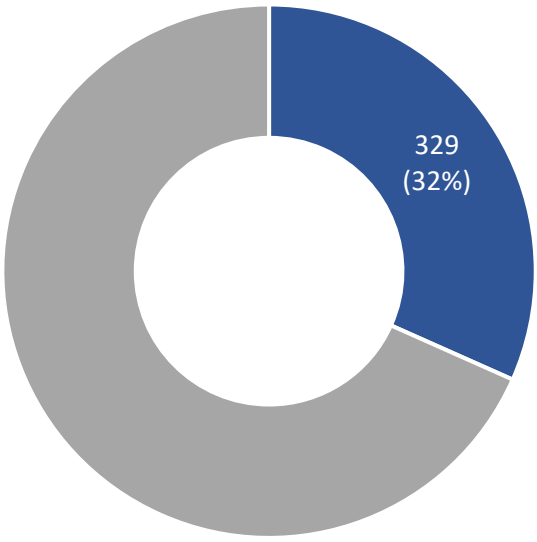
Graf 4: Kovářská – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita dopravy (voz./12h).

Pontassievská, 3 532 voz./12 h

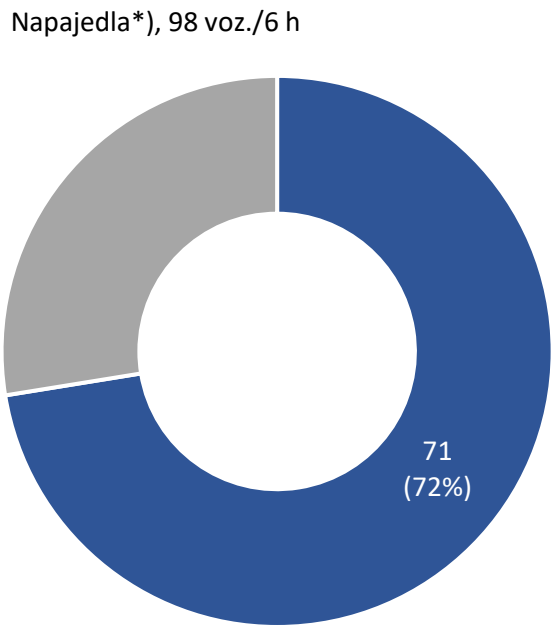


Graf 7: Pontassievská – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita dopravy (voz./12h).

Kollárova, 1 039 voz./12 h

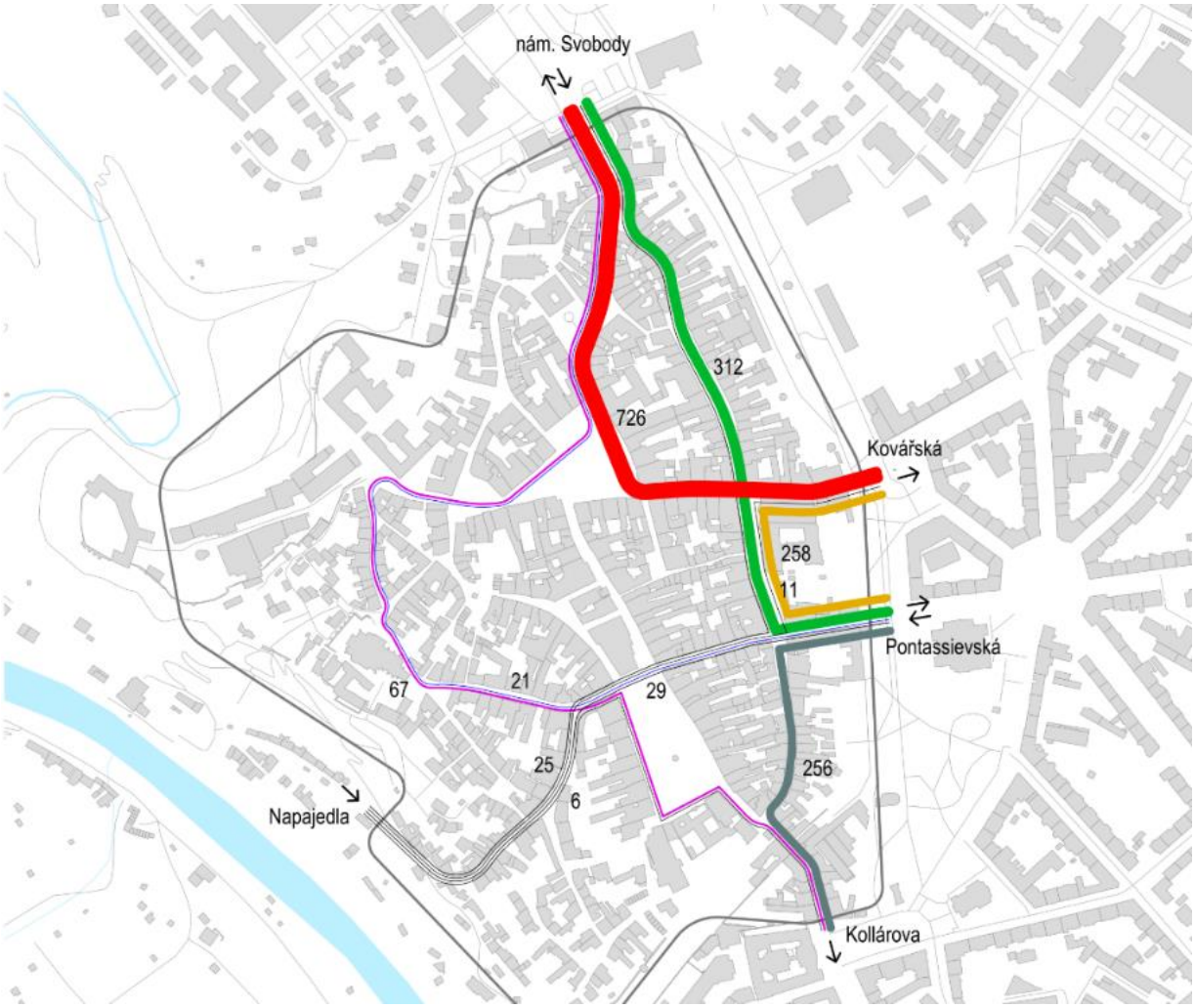


Graf 6: Kollárova – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita dopravy (voz./12h).



Graf 8: Napajedla – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita dopravy (voz./6h).

Regulace dopravy formou zpoplatnění parkovacích míst v MPR nemá na počet uvedených krátkých cest automobilem vliv, neboť se jedná o čistě tranzitní cesty nebo cesty s krátkým zastavením nebo parkováním do 10 minut. Takto krátká doba parkování je velmi obtížně regulovatelná, resp. kontrolovatelná z hlediska zaplacení parkovacího poplatku.



Obr. 2: Diagram tras mezi vjezdovými a výjezdovými body s uvedením počtu vozidel za 12 hodin. Jedná se o cesty, kdy byl čas mezi vjezdem a výjezdem ze zóny kratší než 5 minut. Pozn.: u tras z ulice Napajedla jde o počet vozidel během 6 hodin.

Pozn.: Průzkum na profilu C5 v ulici Napajedla probíhal pouze do 12:00, kdy byla třetí osobou odinstalována měřící kamera. Intenzity automobilové dopravy v ulici Napajedla jsou nicméně minimální a mají tak na celkové vyhodnocení směrového průzkumu zanedbatelný vliv.

2.3 Průzkum parkování

Průzkumem parkování byla zjištěna celková nabídka i poptávka po parkovacích místech v oblasti MPR Znojmo. Průzkum parkování a sčítání zaparkovaných vozidel proběhli ve středu 26. března v čase 9:00–10:00.

V celé oblasti MPR Znojmo je vyznačena zóna 30 se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště. Uvnitř zóny jsou jednotlivá parkovací místa vyznačena svislým dopravním značením, případně i vodorovným dopravním značením. V oblasti se nachází přibližně 496 parkovacích míst, z toho 167 míst je veřejně přístupných (po zaplacení poplatku), 293 je rezervovaných pro držitele parkovací karty a dalších 36 míst je rezervováno pro organizace, penziony apod.

Obr. 3: V okolí Horního náměstí je z důvodu existence mnoha atraktivních cílů dojížďky vysoká poptávka po parkování. Mnoho aut parkuje i mimo vyznačená místa (vlevo).

V době průzkumu bylo zaznamenáno 458 zaparkovaných vozidel, z toho 35 nelegálně – tzn. vozidla stojící mimo prostor vyznačený k parkování, přičemž se nejednalo o zásobování. Obsazenost oblasti jako celku byla během dopoledního průzkumu 92%. V mnoha ulicích však docházelo k vyšším podílům obsazenosti, v některých dokonce k překročení kapacity parkovacích míst s parkováním mimo vyznačená místa.

Tab. 2: Počet zaparkovaných vozidel během dopoledne a obsazenost.

Ulice	Legálně	Nelegálně	Celkem	Kapacita	Obsazenost
Veřejné	150	10	160	167	96%
Réservé (parkovací karta)	252	25	277	293	95%
Réservé (městský úřad)	5	0	5	9	56%
Réservé (privat)	13	0	13	22	59%
Réservé (max 30 min)	3	0	3	5	60%
Celkem	**423**	**35**	**458**	**496**	**92%**

Nad rámec zadání zakázky bylo provedeno také orientační sčítání zaparkovaných aut před 6. hodinou ráno, což přibližně odpovídá charakteru nočního parkování. Zaznamenáno bylo v oblasti MPR celkem 380 zaparkovaných aut, což odpovídá obsazenosti 77%. Nižší byla celková obsazenost veřejných parkovacích míst (64%), než obsazenost parkovacích míst s rezidentní parkovací kartou (89%).

Tab. 3: Počet zaparkovaných vozidel před 6. hodinou ráno a obsazenost.

Ulice	Legálně	Nelegálně	Celkem	Kapacita	Obsazenost
Veřejné			107	167	64%
Réservé (parkovací karta)			262	293	89%
Réservé (městský úřad)			5	9	56%
Réservé (privat)			6	22	27%
Réservé (max 30 min)			0	5	
Celkem			**380**	**496**	**77%**

V dalších tabulkách jsou zobrazena podrobnější data z dopoledního průzkumu parkování pro jednotlivé lokality nebo ulice. Nejvytíženější lokality, se 100% obsazeností a vyšší a současně s větším počtem nabízených parkovacích míst, jsou Horní náměstí (jih), Divišovo a Jezuitské náměstí, Velká Michalská, Dolní Česká a náměstí Svobody.

Tab. 4: Počet zaparkovaných vozidel na veřejných parkovacích místech během dopoledne a obsazenost.

Ulice	Legálně	Nelegálně	Celkem	Kapacita	Obsazenost
Dolní Česká	25	0	25	25	100%
Horní Česká	22	1	23	24	96%
Horní náměstí (jih)	19	7	26	20	130%
Horní náměstí (východ)	8	0	8	9	89%
Lazebnická	2	0	2	2	100%
Masarykovo náměstí (jih)	19	0	19	27	70%
Masarykovo náměstí (západ)	36	0	36	39	92%
náměstí Svobody	19	2	21	21	100%
Celkem	**150**	**10**	**160**	**167**	**96%**

Tab. 5: Počet zaparkovaných vozidel na místech s označením reservé během dopoledne a obsazenost.

Ulice	Legálně	Nelegálně	Celkem	Kapacita	Obsazenost
Antonínská	10	1	11	12	92%
Divišovo náměstí	10	3	13	10	130%
Dolní Česká (jih)	24	1	25	25	100%
Dolní Česká (sever)	13	0	13	13	100%
Horní Česká	6	2	8	6	133%

Horní Česká	16	2	18	19	95%
Horní náměstí	33	0	33	35	94%
Jezuitské náměstí	11	3	14	11	127%
Kollárova	8	2	10	11	91%
Lazebnická	21	0	21	25	84%
Masarykovo náměstí	14	0	14	16	88%
Mikulášské náměstí	5	1	6	6	100%
Na Kopečku	8	3	11	9	122%
Na Svahu	3	1	4	4	100%
Na Svahu	5	0	5	6	83%
náměstí Svobody	5	1	6	5	120%
Pontassievská	12	0	12	13	92%
Přemyslovců	8	0	8	16	50%
V Jirchářích	4	0	4	5	80%
Václavské náměstí	12	0	12	13	92%
Velká Michalská	8	2	10	8	125%
Veselá	10	0	10	19	53%
Zelenářská	6	3	9	6	150%
Celkem	**252**	**25**	**277**	**293**	**95%**

2.4 Průzkum a vyhodnocení organizace dopravy

2.4.1 Charakteristika organizace dopravy v MPR

Směrovým dopravním průzkumem byly zjištěny, s ohledem na charakter lokality, poměrně vysoké intenzity automobilové dopravy na příjezdových radiálách do oblasti městské památkové rezervace. V případě náměstí Svobody a Pontassievské ulice se jedná o 4190, resp. 3532 vozidel za 12 h, což je zhruba 1/3 intenzit, které jsou na městském průtahu silnice I/38 v Čermákově, Havlíčkově nebo Sokolské ulici.

Podobné intenzity dopravy se následně přelévají do přilehlých ulic směrem k Hornímu nebo Masarykovu náměstí, přičemž řada těchto ulic má úzké šířkové profily a křivolakou půdorysnou strukturu. Současně jsou v těchto ulicích vysoké intenzity chodců, jelikož se jedná o přirozené spojnice pěší dopravy mezi centrem města, jeho širším centrem a periferiemi (například v ulici Kovářská byla orientačně z průzkumné kamery spočítaná intenzita pěší dopravy v době špičky přes 600 chodců/h). V neposlední řadě jsou tyto ulice významné z hlediska plnění dalších funkcí – jsou v nich umístěny obchody s přímými vstupy do ulice, kavárny a restaurace včetně zahrádek, prvky pro pobytové funkce – městský mobiliář,

pítka, umělecké objekty nebo městská zeleň. Z výše uvedeného vyplývá, že zejména v ulicích mezi Horním a Masarykovým náměstím a městským průtahem dochází během dne k souběhu mnoha funkcí a současně jsou vytíženy automobilovou a pěší dopravou.

Organizace dopravy je v oblasti městské památkové rezervace v současnosti řešena formou dopravního značení zóna 30. Uvnitř zóny nejsou jednotlivé ulice rozlišeny na hlavní a vedlejší – přednost v jízdě je řešena předností zprava. Podle aktuálního znění Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 132 – *Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích (prosinec 2024)* má být uliční prostor v zónách 30 zpravidla rozdělen na vozovku (hlavní dopravní prostor) a oddělené nebo zvýšené chodníky (přidružený dopravní prostor). Organizace automobilové a pěší dopravy je oddělená, maximální povolená rychlost je 30 km/h.

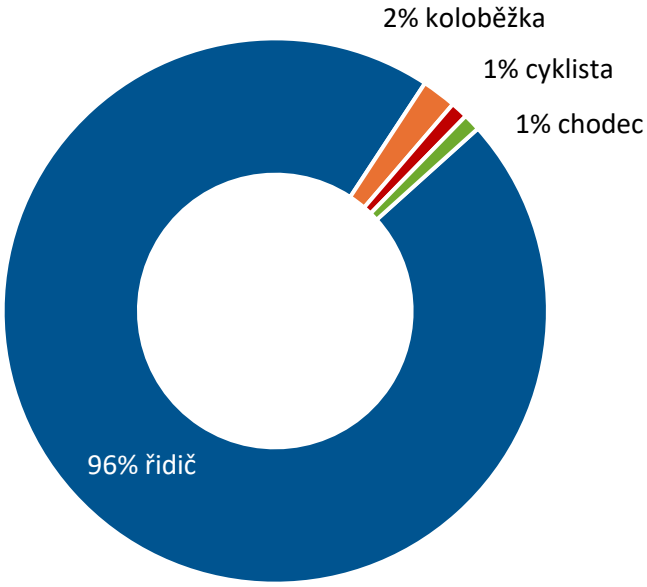
Odlišná organizace dopravy je typická pro další formy plošného zklidnění, které jsou obsažené v TP 132 – např. pěší nebo sdílené zóny. Hlavním rozdílem oproti zóně 30 je smíšená doprava chodců i vozidel v jednom prostoru a zpravidla i v jedné výškové úrovni. Prostor tedy není rozdělen na vozovku a chodníky – chodci smějí využívat komunikace v celé její šířce, přičemž musejí umožnit jízdu automobilů. Maximální povolená rychlost je v pěší i sdílené zóně pouze 20 km/h.

Značná část zrekonstruovaných ulic a náměstí v městské památkové rezervaci Znojmo je stavebně řešena jako jeden dopravní prostor bez zvýšených chodníků, např. Horní, Divišovo nebo Václavské náměstí, z ulic pak Velká Michalská, Horní Česká, Kovářská nebo Přemyslovců. V těchto ulicích jsou postranní pásy pro chodce od centrálního pásu pro automobilovou dopravu odděleny zapuštěnými obrubami – vše v jedné výškové úrovni (resp. s maximálním výškovým rozdílem 2 cm). Dlažby centrálních i postranních pásů jsou shodně z malé žulové kostky avšak s různým směrem dláždění. Stavební uspořádání těchto ulic a náměstí odpovídá smíšené organizaci dopravy (tedy pěší nebo sdílené zóně), formálně je však doprava plošně organizována zónou 30. Z toho plynou práva a povinnosti všech účastníků dopravy, které mohou být v některých případech nelogické. Například chodci by podle vyhlášky neměli bezdůvodně vstupovat do vozovky (resp. pásu pro automobilovou dopravu), neměli by ji přecházet šikmo nebo se pohybovat v její trase. Přitom, s ohledem na formu provedených rekonstrukcí ulic v jedné výškové úrovni, je logické, že se chodci pohybují svobodně v celém prostoru ulice, pokud jim to úroveň intenzity automobilové dopravy umožní.

2.4.2 Dopravní nehody

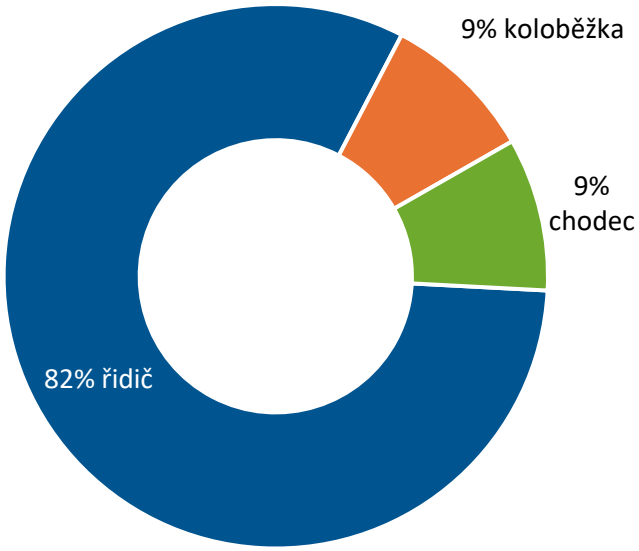
V období od 1. dubna 2020 do 30. dubna 2025, tedy za posledních 5 let, došlo ve vymezené oblasti městské památkové rezervace Znojmo celkem ke 98 dopravním nehodám. Z nich bylo 94 zaviněno řidičem, dvě osobou na koloběžce, jedna cyklistou, a jedna chodcem.
U 11 nehod bylo následkem lehké zranění (celkem 11 zraněných osob). Z těchto 11 nehod se zraněním bylo devět zaviněno řidičem, jedna chodcem a jedna osobou na koloběžce (v tomto případě šlo o samonehodu).

Podíl zavinění u všech nehod,
n = 98



Graf 10: Podíl dopravních nehod za 5 let podle zavinění, n = 98.

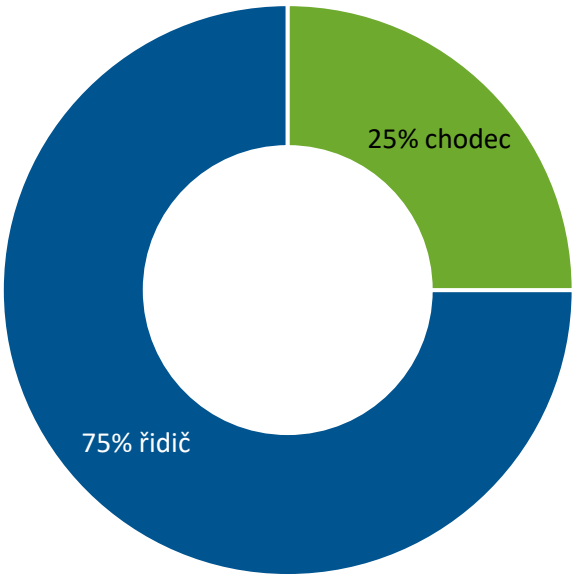
Podíl zavinění u nehod s lehkým zraněním,
n = 11



Graf 9: Podíl dopravních nehod s lehkým zraněním za 5 let podle zavinění, n = 11

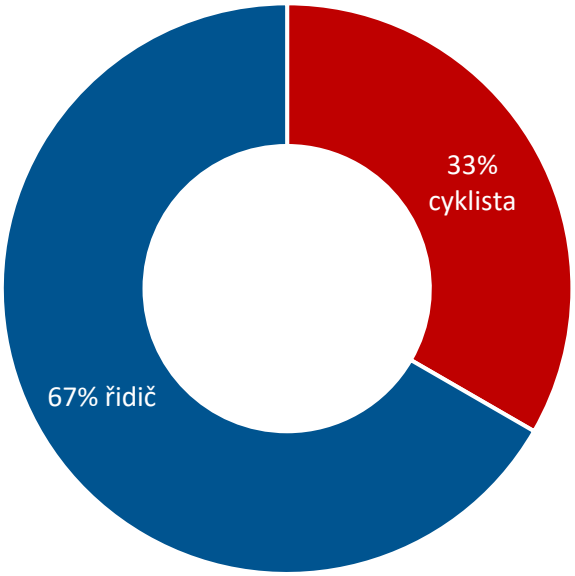
Celkem došlo ke čtyřem srážkám chodce řidičem automobilu, vždy s následkem lehkého zranění chodce. Ve třech případech srážky zavinil nehodu řidič motorového vozidla, v jednom případě chodec.
Ke srážce automobilu a cyklisty došlo ve třech případech, u dvou nehod byl lehce zraněn cyklista (u těchto nehod byl viníkem řidič motorového vozidla), jedna nehoda byla bez zranění a byla zaviněna cyklistou.
Celkem došlo také ke třem nehodám s účastí elektrické koloběžky (sledováno až od roku 2023), z toho v jednom případě šlo o samonehodu s lehkým zraněním. Ve dvou dalších případech byla nehoda bez zranění – jedna zaviněna osobou na koloběžce, jedna řidičem.
Ve sledovaném období nebyla evidována žádná nehoda sražení chodce cyklistou nebo osobou na koloběžce.

Podíl zavinění u nehod se sražením chodce, n = 4



Graf 12: Podíl dopravních nehod se sražením chodce za 5 let podle zavinění, n = 4.

Podíl zavinění u nehod s účastí cyklisty, n = 3



Graf 11: Podíl dopravních nehod s účastí cyklisty za 5 let podle zavinění, n = 3 (zaviněná cyklistou je samonehoda).

U 80 nehod jde o srážku automobilu se zaparkovaným vozidlem nebo s pevnou překážkou – dvě lehká zranění. Tyto nehody se nejčastěji objevují v lokalitách, kde jsou vyšší nabídky parkování – Horní a Masarykovo náměstí, Horní a Dolní Česká.

Dopravní nehodovost v lokalitě městské památkové rezervace Znojmo je úměrná intenzitě automobilové dopravy. Téměř všech dopravních nehod se účastnilo motorové vozidlo, pouze ve dvou případech šlo o samonehodu cyklisty, resp. osoby na elektrické koloběžce. Dlouhodobě nejsou v lokalitě evidovány dopravní nehody s vážnými následky. Za zkoumané pětileté období ale došlo při dopravních nehodách k 11 lehkým zraněním, kdy v 10 případech se nehody účastnilo motorové vozidlo, přičemž u nadpoloviční většiny byl obětí slabší účastník provozu – ve čtyřech případech byl sražen chodec a ve dvou cyklista.

Obr. 4: Ve východní části městské památkové rezervaci jsou vyšší intenzity automobilové dopravy a vyskytuje se zde více dopravních nehod, než v klidnější západní části.

Nejčastěji k nehodám dochází v místech, kde jsou vysoké intenzity automobilové dopravy a velká nabídka parkovacích míst. Plošně lze takto charakterizovat východní část MPR, kde se vyskytuje mnoho cílů dojížďky a je zde nabídka veřejných parkovacích míst. Naopak v západní části MPR, kde převládá rezidentní funkce a jsou zde umístěna parkovací místa pouze pro rezidenty, se vyskytuje mnohem méně nehod a všechny se obešly bez zranění.

2.4.3 Vyhodnocení

Plošná forma dopravního zklidnění pro celou oblast městské památkové rezervace Znojmo, včetně vyloučení hlavních a vedlejších ulic, je nastavena správně. Sporná je vhodnost použitého typu dopravního zklidnění – zóna 30, ve které by měl být prostor rozdělen na vozovku a chodníky, které současně vymezují pohyb jednotlivých účastníků provozu. Charakter mnoha ulic a náměstí v lokalitě typologicky odpovídá smíšenému provozu chodců, cyklistů a automobilů v jednom dopravním prostoru. To potvrzuje i pozorování reálného provozu. Pokud to intenzita automobilové dopravy v konkrétních ulicích nebo náměstích umožňuje, pohybují se chodci volně v celém prostoru. Vhodnější formou plošného dopravního zklidnění je v tomto případě pěší nebo sdílená zóna. Zde mohou chodci (a cyklisté) využívat celý prostor ulice a současně musí umožnit jízdu automobilům. Další výhodou této formy zklidnění je maximální povolená rychlost 20 km/h, která nijak nesnižuje plynulost automobilové dopravy a současně přispívá k vyšší bezpečnosti a komfortu všech, zejména chodců.
Zásadní rozdíl mezi pěší nebo sdílenou zónou spočívá v omezení vjezdu vybraných skupin uživatelů. Zatímco do sdílené zóny zpravidla smí bez omezení vjíždět veškerá osobní automobilová doprava, do pěší zóny smí vjíždět pouze ti, kterým je to dopravním značením výslovně povoleno – například zásobování, dopravní obsluha, rezidenti, cyklisté apod.

2.5 Závěr

Úroveň kvality veřejného prostoru v městské památkové rezervaci Znojmo v souvislosti s automobilovou dopravou a bezpečnost dopravy, včetně subjektivně vnímaného pocitu bezpečí ze strany zranitelných účastníků dopravy, jsou ovlivněny zejména dvěma faktory:

- Intenzitou automobilové dopravy
- Skutečnou rychlostí automobilové dopravy

2.5.1 Intenzita automobilové dopravy

Intenzita automobilové dopravy dnes není v lokalitě zásadně omezena. Dopravní značení umožňuje vjezd do lokality veškeré automobilové dopravy do 3,5 t. Během dvanáctihodinového průzkumu vjelo do lokality přibližně 5 700 vozidel, z toho téměř 2 000 (přibližně 35%) v oblasti setrvalo méně než 5 minut a dalších téměř 1 300 vozidel méně než 15 minut (dohromady téměř 60%). Méně než 60 minut v oblasti strávilo necelých 4 500 vozidel, což činí 80% podíl. Tento počet cest automobilem pak souvisí se zvýšenou intenzitou v některých ulicích – 4 190 voz./12 h na náměstí Svobody nebo 3 532 voz./12 h v Pontassievské ulici. Tyto intenzity se přelévají směrem k Hornímu a Masarykovu náměstí, kde se nachází nejvíce cílů dojížďky a současně je zde vysoká nabídka parkovacích míst. Účelem vysokého počtu krátkých jízd do 5, resp. 15 minut může být kromě tranzitu také vyzvedávání zásilek a zboží nebo dovoz dětí do škol. Problém těchto krátkých cest, které tvoří téměř 60% vjezdů do lokality, nevyřeší parkovací politika, neboť se předpokládá, že tato vozidla v lokalitě neparkují, resp. je obtížné při takto krátké době zdržení vymáhat zaplacení poplatku.

Intenzitu automobilové dopravy v lokalitě lze snížit omezením vjezdu do lokality nebo její části, zpoplatněním vjezdu do lokality (kromě zásobování, dopravní obsluze, rezidentů apod.), případně alespoň omezením tranzitních tras. Pokud zůstane vjezd do lokality bez omezení, je žádoucí snížit maximální povolenou rychlost na 20 km/h a zajistit její dodržování.

2.5.2 Rychlost automobilové dopravy

V současnosti je v lokalitě stanovena plošně maximální rychlost 30 km/h. Na mnoha místech tato rychlost neodpovídá faktickému smíšenému provozu chodců, cyklistů i automobilové dopravy. Ve východní části lokality se jedná zejména o úzká hrdla v některých ulicích a u vjezdů a výjezdů z náměstí, kde jsou současně vysoké intenzity pěší dopravy. Západní části lokality se to týká jako celku. Charakteru veřejného prostoru v městské památkové rezervaci odpovídá nižší maximální povolená rychlost – 20 km/h.

K akceptování maximální povolené rychlosti zpravidla nestačí pouze vyznačení svislým dopravním značením na začátku zóny. Žádoucí je řidiče motivovat k dodržování rychlosti na dalších místech uvnitř zóny nejrůznějšími opatřeními – optické nebo fyzické zúžení dopravního prostoru, zvýšené křižovatky nebo plochy, změny povrchu dlažby, případně také měření rychlosti. Konkrétní řešení budou dále popsána v návrhové části.

3 Seznamy a přílohy

3.1 Seznam obrázků

Obr. 1: Pohled z ulice Velká Michalská do Divišova náměstí
Obr. 2: Diagram tras mezi vjezdovými a výjezdovými body
Obr. 3: Foto Horní náměstí
Obr. 4: Foto Kovářská ulice

3.2 Seznam tabulek

Tab. 1: Intenzity automobilové dopravy
Tab. 2: Počet zaparkovaných vozidel během dopoledne a obsazenost
Tab. 3: Počet zaparkovaných vozidel před 6. hodinou ráno a obsazenost
Tab. 4: Počet zaparkovaných vozidel na veřejných parkovacích místech během dopoledne
Tab. 5: Počet zaparkovaných vozidel na místech s označením reservé během dopoledne

3.3 Seznam grafů

Graf 1: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min, na celkovém počtu vozidel
Graf 2: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 15 min, na celkovém počtu vozidel
Graf 3: Podíl vozidel, která se v zóně zdržela do 60 min, na celkovém počtu vozidel
Graf 4: Nám. Svobody – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita
Graf 5: Kovářská – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita
Graf 6: Pontassievská – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita
Graf 7: Kollárova – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita
Graf 8: Napajedla – podíl intenzit vozidel, která se v zóně zdržela do 5 min a celková intenzita
Graf 9: Podíl dopravních nehod za 5 let podle zavinění
Graf 10: Podíl dopravních nehod s lehkým zraněním za 5 let podle zavinění
Graf 11: Podíl dopravních nehod se sražením chodce za 5 let podle zavinění
Graf 12: Podíl dopravních nehod s účastí cyklisty za 5 let podle zavinění

3.4 Seznam příloh

Příloha 1: Průzkum parkování (tabulka) – A_znojmo_01_parkovani_tab.xlsx
Příloha 2: Průzkum parkování (mapa) – A_znojmo_02_parkovani_mapa.pdf
Příloha 3: Intenzity automobilové dopravy (tabulka) – A_znojmo_03_intenzity.xlsx
Příloha 4: Dojížďka a vyjížďka do MPR mimo čas 5 – 720 min (4 tabulky) – A_znojmo_commuting_*.xlsx
Příloha 5: Matice směrového průzkumu s časy 5 – 720 min (4 tabulky) – A_znojmo_OD_matrix_*.xlsx