CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

znojmo

část B: Návrhová část

Návrh zklidnění dopravy v MPR Znojmo

část B: Návrhová část

Zpracovatel

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

Autoři

Lukáš Caha
Petr Daněk
Petr Neuwirth a další

Verze 3

Datum zpracování

30. června 2025

Obsah

1 Úvod 4
2 Zásobník opatření 5
2.1 A: Zpomalení automobilové dopravy 5
2.2 B: Snížení intenzity vozidel 8
2.3 C: Management mobility 12
3 Vybraný scénář 16
4 Seznamy a přílohy 17
4.1 Seznam obrázků 17

1 Úvod

V návrhové části je představen souhrn opatření pro zklidnění dopravy v městské památkové rezervaci Znojmo. Na základě průzkumů a jejich vyhodnocení v analytické části byly vyjmenovány dva hlavní faktory, které snižují úroveň kvality veřejného prostoru a subjektivně vnímaného pocitu bezpečí z hlediska dopravy v historickém centrum města – zvýšená intenzita automobilové dopravy a skutečná rychlost vozidel.

Během dvanáctihodinového průzkumu vjelo do městské památkové rezervace přibližně 5 700 vozidel, z toho přibližně 35% v oblasti setrvalo méně než 5 minut. Méně než 15 minut setrvalo v lokalitě téměř 60% vozidel a méně než 60 minut dokonce až 80%. 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.

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 než 30 km/h

2 Zásobník opatření

2.1 A: Zpomalení automobilové dopravy

A.1 Sdílená zóna

V současnosti stanovená maximální rychlost 30 km/h na mnoha místech neodpovídá faktickému smíšenému provozu chodců, cyklistů i automobilové dopravy v jednom dopravním prostoru. Na řadě míst, například v úzkých hrdlech některých ulic nebo u vjezdů a výjezdů z náměstí, kde jsou současně vysoké intenzity pěší dopravy, je žádoucí snížit maximální rychlost na 20 km/h.

I bez jakýchkoliv dalších organizačních úprav je žádoucí změnit zónu 30 na sdílenou, případně pěší zónu, kde je maximální povolená rychlost 20 km/h. Nižší rychlost neomezuje plynulost dopravy a naopak zvyšuje pravděpodobnost vyhýbání se nehodám nebo konfliktům. Současně zvyšuje komfort a subjektivní vnímání bezpečí ze strany chodců a tím také kvalitu veřejného prostoru.

Dodržování povolené rychlosti je žádoucí vymáhat nejen dopravním značením na začátku zóny, ale také doprovodnými opatřeními uvnitř zóny – optickými nebo fyzickými prvky, případně měřením rychlosti ve vhodných úsecích. Z důvodu památkové ochrany lokality musejí být tato opatření v souladu se zájmy orgánu památkové péče.

Vhodná opatření jsou například tato:

- Optická zúžení
- Změny povrchu dlažby
- Zvýšené křižovatky nebo plochy
- Dlážděné berlínské polštáře
- Sloupky
- Zúžení průjezdného profilu pomocí mobiliáře
- Měření rychlosti

Obr. 1: Fyzické zúžení dopravního prostoru formou sloupků a obrubníku zeleného ostrova. Vídeň, Servitengasse.

Obr. 2: Fyzické zúžení dopravního prostoru umístěním mobiliáře, zahrádek a zeleného ostrova. Vídeň, Rotenturmstrasse.

Obr. 3: Zvýšení plochy pěší zóny se zvýrazněním pomocí obruby a změnou dlažby. Znojmo, Obroková ulice.

Obr. 4: Zklidnění dopravy formou zobytnění prostoru pomocí mobiliáře, využití příčné zapuštěné obruby jako optické bariéry. Znojmo, Komenského náměstí.

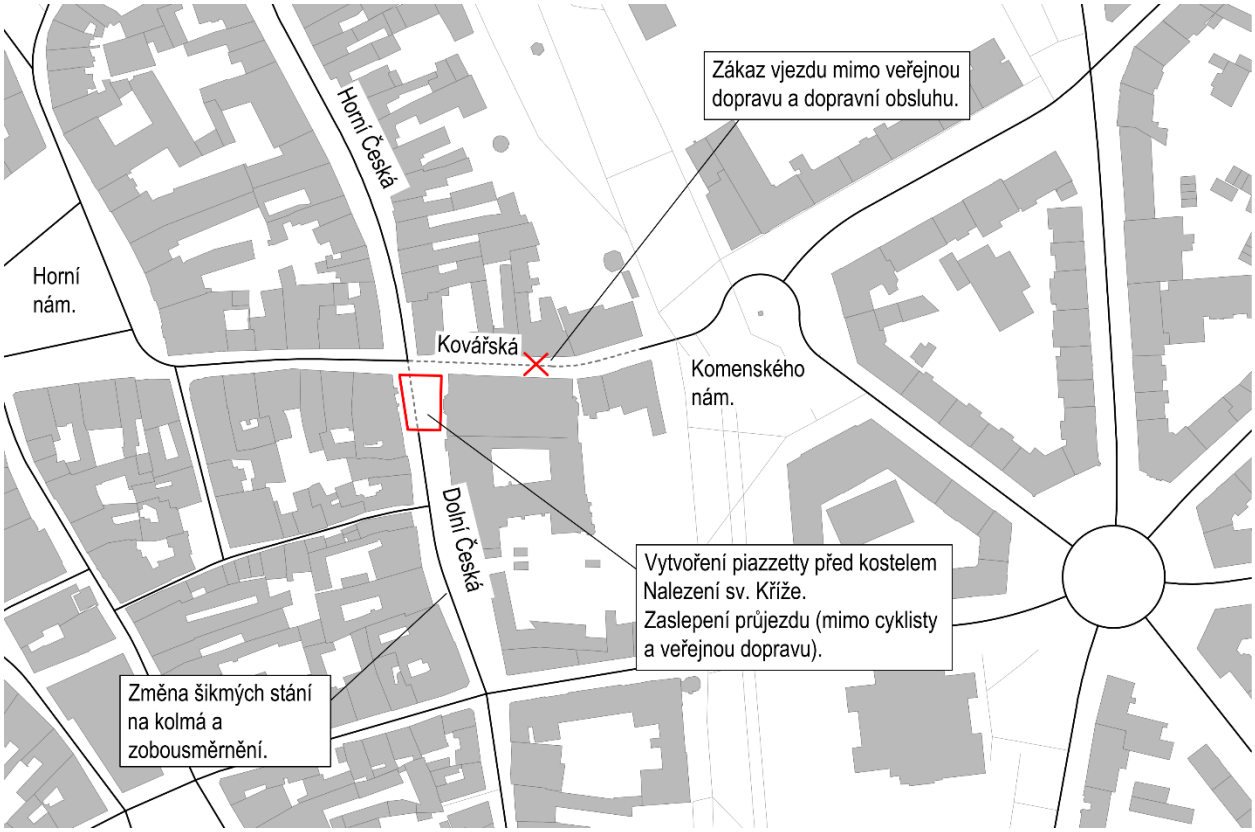
Obr. 5: Fyzické zúžení dopravního prostoru formou sloupků. Mírné zvednutí plochy a přerušení vodících zapuštěných obrub. Znojmo, Horní Česká ulice.

2.2 B: Snížení intenzity vozidel

B.1 Omezení tranzitu

Směrovým průzkumem bylo během 12 hodin naměřeno 726 průjezdů z náměstí Svobody do náměstí Komenského v čase do 5 minut. Mnoho těchto cest může být čistě tranzitních z důvodu vyhnutí se vytíženému průtahu I/38. Této tranzitní trase by bylo možné zabránit např. vyznačením pěší zóny (nebo jiným druhem omezení průjezdu) v ulici Kovářská mezi křižovatkou s Horní Českou a Komenského náměstím. Všechna vozidla, kromě dopravní obsluhy nebo veřejné dopravy, by musela vyjíždět Horní Českou ulicí zpět k náměstí Svobody.

Podobně je možné omezit druhý nejvyšší naměřený počet průjezdů z Pontassievské ulice k náměstí Svobody – 312 průjezdů do 5 minut během 12 hodin. Omezení průjezdu by bylo možné zaslepením krátkého úseku v Dolní České ulici před kostelem Nalezení sv. Kříže – piazzetty (se zachováním průjezdu pro cyklisty a veřejnou dopravou – tzv. modální filtr). Parkovací stání v dotčeném úseku Dolní České ulice by byla změněna na kolmá pro možnost výjezdu zpět.



Obr. 6: Návrh omezení tranzitní dopravy přes historické centrum Znojma.

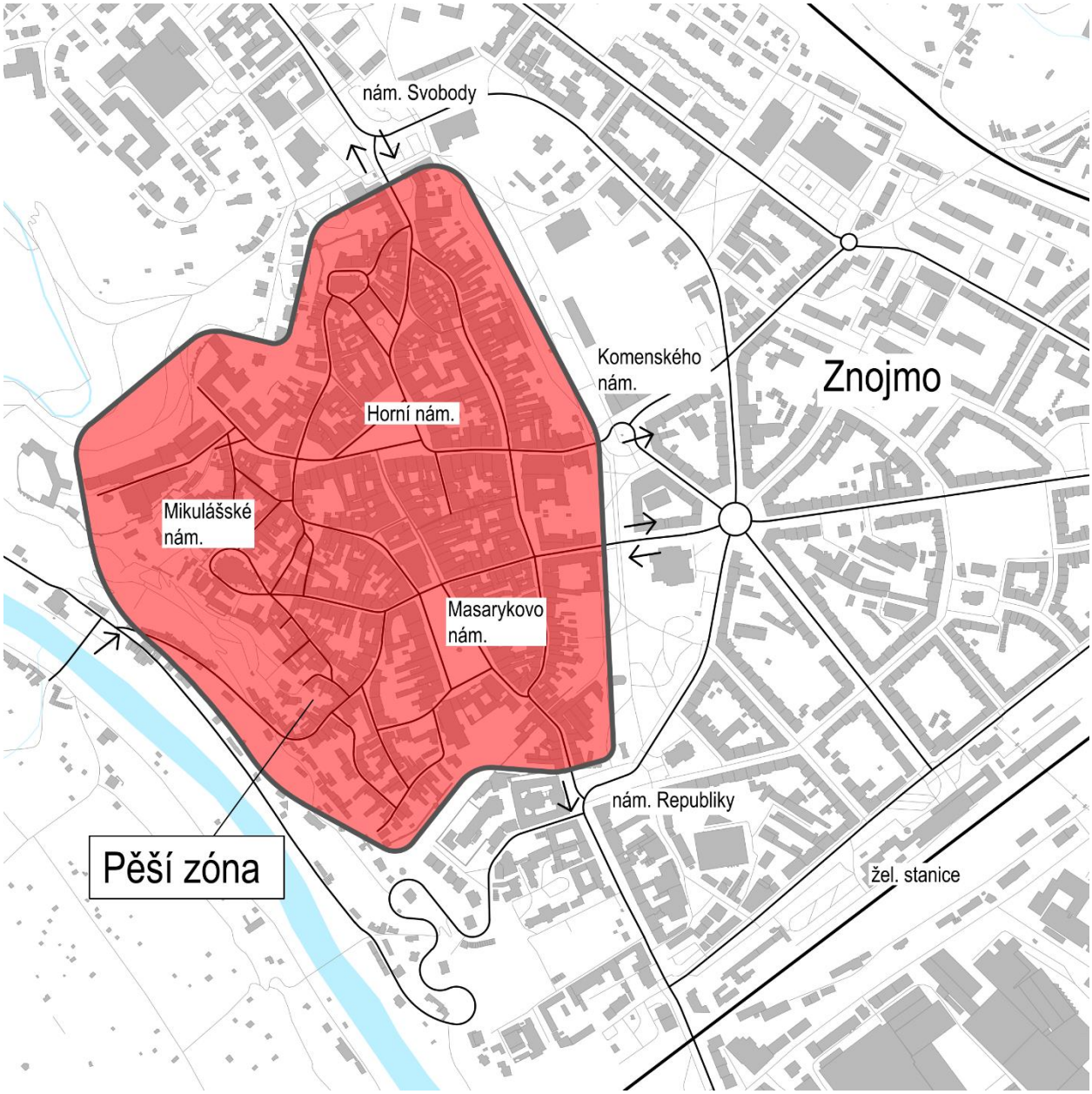
Intenzita automobilové dopravy v ulici Horní Česká je podle dat ze směrového dopravního průzkumu do 1 500 voz./12 hodin. Omezením průjezdu Kovářskou ulicí by došlo přibližně k 30% nárůstu intenzit v ulici Horní Česká. Pokud by bylo provedeno také omezení průjezdu před kostelem Nalezení sv. Kříže (tedy trasy z Pontassievské ulice do náměstí Svobody), intenzita automobilové dopravy v Horní České ulici by zůstala na původní hodnotě.

Návrh podporuje dopravní rozdělení historického centra města na severní a jižní část a tranzitní vazby mezi nimi převádí na městský průtah I/38.

B.2 Stanovení pěší zóny v celé lokalitě

Pěší zóna je plošným zklidňujícím opatřením, které stanovuje smíšený provoz všech účastníků dopravy v jednom dopravním prostoru s maximální povolenou rychlostí 20 km/h. Hlavním rozdílem oproti sdílené zóně je omezení vjezdu zejména pro automobilovou dopravu. Povolení vjezdu do pěší zóny se stanovuje dopravním značením zpravidla pouze pro některé uživatele (zejména pro rezidenty, zásobování, dopravní obsluze, veřejné dopravě, cyklistům apod.).

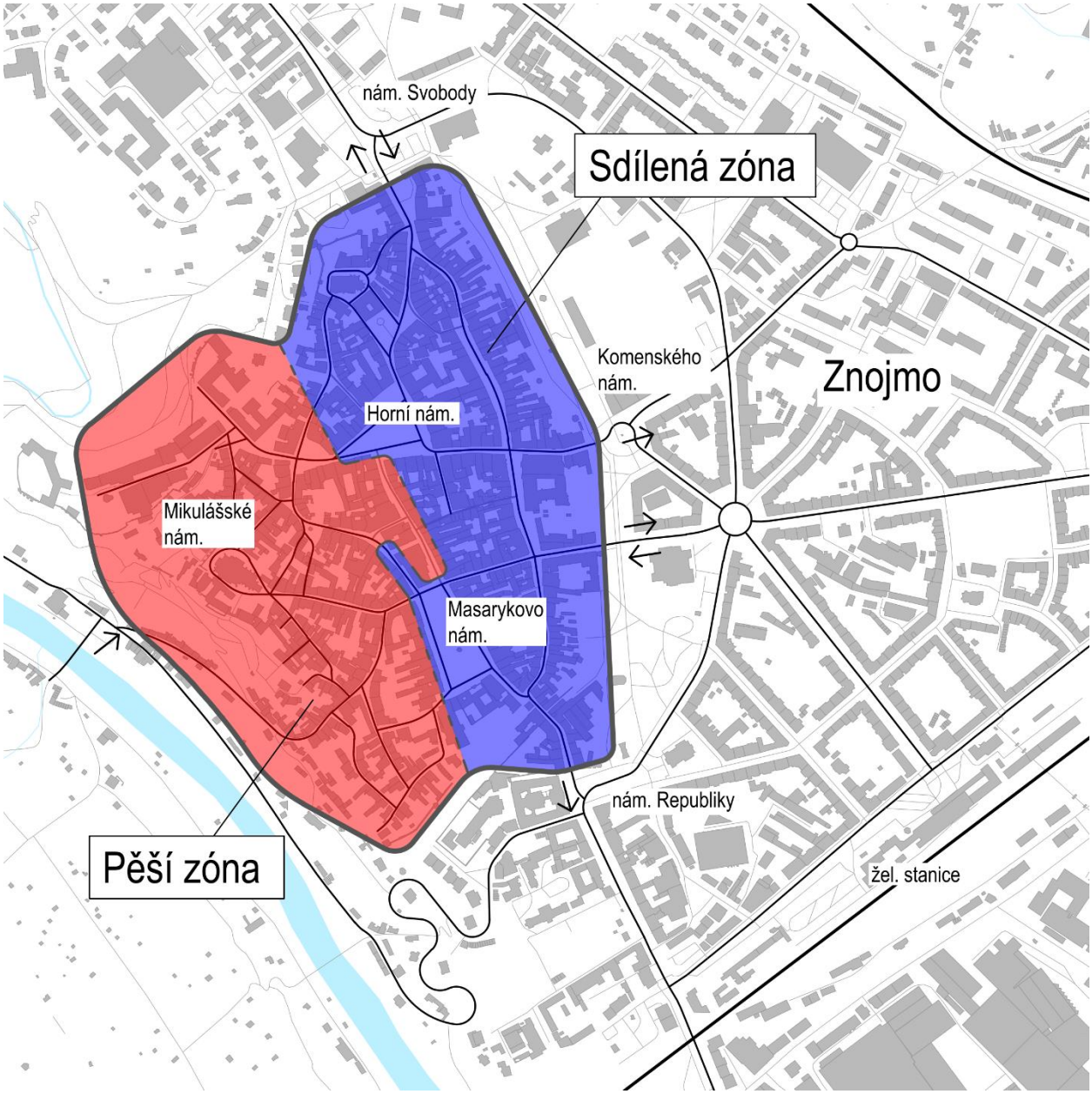
Zřízení pěší zóny má smysl pouze v případě, že dojde ke skutečnému omezení vjezdu mimo výše jmenované uživatele a pravidla budou pravidelně kontrolována a vymáháno jejich dodržování.
V opačném případě stačí zůstat u sdílené zóny, ve které je velmi podobný dopravní režim, ale vjezd do zóny není omezen.



Obr. 7: Návrh pěší zóny v celém historickém centru města.

B.3 Stanovení pěší zóny v části lokality

Pěší zónu je možné stanovit také jen v části MPR – například v celé její západní polovině, kde nejsou vyznačena žádná veřejná parkovací místa a převládá zde rezidentní funkce. Povolení k vjezdu se uděluje menší skupině uživatelů, např. rezidentům, hostům ubytování, zásobování apod., což znamená také nižší administrativní náročnost. Ve zbytku MPR by potom byla sdílená zóna bez omezení.



Obr. 8: Návrh pěší zóny v západní části historického centra města.

B.4 Zpoplatnění vjezdu

Zpoplatnění vjezdu do části města je v současné době využívané například v zahraničí. Výhodou je, že nemusí být omezován vjezd, jako např. v pěší zóně, nicméně vjezdovým poplatkem jsou cesty do MPR regulovány podobně jako se snižuje poptávka po parkování zavedením parkovacího poplatku. Vjezdový poplatek by mohl být například ve výši první hodiny parkování – vjezdem započne první hodina parkování.

Nevýhodou opatření je komplikace s realizací systému. Z důvodu historického charakteru lokality a její památkové ochrany není možné využít závorový systém. Systém výsuvných sloupků může být provozně

komplikovaný v případě velkých intenzit na vjezdech a výjezdech. V obou případech je nutné počítat s administrací mnoha plateb během dne a vytvořením takového systému, při kterém by nedocházelo k vytváření kolon na vjezdech nebo výjezdech z MPR a tím například také k omezení veřejné dopravy.

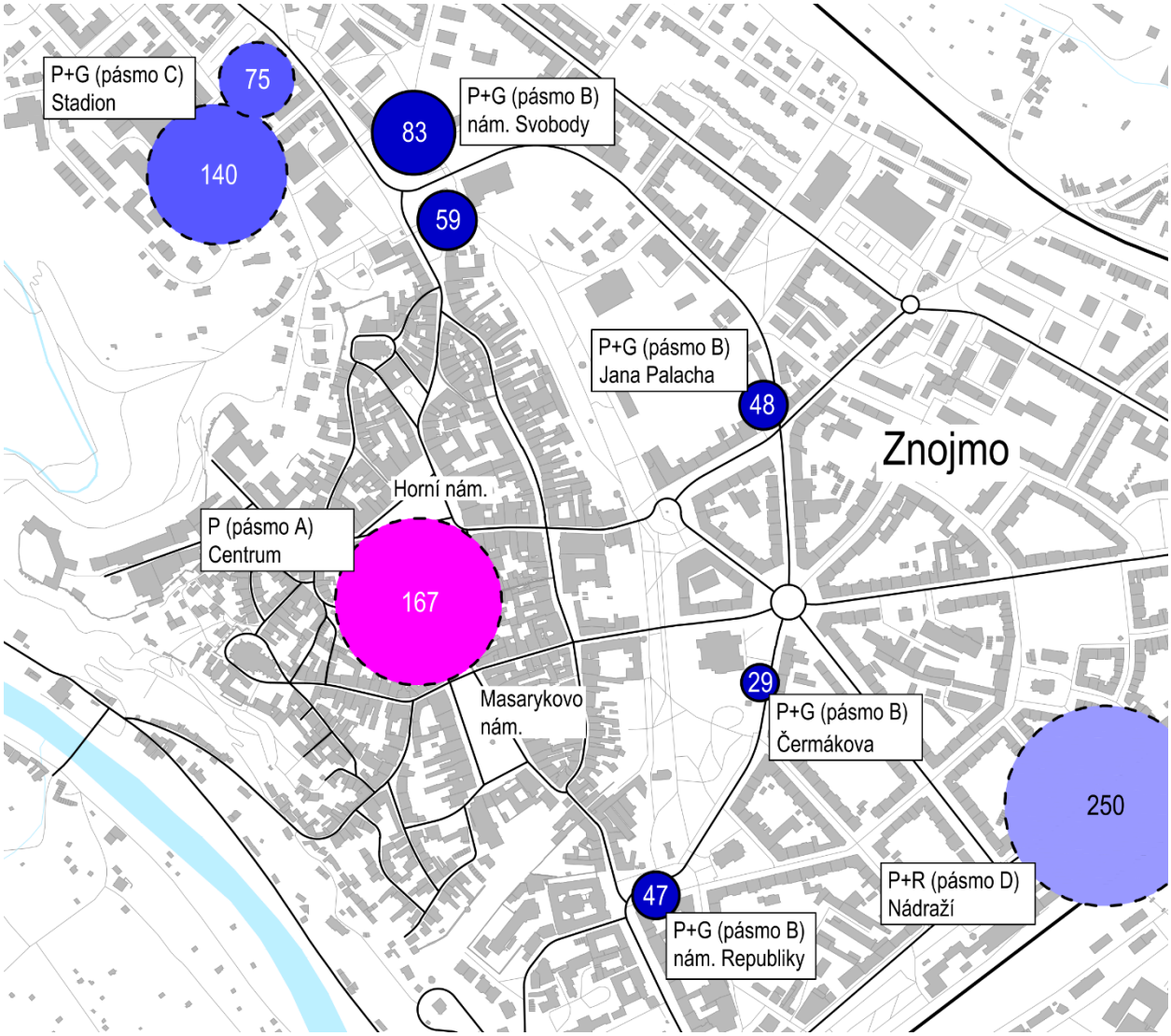
Obr. 9: Použití výsuvných sloupků v obytné zóně. Praha, Samcova ulice.

Dalším způsobem může být účtování poplatků za vjezd pomocí kamer, které zaznamenají registrační značku vozidla. Při výjezdu ze zóny musí řidič zaplatit poplatek za vjezd, resp. parkovné za dobu strávenou v zóně – po načtení registrační značky se zaplaceným poplatkem se řidiči při výjezdu automaticky zasune sloupek. Výhodou je, že odpadá nutnost kontroly parkovného uvnitř zóny.

2.3 C: Management mobility

C.1 Parkoviště P+G a P+R

Vhodným nastavením cenové politiky stávajících i nových parkovacích ploch lze řidiče motivovat k preferenci parkování v méně atraktivních lokalitách mimo centrum města. Současně zůstane cenově dostupná možnost krátkodobého parkování v pěší dostupnosti služeb v centru.
Regulace parkování je rozdělena do čtyř cenových pásem podle dostupnosti od centra města. Nejedná se o rezidentní parkování, ale veřejně dostupná parkovací místa.



Obr. 10: Parkoviště P+G a P+R.

Cenové pásmo A

Historické centrum města (167 míst)

Vjezd a parkování v historickém centru města by mělo být cenově nejméně výhodné. V současnosti jsou uvnitř historického centra města tři různé cenové úrovně parkovného podle vzdálenosti od Horního a Masarykova náměstí. Doporučujeme nově sjednotit cenu parkovného pro veřejnost ve všech ulicích v historickém centru s dynamickou sazbou za delší parkování.

Lokalita	Čas	Cena
Historické cenrum	1. hodina	20 Kč
	2. a každá další hodina	40 Kč

Cenové pásmo B

P+G nám. Svobody 1 a 2, P+G Jana Palacha, P+G Čermákova a P+G nám. Republiky (266 míst)

Stávající parkovací plochy ve správě města, které jsou v pěší dostupnosti všech cílů uvnitř historického centra. Řidiči jsou nízkou cenou za první hodinu stání (nebo první půlhodinu zdarma) motivováni k preferování těchto ploch namísto parkovacích míst v historickém centru. Sazba je nastavena dynamicky, aby bylo regulováno dlouhodobé stání a zvýšila se obrátkovost parkovacích míst, tzn. aby mělo více uživatelů příležitost zaparkovat.

Lokalita	Čas	Cena
P+G nám. Svobody 1 a 2 P+G Jana Palacha P+G Čermákova P+G nám. Republiky	1. ½ hodina	zdarma
	1. hodina	10 Kč
	2. a každá další hodina	40 Kč

Cenové pásmo C

P+G Zimní stadion (215 míst)

V současnosti je parkování v okolí zimního stadionu bezplatné, což umožňuje neomezené odstavení automobilů. Navržena je regulace ve formě cenově přijatelného poplatku za celodenní odstavení automobilu. Parkování v délce prvních dvou hodin je zdarma a nadále umožňuje pěší docházku do některých cílů v historickém centru města. Nastavení regulace omezuje trvalé odstavení automobilů, parkoviště slouží pro denně využívaná vozidla.

Lokalita	Čas	Cena
P+G Zimní stadion	1. a 2. hodina	zdarma
	3. a každá další hodina	10 Kč
	maximální sazba za 12 hodin	50 Kč
	maximální sazba za každých 24 hodin	100 Kč

Cenové pásmo D

P+R Nádraží (cca 250 míst)

Lokalita na pozemcích města vedle výpravní budovy žst. Znojmo je vhodná pro umístění centrálního odstavného parkoviště typu P+R. Orientačně by mohla být v případě povrchového parkoviště kapacita stání 200 – 250 vozidel, přičemž je možné její navýšení vybudováním vícepodlažního parkovacího objektu. Na výstavbu parkoviště typu P+R v rámci uzlu veřejné dopravy je zpravidla možné čerpat dotace z národních nebo evropských zdrojů. Parkoviště může sloužit několika typům uživatelů:

- Celodenní odstavení automobilu pro dojíždějící, kteří dále pokračují do centra (nebo jiné části) města pěšky, na kole nebo městskou hromadnou dopravou.
- Celodenní odstavení automobilu pro dojíždějící, kteří pokračují vlakem nebo autobusem mimo město.
- Parkování rezidentů v době, kdy je nízká poptávka po parkování dojíždějícími (např. přes noc)

Lokalita	Čas	Cena
P+R Nádraží	1. a 2. hodina	zdarma
	maximální sazba za 12 hodin	20 Kč
	maximální sazba za každých 24 hodin	100 Kč

C.2 Podpora udržitelné mobility

Účinným opatřením pro snížení intenzity automobilové dopravy v centru města je podpora aktivní mobility a veřejné dopravy. Mnoho každodenních cest ve Znojmě je v délce do 1 až 2 kilometrů. Tuto vzdálenost jsou lidé ochotni absolvovat pěšky nebo na kole, pokud k tomu mají přímé, bezpečné a komfortní trasy. Dobrovolně tak volí udržitelné formy dopravy pro některé rutinní cesty.
Cílenou politikou udržitelné mobility dochází k nižší potřebě využívání automobilu zejména na krátké cesty. Tím také dochází k nižším intenzitám automobilové dopravy v centru města a ke snížení tlaku na vysokou nabídku k parkování.

Obr. 11: Oddělená infrastruktura pro chodce a cyklisty. Vídeň, Praterstrasse.

3 Vybraný scénář

Na základě jednání s městem byl zvolen scénář s pěti vybranými opatřeními. Efekt jednotlivých opatření je sice provázaný, avšak jejich implementace může probíhat nezávisle na sobě. Pouze stanovení sdílené zóny ve východní části městské památkové rezervace a pěší zóny v její západní části je vhodné provést současně z důvodu komplexního návrhu dopravního značení.

Podrobněji budou jednotlivá opatření navržena samostatnými projektovými záměry nebo dokumentacemi s projednáním s dotčenými orgány státní správy, případně také s dotčenými provozovateli služeb, rezidenty apod.

Pro zklidnění dopravy v městské památkové rezervaci Znojmo byla vybrána tato opatření:

A.1 Sdílená zóna

+

B.1 Omezení tranzitu

+

B.3 Stanovení pěší zóny v části lokality

+

C.1 Parkoviště P+G a P+R

+

C.2 Podpora udržitelné mobility

4 Seznamy a přílohy

4.1 Seznam obrázků

Obr. 1: Fyzické zúžení dopravního prostoru formou sloupků a obrubníku zeleného ostrova.
Obr. 2: Fyzické zúžení dopravního prostoru umístěním mobiliáře, zahrádek a zel. Ostrova.
Obr. 3: Zvýšení plochy pěší zóny se zvýrazněním pomocí obruby a změnou dlažby. Obroková ulice.
Obr. 4: Zklidnění dopravy formou zobytnění prostoru pomocí mobiliáře, využití příčné zapuštěné obruby jako optické bariéry. Komenského náměstí.
Obr. 5: Fyzické zúžení dopravního prostoru formou sloupků. Mírné zvednutí plochy a přerušení vodících zapuštěných obrub. Znojmo, Horní Česká ulice .
Obr. 6: Návrh omezení tranzitní dopravy přes historické centrum Znojma.
Obr. 7: Návrh pěší zóny v celém historickém centru města.
Obr. 8: Návrh pěší zóny v západní části historického centra města.
Obr. 9: Použití výsuvných sloupků v obytné zóně. Praha, Samcova ulice.
Obr. 10: Parkoviště P+G a P+R.
Obr. 11: Oddělená infrastruktura pro chodce a cyklisty. Vídeň, Praterstrasse.