

VLIV DOPRAVY NA TVÁŘ ULICE A NA JEJÍ OBSLUŽNOU FUNKCI

Ulice, náměstí, městský veřejný prostor, to vše jsou součástí městského interiéru a jeho uspořádání, vlastnosti, znaky vypovídají o charakteru, kulturní úrovni a investičních preferencích toho kterého města, v širších souvislostech i celé země. Tyto městské prostory mají poskytovat občanům - obyvatelům i návštěvníkům - dostatek příležitostí pro příjemný, pohodlný, volný, bezpečný pohyb i pobyt, ať již se jedná o pohyb pěší (ten zejména) nebo vozidlový, o účel pracovní či rekreační a především o pohyb, který naplňuje potřeby všedního života. Ulice i náměstí jsou vždy také dopravní plochy s různým funkčním využitím, od klidných pěších nebo obytných zón s vyloučeným či velmi omezeným vozidlovým provozem, až po významné dopravní tahy se značnou intenzitou automobilového provozu. Použijeme-li pro toto rozlišení funkcí klasifikaci naší poněkud zastaralé normy „Projektování místních komunikací“ - ČSN 736110 (jejíž prameny leží ještě v 60. letech a základ na počátku let 70.), pak se jedná o komunikace funkčních tříd B - sběrné, C - obslužné a městské třídy, D - zklidněné a stezkové. Všechny tyto dopravní funkce musí ulice plnit a všechny tyto druhy „komunikací“ jsou v městském nebo obecním intravilánu především ulicemi s funkcí obslužnou, komerční a společenskou, kde intenzivní dynamická automobilová doprava může být přítomna, ale význam této dopravy nemůže být nadřazován základní funkci ulice jako prostředku pro přístup k jednotlivým objektům, jako prostředku komunikace mezi občany, jako prostředku obsluhy území.

Obrátíme-li se opět k normě, pak nám v našem výčtu funkčních tříd komunikací chybí ještě jedna třída a to A - komunikace rychlostní. Tento druh komunikace nemůže být ulicí, neboť vylučuje přímou obsluhu, přímý styk s okolními objekty, vylučuje chodce i cyklisty a do značné míry i omezuje provoz hromadné dopravy. Jedná se o dopravní cestu vkládanou do organizmů velkých měst pro odvedení masivních dopravních proudů z komunikací nižších funkčních tříd, tedy z ulic. Tyto komunikace - stejně jako dálnice v extravilánu - obsluhují území zprostředkovaně, pomocí navazujících komunikací nižšího funkčního zařazení, tedy silnic nebo ulic. Nicméně v dopravní síti větších měst hrají významnou roli. Mají vhodnou polohou

i uspořádáním a vybavením odčerpávat maximum dopravy, maximum vozidel z uliční sítě, mají napomoci ke zlepšení podmínek obsluhy v ulicích, mají napomoci vytvořit příznivou tvář ulice.

Úloha a poslání dopravy

Veškerá doprava, všechny její druhy, je služba, která obsluhuje území, ať již jde o dopravu osobní či nákladní, pozemní, vodní nebo vzdušnou, hromadnou nebo individuální. Tato dopravní služba je vykonávána prostřednictvím různých dopravních cest, různými dopravními prostředky a různým způsobem. Struktura a vybavení dopravy, především dopravních cest, musí být přizpůsobena druhu, charakteru a hustotě urbanizace a musí v konečném efektu umožnit přímou obsluhu jednotlivých cílů dopravy co nejjednodušším způsobem, jak z hlediska uspořádání dopravní cesty, tak z hlediska možností pohybu dopravních prostředků jak mezi cílem a zdrojem dopravy, tak ve vlastním zdroji i cíli. Principem dopravy je přemístění od zdroje k cíli jednoduchým, bezpečným, ekonomicky přijatelným a relativně rychlým způsobem, minimálně ohrožujícím životní prostředí - životní prostředí v jeho komplexním pojetí, včetně bezpečnosti všech účastníků dopravy. Vybavení dopravní cesty, zdroje i cíle dopravy musí být stavebně i organizačně co nejjednodušší pro uskutečnění obsluhy, pro vykonání potřebných manévrů. Vždy však musí platit hledisko bezpečnosti, ekonomičnosti, účelnosti, přizpůsobení daným podmínkám, což nelze vtěsnat do obecně platných norem či předpisů. Každé řešení je proto svým způsobem unikátní a je výsledkem tvůrčího přístupu ke konkrétnímu, specifickému problému. Jedna složka funkce dopravy - její rychlost a absolutní plynulost - nemůže být nadřazována funkci obsluhy, která je konečným cílem dopravy, cílem přemístění jak osob, tak nákladů.

Manévr, jeho význam, funkce a vliv

Pro dosažení konečného cíle, pro uskutečnění obsluhy cílového objektu musí kterýkoliv dopravní prostředek vykonat sérii následných manévrů, které jsou vždy ukončeny jeho zastavením. Následné manévry vždy obsahují zpomalení, vyřazení z průběžné dopravní cesty,

přiblížení k cíli a konečné zastavení nebo se odehrávají v obráceném pořadí. Sled manévrů se opět týká všech druhů dopravních prostředků.

Silniční doprava, které se v této stati věnujeme výhradně, se musí chovat ve sledu nezbytných manévrů obdobně. Pozorujeme-li tento sled hierarchicky od pozemní komunikace nejvyššího významu - od dálnice - ve směru k cíli ve větším městě, pak jej můžeme - s použitím terminologie příslušné normy - charakterizovat takto :

- zpomalení před dálničním uzlem, či přípojkou na místní rychlostní komunikaci,
- vyřazení z hlavního dopravního proudu na zpomalovací pruh,
- do dopravního proudu na místní rychlostní komunikaci,
- zpomalení před křižovatkou s místní sběrnou komunikací,
- odbočení na sběrnou komunikaci,
- zařazení do dopravního proudu buď čekáním na mezeru nebo čekáním na zelený signál,
- zpomalení nebo zastavení před křižovatkou s místní obslužnou komunikací,
- odbočení na obslužnou komunikaci (pokud cíl nebyl již na sběrné komunikaci),
- zpomalení a vjezd do cílového objektu nebo k němu,
- konečné (cílové) zastavení,
- nástup a výstup cestujících nebo manipulace s nákladem.

Při odjezdu od cíle nebo zdroje cesty je sled manévrů obrácený.

Popsaný nezbytný sled manévrů dokumentuje základní omyl teorie neomezené plynulosti dopravy a vysoké rychlosti, jak se jí snaží někteří naši specialisté prosazovat. Tyto manévry musí být umožněny specifickým chováním ostatních účastníků dopravy, kteří se souběžně pohybují v dopravním proudu, v daném dopravním prostoru, v ulici nebo náměstí. Toto specifické chování je buď spontánní (je důsledkem kulturních mezilidských vztahů), nebo je podporováno či vynuocováno příslušnými organizačními nebo stavebními opatřeními, mezi něž patří omezování povolené maximální rychlosti, světelné řízení či speciální druhy křižovatek (okružní) a další opatření v uličním prostoru, která kromě zklidňování dopravy také zvyšují bezpečnost zejména chodců. Čím více se

sled manévrů blíží ke konečnému cíli a čím hustší je dopravní proud, tím více úspěšné provedení manévrů závisí na vstřícném chování ostatních účastníků dopravy a také na vybavení komunikací dopravními zařízeními pro zklidnění provozu. Míra vstřícnosti tohoto chování je přímo úměrná míře kvality mezilidských vztahů, míře kulturní a sociální vyspělosti občanské společnosti toho kterého státu. Pozoruhodnou souvislost s těmito lidskými vlastnostmi má také kvalita a míra uplatňování příslušných organizačních a stavebních opatření ke zklidňování dopravy, jež umožňují potřebné manévry, umožňují výkon funkce a poslání dopravy i ulice, tj. podporují nebo umožňují obslužnou funkci ulice a příslušná stavební opatření vhodně provedená, se také zapisují do tváře ulice. Nezanedbatelnou roli má smysluplný a důsledný dozor inteligentní policie včetně nezbytné represe. Další přímá souvislost s úrovní bezpečnosti dopravy je více než zřejmá.

Manévr je zcela neodmyslitelnou součástí dopravního procesu na jakémkoliv druhu komunikace a v jakémkoliv fázi přepravy, možnost vykonání potřebného manévrů podmiňuje realitu a kvalitu obslužné funkce ulice. Pro jeho snadné a bezpečné provedení musí být v uspořádání dopravní cesty a v provozním režimu vytvořeny dokonalé podmínky. Pokud jde o automobilovou dopravu v extravilánu i intravilánu, pak se především jedná o zpomalování, zklidňování pohybu vozidel v místech soustředění manévrů, tj. v křižovatkách a v celé sídelní uliční síti.

Rozdíly v podmínkách pro manévr v Česku a v zemích EU lze stručně vyjádřit takto :

- rychlost v dálničních uzlech a na silničních křižovatkách v EU zásadně snižována,
- masivní uplatnění světelného řízení křižovatek a křižovatek okružních v zemích EU,
- rychlost v obslužných ulicích v EU masivně snižována na 30 km/hod - zóny tempo 30,
- masivní uplatnění zklidňovacích opatření na všech druzích komunikací v zemích EU,
- v zemích EU přísný a stálý dozor policie a ohleduplné chování řidičů.

Druhy dopravy ve vztahu k sídlu

V zájmu srozumitelnosti pojmu a správného pochopení vlivů jednotlivých

významových skupin dopravy na dopravní poměry sídel, a tím na dopravní poměry v ulicích, specifikují dále skupiny či druhy dopravy v jejich vazbách a vztazích k sídlu :

- celková doprava ve vztahu k sídlu může být vnější a vnitřní, vnější pak je tranzitní a cílová,
- doprava tranzitní sídlu míjí, aniž by v něm měla jakýkoliv cíl,
- doprava cílová směřuje do sídla, či vychází ze zdroje v sídle, je tedy cílová nebo zdrojová,
- doprava vnitřní se pohybuje pouze v sídle a může být radiální, diametrální a tangenciální,
- vnější cílová doprava se v dosahování cílů mísí s dopravou vnitřní.

Pokud jde o vzájemný vztah kvantitativních hodnot jednotlivých skupin dopravy, pak u dopravy tranzitní platí vztah nepřímé úměry mezi velikostí sídla a této dopravy, tedy čím větší sídlu, tím menší je podíl tranzitní dopravy. U dopravy vnitřní platí naopak úměra přímá - čím větší sídlu, tím větší podíl vnitřní dopravy. Tento kvantitativní vztah můžeme dokumentovat na příkladu města Brna, kdy podíly jednotlivých skupin jsou do 5% tranzit, cca 40% vnější doprava a cca 60% vnitřní doprava. Nicméně při současných a zejména výhledových značných intenzitách veškeré dopravy dosahuje tranzitní doprava v absolutních číslech významných hodnot při velkém podílu vozidel těžkých. Opět můžeme pro dokumentování tohoto stavu použít příklad města Brna. Na dálnici D1, která tvoří západovýchodní tangentu sídla, vrstlou do jižní části městského organismu, se dnes pohybuje intenzita dopravy v hodnotách kolem 40 000 vozidel za 24 hodin s podílem 30% těžké dopravy, při čemž podíl tranzitní dopravy činí na této komunikaci 60% čili cca 25 000 vozidel. Význam velkého města jako cíle dopravy, gravitační sílu tohoto cíle pro dopravu, jeho význam i jako jádra regionu lze dokumentovat také na skutečnosti, že více jak 70% dopravy na dálnicích u Brna se pohybuje pouze do vzdálenosti 60km.

Vliv širší komunikační sítě na dopravní zatížení ulice

Intenzita dopravy v ulicích městských sídel, zejména v ulicích s jistým dopravním významem, tj. komunikací s tzv. sběrnou funkcí funkční třídy B (ve smyslu české státní normy „Projektování místních komunikací“), závisí jak na dopravě vnitřní, tak vnější. Vyloučení vnější do-

pravy z vnitřní uliční sítě je tedy v zájmu omezení nebo zklidnění dopravy na této vnitřní uliční síti. Toto vyloučení jisté - nezanedbatelné - části dopravy z uliční sítě, se samozřejmě týká především dopravy tranzitní, a to ve smyslu nejen dopravy nadměstské, ale také vnitřní mezizonální. Proto v zájmu minimalizace dopravních intenzit na vnitřní uliční (komunikační) síti sídla, ať již se jedná o ulice centra nebo obytných zón, musí být jednotlivé významové skupiny dopravy vhodně vyčleněny, či naopak sloučeny. Obchvatové komunikace pro tranzitní dopravu musí být v takových polohách a musí být tak vybaveny (křižovatkami), aby mohly také vhodně rozvádět dopravu vnější cílovou i zdrojovou a aby mohly také převzít pokud možno významné podíly vnitřní okrajové tangenciální dopravy. Nemohou tedy být příliš vzdáleny od okrajů sídla. Jako příklad možno uvést plánovanou brněnskou západní tangentu - rychlostní silnici R43, kdy snahy o její odsun západním směrem jsou naprosto kontraproduktivní. Podobný příklad je pražský velký silniční okruh v jeho jihovýchodní části, kdy odsun oproti trase navržené územním plánem v důsledku místních či ekologických aktivit znamená významné zvýšení intenzit dopravy ve vnitřní uliční síti.

Pro tranzitní dopravu musí být dále vně sídla vytvořena taková opatření, u příslušných komunikací (silnic nebo dálnic) vybudována taková zařízení, aby vozidla této dopravy neměla nejmenší tendenci zajíždět z jakýchkoliv důvodů do intravilánu až do ulic sídla (pro odpočinek, stravování, ošetření vozidel). K tomu účelu mají sloužit specializované servisní dvory pro nákladní dopravu u dálnic a dálnkových silnic. Pro dopravu vnější a vnitřní tangenciální musí být k dispozici okružní či tangenciální komunikace rozvádějící tuto dopravu po okrajích sídla a zejména mimo centrální a obytné zóny. Těmito opatřeními v tvorbě komunikační sítě musí být vnitřní uliční síť sídla chráněna a tato opatření musí doplňovat další opatření jak organizačního, tak stavebního charakteru pro omezování rychlosti i plynulosti dopravy, omezování tonáže vozidel, rozměrů apod., tj. opatření pro snížení atraktivity průjezdu jak pro dopravu vnější, tak vnitřní mezizonální.

Vnější dopravní síť, určená původně pro tranzitní a vnější dopravu, může z různých důvodů - plánovitě či živelně - rozvojem sídla postupně vrůst do kompaktní zástav-

by. Tím se nezbytně mění charakter dříve dálkové komunikace a stává se distribuční (rozdělovací) komunikací, která nepřenáší jen dopravu tranzitní a vnější, ale pokrývá i část vztahů vnitrosídlních. Pro příklady nemusíme chodit daleko. Dálnice, které zůstávají tangentami, jsou např. naše D1 u Jihlavy nebo rakouská A2 u Grazu, dálnice vrostlé do města jsou opět naše D1 v Brně nebo A2 ve Vídni. Zcela rozdílné je pojetí funkce obou vrostlých dálnic u nás a v Rakousku. Rakouská A2 (nazvaná v intravilánu A23) plní funkci městského distributora potřebnou hustotou napojení i omezením rychlosti na 80 km/hod, naše D1 se stále chová jako komunikace pro výhradně dálkovou dopravu a nereaguje na potřeby města, na potřeby hustě, kompaktně urbanizovaného území. Rakouská A23 tedy účinně pomáhá odčerpat dopravu z uliční sítě, naše D1 jen velmi omezeně.

Podstatným faktorem pro optimální rozdělovací funkci vnějších úseku silnic a dálnic v zájmovém prostoru měst, pro co nejučelnější rozdělení dopravy do městské distribuční sítě, je vzájemná vzdálenost přípojek či křižovatek na vnějších (tangentálních či okružních) úsecích silnic a dálnic. Menší vzájemná vzdálenost těchto nápojných bodů umožní delší pobyt vozidel na vnější či nadřazené síti, a tím dojde ke snížení intenzity na přilehlé vnitroměstské síti distribuční, čili již v síti ulic. Tento faktor se přiměřeně týká také nadřazené městské sítě, vnitroměstských rychlostních okruhů či tangent. Důsledkem dostatečné hustoty nápojných bodů je minimalizace intenzit dopravy na vnitřní městské uliční síti, odčerpání de facto tranzitující dopravy.

I u tohoto faktoru můžeme pozorovat rozdílný přístup v zahraničí (v zemích EU) a v našich poměrech. Požadované vzdálenosti křižovatek na dálnicích, silnicích i na místních komunikacích dle našich norem jsou podstatně větší než běžná praxe v zemích EU. Z ní jednoznačně vyplývá, že funkce jakékoliv komunikace je v zemích EU chápána především jako co nejdokonalejší obsluha území a nikoliv jen jako prostředek pro velmi rychlou dopravu na velké vzdálenosti. Již dnes se na vzdálenost nad 100 km pohybuje jen 50% dopravy a s reálným a nutně očekávaným rozvojem regionálních vazeb se bude tento podíl dále zmenšovat. Sílu regionálních vazeb je dnes možno pozorovat u všech zahraničních měst a uspořádání nadřazených komunikačních sítí tyto regionální vztahy respektuje.

Vysoká rychlost je dále v přímém rozporu s bezpečností provozu a s kapacitou komunikací. Drastické snižování rychlosti na dálnicích v příměstských úsecích je běžnou praxí v zemích EU a souvisí jak s principy bezpečnosti, tak se zájmy ekonomického provozu.

Rozdíly v opatřeních pro omezení tranzitující dopravy v uliční síti a pro posílení atraktivit a rozdělovací funkce vnější a nadřazené sítě v Česku a zemích EU :

- existence okruhů a tangent, v Česku omezená, v zemích EU masivní,
- opatření pro omezení průjezdů, v Česku omezená, v zemích EU masivní,
- opatření pro omezení těžké dopravy, v Česku omezená, v zemích EU masivní,
- vzdálenosti křižovatek na dálnicích, v Česku u velkých měst min. 3,5 km, v EU 0,5 - 1,0 km,
- vzdálenosti křižovatek na místních rychlostních komunikacích v Česku 1 200 - 800 m, v EU 500 m i méně.

Vliv příčného uspořádání dopravního prostoru na tvář ulice

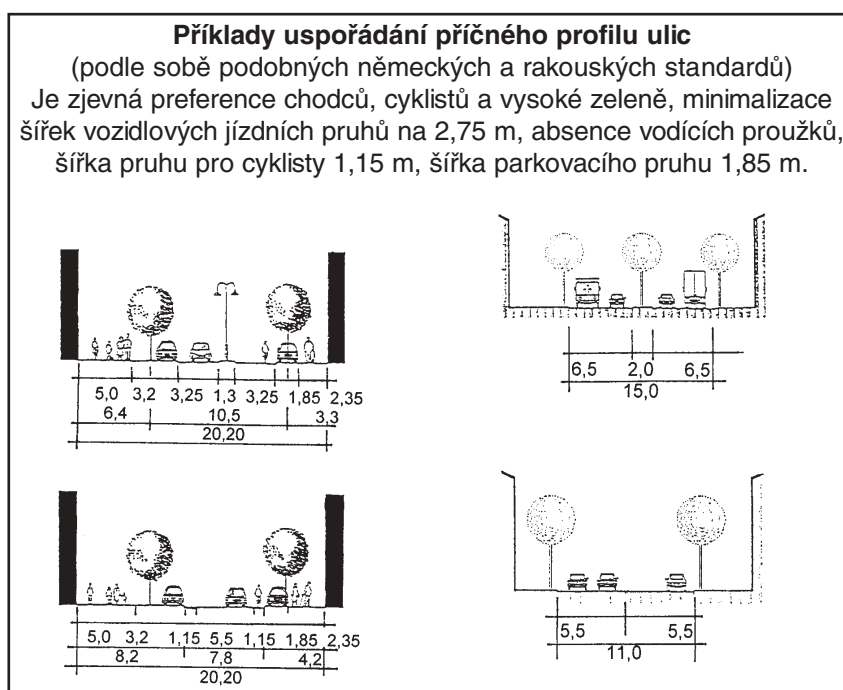
V dimenzích příčného uspořádání dopravního prostoru ulic můžeme pozorovat další podstatné rozdíly v chápání funkce dopravy ve městech a obcích v zemích EU a u nás, v chápání nezbytných nároků dopravy na šířky dopravních pruhů. V příslušných rakouských a německých směrnicích (např. rakouské Richtlinien für das

Verkehrs und Straßenwesen RVS 3.93 Stadtstraßenquerschnitte) zásadně absentují u nás stále požadované vodící proužky (úspora 1m šířky vozovky), hlavní komunikace mohou mít pruhy o šířce 3,25m, sběrné 3,00m, šířky odstavných pruhů jsou 2,00m. V přípravě jsou směrnice pro další možné omezení šířek vozovek pod 6 m a v určitých případech i pod 5. Naopak maximum prostoru je věnováno chodcům a zeleni a zelené pásy a aleje jsou přímo ve vzorových listech směrnic. Směrnice obsahují i alejemi členěné odstavné pruhy, stromy u přechodů, v rondelech i u křižovatek.

Tvář ulice je v tomto chápání naplněna zelení, poskytuje maximum prostoru chodcům, omezené šířky vozovek a jízdních pruhů působí na snížení rychlosti vozidel, vysoká zeleň nabádá k pozornosti a opatrnosti. V tomto prostorovém prostředí doprovázeném příznivými mezilidskými vztahy pak také vzniká podstatně méně dopravních nehod, což dokumentují příslušné statistické údaje.

Intenzita dopravy

Jedním z hlavních kritérií pro posuzování obslužné funkce ulice, jejího životního prostředí i pro tvorbu její tváře, je intenzita automobilového provozu a této intenzitě odpovídající kapacita dopravního prostoru ulice. Na druhé straně však nelze ulice trpně přizpůsobovat živelně se pohybující dopravě a obvykle narůstající intenzitě. Intenzita dopravy, její kvantita a její rozložení na ploše města, v uliční síti, má řadu příčin, které je nezbytné v zájmu ochrany



životního prostředí, v zájmu různorodé funkce ulic racionálně ovlivňovat. Proto se této veličině děle věnuji podrobněji.

Přiměřená intenzita

Velmi užitečný pojem přiměřená intenzita nebo kapacita (environmental capacity) se objevil poprvé ve zprávě o dopravě ve městech (Traffic in Towns - Londýn 1963) britského specialisty Buchanana. Přiměřená intenzita je taková intenzita pohybujících se i stojících vozidel, která zachovává podmínky příjemného životního prostředí. Jak již z této jednoduché definice vyplývá, je to pojem relativní, jehož význam a kvantifikace závisí na řadě podmínek, předpokladů, okolností. Odráží se v něm především životní styl, stupeň automobilizace, tedy výše životní úrovně, velikost a zóna sídla, charakter urbanizace i druh a skladba dopravy a samozřejmě druh nebo kategorie ulice. Zcela jiná bude přiměřená intenzita automobilové dopravy pro obytnou ulici nebo pro bulvár. Nicméně pojem existuje, má reálný význam, a i když se neobjevuje v normách, je nezbytné o něm vědět, s ním pracovat a jeho uplatnění prosazovat. Pro obslužnou funkci ulice, pro její tvář, má význam nepopiratelný a samozřejmě neměně pro její další funkce - obytnou, pobytovou.

Přiměřená intenzita by měla být vždy intenzita (lze také použít pojem kapacita) jistým způsobem omezená, omezená v závislosti na funkci či kategorii ulice. Jak lze přiměřené intenzity dosáhnout? Stavebními a organizačními opatřeními v celé síti i v konkrétní ulici. Na jedné straně musí dopravní (rychlostní) komunikace nabídnout relativně plynulý a rychlý pohyb vozidel a musí být vybaveny dostatečně hustým sledem dokonalých napojení, čímž odsají dopravu z obslužných ulic, na straně druhé musí ostatní ulice nedopravního nebo obslužného charakteru plynulost a rychlost vhodným způsobem omezit a tím odradit řidiče od průjezdů. Stupeň omezení musí gradovat směrem k obytné ulici. Tato praxe velmi dobře funguje např. v sousedním Rakousku či Německu masivním uplatňováním zklidňovacích opatření, v našich poměrech se pro tato opatření teprve připravují zásady a lze předpokládat, že jejich realizace narazí na nepochopení, nežájem a velmi pravděpodobně na odpor úředníků a policie, ke škodě celé společnosti.

Automobilizace

Prvotní příčinou stále se zvyšujících intenzit dopravy je rostoucí motorizace či au-

tomobilizace, čili rostoucí počet motorových vozidel vůbec a osobních automobilů zejména a jejich rostoucí využívání čili hybnost. Snaha mít a používat svůj osobní automobil je zjevně rozšířená a naléhavá a pramení z nesporně vysoké užité hodnoty automobilu pro svobodnou mobilitu občanů včetně jejich rodin. Stále klasická Buchananova zpráva o dopravě ve městech z roku 1963 charakterizuje motorové vozidlo jako užitečný vynález se zajištěnou budoucností zejména pro svou velkou výhodu jízdy a přepravy od domu k domu a to kdykoliv a pohodlně. Výsledky snahy mít a používat svoje vozidlo můžeme denně pozorovat na našich silnicích a zejména ulicích. Všechny rodiny, které mohou mít svůj vůz, jej již buď mají, nebo jej budou v dohledné době mít. Vlastnictví a provozování soukromého automobilu je přímo závislé na reálných příjmech. Počet vozidel se však nezvyšuje jen úměrně s růstem příjmového průměru, ale přichází dřív, poněvadž u četných rodin je dnešní příjem blízko hranice dovolující pořízení a používání automobilu. Tato skutečnost platila a platí ve všech evropských státech a platí také v našich poměrech, ve kterých je ještě podporována vynucenou abstinencí ve vlastnictví automobilů v minulých desetiletích a dnešní rozsáhlou nabídkou vozidel, včetně poměrně levných vozidel ojetých. Zdálnivá záplava vozů v současné době tedy není v žádném případě konečná, její vrchol musíme teprve očekávat. Neznaená to ovšem, že po dosažení tohoto vrcholu v rychlosti růstu počtu vozidel se další růst zastaví. Bude pokračovat dál, ovšem menším tempem.

Uvedené tendence vývoje lze doložit řadou dokladů zejména ze Severní Ameriky, kde k tomuto vývoji došlo o několik generací dříve, ale lze je pozorovat také ve státech EU, tedy ve státech svým uspořádáním, životním stylem i tradicemi mentalitě našeho národa bližších. Podle názorů specialistů konsorcia světových bank nemá stupeň automobilizace (počet vozidel ku počtu obyvatel) konečnou horní hranici, ale závisí pouze na životní úrovni, na ekonomické síle obyvatelstva. Tento fakt je do jisté míry zřejmý i v našich současných poměrech, kdy více vozidel v jedné rodině není výjimkou. Tím lépe je zmíněný trend pozorovatelný v ekonomicky silnějších státech, ve kterých lze sledovat tendenci k vlastnictví více vozidel nejenom pro jednotlivé členy rodiny od dorostlejších dětí až po seniory,

ale také vozidel pro různé účely (město, rekreace, dálkové cesty apod.) Tendence mít automobil je samozřejmě maximálně podporována výrobcí vozidel nabídkou stále širší škály specializovaných druhů automobilů a doprovázena velmi účinnou reklamní kampaní. S ohledem na skutečnost, že výroba vozidel a veškeré služby, které s provozem automobilů souvisí, poskytuje až třetinu z celkového počtu pracovních příležitostí, musí vlády jednotlivých států tuto činnost podporovat, což se nejrůznějšími prostředky děje a přímé dotace obyvatelům na koupi nových vozidel nejsou výjimkou.

Lze konstatovat společně s výsledky zprávy Buchananovy komise (letité, ale se stále platnými principy), že motorové vozidlo - osobní i nákladní - je schopno přinášet velký užitek. Je schopno nabývat nejrůznějších variant co do velikosti, vybavení, pohonu a přizpůsobovat se měnícím se podmínkám provozu, vývoji nároků, což můžeme průběžně sledovat na nekončících řadách autosalonů a specializovaných výstav. V současné době můžeme pozorovat rozmach vývoje, výroby i prodeje městských miniautomobilů, v jejichž důsledku se do omezených prostorů městských ulic může vměstnat opět více automobilů. Mění se také vlastnosti vozidel co do produkce exhalací. Jejich minimalizace je vynucována stále přísnějšími předpisy v tomto směru a množí se také sériově vyráběné typy s nulovými exhalacemi s pohonem elektrickým, vodíkovým, palivovými články, kombinovaným apod. K vývoji a výrobě těchto druhů vozidel jsou také podnětem omezené světové zásoby ropy. Zmíněné nekonvenční typy pohonu jsou rovněž v podstatě nehlukné a ponechávají pouze zanedbatelný hluk aerodynamický a vývojem stále zmenšovaný hluk valení kol, zmenšovaný jak vlastnostmi pneumatik, tak vozovek. Můžeme tedy reálně očekávat, že v dohledné době budou běžně provozována vozidla buď zcela bez exhalací, nebo s exhalacemi výrazně sníženými, se zanedbatelným hlukem a také o rozměrech lépe odpovídajících omezenému městskému prostoru, včetně měst a zón historických. Zůstane ovšem stále vozidlo jako takové, proto prostorový problém v dopravě jak dynamický, tak zejména statický, bude trvalý, může být částečně omezen i vynucenými menšími rozměry vozidel, ale opět naroste jejich množstvím.

Záplava vozidel se tedy bude velmi pravděpodobně - můžeme říci s jistotou -

dále ve své kvantitě vyvíjet. Její přímé důsledky již můžeme pozorovat v současné době a bude se dále projevovat stále vyššími intenzitami provozu, rostoucí obsazeností komunikací dynamickou i statickou dopravou již v nedaleké budoucnosti, rostoucí hustotou dopravy na našich silnicích a zejména na ulicích našich měst.

Záplava vozidel samozřejmě vyvolává a vyvolá problémy s kapacitou komunikací, vznikají a budou vznikat kongesce, zácpy. Doprava již dnes se ve špičkových obdobích zpomaluje, místy i zastavuje. Názor, že tento stav odradí majitele automobilů od jejich používání, se ukázal jako mylný. Interiér moderního automobilu je velmi pohodlný, nesrovnatelně pohodlnější než pobyt v hromadném dopravním prostředku, poskytuje soukromí, umožňuje pracovat i bavit se, relaxovat, moderní prostředky dovolují jakékoliv spojení, čekání v zácpách tedy nemusí být úplnou ztrátou času a řada lidí dává a dá i takové dopravě přednost před dopravou hromadnou. To ovšem neznamená, že nemá být věnována maximální pozornost prostředkům hromadné dopravy. O nich se zmíním dále. Znamená to pouze, že se musíme smířit se záplavou automobilů v našich městech a v jejich okolí a že musíme vytvořit v našich městech, v ulicích těchto měst, takové podmínky, abychom i v záplavě existujících automobilů vytvořili příjemné životní podmínky, podmínky odpovídající různému charakteru jednotlivých kategorií ulic. Nesmíme v očekávané záplavě automobilů utonout.

Intenzita automobilové dopravy, její příčiny a možnosti korekce

Intenzita automobilového provozu je přímo úměrná velikosti, atraktivitě, koncentraci a rozložení cílů a zdrojů dopravy. Tato skutečnost se týká jak dopravy nákladní, tak osobní. Cílem našeho zkoumání je ulice, její obslužná funkce, ovšem ulice v nejširším slova smyslu tohoto pojmu. Ulice je v převážné části případů ovlivňována především provozem osobních automobilů i když u některých druhů ulic je třeba počítat i s nezanedbatelným vlivem automobilů nákladních. Intenzita provozu osobních automobilů závisí především na jejich existenci, na kvantitě vozidel a na účelnosti jejich využití - s ohledem na možnosti ekonomické, na stav dopravní cesty, na možnosti odstavení vozidla v cíli cesty. Dále závisí na případné nabídce jiných možností spojení mezi zdroji a cíli.

Intenzity automobilové dopravy dosahují na dopravně významných ulicích mnohdy velmi vysokých hodnot, i když se jedná o kompaktně obestavěné klasické městské ulice. Např. na vídeňském Gürtlu je to více jak 100 000 vozidel za 24 hod., v Praze na ulicích Legerova a Sokolská celkem také 100 000 vozidel, v Brně vykazuje ulice Koliště téměř 50 000, Provazníkova a Gajdošova 40 000 atd. Je to za hodinu 3 000 - 4 500 vozidel. Nejde o nový jev. Podíváme-li se např. jen do nepříliš vzdálené minulosti, pak zjistíme, že již v roce 1870 byly v Paříži na Elysejských polích zaznamenány intenzity 2 060 kočárů za hodinu, na bulváru Kapucínů 1 230 kočárů. Lze z těchto hodnot snadno odvodit, že intenzita dopravy závisí především na životní úrovni obyvatelstva a samozřejmě na velikosti měst.

S intenzitou dopravy přímo souvisí kapacita komunikací schopná tyto intenzity pojmout. Opět se zde setkáváme s rozdílným názorem na kapacitu komunikací v zemích EU i Severní Ameriky a v Česku. Na komunikacích dálničního typu s mimoúrovňovými křižovatkami (tzv. komunikace s tokem nepřerušovaným) západní země běžně počítají kapacitu jednoho pruhu 2 200 vozidel za hodinu, když v praxi naměřená maxima jsou až 2 900 vozidel. Naše normy pracují prakticky s polovinou kapacity. Pro tok přerušovaný, tj. komunikace se světelně řízenými křižovatkami, počítají západní země s kapacitou 1 200 vozidel na pruh za hodinu, když naměřená maxima jsou 1 800 vozidel. Naše normy předpokládají 600 vozidel na pruh a hodinu. Vlastním několikanásobným průzkumem jsem si ověřil, že intenzita vozidel na dvoupruhové, kompaktně obestavěné ulici s mnoha vjezdy a zaústěnými vedlejších ulic se pravidelně pohybuje v hodnotách 2 200 - 2 400 vozidel za hodinu, což je při standardním přepočtu na 24 hodin 30 000 vozidel. Proč se o těchto faktech zmiňuji. Značné počty vozidel lze vést po komunikacích dvoupruhových s úrovnovým křížením, tj. s daleko menšími investičními i prostorovými nároky než jsou u nás uplatňovány, s menšími negativními dopady do urbanizovaného území. Lze tedy uliční síť obslužného charakteru různého významu účinně chránit schůdnějším, méně náročným způsobem, komunikacemi přiměřených (umírněných) rozměrů.

Intenzita dopravy také závisí na rozložení zdrojů a cílů cest jak uvnitř sídla,

tak vně, tj. v regionální zóně. Negativním úkazem v tomto smyslu je v našich městech dědictví monofunkčních sídlišť bez pracovních příležitostí a bez dostatečné vybavenosti. Ta - i když se situace zejména s vybaveností značně zlepšila - stále vyvolávají nadměrné jednosměrné nároky na dopravu. V nejbližší budoucnosti pak lze očekávat intenzivnější rozvoj bydlení a dalších funkcí v regionu opět s nároky na dostřednou dopravu do jádrového sídla.

Dopravu svým způsobem zbytečnou vyvolává také příliš rozptýlená zástavba, s relativně velkou vzdáleností cílů, jako je obchod, škola, nejrůznější služby; nebo špatná dostupnost těchto cílů a také úplná absence vybavenosti. Koncentrovanější, dobře vybavená a vnitřně organizovaná urbanizace může znamenat méně dopravy. Ke značnému rozptylu urbanizace obytného charakteru došlo v severoamerických městech a této skutečnosti je přičítána nejenom vyvolaná vysoká intenzita regionální automobilové dopravy, ale dokonce i degradace center měst. Podobný fenomén vznikl a vzniká i v řadě evropských měst a také se odráží ve vysoké intenzitě regionální dopravy a může se postupně objevit i u nás. Pro rozvádění této vznikající regionální dopravy musí být souběžně vytvářeny podmínky, aby se tato doprava nedostávala do ulic k podobnému provozu nezpůsobivých a neurčených.

Chceme-li chránit ulici, chránit její obslužnou (a další) funkci, její lidskou tvář před nepřiměřeným dopravním tlakem, před neúměrnou dopravní intenzitou, musíme přistoupit k použití nejrůznějších korekčních mechanismů. O jednom z nich, o funkci vnějších dálnic a silnic i městských nadřazených komunikací pro účelné rozvádění dopravy do městských cílů, jsem se již zmínil výše.

Další korekční funkci může a musí plnit vhodně koncipovaný a provozovaný systém hromadné dopravy, a to nejen městské, ale i příměstské regionální a cílevědomá spolupráce těchto doprav.

Možnosti hromadné dopravy

Hromadná doprava musí nabídnout alternativní možnosti spojení mezi zdrojem a cílem oproti automobilu. Při žádoucím ovlivnění dělby přepravní práce mezi dopravou automobilovou a hromadnou ve prospěch dopravy hromadné půjde především o nabídku maximální kvality přepravy a minimální ceny jízdného ze strany hro-

madné dopravy. Vezmeme-li však v úvahu dostatečnou výši životní úrovně obyvatelstva v ekonomicky i technicky vyspělé společnosti, pak připadá v úvahu pro zvýšení podílu hromadné dopravy jen nabídka maximální komplexní kvality, do které musíme započítat rychlost, hustotu intervalu, hustotu sítě, pohodlí ve voze i při nástupu a výstupu, pohodlně vybavené staniční prostory, maximum - ideálně 100% - sedících cestujících, příjemné klima, klidnou a plynulou jízdu, čistotu, zdvořilé chování personálu, dokonalé informace, jednoduché odbavení a získání jízdenek, bezpečnost vně i uvnitř vozidla atd. Především rychlosti přepravy musí být věnována maximální pozornost, neboť čas je nenahraditelná hodnota a vyšší rychlost přepravy hromadnou dopravou proti automobilu je výrazným argumentem.

Další možností preference veřejné dopravy v cestách do centrálních městských zón je omezení parkovacích možností v těchto zónách. Tomu se zřejmě bude bránit obchod a služby v boji o zákazníka a nedostatek kapacit statické dopravy bude také mít neblahý vliv na životaschopnost center měst, povede k jejich umrtvování. Lze však v tomto směru jít cestou jistého kompromisu. Parkování zpoplatnit a vytlačit z center jeho dlouhodobou složku (tyto občany přesunout na veřejnou dopravu). Výrazně omezit dobu setrvání vozidel ve vymezené centrální zóně, omezit využívání uličního prostoru a souběžně s většinovým podílem obchodu a služeb realizovat kapacitní parkovací garáže. To je metoda, jejíž úspěšnou aplikaci je možno pozorovat ve státech EU. Je to metoda kombinace prostorového omezení a ekonomického nátlaku, nicméně metoda, která dává občanům reálnou možnost využít automobil k cestám do centra a současně podporuje využívání veřejné dopravy.

Dalším opatřením pro podporu veřejné dopravy je nízká cena jízdenky, i když není zdaleka hlavním kritériem, ale samozřejmě svoji váhu má. Pokusy s tak zvaným nulovým tarifem v některých městech (např. v Římě) zcela selhaly a nezaznamenaly pokles automobilové dopravy. Jsou známy případy provozování hromadné dopravy s nulovým tarifem, ale jen jako doplňkové (i když vítané) služby obyvatelstvu bez zásadního významu na dělbě přepravní práce. Např. v rakouském Villachu krouží kolem centra města bezplatný citybus, který propojuje parkoviště, nádraží a významné body na okraji centra

a pěší zóny. Naopak vysoká cena jízdenky by však neměla odrazovat od použití veřejné dopravy (jak se děje např. v současné době v Brně). Tarifní politika ve městech EU nabízí také celou škálu slev, jako jsou skupinové jízdenky již od dvou osob, jízdenky časové, regionální, nákupní, slevy pro seniory a mládež atd. Tzv. ekonomické jízdné, tj. cena jízdenky, která by pokryla veškeré náklady na realizaci i provoz systémů veřejné dopravy, je představa zcela nereálná. Cena jízdenky by nabyla astronomických hodnot. Veřejné dotace - státní, regionální, městské - do systémů hromadné dopravy jsou proto zcela nezbytné a jsou běžné ve všech státech EU.

Důležitým prvkem veřejné dopravy je doprava příměstská regionální. Její objem, kvalita, vybavení, organizace, je v zemích EU pozoruhodná. Ve všech větších městech pracují tzv. tarifní svazy nebo jednotné dopravní soustavy, které zajišťují plynulost a ekonomičnost přepravy mezi regionem a městem a jejichž základní kostru vždy tvoří doprava kolejová. Tarifní svazy nabízí občanům - potencionálním zákazníkům - maximální kvalitu služeb v rozsahu regionu, možnost využití jakýchkoliv prostředků veřejné dopravy v daném území. Nabývají na významu rozvojem měst do regionů. Na tento fenomén musíme být i v našich poměrech připraveni zejména u velkých měst. Pamatuje na to i naše Ministerstvo dopravy a spoju ve své koncepci rozvoje dopravních sítí a nabízí dotace v rámci integrovaných regionálních systémů. Ministerská koncepce progresivně podporuje vytváření center služeb u vybraných železničních stanic v regionu se soustředěním napájících autobusů, s hlídanými parkovišti automobilů i kol a dalším vybavením.

Podporu využívání veřejné dopravy také vytváří systém nazývaný obecně „Park and ride“ tj. zaparkuj a jeď dále veřejnou dopravou a označovaný P+R. Systém vyžaduje realizaci tzv. záchytných parkovišť v pokud možno těsné vazbě na stanice veřejné dopravy, ať již ve městě či v regionu, nabízí kombinovaný poplatek za parkování a zlevněnou jízdenku. Opět se jedná o systém rozvinutý v převážně většině měst EU, v naší republice zatím pouze částečně v Praze.

Zcela zásadním kritériem pro použití veřejné dopravy je rychlost přepravy. Proto je nezbytné věnovat maximální pozornost preferenčním opatřením stavebního i organizačního charakteru, která

umožní plynulou a relativně rychlou jízdu prostředků veřejné dopravy, jako jsou vyhrazené pruhy či pásy, světelná signalizace s předností pro veřejnou dopravu, případně dopravní cesta v samostatné výškové úrovni. Opět můžeme zmíněná preferenční opatření pozorovat v zemích EU a to i za situace, kdy podíly veřejné dopravy na přepravní práci jsou daleko nižší než současně v našich poměrech a pohybují se v hodnotách mnohdy hluboko pod 50%. Ale i za této situace jsou do veřejné dopravy vkládány značné prostředky z veřejných rozpočtů. Ekonomické využívání těchto prostředků je ovšem - opět na rozdíl od našich poměrů - na vysoké úrovni.

Všechna zmíněná opatření pro podporu využívání veřejné dopravy mají jediný cíl: omezit přítomnost automobilů ve městech a zejména v jejich centrech, omezit přítomnost automobilů v ulicích, ve veřejných městských prostorách v zájmu zlepšení obslužné funkce ulice, v zájmu příznivé tváře ulice.

Statická doprava

Základní podmínkou pro osvobození ulic od záplavy vozidel, jak tento fenomén výstižně pojmenovává Buchananova zpráva a jak se s ním můžeme denně setkávat v řadě našich ulic a veřejných městských prostorů, je zajištění dostatečných kapacit statické dopravy mimo tyto uliční prostory. Nelze samozřejmě ve většině případů vozidla odstranit z ulic úplně, ale je možné jejich přítomnost výrazně omezit. Vyžaduje to ovšem značné finanční náklady, které musí nést z větší části majitelé vozidel (zejména v místech bydliště), dále majitelé objektů, v jejichž zájmu je dojíždka automobilem (obchod, služby, rekreace, kultura apod.) a konečně města, která chtějí nabídnout občanům a návštěvníkům tento druh služby ve vhodných lokalitách.

K tomu je možno konstatovat. Zabezpečení potřeb statické dopravy obecně - a v centrálních částech měst zejména - je již desítky let nedílnou a významnou součástí dopravní politiky příslušných městských úřadů větších evropských i světových měst. V období, kdy stupně automobilizace dosahují hodnot vyšších jak 400 vozidel na 1000 obyvatel (tj., kdy značná část rodin vlastní nebo provozuje jedno nebo více vozidel), se stává úspěšné řešení potřeb parkování závažným společenským problémem. Snaha o toto úspěšné, nebo alespoň uspokojivé řešení vychází z principu, že se jedná o jednu

z významných služeb obyvatelstvu, o přiměřené pokrytí legitimních potřeb občanů. Problém souvisí také s prosperitou obchodu a dalších služeb v centrální zóně města a s životaschopností centrální zóny vůbec; v celém území města pak s obsazením nebo uvolněním ulic parkujícími vozidly. Míra přiměřenosti pokrytí parkovacích nároků obvykle závisí na velikosti města, na stavebním uspořádání jeho centrální části a na ekonomické síle společnosti. (Čím větší město, tím je problém hůře řešitelný, v historických městech je problém složitější, ekonomicky silná společnost problémy zase řeší snáze.)

Prakticky ve všech světových městech různých velikostí - v jejich centrálních částech - je statická doprava, tj. parkování osobních automobilů (případně v teplých zemských pásmech také motocyklů a skútrů), regulována. Regulace parkování se obvykle děje prostorovým omezením, časovým omezením a zpoplatněním. Prostorové omezení může být jednak zonální (omezení v centrální zóně), jednak lokální (omezení v ulici v zájmu rozšíření chodníku, v zájmu umístění zeleně, výtvarného prvku apod.). Časové omezení bývá obvykle v centrálních zónách (nejčastěji na 2 hod.), také u objektů soustředěného zájmu (pošta, nádraží), kde se vždy jedná o omezení na kratší dobu (půl až 1 hod.). Zpoplatnění se opět nejčastěji týká centrálních zón. To hovoří o uličním prostoru. V parkovacích garážích časové omezení nebývá, ale sazba za parkování bývá větší, obvykle dvojnásobná, ale často má degresivní vývoj.

Regulací parkování se sledují v podstatě dva cíle :

- vyloučení dlouhodobého parkování z centra města a přesun co největší části návštěvníků a zaměstnanců centrálních zón na hromadnou dopravu, případně v kombinaci se záchytnými parkovišti P+R ,
- nabídku maximálního počtu parkovacích míst pro krátkodobé návštěvy (jednání na úřadech a v dalších institucích, návštěva lékaře, drobné nákupy apod.), což patří mezi významnou službu obyvatelstvu a současně podporuje prosperitu obchodu a služeb v centrální zóně a působí proti odlivu zákazníků, proti umrtvování této zóny.

Velikost vymezené zóny regulace závisí na velikosti města a také na charakteru zástavby, bývá však vždy podstatně větší než vlastní centrum či historické jádro.

Skutečné parkovací nároky centrálních částí měst ovšem nemohou být pokryty pouze v uličním prostoru. Je nezbytné vybavit centra měst také dostatečnými kapacitami hromadných parkovacích garáží, které jednak zvětší celkovou kapacitu, osvobodí ulice od záplavy parkujících vozidel, dále umožní parkování dlouhodobé a také poslouží pro garážování obyvatelům v nočních hodinách. Celková dostatečná kapacita parkovacích příležitostí v centrech měst přímo ovlivňuje prosperitu obchodu a služeb, omezuje jalové jízdy vozidel při hledání parkovacích míst (k tomu slouží v zahraničí obvyklá dokonalá signalizace a navádění řidičů na volná parkovací místa) a je významným příspěvkem ke spokojenosti obyvatelstva a návštěvníků.

Prvkem zásadní důležitosti je poloha - umístění parkovacích garáží. Ty mají být co nejbližší obchodnímu srdci města, tj. pěší zóně. Proto jsou tato zařízení umísťována přímo v pěších zónách pod náměstími či parky, s vjezdy obvykle na okraji zóny, nebo v těsném kontaktu s těmito částmi města jako parkovací domy. To buď jako samostatné objekty, nebo v kombinaci s obchodními zařízeními.

Pro příklad uvádím kapacity parkovacích garáží v několika evropských městech :

- St. Pölten - Rakousko - 55 000 obyvatel - 3 000 míst v parkovacích garážích v centru;
- Bamberg - Německo - 60 000 obyvatel - 1 700 míst v parkovacích garážích v centru;
- Groningen - Holandsko - 160 000 obyvatel - 2 400 míst v parkovacích garážích v centru.

Příklady poplatků za parkování v centrech evropských měst :

Obecně lze konstatovat, že poplatky v DM za 1 hod. parkování v Evropě v uličním prostoru se pohybují v hodnotách 1 - 2 DM, v Británii, v Paříži a v dalších hlavních a velkých městech kolem 3 DM. Poplatek v parkovacích garážích bývá obvykle o 50 - 100 % vyšší a má degresivní sazbu, ale také někde bývá stejný jako v uličním prostoru.

Dále uvádím konkrétní sazby za parkování v některých městech :

- Hannover 2 - 4 DM v ulici, 4 DM v garáži;
- Bonn, Frankfurt, Bamberg 2 DM v ulici, 3 DM v garáži;
- Paříž 11 FRF v ulici, 14 FRF v garáži;

- Madrid 150 ESP v ulici, 220 ESP v garáži;
- Řím 2000 ITL v ulici, 4000 ITL v garáži;
- Itálie menší města 1000 ITL v ulici;
- Groningen - Holandsko 2 NLG v ulici, 2 - 3 NLG v garáži;

Pro srovnání dále uvádím, kolik hodin může občan Německa nebo Rakouska a občan Česka parkovat za 1 hod. průměrné mzdy :

Německo 9 - 17 hod., Rakousko 16 hod., Česko 4 - 7 hod.

Bez dokonalého dozoru ovšem nemůže regulace parkování fungovat. Dozor v některých větších městech zabezpečují zvláštní jednotky policie, často ženy (parkovací policie), v ostatních případech jak státní, tak městská policie. Vymezenou zónu hlídají obvykle pěšky, také na kolech či mopedech. Zóna je vymezena a obsazena dozorem tak, aby byla zkontrolována nejméně během každé hodiny. Pokuty za chybné parkování (nenastavení či špatné nastavení parkovacího terče, podobně parkovacího kupónu, nezaplacení, překročení zaplacené či povolené doby, parkování na místě zákazu, parkování mimo označená stání, parkování v druhé řadě, parkování v rezidentské zóně apod.) se pohybují od 20 násobku parkovací sazby po 60 násobek i výše (Británie 20 liber a více, Nový Zéland 40 dolarů a více, Itálie 60 000 lir a více atd.) a často je používáno odtahu vozidla. Při nepřítomnosti řidiče je řidič upozorněn na pokutu lístkem za stěračem a zaplacení pokuty musí být uskutečněno přes banku či poštu v limitovaném čase (obvykle 3 dny až týden). Překročení času znamená násobek pokuty, další prodleva velmi rychlý a nákladný soudní postih.

Samostatnou kapitolou je řešení parkování v obytných zónách a objektech. Již více jak 20 let je povinností ve městech EU realizovat pod bytovými domy garáže v počtu nejméně jedno místo na jeden byt s dalšími místy na povrchu (pohotovostní a pro návštěvníky), a to i pod dvoupodlažními objekty (v Německu je v současné době tato povinnost zvyšována na 2 místa na byt). Rampy do těchto garáží mají většinou značně strmější sklon, než povoluje naše norma (25 - 30%), což vozidlům ani řidičům či řidičkám nečiní potíže, ale šetří prostor i náklady. Také rozměry příjezdových chodeb před garážovými boxy bývají značně skromné (minimální šířku jsem naměřil 3,6m), což také nečiní řidičům či řidičkám (zhusta ve

věku vyšším jak 75 let) potíže při vjezdu do boxu. Boxy bývají často větší a slouží současně jako sklep či komora. Přízemní byty bývají úsporným schodištěm přímo spojeny se svým garážovým boxem, ostatní centrálním schodištěm, u vícepodlažních domů výtahem. Garáže jsou situovány buď pouze pod vlastním bytovým objektem, nebo také pod dvorním prostorem, nad garáží je umístěn park s nízkou i vysokou zelení, hřiště apod. Pod dvorními trakty jsou garáže budovány také dodatečně a současně s nimi je vnitroblok rekonstruován na parkovou úpravu s hřišti.

Další možnosti jsou obytné zóny bez přístupu automobilů (pouze s přístupem zvláštních vozidel zdravotnických, policejních, požárních a také některých služeb, např. i pojízdné knihovny), realizované ve Vídni, Grazu, Linci, v německých městech a jinde. Garáže pro automobily obyvatel jsou umístěny na bezprostředním okraji zóny v objektech nadzemních i podzemních, nebo pod touto zónou, s vjezdy také na okraji mimo zónu. Vlastní obytná zóna je pak zcela klidná, plná zeleně, s dětskými hřišti, posezením, s předzahrádkami přízemních bytů atd. Také kontejnery na tříděný odpad jsou umístěny v malých objektech na okrajích zóny, takže vozidla pro svoz odpadu nezajíždí do vnitrobloků (tato praxe je běžná v řadě zemí a měst).

Jedním z výrazných rozdílů v organizaci parkování mezi našimi poměry a poměry v zemích EU, rozdíl který podstatně ovlivňuje tvář ulice, je uspořádání podélného parkování u okraje vozovky. Zcela zásadně je tento parkovací pás v zemích EU rozdělen lokálně rozšířeným chodníkem (jakýmsi poloostřvkem) s osazeným stromem na úseky po dvou až třech, případně i jedním parkovacím místem. Toto uspořádání je uvedeno přímo v příslušných směrnících, které nahrazují naše normy. V posledních letech je možno sledovat masivní realizaci této metody, o čemž svědčí v řadě případů ještě podepřené čerstvě zasazené vzrostlé stromy. Vznikají tak jednostranné i oboustranné aleje, které nejenom oživují vzhled ulice, ale také chrání parkující vozidla. Obvykle tento parkovací pás vzniká zúžením jízdních pruhů, což současně psychologicky ovlivňuje chování řidičů, vede ke snížení jízdní rychlosti a tím i ke zvýšení bezpečnosti.

Naše města zatím velmi zaostávají za zmíněnou běžnou praxí zahraničních měst ve všech druzích organizace parkování. To se odráží nejen v nespokojenosti obyvatel-

stva nad zcela nedostatečnou úrovní tohoto druhu služby, ale zejména to vede k neorganizovanému, živelnému parkování, k degradaci historických jader a pěších zón; nejrůznější výjimky vyvolávají korupci. Dále tento stav vede k bezohlednému obsazování ploch pro chodce, k ničení veřejné zeleně a k zaplňování veřejných ploch ulic a náměstí odstavenými automobily, což mimo jiné také znemožňuje čištění ulic. Ulice a náměstí tak ztrácí svůj původní charakter, stávají se skladištěm plechu - někdy vzhledného, často odpadového - a nemohou plnit svou základní obslužnou a také pobytovou funkci, ztrácejí svou přirozenou tvář.

Funkce zeleně v dopravě uličního prostoru

Opojení technikou, opojení automobilem, nadřazování tzv. plynulé, tedy rychlé jízdy nad bezpečnost a obsluhu v minulých desetiletích, vedlo v našich poměrech k názoru, že automobilu je nezbytné odstraňovat z cesty veškeré překážky, z nichž stromy měly patřit k nejnebezpečnějším a v podstatě k nejsnáze odstranitelným. Stromy také dělají problémy při kladení a údržbě podzemních inženýrských sítí, údajně překáží při provozu tramvajím a samy o sobě jsou náročné na údržbu. Stromy prostě byly prohlášeny za překážku v plynulosti i bezpečnosti provozu a staly se nežádoucími v dopravním prostoru i v jeho bezprostředním okolí. Jejich pozvolné odstraňování se tak stalo téměř pravidlem a již jen málo pamětníků může vzpomínat na bohaté aleje v ulicích našich měst (Brno nevyjímaje) i na aleje podél silnic. Dědictví našich dědů bylo necitlivými technokraty a nekulturními veřejnými činiteli z valné části zničeno.

Opet můžeme s lítostí sledovat zásadní rozdíly v přístupu k zeleni v dopravě (ať již podél silnic v extravilánu, či v ulicích měst a obcí) v zemích EU a v našich poměrech, i když v posledních několika letech se situace poněkud k lepšímu mění. Stále však přetrvává odpor k umísťování stromů přímo do dopravního prostoru, nebo i do jeho blízkosti, podporovaný i zákonnými opatřeními. (Např. náš silniční zákon vylučuje přítomnost stromů v tzv. rozhledových trojúhelnících na křižovatkách silnic v extravilánu o rozměrech 2 x 100 a 2 x 55 m.) Naprosto chybí pochopení, že stromy mají svoji významnou a nezadatelnou dopravně-bezpečnostní funkci a funkci orientační, zejména v uličním

prostoru měst a obcí, pomineme-li zcela jejich funkci estetickou.

Naopak v německých, rakouských a dalších směrnících pro navrhování hlavních dopravních ulic můžeme v grafických přílohách vidět maximální aplikaci stromové zeleně včetně prostorů křižovek a můžeme se s ní samozřejmě také setkávat v reálném městském uličním prostředí, a to nejen ve funkci estetické, ale také ve funkci dopravně-bezpečnostní. Aleje stromů vymezují šířku poježděné vozovky v ulicích, označují a chrání parkovací místa. Skupiny stromů označují nároží křižovek, lemují okružní křižovatkы a signalizují středy okružních křižovek, v nichž současně zamezují nežádoucímu průhledu. Aleje stromů také obvykle lemují tramvajové pásy a napomáhají tak k jejich segregaci. Velmi důležitou úlohu hrají stromy při ochraně chodců. Jsou osazovány na středních dělicích a ochranných ostrůvcích, označují místo přechodů na chodnicích. Zpomalovací a usměřovací ostrůvky (v křižovatkách), jakož i vysazené ostrůvky pro vytváření tzv. šikan, jsou vždy doplněny stromy. Stejně tak jsou stromy umísťovány do tzv. bran čili zpomalovacích ostrůvků na vjezdech do obcí. Všechny druhy dopravních ostrůvků jsou pak vždy zaplněny nízkou, plazivou a květinovou okrasnou zelení, která nebrání v rozhledu, ale dotváří příznivý estetický dojem i u dopravních zařízení.

Tvář ulice

Předcházejícími odstavci této statě chci dokumentovat, že vytvořit příznivou tvář ulice, příznivé prostředí pro pobyt i pohyb v ulici, vytvořit podmínky pro plnohodnotnou obslužnou funkci ulice a veřejných městských prostorů vůbec v nejširším slova smyslu tohoto pojmu, včetně dobrého životního prostředí, je zcela reálné při dodržení určitých podmínek, určitých pravidel. Realnost takového stavu je možno potvrdit situací či stavem v řadě měst EU. Při tom mám na mysli nejenom ulice v obytných částech měst, ale také ulice a veřejné prostory v centrech, v historických jádrech, v pěších zónách a také bulváry a městské třídy i ulice s vyšším dopravním významem. Vytvoření příznivého prostředí je závislé na vybavení města dostatečnými kapacitami pro dynamickou i statickou dopravu v takových polohách, aby osvození ulic od záplavy vozidel ve statické i dynamické fázi provozu mohlo být účinné a aby zatížení ulic jak dynamickou, tak statickou dopravou, bylo přiměřené jejich funkci. Další podmínkou je přehodnocení

příčné uspořádání ulic a omezení prostorů pro dopravu ve prospěch posílení prostorů pro chodce, zeleň a další vybavení. Omezené šířky vozovek ještě doplněné vysokou zelení podle vzorů ze sousedních zemí EU přinesou také zklidnění provozu a tím i omezení nehod. Je samozřejmé, že vytvoření těchto podmínek vyžaduje vynaložení poměrně značných investičních prostředků. Nezbytná je také úprava našich příslušných norem a jejich sjednocení se standardy EU, pokud jde o prostorové uspořádání místních komunikací, tedy ulic, o bezpečnostní a zklidňovací prvky, zeleň. Západní společnosti, ve kterých vidíme realizace zmíněných opatření a zásad, mají ovšem oproti nám řadu výhod. Je to především ekonomická síla, dále kontinuální, přirozený vývoj nepřerušovaný politickými zvraty a nesvobodou, vyšší, kvalitnější stupeň mezilidských vztahů a zejména mimořádný zájem a intenzivní tlak veřejnosti,

politiků i odborníků na zvyšování bezpečnosti v dopravě a na zlepšování prostředí veřejných městských prostorů, tlak doprovázený vědomostmi a schopnostmi racionálního myšlení.

Podmínky pro vytvoření příznivé tváře ulice lze ještě shrnout a zdůraznit v těchto bodech :

- realizace obchvatových a distribučních komunikací ve vhodných polohách;
- reálné posuzování kapacity těchto komunikací a jejich přiměřená dimenze;
- kvalitní veřejná doprava;
- dostatečné kapacity garážovacích objektů v centrech měst i v obytných zónách;
- převzetí standardů EU pro příčné uspořádání dopravních částí ulic;
- převzetí standardů EU v opatřeních pro bezpečnost provozu.

S ohledem na současné podmínky v našem státě jak ekonomické, tak společenské, s ohledem na úroveň vědomostí značné části naší odborné i laické veřejnosti, nelze

samozřejmě očekávat změny v nazírání na skladbu, funkci a uspořádání ulic v relativně krátké době. Také souběžná či následná komplexní realizace naznačených opatření pro posílení obslužné funkce ulice, pro revitalizaci a humanizaci veřejných městských prostorů, nebude v masivní formě v několika letech. Ale je zcela nezbytné vytvářet podmínky pro budoucnost, a to v územním plánování účelnými prostorovými rezervami, v normotvorné činnosti přibližováním standardům EU a ve společnosti laické i odborné intenzivním tlakem, osvětovou činností na nejrůznějších úrovních, rozmanitými prostředky, z nichž jeden je odborný tisk a tento časopis.

*Ing. Stanislav Prokeš
externí učitel FA VUT Brno*