

# DOPRAVNÍ POMĚRY V MENŠÍM ITALSKÉM MĚSTĚ

Vittorio Veneto je malé historické město v severní Itálii s cca 30 000 obyvateli, asi 80 km severně od Benátek, v podhůří Dolomit. Větší jižní část města spolu s centrální zónou je v podstatě plochá, severozápadní a severovýchodní okraje města prudce stoupají k okolním výběžkům Dolomit. Historické jádro - i některé okrajové části - má řadu románských a samozřejmě také mladších historických staveb, úzké uličky, parky, typické kamenné obytné domy i malebné paláce. Obchodní část centrální zóny a okraje města se naopak rozvíjí již desítky let moderní výstavbou, na které je patrný dobrý ekonomický stav země. Ve městě je plno zeleně v parcích, zahradách, kolem vysokých i nízkých objektů, většinu ulic lemují aleje (ty lemují také prakticky všechny extravilánové silnice). Centrální park mezi nádražím a radnicí obsahuje i malou zoologickou zahradu. Město obklopují vinice, které rodí krajevou specialitu - přírodně šumivou lahodnou odrůdu Prosecco.

Pokud jde o dopravní cesty, městem prochází v severojižním směru železniční trať lokálního významu, která ve městě Conegliano (cca 10 km jižně) odbočuje z hlavního tahu Vídeň - Řím. Trať pokračuje na sever do Dolomit úzkým údolím Piavy a končí po cca 60 km v horském městečku Calalco di Cadore. Zajímavostí pro nás je vybavení železničních stanic, které kromě specializovaných plošin pro přepravu „vozíčkářů“ mají také zařízení pro nakládání osobních automobilů na zvláštní vagóny v určených vlcích označených v jízdních řádech.

V těsném souběhu se železnici po západní straně obchází město dálniční tah A 27 od Benátek, který končí po cca 30 km severně u města Belluno a navazuje na



**Obr. 1: Vittorio Veneto - hlavní obchodní třída**

silnici č. 51 ve směru na Cortinu. Na tuto dálnici je Vittorio Veneto napojeno dvěma přípojkami na severu a jihu mírně protáhlého města. Vlastním městem po východní straně centrální zóny prochází zmíněná silnice č. 51. Provoz na ní je regulován pěti světelně řízenými křižovatkami a nákladní doprava je limitována osmitunovou tonáží. Odklon je veden na dálnici a policií nekompromisně kontrolován.

Uliční síť je velmi hustá a hustý je tím také sled křižovatek, vždy po několika desítkách metrech a to včetně na průtahu silnice č. 51. Mimo průtah silnice č. 51 je ve městě ještě dalších 5 světelně řízených křižovatek. Provoz je velmi živý, zejména ve špičkových odpoledních hodinách. S ohledem na skutečnost, že většina křižovatek není světelně řízena, musí řidiči velmi rychle reagovat na vhodnou mezeru v dopravním proudu při zařazování nebo vyřazování z nebo na vedlejší ulice a také

při velmi častých vjezdech do přilehlých objektů. Zjevně jim to nečiní potíže, i když se v dopravním proudu pohybuje značné procento řidičů i řidiček ve věku nad 70 let. S ohledem na terénní reliéf města i na národní tradice je v dopravním proudu značné procento cyklistů a to opět mužů i žen v pokročilejším věku.

Na příkladu tohoto města i jeho okolí lze demonstrovat, jak má být chápána funkce ulic i silnic ve vztahu k obsluze okolního území. Prostě všechny objekty jakéhokoliv charakteru podél těchto městských ulic i extravilánových silnic jsou na ně bezprostředně napojeny. Jedná se o obytné objekty vždy s garážemi, čerpadla pohonných hmot, obchodní jednotky malé i velké s parkovišti a garážemi, hotely s parkovišti a garážemi, servisy, služby atd. Extravilánové silnice jsou téměř souvisle obestavěny (sousední města a obce postupně srůstají) a opět s vjezdy do

všech objektů. Zastavěny jsou i plochy uvnitř ramp mimoúrovňových křižovatek. Samozřejmě, že všechny tyto vjezdy a výjezdy postrádají u nás striktně vyžadované tzv. zpomalovací a zrychlovací pruhy (ty jsou ostatně v intravilánu neznámy i v Rakousku, Německu a dalších zemích EU). Komunikace jakéhokoliv druhu - kromě dálnic - prostě slouží obsluze přilehlého území a jednotlivých objektů, to je jejich hlavní funkce. A s touto funkcí samozřejmě souvisí a souběžně probíhá i přeprava na různé vzdálenosti, ale tato doprava nemá prioritu, naopak je častým omezováním rychlosti i v extravilánu zvýhodňována obsluha. Není tedy jako v naší normě „kladen důraz na požadovanou rychlost a omezena přímá obsluha“, ale naopak obsluze slouží komunikace prioritně a tak je jejich funkce také chápána řidiči - účastníky provozu a podle toho se řidiči také chovají.

Obslužné funkci ulic je svým způsobem přizpůsobena i jejich prostorová dimenze. V obytných zónách jde většinou o pětimetrové vozovky s jedno i oboustrannými chodníky, klasické obytné ulice v tomto městě absentují. Samozřejmě, že v historické části a v okrajových zónách (často i v extravilánu na přístupových silnicích) klesají šířky až na jednopruhové (ale většinou obousměrné) dimenze kolem 3 metrů. Řidiči se v těchto poměrech chovají vzájemně velmi ohleduplně a bez problémů při vzájemném setkání i couvají do rozšířeného prostoru. Významnější ulice jsou většinou šestimetrové, nebo širší o úzký parkovací pruh. Větší šířka je věnována chodníkům a vždy oboustranným alejím těsně u obruby. Také hlavní silnice v extravilánu



**Obr. 2: Vittorio Veneto - obytná skupina - pohotovostní parkoviště - garáže pod všemi objekty**

(nerychlostního charakteru) mají umírněné dimenze - vozovka 7,00 m bez krajnic a opět těsně vedle vozovky oboustranná - většinou platanová - alej.

Bezpečnosti provozu je rozhodně věnována vyšší pozornost, než je dosud zvykem v naší republice. Pečuje o ni policie jak státní, tak městská, systematickým dozorem. Pozoruhodné je úsilí věnované školám. Do ulic, ve kterých jsou větší školy, je v době začátku a konce vyučování zakázán vjezd vozidel kromě školních autobusů a je zde vždy ještě pravidelná hlídka policie. U ostatních škol je také vždy při začátku a konci vyučování policista. Rozšířeno je používání zpomalovacích prahů (jednoduchých z plastových dílů) a to i na ulicích, kterými projíždí pravidelná místní i regionální autobusová doprava. Z centrální části města je vy-

loučena těžká nákladní doprava, což také přispívá k jistému uklidnění provozu.

Veřejnou dopravu zajišťuje síť autobusových linek ve dvacetiminutových intervalech. Všechny linky se střetávají ve středu města u hlavní pošty, kde jsou možné pohodlné přestupy a současně výměna posádek při ukončení směn.

Dobrá ekonomická situace Itálie se projevuje vysokým stupněm automobilizace a také souběžně důsledně řešeným problémem statické dopravy. Pokud jde o obytnou zástavbu, převážná část objektů - zejména všechny realizované v posledních cca 30 letech - je vybavena podzemními garážemi v nejrůznějším provedení a to včetně menších objektů dvoupodlažních. Garáže jsou pod objekty, pod jejich dvorními trakty s parkovou úpravou na povrchu, částečně i v parterech. Konstrukce garáží sleduje maximální ekonomičnost. Rampy jsou vždy proti našim zvyklostem či normám značně strmé (25 - 30 %), buď přímé, nebo velmi často v úsporných minimálních obloucích, výška garáží kolem dvou metrů, podzemní příjezdné komunikace podél boxů vystačí se šířkou i 3,60 m. Tyto minimalizované rozměry nečiní i řidičům nad 75 let žádné problémy. Přízemní byty bývají také úsporným schodištěm přímo spojeny se svým boxem pod bytem, ostatní byty schodištěm centrálním, případně u vícepodlažních objektů výtahem. Boxy garáží bývají často větší a používají se také jako sklepy. Rodinné domy mají samozřejmě své garáže a dále obvykle dostatek místa kolem objektů. Pozoruhodné jsou, při velmi působivých přestavbách starých továrních objektů na bytové domy či



**Obr. 3: Vittorio Veneto - typická ulice v obytné zóně**

kanceláře, vestavby garáží pod tyto objekty. Všechny vjezdy z ulic ke garážím, nebo do oplocených pozemků jsou vybaveny dálkově ovládanými automatickými vraty.

Toto komfortní vybavení obytných zón a objektů garážemi osvobozuje ulice od parkujících vozidel, ulice jsou z větší části volné a dotvoření alejemi a bohatou zelení kolem obytných objektů z nich činí příjemné a svěží prostory.

V centrální zóně je statická doprava na povrchových parkovištích nebo v ulicích regulována časově i poplatky. Časově na maximálně 2 hodiny, finančně poplatkem 1 000 lir za hodinu, což je pro nás cca 20 Kč, pro Italy zanedbatelný peníz. Parkování je policií důsledně kontrolováno a nedostatky velmi citelně postihovány. Omezená doba parkování je výhodná pro občany i obchodníky. Občan si během dvou hodin může vyřídit své záležitosti, pro obchod častější obrat vozidel přivádí více zákazníků. Kromě povrchových parkovišť jsou v centrální zóně také parkovací garáže s dobou parkování neomezenou za vyšší poplatek. Svě podzemní garáže má každý hotel, větší administrativní i polyfunkční budova. Tato organizační opatření i výbava garážemi v centru města řeší v celku uspokojivě potřeby statické dopravy, vyhledání volného místa není velkým problémem, rozhodně menším než v Brně.

Velká nákupní střediska v okrajových částech města jsou parkovišti vybavena bohatě. Lze jednoduše konstatovat, že plocha parkovišť je dvojnásobná než hrubá podlažní plocha obchodní jednotky. Parkovací garáže jsou pod celým objektem a výtahem spojeny s obchodním podlažím, další velké parkoviště je před ob-

jektem. I při takto bohatě dimenzovaných parkovištích se musí v době nákupních špiček volné místo chvíli hledat.

Jak již bylo uvedeno výše, cyklistů je v ulicích poměrně hodně, zejména ve srovnání s našimi městy. Cyklisté se pohybují po vozovkách spolu s ostatní dopravou, samostatné cyklistické stezky zatím absentují, kromě jediné. Podél říčky protékající po západním okraji města je v posledních letech postupně budována široká stezka s mimoúrovňovými kříženími se silnicemi, která slouží nejenom cyklistům, ale také jezdcům na kolečkových bruslích i chodcům jako rekreační procházková trasa vybavená lavičkami a dětskými hřišti. Společný provoz cyklistů, bruslařů i chodců nečiní žádné potíže, je z toho dobře patrné, že mezilidské vztahy mají velmi dobrou úroveň.

Za velmi důležitou informaci považuji zkušenost s intenzitou dopravy ve dvoupruhové ulici. Výše zmíněná silnice č. 51 po průjezdu městem vychází z jeho jižního okraje jako - kromě dálnice - jediná spojnice do jižní zóny téměř kompaktní pásové urbanizace k sousednímu Coneglianu. Silnice - lépe řečeno ulice - v této okrajové části města má celkovou šířku vozovky 7,00 m pouze s ojedinělými úseky chodníků, bez jakýchkoliv krajnic nebo řadících pruhů, je zcela těsně lemována vzrostlou platanovou alejí a kompaktně obestavěna nejrůznějšími druhy objektů (rodinné domy s vjezdy do garáží, bytové domy s vjezdy do hromadných garáží, benzinové čerpací stanice, obchody, malá parkoviště). Dále je do ní zaústěno několik vedlejších ulic. Provoz na ní je smíšený, samozřejmě převažují osobní automobily, ale také jsou zde těžké

i lehké kamiony s návěsy či vleky (odklon těžké dopravy je poněkud severněji) a všudypřítomní cyklisté. Měl jsem možnost několik let po sobě počítat projíždějící počet vozidel v odpolední špičkové hodině. Hodnoty byly vždy téměř stejné a pro řadu našich dopravních specialistů těžko pochopitelné. Za hodinu zde v obou směrech projelo 2 200 - 2 400 vozidel, což obvyklým přepočítáním na celodenní množství činí 27 000 - 30 000 vozidel. Jedná se prakticky o zcela souvislý, kompaktní proud klidně, ale svižně jedoucích vozidel. Do menších mezer se zařazují vozidla (i cyklisté) z vedlejších ulic, parkovišť, objektů, vozidla z tohoto proudu odbočující do jednotlivých objektů či ulic musí zastavit (a s nimi celý proud v jejich směru) a vyčkat na vhodnou mezeru v protisměru. K tomu nutno podotknout, že nezbytná mezera je značně menší, než je zvykem u nás. To vše se odehrává zcela klidně, bez jakýchkoliv problémů a nervozity, se vzájemným pochopením řidičů, každý den.

Proč o tom hovořím a co z toho lze dedukovat. Kapacitní možnosti dvoupruhových silnic nebo ulic jsou značné a není třeba pro komunikace s očekávanými intenzitami do 30 000 vozidel za 24 hodin vyžadovat čtyřpruhové profily, znehodnocovat pozemky, nárokovat demolice a vynakládat neúměrné prostředky na realizaci i údržbu. Naopak je možné věnovat více prostoru chodcům, zeleni, výtvarným prvkům. Z toho také vyplývá, že odlehčovací tangenciální či obchvatové komunikace pro odvedení zbytné dopravy lze v řadě případů realizovat jako dvoupruhové jednoduššími prostředky s menším zábořem území, ekonomičtěji.

Co lze říci v závěru. Není možné v městském prostředí šetřit na kapacitách pro statickou dopravu v obytných zónách a v okrajových obchodních zařízeních (obchodníci to ví). Také centra měst musí mít přiměřený počet parkovišť, aby neodumřela, ale s regulovaným režimem. Zcela nezbytné je ale přehodnocení názorů na kapacitu komunikací a eliminování nepřiměřených nároků na prostorové dimenze městských dopravních staveb, ať již jde o komunikace s převážně dopravním významem nebo - a to zejména - o klasické ulice či městské třídy. Naopak více prostoru náleží chodníkům, chodcům, zeleni a také cyklistům.



**Obr. 4: Vittorio Veneto - rekreační stezka pro cyklisty, chodce, bruslaře s posezením, dětskými hřišti, stojany na kola**

*Ing. Stanislav Prokeš  
externí učitel FA VUT Brno*