



Ekonomická  
fakulta  
Faculty  
of Economics

Jihočeská univerzita  
v Českých Budějovicích  
University of South Bohemia  
in České Budějovice

Jihočeská univerzita v Českých Budějovicích

Ekonomická fakulta

Katedra ekonomiky

Bakalářská práce

# Ekologická dopravní politika ve městech

Vypracoval: David Příhoda

Vedoucí práce: Ing. Jiří Alina, Ph.D.

České Budějovice 2014

## Prohlášení

*Prohlašuji, že jsem svoji bakalářskou práci vypracovala samostatně pouze s použitím pramenů a literatury uvedených v seznamu citované literatury.*

*Prohlašuji, že v souladu s § 47 zákona č. 111/1998 Sb. v platném znění souhlasím se zveřejněním své bakalářské/diplomové práce, a to - v nezkrácené podobě/v úpravě vzniklé vypuštěním vyznačených částí archivovaných Ekonomickou fakultou - elektronickou cestou ve veřejně přístupné části databáze STAG provozované Jihočeskou univerzitou v Českých Budějovicích na jejích internetových stránkách, a to se zachováním mého autorského práva k odevzdanému textu této kvalifikační práce. Souhlasím dále s tím, aby toutéž elektronickou cestou byly v souladu s uvedeným ustanovením zákona č. 111/1998 Sb. zveřejněny posudky školitele a oponentů práce i záznam o průběhu a výsledku obhajoby kvalifikační práce. Rovněž souhlasím s porovnáním textu mé kvalifikační práce s databází kvalifikačních prací Theses.cz provozovanou Národním registrem vysokoškolských kvalifikačních prací a systémem na odhalování plagiátů.*

České Budějovice .....

.....  
David Příhoda

## **Poděkování**

Děkuji vedoucímu bakalářské práce, Ing. Jiřímu Alinovi Ph.D., za odborné vedení, cenné rady a připomínky při zpracování bakalářské práce.

## **Anotace**

Tato práce se snaží popsat prostřednictvím legislativních zákonů ekologickou dopravní politiku. Konkrétně ve vybraných českých městech. Dále se zde rozebírá ekologická doprava v evropském státu – Nizozemsku. Pomocí těchto poznatků budou vytvořeny návrhy na zlepšení stávající situace.

# OBSAH

<b>1.</b>	<b>ÚVOD.....</b>	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>CÍL A METODIKA PRÁCE .....</b>	<b>10</b>
2.1	Cíl práce .....	10
2.2	Metodika .....	10
<b>3.</b>	<b>LITERÁRNÍ REŠERŠE.....</b>	<b>11</b>
3.1	Doprava obecně.....	11
3.1.1	Automobilová doprava.....	12
3.1.2	Nákladní doprava .....	14
3.1.3	Městská hromadná doprava.....	15
3.2	Doprava a životní prostředí.....	16
3.2.1	Dopady dopravy na životní prostředí.....	16
3.3	Udržitelná doprava .....	18
3.3.1	Udržitelná doprava jako nástroj ekologické dopravy.....	18
3.3.2	Místní Agenda 21 .....	19
3.4	Indukovaná doprava .....	20
3.4.1	Dopravní indukce .....	20
3.4.2	Fungování dopravní indukce.....	21
3.4.3	Trojité konvergence .....	21
3.5	Redukovaná doprava .....	22
3.5.1	Redukce dopravy.....	22
3.5.2	Příklady opatření .....	23
3.5.3	Chůze a cyklistická doprava jako alternativní řešení.....	24
3.6	Ekologická doprava ve městech.....	25
3.6.1	Stav ekologické dopravy v České republice .....	25
3.6.2	Dopravní politika České republiky 2014-2020 .....	26
3.6.3	Tram-train .....	26
3.6.4	Ekologická doprava v Praze.....	27
<b>4.</b>	<b>LEGISLATIVA EKOLOGICKÉ DOPRAVNÍ POLITIKY .....</b>	<b>30</b>
<b>5.</b>	<b>DOPRAVNÍ LEGISLATIVA VE VYBRANÝCH MĚSTECH.....</b>	<b>32</b>

5.1	Doprava v Brně .....	32
5.2	Doprava v Kladně .....	34
5.3	Doprava v Pardubicích.....	36
5.4	Doprava v Táboře .....	39
5.5	Doprava v Berouně .....	40
<b>6.</b>	<b>EKOLOGICKÁ DOPRAVA V NIZOZEMSKU .....</b>	<b>43</b>
6.1	Obecné informace .....	43
6.2	Cyklistika a cyklistické značení.....	43
6.3	Městská hromadná doprava a kruhové objezdy.....	44
<b>7.</b>	<b>SOUHRN A NÁVRHY NA ZLEPŠENÍ .....</b>	<b>45</b>
<b>8.</b>	<b>ZÁVĚR .....</b>	<b>54</b>
	<b>SUMMARY .....</b>	<b>56</b>
	<b>SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY.....</b>	<b>57</b>
	<b>SEZNAM PŘÍLOH</b>	

# 1. Úvod

V České republice je ekologická dopravní politika relativně čerstvé a téměř nepopsané téma. I přesto se po vstupu do Evropské unie dostáváme do popředí moderních ekologických dopravních politik.

Převážná část obyvatelstva se přepravuje osobními automobily či motocykly – tedy individuální dopravou. Tato doprava zaznamenala za poslední roky enormní nárůst. Z toho plynou i další negativní dopady, jako je zhoršení životního prostředí, nebo zvýšení hlučnosti a prašnosti ve městech. Což velice škodí lidskému organismu a přírodě.

V dnešní době se doprava přizpůsobuje zejména automobilové dopravě. Pokud se naskytne problém, jenž souvisí s nemotorizovanou dopravou, všichni se snaží najít způsob takový, který by nenarušil dopravu motorizovanou. Chůze byla pokládána za nevýznamný prvek dopravy, co se týče technologie. Proto nebyla tak rozvíjená jako ostatní druhy dopravy. Pozornost je proto přikládána na urbanismus, městské plánování, silniční design a kontrola dopravy. Ovšem zlepšení silnic či technologie dopravních prostředků může vést ke zlepšení bezpečnosti chodců. (SCHMEIDLER 2008)

Podřizování těchto veličin povede ke stále zhoršujícím se podmínkám ve městech. Není zcela neobvyklé, že města už nejsou přeplněna auty jen v dopravní špičce, ale celý den. Z toho plyne, že by se dopravní politika měst a států měla více zaměřit na chodce a cyklisty jako alternativní zdroj dopravy, jako je tomu již v západních městech Evropy. Důležitý pro rozvoj cyklistické dopravy bude nejen zapojení měst a přijetí již přítomné legislativy, ale bude zapotřebí i zapojení státu pro vytvoření nové legislativy.

Cílem nesmí být tvrdé sankce vůči individuální automobilové dopravě, ale nastolení platné a funkční legislativy a hlavně začlenění místních občanů do nového stylu života.

## **2. Cíl a metodika práce**

### **2.1 Cíl práce**

Hlavní cíl práce je rozbor ekologické dopravní politiky ve městech, se zaměřením na problematiku implementace dopravní politiky měst. Sekundární cíl je komparace s vybranou zemí EU s následným návrhem na zlepšení.

### **2.2 Metodika**

Práce je rozdělena na část teoretickou a praktickou. Teoretická část je zaměřena na přehled odborné literatury a popsání diskutovaného problému a tématu – obecné popsání dopravy, dopady dopravy na životní prostředí, udržitelné, indukované a redukované dopravy a vyličení momentálního stavu ekologické dopravy u nás.

Praktická část spočívá rozboru jednotlivých legislativních možností měst. Náhodně jsem vybral pět českých měst, s důrazem na používání možných legislativních opatření. Tato vybraná města jsou stručně charakterizována z hlediska možností používání placených zón, vybírání poplatků za vjezd, možném vybudování městského okruhu, park and ride, cyklo pruhů či v neposlední řadě parkovacích domů. Zvoleným evropským státem – Nizozemskem, byla zjištěna ideální možnost a také varianty, jakým směrem by mohla dopravní politika u nás upínat a inspirovat se. Z výsledků zkoumání vyšlo shrnutí s návrhy opatření ke zlepšení situace v České republice, jako je cesta upírající se k západním městům Evropy, kde je situace o dost klidnější a příznivější než u nás.



## **3. Literární rešerše**

### **3.1 Doprava obecně**

Ve světě na sebe naráží neustále dvě protichůdné věci - čím dál větší poptávka po mobilitě a hospodářském růstu a zachování a udržování kvality životního prostředí. Je jasné, že vždy bude dominovat automobilová doprava, ale vzhledem ke zlepšení a udržení zdravého ovzduší a stylu by se měla zakomponovat i otázka využití jiných alternativních způsobů dopravy, tj. cyklistika, chůze či veřejná doprava.

Dopravu používá téměř každý z nás. Poptávka po přepravě osob se neustále zvyšuje a vláda s ostatní veřejnou správou mají za úkol vytvořit legislativu, která by podporovala veřejné služby v dopravě a zajistila funkčnost infrastruktury. To má za úkol Ministerstvo dopravy, specificky odbor životního prostředí a dopravní politiky. (ADAMEC, DOSTÁL, JANDOVÁ, JEDLIČKA, KŘIVÁNEK, & ŠPIČKA, 2010)

Měly by být podporovány ty druhy dopravy, které jsou šetrné k životnímu prostředí. K tomu by měly sloužit nové legislativní a ekonomické prostředky. Tyto prostředky musí zároveň být zakomponovány tak, aby vyhovovaly finančním možnostem České republiky a zároveň byly vhodné k nárokům udržitelného rozvoje. (DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY 2005-2013, 2005)

Ovšem ulice a náměstí ve městech slouží především lidem. Zde se setkávají lidé, kteří jdou do práce, do školy, děti, kteří si zde hrají, nebo důchodci na procházce. Potřebám těchto lidí by mělo odpovídat řešení silnic a celkové dopravy. Bylo by ideální, kdyby se na hledání toho nejlepšího dopravního řešení nepodíleli jen odborníci, ale i širší veřejnost. Musí se zamezit chybám z minulosti, kdy byli respektováni pouze automobilisté. Konečné slovo by mělo zůstat veřejné správě, ale do jednání by se měla zapojovat i veřejnost. Vždyť právě lidé se na ulicích a v centrech denně pohybují a ví o slabinách i přednostech dopravní situace v jejich městech. (SLABÝ, LAUBE & BOHÁČ, 2004)

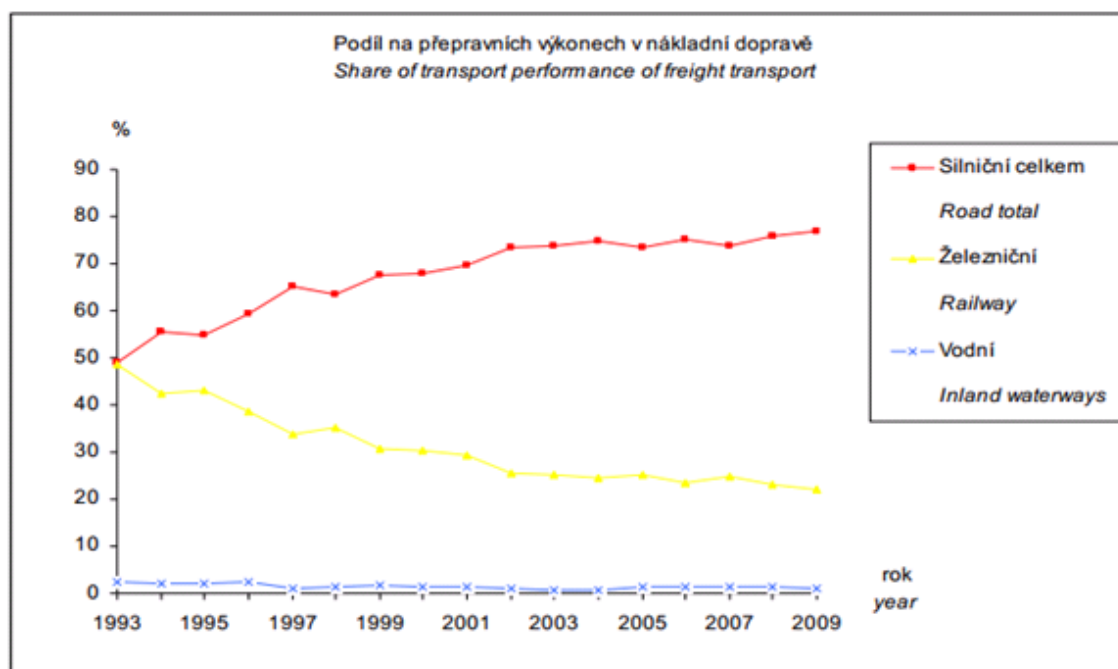
Musíme se ovšem zamyslet, jak zakomponovat tento alternativní způsob dopravy. Je zcela jasné, že při prosazení veřejné dopravy, cyklistiky a chůze se začnou tvořit v přílehlých ulicích dopravní zácpy. Již takhle jsou silnice ve městech přeplněny vozidly. Lidé neradi přijímají jakékoliv změny a i proto se při změnách způsobů dopravy těžko přizpůsobují a reagují povětšinou negativně. Avšak z mnoha studií jasně

vyplývá, že i přes počáteční dopravní problémy (zácpy) lidé následně změni své dopravní chápání a nakonec se jim v dané oblasti lépe žije.

Největším problémem je to, že až 55% plochy měst ve vyspělých zemích zabírají komunikace a parkovací plochy. Nemít v dnešní době auto se bere jako handicap. Většina ulic v Evropě nebyla stavěna na automobilový průmysl, byla stavěna jako obytná centra, zóny pro výrobní účely, odpočinek, hry či pěší chůzi. Styl života mnoha měst se proto změnil z této klasické formy na formu automobilní. Dnes se staví velké plochy pro automobily a vše se podřizuje automobilové dopravě. Ztrácí se nejen styl života mnoha lidí, ale i kvalita ovzduší. Životní prostředí a kvalita ovzduší jsou globálními problémy a proto se jimi zabývají vysoce postavení lidé na celém světě. Již teď si mnoho úředníků a politiků uvědomuje, že nejde jen o to, změnit technologii automobilů, ale jde o to změnit přístup daných měst a ovlivnit tuto problematiku omezeními či opatřeními daného města či státu. (RŮŽIČKA, 1993)

Na grafu č. 1 si můžeme všimnout neustále vzrůstajícího trendu silniční dopravy.

Graf č. 1: Podíl na přepravních výkonech v nákladní dopravě



Zdroj: (DOSTÁL, JANDOVÁ, JEDLIČKA, KŘIVÁNEK & ŠPIČKA, 2010)

### 3.1.1 Automobilová doprava

Dle statistik Ministerstva životního prostředí byl vývoj dopravy v letech 2005-2012, zvláště po roce 2010 velice příznivý z pohledu životního prostředí. V letech 2005-2010

klesl výkon dopravy na našich komunikacích o 7,5 %. Nárůst byl zaznamenán jen, co se týče automobilů na dálnicích a to o 46 % a motocyklů o 36 % díky jejich zvyšujícímu se zastoupení v dopravních prostředcích a na silnicích. Co se týče nákladních silniční dopravy, tak se dopravní výkon snížil o 33,5 %, na dálnicích to bylo o 23 %. V období 1990-2009 byl zaznamenáván trvale rostoucí trend osobní dopravy v naší zemi. Ten byl způsoben růstem individuální automobilové dopravy v 90. letech a letecké dopravy na začátku 21. století. Bohudík však po roce 2010 tyto čísla spíše klesají, v roce 2012 došlo meziročně k poklesu celkových přepravních výkonů o 1,3 %, a to díky poklesu přepravy automobilové dopravy o 1,9 %.

V tabulce č. 1 je vidět mírný vzestup infrastruktury sítě dálniční a poměrná kolísavost ostatních infrastruktur.

**Tabulka č. 1: Infrastruktura silniční dopravy (v km)**

	2008	2009	2010	2011	2012
<b>Délka silnic a dálnic celkem</b>	55 653,6	55 718,5	55 751,9	55 742,0	55 716,5
<b>z toho evropská silniční síť typu E</b>	2 604,2	2 603,1	2 653,8	2 634,0	2 634,3
<b>Dálnice v provozu</b>	690,5	728,7	733,9	745,1	751,2
<b>Rychlostní komunikace</b>	359,7	370,1	422,3	427,0	442,1
<b>Silnice</b>	54 963,1	54 989,8	55 018,0	54 996,9	54 965,3
<b>v tom silnice I. třídy</b>	6 209,7	6 198,4	6 254,6	6 254,1	6 250,1
<b>silnice II. třídy</b>	14 592,3	14 622,7	14 634,8	14 626,2	14 542,9
<b>silnice III. třídy</b>	34 161,1	34 168,7	34 128,6	34 116,6	34 172,3
<b>Místní komunikace</b>	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0	74 919,0

*Zdroj: vlastní úprava z ČSÚ*

V tabulce č. 2 je jasně zřetelný nárůst dopravních prostředků každý rok. Co se týče celkového počtu registrovaných vozidel v ČR, je zde nárůst o téměř 33 % v roce 2012 oproti roku 2002.

**Tabulka č. 2: Počet registrovaných vozidel v ČR**

Rok	Motocykly	Osobní automobily	Nákladní vozidla	Celkem
2002	760 219	3 647 067	323 434	4 730 720
2003	751 634	3 706 012	340 094	4 797 740
2004	756 559	3 815 547	371 437	4 943 543
2005	794 000	3 958 708	415 101	5 167 809
2006	822 703	4 108 610	468 282	5 399 595
2007	860 131	4 280 081	533 916	5 674 128
2008	892 796	4 423 370	589 598	5 905 764
2009	903 346	4 435 052	587 032	5 925 430
2010	924 291	4 496 232	584 921	6 005 444
2011	944 171	4 581 642	585 729	6 111 542
2012	976 911	4 706 325	595 438	6 278 674

*Zdroj: vlastní úprava z ČSÚ*

Údaje z roku 2014 jsou k 1. 7. 2013 z důvodu přechodu na nový systém evidence vozidel.

### **3.1.2 Nákladní doprava**

Nákladní doprava je jeden z nejvíce ovlivňujících faktorů životního prostředí. Díky kamionové dopravě rapidně roste znečištění. V letech 1997-2003 se emise oxidu uhličitého zvýšily dokonce o třetinu, a to i přes nové technologie a postupy, díky nimž klesají emise na tunokilometr. Celých 12 % českých emisí je tvořeno dopravou a celá třetina připadá na nákladní automobily. Trend zvyšujícího se znečištění by měl přitom pokračovat do roku 2015. (MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ, 2004)

Dle POKORNÉHO, 2012, se nákladní doprava ve městech rozděluje na zdrojovou (cílovou) a průjezdní. Zdrojová má zdroj v dané lokalitě, to platí zejména u zásobování a u dopravy v síti místní komunikace. Průjezdní doprava se používá jako průjezd danou oblastí, to se týká průjezdních silnic v obcích nebo důležitých místních komunikací.

Další negativní stránkou nákladní dopravy je rychlé opotřebování silniční sítě. Nejvíce škod přitom způsobují nákladní automobily nad 12 tun a návěsové soupravy. Kamionová doprava je jeden z nejhorších druhů dopravy, co se znečištění týče. I když se vědci po celém světě snaží kamiony vylepšovat a jejich technologii zlepšovat, tak je to stále málo. Svět se globalizuje a naší republikou se vleče stále více kamionů, jelikož se dnes převážně všechno zboží dováží nákladní dopravou. Jediným a spolehlivým řešením je zavedení mýtného a omezení nákladní dopravy na některých místech naší republiky.

### **3.1.3 Městská hromadná doprava**

Aby měla veřejná doprava plný význam a smysl, musí dojít k propojení železnic, příměstských vlaků, metra, tramvají, autobusů, taxi a lodní dopravy. Ve městech by mělo být samozřejmostí automatické nastavování světelné signalizace v křižovatkách pro autobusy a tramvaje. Dále by měla být tramvaj a autobusová doprava zcela modernizována tak, aby se rozšířil komfort a zkrátil časový interval. Ovšem pouhé zlepšení veřejné dopravy nepomůže. Modernizace veřejné dopravy musí být doprovázena opatřeními vůči automobilové dopravě tak, aby jí omezila. (RŮŽIČKA, 1993)

*“Přitom osmina domácností v Česku nevládní auto a jejich podíl se zvyšuje. Oproti roku 2008 vzrostl počet domácností bez vlastního auta z devíti na třináct procent.”*  
(KUČERA, @ 2011).

I na tyto lidi je potřeba se zaměřit, mají právo cestovat do práce, za školou či za zábavou. Město jim musí nabídnout adekvátní veřejnou dopravu bez ohledu na to, v jakém koutě města bydlí. (ROBEŠ, 1996)

Veřejná doprava je též více ekologická nežli automobilová doprava. Aby splnila funkci její alternativní dopravy, musí mít lepší nebo aspoň podobné vlastnosti. Jako například dostupnost, jednoduchost systému, cena, rychlost, nabídka spojů během dne a určitý komfort. (ROBEŠ, 1996)

## **3.2 Doprava a životní prostředí**

### **3.2.1 Dopady dopravy na životní prostředí**

Díky rostoucí automobilové a nákladní dopravě ve městech dochází ke zhoršení zdraví občanů. Popíšeme si několik problémů způsobených dopravou a jejich zdravotních rizik.

Dle KUTÁČKA, 2003, je hlavním problémem upřednostňování individuální automobilové dopravy ve městech. V několika vyspělých státech západní Evropy směřuje politika spíše k restriktivním opatřením automobilové dopravy a zvýhodněním jejich ekologických alternativ.

Doprava je příčinou několik negativních efektů a příznaků, tzv. externalit. Externalitou se myslí takový dopad, který vyvolá efekt pro jiný subjekt. Je důležité brát na zřetel pozitivní i negativní účinky externalit, včetně jejich ekonomických a finančních dopadů. V dnešní době jsou vyzdvihovány pouze negativní dopady dopravy, jejich pozitivní dopady jsou zapomínány. Oblasti ekonomické, politické a environmentální zasahují do sítě dopravních systémů. Hlavní cíl jedné sféry je často provázán s působením dopravy další sféry a naopak. (ADAMEC, DOSTÁL, DUFEK, HUZLÍK, LIČBINSKÝ, JEDLIČKA & PROVALILOVÁ, 2008)

#### **Poléťavý prach**

Podle průzkumů nás poléťavý prach a znečištěné ovzduší připravuje o deset měsíců našeho života. Dle expertů poléťavý prach snižuje v zemích Evropské Unie jejich hrubý domácí produkt každým rokem přibližně o 80 miliard euro. Jako velmi nebezpečné se jeví právě prachové částice z dieselových motorů aut. V 80. letech 20. století bylo provedeno několik desítek studií. Zjistilo se například i to, že astmatici jsou velmi negativně ovlivněni poléťavým prachem, zhoršuje se tak jejich nemoc a roste množství užívaných léků. U dětí zase hrozí nákaza pneumonií. Díky dlouhodobým působením poléťavého prachu se mohou snížit plicní funkce u dětí i dospělých, roste onemocnění dýchacích cest či se zvyšuje počet chronických obstrukčních onemocnění plic. (ŠUTA, 2006)

Silniční doprava tvoří 91,5% celkových emisí těchto částic z dopravy a železniční doprava 7,5%. (PATRIK, 1997)

## **Hluk**

Nadměrný hluk se na zdraví člověka projeví až za určitý čas, cca za 10 až 15 let. Pokud je náš organismus vystaven nočnímu hluku ze silniční dopravy o průměrné hladině 55 dB, jsme ohroženi zvýšenými stresovými hormony, jako je adrenalin či kortizol. Dlouhodobý výskyt hluku ovlivňuje náš nervový a srdečně cévní systém. Dochází ke zvýšení srdeční frekvence a krevního tlaku, snížení prokrvení periferních orgánů, zvýšení svalového napětí nebo rozvoji únavy. Dlouhodobé působením hluku se stává tzv. chronickým stresem. (FOLTÝNOVÁ & ŽÁK, 2005)

Negativní vliv hluku na člověka se dá shrnout do třech oblastí – psychická sféra, fyziologická sféra a sféra sluchového poškození. Pokud se podíváme na hladiny hluku dle zdravotnických předpisů, tak zjistíme, že v 90% v hustě osídlených městech je hluk nad limitem. (RŮŽIČKA, 1993)

Hluk je jeden z hlavních příčin emigrace populace z center na předměstí. (ROBEŠ & DOLEŽAL, 1996).

## **Dopravní nehody**

Dopravní nehody jsou většinou způsobeny řidiči, kteří nepřizpůsobí rychlost a své schopnosti kvalitě komunikace a počasí, jsou často lehkomyšlní a bezohlední. (PATRIK, 1997)

Nejvíce nebezpečným druhem dopravy je doprava silniční. Dopravní nehody mají za následek:

- usmrcení, zmrzačení, nebo zranění osob
  - náklady na záchrannou službu, hasičský sbor a policii
  - výlohy na léčení zraněných osob
  - snížení počtu lesní zvěře
  - poškození dopravních prostředků, či poškození cizího majetku v důsledku nehody.
- (NOVÁK, CEMPÍREK, NOVÁK, ŠIROKÝ, 2008)

## 3.3 Udržitelná doprava

### 3.3.1 Udržitelná doprava jako nástroj ekologické dopravy

V hustě osídleném městě je mnoho ekonomických a společenských aktivit, s rozsáhlými dopravními potřebami. Na jedné straně mohou lidé cítit užitek z dopravní situace a dopravního systému, na straně druhé to má většinou za následek strádání z účinků spalovacích motorů automobilů. Proto, abychom našli, jaký typ dopravy je ten správný, musíme nejdříve porovnat jednotlivé prostředky z hlediska uspokojení, charakteristiky, technologie, dostupnosti, spotřeby energie, emisí, zabránění městského prostoru, či nehodovosti je na tom nejhůře automobilová a nákladní doprava. Automobily pak soupeří ve městech o veřejný prostor. Ulice jsou často zabírány parkovacími místy. (RŮŽIČKA, 1993)

Důvody vzniku iniciativy a prosazování udržitelného rozvoje jsou hlavně zdravý životní styl a zlepšení kvality života. Ve vyspělých zemích se bere udržitelný rozvoj jako jedna z možností pro kvalitní manažerský přístup k rozvoji území. U nás funguje od roku 1994 asociace Národní síť zdravých měst České republiky. Na konci roku 2013 bylo do projektu přihlášeno 115 členů, s regionálním vlivem na 2 653 měst a obcí ve kterých žije 5,935 milionu obyvatel, což je 56 % české populace. (TYM, 2007)

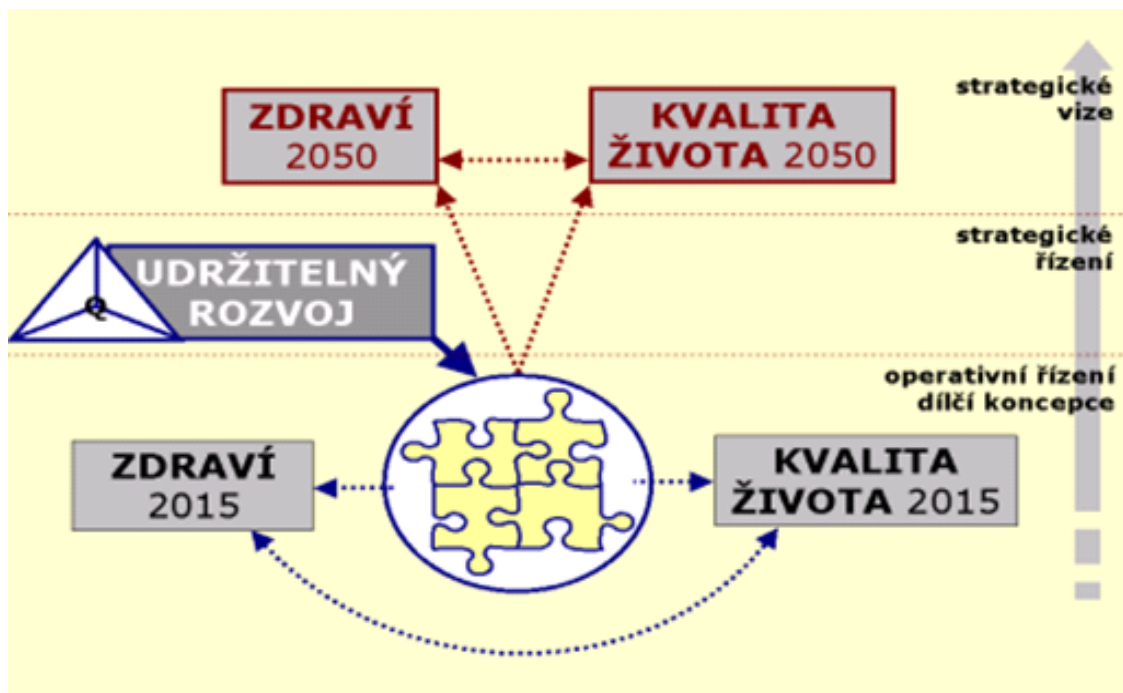
Poslání NSZM, které má obsaženo ve svých stanovách jsou následující: *propojovat municipality a odborné organizace v České republice ke spolupráci v systematické podpoře zdraví a kvality života a k aktivnímu uplatňování udržitelného rozvoje na místní, regionální, národní i mezinárodní úrovni.* (Stanovy NSZM ČR, @ 2005).

V roce 1988 iniciovala OSN projekt Zdravé město a přizvala do něj 15 vlivných evropských měst. Po dvaceti letech bylo v projektu již 1300 Zdravých měst obcí a regionů z 30 evropských států. Snaha o uplatnění udržitelného rozvoje je základní myšlenkou Zdravého města. Cílem je prosadit udržitelný rozvoj v rámci veřejné správy, tzv. Místní Agendy 21. (TYM, 2007)



Na obrázku č. 1 je vidět názorná propojenost a svázanost důležitých faktorů v dopravě.

Obrázek č. 1: Vazby mezi kvalitou života, udržitelným rozvojem a zdravím



Zdroj: (TYM, 2007)

### 3.3.2 Místní Agenda 21

Historie Místní Agendy sahá až do roku 1992, kde se představitelé 170 zemí světa shodli na tom, jak spolu spolupracovat a dosáhnout udržitelného rozvoje. Přijali a schválili dokument Agenda 21. Ministerstvo vnitra tento dokument přijalo jako oficiální způsob jak měřit kvalitu veřejné správy v ČR. (Ministerstvo životního prostředí)

*„Místní Agenda 21 (MA 21) je strategický a akční plán rozvoje obce či regionu, který zavádí principy udržitelného rozvoje do praxe. To znamená: strategický plán, který propojuje ekonomické a sociální aspekty s oblastí životního prostředí a je vytvářen ve spolupráci s veřejností. Místní Agenda 21 zohledňuje konkrétní místní problémy. Je to proces směřující k zajištění dobré a udržitelné kvality života a životního prostředí v určitém území. MA 21 by se tedy měla stát běžným nástrojem fungování veřejné správy. A měla by vést k otevřené spolupráci celého místního i širšího společenství.“*  
(MEJSTRÍKOVÁ, @ 2008)

## 3.4 Indukovaná doprava

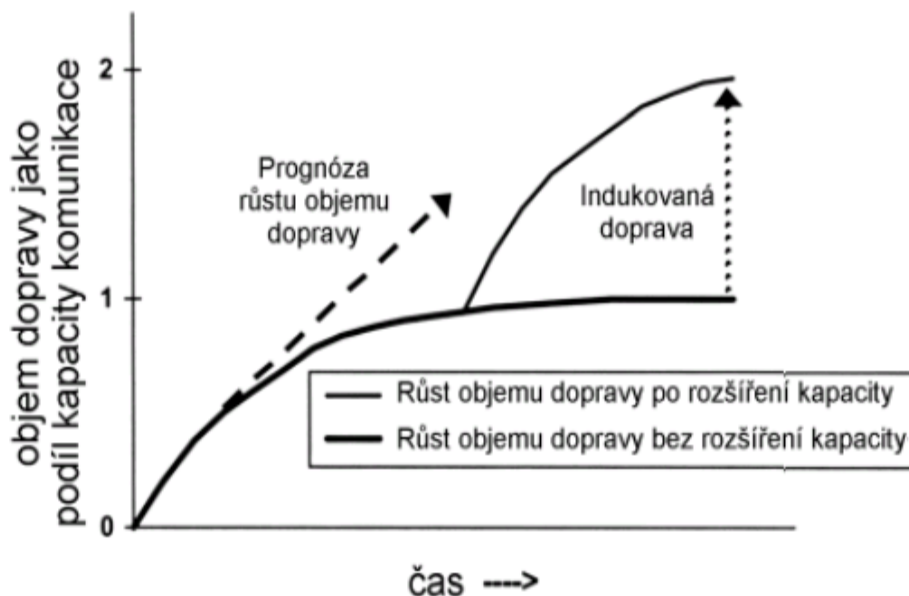
### 3.4.1 Dopravní indukce

Pokud pochopíme princip a fungování dopravní indukce, budeme vlastnit klíč k úspěšnému řešení dopravních problémů ve městech. Tímto problémem se zabývá několik výzkumných pracovišť ve světě, především ve Spojených státech a Velké Británii, tedy tam, kde mají velké a dlouholeté negativní zkušenosti s automobilovou dopravou. Kupříkladu je to Surface Transport Policy Project nebo nezávislá agentura ve Washingtonu - Victoria Transport Policy Institute. (KURFŮST, 2002)

*“Stavitelé baseballových arén rádi říkají: “Když ji postavíš, lidi ti určitě přijedou.” Tato věta ovšem platí i o silnicích, a to nahání hrůzu dopravním inženýrům. Skutečnost, že se tolik nových silnic tak rychle zaplňuje, na místo, aby dopravnímu přetížení ulevily, je pro ně již mnoho let noční můrou.” (CHEN, 1997).*

Dopravní indukce je vztah přímé úměry mezi kapacitou dopravní infrastruktury a objemem dopravy (viz. obrázek č. 2). Pokud dáme více prostoru danému druhu dopravy, například automobilovému, tím větší bude jeho podíl. Každý nově vystavěný metr silnice přitahuje čím dál více řidičů a zvyšuje se díky tomu i poptávka. Téma indukce se ovšem týká všech druhů dopravy, například i té cyklistické. Pokud se zlepšuje cyklistická infrastruktura a kvalita cyklostezek, počet cyklistů stoupá.

Obrázek č. 2: Dopravní indukce



Zdroj: (LITMAN, 2008)

Podle Donalda T. Chena ze Surface Transport Policy Project je provoz na nové komunikaci dvojího druhu. Za prvé jde o dopravu přesměrovanou, která přechází z jiné trasy, anebo jde o dopravu indukovanou, tudíž se dříve neuskutečňovala vůbec a byla přilákána zlepšenými dopravními podmínkami. (KURFÚST, 2002)

### **3.4.2 Fungování dopravní indukce**

Dle výsledků několika empirických výzkumů vycházíme z toho, že pokud zvýšíme celkovou kapacitu, dočkáme se celkového objemu dopravy. Při větší kapacitě komunikace dochází obvykle k větší dopravní zátěži. Když se vybuduje nová komunikace, které je obvykle budována s cílem ulehčit té stávající, dojde ke zvýšené zátěži obou. Intenzita dopravy se zvýší na jedné straně o dopravu přesměrovanou z původně zatížené trasy, nebo z odlišného druhu dopravy, a na straně druhé o dopravu, která by se dříve předtím neuskutečnila. (KURFÚST, 2002)

Dopravní indukce se obvykle vyjadřuje s použitím koeficientu pružnosti.

### **3.4.3 Trojitá konvergence**

Myšlenkou trojité konvergence vysvětluje Chen princip zrodu přemístěné dopravy. Chen uvádí, že ke konvergenci dojde ve chvíli, kdy se dosáhne zlepšení přepravních předpokladů. Když je provoz na ucpané a přetížené silnici velmi pomalý, nabízí se nová otevřená komunikace jako jasná alternativa pro naši rychlejší jízdu. Z toho důvodu na tuto silnici míří okolní vozidla z přetížených silnic. Výměna trasy jako alternativa pro řidiče je odezva na nevyhovující přeplněné komunikace a na otevření nové kapacity. (KURFÚST, 2002)

Zbylé dvě hlediska trojité konvergence nemají tak blízký vztah s novou infrastrukturou. Pokaždě je silnice v době své špičky přeplněná, lidé kterým se to hodí a dovolí jim to okolností, mají sklony cestovat v jiný čas. Tedy v době, kdy nejsou silnice tak plné. Lidé proto raději vymění druh dopravy za lepší a pohodlnější způsob. Kupříkladu plná, přeplněná a přetopená tramvaj se pomalu vleče odpolední zácpou, kdy se lidé vracejí domů z práce. Proto někteří cestující raději vymění tento druh dopravy za pohodlnější automobil, kde mají alespoň své soukromí a klid. Čeká je ten samý problém – cíl, ovšem již řečená pozitiva jim pomohou tento problém snáz vyřešit.

Konvergence je nejvíce čitelná a jeví se nejjasněji u automobilové dopravy, protože automobil a jeho pohodlí a soukromí vyhovují podmínkám a požadavkům občanů.

Automobil je v dnešním světě a čase zkrátka nejrychlejší a nejpohodlnější dopravní prostředek.

## **3.5 Redukovaná doprava**

### **3.5.1 Redukce dopravy**

Je zcela zřejmé, že pokud chceme snížit a redukovat dopravu ve městech, nemůžeme se spoléhat na individuální automobilovou dopravou. Jevem dopravní redukce se blíže zabýval Goodwin. Podle jeho práce směřuje zvyšování dopravní kapacity ke zvyšování poptávky po určitém druhu dopravy. Tudiž neposkytnutím nebo omezením dopravní kapacity dospějeme ke snížení poptávky. Pro občany ve městě nesmí být jednodušší a snadnější dostat se do města či do okolních důležitých bodů automobilem. Pokud je jejich základním měřítkem dostupnost do dané lokality automobilem, nastává redukce. Redukce může pomoci ke zpřístupnění ostatních dopravních prostředků a k jejich celkové rovnosti. Celkově by se mělo dospět k menší poptávce po cestování a většímu využití hromadné dopravy. (KURFÜRST, 2002)

GOODWIN, HASS-KLAU & CAIRNS (1998) napsali studii, kde se zabírají myšlenkou a ukazují praktické situace omezení dopravy. Materiály k tomuto výzkumu posloužily z celého světa. Byly určeny postupy jako sčítání vozidel na dílčích komunikacích a i v celých zónách. Cílem bylo přijít na to, co se děje, když se snižuje či omezuje dopravní kapacita. Ve studii dochází k omezení úmyslnému – tj. legislativou nebo neúmyslnému, kam spadají opravy silnic či živelné pohromy. Studie přišly na to, že pokud vláda či zastupitelstvo omezí dopravu, musí občanům lehce zpřístupnit jiné alternativy, jako například městskou hromadnou dopravu, především do důležitých lokalit. Redukce dopravy skončí fiaskem, pokud působí na lidi pocitem omezení osobní svobody motoristů. Ze vzorku studií plyne celých 41% snížení objemu dopravy v určité oblasti. Méně než polovina této redukce se projevila jako nárůst dopravy na přilehlých komunikacích. Souhrnný objem činí tedy 25% produkce. Dále Goodwin popisuje ve své práci nezbytnost zohledňovat potřeby obyvatel. Popisuje, jak je velmi důležité myslet i na okolnosti redukce dopravy, jako jsou místní podmínky a okolnosti, a hlavně blíže zpřístupnit veřejnou dopravu, cyklostezky a pěší zóny svým obyvatelům.

Hlavní prostředek k omezení dopravy ve městech je uzavření města pro automobily, zpoplatnění parkování, omezení počtu parkovacích míst anebo například zpoplatnění vjezdu do města či jeho centra. (KUTÁČEK, 2003)

### **3.5.2 Příklady opatření**

#### **Opatření na komunikacích**

Tím jsou myšleny hlavně protihlukové stěny, které chrání obyvatele před nadměrným hlukem na přijatelnou úroveň. Máme několik typů clon, jako protihlukové, které se používají u domů a garáží, zemní valy, ty se rozdělují na přírodní a umělé anebo pásy zeleně. Aby stěna nebo clona plnila svou funkci na 100%, nesmí být nikde viděn příjem zvuku. (ADAMEC, 2008)

#### **Dalším opatřením jsou nízkohlučné povrchy komunikací.**

Ty jsou významné uvnitř obcí a měst, tam kde nejdou postavit protihlukové stěny. Postupem času se silnice opotřebovává a zvyšuje se její hlučnost až o 3 dB. Proto je nutné tomuto předcházet výstavbou nízkohlučných povrchů. Problémem hlučnosti vozovky a pneumatik se zabývá evropský projekt SILENCE. (BENDTSEN & SCHMIDT, 2006)

#### **Ochrana před kontaminací vody a půdy.**

K tomu nyní slouží sedimentační nádrže, do kterých přitéká voda z vozovek. Zde je důležitá otázka biologického čištění pomocí retenčních nádrží. (ADAMEC, DOSTÁL, DUFEK, HUZLÍK, LIČBINSKÝ, JEDLIČKA & PROVALILOVÁ, 2008)

#### **Omezení dopravy ve městech kombinovanou dopravou**

Nynější doprava v evropských městech nestačí současným trendům a rozvíjející se dopravě, převážně té nákladní. Nehody a znečištění životního prostředí jsou hlavními následky nedostatku dopravních koridorů. Cílem omezení dopravy ve městech je převedení části silniční dopravy na dopravu železniční. To pomáhá ke snížení znečištění životního prostředí. Velice nevýhodnou pozici má v dnešní dopravě např. doprava železniční či vodní. Výhodami kombinované dopravy jsou nízké dopady na životní prostředí. Přednost by měly dostat železniční a vnitrozemské vodní cesty, kde je velký volný prostor. Tím by se mohlo zamezit šíření silniční dopravy. (ADAMEC, 2008)

### 3.5.3 Chůze a cyklistická doprava jako alternativní řešení

V dnešní době se na chůzi zcela zapomíná. Pro lidi existuje dosažitelná infrastruktura v podobě silniční dopravy. Bohužel je chůze nekomerční záležitost, stále více zájmu se ubírá na stranu automobilovou. Výzkum se v dnešní době takřka vůbec nespécifikuje na problémy pěších. Stavitelé a architekti se soustředí na investice a estetickou funkci a na pěší nemyslí. Neexistuje přesný přehled o situaci. Mnoho výzkumů a plánů bylo provedeno před desítkami let a stále se s nimi pracuje, nekouká se na pokrok. (SCHMEIDLER, 2008)

Některé legislativní předpisy chodců České republiky:

- zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 369/2001 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace. (SCHMEIDLER, 2008)

Chůze a cyklistika jsou u nás často opomíjenými složkami dopravy. Nahlíží se na ně jako na podřadné nástroje zlepšení dopravy. Chůze a cyklistika mají často oddělenou infrastrukturu a proto dochází k tomu, že pruhy pro auta jsou průjezdnější a tím lákavější pro řidiče, křížují se silniční a cyklistické trasy, na cyklistiku jsou vysoké finanční nároky a jejich trasy jsou často delší a náročnější. Nad tímto se musejí vysocí činitelé zamyslet a změnit politiku chápání. (DOLEŽAL & ROBEŠ, 1996)

Rozvoji cyklo dopravy brání nedostatečná síť cyklostezek. Její využívání by mohlo vést až ke snížení 20% z osobní dopravy. Došlo by tedy k finanční úspoře, snížení emisí či hluku, celkově by se i zlepšil zdravotní stav obyvatel. Na investici do tohoto sektoru se stále více zapomíná, přitom by stačilo investovat 1 až 3 procenta ze státního rozpočtu určeného na dopravu. Bylo by vhodné též vybudovat orgán, který by se touto

problematikou zabýval, spolupracoval by se starosty obcí a měst a měl by odpovědnost za výstavbu cyklostezek. (ADAMEC, DOSTÁL, DUFEK, HUZLÍK, LIČBINSKÝ, JEDLIČKA & PROVALILOVÁ, 2008)

## **3.6 Ekologická doprava ve městech**

### **3.6.1 Stav ekologické dopravy v České republice**

Pozemní a komunikační síť má Česká republika téměř nejhustší co se týče Evropské unie. Největším problémem je její technická zanedbanost, která souvisí se zastaralostí dopravních sítí a jejich kvalitě. (STUDIE O VÝVOJI DOPRAVY Z HLEDISKA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ V ČESKÉ REPUBLICE ZA ROK 2009, 2010)

V naší zemi je uživatelem dopravy téměř každá osoba. Ekonomika je velice závislá na dopravě. I u nás se neustále zvyšuje poptávka po přepravě osob a zboží. Veřejná správa má za úkol zajistit kvalitní úroveň dopravních potřeb, což je někdy v mnoha případech velmi složité. Pokud chce stát regulovat dopravu a rozvoj infrastruktury, tak musí směřovat k optimalizaci dopravních systémů, tzn., že budou rozvíjeny druhy dopravy, které jsou k životnímu prostředí nejšetrnější. Přitom musí vycházet z finančních možností České republiky.

Dopravní politika České republiky deklaruje:

- 1) Co stát a exekutiva v otázce dopravy učinit musí (mezinárodní smlouvy a vazby)
- 2) Co stát učinit chce (udržitelný rozvoj, bezpečnost, veřejné zdraví, ekologie a ekonomika)
- 3) Co učinit může (finanční prostředky). (DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY PRO LÉTA 2005-2013, 2005)

Podle serveru „nazeleno.cz“ je problém v zastaralosti vozových parků v ČR. *„Vozový park v ČR patří totiž mezi nejstarší v Evropě. Mezi registrovanými automobily převažují vozidla starší 10 let, která v roce 2008 tvořila 58,9% celkového počtu – tedy zhruba 2,6 milionů vozidel. Přibližně 30% osobních automobilů, 40% autobusů a téměř polovina nákladních automobilů nesplňovaly v roce 2008 žádnou emisní EURO normu. Nepříznivá situace je i v městské hromadné dopravě, kde nejsou na obnovu vozových parků dopravních prostředků peníze. Proto v městských ulicích jezdí stále postarší vozidla.“* (DIRO, @ 2010)



Česká republika má podstatně nižší podíl kombinované dopravy na celkových přepravních výkonech než západoevropské státy. To vysvětlují ceny v jiných kruzích dopravy a zastaralé technickoprovozní zázemí a celková technologie. (NOVÁK, CEMPÍREK, NOVÁK & ŠIROKÝ, 2008)

### **3.6.2 Dopravní politika České republiky 2014-2020**

Dopravní problémy se nejvíce ukazují ve velkých městech a v jejich předměstích. Zde můžeme pozorovat větší intenzitu hluku, emisí a dopravních nehod. Zvláštní situace pak nastává v centrech měst, kde není možná větší výstavba infrastruktury. Legislativa zde umožní obcím zavést poplatky v centrech. Doplnující a důležitou úlohu pak zde budou mít MHD a alternativní doprava k dopravě silniční. Pokud chtějí města omezit dopravu v centrech, musí zamezit výstavbu parkovacích míst a omezit možnosti parkování. Oblast mezi jádrem města a příměstskou oblastí je další velmi vážný problém. Tato oblast obvykle potřebuje individuální dopravu, veřejná doprava je díky rozptýlení neefektivní. Ministerstvo chce zatraktivnit veřejnou dopravu a to alternativními dopravními systémy jako třeba tram-train. (DOPRAVNÍ POLITIKA ČESKÉ REPUBLIKY PRO LÉTA 2014-2020, 2013)

### **3.6.3 Tram-train**

Tento typ dopravy je určen výhradně pro osobní dopravu. Jedná se o spojení železniční a tramvajové trati, díky tomu jsou vozidla schopna jezdit po obou dopravních sítích. Tramtrain se používá tam, kde je hustá příměstská a regionální autobusová doprava. Ve velkých městech může nahradit i dopravu individuální, protože je velice příznivá, co se týče jízdní doby a ceny přepravy. Tento systém se využívá tam, kde je nedostatečná železniční síť anebo kde autobusová doprava není schopna do budoucna uspokojit navyšující se poptávku. Velkou výhodou této dopravy je šetrnost k životnímu prostředí. (KUBÁT, JACURA & VACHTL, 2006)

Bohužel není v České republice zatím žádná legislativa, která by umožnila dopravě tram-train fungovat.

Dopravní politika České republiky pro léta 2014-2020 usiluje o:

- Zlepšení provázanosti veřejné dopravy nabídkou společně nabízených služeb, koordinovat objednávky dálkové, regionální a obecní dopravy, to vše ve spolupráci orgánů státní správy a samosprávy.



- Snižování negativních dopadů suburbanizace na krajinu zaváděním atraktivní a spolehlivé příměstské veřejné hromadné dopravy.
- Zavádění účinného systému řízení městského silničního provozu a informování účastníků dopravy.
- Usměrnování těžké nákladní dopravy, o vytváření systémů ochrany center měst před automobilovou dopravou zavedením zón s omezeným přístupem a omezení rychlosti, městské komunikace přizpůsobit potřebám pěšího pohybu a života ve městech, rozvíjet cyklistické stezky ve městech a pěší zóny a na okrajích měst budovat pro automobilovou dopravu záchytná parkoviště P+R a K+R s návazností na MHD.
- O zpracování, či aktualizování koncepce cyklistické dopravy a prostor pro cyklistickou dopravu vymezovat dle místních podmínek také na úrovni vozovky.
- O zapojení integrované příměstské dopravy ve městech střední velikosti (15-40 tisíc obyvatel), a to v kombinaci s MHD, nebo i samostatně.
- Podporu a rozvoj systémů průjezdní městské železniční dopravy v největších aglomeracích a za tím účelem modernizovat, rozšiřovat a elektrizovat infrastrukturu tratí považovaných za tratě regionální.

### **3.6.4 Ekologická doprava v Praze**

Problematika dopravy a životního prostředí se dá rozdělit do několika okruhů. V programu realizace strategické koncepce hlavního města Prahy na období 2009-2015 jsou dány jasné strategické cíle, co se týče životního prostředí a legislativních opatření v oblasti dopravní politiky.

Mnoho negativních dopadů a následků na životní prostředí nese i velkoměstský charakter Prahy. Nadměrný hluk a znečištěné ovzduší jsou hlavní faktory, které dlouhou dobu ohrožují obyvatele Prahy. V dnešní době už se realizují některé ozdravná opatření, jako výstavba okružních tras, rozvoj sítě metra nebo se výrazně podporuje MHD. Ovšem velmi nutné budou i legislativní a technické kroky města. Jako hlavní cíl dokumentu je snížení hlukové zátěže v těch nejvíce postižených oblastech, razantní snížení prašností v obytné zóně a zlepšení kvality vody ve vodních nádržích a potocích. (PROGRAM REALIZACE STRATEGICKÉ KONCEPCE HL. M. PRAHY NA OBDOBÍ 2009-2015, 2009)

Následující opatření vycházejí z dokumentu PROGRAM REALIZACE STRATEGICKÉ KONCEPCE HL. M. PRAHY NA OBDOBÍ 2009-2015.

### **Protihluková opatření**

Praha má několik nadlimitních okrsků co se hodnot hluku týče. Jedná se o frekventované komunikace. Cílem dokumentu je vybudování protihlukových clon, výměnu povrchů vozovek tak, že povrch nové dlažby bude mít nižší emise hluku, nebo se nahradí živičný povrch vhodnějším povrchem. Dále se dokument realizace strategické koncepce hlavního města Prahy na období 2009-2015 zabývá omezením hluku z provozu tramvajových vozů. Co se týče nelegislativního opatření, chce zpráva omezit i prašnost v ulicích pomocí uličních stromořadí okolo stávajících komunikací. Cílem je omezit prašnost způsobenou především automobilovou dopravou.

### **Omezení užívání automobilů**

Automobilová doprava je hlavní důvod zdroje znečištění a hluku v hlavním městě a i v jiných městech České republiky. Obyvatelé Prahy mají stále méně prostoru, automobily zabírají více plochy a ohrožují tím obyvatele Prahy. V Praze je stále více zácp a dopravních nehod. Musí se zásadně regulovat doprava a vytvořit podmínky pro lepší kvalitu města a zlepšené životní prostředí.

### **Městský okruh a mýtné**

Omezit dopravu v centru města a dopřát tak větší spokojenost a kvalitní životní styl svým obyvatelům chce Praha výstavbou městského okruhu. Konkrétněji zprovoznit severozápadní síť a zahájit výstavbu východní části.

Dále chce zavést mýtné v centru. Nejprve chce prověřit zavedení systému mýtného a poté ho upravovat a realizovat. Následně bude nutné důkladně zanalyzovat dopad mýtného na zpoplatněné území.

### **Nová záchytná parkoviště park and ride**

Mýtné úzce souvisí s výstavbou nových záchytných parkovišť park and ride. Záchytné parkoviště by mělo mít celkovou kapacitu cca 1000 nových parkovacích míst. Taktéž se počítá s využitím městských autobusů s ohledem na městský okruh tak, aby byla autobusová linka pro lidi více atraktivní, propojily se významné části města a zamezilo se větší využívání automobilové dopravy. Je potřeba neustále obnovovat vozový park městské veřejné dopravy a železniční příměstské dopravy. Budou se pořizovat nová

vozidla nebo zlepšovat parametry vozidel tak, aby se snížila hodnota emisí a současně se zvýšil podíl bezbariérových vozidel.

### **Humanizace severojižní magistrály a placené zóny stání**

Snížením kapacity a uvolnění prostoru pro pěší, cyklisty a městskou zeleň namísto automobilové dopravy se provede humanizací severojižní magistrály Pankrác – Holešovice. Součástí bude i humanizace mezi hlavním nádražím a Václavským náměstím. Město chce také zavést řízení provozu a udávat aktuální informace o provozu v centru. Například se značkou, kde je napsáno kde a kolik jaká kolona km má, nebo kolik minut zdržení můžou řidiči čekat. Chce také zavést světelnou navigaci na Městský okruh, aby automobily tolik nevytěžovaly centrum města.

### **Zdokonalení podmínek pro pěší a cyklisty**

Je potřeba městské prostory jasně rozdělit mezi pěší, individuální automobilovou dopravu, cyklisty a veřejnou dopravu. Poslední dobou se v Praze budují pěší zóny, obytné ulice a cyklistické trasy a stezky tak, aby pěší a cyklisté měli pohodlný a bezpečný pohyb po komunikaci. Cyklistika se stává čím dál více populární nejen ve světě, ale i v Praze a lidé ji stále využívají k tomu, aby zlepšili svůj životní styl a zdravotní stav. Cyklistika se všeobecně bere jako alternativní druh dopravy. Bohužel je nabídka bezpečných cyklotras ve městech velmi nedostačující. Proto si naše hlavní město dalo za cíl podpořit klidné ulice bez aut, převážně v obytných zónách. Chce zvýšit bezpečnost pro pěší turistiku, a to tím, že upraví přechody pro chodce a rekonstruuje komunikace v okolí škol.

### **Inovace cyklotras a cyklostezek**

Úkolem je proznačit cyklistické trasy páteřní a hlavní. Počítá se s podporou fondů EU. Plánuje se vybudovat cyklostezky buďto osamostatněné nebo komunikace pro chodce a cyklisty se společným či odděleným provozem. Následně budou označeny prostory pro cyklisty před světelnými křižovatkami a opraveno či upraveno označení páteřních cyklistických tras.

## 4. Legislativa ekologické dopravní politiky

Města mají několik způsobů a možností, jak ulevit automobilové dopravě ve městě. Proměnné a k nim určené zákony, díky kterým mají města možnost ulevit městské hromadné dopravě, je několik. Mezi hlavní komponenty ke zmírnění ekologické dopravní politiky se řadí:

- Placené zóny stání – dnes je zcela obvyklé, že tuto možnost využívají téměř všechna města v republice a omezují tím dopravu.
- Poplatky za vjezd do částí města – toto omezení se hojně používá pro nákladní vozidla, které narušují strukturu měst a přispívávají k většímu znečištění ovzduší a hluku.
- Městský okruh, obchvat – jak odvrátit hustou dopravu v centrum městě umožňuje městský okruh či obchvat. Bohužel je tato varianta velice finančně náročná.
- Cyklopruhy – moderní řešení a nejlepší varianta v kombinaci s park and ride. Cyklisté by měli mít svůj vlastní pruh ve vozovce a nemělo by se na ně nahlížet jako na víkendové a rekreační jezdce.
- Park and ride – odstavné parkoviště je velice populární v západních městech, kde je ovšem velice propracovaný systém s městskou hromadnou dopravou. Vybudování těchto parkovišť by prospělo nejen dopravě v městech, ale i rozpočtu dopravců či měst.
- Parkovací domy – tato složka je zařazena jako krajní a krátkodobé řešení dopravy. Je to určitá možnost omezení dopravy, ovšem z dlouhodobého hlediska velice nestabilní krok.

### Placené zóny

Placené zóny se řídí **Zákonem č. 565/1990 Sb. o místních poplatcích § 4.**<sup>1</sup>

### Poplatky za vjezdy do vybraných částí města

Poplatky se řídí **Zákonem č. 565/1990 Sb. o místních poplatcích §10.**<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Viz. příloha č. 1

<sup>2</sup> Viz. příloha č. 2

## **Městský okruh, obchvat**

Výstavba městského okruhu se řídí **zákonem č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích § 16., § 17., § 18 Zrušení dálnice, silnice nebo místní komunikace.**<sup>3</sup>

## **Park and ride**

Výstavbě těchto parkovišť žádná legislativa nebrání, pouze se výstavba parkovacích a odstavných ploch řídí **ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel** a **ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.**

## **Cyklostezky, cyklopruhy**

Výstavba cyklistických komunikací musí být podrobena **stavebním zákonem** (183/2006 Sb.) a **vodním zákonem** (150/2010 Sb., 254/2001 Sb.), podle nichž orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje **zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny** a **zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.** Případně i vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – **č. 398/2009 Sb.** Důležitá je zde i česká norma **ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací**, zvláště kapitola 10.4, která upravuje cyklistické křižovatky, pruhy či stezky. Tato norma se vztahuje k vyhlášce **č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.** Povinnost postupovat podle uvedené normy je stanovena v § 20 odst. 5 písm. a) této vyhlášky.

## **Parkovací domy**

Každá stavba musí dle české legislativy projít posudkem ve smyslu § 9 **zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o posuzování vlivů na životní prostředí)**, ve znění pozdějších předpisů. Dále se výstavba parkovacích domů řídí vyhláškou č. 137 Ministerstva pro místní rozvoj ze dne 9. června 1998, o obecných technických požadavcích na výstavbu, § 4.

---

<sup>3</sup> Viz. příloha č. 3

## **5. Dopravní legislativa ve vybraných městech**

Níže popisovaná města byla vybrána z hlediska několika kategorií. Hlavním ukazatelem byla především velikost města. Tato velikost byla rozdělena proporcionalně na dvě úrovně – na města nad 50 000 obyvatel a na města pod tuto 50 000 hranici. Práce se více zaměřuje na větší města z hlediska jejich větší závažnosti. Jako druhým kritériem pro volbu vybraných měst bylo jejich umístění v návaznosti na silniční sítě a umístění velkých městských aglomerací. Města položená u velkých městských aglomerací byla preferována z hlediska většího využití ekologické dopravní legislativy. Cílem zbylých měst byl popis využití postaveného městského okruhu jako nástroje ekologické dopravní politiky, zda se ve městě v budoucnu uplatní. Posledním kritériem výběru měst byla jejich možnost uplatnění ekologické dopravní politiky ve městě. Záměrem práce bylo vybrat města, v kterých je dopravní situace vážná, a na těchto případech ukázat možnost aplikace legislativy a přispět tak k eliminaci těchto nedostatků.

### **5.1 Doprava v Brně**

#### **Placené zóny**

Brno tuto legislativu využívá od roku 2011 a její komunikace a úseky, kde by měly motorová vozidla platit, jsou časově omezená, a to maximální dobu 24 hodin. Občané Brna si mohou opatřit takzvanou R-kartu, nebo RP-kartu. Smluvní ceny R-karet a RP karet jsou různé, kdy záleží na časovém období. Například 1 rok stojí 5 000,- Kč pro vozidla do 3,5 tuny a 7 300,- Kč pro vozidla nad 3,5 tuny. Denní sazba je u obou typů vozidel jednotná, a to 20,- Kč. Podmínky pro vydání karet jsou takové, že občan Brna musí být FO, která je trvale hlášena k pobytu nebo je vlastníkem či uživatelem nemovitosti jím užívané k bydlení. Brno má vymezeno nespočet ulic a náměstí svého historického jádra, pro které je možno R-kartu či RP-kartu vydat. Zajímavostí je, že majitelé karet mají právo na stanovených komunikacích stát bezplatně pouze v určený čas, od pondělí do pátku v době 17:00 – 9:00 hodin a v pátek od 17:00 hodin do pondělí 9:00 hodin.

#### **Poplatky za vjezd do vybraných částí města**

Brno jakožto většina větších českých měst využívá zákona a vozidlům přesahující 3,5 tuny a vozidlům s vybranými potravinami do 3,5 t celkové hmotnosti je znemožněn bez speciálního povolení vjezd do historického centra.

Město, přesněji její odbor dopravy, může dle ustanovení § 77 zákona č.361/2000 Sb., čl. 29 Statutu města Brna, v platném znění, vydat povolení vjezdu, které je zpoplatněno dle vyhlášky statutárního města Brna o místních poplatcích, v platném znění. Povolení je vydáváno na 1 den pro 1 vozidlo na 1 oblast po uhrazení poplatku 20,- Kč za 24 hodin. Sazby jsou denní, měsíční, čtvrt roční, půl roční, tři čtvrtě roční a roční.

### **Městský okruh**

Město se po vzoru pražském rozhodlo po několika letech výzkumu a shánění finančních prostředků pro stavbu městského okruhu. Nejlepším a nejlevnějším možným postupem je přestavba silnice I. třídy I/42. Mělo by se jednat o čtyřproudou komunikaci s celkovým rozsahem cca 20 km. Stavba by měla začít již v letošním roce. Celkové náklady by měly být 2 991 milionů Kč, kdy Město Brno přispěje svou částí cca 370 miliony Kč.<sup>4</sup>

### **Park and ride**

Brno si nechalo v roce 2012 zpracovat analýzu míst, kde by tato záchytná parkoviště mohla stát. Bohužel je velký problém nový prostor pro parkoviště najít. Tato parkoviště se většinou staví na krajích města a na krajích města Brna jsou většinou sídliště, kde parkují majitelé bytů a i ti mají často problém volné místo najít. Město se chce zaměřit na menší parkoviště a udělat průzkumy na výstavby nových parkovišť, které by byly ale velmi nákladné. Další variantou je výstavba parkovišť u vlakových zastávek, kdy by občané mohli rovnou nastoupit na vlak. S tím by souviseli i různé slevy jízdenek.

### **Cyklostezky, cyklopruhy**

Ve městě existuje několik stovek až tisícovek příznivců cyklistiky. Díky tomu se na náměstí několikrát konala beseda na podporu cyklistiky ve městě. Již v roce 2010 byla vyznačena trasa vedoucí z centra Brna v délce šesti kilometrů. Brno udělalo minulým rokem velký průlom, označilo cyklopruhy či upravilo komunikace za pět milionů korun. Otevřel se kilometr dlouhý úsek v Kounově ulici<sup>5</sup>, který cyklisty dovede až do centra města. Tento úsek je velmi důležitý i pro to, že Brno doposud značilo cyklopruhy většinou tam, kde byl velký prostor pro auta. Což v Kounově ulici není. Dále byl umožněn vstup cyklistům do několika jednosměrných ulic a označeno bylo několik

---

<sup>4</sup> Viz příloha č. 4, 5 a 6

<sup>5</sup> Viz příloha č. 7

křižovatek. Velmi problematický je i průjezd městem, kde je vjezd cyklistům i do pěších zón zakázán.

V dalších letech chce Brno částku na cyklopruhy ještě navýšit, až na konečných 28 milionů za tři roky.

### **Parkovací domy**

Město nechalo vystavět velké podzemní parkoviště před Janáčkovým divadlem, které se nachází v centru města. Parkoviště by mělo pohltit až 400 aut. Parkovné stojí třicet korun na hodinu a v nočních hodinách od 22:00 hod do 6:00 hod patnáct korun. Občané Brna si také mohou koupit jedno ze 40 míst určených k rezidenčnímu stání. Takové místo stojí necelých čtyřicet tisíc korun na rok. V letošním roce je také k dispozici sedmipatrový parkovací dům v Kopečné ulici kapacitou 88 míst. V budoucnu se počítá i s další výstavbou parkovacích domů a to např. za Besedním domem, které by mělo pohltit až pět set aut. Dále by se mělo zavést rezidenční parkovací místa pro místní, kde by každá domácnost dostala jedno parkovací místo zdarma.

## **5.2 Doprava v Kladně**

### **Placené zóny**

Již v roce 2008 začalo Kladno využívat zpoplatnění za stání vozidel v některých částech města. Od té doby se poplatek zvýšil, a to z deseti korun za hodinu na dvacet. Další hodina pak vyjde už na čtyřicet korun. Zóny placeného stání jsou v důležitých a nejvíce vytěžovaných částí měst – u budovy magistrátu na náměstí Starosty Pavla, u hlavní pošty a u nemocnice.

### **Poplatky za vjezd do vybraných částí města**

Poplatky byly ve města zavedeny s vyhláškou č.02/12/01 11.12.2012. Poplatek se vybírá v místech, která jsou jasně označená dopravní značkou.<sup>6</sup> Poplatníkem je přitom každá fyzická a právnická osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu. Ohlašovací povinnost není povinná, pokud je vjezd do vybraných částí jednorázový (den, či část dne). Sazba je vypočtena na základě počtu aut, specifikace motorového zařízení a doby, na kterou je povolení vydáváno. Poplatek činí 20,- Kč za každý den a za jedno motorové vozidlo. Pokud je povolení vydáno na dobu delší, než je jeden den, může se

---

<sup>6</sup> Vybraná místa jsou uvedena v příloze č. 11



sazba s povolením poplatníka vydat paušální částkou 300,- Kč za kalendářní měsíc na jedno motorové vozidlo. Poplatek neplatí fyzické osoby a jim osoby blízké, které mají na placeném území trvalý pobyt, nebo osoby, které na placeném území užívají nemovitost ke své hospodářské činnosti.

### **Městský okruh**

Doprava je ve městě vedena dvěma hlavními směry. Severojižní směr vede na Unhošť a Západovýchodní z Rozdělova na Prahu. Město je napojeno ve své východní části s Prahou silnicemi č. 61, které se dále napojují na rychlostní silnice R6 a R7. Tato výhodní část města je velmi dobře dopravě řešena a nepotřebuje žádný městský okruh. V roce 2012 byl řešen a v jednání západní obchvat města, který ale nakonec nebyl přijat z důvodu dokončení silnice R6 a velké finanční náročnosti. Obchvat také nebyl přijat velkou částí obyvatelstva. Nakonec se mimo obchvatu zřídila jen běžná ulice propojující západní část okrsku Rozdělov. Město chce také odklonit nákladní dopravu přes bývalý areál Koněv. S tímto krokem má vzniknout i z peněz Středočeského kraje nová silnice, která by se měla napojit na silnici R7. Dále se počítá s výstavbou obchvatu sídliště na okrsku, tedy ve východní části města, kdy by měl daný obchvat stavět kraj.

### **Park and ride**

Nynější politika města Kladna se nevede v duchu stavění záchytných parkovišť. Radnice v roce 2010 přemýšlela s výstavbou záchytného parkoviště u vlakového nádraží, kde by měli možnost odstavit své auto i ti, kteří například jezdí za prací do Prahy. Vše nejspíše ztroskotalo na výkupu pozemků od Českých drah a Pozemkového fondu a také faktu, že lidé nemají o cestování vlakem zájem, protože se do metropole dostanou rychleji autobusem. Dalším velkým nedostatkem je i málo finančních prostředků.

### **Cyklostezky, cyklopruhy**

V centru města ani v jeho přilehlých komunikacích cyklopruhy nejsou. Město sponzoruje výstavbu okolních cyklostezek, kdy je okolí propojeno několika kilometry cyklistických stezek. Od roku 2010 byly postaveny tyto cyklostezky: Cyklostezka vedoucí z Kladna do Malých Kyšic, která měří cca 8 kilometrů, cyklostezka v Tuchlovicích, kde se od roku 2010 vybuďovalo více než deset kilometrů cyklistických tras (od roku 2010 do roku 2013) a cyklostezka spojující městskou část Kladna Rozdělov se sportovními areály na Sletišti. Stezka je jeden kilometr dlouhá a dokončena

byla v květnu 2013. Město získalo v rámci své cyklostezky dotace na výstavbu tzv. Kladenské cyklostezky. Ta by měla spojovat Prahu s Kyšicemi a měla by být dlouhá 6 kilometrů. Finanční výdaje by měly dosahovat necelých 27 milionů Kč.

### **Parkovací domy**

Rada města si v roce 2010 nechala udělat studii výstavby parkovacích domů. Vyšly jí 3 lokality, přičemž o dvou začala uvažovat. Jednalo se o parkovací domy před hlavním nádražím a ve Floriánské ulici v centru města. Každý z domů by měl stát 70 až 100 milionů korun. Město ale tolik peněz ve svých rezervách a fondech nemá, proto počítá s žádostí o evropskou dotaci. Parkovací domy nejsou ve výstavbě nejen kvůli finančním problémům, ale i díky tomu, že domy mají být plně mechanizované a mnohým radním se tento styl parkovacích domů nelíbí. Velká výhoda toho parkování je v tom, že řidiči zajíždějí na určenou plochu, ze které je výtah přenesen na volné stání. Oba tyto parkovací domy mají zadržet 400 parkovacích míst a cena stání se odhaduje na 20 korun za hodinu a 1200 korun měsíčně.

## **5.3 Doprava v Pardubicích**

### **Placené zóny stání**

Poplatky za placené zóny stání byly přijaty vyhláškou č. 9 v roce 2010, která nabyla účinnosti 1. 1. 2011. Poplatkovým obdobím pro fyzickou či právnickou osobu činí kalendářní rok. Poplatník musí podat přiznání příslušnému správci poplatku do 31. 1. následujícího roku. Sazby jsou rozděleny do 4 oblastí za 1 parkovací místo.

Tabulka č. 3: Placené zóny stání

	<b>1. oblast</b>	<b>2. oblast</b>	<b>3. oblast</b>	<b>4. oblast</b>
<b>Osobní vozidlo</b>	15 000,-	10 000,-	6 000,-	1 000,-
<b>Nákladní vozidlo do 3,5 t</b>	25 000,-	15 000,-	8 000,-	6 000,-
<b>Nákladní vozidlo nad 3,5 t</b>	0	0	20 000,-	18 000,-

Zdroj: vlastní

1. oblast je nejdražší, jelikož se jedná o hlavní náměstí a okolní třídy. U 2. oblasti jsou vyhrazená místa okolo řeky Labe a 3. oblast tvoří sídliště. 4. oblast jsou většinou okolní předměstí v blízkém okruhu Pardubic. Poplatek je splatný do 10 dnů ode dne podání přiznání k danému poplatku. Osvobozeny od poplatku jsou osoby zdravotně postižené, vozidla Policie ČR, městské policie a vozidla zdravotnická.

### **Poplatky za vjezd do vybraných částí města**

Poplatek schválili radní města Pardubic vyhláškou č. 10 v roce 2010, která nabyla účinnosti 1. 1. 2011. Poplatníkem je každá fyzická a právnická osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu. Poplatník je povinen podat písemnou žádost o povolení, u poplatku za den se to nevyžaduje. Sazby poplatku jsou rozdílné dle druhu vozidla:

a) za vozidlo do 3,5 t činí celoroční poplatek 3 000,- Kč, měsíční poplatek 300,- Kč a poplatek za den je 20,- Kč.

b) za vozidlo nad 3,5 t je celoroční poplatek 6 000,- Kč, měsíční poplatek 550,- Kč a poplatek za den 20,- Kč.

Osvobozeny od poplatků jsou vozidla městské hromadné dopravy, vozidla, jež řídí osoby postižené, vozidla, která provádí odvoz odpadu, vozidla svatebčanů, pohřební služby či zdravotní služby, Policie ČR a Městské policie. Dále jsou osvobozeny fyzické osoby, které mají adresu pobytu nebo vlastní nemovitost v placených zónách a osoby, které využívají nemovitosti ve vybraných místech k provozování své hospodářské činnosti.

### **Městský okruh**

Město Pardubice jako řada dalších větších českých měst obchvat potřebuje. Radnice nechala vypracovat plány na severovýchodní a jihovýchodní obchvat města.<sup>7</sup> Jihovýchodní obchvat se měl začít stavět již v roce 2010, ale stát neměl potřebné dotace a tak návrh na oba obchvaty prozatím zamítl. I díky tomu, že nemá dostatek financí a zbylé prostředky investuje do havarijních staveb. V letošním roce ovšem město vyplatilo posledního majitele, který bránil ve výstavbě severovýchodního obchvatu. Severovýchodní obchvat by měl odklonit tranzitní a místní dopravu a ulevit pardubické dopravě v centru města. Příprava stavby se i tak odhaduje v řádu několika

---

<sup>7</sup> Viz příloha č. 8 a 9

let. Pro úplné vyřešení a ulevění dopravní situace ve městě je ale potřeba vybudovat i zmíněný jihovýchodní obchvat.

### **Park and ride**

Ve městě existuje několik odstavných ploch a parkovišť, ovšem systém park and ride jako takový ne. Až čtvrtina obyvatel Pardubic cestuje do Prahy za prací vlakem a jelikož jsou i Pardubice hlavní spojkou ze směru Ostrava-Praha, park and ride by obyvatelům značně pomohl. Ve městě je možno odložit své auto na placeném parkovišti na 17. listopadu, kde je k dispozici 240 placených parkovacích míst. Dále na parkovišti pod AFI palácem, kde mohou řidiči využít 600 parkovacích míst. První hodina je zde zdarma, další hodina za 30,- Kč. Místo si lze i dlouhodobě pronajmout. Parkovat zadarmo lze pouze u ČEZ arény, kde je zhruba 400 parkovacích míst. I toto místo hodlá radnice v budoucnu zpoplatnit. Město má v plánu vytvořit systém záchytných parkovišť a systému park and ride. Hodlá využít parkoviště u obchodních center, rozšířit je a umožnit, aby doprava MHD byla pro parkující se slevou.

### **Cyklostezky, cyklopruhy**

Pardubice již v roce 2010 začaly ve městě zkoušet cyklopruhy. Cyklistika je ve městě velmi oblíbená a město se snaží cyklistům vyhovět. I v dalších letech se postupovalo v budování cyklopruhů. Město propojuje tzv. Prokopův most, kde denně prodeje několik stovek až tisícovka cyklistů. Proto byl na tomto mostě zřízen speciální pruh pro cyklisty, aby se umožnil snadný přesun cyklistů tak, aby neblokoval projíždějící auta. Město propojilo cyklostezky na Dašické ulici se stezkou u krajského úřadu. V ulicích Dašická, Johnova, Bubeníkova a Štrosova zcela změnila dopravní značení a vybudovala zde cyklopruhy, kdy mají cyklisté volný průjezd městem.<sup>8</sup>

### **Parkovací domy**

Od roku 2002 zde funguje Parkovací dům Centrum na sídliště Karlovina. Tento parkovací dům je čtyřpodlažní a první dvě patra pro 168 míst jsou určena pro veřejnost, stejný počet míst je určen pro Krajský úřad a 84 míst je určeno pro řidiče se stálým parkováním. Hodina zde vyjde na 10 korun a celodenní parkování na 150 korun. Dále ve městě funguje parkovací dům Polabiny, kde se platí pronájem roční, na letní měsíce či na měsíce zimní. Při sjednané částce 890,-Kč za rok pro osobní automobil to ve

---

<sup>8</sup> V příloze č. 12 je mapa s vyznačenými cyklopruhy

výsledku dělá 30,- Kč za den. Do budoucna je v plánu postavit další domy a vytvořit tak návazný systém se systémem záchytných parkovišť.

## **5.4 Doprava v Táboře**

### **Placené zóny stání**

Město Tábor vydalo na začátku roku 2014 nařízení, ve kterém stanovuje placené místní komunikace a úseky. Ty jsou rozděleny na dvě části: oblast Starého města a oblast Nového města. Platba se týká vozidel určených do 2,5 t. Doba stání je časově omezena, a to:

- v oblasti Starého města: pondělí – sobota: 8.00 – 20.00 hod

- v oblasti Nového města: pondělí – pátek: 8.00 – 18.00 hod

sobota: 8.00 – 12.00 hod.<sup>9</sup>

### **Rezidentní a abonentní karty**

Rezidentní parkovací karty se vydávají maximálně na jeden rok. Sazba činí 900,- Kč na rok a 500,- Kč za rok pro občany, kterým je nad 70 let nebo jsou ZTP. Osobám, které mají trvalý pobyt v oblasti Starého města, se vydá abonentní karta typu „A“. V oblasti Nového města se vydává stejná karta typu „B“.

Dále se tyto karty dělí na:

- předplatní (40 000,-Kč/rok, 4 000,-Kč/měsíc a 1 000,-Kč/týden)
- přenosné (12 000,- Kč/rok a 1 200,-Kč/měsíc),
- nepřenositelné (8 000,-Kč/rok a 800,-Kč/měsíc).

Sazba pro vyhrazení trvalého parkovacího místa pro osobní automobily je 1,667 Kč za měsíc.

### **Obchvat**

Obchvat Tábora byl otevřen v roce 1991. Tento obchvat byl veden jako rychlostní silnice, v roce 1999 byl vládním usnesením zařazen do dálniční sítě. Postupem let byla tato část silnice napojena na úsek Chotoviny, Mezno a v neposlední řadě i Veselí nad Lužnicí (celkem 42 km). Původní obchvat Tábora měří pouze 3,5 km a neplatí se zde dálniční známka. I přes to, že o výjimku placení dálniční známky usilovalo několik

---

<sup>9</sup> V příloze č. 13 je uveden podrobný parkovací systém a ceník

táborských starostů, byla jejich žádost zamítnuta, a i na krátkém táborském obchvatu se bude platit dálniční známka.

### **Park and ride**

Město nehodlá vystavět nebo rozšířit nová parkoviště a zavést systém park and ride. Tábor má ale dostatek parkovacích míst zvláště na okrajích města. Obyvatelé mohou využít neplacená parkoviště Na Pražském sídlišti (160 míst), u zimního stadionu (270 míst), u plaveckého stadionu (119 míst – z toho 2x ZTP + 6x autobus) nebo nedaleko Černých mostů v centru města (90 míst). Všechna tyto místa se nachází velmi blízko k zastávkám MHD.

### **Cyklostezky, cyklopruhy**

Ve městě je problém cestovat autem - natož na kole. Ulice jsou poměrně úzké. Město nehodlá budovat cyklopruhy pro cyklisty a pokud je ve městě cyklostezka, tak je propojena s pěší zónou. Před několika lety byla vybudována stezka pro cyklisty a pěší okolo řeky Lužnice, která se napojuje na sídliště nad Lužnicí a odpočinkovou zónu Komora, tato cesta však slouží spíše jako odpočinková cesta. Město nemá potřebnou cyklistickou politiku a na cyklisty pomýšlí jako na víkendové jezdce, ne jako na složku dopravní politiky.

### **Parkovací domy**

V roce 2007 byl v Táboře postaven velice potřebný parkovací dům Parking. Tento dům byl postaven u v centru města a nabízí 94 parkovacích míst. Sazba zde činí 10,- Kč za hodinu a 40,- Kč za den. Přeplatit se zde dá i na měsíc za 600,- Kč nebo na rok za 7 200,- Kč. Město chce postavit v oblasti odpočinkové zóny Komora u Sídliště nad Lužnicí 2 parkoviště. Jedno parkoviště by bylo u zmíněné odpočinkové zóny pro 29 aut a další by stálo nedaleko u tenisových kurtů s připojením na místní komunikaci pro 117 aut.

## **5.5 Doprava v Berouně**

### **Zóny placeného stání**

Pravidla pro zóny placeného stání a vymezení jejich pravidel přijalo město v roce 2011. Město specifikovalo i vydávání tzv. parkovacích předplatných karet. Majitel této parkovací karty může na vymezených placených komunikacích stát po dobu nejdéle 24 hodin. Vydávána je na maximální dobu jednoho roku.

Parkovací karta se vydává:

- fyzické osobě, která má trvalé místo pobytu v placené zóně, nebo má nemovitost v placené zóně. Taktéž fyzické osobě, která má místo trvalého pobytu v placené zóně a užívá vozidlo k soukromým účelům.
- právnické osobě, která má sídlo nebo provozovnu v placené zóně a své vozidlo používá k účelům podnikáním. Dále se vydává podnikající fyzické osobě, pokud používá své vozidlo k účelu podnikání.

Pro vozidla údržbářů, řemeslníků či servisní vozidla může být vydána tzv. jednodenní parkovací karta (nebo karta na jeden měsíc = 1 500,- Kč). Jednodenní parkovací karta může být také vydána návštěvníkům obyvatel, kteří mají trvalý pobyt v placených zónách. Tato karta je vydána na určité místo, den a zónu stání. Zóny, na kterých mohou majitelé platných parkovacích karet parkovat, jsou tzv. modré zóny. Cena za jeden kalendářní rok pro jedno rezidentní parkování je 300,- Kč bez DPH a pro abonentní parkování 3 000,- Kč bez DPH.

### **Obchvat**

Beroun je velmi důležitou dopravní spojkou, prochází zde železnice ze všech směrů. Nejdůležitější je, že Berounem prochází dálnice D5, tudíž nepotřebuje obchvat nebo městský okruh. Obyvatelé se dostanou po dálnici do Plzně nebo do Prahy, kam nejčastěji cestují. Velice snadno se napojí na dálnici z několika míst ze své hlavní, Pražské ulice. Velmi dobré bylo i řešení parkoviště park and ride, jelikož železniční a autobusová stanice, kde se parkoviště nachází, je velmi blízko dálnice a řidiči mají jistý rychlý přesun z města po dálnici či vlakem.

### **Park and ride**

V roce 2008 bylo zřízeno parkoviště tohoto typu u hlavního nádraží pod dálničním mostem.<sup>10</sup> Město se rozhodlo tento nevyužitý prostor využít a během několika měsíců zde vyrostlo záchytné parkoviště. Velká výhoda je v ceně, která je 20,- Kč na celý den. Další výhodou tohoto parkoviště tkví v tom, že řidiči platí až při odjezdu z parkoviště. Není problém nechat zde auto i několik dní. Parkoviště má kapacitu 184 míst a je obsluhováno. V budoucnu město počítá s návazností na zlevněné jízdné městské

---

<sup>10</sup> Viz. příloha č. 10

hromadné dopravy a Českých drah v souvislosti s parkováním na tomto záchytném parkovišti.

### **Cyklostezky, cyklopruhy**

Město jako takové cyklopruhy nebuduje a v nejbližších letech to ani neplánuje. Soustředí se na budování cyklostezek, které ale velmi málo zasahují do chodu města a jeho dopravy a soustřeďují opět cyklisty jako rekreanty ven z města. Musí se ovšem nechat, že jsou tyto cyklostezky velmi kvalitní. Příklad jedné z nejznámějších berounských cyklostezek vedoucí podél řeky Berounky. Její délka je cca 4,5 km.

### **Parkovací domy**

V Berouně zatím žádný parkovací dům nestojí. I proto se radní rozhodli, že parkovací dům postaví a uleví tak často přetíženému městu. Stát bude na Husově náměstí v blízkosti řeky Berounky na místě bývalého parkoviště. Přípravy na tomto domě začaly již v únoru minulého roku. Tento šestipodlažní parkovací dům by měl nabídnout přes 200 parkovacích míst a měl by být dokončen na podzim letošního roku. Celkové finance se pohybují okolo 80 milionů korun.



## **6. Ekologická doprava v Nizozemsku**

### **6.1 Obecné informace**

Tento stát jsem si vybral proto, že se mi líbí životní styl obyvatel a jejich dopravní politika jako celek. Ve městě je velké množství cyklistů a pro běžného Nizozemce je kolo obvyklý dopravní prostředek. Nizozemská města jsou plná kol a pomáhá tomu daná legislativa a dopravní politika na státní úrovni, kdy se v mnohých městech přizpůsobuje doprava cyklistům a zdravému životnímu stylu. Silnice jsou vybudovány ve velmi kvalitním stylu. Cyklisté zde nevlastní nějaká drahá kola a také nejsou postihováni za nedostatky při údržbě kol. Řidiči aut dávají cyklistům často přednost a to i proto, že se v zemi tulipánů při řešení dopravních komplikací často přikládá vina právě řidičům automobilových prostředků. Nizozemská města jsou plná kol, a proto se často stává, že se nenajde místo, kam kolo odložit. K tomu slouží různá speciální parkovací místa.<sup>11</sup> Cyklisté a cyklistika jsou zde velmi populární i díky tomu, že všechna ostatní vozidla musí platit silniční daň (Nizozemsko má nejhustší silniční síť v Evropě).

Zajímavé je i pravidlo parkování. Výhodou je, že prvních 15 minut je zcela zdarma, poté už je ale parkování velmi drahé a přesně to je princip omezení automobilové dopravy. Parkování v centru města je obzvláště nákladné, pokud budete chtít zaparkovat ve městě, není nijak neobvyklé, že budete muset zaplatit až 25 euro. Proto se vyplatí využívat parkoviště park and ride na okrajích měst. Například v Amsterdamu zaplatíte 8 euro a lístek na tramvaj do centra dostanete zadarmo.

### **6.2 Cyklistika a cyklistické značení**

Nizozemsko je proslulé svou cyklistickou dopravou. Ulice jsou plná kol a doprava je tomuto stylu přizpůsobena. Cyklostezky jsou často mezi ulicí a chodníkem. Jsou označeny značkami a mají červený odstín asfaltu, pro lepší odlišení od silnice.<sup>12</sup> Běžné jsou i půjčovny kol. Půjčení není vůbec drahé, stojí téměř deset euro. Jeden problém se zde však najde. Večer je dle místních obyvatel lepší kolo schovat či si pořídit velmi dobrý zámek. Není neobvyklé, že je kolo ukradeno a prodáno další den. I díky tomu, že poptávka po kolech je v této zemi vysoká a prodejní cena velmi malá. V zemi je několik stojanů na kola. Města tak plně podporují cyklistickou dopravu a zdravý životní styl.

---

<sup>11</sup> Viz. příloha č. 14

<sup>12</sup> Viz. příloha č. 15

Cyklisté mají samozřejmě svá vlastní dopravní značení.<sup>13</sup> Tento druh dopravy je tu tak populární, že se často tvoří i fronty cyklistů (zvláště ráno a v odpoledních hodinách). Nizozemsko má vlastní síť cyklostezek, které jsou jasně a prakticky značené, tzv. knooppunty. Každá trasa má své specifické číslo a šipka udává směr jízdy.<sup>14</sup>

### **6.3 Městská hromadná doprava a kruhové objezdy**

Na území platí jednotná vstupenka tzv. Strippenkaart. Tato jízdenka je zónová a lze použít na tramvaj, metro, či autobusovou a vlakovou dopravu. Jízdenka je k sehnání ve všech stáncích či supermarketech a orazítkuje ji řidič nebo se vloží do speciálního strojku. Počet zón, kterými se projde, musí odpovídat počet označených proužků na kartě - zvýšenému o jeden. Pokud se projde jedna zóna, označí se dva proužky. Přičemž centrum menšího města se rovná jedné zóně, u větších měst jsou to zóny dvě. Platnost vstupenky je šedesát minut a je plně přestupná a platí ve všech dopravních prostředcích.

V Nizozemsku se vyskytuje několik druhů kruhových objezdů, které se uzpůsobují cyklistům. Cyklisté zde mají velkou výhodu v tom, že mají přednost před auty. Auto při vjezdu na křižovatku musí dát cyklistům přednost a to samé se stane i při odjíždění z kruhového objezdu. Tento styl vedení kruhových objezdů a křižovatek se objevil jako první v nizozemském městě Enschede. V západních státech se velice osvědčil.<sup>15</sup>

Také se zde vyskytuje opak křižovatky předchozí. Cyklisté zde nemají prioritu. Tento typ je obvyklý mimo zastavěné oblasti (např. v Assenu) a cyklisté zde nemají přednost. Tvar křižovatky není čistě kruhový a i to umocňuje nižší rychlost cyklistů. Na povrchu vidíme tzv. žraločí zuby, které udávají, kdo má přednost a jakým směrem se má řidič dát.<sup>16</sup>

---

<sup>13</sup> Viz. příloha č. 16

<sup>14</sup> Viz. příloha č. 17

<sup>15</sup> Viz. příloha č. 18

<sup>16</sup> Viz. příloha č. 19

## 7. Souhrn a návrhy na zlepšení

Ve městech nad 50 000 obyvatel je situace nejmáňší. Lidé stále více využívají auta pro svou přepravu. Města místo levnější formy budování záchytných parkovišť, kde není legislativa nijak náročná a složitá, se unáhlují ke stavbě parkovacích domů. Radní si situaci začínají uvědomovat a zaměřují se po vzoru západních měst na cyklopruhy. Tato alternativa je u nás ze začátku silně kritizována a odmítána hlavně řidiči automobilů. Dopravě ve velkých městech napomůže výstavba záchytných parkovišť doplněná o synchronizaci s městskou hromadnou dopravou, veřejnou dopravou a železniční. Tento systém by měl být napojen tak, aby parkování vyšlo levněji než v centru města (např. 25,- Kč za den), po zaplacení této částky by měl řidič nárok na zvýhodněnou jízdenku (např. 20 % z ceny jízdenky). Záchytná parkoviště by měla být provozována městem tak, aby byl provoz do budoucího výhledu výdělečný. Výhodou je nízká provozní cena. Využíváním městské hromadné dopravy by se i zvedla tržba městu (pokud však MHD sám provozuje).

Ve městech pod 50 000 obyvatel je situace rozdílná. Nejvíce zde schází finance, díky tomu se města nejčastěji uchylují k zavedení poplatků za parkování a shánějí dotace na parkovací domy. Infrastruktury měst jsou zastaralé, i proto by se dalo s rozvojem komunikací přemýšlet o výstavbě cyklopruhů. Poplatky za vjezd jsou používány velmi málo, téměř vůbec. Opět se zde nabízí výstavba záchytného parkoviště jako nejlepšího alternativního řešení a zavedení poplatků za vjezd do města, kterým se malá města brání a zaváděny jsou až v krizových situacích.

Ke zlepšení situace pomůže ve všech městech výstavba záchytných parkovišť a koordinace s Českými drahami či dopravci veřejné hromadné dopravy. Pokud budou města dostatečně podporovat cyklistiku a propagovat ji, dosáhne se snižujícího počtu aut ve městech a zlepšení dopravní situace. Je zcela zřejmé, že s rostoucím počtem obyvatel je situace horší. Proto by se měla menší města vyvarovat chyb měst velkých a začít bojovat s dopravou pomocí legislativních kroků a opatření.

## Návrhy řešení - Brno

Zkoumáním bylo zjištěno, že doprava je zde na velice špatné úrovni již několik let. Brnu chybí dopravní strategie, která byla minulými radními zbytečně opomíjená. Poslední roky se začala projevovat nezbytnost výstavby městského okruhu, který by zásadně pomohl ulevit dopravě. Placené zóny se začaly využívat až od roku 2011. Ve srovnání s městy v Jihomoravském kraji zjistíme, že Brno začalo tuto legislativu používat jako jedno z posledních měst. Například město Hodonín tuto výhodu užívá již od roku 2007, Znojmo zavedlo placené zóny již v roce 1998 a Břeclav v roce 2008. Cyklopruhy se začínají rozmáhat a budovat, kdy si obyvatelé začínají na tento styl dopravy zvykat. Avšak prvním, kdo začal budovat cyklopruhy v Jihomoravském kraji, bylo město Břeclav, kde byl první cyklopruh postaven už v roce 1995. Zatíženost města je dána hlavně rostoucím počtem automobilů a nedostatkem volných parkovacích míst. Jak je již výše zmíněno, v Brně je nedostatek parkovacích míst, což se odráží na dopravě ve městě.

Tabulka č. 4: Srovnání počtu řešených přestupků jednotlivými městskými policiemi v roce 2013

Počet řešených přestupkových jednání	Ostrava	Plzeň	Brno	Praha
na úseku dopravy	31 684	30 779	69 042	738 817

Zdroj: (MĚSTSKÁ POLICIE OSTRAVA, 2014)

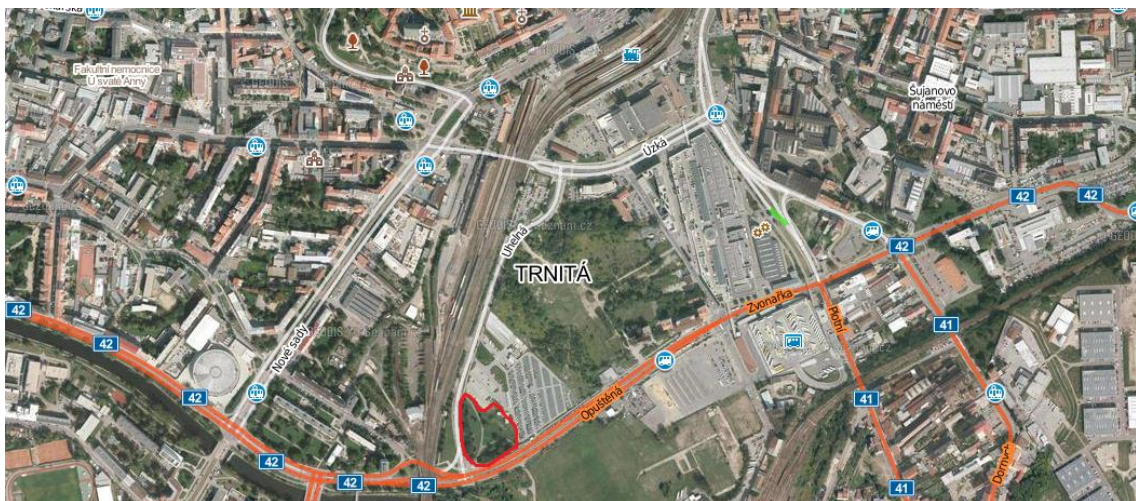
Brno nutně potřebuje dostavbu městského okruhu tak, aby nebylo přetěžováno auty vydávajícími se hlavně směrem na sever a na jih. Nezbytností je i výstavba záchytného parkoviště, nejlépe na kraji města nebo u nádraží, s propojením na MHD, kdy by se výrazně ulehčila situace v centru. Tato výstavba by byla finančně nejméně náročná (odkup pozemků + výkopové práce a položení asfaltu). Výstavba parkovacích domů by nebyla moc dobrým řešením, pokud se chce město zbavit aut v centru a ulehčit tak dopravě a ovzduší. Parkovací domy jsou sice alternativní řešení, ale finančně velmi náročná. Podpora cyklistiky jako je tomu teď by měla i nadále pokračovat. Prioritou musí být výstavba cyklopruhů směrem k centru města tak, aby se nebránilo přístupu cyklistům a pěším. To vše doplněné značením cyklistických pruhů a dopravním značením. Důležitá je i propagace města formou novinových článků a různých akcí na podporu cyklistiky, např. pořádání besed a festivalů na náměstí. Aby si i občané

uvědomili závažnost situace. Městu by pomohlo i zdražení parkovacího stání na 40 - 50,- Kč za den, aby se auta přemístila do parkovacích domů, kde by to pro ně bylo finančně výhodnější. Jako je tomu v západních zemích.

Názorný je zde příklad záchytného parkoviště o rozloze 350 míst, které by bylo ze 100 % obsazeno, činil by výtěžek 8 750,- Kč za den. Kdyby těchto 350 lidí cestovalo městskou hromadnou dopravu, kde by stál lístek 13,- Kč, zaplatili by po 20 % slevě 10,- Kč. S cestou zpět na parkoviště by to dohromady činilo 7 000,- Kč. Městu by tudíž do rozpočtu každým dnem přibylo 15 750,- Kč. Náklady na provoz parkoviště by byli relativně nízké - v podobě zaměstnance ostrahy a večerního osvětlení, které by se zaplatily v průběhu pár dnů provozu.

Pozemky v Brně, které svou rozlohou a umístěním vyhovují požadavkům na výstavbu parkoviště park and ride. V Uhelné ulici už placené parkoviště je. To by se dalo rozšířit o pozemky, které jsou ve vlastnictví města a mají celkovou rozlohu 7288 m<sup>2</sup> a zprovoznit je jako záchytné parkoviště. Výhodná je pozice autobusové zastávky a především hlavního železničního nádraží.

Obrázek č. 3: Vhodné pozemky v Brně pro výstavbu záchytného parkoviště



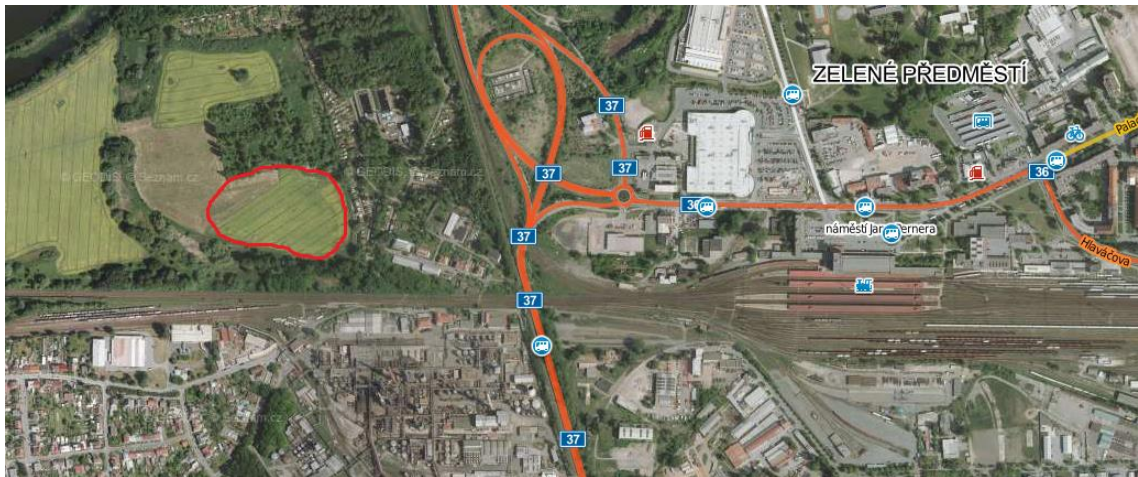
### Návrhy řešení - Pardubice

V Pardubicích je obdobná situace jako v Brně. Město je plné aut a ovzduší je čím dál horší. I proto se radní rozhodli pro budování cyklopruhů jako alternativy pro zlepšení situace. Výstavba cyklopruhů by měla v budoucnu pokračovat ve stejném směru. Vhodné by bylo i postavení záchytného parkoviště.



Na obrázku je možné vidět pozemek velký 31 656 m<sup>2</sup>, který by sloužil k vybudování záchytného parkoviště. Tento kus orné půdy patří Pozemkovému fondu České republiky. Velkou výhodou je i krátká vzdálenost k vlakovému nádraží, kde by lidé cestující za prací do Prahy zanechali své auto. Vhodné by bylo vybudování autobusové zastávky veřejné hromadné dopravy, případně vyjednat smlouvu s Českými drahami ohledně různých slevových jízdenek, aby se lidem více vyplatilo jet do práce vlakem než autem.

Obrázek č. 4: Vhodné pozemky v Pardubicích pro výstavbu záchytného parkoviště



Na obrázku číslo 5 jsou modře vyznačeny již vybudované trasy s cyklopruhy, červeně (třída Míru, Masarykovo náměstí, Hradecká ulice a ulice 17. listopadu) jsou zvýrazněné doporučené trasy pro vybudování dalších cyklopruhů. Tyto trasy by se měly doplnit cyklopruhy v návaznosti na ty stávající tak, aby se ulevilo přetíženosti historického centra a dosáhlo se plynulosti provozu. Vybudování cyklopruhů na Hradecké ulici přinese přísun cyklistů ze severu a jihu města, kteří budou mít možnost cestovat do práce či do školy. Spojením s ulicí 17. listopadu dojde k možnosti cestovat bezpečně na kole směrem na jih. V budoucnosti by se poté měly tyto pruhy napojit na cyklopruhy v ulici Jana Palacha.

Obrázek č. 5: Návrh na trasu výstavby cyklopruhů v Pardubicích



### Návrhy řešení - Kladno

Nedokonalostí, kterou město má, je vlaková výstavba. Díky tomu je i problematické spojení s postavením záchytného parkoviště u nádraží. Kladno je od Prahy vzdáleno třiceti kilometry. Přímý spoj na hlavní nádraží neexistuje a vlakem se tam dostaneme pouze přestupem. Kvůli tomu je vlak kladenskými občany opomíjen. Ranní vlakové spojení trvá 39 minut a do Prahy přijíždí až v 7:54, což pro zaměstnance pracující od 8 hodin není úplně ideální. Oproti tomu jízda autem trvá přibližně 37 minut. Je zcela nepochybné, pro jaký druh dopravy se řidiči rozhodnou. Proto vybudování parkoviště typu park and ride u vlakového nádraží nemá v tomto městě budoucnost. Lepší situace nastává u autobusů, které jezdí pravidelněji a rychleji, nejrychlejší jede dokonce pouhých 32 minut (od náměstí Svobody). Místo, kde by se dalo postavit záchytné parkoviště je u autobusového nádraží. Lidé by zde mohli své auto za nízkou cenu (20,- Kč) nechat a jet za prací do Prahy autobusem. Město provozuje městskou hromadnou dopravu, která pravidelně jezdí do Prahy, proto by ucelený systém s parkovištěm mohl v budoucnosti dobře fungovat. Pravidelné spoje po cca 20 – 30 minutách, sleva na jízděm a levné parkování by měly fungovat jako prostředek pro ulevnění dopravy nejen v Kladně, ale i v Praze.

Město by dále mělo podporovat výstavbu tzv. Kladenské cyklostezky, tedy trasy spojující Kladno a Prahu. Poté by mohli lidé snadněji cestovat za prací i na kole. Parkovací domy v centru města nejsou dobrým řešením a naženou více aut směrem do



centra. Prioritou by měla být výstavba záchytného parkoviště u autobusového nádraží, kde by lidé měli možnost své auto nechat. Parcely jsou ve vlastnictví firmy NOVAL, s.r.o. Výhodou je jejich prozatímní nevyužitelnost a velká rozloha - až 50 734 m<sup>2</sup>.

Obrázek č. 6: Vhodné pozemky v Kladně pro výstavbu záchytného parkoviště



### Návrhy řešení - Tábor

V Táboře je situace špatná díky nevyužívanému obchvatu města. Proto radnice musí začít s plány na přestavbu hlavní spojky – Českobudějovické ulice. Pokud chce město přesunout řidiče na obchvat a zlepšit tak situaci ve městě, musí na této třídě vybudovat cyklopruhu.

Obrázek č. 7: Návrh na trasu výstavby cyklopruhů v Táboře



Již několik let se mluví o přestavbě Budějovické ulice, která je hlavní spojkou mezi centrem a oběma velkými sídlišti (Pražské sídliště a Sídlíště nad Lužnicí). Vozovka je několik desítek let ve špatném stavu a občané sami volají po opravě. Při přestavbě komunikace se musí myslet na cyklisty, tj. vybudovat zde samostatný cyklopruh. Místo



se zde nabízí - díky velkému množství parkovacích míst u vozovky. Lidé by pak mohli ze sídlišť bezpečně jezdit na kole městem či se dopravovat do historického centra. Řidiči by poté mohli více využívat obchvat města, který je téměř nepoužíván.

Tábor má velkou výhodu v tom, že došlo k vybudování parkoviště u nádraží, které bylo ještě před časem zadarmo. Toto místo bylo zcela rekonstruováno, ovšem po zpoplatnění je méně obsazované. Výhoda tkví v návaznosti na vlak, kde mají lidé možnost auto odložit a jet vlakem či autobusem městské hromadné dopravy do práce. Musí se vytvořit systém v návaznosti na vlak a MHD tak, aby se občanům vyplatilo auto na parkovišti zanechat a jet do práce jinak. V nynější době je však cena odradí. Proto by mělo město vytvořit koncept pomocí slev a výhod. Ten poté reprezentovat prostřednictvím webových stránek a svých novin tak, aby lidi na tento systém přilákali.

### **Návrhy řešení - Beroun**

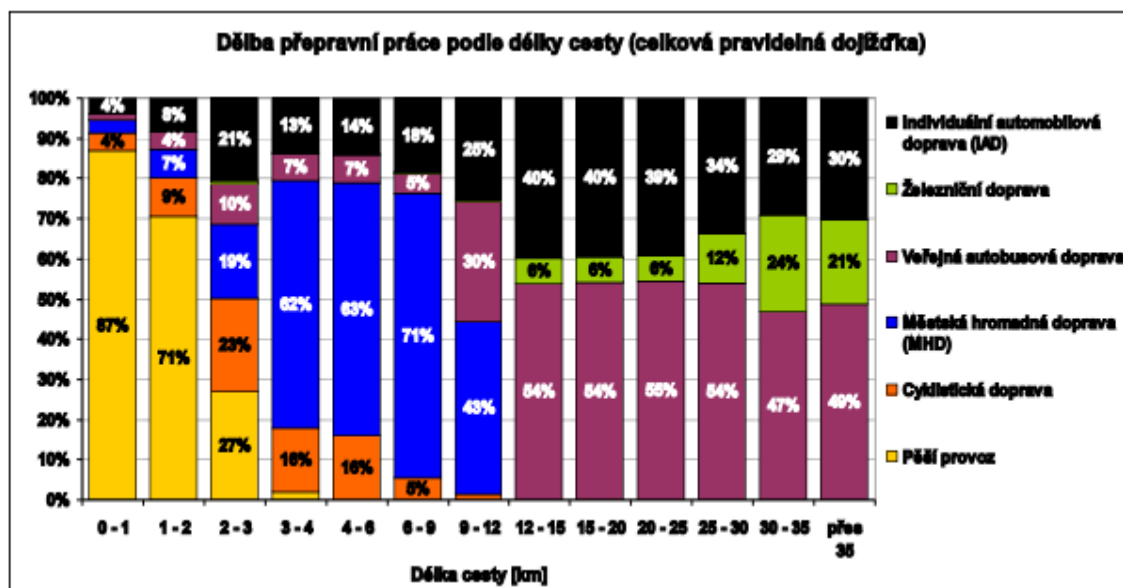
Nejmenšímu popisovanému městu chybí denní poplatky za stání. Situace je zde na lepší úrovni, i díky výstavbě záchytného parkoviště park and ride a dobře vedené dálnici D5 podél města. Záchytnému parkovišti se dostává velké obliby a lidé ho díky své poloze u nádraží používají. Město začíná budovat parkovací dům pro odlehčení dopravní situace. V nejbližších letech se dá očekávat klesající trend počtu aut, zásluhou parkoviště park and ride a parkovacímu domu. Díky tomu by se v centru města měly vybudovat cyklopruhy. K tomu se musí začít vybírat denní poplatky za parkování (od 20,- Kč/hodinu) a přemýšlet by mělo město i o poplatku za vjezd do centra, jako je tomu ve větších městech. Nutností je také podpora výstavby cyklostezky směrem k Praze.

### **Cyklistika jako alternativní doprava**

Cyklistika má několik pozitiv, kolo může využívat kdokoli bez ohledu na věk a výši příjmu, kolo je cenově dostupné, není hlučné a neznečišťuje životní prostředí. Pokud vlastníte kolo, nemáte obvykle potíže s hledáním parkovacího místa a nemusíte čekat v dopravních kolonách. Nejdůležitějším a velkým pozitivem kola je hlavně jeho prospěch pro zdraví organismu. Zajímavé je také zjištění, že na pruhu o délce 3,5 m se za hodinu dokáže přepravit až 14 000 lidí na kole a 19 000 lidí pěšky. Zatímco ve stejném pruhu se přepraví pouze 2 000 lidí automobilem. Češi vlastní bezmála 4 miliony kol, oproti počtu automobilů (4,6 milionu k roku 2012) to není tak velký rozdíl. Pro srovnání, v Nizozemsku žije 16,5 milionu obyvatel a v provozu je tu 18 milionů kol.

Z níže popisovaného grafu vyplývá, že role cyklistické dopravy je výrazná u cest dlouhých mezi 2-3 km, kde dosahuje až k 20%. Od 2 do 12 km je nejvíce využívána městská hromadná doprava. U delších cest, nad 12 km začíná dominovat veřejná autobusová doprava u malých měst a individuální doprava u velkých měst.

Graf č. 2: Dělna přepravní práce u celkové pravidelné dojížděky v závislosti na délce cesty v celé ČR

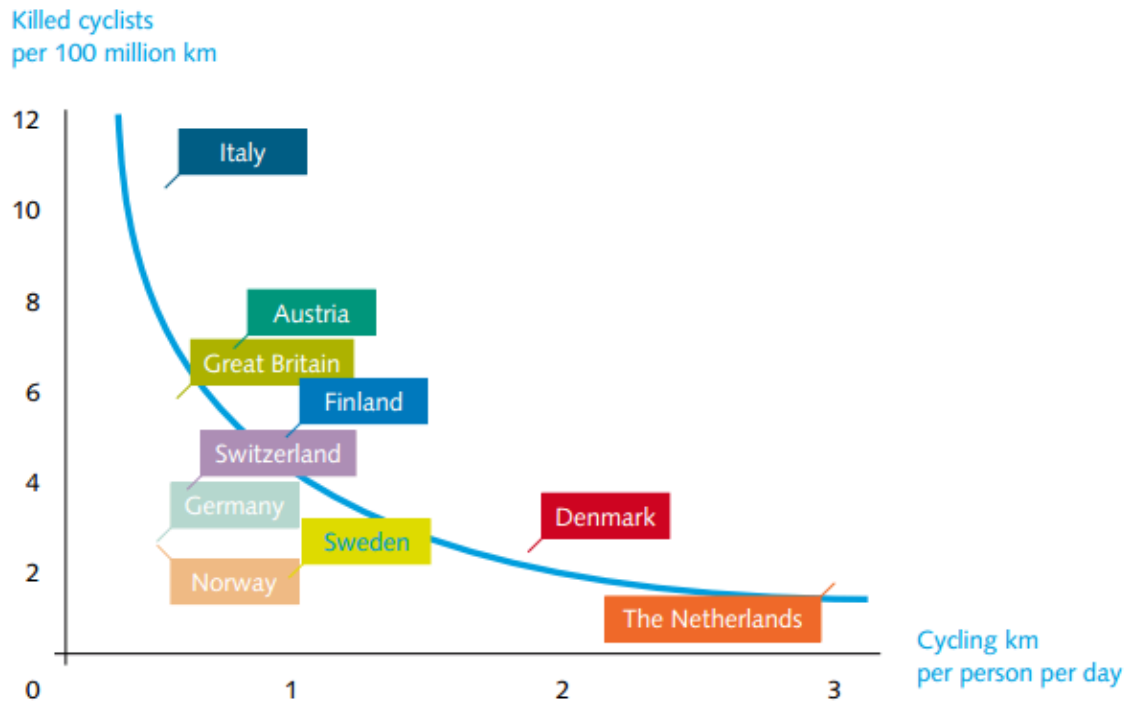


Zdroj: (MINISTERSTVO DOPRAVY, 2007).

Kolo je díky zvyšujícím se cenám ropy, zlepšující se propagaci zdravého životního stylu a vzrůstajícím dopravním kolapsům v centrech měst na mírném vzestupu. Pokud chceme podíl cyklistiky na celkových přepravních výkonech zvýšit, bude zapotřebí zlepšit podmínky pro cyklisty, hlavně zlepšit komunikaci a bezpečnost. Činnost státu je v této oblasti více než nutná. Nezbytná je především úprava zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Tento zákon by měl být upraven tak, aby byly zlepšeny podmínky pro cyklistické stezky či cyklopruhy a aby byly tyto stavby preferovány. Dále je zapotřebí změnit projektování a stavění komunikací ve prospěch automobilové dopravy. Dobré by bylo přenést zodpovědnost ŘSD a krajů na budování silnic tak, aby zajistily budování cyklistických pruhů a stezek. Pro zlepšení cyklistické dopravy je zapotřebí vybudování veřejných půjčoven kol s podporou státu, jako je tomu v západních státech Evropy. Tyto půjčovny by lidé mohli využívat v kombinaci s hromadnou dopravou. V nynější době je v provozu pouze parkování kol, což však obce využívají jen v malé míře.

Pokud se podíváme na západní státy Evropy, které podporují cyklistiku, vidíme, že s rostoucím počtem cyklistů jsou silnice bezpečnější. Snižuje se tím i počet nehod. V praxi to znamená, že auta dávají při řízení větší pozor a respektují přítomnost cyklistů. I proto by měla být podpora cyklistiky jedním z hlavních cílů dopravní politiky státu.

Graf č. 3: Nepřímá závislost ujetých kilometrů na kole za den a počtu smrtelných dopravních nehod cyklistů



Zdroj: (CYCLING IN THE NETHERLANDS, 2009)

## 8. Závěr

V závěru mé bakalářské práce jsou zrekapitulovány problémy ekologické dopravy a jsou poukázány možnosti jejího zlepšení a udán případný směr.

Je zřejmé, že v dnešní době je zcela nejjednodušší a nejrychlejší dopravit se z místa na místo autem. Každému z nás jde hlavně o čas, o dopravení se za co nejkratší dobu. Bohužel doprava a hlavně ta individuální automobilová, velice škodí životnímu prostředí a našemu organismu. S dopravou je spojen hluk, znečištění a dopravní nehodovost. Města jsou čím dál více přeplněna automobily a znečištěna jejich emisemi. Proto je na lidech, aby jim to nebylo lhostejné a začali proti tomu svými silami bojovat.

Ve své praktické části jsem se zabýval využíváním restriktivními legislativními prostředky, která mohou města vůči řidičům automobilů použít. Legislativních prostředků bylo několik, a proto jsem použil dle naší platné legislativy ty nejdůležitější. Vypsání legislativní prostředky jsem popsal v pěti vybraných městech a zaměřil se na používání či odmítání určitého nástroje. Bylo zajímavé pozorovat, jak mají některá města velké problémy s dopravou a sami si to uvědomují. Bohužel v mnoha případech chybí dopravní koncepce daného města, jako je tomu například u Brna, kde se začala rozvíjet až v posledních měsících a přitom je zde doprava špatná už několik let. Můžeme si všimnout, že obce mají volné ruce působnosti v budování záchytných parkovišť, většinou vše ale skončí na financích. Je pozoruhodné sledovat západní města Evropy, jak přistupují k dopravě a jejím problematickým aspektům, jako je tomu například v popisovaném Nizozemsku. Systém je zde velmi dobře propracovaný a na vysoké úrovni a lidé ve městech si zvykli na zdravý styl dopravy.

V závěru práce se snažím navrhnout změny, které uleví dopravě ve zmíněných pěti městech. Dále popisují celkovou situaci v českých zemích dle počtu obyvatel. K uklidnění situace a zlepšení bezpečnosti silnic přispěje také uzpůsobení komunikací cyklistům. Pomocí cyklistů a jejich zahrnutí do dopravy měst dojde ke zlepšení podmínek, zdravého životního stylu a ovzduší měst. S rozvojem cyklistické dopravy souvisí podpora státu a dobrá propagace směrem k občanům. Velmi dobrým směrem se upínají kampaně „Do práce na kole“, nebo „Nakupuj na kole“. Tyto kampaně mají za úkol přesvědčit občany, aby při cestě do práce či do obchodu využívali kolo jako dopravní prostředek. Je důležité, aby stát připravil kvalitní legislativu a vhodně podporoval infrastrukturu měst, kde bude nahlíženo na cyklisty. Mělo by se změnit i

myšlení projektantů tak, aby oni sami považovali za nutné uzpůsobovat komunikace cyklistům a nepreferovala by se tak pouze individuální automobilová doprava. Směrů, kterými se může stát spolu s městy vydat, je několik a je jen na nich, zda použijí všechny možné prostředky a pomůžou ke zlepšení situace v dopravě obecně.

Samým závěrem je třeba říci, že téma bakalářské práce je velmi široké a rozsah tématu nebyl určitě vyčerpán. Věřím, že informace které jsem použil a zpracoval, jsou dostačující a navržená doporučení jsou praktickým řešením.

## **Summary**

This work tries to describe environmental transport policy through legislation. Specifically in selected Czech towns. Further is analysed the environmental transport policy in European state – the Netherlands. With these knowledge will be created proposals to improvement of the current situation.

## Seznam použité literatury

- 1) ADAMEC, V., DOSTÁL, I., DUFEK, J., HUZLÍK, J., LIČBINSKÝ, R., JEDLIČKA, J., & PROVALILOVÁ, I. (2008). *Doprava, zdraví a životní prostředí*. Brno: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- 2) ADAMEC, V., DOSTÁL, I., JANDOVÁ, V., JEDLIČKA, J., KŘIVÁNEK, V., & ŠPIČKA, L. (2010). *Studie o vývoji dopravy z hlediska Životního prostředí v České republice za rok 2009*. (strana 25). Brno: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
- 3) ARDITTI, D. (2011). *The Cycle Helmet Show, and how the Dutch do it*. Dostupné z WWW: <[http://www.voleospeed.co.uk/2011\\_09\\_01\\_archive.html](http://www.voleospeed.co.uk/2011_09_01_archive.html)>.
- 4) BEROUNSKÝ REGION. (2010). *Parkoviště u nádraží otevřeno*. Dostupné z WWW: <<http://www.berounskyregion.cz/clanek/parkoviste-u-nadrazi-otevreno.html>>.
- 5) BICYCLE DUTCH. (2013). *A modern Amsterdam Roundabout*. Dostupné z WWW: <<http://bicycledutch.wordpress.com/2013/05/09/a-modern-amsterdam-roundabout/>>.
- 6) DIRO, M. (@ 2010). *Ekologická doprava v českých městech? Utopie!* Dostupné z WWW: <<http://www.nazeleno.cz/nazelenoplus/emise-co2/ekologicka-doprava-v-ceskych-mestech-utopie.aspx>>.
- 7) DOLEŽAL, M., & ROBEŠ, M. (1996). *Ekologická dopravní politika ve městech*. (1. vydání). Brno: Český a Slovenský dopravní klub.
- 8) FOLTÝNOVÁ, H., & ŽÁK, V. (2005). *Slepá ulice*. (1. vydání). Praha - Brno: Edice APEL.
- 9) GOODWIN, P., HASS-KLAU, C., & CAIRNS, S. (1998). *Evidence on the effects of road capacity reductions on traffic levels. in traffic engineering and control*. London: Landor Publishing.
- 10) CHEN, D. D. T. (1997). *"If You Build It, They Will Come"*. Washington D. C.: In Progress, Surface Transportation Policy Project.
- 11) IFASTER.CZ. (2012). *Do Holandska na kolo*. Dostupné z WWW: <<http://ifaster.tiscali.cz/do-holandska-na-kolo/>>.
- 12) KUBÁT, B., JACURA, M., & VACHTL, M. (2006). *Využití vicesystémové kolejové dopravy (tramtrain) v obslužnosti území*. Ostrava: Czech Raildays.

- 13) KUČERA, P. (@ 2011). *Rodin bez auta v Česku přibývá, už je jich osmina*.  
Dostupné z WWW:  
<<http://aktualne.centrum.cz/finance/doprava/clanek.phtml?id=699907>>.
- 14) KURFÜRST, P. (2002). *Řízení poptávky po dopravě jako nástroj ekologicky šetrné dopravní politiky*. (1. vydání). Praha: Centrum pro dopravu a energetiku.
- 15) KUTÁČEK, S. (2003). *Možnosti alternativ k individuální automobilové dopravě*. (1. vydání). Brno: Masarykova univerzita v Brně.
- 16) KUTÁK, A., KUMPOŠT, P., JARMIČ, L., DONT, M., & POKORNÝ, P. (2012). *Jak chránit obce před kamiony manuál možných řešení*. (1. vydání). Praha: Dopravní federace.
- 17) MAGAZÍN ČESKÉ NOVINY. (2013). *V Brně otevřeli průlomový cyklopruh v Kounicově ulici*. Dostupné z WWW: <<http://magazin.ceskenoviny.cz/zpravy/v-brne-otevrel-prulomovy-cyklopruh-v-kounicove-ulici/984443>>.
- 18) MEJSTŘÍKOVÁ, A. (@ 2008). *Místní Agenda 21*. Dostupné z WWW:  
<<http://obcan.ecn.cz/index.shtml?w=u&x=1923253>>.
- 19) MĚSTO KLADNO. (2012). *Platné obecně závazné vyhlášky*. Dostupné z WWW:  
<[http://www.mestokladno.cz/VismoOnline\\_ActionScripts/File.ashx?id\\_org=6506&id\\_dokumenty=1429502](http://www.mestokladno.cz/VismoOnline_ActionScripts/File.ashx?id_org=6506&id_dokumenty=1429502)>.
- 20) MĚSTSKÁ POLICIE OSTRAVA. (2014). *Zpráva o činnosti Městské policie Ostrava v roce 2013*. Dostupné z WWW:  
<[http://www.mpostrava.cz/Fotogalerie/201442124317648\\_Zpr%C3%A1va\\_o\\_%C4%8Dinnosti\\_MP\\_2013.pdf](http://www.mpostrava.cz/Fotogalerie/201442124317648_Zpr%C3%A1va_o_%C4%8Dinnosti_MP_2013.pdf)>.
- 21) MINICAMPING DENESSE. (2012). *Knooppunten netwerk en fietsroutes in Noord Holland*. Dostupné z WWW:  
<<http://www.denesselimmen.nl/2012/04/knooppunten-netwerk-en-fietsroutes-in-noord-holland/>>.
- 22) MINISTERSTVO DOPRAVY (2005). *Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013*. Praha: Ministerstvo dopravy.
- 23) MINISTERSTVO DOPRAVY (2013). *Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050*. Praha: Ministerstvo dopravy.



- 24) MINISTERSTVO DOPRAVY. (2007). *Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce*. Dostupné z WWW: <<http://www.cyklodoprava.cz/file/vyzkum22-zaverecnazprava/>>.
- 25) MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ (2004). *Zpráva o životním prostředí České republiky v roce 2003*. Praha: Ministerstvo životního prostředí.
- 26) MINISTRY OF TRANSPORT, PUBLIC WORKS AND WATER MANAGEMENT DIRECTORATE-GENERAL FOR PASSENGER TRANSPORT. (2009). *Cycling in the Netherlands*. Dostupné z WWW: <<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/CyclingintheNetherlands2009.pdf>>.
- 27) NÁRODNÍ SÍŤ ZDRAVÝCH MĚST. (@ 2005). *Stanovy NSZM ČR*. Dostupné z WWW: <[http://www.nszm.cz/cb21/archiv/aktual/nszm\\_stanovy\\_novela05.pdf](http://www.nszm.cz/cb21/archiv/aktual/nszm_stanovy_novela05.pdf)>.
- 28) NOVÁK, J. (1993). *Doprava, životní prostředí a politika*. (1. vydání). Brno: Český a slovenský dopravní klub.
- 29) NOVÁK, J., CEMPÍREK, V., NOVÁK, I., & ŠIROKÝ, J. (2008). *Kombinovaná přeprava*. Pardubice: monografie Institut Jana Pernera, o.p.s.
- 30) PATRIK, M. (1997). *Alternativní trendy dopravní politiky v ČR: sborník z dopravního semináře v rybníku u Poběžovic*. (1. vydání). Brno: Český a Slovenský dopravní klub.
- 31) RŮŽIČKA, J. (1993). *Cesty k udržitelné dopravě ve městech*. (1. vydání). Brno: Český a Slovenský dopravní klub.
- 32) ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. (© 2011). *Stavby ve výstavbě*. Dostupné z WWW: <<http://www.rsd.cz/catalog/Stavime-pro-vas/Prehled-staveb?Open&hide=&title=&lng=CZ&selection=kraj&option=Pardubick%FD%20kraj>>.
- 33) ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR. (© 2012–2014). *Velký městský okruh Brno*. Dostupné z WWW: <<http://www.mestsky-okruh-brno.cz/plan-vystavby/>>.
- 34) SCHMEIDLER, K. (2010). *Mobilita, transport a dostupnost ve městě*. (1. vydání). Ostrava: KEY Publishing.
- 35) SLABÝ, P., LAUBE, Z., BOHÁČ, Š., VOHRADSKÁ, O., & DLABAJOVÁ, R. (2004). *Jak zklidnit dopravu v obcích*. (1. vydání). Brno: Nadace Partnerství.

- 36) ŠUTA, M. (2006). *Polétavý prach nám zkracuje život. Jak moc a proč?*.  
Dostupné z WWW: <<http://blisty.cz/art/28008.html>>.
- 37) TECHNICKÉ SLUŽBY TÁBOR S.R.O. (2014). *Mapy parkovacího systému města tábor*. Dostupné z WWW: <<http://www.tstabor.cz/cs/mapy-parkovaciho-system-mesta-tabor/17/>>.
- 38) TYM, A. (2007). *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky*.  
Brno: Centrum dopravního výzkumu v.v.i.
- 39) ÚTVAR ROZVOJE HL. M. PRAHY, ODBOR STRATEGICKÉ KONCEPCE.  
(2009). *Program realizace strategické koncepce hl. m. prahy na období 2009-2015*. Dostupné z WWW: <[www.dpp.cz/download-file/3196/program\\_realizace\\_def.pdf](http://www.dpp.cz/download-file/3196/program_realizace_def.pdf)>.

### **Použitá legislativa:**

- 41) Zákon č. 565/1990 Sb., o místních poplatcích.
- 42) Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.

# Seznam grafů, tabulek a obrázků

Graf č. 1: Podíl na přepravních výkonech v nákladní dopravě.....	12
Graf č. 2: Dělbá přepravní práce u celkové pravidelné dojížděky v závislosti na délce cesty v celé ČR .....	52
Graf č. 3: Nepřímá závislost ujetých kilometrů na kole za den a počtu smrtelných dopravních nehod cyklistů .....	53
Tabulka č. 1: Infrastruktura silniční dopravy (v km).....	13
Tabulka č. 2: Délka silnic v jednotlivých krajích (v km) .....	14
Tabulka č. 3: Placené zóny stání.....	36
Tabulka č. 4: Srovnání počtu řešených přestupků jednotlivými městskými policiemi v roce 2013.....	46
Obrázek č. 1: Vazby mezi kvalitou života, udržitelným rozvojem a zdravím.....	19
Obrázek č. 2: Dopravní indukce .....	20
Obrázek č. 3: Vhodné pozemky v Brně pro výstavbu záchytného parkoviště .....	47
Obrázek č. 4: Vhodné pozemky v Pardubicích pro výstavbu záchytného parkoviště ....	48
Obrázek č. 5: Návrh na trasu výstavby cyklopruhů v Pardubicích.....	49
Obrázek č. 6: Vhodné pozemky v Kladně pro výstavbu záchytného parkoviště .....	50
Obrázek č. 7: Návrh na trasu výstavby cyklopruhů v Táboře .....	50

# Seznam příloh

- Příloha č. 1: Legislativa placených zón
- Příloha č. 2: Legislativa poplatků za vjezdy do vybraných částí města
- Příloha č. 3: Legislativa městského okruhu
- Příloha č. 4: Městský okruh v roce 2014
- Příloha č. 5: Městský okruh v roce 2035
- Příloha č. 6: Detail městského okruhu
- Příloha č. 7: Cyklopruh v Kounově ulici
- Příloha č. 8: Jihovýchodní obchvat
- Příloha č. 9: Severovýchodní obchvat
- Příloha č. 10: Záchytné parkoviště v Berouně
- Příloha č. 11: Kladno a místa, v kterých se vybírá poplatek při vjezdu
- Příloha č. 12: Cyklopruhy v centru Pardubic
- Příloha č. 13: Podrobný systém táborského parkování
- Příloha č. 14: Odkládací plošiny na kola
- Příloha č. 15: Cyklopruhy v nizozemských městech
- Příloha č. 16: Cyklistické značení
- Příloha č. 17: Knooppunty v Nizozemsku
- Příloha č. 18: Kruhový objezd s prioritou cyklistů
- Příloha č. 19: Kruhový objezd bez hlavní priority cyklistů

## Příloha č. 1: Legislativa placených zón

(1) Poplatek za užívání veřejného prostranství se vybírá za zvláštní užívání veřejného prostranství, kterým se rozumí provádění výkopových prací, umístění dočasných staveb a zařízení sloužících pro poskytování prodeje a služeb, pro umístění stavebních nebo reklamních zařízení, zařízení cirkusů, lunaparků a jiných obdobných atrakcí, umístění skládek, vyhrazení trvalého parkovacího místa a užívání tohoto prostranství pro kulturní, sportovní a reklamní akce nebo potřeby tvorby filmových a televizních děl. Z akcí pořádaných na veřejném prostranství, jejichž výtěžek je určen na charitativní a veřejně prospěšné účely, se poplatek neplatí.

(2) Poplatek za užívání veřejného prostranství platí fyzické i právnické osoby, které užívají veřejné prostranství způsobem uvedeným v odstavci 1.

(3) Poplatku za užívání veřejného prostranství spočívajícího ve vyhrazení trvalého parkovacího místa nepodléhají osoby zdravotně postižené

(4) Sazba poplatku za užívání veřejného prostranství činí až 10,-Kč za každý i započatý m<sup>2</sup> užívaného veřejného prostranství a každý i započatý den. Za užívání veřejného prostranství k umístění prodejních nebo reklamních zařízení, lunaparků a jiných atrakcí může obec zvýšit sazbu až na její desetinásobek. Obec může stanovit poplatek týdenní, měsíční nebo roční paušální částkou.

Zdroj: Zákon č. 565/1990 sb., ve znění pozdějších předpisů.

## Příloha č. 2: Legislativa poplatků za vjezdy do vybraných částí města

(1) Poplatek za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst a částí měst (dále jen "vybraná místa") platí fyzická nebo právnická osoba, které bylo vydáno povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst. Poplatek neplatí fyzické osoby mající trvalý pobyt nebo vlastníci nemovitosti ve vybraném místě, osoby jim blízké, <sup>13)</sup> manželé těchto osob a jejich děti. Dále osoby, které ve vybraném místě užívají nemovitost ke své hospodářské činnosti nebo osoby, které jsou držiteli průkazu ZTP a jejich průvodci.

(2) Poplatek se vybírá za vydání povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst, do kterých je jinak vjezd zakázán příslušnou dopravní značkou.

(3) Sazba poplatku za povolení k vjezdu s motorovým vozidlem do vybraných míst činí až 20 Kč za den. Obec může po dohodě s poplatníkem stanovit poplatek také paušální částkou.

Zdroj: Zákon č. 565/1990 sb., ve znění pozdějších předpisů.

## § 16

(1) Pro stavbu dálnice, silnice, místní komunikace a veřejně přístupné účelové komunikace je speciálním stavebním úřadem příslušný silniční správní úřad. Speciální stavební úřad přizve ke stavebnímu řízení Ministerstvo vnitra, jde-li o stavbu dálnice nebo rychlostní silnice, v ostatních případech příslušný orgán Policie České republiky.

(2) Pokud v tomto zákoně není stanoveno jinak, platí pro územní a stavební řízení stavby dálnice, silnice, místní komunikace nebo veřejně přístupné účelové komunikace zvláštní předpisy o územním plánování a stavebním řádu (Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon)) a nejsou dotčeny předpisy o ochraně životního prostředí. 6) K žádosti o zahájení územního řízení a stavebního řízení pro stavbu tunelu nad 500 m navrhovatel přikládá kromě náležitostí vyžadovaných zvláštním právním předpisem<sup>5)</sup> bezpečnostní dokumentaci, která obsahuje bezpečnostní požadavky na tunely nad 500 m. Nevykonává-li Ministerstvo dopravy působnost speciálního stavebního úřadu je dotčeným orgánem v územním a stavebním řízení pro stavbu tunelu nad 500 m.

(3) Prováděcí předpis vymezí, pro které stavební úpravy dálnice, silnice a místní komunikace prováděné na silničním pozemku postačí místo stavebního povolení ohlášení speciálnímu stavebnímu úřadu a pro které udržovací práce není třeba ani toto ohlášení. Prováděcí předpis dále stanoví obecné technické požadavky pro stavbu dálnice, silnice a místní komunikace.

## § 17

(1) Pro uskutečnění stavby dálnice, silnice nebo místní komunikace lze vlastnické právo ke stavbě, pozemku a zařízení vyvlastnit podle zvláštního právního předpisu<sup>7)</sup>. Právo odpovídající věcnému břemenu je právem, které podle zvláštního právního předpisu<sup>8)</sup> opravňuje stavebníka ke zřízení požadované stavby na dotčeném pozemku.

(2) Jestliže byla zřízena stavba dálnice, silnice nebo místní komunikace na cizím pozemku a vlastníku této stavby se prokazatelně nepodařilo dosáhnout majetkoprávního vypořádání s vlastníkem pozemku, je příslušný speciální stavební úřad oprávněn na návrh vlastníka stavby zřídit věcné břemeno, které je nezbytné pro výkon

vlastnického práva ke stavbě.

(3) Součástí rozhodnutí podle odstavců 1 a 2 je stanovení výše jednorázové náhrady podle zvláštního právního předpisu<sup>7)</sup>.

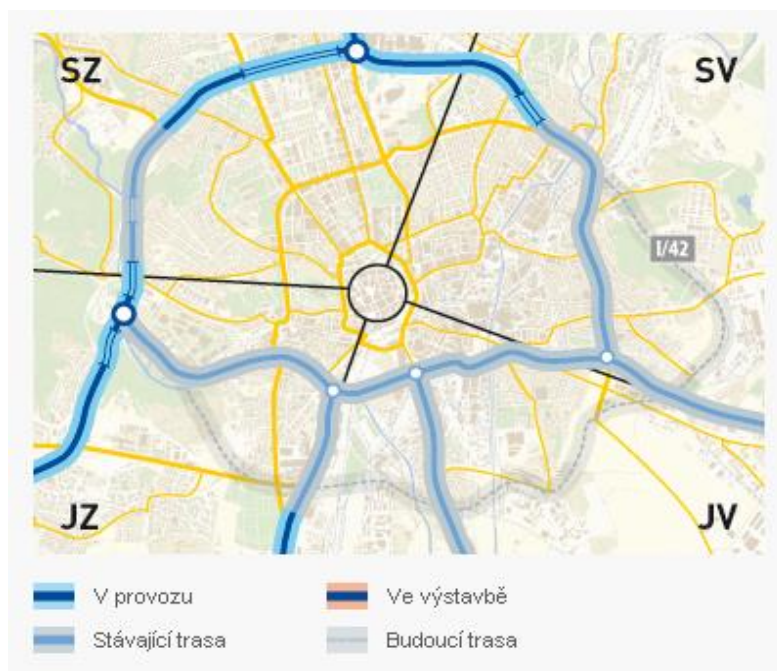
## **§ 18**

Jestliže zanikl dopravní význam dálnice, silnice nebo místní komunikace a nebylo rozhodnuto o změně kategorie pozemní komunikace, rozhodne příslušný silniční správní úřad o jejím zrušení. Speciální stavební úřad neprodleně rozhodne o změně v užívání stavby nebo o jejím odstranění

Zdroj: Zákon č. 13/1997 sb., ve znění pozdějších předpisů.



Příloha č. 4: Městský okruh v roce 2014



Zdroj: (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, © 2012-2014)

Příloha č. 5: Městský okruh v roce 2035



Zdroj: (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, © 2012–2014)



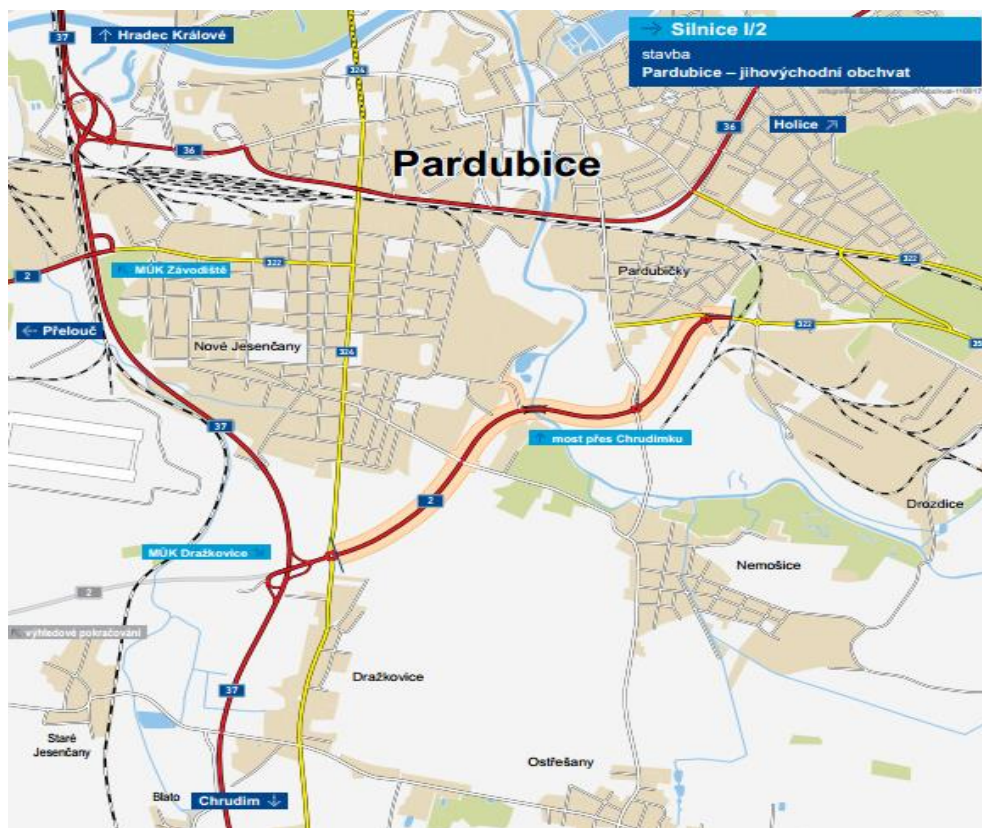
Příloha č. 7: Cyklopruh v Kounově ulici



Zdroj: (MAGAZÍN ČESKÉ NOVINY, 2013)

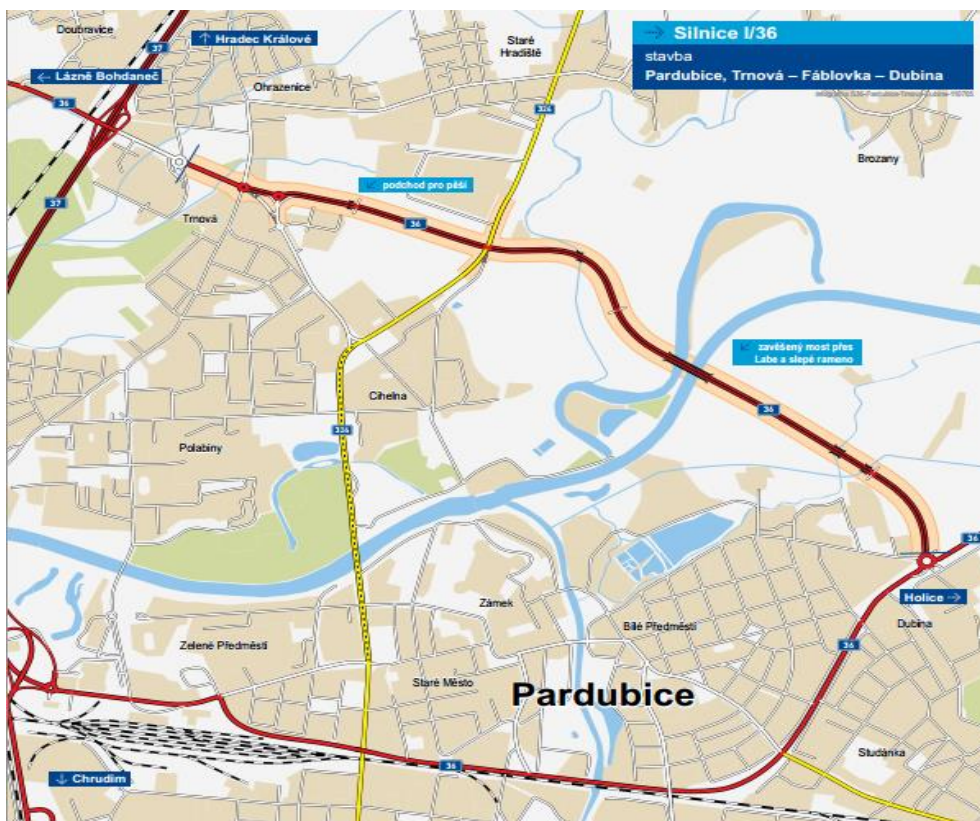


Příloha č. 8: Jihovýchodní obchvat



Zdroj: (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, © 2011)

## Příloha č. 9: Severovýchodní obchvat



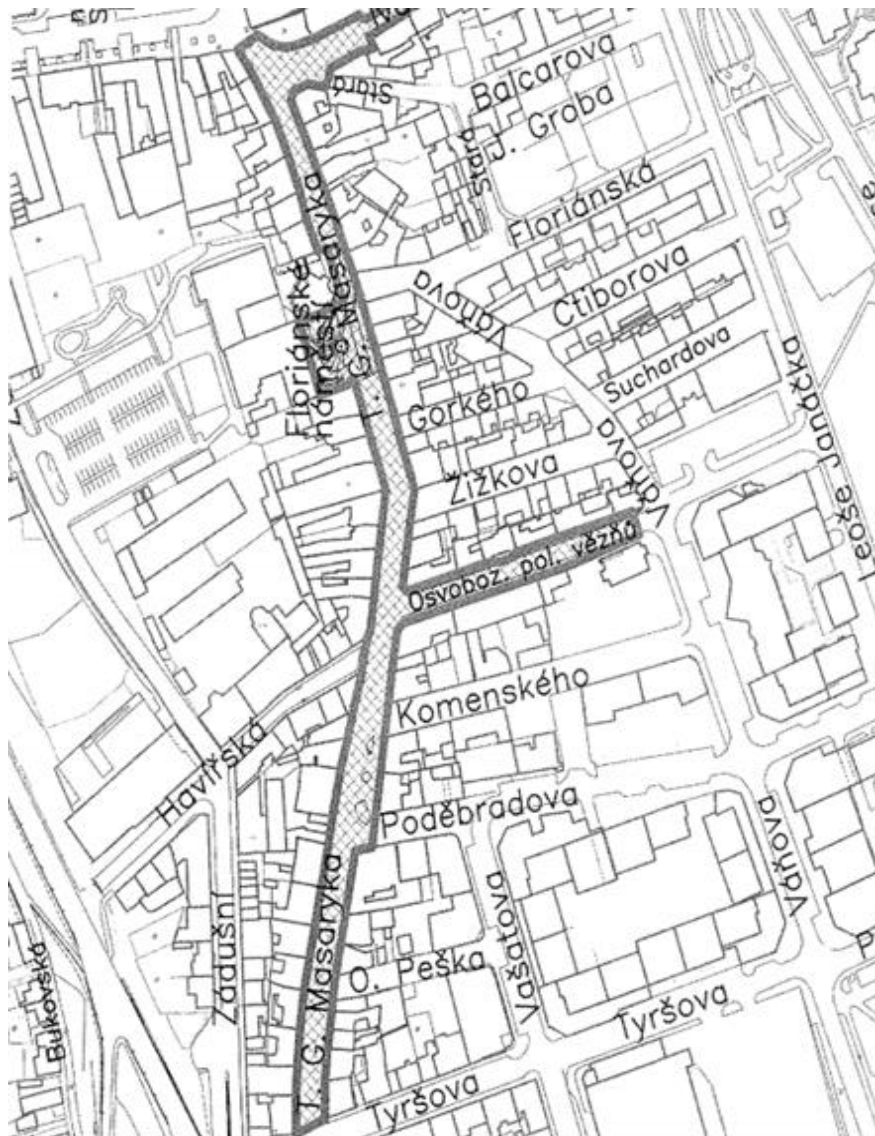
Zdroj: (ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC ČR, © 2011)

Příloha č. 10 Záchytné parkoviště v Berouně



Zdroj: (BEROUNSKÝ REGION, 2010)

Příloha č. 11: Kladno a místa, v kterých se vybírá poplatek při vjezdu



Ing. Dan JIRÁNEK, v.r.

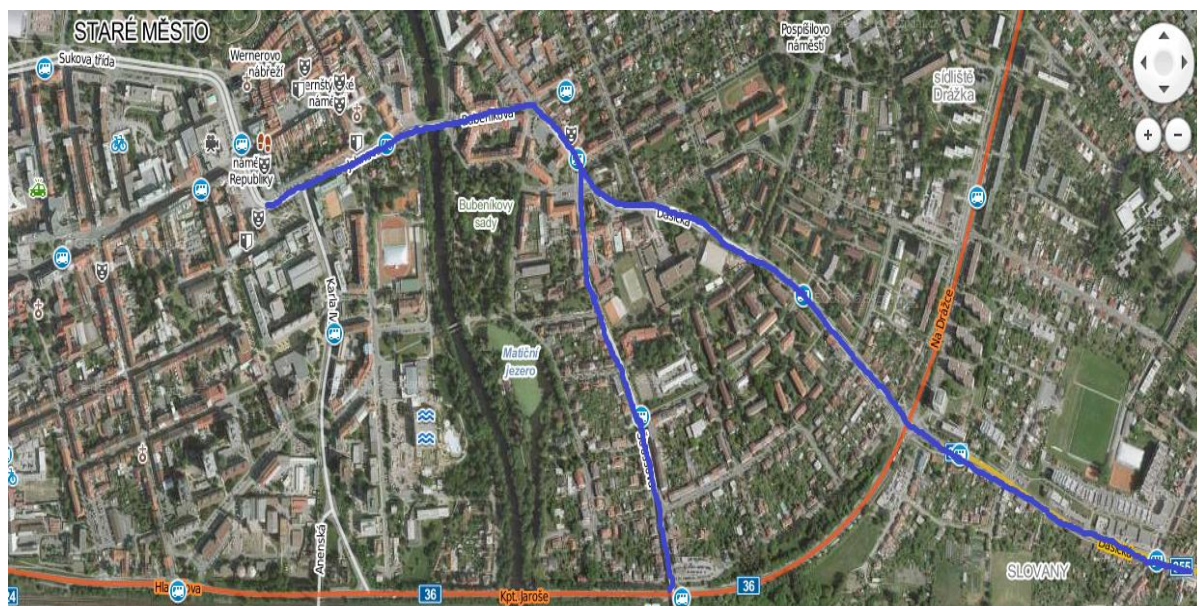
primátor Statutárního města Kladna

Bc. Zdeněk SYBLÍK  
Ing. Miroslav BERNÁŠEK, v.r. Vojtěch VOLF, v.r.  
náměstci primátora Statutárního města Kladna

Zdroj: (MĚSTO KLADNO, 2012)



## Příloha č. 12 Cyklopruhy v centru Pardubic



Zdroj: Vlastní úprava z mapy.cz

## Příloha č. 13: Podrobný systém tábořského parkování

Lokality	Tarif/hod.	minimální tarif
ul. 9. května, Žižkovo náměstí, ul. Palackého, Husovo náměstí - centrum, ul.9. května	30 Kč	10 Kč / 20 min.
Erbenova, Kollárova, Vančurova, Dobrovského (horní část), Bílkova, část ul. Smetanova, Husovo náměstí: úseky Purkyňova - Bílkova, Purkyňova - Valdenská, Nerudova - Šafaříkova, Valdenská - Šafaříkova	20 Kč	10 Kč / 30 min.
náměstí Mikoláše z Husi, Tržní náměstí	10 Kč	5 Kč / 30 min.

### Parkoviště se zlevněnou sazbou

Lokality	Tarif/hod.	1 den	1 týden
U pivovaru, ul. Šafaříkova, ul. Dobrovského (od ul. Smetanovy k Jordánu), část ul. Jeronýmovy, Chocholouškovy a U Bechyňské dráhy, parkoviště před nádražím ČD, ul. Valdenská	10 Kč	40 Kč	150 Kč

### Parkoviště se sezonním tarifem

Lokality	období	Tarif/hod.	1 den	1 týden	minimální tarif
U pivovaru	1.9.- 31.5.	10 Kč/hod	40 Kč	150 Kč	-
U pivovaru	1.6.- 31.8.	10 Kč/hod	-	-	5 Kč/30 minut

### Platnost parkovacích karet v lokalitách s parkovacími automaty:

Od pondělí do pátku po 17.00 hod. a v sobotu nahrazuje rezidentní a abonentní karta platný parkovací lístek vydaný parkovacím automatem.

### Platnost parkovacích lístků:

Parkovací lístek vydaný parkovacím automatem platí pouze v lokalitě, ve které byl zakoupen.

PODZEMNÍ GARÁŽE	Provozní doba	Cena za 1 parkovací místo
RESERVÉ pouze pro předplatitele	NON-STOP	8.000 Kč/rok

POVRCHOVÉ PARKOVIŠTĚ		
Tarif: 10,- Kč/hod	Provozní doba:	pondělí - pátek: 7.00 - 19.00 hod.
		sobota: 7.00 - 13.00 hod.
	Doba placeného parkování	pondělí - pátek: 7.00 - 18.00 hod.
		sobota: 7.00 - 12.00 hod.

Za každých dalších započatých 30 minut je účtováno 5,-Kč. Průjezd parkovištěm do 10 minut je zdarma. Držitelé průkazů ZTP a ZTP-P mají 2 hodiny parkování ZDARMA.

Zdroj: (TECHNICKÉ SLUŽBY TÁBOR S.R.O., 2014)

Příloha č. 14: Odkládací plošiny na kola



Zdroj: (IFASTER, 2012)

Příloha č. 15: Cyklopruhy v nizozemských městech



Zdroj: (ARDITTI, 2011)

Příloha č. 16: Cyklistické značení



Zdroj: (IFASTER, 2012)



Příloha č. 17: Knooppunty v Nizozemsku



Zdroj: (MINICAMPING DENESSE, 2012)

Příloha č. 18: Kruhový objezd s prioritou cyklistů



Zdroj: (BICYCLE DUTCH, 2013)

Příloha č. 19: Kruhový objezd bez hlavní priority cyklistů



Zdroj: (BICYCLE DUTCH, 2013)