

# Stávající stav, návrhy a připomínky k omezení rychlosti v obytných lokalitách Králova Dvora - podklad pro jednání Dopravní komise

## Komentář k současnému stavu

Obyčejně z různých lokalit si opakovaně stěžují na rychlou jízdu v obytné zástavbě. V některých lokalitách je rychlost omezena dopravními značením, v jiných však nikoliv.

V některých místech není značení ani příliš logické. Například v půlce ulice Pod Hájem skončí zóna omezení rychlosti (IP25) a na dalších blízkých místech ve stejné ulici je pak rychlost upravena dalšími značkami nejvyšší dovolené rychlosti (B20a), u kterých může být problém s identifikací konce platnosti vzhledem k existenci/neexistenci křižovatek (správné posouzení, co je a co není křižovatka (která by na svém konci rušila omezení), je nutné se znalostí o jakou kategorii komunikaci se jedná - místní vs. účelová).

Míst, kde může být rozsah platnosti omezení nejednoznačný vzhledem k posouzení, co je a co není křižovatkou, která by omezení rušila, je více. Přitom není běžně v provozu poznat, která komunikace je místní a která účelová, což je rozhodující.

U nové zástavby mezi Počaply a Levínem je pak část zástavby součástí zóny omezující rychlost na 30 km/h a část zástavby není - hranice vede vnitřkem zástavby, což na první pohled není zcela nejlogičtější (není to ve skutečnosti kvůli tomu, že je zóna spojena i se zákazem stání, který je nadbytečný v jednosměrných? - otázka je-li nutné zónu svazovat se zákazem stání viz. dále).

V některých místech zástavby je již omezena rychlost a paradoxně to na rozdíl od jiných míst ve stejných lokalitách, kde může být situace v provozu ještě nebezpečnější (úzká komunikace, nepřehledné křižovatky apod.).

Také dosud není řešeno omezení v některých místech, kde se pohybuje větší množství dětí v okolí škol, případně školek.

## Možné řešení ke zlepšení situace

Vzhledem ke stížnostem/žádostem obyvatel je možné uvažovat o rozšíření úseků s omezením rychlosti na 30 km/h, které již v některých částech města dělá dobu plati (a to i ve velkých lokalitách - nová zástavba na Levíně).

Je však žádoucí, aby omezení bylo zaváděno jednotně a po logických celcích, tedy pokud možno jednotně pro celé lokality.

Je současně žádoucí minimalizovat komplikované vyhodnocování platnosti omezení rychlosti realizované běžnými dopravními značkami B20a vzhledem k posuzování křižovatek (není jasné, jak si kdo bude vykládat, co je křižovatkou a co není).

Jako vhodnější se tedy jeví prověřit možnosti využití zón s dopravními omezeními, pokud bude zóna správně označena na všech vjezdech a výjezdech a bude jednoduše pochopitelná a značky budou snadno rozpoznatelné - viz. dále.

## Problém: příliš komplikované a přehlížené značení zón

U zón s dopravními omezeními je však třeba řešit problém s přehlížením značení, pokud je na něm více omezení/výstraž současně - takovéto značení bývá přehlíženo.



Je nutné, aby zóna definovala i zákaz stání a přednost zprava, když tyto záležitosti upravují obecné předpisy? Pokud není upravená přednost na křižovatce platí přednost zprava automaticky. Podobně je to se stáním: Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy. Tzn. v obousměrných komunikacích v obytných lokalitách je stání automaticky zakázáno všude tam, kde není komunikace široká 6 metrů - prostor na stání.

Nebo nešlo by na přednosti zprava upozorňovat samostatnou značkou podobně jako v Berouně. U vjezdu do lokality by byl začátek zóny pouze s omezením rychlosti na 30 km/h a pak dále až před nejbližší křižovatkou by byla obdobná značka jako v Berouně - "POZOR - přednost zprava v oblasti místních komunikací". Přednost zprava lze dále vyznačovat vodovodným značením na komunikaci - "tlustá čára".

Takto komplikovanější značka zóny s vícero omezeními či upozorněními je celkově snáze přehlednější. Tento návrh proto kalkuluje s tím, že by pro přehlednost značení zóny definovaly jen rychlostní omezení.

V návrhu jsou dále označena místa s vhodným zdůrazněním omezení rychlosti formou vodovodného značení přímo na komunikaci a to značkou B20a dle TP 218 (případně IP25a). V případě, že by na svíslé dopravní značce začátku zóny (IP25a) bylo více omezení/upozornění a omezení rychlosti by tím mohlo být přehlednější, pak pokud možno vždy doplnit ještě omezení rychlosti formou vodovodného dopravního značení. Navíc dle TP 218 je možné vodovodné značení omezení rychlosti v odvodněných případech užít i v průběhu zóny.

## Komentář k předloženému návrhu

Předložený návrh řeší jen rychlost v obytné zástavbě. Jeho předmětem nejsou příjezdni a páteřové komunikace. V mapě jsou vyznačeny umístění značek pro okraje zón - pro přehlednost jsou uváděny pouze značky začátek zóny, ve skutečnosti by se samozřejmě osazovala kombinace začátek i konec (tedy pokud se například nejedná pouze o jednosměrný vjezd - i ty jsou ale pro zjednodušení mapy označeny značkou pro začátek zóny).

Předložený návrh kalkuluje s tím, aby v Králově Dvoře bylo spíše pravidlem, že v obytných ulicích, které nejsou příjezdni, hlavní ani páteřové, platí rychlostní omezení na 30 km/h. V některých (i velkých lokalitách) je toto omezení zavedeno již dnes. V lokalitách, kde ještě není, obyvatelé apelují na regulaci rychlosti v úsecích, které mohou svádět k rychlejší jízdě a nebo se jedná o úseky, kde vzhledem k jejich technické povaze rozumné rychlost omezit.

Předložený návrh je podkladem pro Dopravní komisi města Králov Dvůr, na které již byla věc rozjednána a bude dále projednávána.

## Upozornění k vyznačování zón

U stávajících zón je vhodné pravidelně ověřovat existenci značení na všech příjezdových/odjezdových trasách - zejména v návaznosti na postupnou výstavbu a napojování komunikací. V současné době patrně schází značka obytná zóna pro ulici Pod Skalickou při použití vjezdu ze směru od západu. V případě kombinace zóny 30 a obytné zóny se dle TP 218 přechod ze zóny 30 do obytné zóny řeší ukončením zóny 30 současně s označením začátku obytné zóny - toto dnes patrně nesplňují vnořené obytné zóny v lokalitě Na Horizontu.

Ruku v ruce s vyznačováním zón by se měla řešit i návazná opatření, jak také skutečně donutit účastníky provozu respektovat vyznačená omezení ať již "fyzicky" (vhodné technické úpravy a opatření pro zpomalení dopravy) či "psychicky" (například informační kampaň apod.).

## Legenda

### Dopravní značení pro omezení rychlosti

- Zóna 30 km/h začátek/konec stávající
- Zóna 30 km/h začátek/konec návrh
- Zóna 30 km/h začátek/konec zrušit
- Obytná zóna začátek/konec stávající
- Obytná zóna začátek/konec návrh
- 30 km/h stávající
- 30 km/h návrh
- 30 km/h zrušit
- Zdůraznění omezení rychlosti vodovodným značením na komunikaci

### Omezení rychlosti v úsecích komunikací

- Obytná zóna stávající
- Obytná zóna návrh
- Zóna 30km/h stávající
- Zóna 30km/h návrh
- 30km/h stávající
- 30km/h stávající ale nejednoznačné
- 30km/h návrh

Označené stávající ale nejednoznačné omezení rychlosti je vyznačeno v úsecích, kde není zcela jednoznačné, v jakém úseku a jak bylo záměrem omezení rychlosti, nebo není jednoznačné, kde omezení končí, a každý si to může vyložit jinak - viz. co je a co není křižovatka, kdy ke správnému posouzení je nutné znát kategorizaci komunikací. V některých nejednoznačných úsecích může být rovněž problém, že omezení může platit jen pro některé řidiče (podle toho, jakou trasou přijedou).

V prostředí QGIS zpracoval Mgr. Pavl Bokr 2018-12-03T10:48:53  
Mapový podklad © Přispěvatelé OpenStreetMap - použita mapová data jsou dostupná za podmínek Open Database License.