Obsah:

Obsah: 1
1. Identifikační údaje: 2
Název stavby: 2
Místo stavby: 2
Předmět dokumentace: 2
Objednatel: 2
Zpracovatel studie: 2
2. Zdůvodnění studie: 3
3. Stanovení zájmové oblasti: 3
4. Výchozí údaje pro návrh variant: 4
4.1. Návrh režimu zóny: 4
4.2. Pěší zóna: 5
4.3. Návrh výjimek pro vjezd do zóny: 6
5. Charakteristiky území: 6
6. Základní údaje navržených variant: 7
6.1. Lokalita u školy: 7
6.1.1. Varianta 1: 8
6.1.2. Varianta 2: 10
6.2. Lokalita parkoviště u hřbitova: 12
6.3. Parkování ve stávajícím uličním profilu: 13
6.3.1. Obecný popis – legislativa: 13
6.3.2. Lokalita P1 (ulice Ústavní): 15
6.3.3. Lokalita P2 (ul. Menšíkova): 16
6.3.4. Lokalita P3 (ul. Menšíkova): 17
6.3.5. Lokalita P4 (Sadové náměstí): 18
6.3.6. Lokalita P5 (ul. Haškova): 19
6.3.7. Lokalita P6 (ul. Haškova): 20
6.3.8. Lokalita P7 (ul. Haškova): 21
6.3.9. Lokalita P8 (ul. Holubova – u nového hřbitova): 22
6.3.10. Lokalita P9 (ul. Pod Hvězdou): 23
6.3.11. Lokalita P 10 (ul. Pod Hvězdou): 23
6.3.12. Lokalita P 11 (Pod Hvězdou): 24
6.3.13. Lokalita P 12 (ul. Ježkova): 25
6.3.14. Lokalita P 13 (ul. Šeříková): 26
6.3.15. Lokalita P 14 (ul. Šeříková): 27
6.3.16. Lokalita Sadového náměstí: 27
7. Náklady: 28
7.1. Dopravní značení: 28
7.2. Stavební úprava u školy: 28
7.3. Parkoviště u hřbitova: 29
7.4. Úprava parkovacích stání: 29
7.5. Stavební prahy na vjezdu do zóny: 29
7.6. Součet: 30
8. Celkové posouzení: 30
9. Závěr a doporučení: 30

1. Identifikační údaje:

Název stavby:

Studie úpravy dopravního režimu na Svatém Kopečku

Místo stavby:

Olomouc – Svatý Kopeček

Předmět dokumentace:

Studie. Předmětem stavby je úprava stávajícího stavu.

Objednatel:

Magistrát města Olomouce, Oddělení komisí městských částí a detašovaných pracovišť, Horní náměstí č. 583, 779 11 Olomouc.

Komise městské části č. 25 – Svatý Kopeček, zastoupená Mgr. Michalem Krejčím

Zpracovatel studie:

Ing. Tomáš Tužín
Trávník 28
750 02 Přerov
IČ: 01788205

2. Zdůvodnění studie:

Svatý Kopeček je místní částí Statutárního města Olomouce. Jedná se o netypický urbanistický celek, jehož centrálním bodem je poutní chrám Navštívení panny Marie. Jeho historie sahá do 17. století, kdy byla vystavěna olomouckým měšťanem Janem Andrýskem kaple v tehdy neosídlené krajině. Kaple se stala poutním místem, jehož význam časem začal přesahovat hranice regionu a dosáhl až mezinárodního významu.

Veškerá zástavba vznikající obce se rozvíjela kolem poutního chrámu a s chrámem velmi úzce souvisela. Časem se projevil i vliv geografického umístění lokality, kdy blízkost přírody, nádherné výhledy do kraje a čisté prostředí mimo hlavní dopravní tahy a stranou od průmyslu učinilo ze Svatého Kopečka bezkonkurenčně nejatraktivnější místo k bydlení v okolí Olomouce. Atraktivita lokality dále vzrostla po zřízení zoologické zahrady. Svatý Kopeček je bezpochyby nejvýznamnějším cílem příměstské rekreace obyvatel nejenom pro krajské město Olomouc, ale i pro široké okolí.

Z popisu je zřejmé, že na Svatém Kopečku dochází k setkávání dvou skupin obyvatel, kterými jsou návštěvníci lokality na straně jedné a obyvatelé na straně druhé. Rozmach mobility zejména ve druhé polovině 20. století nabyl objemu, který je pro infrastrukturu lokality zátěží. Původně odlehlý Svatý Kopeček se stal velmi snadno dostupným jednak díky lince MHD v režii Dopravního podniku města Olomouce, ale i díky masovému rozšíření individuální automobilové dopravy. Množství lidí a automobilů začalo brát obyvatelům Kopečka to, co je motivovalo k usídlení v této lokalitě, totiž klidné bydlení. Problém vyvažování zájmů obyvatel a návštěvníků lokality nebyl doposud koncepčně řešen. V minulosti došlo v problematických místech k osazení dílčích zákazů vjezdu, které omezují vjezd a parkování vozidel návštěvníků do nejvíce exponovaných lokalit Svatého Kopečka. Toto řešení však není z řady důvodů vyhovující ani pro místní obyvatele, zejména proto, že má místy zbytečně restriktivní charakter (např. znemožňuje do lokality vjezd všem vozidlům včetně cyklistů). Pro návštěvníky lokality není tento systém dílčích zákazů a omezení srozumitelný.

Cílem studie je navrhnout koncepční pojetí dopravy na Svatém Kopečku, s důrazem na jeho exponovanou rezidenční část mezi bazilikou Navštívení panny Marie a zoologickou zahradou. Studie není zaměřena na umístění parkovacích kapacit pro návštěvníky lokality ani na budování nové dopravní infrastruktury v lokalitě (linky MHD, cyklostezky atd.). Jejím cílem je zejména nalezení přijatelného dopravního režimu pro stávající zástavbu. Současně je však nutné konstatovat, že případné další kroky, směřující k posílení druhů dopravy šetrných k životnímu prostředí, mohou velmi významně napomoci ke snížení zátěže lokality a je proto žádoucí věnovat jim také pozornost např. cestou zpracování samostatných studií. Naplnění závěrů této studie může být potřebným dílčím krokem k optimálnímu dopravnímu řešení celé lokality, samo o sobě však k dosažení těchto cílů nestačí.

3. Stanovení zájmové oblasti:

Zájmová oblast vyplňuje téměř celou centrální část rezidenční zástavby. Je vymezena ze západní strany areálem baziliky a jejího bezprostředního okolí (Sadové náměstí), z jižní strany je vymezena ulicemi Dvorského a Radíkovskou, kterými je vedena silnice III. třídy, tvořící dopravní napojení lokality. Z východní a severní strany je lokalita vymezena koncem zástavby, který tvoří na východě lesní porost, na severu potom areál zoologické zahrady, podél něhož je vedena místní komunikace v ul. Šlikově. Tato komunikace současně tvoří propojení se sousední obcí Samotíšky.

4. Výchozí údaje pro návrh variant:

Podstatou řešení je nastavení dopravního režimu v lokalitě, jehož cílem bude v maximální míře ochránit zájmy místních obyvatel, majitelů provozoven, nájemců a dalších subjektů, jejichž činnost v lokalitě má jiný charakter než krátkodobou turistickou návštěvu. Cílem řešení není tvrdá restrikce vůči turistům, cílem je omezit zejména individuální automobilovou dopravu turistů ve vymezené oblasti, z čehož by měli mít přínos ostatní návštěvníci lokality (pěší, cyklisté, návštěvníci restaurací, penzionů atd.). Příjezd návštěvníků individuální automobilovou dopravou nemá být zcela omezen, musí však dojít k tomu, aby tito turisté parkovali svá vozidla mimo chráněnou oblast a mezi turistickými cíli v lokalitě se pohybovali převážně pěšky.

Studie se do určité míry zabývá i stavebními úpravami, ty však mají jen doplňkový charakter. Naprostá většina komunikací by zůstala v cílovém stavu ve stávajícím provedení. Motivem navržených opatření je dopravní zklidnění lokality, kterému komunikace v současném stavu v podstatě plně vyhovují. Jejich případné stavební úpravy mohou být prováděné postupně po zavedení nového dopravního režimu, není nezbytné provádět je ihned a jednorázově.

Studie není ve své podstatě variantní. Rozsah řešeného území i cíle, kterých má být dosaženo, jsou jednoznačné a nevyžadují variantní návrhy. Dílčí varianty (spíše podvarianty) se přesto ve studii vyskytují. Modifikovaný může být např. přesný rozsah navržené zóny s dopravním omezením (zvažováno je např. to, nakolik do něj zahrnout i ul. Šlikovu), variantní možnosti řešení mají i stavební zásahy v dílčích lokalitách (u školy).

4.1. Návrh režimu zóny:

Návrh vychází z faktu, že **celá řešená lokalita má velmi podobný charakter osídlení, komunikací i provozu.** Za těchto okolností nemá smysl stanovovat zvlášť pro každou ulici místní dopravní značení, ale **je smysluplné řešit celou lokalitu komplexně jako zónu**, v níž platí shodný režim provozu. V úvahu připadají následující tři typy zón:

- Zóna „tempo 30“: Jedná se o nejméně restriktivní typ zóny. Užívá se v oblastech s převažujícím rezidenčním charakterem, její podstatou je snížení rychlosti projíždějících vozidel na 30 km/h. Mimo tohoto rychlostního limitu nevyplývají z této zóny žádná jiná práva ani povinnosti pro účastníky silničního provozu. Zóna může být sloučena i jinou značkou se zónovou platností (např. zónou zákazu stání mimo vyznačená parkoviště, zónou zákazu vjezdu nákladním automobilům atd.).
- Obytná zóna: V takto vymezené zóně musí řidiči dodržet maximální povolenou rychlost 20 km/h, parkování je povoleno jen na označených stáních, chodci můžou používat vozovku v celé její šířce (jsou povoleny např. i hry dětí na vozovce), konec zóny současně upravuje i přednost v jízdě (vozidla vyjíždějící ze zóny musí dávat ostatním vozidlům přednost). Vjezd do zóny není žádné skupině vozidel omezen.
- Pěší zóna: Platí pro ni zcela shodná pravidla jako pro obytnou zónu. Jedinou změnou je to, že vjezd do pěší zóny je zakázaný všem vozidlům. Jedná se o nejvíce restriktivní režim dopravy, který se právě z důvodu značné míry restrikce málokdy uplatňuje bez výjimek. Výjimky se uvádí přímo na značce zóny (tedy ne na dodatkové tabulce jako u jiných značek) a textem definují, jaké skupiny uživatelů (vozidel) můžou za jakých okolností do zóny vjet.

Z výše uvedeného popisu vyplývá, že režim „zóna tempo 30“ ani režim obytné zóny neřeší cíl, jehož má být dosaženo, protože umožňuje do lokality vjezd všem vozidlům (včetně

turistů). **Pokud má zóna bránit nežádoucímu vjezdu vozidel, musí se jednat bezpodmínečně o pěší zónu.** Výhodou je, že v Olomouci se nachází rozsáhlá pěší zóna v centru města, takže místní obyvatelé a dotčené instituce (Magistrát města, Městská policie) jsou s tímto režimem dopravy velmi dobře seznámeni.

4.2. Pěší zóna:

Pěší zóna znamená následující omezení:

- **Zásadní preference pěší dopravy** – chodci můžou využívat vozovku v celé její šířce, včetně pobytové funkce (např. letní zahrádky restaurací, kaváren atd.).
- **Vjezd vozidel je podmíněný výjimkou** – výjimka může být formulována obecně (všem vozidlům dopravní obsluhy, všem cyklistům atd.), dále může být formulována s určitou podmínkou (např. zásobování „od – do“), nebo může být podmíněna pro držitele oprávnění, která vydává zájemcům za stanovených podmínek úřad – zde Magistrát města Olomouce.
- **Nejvyšší povolená rychlost** - je omezena ze zákona na 20 Km/h.
- **Parkování vozidel** – je povoleno pouze na vyznačených stáních. Stání není nutné vyznačovat svislým dopravním značením, postačí i vodorovné dopravní značení nebo odlišný typ povrchu vozovky Cílem opatření je ochrana zóny před nežádoucím zahlcením parkujícími vozidly.
- **Začátek a konec zóny** – je upravený stavebně formou zvýšeného prahu (nebo retardéru), jehož cílem je zpomalení vozidel vjíždějících do zóny nebo vyjíždějících ze zóny. Vozidla vyjíždějící ze zóny musí dát ostatním vozidlům přednost v jízdě.

Obrázek 1 - Konec obytné zóny, řešený zvýšeným stavebním prahem. Začátek a konec pěší zóny se řeší shodně.

Z výše uvedeného popisu vyplývá, že veškerá pravidla spojená s pěší zónou je v lokalitě Svatého Kopečka velmi žádoucí uplatnit. Tento režim dopravy je charakteristický pro historická centra měst se sítí úzkých uliček a intenzivním pěším / turistickým provozem. Jeho užití v rámci lokality venkovského charakteru, jakým je Svatý Kopeček, je sice trochu nezvyklé, nicméně specifičnost lokality Svatého Kopečka vytváří zcela shodné podmínky, jaké jsou jinde v centrech historických měst (úzké uličky, silný provoz turistů, restaurace, kavárny a cukrárny s předzahrádkami v uličním prostoru atd.). Je tedy zcela logické, že velmi obdobný charakter provozu vyvolá i shodný způsob nastavení dopravního režimu.

Velkým přínosem režimu zóny z pohledu návštěvníků je srozumitelnost dopravního režimu. Silný turistický ruch způsobuje častý výskyt návštěvníků, neznalých místní dopravní situace. Pokud takový návštěvník narazí v konkrétním místě na zákaz vjezdu, má většinou tendenci „zkusit to jinudy“, protože nemá přehled o tom, kde jsou v okolí jaké zákazy. Nastává tak zcela zbytečné popojíždění po lokalitě. Pěší zóny bývají v některých mapách (např. na serveru IDNES) odlišené od ostatních komunikací, řidič tak okamžitě pozná rozsah zóny a rovnou může vyhledat vhodné parkoviště nebo trasu mimo zónu, aniž by zkoušel, kudy se dostane k cíli.

Velkou výhodou pěší zóny je **uvedení komunikací do souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích, zabezpečujících bezbariérové užívání staveb.** V současném stavu chybí u většiny řešených komunikací chodníky a bezbariérové užívání tak není zajištěno. Vzhledem ke stísněným šířkám uličního profilu nelze výstavbu chodníků ani zajistit, a vzhledem k charakteru provozu to ani není účelné. Zřízením pěší zóny se stane komunikací pro chodce celá stávající vozovka. Bude tak legalizovaný současný stav, kdy jsou chodci stejně zvyklí užívat vozovku v celé její šířce, byť by správně měli chodit po levé straně.

4.3. Návrh výjimek pro vjezd do zóny:

Stanovení výjimek pro vjezd do zóny je do značné míry politické rozhodnutí. Množství a charakter udělených výjimek vyvažuje dva zájmy – na jedné straně příliš restriktivní nastavení může mít negativní dopad na místní obyvatele a živnostníky, kterým můžou nastat problémy např. se zásobováním nebo příjezdem zákazníků. Na druhé straně příliš mnoho výjimek může způsobit situaci, kdy do zóny vjíždí značné množství vozidel a zóna v podstatě ztratí význam, protože se začne chovat jako běžná komunikace s neomezeným provozem. Po konzultaci s KMČ Svatý Kopeček je navržený k projednání následující rozsah výjimek:

- Dopravní obsluha
- Cyklisté
- IZS, MMOL, TSMO, MPO
- Zaměstnanci a zákazníci firem a organizací, kteří zde mají sídlo 0 – 24 h.
- Římskokatolická farnost Sv. Kopeček 0 – 24 h.
- Rodiče a zaměstnanci ZŠ + MŠ Dvorského v pracovní dny 7:00 – 16:00

Předpokládá se, že počet výjimek pro jednotlivé instituce by byl limitovaný (např. Římskokatolická farnost 10 vozidel, dopravní obsluha školy 30 vozidel).

5. Charakteristiky území:

Řešené území je charakteristické přechodem mezi dvěma výrazně odlišnými typy krajinného reliéfu. Na jedné straně se nachází nížina Hornomoravského úvalu, charakteristická teplejším

klimatem, malou nadmořskou výškou (cca 210 m. n. m.) úrodnou půdou a poměrně hustým osídlením. Na druhé straně se nachází pohoří Nízký Jeseník, charakteristické chladnějším klimatem, větší nadmořskou výškou (nejvyšší vrchol v okolí Jedová u Pohořan – 633 m. n. m.), málo úrodnou horskou půdou a řidším osídlením. Rozhraní obou krajinných reliéfů probíhá přibližně v ose sever – jih. Svatý Kopeček svou pozicí na samotném okraji Nízkého Jeseníku zaujímá pro okolní rovinatou krajinu pozici mimořádně významné krajinné dominanty, viditelné ze vzdálenosti až několika desítek kilometrů.

Exkluzivní geografická poloha Svatého Kopečka je úzce spjata s jeho kulturním významem. Svatý Kopeček je nesporně jedním ze symbolů Hané jako etnografické oblasti, a v minulosti se jednalo o stěžejní orientační bod. Každý region potřebuje svůj symbol – určitý středobod. Centrem Hané je nesporně statutární město Olomouc, které je však zajímavé tím, že není v krajině nijak dominantní. To je způsobeno nízkou Křelovskou pahorkatinou, která Olomouc do značné míry pohledově stíní (a chrání) v půloblouku od severozápadu k jihozápadu. Všichni kdo přicházeli k městu z tohoto směru tak neviděli město Olomouc, ale viděli Svatý Kopeček. V dnešní době se tato skutečnost nemusí jevit jako nijak podstatná, nicméně v relativně nedávných dobách, kdy nebyly k dispozici kvalitní mapy ani navigace, šlo nepochybně o velmi důležitou skutečnost. V každém případě je Svatý Kopeček nejvýznamnějším prvkem panoramatu města Olomouce.

Z druhé strany pozice na Kopečku umožňovala do značné míry kontrolu okolní krajiny. Z vyvýšené polohy bylo možné sledovat změny počasí, požáry i pohyby nepřátelských armád. To bylo důvodem, proč se oblast Kopečka stala předmětem zájmu vojenských inženýrů, kteří budovali pevnost Olomouc. Z plánovaného komplexu fortifikací byl nakonec realizován pouze fort v Radíkově, který se stal zajímavou památkou vojenské historie.

V současnosti lze oblast Svatého Kopečka charakterizovat jako nejvýznamnější rekreační oblast v blízkosti Olomouce s celoročním provozem. Dominantním cílem turistického ruchu je bazilika Navštívení Panny Marie, zoologická zahrada a okolní příroda, která nabízí vhodné terény pro turisty, cyklisty, v zimě při vhodných sněhových podmínkách i pro běžecké lyžování. Množství turistů, k nimž lze řadit i poutníky směřující k místní bazilice, se stalo předmětem obživy mnoha obyvatel Svatého Kopečka. V minulosti zde vzniklo (a stále vzniká) velké množství restaurací, kaváren, cukráren, jsou zde obchody se suvenýry, penziony, služby pro turisty atd. Turistický ruch je pro lokální ekonomiku nepochybně velice významný.

6. Základní údaje navržených variant:

Jak bylo popsáno výše, návrh řešení jako celek není variantní, popis se tedy soustředí na řešení jedné navržené varianty, která však obsahuje dílčí oblasti k řešení. Jedná se jak o konkrétní lokality (u školy, u hřbitova), tak i o konkrétní okruh problémů, který není prostorově konkrétně specifikovaný, a bude jej proto nutné řešit plošně v celé lokalitě (problematika vymezení parkovacích stání).

6.1. Lokalita u školy:

Lokalita u školy je nejvíce problematickým místem řešeného území. Areál základní školy se nachází mezi ulicemi Dvorského a Holubovou, vstup do školy je ze strany ulice Holubovy, čili z dopravně zklidněné lokality. Původní historický vstup do budovy školy byl od hlavní silnice v ul. Dvorského, avšak právě z důvodu vysoké frekvence vozidel a pohybu dětí byl přesunutý do klidnější a bezpečnější lokality.

Základní škola je spádová pro několik okolních obcí nebo místních částí Statutárního města Olomouce, které však mají charakter samostatných urbanistických celků. Jedná se např. o Lošov, Radíkov, Droždín, Samotíšky a Bukovany. Tyto obce nebo části města jsou od školy vzdálené několik kilometrů, navíc mnohdy v členitém terénu, takže děti při cestách za školní docházkou překonávají tuto vzdálenost dopravními prostředky, velmi často autem, kterým vozí děti do školy rodinní příslušníci. To vede k situaci, kdy ke vstupu do školy najíždí nárazově větší množství automobilů. Část ulice Holubovy, kterou vozidla najíždí, je osazena značkou B1 – Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech, s dodatkovou tabulkou „mimo dopravní obsluhy“. Vozidla vezoucí děti ke škole však nelze považovat v pravém slova smyslu za dopravní obsluhu, protože majitelé vozidel nemají za zákazem bydliště, sídlo nebo provozovnu.

Skupina obyvatel několika domů v blízkosti školy **sepsala v minulosti petici**, kterou se domáhá striktního zákazu vjezdu vozidel rodičů ke škole, s odkazem na možnost jiného způsobu dopravy dětí (autobusy, pěší nebo cyklistická doprava), nebo vymezení náhradního parkování mimo oblast zákazu vjezdu, odkud by rodiče dovedli děti ke škole pěšky. Proti tomuto názoru stojí zájem školy a rodičů zachovat dopravní obsluhu až ke škole, což je z pohledu provozu školy řešení nejkomfortnější a nejbezpečnější.

Cílem studie není podpora jedné nebo druhé varianty. Dopravní režim pěší zóny umožňuje vjezd ke škole pro rodiče dětí zakázat i povolit, v závislosti na tom, jestli pro tuto skupinu bude nebo nebude udělena výjimka v rámci textu na dopravní značce, označující vjezd do zóny. Studie se zabývá variantou vytvoření malého parkoviště K+R v těsné blízkosti školy. Tato varianta vychází z umožnění vjezdu vozidel rodičů dětí až ke škole – v případě že by vjezd umožněný nebyl, platí varianta nulová, tedy prostor na ul. Holubově u školy by zůstal ve stávajícím stavu bez úpravy.

Parkoviště K+R je pojmenováno podle anglického „kiss and ride“ (v překladu „pusu a jeď“), což označuje právě obdobné situace, kdy někdo doveze automobilem rodinného příslušníka (známého, kamaráda, souseda …) k cíli, obrazně mu dá pusu na rozloučenou a odjíždí. Tím je vyjádřeno, že vozidla zde neparkují a řidič vozidlo ani neopouští, zastaví pouze pro nástup nebo výstup osob, případně naložení či vyložení zavazadel, a okamžitě odjíždí. Z toho logicky plyne, že tato parkoviště nejsou rozlohou velká, mají být průjezdná, umožňující rychlý příjezd a odjezd bez složitých manévrů, umisťují co nejblíže cíli cesty. Často se zřizují právě v blízkosti škol, úřadů, nádraží, letišť, pošt, nemocnic, nebo v blízkosti sportovních areálů.

Parkoviště K+R u školy je navrženo ve dvou variantách:

6.1.1. Varianta 1:

Pro umístění parkoviště je uvažováno se zpevněnou plochou v bezprostřední blízkosti objektu školy, která je v současnosti za plotem a je už součástí areálu. Parkoviště by bylo obsluhované jednosměrným provozem, na ul. Holubovu by bylo napojeno dvěma sjezdy, z nichž jeden by sloužil pro vjezd a druhý pro výjezd z parkoviště.

Samotné parkoviště by mělo obdélníkový tvar o celkové délce 21,25 m a šířce 5,25 m. Rozměr parkoviště vychází z normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Parkovací plocha by byla tvořena třemi podélnými stáními, první dvě by měla délku 6,75 m, poslední by mělo délku zvětšenou o 7 m na 7,75m, protože by na něj byl obtížnější nájezd bez možnosti couvání. Obslužná komunikace má dle normy šířku 3,25 m. Vjezdy na parkoviště jsou navržené v šířkách 3,5 a 4 m, dle vlečných křivek pro osobní automobil.

Obrázek 2 - prostor pro umístění parkoviště K+R ve variantě 1

V místě napojení parkoviště na místní komunikaci v ul. Holubově by bylo nutné pravděpodobně odstranit (možná přesadit?) některé s mladých stromů, které zde byly v nedávné minulosti nasazeny.

Obrázek 3 výsadba stromů u areálu školy, vlevo za plotem prostor pro umístění parkoviště ve variantě 1

Kapacita parkoviště je teoreticky pouze pro tři automobily, nicméně specifické podmínky režimu K+R by zřejmě umožnily řazení do dvou řad vedle sebe. V takovém případě by mohlo být na parkovišti naráz až šest automobilů. Vozidla, která by nestála nejblíže výjezdu, by byla při řazení ve dvou řadách blokovaná vozidlem před nimi. To by pravděpodobně nijak nevadilo vzhledem ke krátkodobému charakteru zastavení – jedná se o situaci, která je zcela běžná např. u čerpacích stanic pohonných hmot, kde jsou stojany řazeny za sebou.

Výhodou řešení by bylo to, že pohyb automobilů by byl soustředěný do těsné blízkosti školy a omezil by se dopad provozu na okolní zástavbu. Možnou nevýhodou by byl nájezd vozidel až do areálu školy a s ním spojený zábor pozemku, který může být pro účely školy využitý jinak. Rizikem, na které bylo upozorněno, jsou podzemní nádrže na vodu v tomto prostoru. V případě zpracování projektové dokumentace na parkoviště by muselo dojít k ověření stavu těchto nádrží a případně návrhu jejich zajištění. Vedle sledovaného řešení dopravní obsluhy je realizace tohoto návrhu navíc nezbytná pro možnost provedení 2. etapy rekonstrukce ZŠ a MŠ Dvorského, a to z důvodu zabezpečení příjezdu stavební techniky na školní dvůr.

6.1.2. Varianta 2:

Tato varianta počítá s řešením parkování K+R vně areálu školy, s využitím stávajících místních komunikací, které by byly v blízkosti školy doplněny zálivem pro podélné parkování osobních automobilů. Stejně jako v předchozí variantě se počítá s podélným parkováním, které umožňuje rychlý příjezd a odjezd, v kombinaci s jednosměrným provozem a otočením se, neboť se vychází z předpokladu, že se vozidla budou vracet nejkratší trasou zpět k hlavní silnici.

Obrázek 4 - možná trasa propojovací komunikace mezi ul. K Hájence a Holubovou

Vozidla by při příjezdu zajela nejprve do ulice K Hájence. Bezprostředně za křižovatkou s ul. Haškovou by byla nově navržena propojovací komunikace vpravo na ul. Holubovu. Vozidla

by zde znovu odbočila vpravo, netypicky přímo do parkovacího pruhu. Předpokládá se, že by řidiči zajeli tímto pruhem co nejblíže ke škole, další přijíždějící vozidla by se řadila za ně. Propojovací komunikace by měla šířku 3,5 m, v místě napojení na stávající komunikace by bylo provedeno zaoblení poloměrem 2,0 m. Předpokládá se provedení dlážděného krytu vozovky. Parkovací stání pro osobní automobily by měla rozměr dle normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Šířka stání je navržena 2,0 m, délka stání je 5,75 m, krajní stání jsou prodloužena o 1 m na 6,75 m. Na výjezdu vpravo od propojovací komunikace je navrženo pět stání, jedno stání je navrženo i vlevo, to by bylo mimo režim K+R (např. pro zaměstnance školy).

Výhodou oproti předchozí variantě by bylo to, že by se vozidla vzájemně neblokovala a mohla by odjíždět v jiném pořadí, než je pořadí příjezdu. Pruh pro zastavení vozidel na pravé straně komunikace se nachází už v současnosti, v rámci stavební úpravy by došlo k jeho prodloužení a osazení dopravním značením tak, aby byl v čase provozu školy vyhrazený pro režim K+R. O víkendech a prázdninách by potom byla tato stání využitelná např. pro hosty blízkého penzionu, takže by využití této parkovací kapacity bylo širší než jenom čistě účelové pro rodiče dětí a jejich vozidla. Kapacita parkování je v obou variantách přibližně srovnatelná.

Obrázek 5 - místo pro parkovací záliv ve variantě 2 je už dnes upraveno drobným štěrkem, zřejmě k témuž účelu, vjezdu brání zábrany „domácí výroby“. Je otázkou, nakolik je tato úprava provedena legálně…

<u>Poznámka:</u>
Zvýšení počtu parkovacích míst podél místní komunikace na ul. Holubova je možné, avšak k novému komunikačnímu propojení mezi ul. K Hájence a ul. Holubovou je negativní stanovisko Útvaru hlavního architekta OSTR MMOL a též Odboru zeleně a odpadového hospodářství MMOL (viz dokladová část studie).

6.2. Lokalita parkoviště u hřbitova:

Parkoviště u hřbitova je výrazně méně exponovanou lokalitou než prostor u školy, nicméně i zde je zřejmý nedostatek stání pro návštěvníky hřbitova. Na Svatém Kopečku se nachází dva hřbitovy, starý a nový. Pro parkování vozidel je nejčastěji využívaná úzká komunikace, která prochází mezi oběma hřbitovy a následně se stáčí vpravo kolem rybníka.

Parkování u vstupu na starý hřbitov nelze legalizovat, protože zde nezůstane dostatečný prostor pro stočení minimálního návrhového vozidla pro místní komunikace, kterým je nákladní vozidlo o šířce 2,5 m a délce 10 m (odpovídá vozu pro svoz komunálního odpadu). Takový vůz tudy pravděpodobně opravdu jezdí, neboť se v blízkosti komunikace nachází odstavná plocha pro kontejnery.

Obrázek 6 - současný stav parkování mezi starým hřbitovem (vlevo) a novým hřbitovem (vpravo)

Řešením je osazení komunikace obrubníky tak, aby bylo zamezeno parkování na zeleni v nevhodném místě, a náhradou za stávající parkování vybudovat v těsné blízkosti legální parkoviště, splňující normové parametry. Umístění tohoto parkoviště je možné na vnější straně směrového oblouku u nároží starého hřbitova – viz fotografie výše. Komunikace by byla v dotčeném úseku šířkově upravena tak, aby vyhovovala pro průjezd návrhového vozidla. Parkovací stání pro osobní automobily by měla rozměr dle normy ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Šířka stání je navržena v závislosti na parametrech nájezdu. Nejlépe přístupná krajní stání (nejblíže novému hřbitovu) mají šířku 2,5 m, další dvě stání v místě za obloukem, kde se komunikace zužuje, mají navrženou šířku 2,65 m, poslední stání, navržené v nejužším místě, je uvažováno jako vyhrazené pro ZTP/P. Z důvodu manipulace s invalidním vozíkem musí mít tato stání šířku 3,5 m, kterou lze v době nájezdu a výjezdu vozidla na toto stání využít ke stočení vozidla, což je výhodou právě ve zúžených místech komunikací, kdy nelze plně využít pro stáčecí manévr šířku komunikace. Celková kapacita parkoviště je 5 vozidel.

Obrázek 7 - prostor pro umístění nového parkoviště pro návštěvníky hřbitova

Návrh uvažuje s dlážděným krytem parkoviště, které by bylo lemované betonovými silničními obrubníky Délka všech stání je uvažovaná shodně 4,5 m s tím, že by byl možný přesah kapoty v délce 0,5 m za okraj stání (do terénu). Parkoviště by bylo v plném rozsahu umístěno na pozemcích Statutárního města Olomouce.

6.3. Parkování ve stávajícím uličním profilu:

Výše řešená parkovací stání u školy a hřbitova jsou vázána na veřejné instituce. Další kapitola pojednává o problematice jednotlivých parkovacích stání v uličním profilu, sloužící převážně potřebě okolních nemovitostí.

6.3.1. Obecný popis – legislativa:

Parkování vozidel u staveb je řešeno vyhláškou 501/2006 Sb. o obecných požadavcích na využití území, která v § 20 odstavci 5 říká: **„Stavební pozemek se vždy vymezuje tak, aby na něm bylo vyřešeno … a) umístění odstavných a parkovacích stání pro účel využití pozemku a užívání staveb na něm umístěných …“**

Z popisu je tedy zřejmé, že majitel kterékoliv stavby musí řešit parkování v rámci vlastního pozemku nebo stavby. Tento požadavek nelze naplnit pouze v jednotlivých případech, kdy jsou stavby historicky řešené tak, že na jejich pozemku nelze parkovat a není jiná možnost, než pro tyto stavby vymezit stání v uličním prostoru. Parkování na ulici v žádném případě není přijatelné v situacích, kdy se majiteli nemovitosti z pohodlnosti nechce zajíždět na vlastní pozemek, nebo má např. garáž zaplněnou materiálem, a místo jeho vyklizení si auto parkuje mimo vlastní nemovitost. Je třeba vnímat, že legislativa chrání veřejný zájem, tedy maximální průchodnost a průjezdnost veřejných prostranství, což se neslučuje se zaplněním veřejného prostoru soukromými vozidly.

Obrázek 8 - Parkování v zálivu mimo vozovku (Olomouc, vnitroblok ul. Polská)

Lze tedy říci, že parkování vozidel v pěší zóně je možné jen na vymezených stáních, a tato stání je účelné vymezit jen tam a jen v takovém počtu, jaký je nezbytně nutný a nelze jej nahradit parkováním v rámci soukromých nemovitostí. V následujících kapitolách jsou zmapované lokality v jednotlivých ulicích, kde je možné prostorově parkovací stání umístit. Není tím však řečeno, že tam stání budou nutně umístěna – zvlášť v případě, pokud se prokáže dostatečná kapacita pro parkování v rámci soukromých pozemků v okolí. Stání v obytné nebo pěší zóně jsou navržena ve dvojím provedení – jako stání v zálivech mimo vozovku nebo stání „polozapuštěná“.

Stání v zálivu má běžnou šířku 2,0 m. Polozapuštěné stání je navrženo v rámci zklidněných komunikací se šířkou min. 4,5 m, která vyhovuje míjení protijedoucích osobních vozidel (šířka osobního automobilu je do 2. m). V místě stání se vozovka zužuje o 1 m na 3,5 m (minimum pro průjezd vozidla pro svoz odpadu nebo hasičů), vlastní stání má šířku 1,8 m, celková šířka vozovky v místě stání je 3,5 + 1,8 = 5,3 m.

Tato dvě typová provedení podélných stání v uličním profilu je možné použít i v rámci navržené zóny na Svatém Kopečku.

Obrázek 9 - "polozapuštěné stání" ve stísněném prostoru (Olomouc Slavonín, ul. Kyselovská / Dykova).

6.3.2. Lokalita P1 (ulice Ústavní):

Parametry:

- Šířka komunikace: 5,5 – 6,0 m.
- Provedení stání: polozapuštěné.
- Kapacita: cca 2 – 3 stání

Obrázek 10 - ulice Ústavní

6.3.3. Lokalita P2 (ul. Menšíkova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 4 m.
- Provedení stání: v zálivu mimo vozovku.
- Kapacita: 1 stání

Obrázek 11 - ulice Menšíkova

6.3.4. Lokalita P3 (ul. Menšíkova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 4 m.
- Provedení stání: v zálivu mimo vozovku.
- Kapacita: 4 stání (částečně již jsou upravena zpevněním plochy)

Obrázek 12 - ul. Menšíkova

6.3.5. Lokalita P4 (Sadové náměstí):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 7 - 8 m.
- Provedení stání: vodorovné dopravní značení na stávajícím povrchu.
- Kapacita: 1 stání

Obrázek 13 - Sadové náměstí

6.3.6. Lokalita P5 (ul. Haškova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 3 – 3,5 m.
- Provedení stání: v zálivu mimo vozovku.
- Kapacita: 2 stání

Obrázek 14 - ul. Haškova

6.3.7. Lokalita P6 (ul. Haškova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 5,5 – 6,0 m.
- Provedení stání: polozapuštěná
- Kapacita: 2 stání

Obrázek 15 - ul. Haškova

6.3.8. Lokalita P7 (ul. Haškova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 5,0 m.
- Provedení stání: vodorovné dopravní značení na stávajícím povrchu.
- Kapacita: 2 stání

Obrázek 16 - ul. Haškova

6.3.9. Lokalita P8 (ul. Holubova – u nového hřbitova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 5,5 m.
- Provedení stání: polozapuštěné
- Kapacita: 1 stání

Obrázek 17 - ul. Holubova (u nového hřbitova)

6.3.10. Lokalita P9 (ul. Pod Hvězdou):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 6,0 m.
- Provedení stání: vodorovné dopravní značení na stávajícím povrchu.
- Kapacita: 1 stání (dnes 2 stání, jedno asi nebude možné legalizovat z důvodu blízkosti křižovatky)

Obrázek 18 - ul. Pod Hvězdou (místo v popředí, kde stojí vlevo tmavé vozidlo)

6.3.11. Lokalita P 10 (ul. Pod Hvězdou):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 6,0 m.
- Provedení stání: vodorovné dopravní značení na stávajícím povrchu.
- Kapacita: 1 stání

Poznámka – foto shodné jako u lokality P9 – místo, kde stojí v pozadí bílá dodávka.

6.3.12. Lokalita P 11 (Pod Hvězdou):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 5,5 - 6,0 m.
- Provedení stání: polozapuštěné
- Kapacita: 2 stání

Obrázek 19 - ul. Pod Hvězdou

6.3.13. Lokalita P 12 (ul. Ježkova):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 4,5 – 6,5 m.
- Provedení stání: v zálivu mimo vozovku nebo polozapuštěné
- Kapacita: počet stání musí být upřesněn dle skutečné potřeby (není vhodné zřídit stání všude tam, kde by to bylo prostorově možné).

Obrázek 20 - ul. Ježkova

6.3.14. Lokalita P 13 (ul. Šeříková):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 4,5 m.
- Provedení stání: v zálivu mimo vozovku
- Kapacita: počet stání musí být upřesněn dle skutečné potřeby (není vhodné zřídit stání všude tam, kde by to bylo prostorově možné).

Obrázek 21 - ul. Šeříková

6.3.15. Lokalita P 14 (ul. Šeříková):

Parametry:

- Šířka komunikace: cca 7,5 m.
- Provedení stání: vodorovné dopravní značení na stávajícím povrchu.
- Kapacita: počet stání musí být upřesněn dle skutečné potřeby (není vhodné zřídit stání všude tam, kde by to bylo prostorově možné).

Obrázek 22 - ul. Šeříková

6.3.16. Lokalita Sadového náměstí:

Sadové náměstí není v rámci této studie podrobně řešeno. Důvodem je to, že Magistrát města Olomouce, útvar hlavního architekta, zadal samostatnou studii s názvem „Studie obnovy Sadového náměstí na Svatém Kopečku“. Součástí této studie bude nepochybně i řešení problematiky parkování, a to ve vazbě na vysoký historický a urbanistický význam lokality.

V přehledné situaci lokality je vyznačený rozsah území, které je řešeno touto studií, z něhož je patrné, že zájmové oblasti obou studií se do značné míry prolínají. Z hlediska parkování je vhodné zmínit možnost využití parcely č. 36/2 v blízkosti Baziliky. Jedná se o zahradu, která je v majetku Královské kanonie premonstrátů na Strahově. V případě dohody s vlastníkem pozemku by zde bylo možné zřídit parkoviště pro baziliku, čímž by se snížil tlak na nelegální parkování automobilů v plochách zeleně na Sadovém náměstí.

Specifickou lokalitou v rámci Sadového náměstí jsou **tzv. „bódky“**. Jedná se o malé obchody se suvenýry a občerstvením v blízkosti přístupové komunikace k bazilice, na její jižní straně. K těmto obchodům je v současnosti zakázaný vjezd všem vozidlům mimo zásobování ve vymezeném čase od 17:00 do 9:00. Vzhledem k tomu, že se jedná o lokalitu s největší

koncentrací návštěvníků, tak je žádoucí tuto restrikci ponechat i po zavedení pěší zóny. V tomto místě by tak nebyl povolený vjezd ani těm vozidlům, která by jinak měla v rámci zóny udělenou výjimku pro vjezd. Tato značka by tak zůstala jedinou stávající zákazovou značkou, kterou je doporučeno zachovat i po zavedení zóny. Všechny ostatní zákazové značky ztratí zavedením zóny význam a budou demontovány.

Obrázek 23 - Sadové náměstí, nelegální parkování v ploše zeleně

7. Náklady:

7.1. Dopravní značení:

Dopravní značení bude tvořeno převážně svislými značkami, označujícími začátek a konec zóny. Každá ze značek stojí i se sloupkem a souvisejícími pracemi (dovoz, instalace) cca 4 000 Kč, dvě značky (začátek a konec) 8 000 Kč. Vjezd a výjezd ze zóny by byl dle návrhu na deseti místech, 10 x 8 000 = 80 000 Kč. Pokud do nákladů zahrnu i náklady na vymezení některých parkovacích míst dopravním značením (označení ZTP/P stání nebo vymezení stání na stávajícím povrch pomocí vodorovného dopravního značení), potom můžou být náklady na dopravní značení v celé lokalitě cca **100 000 Kč.**

7.2. Stavební úprava u školy:

Náklady je možné rozdělit podle variant následovně:

- **Varianta 1:** Odhadovaný rozsah zpevněné plochy 151 m^2, předpokládané náklady 3420 Kč/ m^2, tedy 151 x 3 420 = 516 420 Kč bez DPH, 625 000 Kč včetně DPH.
- **Varianta 2:** Odhadovaný rozsah zpevněné plochy 138 m^2, předpokládané náklady 3420 Kč/ m^2, tedy 138 x 3 420 = 471 960 Kč bez DPH, 571 000 Kč včetně DPH.

Poznámka: Jednotková cena byla určena průměrováním srovnatelných staveb menších zpevněných ploch a parkovišť, realizovaných v minulých letech. Cena za 1 m^2 se pohybovala v rozptylu od 3 000 Kč po 4 000 Kč na 1 m^2. Je nutné počítat s tím, že cenu stavby může ovlivnit nečekaný výdaj (např. přeložka inženýrských sítí) a výkyvy cen na trhu stavebních prací, které můžou být od předpokládané ceny vyšší nebo nižší až o desítky procent. V neposlední řadě cenový odhad pracuje s již realizovanými stavbami (cca v posledních čtyřech letech), za tuto dobu se cena zvýšila minimálně o inflaci.

S rezervou lze tedy počítat v obou variantách s cenou stavby v rozptylu 600 000 Kč až 1 milion, s pravděpodobnou střední hodnotou cca kolem 800 000 Kč (včetně DPH).

7.3. Parkoviště u hřbitova:

Odhadovaný rozsah zpevněné plochy 259 m^2, předpokládané náklady 3420 Kč/ m^2, tedy 259 x 3 420 = 885 780 Kč bez DPH, 1 072 000 Kč včetně DPH.

Pro stanovení ceny platí shodná poznámka jako v předchozí kapitole.

7.4. Úprava parkovacích stání:

Tady je odhad poměrně složitý, protože není zřejmé, kolik stání by bylo v rámci zóny stavebně upraveno a jakým způsobem.

Oficiálně lze uvažovat s cenou zpevněné plochy 3000 Kč/m^2. Jedno podélné stání má šířku 2 m a délku cca 6 m, plocha je tak 12 m^2, orientační cena 12 x 3000 = 36 000 Kč, s připočítáním jiných souvisejících nákladů (obrubníky kolem stání, úprava okraje komunikace u parkovacího stání, terénní úpravy za obrubníky) lze zjednodušeně počítat s cenou cca 40 000 Kč na jedno stání.

V úvahu připadá i možnost, že by si pozemek pro některá stání pronajali majitelé nemovitostí a stavební úpravu by si provedli na své náklady. Stání by potom bylo vyhrazené pro osobu / firmu, která by jej upravila a měla by část pozemku pod stáním v dlouhodobém nájmu. Jedná se o postup, uplatňovaný v rámci některých obcí. Není však zřejmé, jestli by takovou variantu podpořilo Město Olomouc jako vlastník komunikací a pozemků pod veřejným prostranstvím. Při provedení prací svépomocí by cena za úpravu stání pravděpodobně klesla. Rozhodně však nelze doporučit prodej pozemků pod parkovacími stáními v rámci veřejného prostranství, protože takový postup může být zdrojem značných obtíží při provádění oprav a údržby komunikací, k nimž tato stání přiléhají.

7.5. Stavební prahy na vjezdu do zóny:

Orientačně lze uvažovat s šířkou prahu 4 m a jeho délkou 5 m, plocha by tak byla 20 m^2. Náklad na 1 m^2 by byl shodný jako u parkovacích stání, tedy 3000 Kč/m^2. Náklad na jeden stavební práh by tak byl 20 x 3000 = 60 000 Kč, s připočítáním jiných souvisejících nákladů (obrubníky kolem prahu, odvodnění – uliční vpusť, terénní úpravy v okolí) lze zjednodušeně počítat s cenou cca 70 000 Kč na jeden práh. Vjezd a výjezd ze zóny by byl dle návrhu na deseti místech, 10 x 70 000 = 700 000 Kč.

Variantou takového řešení jsou montované retardéry, u nichž se pohybuje cena v relaci cca 1500 Kč/m. Při šířce komunikace cca 3 m by bylo možné retardér pro jednu lokalitu pořídit v ceně do 5 000 Kč, všechny lokality potom do 50 000 Kč. Je však nutné vzít v úvahu i

životnost a další aspekty (např. bezbariérové řešení), kdy retardér není zcela plnohodnotnou náhradou stavebního prahu.

7.6. Součet:

Je nutné zdůraznit, že nutným nákladem při zřízení zóny by bylo jen dopravní značení a pravděpodobně i stavební prahy. V takovém případě lze uvažovat s minimální vstupní investicí na zřízení zóny 100 000 + 700 000 = 800 000 Kč. V případě použití montovaných retardérů by byla cena 100 000 + 50 000 = 150 000 Kč. V případě kombinace (někde stavební prahy, jinde retardér) by byla cena někde mezi těmito částkami.

Už v okamžiku zřízení zóny by měla být alespoň část parkovacích stání stavebně upravena nebo vyznačena dopravním značením. Vzhledem k zatím neurčenému počtu stání, které by úpravou prošly, lze uvažovat o částce v řádu stovek tisíc Kč. **Celkové náklady na počátku zřízení zóny by mohly být cca 1 – 1,5 milionu Kč.** Další jednorázové investice (lokality u školy a u hřbitova, případně jinde) by mohly být financované následně.

Současně lze však zvážit i možnost provedení všech staveb naráz, protože větší objem stavebních prací může motivovat uchazeče o tyto práce k nižším cenovým nabídkám a lepšímu využití režijních nákladů stavby. Skutečné náklady mohou být také významně ovlivněny výkyvy ceny stavebních prací na trhu v době realizace.

8. Celkové posouzení:

Zřízení pěší zóny by významnou měrou napomohlo k řešení dopravní problematiky celé lokality. Došlo by zejména k posílení principu dopravního zklidnění a vyšší míře ochrany zranitelných účastníků silničního provozu (chodců a cyklistů). Přesná specifikace výjimek pro vjezd by mohla zamezit nepřiměřeně restriktivnímu přístupu k uživatelům, jejichž vjezd do lokality není žádoucí omezovat (zásobování, zákazníci a návštěvy provozoven, cyklisté), současně by však byla zachována restrikce vjezdu pro osobní automobily krátkodobých turistických návštěvníků. Velmi přínosné by bylo i jasnější vymezení parkování uvnitř zóny, které by na jednu stranu omezilo zbytečný zábor veřejného prostranství tam, kde je možné parkovat na soukromých pozemcích, na druhou stranu stání, která by byla zachována v nezbytné míře, by byla stavebně upravena. Tím by došlo i k vyšší míře ochrany zeleně, která je v současnosti v některých místech výrazně poškozována nelegálním parkováním. Mezi přínosy lze jednoznačně zařadit i vytvoření podmínek pro bezbariérové užívání stavby ve smyslu vyhlášky 398/2009 Sb.

9. Závěr a doporučení:

Doporučením dalšího postupu je důkladné projednání návrhu zejména s Dopravním inspektorátem Policie ČR a dotčenými odbory Magistrátu města Olomouce.

Klíčové pro zavedení zóny je **kvalitní projednání s obyvateli lokality a institucemi, které mají v lokalitě svá sídla a provozovny.** Změna dopravního režimu bude mít nepochybně na všechny určitý dopad, a lze předpokládat i to, že vyvolá určitou názorovou polemiku (která nakonec v lokalitě už delší čas probíhá). Přes možná úskalí však lze konstatovat, že navržená úprava je pro danou oblast velice vhodná a při správném nastavení rozsahu zóny a režimu vjezdu do ní bude pro naprostou většinu obyvatel významně přínosná. Z tohoto důvodu doporučuju navržená opatření k realizaci.

……

V Přerově dne 31. 12. 2020 Ing. Tomáš Tužín