

Pozemní komunikace v malých sídlech

Analýza současného stavu a návrh řešení problematických míst

Communications in Small Settlements

Analysis of the Current Situation and Proposal Solutions

Irena Klingorová

Abstract:

Movement is an essential element of life of Society. Human needed transporting himself, things or information since the beginning of the ages. These needs are realized by transport, which works through the transport infrastructure. The importance of transport is increasing with the expansion of the postmodern society and a plenty of requirements on frequency and volume of different transports have to be satisfied. However, the increasing in traffic, particularly on the ground, strongly affects people's life. This is evident in the cities and also in the small villages, which adapt their structure and streets for cars. The streets aren't understood as public spaces, they become transport corridors and parking spaces are made from public areas. This way of development strongly degrades the intravilan of the villages and cities, destroys the multifunctionality of public spaces. This causes that the streets lose life. And it should be remembered that life is that what makes public spaces well-established and attractive place to live.

This article describes road network and transportation in small settlements, especially in rural areas, in villages in Czech Republic. In these structures the road profile is not stabilized, there aren't clearly defined spaces for particular users such as pedestrians, cyclists or places for parking. This causes crossing and intersection of different types of transport, which can be very dangerous. The analysis of smaller settlements with different topographical typologies should show the current concepts of transport and their problems. There are also given some examples from abroad, which can be a solution of problems in our country. Examples show how different types of modifications of communications in smaller settlements improve transport to safety way.

Keywords:

road network; small settlements; ground plan typology; transportation; communications.

KLINGOROVÁ, Irena (2019). Pozemní komunikace v malých sídlech.

In: KUGL, Jiří, ed. *Člověk, stavba a územní plánování 12*. ČVUT v Praze, Fakulta stavební. pp. 64–84. ISBN 978-80-01-06634-8. ISSN 2336-7687.

Článek je licencován pod licencí Creative Commons BY-NC-ND 4.0 (Uvedte autora-Neužívejte komerčně-Nezpracovávejte 4.0 Mezinárodní). Licenční podmínky: <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.cs>

1 Úvod

Pohyb je a vždy byl základním prvkem přežití společnosti. Už od prvopočátku měl člověk potřeby přepravovat jak sebe, tak různé věci či informace. Tyto potřeby jsou naplňovány pomocí dopravy, která je realizována ve formě dopravní infrastruktury. S rozvojem postmoderní společnosti význam dopravy neustále roste a musí uspokojovat čím dál tím vyšší nároky na četnost a objemy různých přeprav. Nárůst dopravy, zejména pozemní, však silně ovlivňuje život v sídlech, která více a více přizpůsobují svou strukturu automobilům. Ulice přestávají být chápány jako veřejné prostory a stávají se z nich dopravní koridory, z ploch veřejných prostranství se stávají parkoviště. Tento směr rozvoje však silně degraduje intravilán sídla, smazává polyfunkčnost jednotlivých prostor, ze kterých pak mizí život. Je však třeba si uvědomit, že právě život ve veřejném prostoru je to, co dělá sídlo kvalitním a atraktivním sídlem k žití a to bez ohledu na jeho velikost.

Práce je zaměřena na malá sídla vesnického charakteru, která nebývají především z dopravního hlediska předmětem častých výzkumů a analýz. V úvodu je popsán historický vývoj a současný stav menších sídel jak v kontextu sídelní struktury, tak ve vazbě na půdorysnou typologii. Dále jsou vysvětleny pojmy týkající se malých sídel. Analytická část práce se zabývá stavem cestní sítě a systémem dopravy uvnitř malých sídel, především vesnic, v různých krajích České republiky. V malých sídlech sice není tak vysoká kumulace aktivit a provozů jako ve velkých sídlech, ale prostory, jimiž jsou komunikace v malých sídlech vedeny, mají pro sídlo stejný, ne-li větší význam, jako pro metropoli. Trasy komunikací ve vesnicích vytváří veřejné prostory, které mohou být významným, v některých případech i jediným místem pro sociální interakci obyvatel. V těchto strukturách není často ani jasně vymezený jízdní profil komunikací, natož určené provozní pruhy pro jednotlivé uživatele prostoru, jako jsou chodci, cyklisté nebo pro dopravu v klidu. Díky této skutečnosti dochází ke křížení a prolínání jednotlivých provozů, které může být v mnoha případech velmi nebezpečné.

Problematika střetávání různých provozů v rámci cestní sítě v sídlech je od počátku 21. století velmi řešené téma. Provoz v ulicích je ale řešen především ve velkých městech či metropolích, menší sídla a vesnice jsou v tomto směru opomíjena. Je jasné, že v nich není taková koncentrace života, ale význam ulic jako veřejných prostor je pro jejich fungování stejně zásadní, jako pro velkoměsta. Jejich velikost proto nemůže být argumentem pro to, aby byla opomíjena bezpečnost a funkčnost uličních prostorů. Analýza široké škály menších sídel s různou půdorysnou typologií ukazuje současné pojetí dopravy v intravilánu malých sídel, bezpečnost jednotlivých provozů, jejich interakce a možné střety. Výsledky analýzy by měly soužit jako podnět k řešení jednotlivých konkrétních skutečností, které nevykazují základní míru bezpečnosti jednotlivých provozů, zejména ve směru k nejhroženější skupině účastníků dopravního provozu, kterými jsou chodci.

Jako reakce na zjištěné skutečnosti z tuzemských sídel jsou uvedeny příklady z blízkého zahraničí, které uvádějí, jaké jsou možnosti řešení úprav komunikací v menších sídlech, jež zvýší bezpečnost dopravy při zachování kvality veřejných prostor. To je ukázáno na dopravním prostoru v menších sídlech v zahraničí, konkrétně v Německu v regionech okolo měst Norimberk (Bavorsko) a Žitava (Sasko). Ve vybraných sídlech byla analyzována cestní síť se zaměřením na její koncepci a prvky na ní, které mají za úkol zvýšit bezpečnost provozu, tj. prvky zklidnění komunikací. V práci je proveden výčet těchto prvků jako doporučení k aplikaci na komunikacích v tuzemsku.

2 Sídelní struktura na našem území

Území Čech a Moravy, jako jedna z mála oblastí, disponuje poměrně hustou sídelní strukturou, jejíž základy byly položeny již v období středověku, kořeny založení některých sídel dokonce sahají i dále do historie. Z celkového počtu sídel, který činí přibližně 6 250, má necelých pět tisíc sídel méně než jeden tisíc obyvatel. Ačkoliv tato malá sídla tvoří většinu z celkového počtu, jejich rozvoj ve většině směrů značně zaostává. V malých sídlech často chybí základní vybavenost, jako jsou obchody s potravinami, ordinace lékaře a ve většině případů není modernizovaná či úplně chybí základní sídelní infrastruktura, ať už technická (kanalizace, vodovod) nebo komunikační síť spolu s náměstími či návsemi, tedy veřejný prostor. Přitom právě pro menší sídla jsou veřejná prostranství klíčová pro život a vzájemnou interakci obyvatel.

Sídelní struktura v Čechách a na Moravě je dána dobou svého vzniku a následného dlouhodobého vývoje. Významnou roli při vzniku sídel hrála konfigurace terénu a mikroklimatické podmínky, které se v průběhu staletí mění jen minimálně. Ve vývoji sídelní struktury jsou také patrná období výraznějších změn, takzvaných urbanizačních fází. Tím se rozumí především koncentrace obyvatelstva do větších sídel - měst. Zatím co na počátku 19. století byla města co do počtu obyvatel v menšině, žily zde pouze 3 procenta z celkového počtu obyvatel, po první polovině 19. století průmyslová revoluce spustila takzvaný urbanizační proces, jehož výsledkem je, že v dnešní době žije na venkově už jen necelých 30% obyvatel.

Současná sídelní struktura je tvořena specifickou sítí sídel. Ta se vyznačuje velkou hustotou a rovnoměrností rozložení (průměrná vzdálenost sídel je 1,5 km) převážně malých sídel pevně spjatých s okolní krajinou. Sídla tak nabízí pestrou škálu různorodých prostředí pro život lidí. Mezi charakteristickými rysy české sídelní struktury patří drobné lidské měřítko, velikostní, prostorová a funkční diferenciací a blízkost spojená se vzájemným spolupůsobením. Pro naše území jsou typická malá sídla (do 5 tisíc obyvatel) v kombinaci s hustou sítí menších měst (3 - 10 tisíc obyvatel), která jsou přirozenými obchodními centry, centry služeb, případně slouží i jako správní centra. Specifickou oblastí je západočeské pohraničí, kde je pravidelná struktura sídel narušena událostmi z 2. poloviny 19. století, kdy byla tato oblast zcela vysídlena a nikdy již nebyla ve stejném objemu osídlena zpět.

3 Typologie sídel

3.1 Historie

Obecně lze říci, že většina vesnických sídel se vyvinula nebo byla plánovitě založena přibližně od poloviny 13. století do počátku 15. století, v období vrcholného středověku. Toto období se nazývá též lokační. Některé půdorysné typy mohou být spojovány s dřívějším obdobím, takzvaným předlokačním. I když se stáří vzniku vsí zdá být v některých rysech poměrně pravděpodobné, je toto časové zařazení stále předmětem sporů a v níže uvedeném členění není uváděno. Řada vesnic vznikala také po období středověkého lokačního rozmachu, v 17. - 19. století. Novověké vesnice ale většinou vycházely ze starších půdorysných schémat, vzniklo pouze pár nových typologických forem (např. novověké parcelační vsi, rozptýlené vsi...).

Na rozdíl od většiny měst byly vesnice neoddělitelně spjaty se zemědělskou výrobou a s klimatickými podmínkami (rozdíly možností produkce v nížinných a horských oblastech). Proto je důležité vyjma půdorysného a prostorového uspořádání zástavby vesnice brát ohled i na způsob organizace jejího zemědělského zázemí, takzvané plužiny. Charakter plužiny byl velkou mírou ovlivňován modelací terénu v místech, kde byla ves zakládána. Například v členité krajině bylo třeba užít radiální uspořádání plužiny,

zatím co v krajině s dlouhými údolími se používala lánová či délková plužina (podrobné rozdělení plužin je uvedeno v textu níže).

3.2 Půdorysná typologie

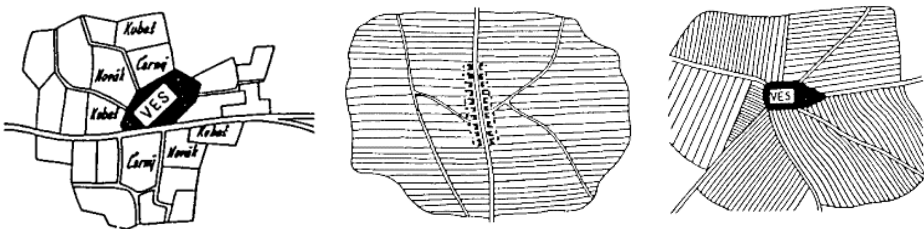
Pro určení typologické formy vesnice je zásadní její základní vývojová forma, která byla stabilizována převážně v období vrcholného středověku nebo v novověku. Pozdější změny, jako je například lineární rozšiřování zástavby podél komunikací, narůstání objemu zástavby či zastavěním návsi, určení základní typologické formy nijak neovlivňují, mohou jí ale často zkomplikovat. Pro zařazení vsi je vhodné využívat mapový poklad, císařské otisky - staré mapy z počátku 18. století. Tyto mapy jsou prvním komplexním geografickým materiálem, kde jsou sídelní struktury zachycené krátce po svém založení, tedy ve své nejčistší půdorysné podobě (Pešta, 2000).

Spolu s jedinečnou půdorysnou strukturou je se sídly spojován i určitý typ takzvané plužiny. Dříve byla sídla zakládána převážně za účelem obživy v zemědělství a struktura hospodaření se propisovala i do okolní krajiny okolo sídla. Rozložení polností, tedy plužina, bývala závislá jak na uspořádání sídla, tak na morfologii a členitosti terénu okolo sídla. Typ plužiny lze vyčíst na starých mapách, například z císařských otisků, někdy jsou čitelné i na současných ortofotomapách.

3.3 Plužina

Typologie vesnických sídel, která je použita pro analýzu sídel v této práci, vychází převážně z půdorysného a prostorového uspořádání zástavby v sídle, typ plužiny je však neodmyslitelný prvek spjatý se vsí.

Z hlediska velikosti, tvaru a uspořádání polí, luk a pastvin, které bezprostředně navazují na zástavbu, se obvykle rozlišují tři základní morfologické typy plužiny – úseková, lánová a traťová. Jejich další členění a mírné či větší odchylky od geometrické pravidelnosti jsou přitom vždy závislé na místní konfiguraci a členitosti terénu, vodnímu režimu v krajině, pozemkové držbě a podobně. Z hlediska zemědělského využití lze použít rozdílné členění. Jako samostatnou skupinu lze uvést nově založené či zásadně pozměněné plužiny (Pešta, 2000).



obr. 1 – příklady typů plužin (úseková, lánová, traťová)¹

1 Schémata různých půdorysných typů vesnic a plužin - ideální modely byly použity z publikace: PEŠTA, Jan. 2000: Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.

3.4 Půdorysná typologie malých sídel

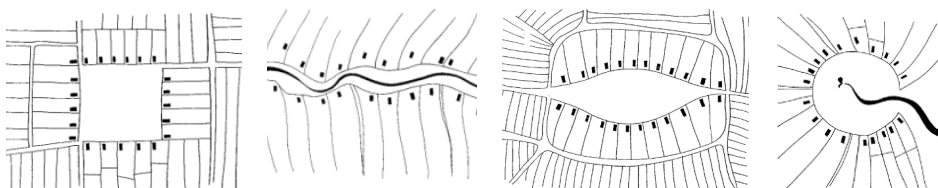
Následující typologie vesnic vychází z dělení dle půdorysné struktury vesnických sídel od Jana Pešty s drobnými úpravami, které reflektují potřeby použití struktury ve vazbě na analýzu cestní sítě v sídlech. Dle způsobu založení se typologie sídel dělí do dvou základních skupin, které jsou popsány níže. V některých případech se přidává i třetí, zvláštní skupina, která se označuje jako „smíšené a ostatní formy sídel“, kam lze zařadit vesnice komponované, vzniklé plánovitě na přesném geometrickém půdorysu.

První skupinou jsou sídla rostlá, známá také jako přírodní či nepravidelná. Takovéto sídlo většinou vznikalo bezplánovitě usazováním osadníků v neobydlených oblastech nebo vývojem z původních sedlišť. Dle typu terénu lze pak stanovit i další dělení na sídla hromadná (shlukové vesnice), která vznikala v převážně horských oblastech, sídla komunikační, která vznikala buď v rovinatých terénech podél cest či vodních toků či v údolích hor. Posledními skupinami jsou typicky horská sídla rozptýlená známá jako dvorcové vesnice a takzvané vísky (Pešta, 2000).



obr. 2 – příklady typologie - rostlé formy (hromadná, hromadná návěsní, komunikační)

Druhou skupinou jsou sídla pravidelná nebo také geometrická či normová. Většina takovýchto vesnic byla úmyslně založena ve středověku lokátorem. Pravidelné formy sídel lze dále dělit na vsi lánové, u které jsou domy seřazené po obou stranách komunikace místního významu a na jejímž území se vyskytuje lánová nebo délková plužina. Další skupinou jsou vesnice návěsní, které tvoří nejrozšířenější typ vesnice u nás. Hlavním znakem je návěs, která může být různého tvaru, do níž se sbíhají všechny cesty a které jsou štítem orientovány usedlosti. Poslední skupinou pravidelné formy sídel jsou vsi komunikační, které byly zakládány podél komunikací či podél potoků. Mohou mít rozšířený prostor návěsi. Zvláštní skupinou jsou vsi vzniklé druhotnou parcelací dvora, které vznikly v době tereziánské a josefínské parcelací na přesné geometrické tvary půdorysu (Pešta, 2000).



obr. 3 – příklady typologie - pravidelné formy (návěsní ortogonální, komunikační, komunikační návěsní, návěsní radiální)²

2 Schémata různých půdorysných typů vesnic a plužin - ideální modely byly použity z publikace: PEŠTA, Jan. 2000: Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.

4 Vymezení pojmů

Menší sídla s charakteristickou strukturou založení se v Čechách a na Moravě nacházejí především na venkově. Lze tedy mluvit o takzvaných venkovských sídlech. Právě venkovská sídla jsou díky své nevyvinuté, v některých případech i znatelně zanedbané cestní síti předmětem této práce. Aby bylo však možné uvést analýzu stavu cest a komunikací v jednotlivých sídlech, je napřed třeba vyjasnit si jednotlivé pojmy, které jsou v textu použity.

4.4.1 Venkov

Definice pojmu venkov není jasně vědecky stanovena tak, aby odrážela reálný venkov, jak ho snad každý známe a dokážeme si ho představit. Zjednodušeně by se dalo říci, že venkov je abstraktní označení kulturní krajiny nebo, chceme-li využít negativní vymezení, je prostor mimo městské osídlení. Venkov lze definovat i jako prostor, který je charakterizován nižší hustotou zalidnění s typickým charakterem osídlení a architekturou, s výrazným kulturními, sociálními a společenskými znaky a se zaměřením převážně na zemědělskou výrobu.

4.4.2 Český venkov

Venkov, jehož charakter je nám známý na území Čech a Moravy, je výsledkem vývoje a formování několika staletí. Již ve středověku ve volné přírodě rostla či byla záměrně zakládána sídla čistě za účelem hospodaření s půdou, tedy zemědělská sídla s venkovskými rysy a charakterem. V 19. století, s nástupem průmyslové revoluce, tato sídla však začala ztrácet svoji čisté zemědělskou funkci. Zvyšující se životní úroveň v kombinaci se zvyšujícími se hygienickými návyky vedly k rychlému růstu obyvatelstva ve městech i venkově. To zároveň vedlo k růstu počtu pracovních sil na venkově, které ale nebylo možné pro omezené kapacity uplatnit v zemědělství nebo v příbuzných oborech. Díky tomu došlo k poměrně masivní urbanizaci, tzn. migraci venkovských obyvatel do měst, kde byla pracovní síla naopak potřeba pro rozvíjející se průmyslovou výrobu. Tento masivní příliv lidí do měst se pomalu začal stabilizovat až po druhé světové válce (Perlín, 2010).

4.4.3 Venkovské sídlo

Pro definování venkovského sídla je nejdříve nutné vyjasnit si pojmy sídlo a obec, jejichž význam bývá často zaměňován. Pojmem obec je definováno administrativní vymezení základní jednotky veřejné správy. Obec pomocí voleného zastupitelstva a starosta spravuje v samostatné působnosti svoje správní území, které se často skládá z více územně oddělených sídel. Sídlo je prostorově vymezená jednotka tvořena skupinou domů, která má nebo alespoň v minulosti měla obytnou či rekreační funkci. Tato jednotka je od dalších sídel oddělena volným, tedy nezastavěným, prostorem. Pokud tedy hovoříme o venkovském sídle, je tím myšleno prostorové uskupení domů v určité konfiguraci, vždy však v uceleném uspořádání na venkově (viz výše).

Venkovské sídlo lze popsat celou řadou různých definicí, které se liší podle toho, z jakého oboru je na ni nahlíženo. Pro účely této práce postačí definice venkovského sídla z urbanistického hlediska:

„Venkovské sídlo je vymezeno jako sídlo s typickou urbanistickou strukturou nízkopodlažní zástavby s vysokým podílem rodinných domů s málo vyvinutou uliční sítí s dominantním prostorem návsi jako společenského a kulturního centra sídla a vysokým podílem zeleně v sídle.“ (Perlín, 2008). Již z této definice je patrné, že zanedbaná a nevyvinutá uliční síť je v těchto sídlech běžnou záležitostí.

Venkovské sídlo lze vymezit i kapacitně, dle počtu obyvatel. V Čechách se běžně užívá hranice dvou tisíc obyvatel v sídle jako určující prvek pro „nepochybně venkovské sídlo“. Tato hranice je však stanovena pro typicky českou strukturu osídlení, v jiných

státech je toto konvenční hledisko nastaveno třeba až na velikost pět tisíc obyvatel. Ale i na našem území lze s touto stanovenou hranicí dvou tisíc obyvatel polemizovat – existují sídla, která mají více než dva tisíce obyvatel a přesto mají jednoznačně venkovský charakter a na druhou stranu existují malá města s méně než dvěma tisíci obyvatel, jejichž celkový charakter má jasně městské rysy. Proto jsou často sídla s počtem obyvatel mezi dvěma a deseti tisíci často definovány účelově podle potřeby jednotlivých autorů (Perlín, 2008).

5 Analýza sídel na našem území

Z důvodu malého povědomí o způsobu úpravy komunikací v malých sídlech je cílem práce analýza současného stavu cestní sítě v malých sídlech s cílem sehnat maximální možné informace o současném stavu cestní sítě v České republice i v zahraničí. V záměrném výběru jsou jak sídla s nevyhovující cestní sítí, tak sídla s již realizovanými úpravami. Analyzovaná jsou jak exaktní data na základě úsudku pozorovatele (velikost, stav komunikační sítě), tak data historická, zejména ve vztahu k půdorysné typologii sídla.

Pro účely analýzy stavu komunikací v návaznosti na veřejná prostranství v menších sídlech bude brána orientační hranice 5 tisíc obyvatel jako maximální velikost sídla. Záměrně není uveden pojem vesnice či město. Běžně používané pojmy jako je vesnice, maloměsto, město či velkoměsto jsou pojmy, které nejsou zakotveny v legislativě a vyjadřují pouze obecný název pro jednotlivé typy sídel. Všechna hodnocení vesnických resp. městských sídel a jejich vymezení je proto značně subjektivní. Rozhodujícím aspektem analýzy je historický vývoj sídla. Pokud bylo sídlo založené či primárně rostlé jako ves, poté je pro analýzu vhodné. Zda se postupným vývojem rozrostlo na menší či střední město, není již tolik rozhodující, důležitá je historická stopa půdorysného uspořádání, která je zařaditelná do typologické struktury vsí.

Analýza jednotlivých sídel byla prováděna terénním průzkumem a následným zachycením podstatných informací do takzvané karty sídla. Karta sídla je unikátní formulář vytvořený pro sumarizaci základních informací o sídle a zahrnuje taktéž analytickou část se zaměřením na cestní síť daného sídla. V kartě sídla je pro přehlednost a další možnost evidence přidělen každému sídlu unikátní kód. Nedílnou součástí karet je krycí list, který obsahuje souhrnný popis zdrojů informací karet (na vyžádání u autorky) a evidenční tabulka, ve které je uveden celkový seznam vydaných karet, tedy provedených analýz – viz níže.

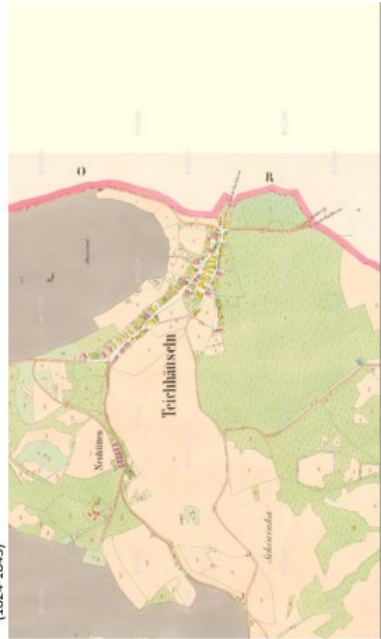
5.1 Výsledky analýzy

K 31. 4. 2018 bylo provedeno celkem 47 analýz menších sídel ve středočeském, jihočeském a západočeském kraji. Sídla byla jak vesnice, tak v menší míře maloměsta v různých vzdálenostech od velkých měst. V kartách sídel, která jsou k dispozici u autorky, lze vyčíst základní informace, stav cestní sítě a případný návrh na její vylepšení.

5.2 Příklad formuláře:



• ORTOFOTO



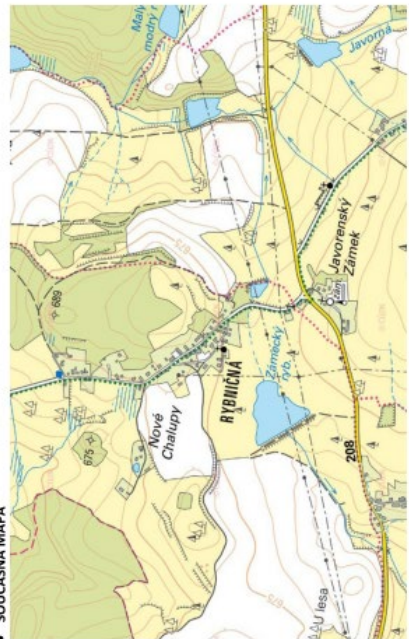
• CÍSAŘSKÉ POVINNÉ OTISKY MAP STABILNÍHO KATASTRU ČECH (1824-1843)

Rybníčná			
Charakter sídla	vesnice		[2]
Počet obyvatel	66 (rok 2011)		[3]
Počet adres	62 (rok 2009)		[1]
Součást obce	Bochov		[1]
Kraj	Karlovarský		[1]
Katastrální území	Rybníčná (2,26 km ²)		[4]
Zeměpisné souřadnice	50° 08' 31" s. š., 12° 56' 36" v. d.		[1]
Historická země	Čechy		
První zmínka	rok 1785		[5]
Největší rozmach	rok 1910	(584 obyvatel / 85 domů)	[6]
Typologie sídla	pravidelná forma	kommunikační	lineární
Plužina	úseková		
Poznámka	XXX		
KÓD	P - KOM - KV - 005		
Datum evidence	září '17		

MAPOVÉ PODKLADY

[1]

- SOUČASNÁ MAPA



1 | 6

TERÉNNÍ PRŮZKUM SÍDLA SE ZAMĚŘENÍM NA CESTNÍ SÍŤ

Současný stav

Typ „hlavní“ komunikace	průjezdná, III. třída	Zvoňte polohku vozidel / den	171
Frekvence dopravy	málo frekventovaná	cca 200 vozidel / den	
Stav cestní sítě	dostatečný		
Stabilizovaná šířka komunikace	ne		
Bezpečnost komunikace	Nutno vyřešit parkování. V sídle není již takový provoz, komunikace II. třídy je na vede těsně za hranicí obce.		
Segregovaný prostor pro chodce	ne		
Datum průzkumu	28.05.2017		
Poznámka			

Fotografická dokumentace



typický úsek průjezdné komunikace
3 | 6



významné místo



vedlejší obslužná komunikace
4 | 6

Analyza cestní síť sídla

- Stav cestní sítě vzhledem k potřebám sídla
 - Potřeba úprav (regulace, zklidnění)
 - Návrh nového řešení
 - Poznámka
- částečně vyhovující
ano
- vyřešit dopravu v klidu – zúžení komunikace v nepřehledných místech**
- v sídle není problém do té doby, než se potkají dvě protijedoucí vozidla

Mapa komunikací v sídle



parkující automobily u průjezdné komunikace



zúžení profilu komunikace

5.3 Souhrnná tabulka – databáze sídel

DATABÁZE SÍDEL
z hlediska komunikační sítě

Datum aktualizace: 31.04.2018

KÓD	ZÁKLADNÍ INFORMACE										ANALÝZA		
	NÁZEV	KRAJ	POČET OBVV.	POČET domů	ROZLOHA katastr. území (km2)	VELIKOST	TYPOLOGIE	DAT. PRŮZKUMU	PRŮJEZDNOST	TRÍDA KOMUNIKA CE	ČETNOST VOZIDEL / DEN	POTŘEBA ÚPRAV	
1	P-NAV-KV-001	Číhaná	Karlovarský	4	6	3,38 vesnice	pravidelná	návesní	ANO	III.	(60)	NE	
2	P-LAN-KV-001	Dlouhá Lomnice	Karlovarský	96	36	11,67 vesnice	pravidelná	láňová	ANO	III.	389	NE	
3	R-NAV-KV-001	Drážov	Karlovarský	129	36	13,72 vesnice	rostlá	návesní	ANO	III.	(110)	ANO	
4	R-KOM-KV-001	Hlínky	Karlovarský	124	28	5,1 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	III.	400	ANO	
5	P-LAN-KV-002	Javorná	Karlovarský	82	27	6,51 vesnice	pravidelná	láňová	ANO	II., III.	131	NE	
6	R-KOM-KV-002	Kolová	Karlovarský	581	189	3,86 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	III.	(200)	NE	
7	P-NAV-KV-002	Nová Víska	Karlovarský	28	14	5,2 vesnice	pravidelná	návesní	ANO	III.	389	NE	
8	P-KOM-KV-003	Německý Chloumek	Karlovarský	27	12	4,36 vesnice	pravidelná	komunikační	ANO	III.	400	ANO	
9	P-KOM-KV-004	Nové Kounice	Karlovarský	27	21	3,7 vesnice	pravidelná	komunikační	ANO	II., III.	400	NE	
10	P-LAN-KV-003	Olšová Vrata	Karlovarský	493	160	12,23 vesnice	pravidelná	láňová	ANO	III.	300	ANO	
11	R-HRO-KV-001	Pila	Karlovarský	521	152	7,1 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	(250)	NE	
12	P-KOM-KV-004	Rybníčná	Karlovarský	66	32	2,26 vesnice	pravidelná	komunikační	ANO	III.	(200)	ANO	
13	R-NAV-KV-003	Stanovice	Karlovarský	288	98	12,79 vesnice	pravidelná	návesní	ANO	III.	(250)	ANO	
14	R-HRO-KV-002	Stružná	Karlovarský	260	83	2,45 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	(100)	NE	
15	R-HRO-KV-003	Záimanov	Karlovarský	145	47	4,96 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	389	ANO	
16	R-HRO-KV-004	Sedlečko	Karlovarský	232	57	6,48 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	(250)	ANO	
17	R-KOM-KV-003	Dubina	Karlovarský	139	47	12,8 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	II.	1148	ANO	
18	R-KOM-KV-004	Kyselka	Karlovarský	24	13	0,76 maloměsto	rostlá	komunikační	ANO	II., III.	1148	ANO	
19	R-VIS-KV-001	Muzikov (Šemnice)	Karlovarský	15	7	13,2 osada	rostlá	víska	ANO	II.	1148	NE	
20	R-KOM-KV-006	Radošov	Karlovarský	666	162	3,82 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	III.	858	ANO	
21	R-KOM-KV-005	Šemnice - U Mostu	Karlovarský	138	38	3,9 osada	rostlá	komunikační	ANO	III.	(70)	NE	
22	P-NAV-US-001	Měděnec	Ústecký	111	50	2,69 vesnice	pravidelná	návesní	ANO	III.	(600)	NE	
23	P-KOM-ST-002	Jilovité	Středočeský	638	231	14,01 vesnice	pravidelná	komunikační	ANO	III.	3961	NE	
24	R-KPN-ST-001	Dolní Březňany	Středočeský	2968	717	5,05 maloměsto	smíšená	komponovaná	ANO	II.	5664	NE	
25	R-KOM-ST-001	Libeň	Středočeský	539	173	5,79 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	III.	(860)	NE	
26	R-HRO-ST-001	Okrouhlo	Středočeský	691	189	8,31 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	1113	NE	
27	P-KOM-ST-001	Zlatníky - Hodkovice	Středočeský	1291	402	7,65 vesnice	pravidelná	komunikační	ANO	II., III.	4917	NE	
28	R-NAV-ST-001	Zvole	Středočeský	1805	543	7,01 vesnice	rostlá	návesní	ANO	III.	1113	ANO	
29	R-HRO-ST-002	Bojanovice	Středočeský	277	101	3,11 vesnice	rostlá	hromadná	ANO	III.	(850)	ANO	
30	P-KOM-ST-002	Bratřínov	Středočeský	188	73	4,21 vesnice	rostlá	komunikační	ANO	III.	(700)	NE	

31	R-HRO-ST-003	Bubovice	Středočeský	517	130	4,1 vesnice	rostlá	hromadná	28.04.18	ANO	III.	1390	ANO
32	R-HRO-ST-004	Čisovice	Středočeský	681	253	1,2 vesnice	rostlá	hromadná	28.04.18	ANO	III.	(1200)	NE
33	P-KOM-ST-003	Drahačovice	Středočeský	1011	203	4,76 vesnice	rostlá	kommunikační	28.04.18	ANO	II.	3925	NE
34	P-KOM-ST-004	Hostivice - Břve	Středočeský	123	62	8,44 vesnice	rostlá	kommunikační	28.04.18	ANO	III.	(4500)	NE
35	P-KOM-ST-005	Hozivnice	Středočeský	463	205	4,71 vesnice	rostlá	kommunikační	28.04.18	ANO	III.	(900)	ANO
36	P-NAV-JI-001	Žernovice	Jihočeský	230	84	5,29 vesnice	pravidelná	návesní	08.05.17	ANO	III.	(450)	NE
37	P-NAV-JI-002	Braníšov	Jihočeský	247	85	5,18 vesnice	pravidelná	návesní	18.07.17	ANO	III.	11826	NE
38	P-NAV-JI-003	Čakov	Jihočeský	190	70	2,44 vesnice	pravidelná	návesní	18.07.17	ANO	III.	745	ANO
39	R-HRO-JI-001	Dubné	Jihočeský	677	217	5,58 vesnice	pravidelná	hromadná	18.07.17	ANO	III.	(6500)	ANO
40	P-NAV-JI-004	Horní Chrástšany	Jihočeský	72	24	3,21 vesnice	pravidelná	návesní	18.07.17	ANO	III.	745	ANO
41	R-VIS-JI-001	Hořkovice	Jihočeský	16	14	1,66 vesnice	rostlá	víska	18.07.17	ANO	III.	(250)	NE
42	R-ROZ-JI-001	Hradce	Jihočeský	96	31	1,19 vesnice	rostlá	rozptýlená	18.07.17	ANO	III.	(320)	NE
43	R-KOM-JI-001	Lhente	Jihočeský	1348	391	7,46 maloměsto	rostlá	kommunikační	18.07.17	ANO	II.	868	ANO
44	R-HRO-JI-002	Třebanice	Jihočeský	76	36	3,96 vesnice	rostlá	hromadná	18.07.17	ANO	III.	(400)	ANO
45	R-HRO-JI-003	Vítějovice	Jihočeský	480	151	11,8 vesnice	rostlá	hromadná	18.07.17	ANO	III.	3438	ANO
46	R-HRO-JI-004	Vrblce	Jihočeský	70	62	2,28 vesnice	rostlá	hromadná	18.07.17	ANO	III.	(840)	NE
47	P-NAV-JI-005	Záboří	Jihočeský	185	65	6,13 vesnice	pravidelná	návesní	18.07.17	ANO	III.	(750)	NE

tab. 1 – Souhrn provedené analýzy (pozn.: průjezdnost – částečná = frekventovaná komunikace je vedena mimo centrum sídla, po jeho okraji; četnost vozidel/den – čísla uvedená v závorkách jsou odhadem autority na základě známých informací v blízkém okolí sídla a na pozorování in-situ, čísla bez závorek vychází ze sčítání dopravy na komunikacích v roce 2016 - ŘSD)

5.4 Závěr analýzy

Z provedené analýzy lze vyčíst, že sídla lze z hlediska potřeb úprav dopravy v nich rozdělit na několik skupin. První skupinou jsou sídla poměrně malá či střední, ve kterých je nízká frekvence dopravy nebo v nich cestní síť končí. Doprava v takovýchto sídlech téměř vždy funguje na principu smíšeného provozu všech uživatelů v rámci jedné komunikace, která bývá doplněna o zelené pásy po stranách. Pokud má komunikace stabilizovaný průjezdní profil (konstantní šířka po celé délce) a je v dobrém technickém stavu, není důvod k jakémukoliv zásahu, který by provoz jakkoliv usměrňoval.

Druhou skupinou jsou malá či střední sídla, jejichž součástí je středně frekventovaná (přibližně 500 -1000 automobilů denně) průjezdná komunikace. V tomto případě je již na uvážení, zda je nutné vzhledem k počtu obyvatel a charakteru komunikace (nebezpečné úseky) vytvářet bezpečnostní opatření, která by dopravu regulovala.

Třetí skupinou jsou malá a střední sídla, kterými vede velmi frekventovaná doprava po průjezdné komunikaci či komunikacích, které v sídle případně vytváří dopravní uzel. V těchto případech je nezbytné vytvářet taková opatření, která usměrní především motorovou dopravu a umožní tak bezpečné fungování všech účastníků provozu, kteří cestní síť využívají. Při vysoké frekvenci dopravy je téměř nevyhnutelná segregace jednotlivých provozů, minimálně pěší dopravy (tj. přidat ke komunikacím chodníky).

V závislosti na půdorysném uspořádání vesnických sídel lze dle analýzy konstatovat, že potřeby zklidňování komunikací je možné uplatnit především u vesnic s průjezdnými profily - konkrétně se jedná o komunikační vesnice, ať už rostlé či pravidelné formy, lánové vesnice a návesní vsi s průjezdnou návší. U hromadných vsí, vsí vzniklých druhotnou parcelací dvora a vesnic komponovaných záleží na individuálním uspořádání komunikací a dopravy v nich. Mohou být situované tak, že není třeba žádného zásahu nebo naopak jejich uspořádání vytváří předpoklady pro vznik nebezpečných situací. V takovýchto případech je třeba na vytipovaných místech vytvořit taková opatření, která zvýší bezpečnost všech provozů - jak motorového, tak cyklistického a pěšího. U rozptýlených vsí, vísek, návesních vesnic s neprůjezdnou návší se naopak nepředpokládají potřeby úprav či usměrnění provozu, neboť v nich není tak vysoká frekvence průjezdů a vysoký počet uživatelů uličního prostoru, který by působil kolize mezi jednotlivými provozy.

6 Řešení zklidnění provozu v Německu

Pro doplnění tématu analýzy malých sídel byla provedena rešerše řešení cestní sítě v menších sídlech v zahraničí, konkrétně v okolí německého Norimberka a Žitavy. Charakter sídel je zde velmi podobný charakteru českých vsí v zemědělských nížinatých oblastech. Nachází se zde zástavba drobného měřítka s půdorysnou strukturou vycházející ze způsobu založení v určité terénní konfiguraci s úzkou vazbou na zemědělství. Díky této podobnosti si lze z německých vsí vzít příklad nebo alespoň inspiraci v řešení systému cestní sítě, respektive využití jednotlivých prvků ke zklidnění provozu na komunikacích.

6.1 Prvky užívané na frekventovaných komunikacích

Každé sídlo, bez rozdílu země, obsahuje vždy dopravně významnou sběrnou komunikaci s funkcí dopravně obslužnou (místní komunikace (MK) typu B), která ho spojuje s okolním světem. Dále je protkáno sítí obslužných komunikací s funkcí obslužnou (MK typu C), někdy i komunikací se smíšeným provozem nebo s vyloučením motorového provozu (MK typu D). Každá z výše uvedených komunikací má svůj určitý charakter provozu. Z hlediska bezpečnosti jednotlivých provozů (automobily, pěší, cyklisté apod.) je nejexponovanější právě první zmíněná, tedy MK typu B. Tím, že do sídla přivádí a zároveň z něj odvádí veškerý provoz, tak se stává komunikací s nejfrekventovanějším provozem

v sídle a zároveň s nejvyšším rizikem ohrožení jednotlivých účastníků provozu. Z tohoto důvodu je třeba provoz na nich regulovat a zklidňovat. Níže jsou popsány jednotlivé prvky regulace provozu, které se užívají v německých sídlech pro snížení rizika ohrožení předevšim chodců a obyvatel žijících v sídle.

6.1.1 Středový ostrůvek na vjezdu do sídla

Prvním, často užívaným zklidňujícím prvkem, objevujícím se téměř v každé vsi, je ostrůvek na komunikaci umístěný na vjezdu do sídla. Tento prvek rozděluje směry jízdy, přičemž ve směru vjezdu do sídla vytváří na komunikaci šikanu. Směrem ze sídla je komunikace průjezdná rovně bez nutnosti ostrůvek objíždět. Takto umístěný prvek zpomalí rychlost automobilů a zároveň dává na vědomí, že vjíždí do urbanizovaného prostředí. Realizace ostrůvku uprostřed komunikace si vyžaduje stavební zásah - výstavba stabilního zvýšeného ostrůvku nejčastěji ze zámkové dlažby v kombinaci s betonovými obrubníky. Ostrůvek se dá realizovat také vodorovným značením - vyznačením šrafované oblasti na komunikaci. Tento způsob však není až tak účinný jako prostorově vyvedený ostrůvek. Často je nutné i rozšíření komunikace, aby mohlo dojít k vytvoření účinné zpomalující šikany.



obr. 5 – a) ostrůvek na hranici sídla, směr výjezd ze sídla (Regelsbach – okolí Norimberka)
b) středový ostrůvek vyvedený pomocí vodorovného značení (Regelsbach – okolí Norimberka)

6.1.2 Středový ostrůvek v sídle

Podobným zklidňujícím elementem je umístění středového ostrůvku uvnitř sídla. Používá se nejčastěji na dlouhých rovných úsecích, kde mají za úkol takovýto úsek „rozbít“ do menších částí, které nebudou svádět k zvyšování rychlosti. Šikany vytvořené ostrůvky automaticky zpomalují rychlost motorových vozidel. V intravilánu bývají často středové ostrůvky využívané i v místech přechodů či míst pro přecházení. Mimo zpomalení provozu tak navíc umožní i překonat chodcům komunikaci na dvakrát. Pro realizaci středového ostrůvku avšak nutný stavební zásah do komunikace a v rámci sídel nebývá často dostatek prostoru pro rozšiřování prostoru, proto je jeho užití třeba zvážit, aby na jeho úkor nedocházelo například ke zúžení prostoru pro chodce.



obr. 6 – a) místo pro přecházení - dělicí ostrůvek (Groswiesmannsdorf – okolí Norimberka)
b) středový ostrůvek (Stein – okolí Žitavy)

6.1.3 Směrové rozdělení

V nebezpečných místech s dostatkem prostoru se v německých sídlech používá směrové rozdělení provozu. Středem komunikace je veden zvýšený pruh, nejčastěji zelený osázený vzrostlou zelení. Tento způsob zklidnění se používá jak na rovných úsecích, kde hrozí riziko zvýšení rychlosti motorových vozidel, tak v nebezpečných zatáčkách. Směrové rozdělení vyloučí přejetí vozidla do protisměru a zúžená šířka komunikace vybízí řidiče k opatrnosti a tím pádem i k nižší rychlosti.



obr. 7 – směrové rozdělení (Groswiesmannsdorf – okolí Norimberka)

6.1.4 Křížení komunikací

V prostorách křížení frekventovaných komunikací je pro plynulost provozu používán malý kruhový objezd s širokou předlažbou na vnitřním okraji. Tyto dopravní stavby navíc bývají ve středu kruhového objezdu tvořeny bujnou zelení nebo uměleckými prvky charakterizujícími sídlo. Jejich použitím je zajištěn jak plynulý provoz při zvýšeném provozu, tak regulace rychlosti průjezdných směrů při nízkém provozu.



obr. 8 – miniokružní křižovatka (Obersbach – okolí Norimberka)

6.1.5 Příkladka po okrajích komunikace

Jednoduchým, v Čechách však téměř nevyužívaným prvkem, je použití přídlažby na okrajích komunikace. Tento typ zklidnění má za úkol opticky zúžit komunikaci a přinutit tak řidiče k větší opatrnosti a k nižší rychlosti. Navíc přídlažba prakticky přirozeně funguje jako komunikační pruh pro chodce. V sídlech bez kanalizace je možné přídlažbu použít jako transportní trasu pro vodu v podobě odvodňovacího žlabu. V tomto případě je třeba brát v úvahu vzhledem ke sklonu hran žlabu, že přídlažba může být pochozí či pojížděná.



obr. 9 – a) přídlažba na komunikaci (Anwenden – okolí Norimberka)
b) přídlažba definující šířku komunikace (Hartau – okolí Žitavy)

6.1.6 Změna pojížděného povrchu

Účinným a estetickým prvkem regulujícím rychlost je změna typu povrchu. Tento způsob zklidnění provozu bývá často využit s výškovou změnou komunikace (podélný práh), ale i aplikace v jedné rovině je funkční. Možnost použití je velmi rozšířená - příčné pásy na dlouhých rovných úsecích, vydláždění celého úseku komunikace, prostoru křižovatky nebo nebezpečných míst. Ve všech případech má změna povrchu, nejčastěji za žulovou dlažbu, za úkol regulovat rychlost projíždějících motorových vozidel. V českých zemích není tento způsob prokládání asfaltových ploch kamennými pásy téměř vůbec využíván, známé jsou pouze dlážděné prahy či změna povrchu v rámci pěších zón nebo částí komunikací v historických centrech měst. Takovéto vydláždění je ale spíše historickou stopou než úmyslným regulováním dopravy.



obr. 10 – a) změna povrchů (Anwanden – okolí Norimberka)
b) zpomalení na křižovatce (Hartau – okolí Žitavy)

6.1.7 Dopravní značení

I dopravní značení, ať už vodorovné, či svislé, může být vhodným prvkem regulace provozu. Musí však být vhodně umístěné a jasně definovat důvod, za kterým je osazeno. Velmi účinným je vodorovné značení na komunikaci omezující rychlost nebo upozorňující na nebezpečí. Vyskytuje se totiž „v centu“ pozornosti řidiče a je pro něj méně přehlédnutelné, než dopravní značení u silnice. Ale i dobře umístěné svislé značení v zorném poli řidiče může být velmi efektivní. U dopravního značení je důležité dodržovat základní pravidla, kterými jsou: viditelnost - vhodné umístění, jasnost a čitelnost příkazu či upozornění značení a důvodné použití.



obr. 11 – a) vodorovné značení na komunikaci (Obersbach – okolí Norimberka)
b) označení pohybu chodců ve vozovce (Nemsdorf – okolí Norimberka)

6.1.8 Segregovaný provoz pěších

Chodec je jedním z nejohroženějších účastníků dopravy. Při pohybu sice nedosahuje tak vysoké rychlosti, ale jeho tělesná schránka není ničím chráněná. Proto je nejlepším způsobem, jak zajistit jeho bezpečnost, vytvořit mu segregované trasy. Jistě, křížení s jinými provozu se nedá vyhnout, ovšem lze zajistit taková opatření, které míru rizika sníží na minimum.

V německých sídlech je u každé komunikace s frekventovaným provozem umístěn chodník a to téměř vždy bez ohledu na velikost sídla. Vede od prvního k poslednímu domu v sídle tak, aby měl každý obyvatel sousedící s frekventovanou komunikací možnost ho využít. Ve většině případů bývá oddělen od komunikace bezpečnostním proužkem z dlažby, který slouží zároveň jako odvod dešťové vody. Obrubník v malých

sídlech nebývá vysoký stejně jako ve městech, tudíž se přibližuje vesnickému charakteru. K zajištění bezpečnosti nejhroženější skupiny uživatelů komunikace je vytvoření segregovaného prostoru pro pohyb chodců základem, obzvláště v případech, je-li komunikace frekventovaná.



obr. 12 – a) chodník s barevným zvýrazněním (Kottensdorf – okolí Norimberka)
b) chodník oddělen od komunikace bezpečnostním proužkem (Rohr – okolí Norimberka)

6.2 Prvky užívané v rezidenčních oblastech

V rezidenčních oblastech bývá v západních zemích pravidlem, že komunikace, jež nejsou klíčové pro přepravu, jsou automaticky Zónami 30 nebo obytnými zónami. Na těchto komunikacích jsou kromě omezení rychlosti dopravním značením uplatňovány výše popsané prvky regulace a zklidnění provozu spolu s typickými regulujícími prvky zón, jako jsou např. vytvoření šikan, zúžení komunikace, prostředím parkování po obou stranách, zjednotnění a podobně.



obr. 13 – a) zpomalení v Zóně 30 (Eichgraben – okolí Žitavy)
b) zpomalení v Zóně 30 (Hartau - okolí Žitavy)

6.3 Extravilán sídel

Provoz na cestách v extravilánu sídel už nebývá tak pestrý jako v ulicích měst a vesnic, ale i přesto je nutné dbát na jejich bezpečnost. A to nejen z důvodu, že na cestní síť sídel plynule navazují a přebírají tak její uživatelé. Dle typu komunikace bývají užívány především motorovými vozidly, dále cyklisty a výjimečně mohou být využívány také chodci. Tomu je třeba každou trasu dle frekvence a objemu jednotlivých uživatelů individuálně přizpůsobit.

V Německu se například velmi podporuje cyklistická doprava. Cestní síť mezi městy se tomu uzpůsobuje a vznikají tak segregované cyklostezky vedle komunikací. A protože

je v těchto oblastech myšleno nejen na přímou dopravu na kole, ale i na cykloturistiku, nechybí na nich prostory k odpočinku či podobné prvky z atraktivnější jízdy. V sídlech se pak cyklostezky za přítomnosti upozorňujících prvků, nejčastěji dopravního značení, plynule napojují na komunikace. Podpora cyklodopravy je evidentní i u dopravních uzlů, jako je například zastávka vlaků, která je opatřena odstavnými místy pro kola.



obr. 14 – a) segregované cyklostezky
 b) plynulé napojení cyklostezky do sídla
 c) cyklodoprava jako regulérní součást dopravního systému
 d) rozšíření krajnice pomocí přídlažby

6.4 Užítí prvků v praxi

Většina výše uvedených prvků zklidňujících dopravu možná není pro odbornou veřejnost žádnými převratnými objevy, přesto považují za nutné je vyzdvihnout a připomenout v praktickém použití, neboť se v naší zemi využívají jen velmi zřídka. Jejich jednoduché a účinné řešení zapadající do vesnického rázu sídel umožňuje regulovat dopravu a přitom nenarušuje veřejný prostor, který tak může dál fungovat a být využíván k účelu, ke kterému byl v historii vytvořen – k sociální interakci obyvatel sídla.

7 Závěr

Cestní síť je nepostradatelným skladebným prvkem každého sídla. Pomocí ní je sídlo dosažitelné, zaručuje obsluhu a tím pádem i vlastní existenci sídla. Sídla, ať už malá či střední velikosti, ve kterých není příliš frekventovaná doprava, většinou nemají problém se společným provozem automobilů, chodců, cyklistu aj. v rámci jedné či více komunikací. Pouze v místech s potenciálem vzniku nebezpečných situací (ostrý horizont, zúžení komunikačního prostoru, nestabilní šíře komunikačního profilu, překážka v jízdě dráze atd.) bych doporučila použít lokální bezpečnostní opatření (výstražná značka, vodorovné značení na komunikaci, zpomalovací prahy aj.).

V sídlech s frekventovanější dopravou však už není v dnešní době vysoké automobilizace možné uvažovat o společném provozu v rámci jedné komunikace. V těchto sídlech je často proměnný jízdni profil komunikace a neumožňuje tak pro nedostatek prostoru bezpečný pohyb jednotlivých uživatelů. V takovýchto případech je vhodné přistoupit k opatřením, která zajistí bezpečnost provozu na komunikacích. Tím může být segregování jednotlivých provozů, zklidnění dopravy na komunikaci či jiné řešení (obchvat, vymístění dopravy do krajních částí sídla aj.).

Z provedené analýzy lze vyčíst několik zásadních pravidel, ve kterých sídlech by se mělo uplatnit zklidnění provozu, především motorového. Stále však platí pravidlo, že každý případ je nutné individuálně posoudit a na základě pozorování jednotlivých systémů a tras dopravy v nich zvolit řešení, které by případný problém či krizové místo řešilo jak z hlediska dopravní situace, tak z hlediska zachování rázu sídla. Zachování typického rázu sídla je v dnešní době obzvláště důležité, především bavíme-li se o sídlech vesnického charakteru.

Nutno uvést, že bezpečnost provozu na komunikacích nezávisí výhradně jen na koncepci a kvalitě cestní sítě, na stavu komunikací a na bezpečnostních prvcích umístěných na nich, ale i na samotných uživatelích, kteří tvoří dynamickou složku provozu na komunikacích. Dá se říci, že právě jejich pohybem je doprava jako taková vytvářena a je už jen na nich, jak její tvoření pojmu. Mohou být chaotičtí, vytvářet nebezpečné situace nebo naopak ohleduplní a vnímat každého uživatele provozu. Například v západních zemích, především v Německu či Rakousku, je pocit bezpečí na komunikacích mnohem vyšší a je to jen díky ukázněnosti všech uživatelů silniční sítě – řidičů motorových vozidel, pěších, cyklistů a ostatních.

Jistě, koncepce silniční sítě je nezbytným prvkem, bez níž by doprava neexistovala ve formě, ve které ji dnes všichni známe. Jednotlivá řešení vedení komunikací a prvků na nich ať už v sídlech nebo mimo ně jsou zásadním stavebním kamenem především motorové dopravy. Ale to vše je pořád pouze forma pro uskutečnění dopravy dynamické - pohybu z místa na místo.

Zdroje

- ČERŇANSKÝ, Martin (2014): Základní typy plužiny. *Lidová architektura* [online]. [cit. 2017-08-20]. Dostupné z: <http://www.lidova-architektura.cz/architektura-historie/vesnice-osidleni/pluzina-typy.htm#pluzina>
- KUČA, Karel. Půdorysné typy sídel. In: Hrnčiarová, Tatiana – Mackovčín, Peter– Zvara, Ivan, et al.: Atlas krajiny České republiky / Landscape Atlas of the Czech Republic. Ministerstvo životního prostředí Praha, Výzkumný ústav Silva Taroucy pro krajinu a okrasné zahradnictví v.v.i. Průhonice 2009, oddíl 3.2, mapa č. 51: s. 82–83.
- LÁZNIČKA, Zdeněk. *Typy venkovského osídlení v Československu*. Praha: Československá akademie věd, 1956. Práce brněnské základny Československé akademie věd.
- MÁČEL, Otakar. *Základní problematika urbanistické struktury vesnice v Čechách a na Moravě*. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury, 1955.
- PERLÍN, Radim, KUČEROVÁ, Silvie, KUČERA, Zdeněk. (2010): Typologie venkovského prostoru Česka. *Geografie*, 115, č. 2, s. 161–187. (VaV WD01-01-07-1, VZ MSM 0021620831)
- PERLÍN, Radim, KULDOVÁ, Silvie. (2008): Typology of rural areas, Countryside-our world, Czech University of Life Sciences, Prague, pp.487-510 in MAJEROVÁ, Věra, ed. *Venkov je náš svět: sborník příspěvků z mezinárodní konference = Countryside - our world : collection of papers of international conference : Kutná Hora 16.-18.4.2008*. V Praze: Česká zemědělská univerzita, c2008. ISBN 978-80-213-1851-9.
- PEŠTA, Jan. 2000: *Několik poznámek ke studiu půdorysné struktury venkovských sídel na území Čech*, Průzkumy památek II/2000, str. 153 – 166.
- PEŠTA, Jan. *Plošný průzkum lidové architektury a venkovských sídel*. Praha: Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště středních Čech v Praze, 2014. Odborné a metodické publikace (Národní památkový ústav). ISBN 978-80-86516-78-3.
- VAŘEKA, Josef, FROLEC, Václav. *Lidová architektura: encyklopedie. 2., přeprac. vyd., V nakl. Grada 1. vyd.* Praha: Grada, 2007. ISBN 978-80-247-1204-8.

Informace o autorce

Ing. arch. Irena KLINGOROVÁ

ČVUT Fsv, katedra Urbanismu a územního plánování; Praha

iklingorova@gmail.com