vyřizuje: Ing. Tomáš Tužín
Adresa: Trávník 28, 750 02 Přerov
tel: +420 734 720 461
e-mail: tomas.tuzin@seznam.cz
datová schránka: 9drgmdr
I. Č: 01788205

Adresát:
Město Loštice
Náměstí Míru 66/1
Loštice
789 83

V Přerově dne 13. 11. 2026

věc: Vyjádření k petici doručené městu Loštice dne 12. 11. 2026, evidované pod č. j. 2433/2026, týkající se návrhu rekonstrukce ulice Trávník

Jako zpracovatel projektové dokumentace záměru stavby **„Rekonstrukce ul. Trávník, Loštice“** jsem obdržel petici obyvatel lokality, obsahující připomínky, respektive náměty k úpravě řešení či vysvětlení návrhu. Na základě toho podávám následující informaci jako reakci na výše uvedené:

Maximalizace bezpečnosti dětí a domácích zvířat:
Maximalizaci bezpečnosti lze dosáhnout stanovením co nejnižší povolené rychlosti vozidel. Nejnižší rychlost na pozemních komunikacích se navrhuje 20 Km/h, která platí v režimu obytné a pěší zóny. Projekt počítá se zavedením režimu obytné zóny, který nastaví rychlost na nejnižší úroveň 20 Km/h. Nízká rychlost zásadně zkracuje brzdnou dráhu před případnou překážkou a tím snižuje na minimum jak riziko střetu, tak i následků – ať už jde o chodce (včetně dětí), nebo o domácí zvířata. Zkušenost je taková, že nehodovost v rámci obytných zón je naprosto minimální. Mimo samotné dopravní značení jsou navržené stavební prvky, které budou snižovat rychlost vozidel. Jde jednak o příčné prahy na začátku i na konci úseku, a dále směrové oblouky malých poloměrů, které není možné projet rychle. Ze stavebního hlediska je tak učiněno maximum možného, bezpečnost však do značné míry závisí na zodpovědném chování účastníků silničního provozu.

Posouzení dopravních dopadů na ulice Jižní, Bezručova, Nová a Moravičanská:
Se zavedením jednosměrného provozu jsou bohaté zkušenosti z řady rezidenčních čtvrtí. Usměrnění provozu souvisí s celkovým zvýšením počtu automobilů, které vede jednak ke zúžení komunikací parkujícími vozidly, a dále ke vzniku kolizních situací, když se protijedoucí vozidla potkávají ve zúžených profilech komunikací. V případě ul. Trávník jsou dva nepřehledné úzké profily, jeden při výjezdu směrem k ul. Moravičanské, druhý při výjezdu směrem k Třebůvce. Pokud by šlo o zúžení vlivem parkování vozidel, bylo by možné parkování omezit, nebo vymístit do vhodnějšího místa. V daném případě se ale jedná o

dispozici uličního prostoru, vymezenou hranicemi soukromých nemovitostí. Tato problematická místa jsou stavební úpravou neodstranitelná, jedinou možností zvýšení bezpečnosti je dopravní opatření v podobě zavedení jednosměrného provozu, které eliminuje riziko střetu protijedoucích vozidel, případně couvání do širších úseků, kde je možné vyhnutí. Vozidla budou vyjíždět trasou o něco delší, nicméně zásadně bezpečnější. Byť je profil ulic Jižní a Bezručovy lokálně zúžený parkujícími vozidly, tak jsou tyto ulice většinou přímé, ul. Bezručova je vybavena chodníky a její křižovatka s ul. Moravičanskou má výrazně lepší rozhledové poměry, než je tomu v případě křižovatky ulic Trávník a Moravičanské. Jsou zde splněné veškeré předpoklady k tomu, že mírné navýšení provozu nebude mít žádný dopad na bezpečnost ani na plynulost provozu. Lze konstatovat, že prakticky všude, kde došlo k usměrnění provozu v rezidenční zástavbě formou jednosměrných ulic, se tento režim osvědčil, léta funguje a místní obyvatelé si na něj zvykli. Stanovení režimu jednosměrného provozu navíc není nutně neměnné, lze jej zavést, zrušit i změnit novým stanovením dopravního značení, které není závislé na projektu stavební úpravy ul. Trávník. Dále je nutné dodat, že je režim obousměrného provozu zachovaný pro cyklisty, aby nebyli nuceni používat delší trasu. Pro automobily je delší trasa daleko menší újmou vlivem vyšší rychlosti jízdy.

Garance parkování pro rezidenty:
Je nutné zdůraznit, že platí pravidlo, že rezidenti si zajišťují parkování svých vozidel především na svých soukromých pozemcích. Parkování v uličním prostoru je v současnosti často v rozporu se zákonem o silničním provozu, a takto jej samozřejmě nelze garantovat. Stavební úprava řeší z hlediska parkování dvě základní změny. První spočívá v tom, že zcela jasně vymezuje, kde s smí a kde se nesmí parkovat. Oproti současnosti se počet stání navyšuje, ovšem nezvyšuje se celkový podíl zpevněných ploch. Nový zásah do zeleně je do značné míry vyvážený jinými plochami, kde se naopak rekultivuje stávající vozovka a stává se z ní nově plocha zeleně. Zpevněné plochy jsou daleko lépe využité a dispozičně uspořádané, než je tomu v současnosti. Přínos je i v tom, že dochází k vyloučení parkování v místech, kde je parkování rizikové z hlediska bezpečnosti. Druhou změnou je samotný režim obytné zóny, který přímo zakazuje parkování mimo vyznačená stání. Tím se výrazně zvyšuje vymahatelnost postihu špatně parkujících vozidel. Předpokládá se, že přes denní dobu budou stání využita zaměstnanci školy, školky, školní jídelny nebo lékařských ordinací. Všechny jmenované instituce nefungují v odpoledních nebo večerních hodinách, takže v době, kdy potřebují rezidenti zpravidla parkovat (večer a přes noc) je vysoká pravděpodobnost, že budou prakticky všechna tato stání volná a k dispozici rezidentům. Je vytvořený předpoklad k tomu, že budou parkování účelně využita po celou denní dobu.

Hlučnost a technické provedení dlážděných prahů:
Prahy jsou navržené z hladké dlažby, jízda přes ně nebude zdrojem zvýšené hlukové zátěže. Dlážděné kryty mají zvýšenou hlučnost jen při vyšší rychlosti jízdy, která je vyloučena jednak

z důvodu režimu obytné zóny (20 Km/h), zejména však z důvodu umístění prahů v blízkosti směrových oblouků malých poloměrů, kde je jízda vysokou rychlostí fakticky nemožná i u řidičů, kteří jinak nerespektují dopravní předpisy. Zdrojem hluku můžou být krátké příčné prahy (montované), vytvářející "hrbol" na povrchu vozovky. Na ul. Trávník jsou navržené dlouhé příčné prahy, vyvolávající zhoupnutí celého vozidla – tedy v principu odlišné konstrukce. Přejezd přes takto řešený práh není žádným zdrojem hluku ani otřesů, řešení se běžně používá na komunikacích tohoto typu (nejblíže na ul. Moravičanské poblíž fary).

Závěrem bych dodal, že s obytnými zónami i usměrněním dopravy formou jednosměrného provozu je velká zkušenost z řady měst a obcí, a prakticky vždy jsou zkušenosti z provozu velmi kladné, a to zejména od rezidentů, žijících v dané lokalitě. Předpokládám, že i v lokalitě ul. Trávník bude změna přijata pozitivně, což je mj. podpořeno i souhlasným stanoviskem Dopravního inspektorátu Policie ČR, který se k projektům vyjadřuje z pozice bezpečnosti silničního provozu.

Podepsal Ing. Tomáš Tužín
DN: C=CZ, ID organizace=NTRCZ-45770743, O=Česká komora autorizovaných inženýrů a technických činných ve výstavbě, OU=Elektronické autorizační razítko, OU=1201818, CN=Ing. Tomáš Tužín, SN=Tužín, GN=Tomáš, SériovéČíslo=P842894, T=ID00
Důvod: Jsem autorem tohoto dokumentu.
Datum: 2026.11.13 12:05:25 +01'00'

S pozdravem,

Ing. Tomáš Tužín
Autorizovaný inženýr
v oboru dopravní stavby