

UNIVERZITA PARDUBICE
FAKULTA EKONOMICKO-SPRÁVNÍ

Doprava v městské památkové rezervaci

DIPLOMOVÁ PRÁCE

AUTOR PRÁCE: Bc. Martin MILANOVIČ

VEDOUcí PRÁCE: doc. Ing. arch. Vladimíra Šilhánková, Ph.D.

KONZULTANT PRÁCE: Ing. arch. Jan FALTA

2010

Prohlášení:

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 27. 04. 2010

Martin MILANOVIČ

Anotace:

Práce se zabývá dopravou v městských centrech a na konkrétních příkladech dokumentuje odlišné možnosti řešení této problematiky. První část obsahuje vysvětlení pojmů týkajících se dopravy a městské památkové rezervace a vývoj dopravy, ve druhé části provádím analýzu řešení jednotlivých měst a jejich srovnání.

Klíčová slova:

Městská doprava, městská památková rezervace, zklidňování historických center, vývoj dopravy

Title:

Transport in city monumental reservation

Annotation:

Thesis deals with transportation in urban centers and the specific examples documenting the different options for solving this problem. The first part contains an explanation of terms relating to transport and urban conservation areas and development of transport, in the second part of the analysis of solutions to individual cities and their comparisons.

Keywords:

Urban transport, urban reservation, the calming of the historical centers, development of Transport

Poděkování

Zároveň bych na tomto místě chtěl poděkovat Ing. arch. Janu Faltovi a doc. Ing. arch. Vladimíře Šilhánkové, Ph.D., kteří mě při vzniku mé diplomové práce odborně vedli a poskytovali cenné informace, Ing. Karlu Šimonkovi, z odboru hlavního architekta Magistrátu města Hradec Králové, ing. Pavlu Jiráňovi, vedoucímu odboru místního hospodářství MěÚ Litomyšl a Ing. Pavlu Burešovi z odboru dopravy Magistrátu města Pardubice za poskytnutí potřebných materiálů.

Obsah

Úvod.....	11
1. Obecná charakteristika	13
1.1. Charakteristika dopravy	13
1.2. Dělení dopravy.....	14
1.3. Silniční doprava	16
1.3.1. Výhody	17
1.3.2. Nevýhody	17
1.3.3. Technická základna	17
1.3.4. Individuální automobilová doprava	20
1.4. MHD	22
1.4.1. Obecný popis MHD	22
1.4.2. Výhody	23
1.4.3. Nevýhody	24
1.5. Městská památková rezervace	25
1.6. Městská památková zóna	26
2. Vznik a vývoj dopravy.....	27
2.1. Historie dopravy	27
2.2. Historie dopravních cest a právní úpravy	29
2.3. Historie městské hromadné dopravy.....	31
3. Klíčové faktory zklidnění dopravy ve městech	33
3.1. Úvod.....	33
3.2. Městská centra	34
3.3. Zklidňování dopravy na průtazích a hlavních místních komunikacích	36
4. Příklady řešení v praxi	37

4.1.	Hradec Králové	37
4.1.1.	<i>Základní informace</i>	37
4.1.2.	<i>Historie města</i>	38
4.1.3.	<i>Městská památková rezervace Hradec Králové</i>	39
4.1.4.	<i>Urbanistický a dopravní vývoj na území města</i>	41
4.1.5.	<i>Současný stav dopravy ve městě</i>	45
4.1.6.	<i>Parkování v centru města</i>	48
4.1.7.	<i>Situace v městské památkové rezervaci</i>	50
4.2.	Pardubice	55
4.2.1.	<i>Základní informace</i>	55
4.2.2.	<i>Charakteristika městské památkové rezervace</i>	56
4.2.3.	<i>Dopravní situace města</i>	56
4.2.4.	<i>Parkování v centru města</i>	59
4.2.5.	<i>Doprava v historickém centru</i>	61
4.3.	Chrudim	65
4.3.1.	<i>Základní charakteristika města</i>	65
4.3.2.	<i>Městská památková zóna</i>	66
4.3.3.	<i>Dopravní obslužnost města</i>	67
4.3.4.	<i>Současná intenzita dopravy ve městě</i>	69
4.3.5.	<i>Současný stav v historickém centru města</i>	70
4.4.	Litomyšl	73
4.4.1.	<i>Základní charakteristiky města</i>	73
4.4.2.	<i>Městská památková rezervace</i>	74
4.4.3.	<i>Dopravní situace ve městě</i>	74

4.4.4. Dopravní stav v centru města	77
5. Vyhodnocení analýz.....	79
5.1. Městské památkové rezervace	79
5.2. Intenzita dopravy	79
5.3. MHD	82
5.4. Parkovací systém	84
6. Závěr	86
6.1. Návrhy a opatření.....	88
Shrnutí.....	89
Seznam použité literatury.....	90
Seznam příloh	92

Seznam tabulek

tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel	37
tabulka 2 – Silniční síť ve městě Hradec Králové	46
tabulka 3 – Ceny parkování na Velkém náměstí 2010	51
tabulka 4 – Základní údaje o MHD	59
tabulka 5 – Parkovací oblasti placeného stání	60
tabulka 6 - Ceny parkovného na Pernštýnském náměstí 2010	61
tabulka 7 - Technický stav a délka místních komunikací	69
tabulka 8 – Parkování: Resselevo náměstí 2010.....	71
tabulka 9 – Parkování: Masarykovo náměstí a ulice Čs. Partyzánů 2010	71
tabulka 10 - Seznam silnic na území města Litomyšl.....	76
tabulka 11 – Intenzity dopravy hradeckých ulic	81
tabulka 12 – Intenzity dopravy pardubických ulic.....	82
tabulka 13 – Porovnání linek MHD	83
tabulka 14 – Počty přepravených cestujících.....	83
tabulka 15 – Trolejbusová doprava.....	84
tabulka 16 – Parkování v jednotlivých městech 2009	85
tabulka 17 – Srovnání jednotlivých měst dle vybraných ukazatelů.....	86

Seznam obrázků

obrázek 1 – Okružní systém Hradce Králové	43
obrázek 2: Počet přepravených osob MHD v letech 1994–2007 (v milionech).....	45
obrázek 3 – Problematika D11.....	47
obrázek 4 – Navržené sjezdy z D11.....	48
obrázek 5 - Rozvržení jednotlivých zón	50
obrázek 6 – Parkování na Velkém náměstí.....	52
obrázek 7 – Velké náměstí v Hradci Králové	52
obrázek 8 – Nová vize Velkého náměstí	53
obrázek 10 – Mapa míst s placeným stáním	61
obrázek 11 – Hlavní silnice oddělující Pernštýnské náměstí.....	63
obrázek 12 – Vjezd na Pernštýnské náměstí.....	64
obrazek 13 - Základní komunikační skelet města Chrudim	67
obrázek 14 - Dispozice přeložky I/37 a I/17.....	68
obrázek 15 – Intenzity dopravy Chrudim	69
obrázek 16 – Nová vize Široké ulice	72
obrázek 17 – Silniční síť ve městě a nejbližším okolí	75
obrázek 18 – Intenzity dopravy v Litomyšli v letech 2000 a 2005.....	78
obrázek 19 – Komunikace I/37	78
obrázek 20 – Intenzity dopravy v Hradci Králové 2005.....	81
obrázek 21 – Intenzity dopravy v Pardubicích 2005	82

Úvod

Pro svou diplomovou práci jsem si zvolil téma Doprava v městské památkové rezervaci.

Koncem 20. století a především začátkem 21. století se města začala stále více zabírat myšlenkami na zklidnění center měst, především pak samotných historických jader. Hlavním rušivým elementem v tomto problému je nadměrné dopravní zatížení. A vzhledem k tomu, že s tímto postupem, vytěsňováním dopravy do okrajových částí měst, souhlasím, vybral jsem si toto téma pro svou diplomovou práci.

V mnoha městech České republiky se neustále bojuje se zvyšující se intenzitou dopravy, zapříčiněnou rozvojem především osobní automobilové dopravy. Nastává tedy nutnost aplikovat jednotlivá zklidňující opatření, jenž jsou schopny v udržitelné míře tento problém regulovat. Dle mého názoru je třeba vydat se postupnými kroky po vzoru západní Evropy, kde se zklidňování dopravy začalo řešit již mnohem dříve a fungují zde ověřená zklidňující opatření. V dnešní době je již tato tematika značně rozšířena a často diskutována, tudíž i na našem území je právě snaha o zklidňování městských center základním bodem územních a strategických dokumentů jednotlivých měst. Přesto si myslím, že jsme stále teprve na začátku řešení této rozsáhlé problematiky a stavy dopravy ve většině českých měst jsou neuspokojivé. Za hlavní důvod této situace považuji především nedostatek financí a v některých případech také malou projektovou aktivitu vedení města. Proč vlastně zabraňovat velké intenzitě dopravy? Odpovědi na tuto otázku jsou zcela zřejmé. Zaprvé bych uvedl neúnosné zatížené ovzduší způsobené hlavně výfukovými plyny a prachem, dále je to poškozování ceněných historických částí města, zabírání velkých ploch veřejných prostranství, jenž by mohly sloužit jiným potřebám a zároveň představuje sníženou bezpečnost pro nemotoristy.

Existuje samozřejmě mnoho příkladů, jak jednotlivá města řeší tento problém. Nejprve se budu soustředit na celkovou analýzu možností zklidnění dopravy. Přístupy měst se mohou značně lišit, obecně lze tyto přístupy rozdělit do několika variant. Jednou z variant je úplné vymístění dopravy mimo území samotného centra, protiklad k tomuto řešení představuje značná převaha motorové dopravy, jenž vytěsňuje další

možné funkce historických center, zde se zklidňující prvky využívají v minimální míře. Nejoptimálnějším řešením by měla být vzájemná nejefektivnější koexistence dopravy a ostatních funkcí na těchto územích. Na cestu hledání tohoto optimálního řešení se již vydalo velké procento českých měst. Jako příklad řešení jsem potom zvolil města Hradec Králové a Pardubice, které mi zároveň poslouží pro vzájemnou srovnávací analýzu. Dále chci upozornit na problémy menších měst s dopravním zatížením a jako příklad uvedu města Chrudim a Litomyšl. Na těchto všech městech bych se chtěl pokusit ukázat různé způsoby, jak se vypořádat s touto situací a zdůraznit, že každé město má svou vizi. Město Chrudim nebylo vyhlášeno městskou památkovou rezervací, avšak představuje jednu z nejvýznamnějších městských památkových zón v České republice a především slouží jako velmi kvalitní příklad pro řešení tohoto tématu.

V práci bych chtěl analyzovat situaci v širším městském centru, nejen v samotných historických jádrech, neboť si myslím, že to spolu velmi úzce souvisí, tyto prostory se vzájemně ovlivňují a existuje zde nezpochybnitelná provázanost, proto je třeba na to upozornit.

První teoretická část bude věnována vymezení termínů pro potřeby diplomové práce (doprava, městská památková rezervace), kde se budu snažit využít popisnou metodu a metodu literárního průzkumu. V praktické části se chci soustředit na příklady řešení zklidnění městských center a poté na popis a samotnou analýzu jednotlivých měst. V závěru práce budu porovnávat srovnatelná města Hradec Králové a Pardubice na základě vybraných ukazatelů a využiji tabulku k celkovému srovnání všech vybraných měst, zde budu používat induktivní metodu shromáždění dat a její analýzu v závěru spojenou s komparací dat.

Cílem mé diplomové práce je popsat a posoudit různé možnosti zklidnění center měst a podrobněji analyzovat současnou dopravní situaci vybraných měst, a v závěru porovnat získaná data dle vybraných ukazatelů. Navrhnout opatření a vybrat nejvhodnější řešení.

1. Obecná charakteristika

1.1. Charakteristika dopravy

Na začátek je třeba charakterizovat základní pojmy práce.

Doprava je uvědomělá a cílevědomá činnost vyvíjená za účelem přemístění osob popř. věcí z jednoho místa na druhé, lze ji chápat jako technologickou činnost charakterizující dopravní proces¹. Dopravní proces se projevuje jako postupná změna místa přepravovaného objektu v prostoru. Skládá se ze dvou souběžně probíhajících procesů, mezi kterými je jednotu.

V podstatě je nutno ji chápat jako proces výroby dopravního produktu a znamená pohyb dopravních prostředků a jejich řízení pracovníky dopravy po dopravních cestách.

K její realizaci se používají dopravní prostředky a dopravní zařízení.

Základním úkolem dopravy je uspokojování společenských potřeb, aby k tomuto mohlo docházet je nutno brát na vědomí další důležité pojmy, a to dopravní prostředek, což je technika, kterou se osoby nebo zboží pohybují. Uskutečňuje dopravu. Dopravní trasu vymezuje geometricky a geodeticky vytyčená dopravní cesta. A následně souhrn dopravních cest v uceleném státním zřízení a zákonné cesty všech druhů doprav se označují jako dopravní síť.

Doprava, která zpočátku lidem jen umožňovala nějakým způsobem překonávat vzdálenosti, se stala hybnou silou společnosti.

Funkčnost dopravy všude na světě i nás v České republice představuje důležitý předpoklad hospodářského růstu a prosperity země.

Doprava uspokojuje potřeby společnosti tím, že:

- přepravuje produkty z místa výroby na místo spotřeby
- přemísťuje zboží, osoby a zprávy ve velkém, čímž se snižuje její cena a cena zboží na vzdálenějších trzích
- zpřístupňuje vzdálenější trhy a časově sblížuje vzdálená místa

¹ Zákon č. 111/1994 Sb.

- sjednocuje oblasti, státy, svět do jednoho hospodářského, technického a společenského celku
- ovlivňuje rozvoj výrobních sil, budování velkopřemyslu a obchodní sítě
- umožňuje budování velkých měst, bohatší život lidí, rozvoj materiální výroby i nevýrobních činností
- umožňuje zalidňování neobydlených oblastí bohatých na nerostné suroviny
- ovlivňuje úroveň vědy a techniky
- rychleji, plynuleji a bezpečněji zásobuje obyvatelstvo i produkty, které se rychle a snadno kazí

V dnešní době jsou možnosti, které světová doprava nabízí svým cestujícím i nákladům nepřehledné, usiluje o sladění rychlosti, bezpečnosti, hospodárnosti a v osobní dopravě i pohodlí a kultury cestování. Dále usiluje o pravidelnost, plynulost, hustotu dopravní sítě i uspokojení sezónních nároků.

1.2. Dělení dopravy

Je třeba se zaměřit i na základní členění dopravy z různých hledisek:

- | | |
|-------------------------------------|--|
| z hlediska charakteru činnosti | - silniční
- železniční
- leteckou
- vodní atd. |
| z hlediska přemístování osob a věcí | - osobní
- nákladní |
| z hlediska okruhu uživatelů | - veřejná
- neveřejná |
| z hlediska charakteru přepravy | - hromadná
- individuální |
| z hlediska pohonu | - motorická
- nemotorická |

1.3. Silniční doprava

Teď se více zaměřím na silniční dopravu. Silniční doprava je individuální druh dopravy, který probíhá za použití dopravních prostředků zpravidla po silnicích či zpevněných cestách.² Jako každý druh se využívá k přepravě osob, ale i nákladů. Doprava silniční je v současné době ve všech ekonomicky rozvinutých i rozvíjejících se státech.

Co se týká dopravních prostředků v silniční dopravě se v dnešní době využívají především kolová vozidla, zde pak zejména osobní automobily, autobusy a nákladní automobily. Z hlediska energetické a finanční náročnosti se jedná o relativně nákladný způsob dopravy. Je třeba si uvědomit, že je nejmladší a nejdynamičtějším dopravním oborem. Oproti jiným druhům jsou silniční motorová vozidla velmi flexibilní a dostanou se na mnoho míst, kam například nevede železnice, a proto je tato doprava velmi žádaná. Avšak na druhou stranu značně znečišťuje životní prostředí, což vede ke snahám ji omezit. Ale v posledních letech dochází k výraznému snižování spotřeby pohonných hmot a emisí škodlivin a hluku, a to pod vlivem technického rozvoje. Od konce sedmdesátých do poloviny devadesátých let poklesly emise škodlivin v silniční dopravě vlivem konstrukce motorů, ekologičtějších pohonných hmot, lepší konstrukce pneumatik velmi výrazně. Zároveň patří mezi nejnebezpečnější dopravy vůbec, přesto zcela jednoznačně dominuje, především na kratších vzdálenostech. V České republice představuje téměř 90 % dopravy vůbec.

Využívá velmi husté sítě pozemních komunikací, jejichž rozhodující části budovaly státy po staletí – síť navazovala na historické stezky pro jezdce a povozy. Pokud má dostatečnou kapacitu dopravních cest, má největší pružnost a pohotovost. A proto se, díky těmto všem výhodám a rychlému a dynamickému rozvoji, silniční doprava stala vedoucím druhem pozemní dopravy, přepravující po vnitrozemských pozemních komunikacích prakticky na všechny vzdálenosti. A to na začátku představovala jen doplňkové funkce k dopravě vodní a železniční.

² *Internetové stránky otevřené encyklopedie* [online]. [2010] [cit. 2010-05-28]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.

1.3.1. Výhody

Všude lze nalézt různé výhody ale samozřejmě i nevýhody, silniční doprava má značné výhody, jako je velká dostupnost, je méně závislá na terénu, pokud v další podkapitole zmiňuji nákladné budování dálniční sítě, tak na druhé straně nároky na běžnou silniční síť nejsou až tak nákladné, provoz je zpravidla jednoduchý, levnější než například vlak, dopravní prostředky jsou dobře dostupné a v současné době automobilový průmysl nesporně vynáší, což může znamenat i určitý rozvoj pro celý stát. Mezi dalšími výhodami lze ještě uvést relativní rychlost, operativnost a rychlou přizpůsobivost změnám poptávky a schopnost bezproblémově realizovat systém přeprav.

1.3.2. Nevýhody

Pokud se detailněji zaměřím na nevýhody silniční dopravy je tedy nutno podotknout, že není ekologická, poskytuje menší komfortnost a pohodlí, jak jsem se již zmínil je také značně nebezpečná, představuje velké riziko havárie. Mezi další nevýhody patří často nekvalitní komunikace, z části závislá na počasí, velká nákladovost při budování silniční, zejména pak dálniční sítě, malá kapacita dopravních prostředků, narušuje krajinu i po estetické stránce, existuje velké riziko poruchy či krádeže, představuje velkou fyzickou a psychickou zátěž na řidiče.

1.3.3. Technická základna

Jak vyplývá z výše uvedeného základem pro správné fungování silniční dopravy je dostatečná technická základna.

Technickou základnu silniční dopravy tvoří:

- stabilní základna
- mobilní základna
- zabezpečení provozu

Stabilní základna se skládá z pozemních komunikací a dopravních staveb. Pozemních komunikace, na kterých se uskutečňuje přeprava prostřednictvím silniční dopravy rozdělujeme na:

- dálnice

- rychlostní komunikace
- silnice
- místní komunikace
- účelové komunikace.

Z technického hlediska se dělí pozemní komunikace na :

- silniční komunikace
- cesty
- chodníky – pěší zóny.³

Další rozdělení může být podle počtu dopravních směrů, počtu jízdnic pruhů, podle rozestupu dopravních směrů.

Dálnice je budována bez úrovnových křížení s oddělenými místy pro napojení, vjezd a výjezd, mající směrové a oddělené jízdnicí pruhy.

Dálnice a vybrané rychlostní komunikace jsou zpoplatněny podle hmotnosti vozidel. Cena dálniční známky je každoročně stanovena.

Silnice rozdělujeme z hlediska státně politického významu do tříd:

- silnice I. třídy – jsou silnice státního a mezinárodního významu, které současně mají mezinárodní význam v silniční dopravě, navazují na silniční síť jiných států a tvoří mezinárodní síť silnic, které doporučuje a vymezuje Evropská hospodářská komise OSN. Tyto silnice mají dvojí značení – státní jedno až dvoumístné číslo (11, 14, 35) a dále značení evropské doplněné písmenem E.
- silnice II. třídy – jsou silnice krajského významu, označují se dvou až třímístnými čísly a prakticky spojují krajská města (324, 125)
- silnice III. třídy – mají místní a okresní význam, jsou označovány čtyřmístnými nebo pětimístnými čísly, případně čísly za lomítka (3511/II).⁴

Silnice můžeme rozdělit i podle účelového určení na:

³ PAVLÍČEK, F. *Technologie a řízení dopravy III.*

⁴ *Internetové stránky silnic a železnic* [online]. [2010] [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz>>.

- mezinárodní silnice zapojené do mezinárodní silniční soustavy
- dálkové silnice určené a využívané pro dálkovou silniční dopravu
- rychlostní silnice – s navrhovanou rychlostí alespoň 100 km/h
- výpadové silnice, z center měst na jeho okraje
- okružní silnice, umožňující objezd města mimo zastavěná místa nezatěžující život města svoji přítomností
- dálniční přivaděče
- rekreační silnice, nemusí být sjízdné po celý rok a slouží především k přístupu do rekreačních oblastí

Součástí pozemních komunikací jsou místní a účelové komunikace, které jsou součástí dopravního vybavení obcí a měst. Rovněž údržba a zodpovědnost za ně patří obcím a městům.

Rozděluje je podle významu do čtyř tříd:

- místní komunikace I. třídy – technicky vyhovující všem druhům dopravy, je po nich vedena i veřejná hromadná doprava
- místní komunikace II. třídy – ostatní komunikace v obcích, které vyhovují provozu všech druhů motorových vozidel
- místní komunikace III. třídy - částečně přístupné provozu motorových vozidel (např. zákaz vjezdu nákladním vozidlům)
- místní komunikace IV. třídy - které nejsou přístupné provozu motorových vozidel (pěší zóny a chodníky, cyklistické stezky)⁵

Rozdělení pozemních komunikace podle dopravního významu stanovuje zákon č. 13/1997 Sb.

Vlastnická práva na pozemní komunikace náleží státu a to prostřednictvím ministerstva dopravy a stará se o dálnice, rychlostní komunikace a silnice prostřednictvím správy silnic a dálnic.

⁵ Koniček, R. *Základy technologie a řízení dopravy*

Státní odborný dozor nad provozem na pozemních komunikacích zajišťuje ministerstvo vnitra.

V současné době lze zabezpečení silničního provozu a bezpečnost rozdělit na:

- silniční předpisy stanovující pravidla, jimiž se účastník silničního provozu musí řídit
- předpisy stanovující podmínky pro provoz silničních vozidel
- řidičské oprávnění, aby se občan mohl stát účastníkem silničního provozu, musí absolvovat a úspěšně zakončit řidičský kurz a získat řidičské oprávnění pro některou specifickou skupinu vozidel
- silniční značení, představuje soubor značek vodorovných – značení přímo na vozovce a svislých – značky, které jsou umístěny na stojanech v zorném poli řidiče, rozdělené do několika skupin, např. příkazové, informační
- konstrukční opatření, je příspěvkem k vyšší bezpečnosti dopravních prostředků jako jsou, deformační zóny, zesílení boků vozidel, airbasy, ABS, netříštivá skla atd.

Rozvoj silniční dopravy je již nadnárodní a řada předpisů, značení a konstrukčních opatření je řešena a rozhodována v nadnárodních – mezinárodních organizacích, které mají snahu sjednotit požadavky týkající se silniční dopravy.

Především v Evropě se otázkami a problematikou zabývá Evropská hospodářská komise, která má řadu odborných komisí se specifickou náplní práce a jejich výsledky jsou potom závazné pro všechny zúčastněné státy.

1.3.4. Individuální automobilová doprava

Charakteristickým rysem vývoje individuální automobilové dopravy (IAD) v ČR je trvalý a velmi rychlý růst počtu osobních automobilů a tím i výkonů. V období let 1989-1997 počet automobilů vzrostl o 51,5 % a dosáhl již počtu přes 3,456 milionu vozidel, koncem roku 2009 už počet automobilů přesáhl hranici 4,3 milionů vozidel. V současné době díky různým omezením není zabezpečen soulad zvyšování kapacit infrastruktury s výrazným nárůstem intenzit silničního provozu, což má značný vliv na kvalitu životního prostředí a zapříčiňuje kongesce.

V současné době se v ČR výrazně projevuje tendence k odklonu zájmu veřejnosti od hromadné dopravy ve prospěch dopravy individuální. Zbrzdění tohoto tempa je žádoucí. Vede k tomu i důsledné uplatňování regulačních opatření vůči automobilovému provozu ve vnitřních částech měst. Ke standardu obyvatel v dopravně vyspělých státech patří, že stát nebo různé formy samospráv garantují svým občanům plošnou obsluhu území veřejnými dopravními prostředky, které jsou přístupné všem vrstvám obyvatelstva. Tento společenský fenomén je trvalou alternativou či jako protipól k individuální dopravě. Přitom zahraniční zkušenosti ukazují na to, že ani kvalitní veřejná doprava osob nedokáže omezit IAD na únosnou mez.

Rizikovým faktorem je zejména to, že ani růstem kvality ani ekonomickými nástroji se nepodaří převést část obyvatelstva na veřejnou dopravu a při zpomalení tempa rozvoje dopravní infrastruktury by tak mohlo dojít v některých směrech a atraktivních aglomeracích k dopravnímu kolapsu.

Předpokládá se, že stupeň saturace dosáhne v ČR asi 5,230 mil. osobních vozidel okolo roku 2020.

Hlavním cílem je tedy udržet individuální automobilovou dopravu v přijatelných mezích ve vztahu k životnímu prostředí. Proto je nutné všemi možnými prostředky podporovat rozvoj veřejné hromadné dopravy a modernizaci dopravní infrastruktury. Znamená to přijmout komplexní systémová opatření vycházející ze zásady udržitelného rozvoje a aplikací mezinárodních závazků ČR v oblasti stabilizace a snižování zátěže dopravy na životní prostředí.⁶

⁶ na základě MÍSTNÍ AGENDY 21

1.4. MHD

1.4.1. Obecný popis MHD

Pokud je řeč o dopravě na území našich velkých měst je nutno se podrobněji zaměřit i na městskou hromadnou dopravu (dále jen MHD). MHD představuje systém linek osobní veřejné dopravy určených k zajišťování dopravní obsluhy na území města hromadnými dopravními prostředky. Obvykle mívají města vlastní integrovaný dopravní systém⁷ (buď pro samotné území města, nebo i pro jeho okolí), v němž platí jednotné přepravní a tarifní podmínky, a provoz linek MHD je dotován městem jednotným způsobem. Součástí městské hromadné dopravy však mohou být i linky, které nejsou součástí takového integrovaného systému a mají vlastní, odlišné podmínky nebo nejsou dotované městem.

Konkrétní systém městské hromadné dopravy může zahrnovat autobusovou, tramvajovou či trolejbusovou dopravu, ve městech s více než milionem obyvatel zpravidla také metro a městskou nebo příměstskou železnici. V některých případech jsou součástí městské hromadné dopravy i lanovky, nekonvenční dráhy (visuté, na magnetickém polštáři apod.) nebo přívozy či jiné formy vodní dopravy.

V současné době v některých krajích České republiky převládá snaha propojit městskou a regionální dopravu a zmenšit rozdíly mezi nimi vytvářením a rozvojem integrovaných dopravních systémů (IDS).

Městská hromadná doprava bývá doplněna též příměstskou, meziměstskou a nehromadnou dopravou a provázána s nimi. Významné přepravní uzly MHD se zřizují v blízkosti přepravních uzlů meziměstské dopravy (nádraží, autobusová nádraží, letiště, přístavy významné pro osobní dopravu). V blízkosti přepravních uzlů hromadné dopravy nebo v jejich rámci se zřizují stanoviště taxislužby, záchytná parkoviště (P+R), případně místa pro přestup z automobilové dopravy na hromadnou (K+R) nebo úložiště jízdních kol (B+R).

Veřejná doprava nemotorovými vozidly na bázi potahových vozidel nebo jízdních kol (rikša), rovněž nemívá dnes povahu hromadné dopravy, slouží v českých městech jen jako turistická atrakce a nemá klíčový dopravní význam. V rozvojových zemích

⁷ Integrovaným dopravním systémem rozumíme systém dopravní obsluhy určitého uceleného území veřejnou dopravou zahrnující více druhů dopravy

však i dopravní prostředky s animální trakcí jsou dodnes významnou složkou městské dopravy, ostatně tak začínala i evropská veřejná doprava (omnibus, městská i dálková koněspřežná dráha).⁸

Pro města s více než 50 000 obyvateli je pravidelná městská hromadná doprava nezbytností. Dnešní velkoměsta by bez městské hromadné dopravy vůbec nemohla existovat, denně jsou v nich přepravovány miliony cestujících. Hromadná doprava je většinou správou měst podporována, hlavně v Evropě, a to nejen finančními dotacemi (zakázkami), ale i omezováním automobilové dopravy, mýtným, nebo také pěšími zónami v centrech velkých měst.

Městská hromadná doprava v Česku je tvořena pražským metrem, sedmi tramvajovými, třinácti trolejbusovými a mnoha autobusovými provozy. Rovněž lze do ní započítat několik minibusových a skibusových provozů, vybrané lanové dráhy (Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Praha) či některé městské a příměstské železniční úseky (v Praze například takzvané Metropolitní dopravní linie a tangenciální městská linka). Spíše doplňkový význam má městská vodní doprava, například pět přívozů v Praze a doprava na Brněnské přehradní nádrži.

1.4.2. Výhody

I zde se najde mnoho výhod a nevýhod na něž se právě v dalším textu zaměřím. Výhodou hromadné dopravy zejména oproti automobilové je bezpochyby její relativně nízká míra znečištění životního prostředí, hluku a prostoru. Ekologické hledisko se začalo výrazněji prosazovat až v 90. letech 20. století. Za ekologicky prospěšnou je v té době považována elektrická trakce, u silniční dopravy též vozidla s nízkou produkcí škodlivých emisí, například s pohonem na zemní plyn. MHD je dostupná všem bez rozdílu věku, bohatství atd. Když se na to podíváme z bližšího hlediska, tak tento fakt je pro mnohé velmi důležitý, neboť všichni totiž nemohou řídit auta. Hromadná doprava je zhruba 2,5 krát méně energeticky náročná než individuální. Je bezpečnější a mnohem méně prostorově náročná. Kdyby všichni jezdili auty, tak by potřebovali široké ulice. Individuální doprava tvoří z města ostrůvky v moři silnic. K přepravení stejného počtu osob stačí MHD mnohem méně prostoru a víc místa v ulicích může zbyť na jinou než

⁸*Internetové stránky otevřené encyklopedie* [online]. [2010] [cit. 2010-05-28]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.

dopravní funkci (parky, pěší zóny). Mezi výhody lze uvést například také mnohé společenské aspekty, díky většímu množství přepravovaných osob pomáhá rozvíjet nebo oživovat společenské vztahy. I ve velkoměstě se může stát, že se v MHD potkají lidé, co se dříve znali a už se nestýkají.

1.4.3. Nevýhody

Vše má samozřejmě své pro a proti, takže je třeba se zaměřit i na nevýhody MHD. První takovou nevýhodou může být především její rychlost. Prostředky MHD narozdíl od automobilů a jiných individuálních dopravních prostředků zastavují v zastávkách. Každý člověk nepoužívá každou zastávku, takže dochází k určitému zdržení. V hustém městském provozu je často MHD omezována individuální dopravou, neboť ta je, jak jsem se již zmínil, prostorově náročnější a častěji v ní logicky dochází k zácpám a podobným problémům. MHD je pak často nespravedlivě zdržována auty. Například tramvajová trať může přepravit stejně lidí, jako čtyřpruhová komunikace. Při stejném počtu přepravených lidí se pruh pro auta ucpe (každý člověk zabírá mnohem více prostoru) narozdíl od tramvajového pásu (který se ucpe jenom kvůli tomu, že ho zdržují auta). Nevýhodou nejen městské hromadné dopravy, ale hromadné linkové dopravy vůbec je, že v méně osídlených částech dochází v některých obdobích dne a týdne buď k nedostatečnému zajištění dopravní obslužnosti, nebo naopak ke zbytečnému plýtvání veřejnými prostředky a zatěžování životního prostředí provozem prázdných nebo poloprázdných vozidel. Vzhledem k dotační politice a neschopnosti reagovat na okamžitou přepravní poptávku totiž v některých státech pro jednoho nebo několik cestujících bývá levnější, aby jeli sami prázdným autobusem nebo zbytečnou oklikou, než aby si objednali například osobní vůz taxislužby, jehož přepravní kapacita, směrové vedení a rychlost a kvalita přepravy mohou být optimální. V některých městech se snaží mírnit tento problém například používáním malých vozidel například mikrobuseů a v současné době je novým hitem zaváděním netradičních forem dopravy radiobuseů.

Pokud se podíváme už na trochu specifitější problémy hromadné dopravy je možno jmenovat i větší rizika teroristických útoků, neboť právě zde se koncentruje ohromné množství lidí, jsou ideálním terčem pro teroristy. Další problém spojený s vysokou koncentrací lidí je přenos nemocí (v případě epidemie) mezi velkou část populace.

MHD hraje při rozvoji měst velkou roli. Hodí se spíše do hustěji zastavěných oblastí. Suburbanismus se stal jedním z důvodů rušení tramvajových systémů v západních

zemích. Bez MHD se totiž město natahuje do zbytečně velké plochy, ztrácí své společenské funkce a ke zlepšení mobility nedochází. Jen ke zvýšení mobilní svobody i energetické a prostorové náročnosti dopravy. Zvláště kolejové druhy MHD dokážou lokalitu rozvíjet pozitivně. Stávají se stabilní rozvojovou osou území.

Obyvatelé si vybírají druh dopravy podle podmínek, které mají k jeho použití. Na předměstí si spíše vyberou dálnici, v městské zástavbě má šanci MHD. Podle toho, jaké podmínky poskytneme kterému druhu dopravy, se bude onen druh rozvíjet. Například rozšiřování silnic a stavba tunelů nevyřeší dopravní problémy. Aut sice ubude v původně zatížených ulicích, ale nové se nalákají na novou silnici. Tento jev dopravní indukce vychází z přirozeného vztahu nabídky a poptávky a musí se s ním počítat v územním plánování.

1.5. Městská památková rezervace

Městská památková rezervace je vybraná část historického jádra města s dochovanými budovami (nebo jejich soubory), městskou infrastrukturou (kašnami, sochami apod.) či archeologickými nalezišti, jež je na základě podrobného umělecko-historického průzkumu vhodné chránit. Toto území má homogenní památkovou hodnotu a představuje nejvyšší stupeň památkové ochrany. Podmínky ochrany se přitom vztahují i na nemovitosti na území památkové rezervace, které nejsou kulturními památkami.⁹

Stanovovány jsou na základě nařízení vlády nebo výnosem Ministerstva kultury. V jejich blízkém okolí je navíc možné stanovit ochranné pásmo.

Na území někdejšího Československa byly vyhlášovány po druhé světové válce na základě zákona¹⁰, v němž byly stanoveny podmínky jejich výběru.

Přehled měst s vyhlášenou Městskou památkovou rezervací je dostupný v databázi Národního památkového ústavu, v níž se po vyhledání městské památkové rezervace konkrétního města zobrazí i soupis budov a dalších tamních objektů, které jsou rezervací chráněny.

⁹ *Internetové stránky otevřené encyklopedie* [online]. [2010] [cit. 2010-05-28]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.e

¹⁰ zákon č. 22/1958 Sb.

1.6. Městská památková zóna

Městské památkové zóny jsou ucelené části historických měst, jejichž území má diferencovanou památkovou hodnotu a které představuje památkové hodnoty odpovídající chráněnému urbanistickému souboru. Charakter území zde neurčují jednotlivé památky, ale půdorys, prostorová skladba a panoráma.¹¹

Městskou památkovou zónu vyhláší vyhláškami Ministerstvo kultury České republiky. Jedná se o část města, která je historicky významná. K zajištění památkové ochrany zóny a jejího historického prostředí, které s architektonickými soubory, jednotlivými nemovitými kulturními památkami, strukturou pozemků, pozemními komunikacemi, vodními plochami, vodními toky, trvalými porosty a realizovanými kompozičními záměry vykazují významné kulturní hodnoty, mohou orgány státní památkové péče při svém rozhodování stanovit podmínky, které omezují stavební a jiné úpravy v zóně.

¹¹ *Internetové stránky pozemního stavitelství* [online]. [2010] [cit. 2010-05-19]. Dostupný z WWW: <[http:// www.pozemni-stavitelstvi.wz.cz](http://www.pozemni-stavitelstvi.wz.cz)>.

2. Vznik a vývoj dopravy

2.1. Historie dopravy

Vznik a vývoj dopravy je spojen s rozvojem společnosti a vývojem společenskoekonomických formací. Již pravěký člověk si začal upravovat stezky, po kterých se dostal tam, kde našel lepší obživu a lepší příležitost k lovu. Postupem času krácením kulatých kmenů získal kolo. Právě vynález kola dal základ k výrobě prvních vozů, jejichž začátky se datují do období před 5 tisíci lety. Kolem roku 3 200 před n. l. Mezopotámci upravili kolo s plným diskem, vyrobené spojením tří prken, pro použití jednoduchých, říditelných vozů, které byly taženy zvířaty. Počátek používání paprskových kol se datuje kolem roku 2 000 před n. l., o dvě století později je Chetitě použili u svých bojových vozů. V přibližně stejném období byly používány vozy tažené koňmi také v Egyptě. Římané využívali ve značné míře kolová vozidla a stavěli kvalitní cesty pro rychlou meziměstskou dopravu. Postupně byly vyvinuty vozy s odpružením a říditelnou přední osou. Byla vyráběna kola většího průměru, aby mohly být kompenzovány hrbolaté cesty, které byly po rozpadu římské říše ve velmi ubohém stavu. Římané položili největší základ k rozvoji silniční dopravy vůbec.

První formy silniční dopravy představovaly koně, popřípadě voly s jejichž pomocí lidé přenášeli své zboží tehdy jen přes polní cesty za účelem obchodu. Právě obchod se stal hlavní příčinou vzniku nových a kvalitnějších cest, neboť se zvětšovala potřeba cestování z jednoho trhu na druhý za účelem obchodu. Poté již začaly vznikat první zpevněné cesty, především pak ve městech, kde byly některé cesty vydlážděny kamenem a tím se staly skutečnými silnicemi. Římané zřídili dlážděné silnice i mezi městy. Stavěli je zpevněním hliněného silničního podloží, které pokryli šterkem zasazeným do písku a vápenné malty. Navrch položili kamenné desky, aby tak vytvořili vlastní silniční povrch, který měl vyvýšené obrubníkové kameny podél každého okraje souběžně s odvodňovacími příkopy. Hlavním důvodem u římské Říše pak už nebyl jen obchod, ale zde byla potřeba rychlého cestování především pro armádu, aby se mohl rychleji pohybovat od jedné oblasti k jiné a silnice, které do této doby existovaly, jak již bylo zmíněno, byly často jen polní cesty, které velmi zdržely pohyb velkého množství vojáků. K dalšímu zlomu v budování silnic došlo během průmyslové revoluce, kdy opět

výrazné zvýšení obchodu vyžadovalo další zlepšené vozovky. První moderní hlavní silnice navrhl na konci 18. století John Loudon McAdam (1756-1836). Vyvinul levný dlažbový materiál půdy a nahromadění kamene. Současně, Thomas Telford, dělal značné pokroky v inženýrství nových silnic a konstrukci mostů. Ke konci 19. století byl pak poprvé použit jako hlavní materiál pro stavbu silnic asphalt, který se dočkal největšího rozšíření na počátku 20. století.

K velkému průlomu v dopravě došlo díky vynalezení motoru, jímž byl nejdříve parní stroj. Parní stroj vynalezl v roce 1712 britský technik Thomas Newcomen. Jeho velké vylepšení provedl o padesát let později James Watt. Jakmile byly k dispozici víceméně spolehlivé parní stroje, pokoušelo se je několik vynálezců využít jako pohonné jednotky v silničních vozidlech. Již v roce 1770 zkonstruoval francouzský inženýr Nicolas Cugnot tříkolový kočár na parní pohon. Parní automobily se vyráběly i na počátku 20. století. V roce 1906 dosáhl s takovým vozem bratří Stanleyů Američan Marriot světového rychlostního rekordu 205 km/h. Rozvoj automobilu nastal až když německý inženýr Nikolaus Otto vynalezl v roce 1876 spalovací motor. V roce 1886 vyrábí Karl Benz benzínový motor a roku 1895 vynalézá Rudolf Diesel vznětový motor.

Tento rozvoj ve světě znamenal velký impuls i pro české země. V roce 1900 započal Václav Klement se svým společníkem Václavem Laurinem v Mladé Boleslavi, v dílně, v níž se do té doby vyráběly bicykly, výrobu motocyklů. Po roce 1905 byla továrna Laurin a Klement podstatně rozšířena. Tak vznikl československý automobilový průmysl. Cesta k dnešnímu stavu byla velmi obtížná pro všeobecné špatné hospodářské poměry a z toho vyplývající poměrně malou kupní schopnost občanstva a v neposlední míře i pro nepřízeň rakouských úřadů a jedině houževnatostí vůdčích činitelů tohoto průmyslu lze děkovat, že československý automobilový průmysl jak svojí výrobní kapacitou, tak kvalitou svých výrobků se dnes řadí jako rovnocenný vedle automobilového průmyslu francouzského, německého, italského i anglického. Největšího rozvoje a vzrůstu dosáhly naše automobilky po 1.světové válce, hlavně od r.1922. Silný tlak vyvozovaný na trhu automobilů cizí konkurencí a zejména pak konkurence americká nutila naše závody k provedení racionálních změn ve výrobě, k rozšíření dílen, opatření nejmodernějších obráběcích strojů, zavádění plynulé výroby a k omezení ztrát ve výrobě, jakožto i ke snížení počtu vyráběných typů a k výrobě typů moderních, které by byly rovnocenné kvalitním cizím konstrukcím. To vše mělo vzápětí

stamilionové nové investice a horečnou práci organizační jak ve výrobě, tak v konstrukci.

2.2. Historie dopravních cest a právní úpravy

Poloha ve středu Evropy zdánlivě předurčovala České země k tomu, aby byly již odedávna křižovatkou významných obchodních cest. Na území Čech se většina dálkových stezek paprskovitě rozbíhala z přirozeného centra české kotliny - Prahy - k hranicím země. Na Moravě a v českém Slezsku, které na rozdíl od Čech neměly jedno hlavní centrum, ať již geografické či správní - se křižovatka většiny dálkových stezek patrně nacházela u soutoku řeky Moravy s řekami Jihlavou a Dyjí.

Na území střední Evropy jsou první zmínky o dopravních cestách datovány zhruba rokem 805. K nejvýznamnějším patřily stezka domažlická z Řezna do Prahy, stezka zlatá (Halle – Lipsko – Rakovník – Praha), stezka trstenická z Brna přes Litomyšl do Kouřimi a stezka olomoucká (Videň – Znojmo – Čáslav). Protínaly území střední Evropy účelně tak, aby cesta se zbožím byla co možná přímá a bezpečná. Postupem času se z některých stávaly cesty nucené, určené panovníkem, ze které se obchodník nesměl odchylovat. Do sféry státních zájmů patří i pravidelné poštovní spojení mezi Prahou a Vídní, které fungovalo od nástupu Habsburků na český trůn, respektive od roku 1526. Poštovní a formanská doprava se stala první formou podnikání v silniční dopravě, počátky lze nalézt již v 15. a zejména 16. století. Například v roce 1627 bylo v Praze 41 formanů podnikajících se 47 koňmi.

Kvalita tehdejších dopravních cest odpovídala své době. Zhoršovaly ji nejen klimatické vlivy (ostatně tak je tomu dodnes), ale i různá válečná tažení armád. Ve velmi špatném stavu se silnice nacházely například po třicetileté válce. Již tehdy se ale stavem komunikací zabývala státní moc. Povinností rychtářů bylo řádně prohlížet cesty, spolu se svými vrchnostmi se starali o nápravu zničených nebo velmi poškozených silnic. Rovněž výstavba nových, kvalitnějších cest spojujících důležitá centra, byla předmětem státního zájmu.¹²

¹² RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky.*

Významným v této problematice se ukázalo zasedání londýnského parlamentu v roce 1833. Kdy se změny i přes veškerý posun techniky a užívaného jazyka podobá dnešním právním předpisům. Obyčejné cesty se změnilly na silnice I., II. nebo III. třídy.

Významný rozvoj světové ekonomiky ve druhé polovině devatenáctého století se samozřejmě nemohl nedotknout také českých zemí, v té době ještě jako součásti monarchie rakousko-uherské. Prudký růst především průmyslové výroby si vyžádal stanovení zásad pro jízdu vozidel stále živějšího provozu na silnicích. Předpisy zprvu upravovaly pouze provoz nemotorových vozidel; navíc nešlo o celostátní úpravu, nýbrž o pravidla upravující provoz v jednotlivých částech monarchie.

Mezi první významné právní úpravy provozu na veřejných cestách bylo nařízení z roku 1905, vydané ministeriem vnitra spolu s ministeriem finančním.¹³

Již na počátku dvacátého století bylo zřejmé, že úpravu silničního provozu bude nezbytně nutné sjednotit na mezinárodní úrovni. Dne 11. října 1909 byla v Paříži přijata Mezinárodní smlouva o jízdě automobily, jejíž smluvní stranou bylo i tehdejší Rakousko-Uhersko a proto úmluva platila i na českých územích. Pařížská smlouva obsahovala základní zásady pro řidiče motorových vozidel i samotná vozidla.

Rozvoj silniční dopravy byl násilně přerušen roku 1914 vypuknutím první světové války. Důsledky světové války se projevíly i po jejím skončení a v roce 1919 vyvolaly nutnost omezení v užívání vozidel. Jízda soukromými osobními automobily pro přepravu osob byla po určité období úplně zakázána. Pouze lékaři směli svá osobní vozidla použít, ale výhradně jen při výkonu povolání. V souvislosti s novým státním zřízením nastalo mnoho změn v celé společnosti, včetně dalšího rozvoje motorismu a jeho právního rámce.

Teprve v roce 1935 byl silniční provoz upraven jednotně pro celé území Československé republiky. Stalo se tak zákonem¹⁴ o jízdě motorovými vozidly, a prováděcím vládním nařízením¹⁵. Pamatováno zde bylo i na životní prostředí a omezování nadměrného hluku.

¹³ Nařízení č. 156/1905 Říšského zákoníku

¹⁴ Zákon č. 81/1935 Sb.

¹⁵ Nařízení č. 203/1935 Sb

Důležitým milníkem bylo opatření¹⁶ o směru dopravy na veřejných silnicích a veřejných cestách, kterým bylo stanoveno, že dnem 1. května 1939 se zrušuje levostranný provoz a zavádí se provoz pravostranný. Tvrzení, že pravostranný provoz zavedly okupační německé úřady ze dne na den po zřízení protektorátu Čechy a Morava v březnu 1939 není pravdivé.

Ve třicátých letech 20. století se rozvíjí i motoristický sport a motocykly mají kromě přepravní i společenskou funkci.

Dnes je provoz na pozemních komunikacích upraven silničním zákonem, což je zkrácené označení pro Zákon o pozemních komunikacích¹⁷

2.3. Historie městské hromadné dopravy

Především po zrušení nevolnictví a s rozvojem technického pokroku, který přivádí do rozrůstajících se měst nové pracovní síly z venkova vznikají nové obytné aglomerace průmyslové zóny. Vzniká problém zajistit dopravu velkého množství pracujících z městských čtvrtí do práce a z práce domů v přijatelném časovém limitu. Vzniká městská hromadná doprava.

Městská doprava se nejprve musela přizpůsobit městským komunikacím, ale s rozvojem měst a potřeb rostoucí dopravy vznikají nové komunikace nebo samostatné dopravní trasy MHD.

Od druhé poloviny 19. století s nástupem elektřiny se objevují tramvaje a trolejbusy – jako kolejová vozidla městské hromadné dopravy a od počátku 20. století začínají uplatňovat autobusy.

Nevhodnost starých zástaveb k rozvoji městské dopravy nutí projektanty hledat nová řešení. Ubírají se dvěma směry – podzemní železnice – předchůdce metra, vyžadovaly úpravy parních lokomotiv a tras po vypouštění kouře. Druhé řešení nadzemní železnice. Pokusy o řízení MHD se datuje do poloviny 19. století v Londýně.

Komplexní rozvoj MHD je dán komplexním rozvojem jednotlivých druhů – složek městské hromadné dopravy, které se navzájem doplňují a ovlivňují. Je nutné, aby MHD

¹⁶ Opatření č. 275/1938 Sb

¹⁷ Zákon č. 13/1997 Sb. ve znění pozdějších změn

byla dostatečně dimenzována, vyhovovala současným a výhledovým potřebám objemu přeprav cestujících. Z těchto důvodů dochází i k asanacím starých budov, které brání rozvoji MHD.

3. Klíčové faktory zklidnění dopravy ve městech

3.1. Úvod

Jak jsem již mnohokrát zdůraznil během 20. století a nyní na počátku 21. století se staly automobily dominantním způsobem osobní i nákladní dopravy. Tento vývoj mění strukturu měst a přináší nutnost výstavby další infrastruktury. Problém nárůstu automobilové dopravy je třeba neustále řešit, již v druhé polovině 20. století se všichni zainteresovaní (politici, dopravní plánovači, inženýři) shodovali na názoru, že tuto rostoucí poptávku musí řešit nabídkou dalších dopravních kapacit. Dalším cílem lokálních a národních politik je rozumným a efektivním způsobem se tomuto trendu přizpůsobovat a snažit se poskytovat dostatečnou infrastrukturu tak, aby byl zajištěn svobodný pohyb.

Avšak jako ve všem je možno nalézt pozitiva, ale zároveň také negativa. Ty jsou v tomto problému reprezentována zejména zvýšenou zátěží životního prostředí (dopravní sektor byl identifikován jako jeden z hlavních zdrojů poškozování životního prostředí), růst nehodovosti (dopravní nehody se staly v celosvětovém měřítku jednou z nejčastějších příčin úmrtí), časté dopravní zácpy ve větších městech a též je třeba si uvědomit další růst automobilové dopravy, právě proto je nutné hledat určitá řešení tohoto problému. Podle mnohých názorů růst dopravy předbíhá možnosti poskytování dostatečné kapacity, což znamená více kongescí se všemi jejich negativními vlivy. Vzniká otázka, zda je vůbec možné poskytnout dostatečnou kapacitu a tak udržet krok s narůstající intenzitou dopravy, zvláště když je prokazatelné, že poskytování nové infrastruktury často generuje další dopravu. Řešení se snadněji hledá na regionální úrovni, složitěji už na úrovni národní.

Jednou z příčin tohoto neradostného stavu je dlouhodobá jednostranná orientace dopravních politik měst na podporu individuální automobilové dopravy. Ve státech západní části Evropy (ale i ve vyspělých státech ostatních kontinentů) však existují města, která se cíleně snaží omezit zvýhodňování automobilové dopravy a více pozornosti věnovat ostatním druhům dopravy. I v České republice již lze zaznamenat snahy o poskytnutí většího prostoru ostatním způsobům dopravy. Často jde však spíše o rétoriku volených zástupců než o cokoliv jiného a převládající trend vývoje směřuje k

opakování chyby rozvoje automobilismu, kterou udělala mnohá města v Evropské unii i jinde ve světě.

3.2. Městská centra

Velkým problémem je zatížení městských center, jenž v mnoha případech představují historická jádra. Již v druhé polovině 20. století v západoevropských zemích a na konci 20. století u nás se stále více začal prosazovat názor, že centra měst bez aut jsou pro život lidí atraktivnější. Idea sice krásná, ale k její naplnění vede dlouhá cesta, neboť hned se naskýtá velká spousta otázek, na které je třeba najít odpověď. Co obchod, jak se k tomu postaví obchodníci? Dojde k poklesu tržeb? Jak řešit zásobování? Zvládne se doprava přes přilehlé ulice? Nedojde k chaosu? Jaké podmínky stanovit pro rezidenty? Jak správně stanovit hranice zóny? K vyřešení této situace k co největší spokojenosti všech je zapotřebí praxe a zkušeností, nelze vyřešit ze dne na den. Dnes už je v mnoha městech doprava v rámci svých možností zklidněna a tento trend se neustále rozvíjí a pokračuje. V dnešní době se již nejedná o nějaké experimenty, ale o promyšlené efektivní projekty. Takto upravená centra prosperují, jsou komerčně i kulturně úspěšná a přinášejí také politické body.

Hlavní snahou omezení dopravy v samotných centrech měst je její úplný odklon, to řeší především tzv. tranzitní dopravu, která nemá ve městě zastávku (stavby městských obchvatů). Pro motoristy, jenž mají za cíl centrum města je zapotřebí hledat jiné varianty, které pomůžou ke zklidnění dopravy. Zklidňování dopravy lze chápat jako proces omezování negativních fyzických a sociálních vlivů dopravy na městský život, a to zejména pomocí snižování rychlostí a intenzit motorové dopravy. Někdy bývá zklidňování dopravy nazývána právě také snaha o částečné nebo úplné vymístění automobilové dopravy z center měst, stejně jako koncepty redukce dopravy na území celého města, změny v dopravní nabídce a propagace alternativních druhů dopravy. V minulosti lze vysledovat evidentní trend v posunu od regulace dopravních intenzit k regulaci rychlostí a od bodových k celoplošným aplikacím zklidňovacích opatření.

Dalším základním faktorem, který redukuje automobilovou dopravu ve městech je uspokojivé pokrytí tohoto území MHD s důrazem na střed města. Tento faktor se využívá hlavně ve velkých městech a představuje nezbytnou doplňkovou dopravu, když si uvědomíme, kolik cestujících ročně přepraví, znamená to značnou dopravní redukcí automobilů.

Nejčastější formou bývají úpravy dopravního (resp. uličního) prostoru ve snaze o zmírnění dominance motorové dopravy a poskytnutí většího prostoru pěším, cyklistům, obyvatelům a životu obcí a měst vůbec. Hlavním cílem je zkvalitnění života ve městech. V nejčastějších případech se v centrech měst vyhlášují obytné nebo pěší zóny, které napomáhají alespoň k částečnému zklidnění dopravy. Hlavní myšlenkou obytné zóny je odstranění tradičního dělení uličního prostoru na vozovku a chodník, resp. vytvoření plochy v jedné úrovni, kterou mohou v celé šířce používat lidé k pobytu, chůzi, děti k hrám atd. Možnost průjezdu automobilu malou rychlostí přitom zůstává zachována. Zkušenost ukazuje, že dobře zpracované obytné zóny (atraktivní betonová dlažba různých barev, tvorba uzavřených dílčích prostorů, dostatek zeleně) mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit přiléhající nemovitosti.

Další snaha o redukci dopravního zatížení ve zpravidla historicky významných a funkčně hodnotných centrech měst na straně jedné a zachování možností jejich dopravní obsluhy automobilovou dopravou na straně druhé (aby centrum zůstávalo dostupné pro návštěvníky, bydlící, podnikatele, obchodníky, atd.) vede k zavádění vjezdových poplatků. Ukazuje se, že úplný zákaz motorové dopravy v centrech (byť v dobré snaze o jejich zklidnění, zhodnocení a ochranu) může vést ke ztrátě atraktivity z hlediska bydlení, podnikání i nákupů a následnému úpadku života a nárůstu kriminality. Zde může právě zpoplatnění představovat vhodné regulační opatření pro dosažení přijatelného kompromisu.

Kromě zahraničních příkladů (Londýn, Trondheim apod.) lze zajímavý příklad nalézt i v České republice. Zpoplatnění vjezdu do centra velmi dobře funguje ve Velkém Meziříčí, kde je vybírán poplatek 10 Kč za osobní automobil (malá částka, která má spíše charakter ochranného poplatku než mýta) a opatření přispívá do městské pokladny částkou okolo 1,5 miliónu korun ročně při provozních nákladech přibližně 250 000 Kč (výběrčí personál). Provoz v centru je přitom mnohem klidnější, neboť tam vjíždějí opravdu jen ti, kteří k tomu mají důvod, nikoli zbytná resp. tranzitní doprava. Kladem je i snadné nalezení místa k zaparkování a redukce provozu v souvislosti s hledáním parkovacího místa. Radnice je s fungováním systému velmi spokojena.

Funkční formou zpoplatnění v centrech měst je i zavádění tzv. zón s krátkou dobou parkování, podle atraktivity místa (a poptávky po parkování) obvykle s omezením na 30, 60, 90 nebo 120 minut. Opatření opět téměř odstraní obtěžování provozem při

hledání parkovacího místa, zachová možnost příjezdu těm, kteří do centra opravdu potřebují a je dobrým zdrojem finančních prostředků, které může město vložit do zlepšování kultury veřejných prostranství.

Pomoci může i vhodně umístěný mobiliář (sloupky, květinové koše, lavičky, stojany na kola, apod.) jednoznačně tak vymezuje prostor určený motorové dopravě. V historickém jádru města mohou také vznikat pojízdné plochy, chodníky a plochy na parkování od sebe vzájemně odlišeny barevnou dlažbou. Všechna tato opatření přispívají k výraznému zkvalitnění prostředí a oživení centra města. Zároveň se snahou omezit dopravu v centrech měst se zvyšuje poptávka po „zkrocení“ dopravy také v rezidenčních oblastech.

3.3. Zklidňování dopravy na průtazích a hlavních místních komunikacích

Možností takového zklidnění je několik mezi ty nejzásadnější patří zužování šířky jízdnic a parkovacích pruhů ve prospěch chodníků, zařízení pro cyklisty a zeleně. Dále je možno využít středních dělicích ostrůvků různých typů (brány do měst, ochrana přecházení a odbočovacích pruhů). Vkládání vysazených chodníkových a zelených ploch do parkovacích pruhů v zájmu „zamaskování“ parkujících automobilů v obrazu komunikace a podpory zeleně. Přestavby průsečných křižovatek na křižovatky malé okružní s atraktivní výpravou středního ostrova (zeleně, květiny, vodotrysky, kulturní díla...). To vše napomáhá ke zklidnění a při realizaci některého s projektů, založených na těchto doporučeních, je dokázáno, že počet usmrcených při nehodách klesl o tři čtvrtiny a vážně zraněných o polovinu. Snížila se rychlost vozidel, usnadnilo přecházení a zvýšila atraktivnost chůze i jízdy na kole. Přijetí úprav ze strany občanů bylo ve většině případů pozitivní.

Na závěr této kapitoly je nutno si vymezit základní prvky, které jsou klíčové pro zklidnění dopravy v historických jádrech, jenž mi budou sloužit pro závěrečnou analýzu tohoto problému v praktické části. Mezi tyto faktory bych zařadil intenzitu dopravy na přilehlých ulicích v centrech, systém parkování, dostupnost MHD a rozšíření nemotorové dopravy.

4. Příklady řešení v praxi

4.1. Hradec Králové

4.1.1. Základní informace



Hradec Králové se skládá z 21 místních částí a 21 katastrálních území. Katastrální území Kluky spadá do místní části Nový Hradec Králové, místní část Moravské Předměstí leží v katastrálních územích Nový Hradec Králové a Třebeš. Vymezení území městských částí se od stejnojmenných katastrálních území liší i v dalších případech (viz obrázek Příloha A).

Hradec Králové je (po Olomouci a Českých Budějovicích a zčásti Liberci) čtvrtým největším statutárním městem v Česku, které není rozčleněno na samosprávné městské části ani městské obvody. Rozloha města je 3,45 km² a dnes má necelých sto tisíc obyvatel.

tabulka 1 – Vývoj počtu obyvatel

Vývoj počtu obyvatel mezi lety 1961 a 2010

1961	1970	1980	1991	2001	2006	2010
66 608	80 463	96 145	99 917	97 155	94 255	95 998

Zdroj: ČSÚ

Dnes je Hradec Králové přirozenou krajskou metropolí, dopravním uzlem, sídlem mnoha úřadů, státních institucí, bank a průmyslových podniků. Je také městem univerzitním. Je častým místem konání odborných kongresů a sympozií. Působí zde mnoho významných kulturních institucí, např. Klicperovo divadlo, Divadlo Drak, Galerie moderního umění, Filharmonie Hradec Králové, Muzeum východních Čech atd.

Nejvýraznější siluetu města tvoří dvojice věží gotického kostela sv. Ducha sahající do výšky 57 metrů a Bílá věž, goticko-renesanční zvonice vysoká 72 metrů. Průčelí se dvěma věžemi má také barokní kostel Nanebevzetí Panny Marie stavebně propojený na barokní jezuitskou kolej. Zástupcem vrcholného baroka je kostel sv. Klimenta a biskupská rezidence. Protáhlé Velké a nedaleké Malé náměstí obklopují gotické, renesanční a barokní měšťanské domy.

4.1.2. Historie města¹⁸

Oblast v okolí současného Hradce Králové byla obydlena již v době prehistorické. Z archeologických průzkumů vyplývá, že lokalita na soutoku Labe a Orlice byla osídlena již v období pravěku a době římské. Díky svému výhodnému umístění měla oblast charakter obchodního střediska, leželo na obchodní cestě Praha – Krakow.

První dochovaná písemná zmínka pochází z roku 1225. Ve středověku byl Hradec Králové věnným městem českých královen, zalíbení v něm našly především Eliška Rejčka a Eliška Pomořanská. Od 14. století se stalo město s kompaktním renesančním historickým jádrem přirozeným, vojensky a politicky vlivným centrem regionu s vysokou úrovní vzdělanosti a kultury.

V 15. století došlo k rozsáhlé renesanční přestavbě města. V tomto období také vznikla Bílá věž, která se řadí mezi typické hradecké dominanty.

Pohromou pro město bylo období třicetileté války. Švédské útoky stály Hradec vysoké výpalné, ale i ztráty na obytných domech na předměstích a na uměleckých a stavebních památkách. Lidnatá předměstí byla útoky a požáry proměněna v poušť.

Roku 1851 byl Hradec Králové prohlášen samostatným městem. V roce 1857 byla do Hradce zavedena železnice, později se dostalo i na další vymoženosti, jako cukrovar, strojírna, plynárna, záložna a spořitelna. Roku 1864 vznikla světoznámá továrna na piana Antonín Petrof.

Roku 1866 se za hradbami pevnosti rozhodla válka mezi Rakouskem a Pruskem. Tehdy se ukázala další existence pevnosti bezúčelnou. Hradby se staly brzdou dalšího rozvoje. Rozhodlo se teda o zrušení pevnosti, zbourání hradeb a odprodej vojenských pevnostních objektů a pozemků městu. Kulturní život se koncem století projevil v bohatém spolkovém životě.

Roku 1895 byl zvolen starostou František Ulrich. To bylo v době, kdy se už systematicky bořily hradby, stavěly nové komunikace a vypracovávaly regulační plány. Průmyslový rozvoj města pokračoval. Stávající závody se rozšiřovaly, vznikaly nové, jak to vyplývalo ze značného finančního obratu královéhradeckých peněžních ústavů.

¹⁸ *Internetové stránky města Hradec Králové* [online]. [2010] [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.hrdeckralove.cz>>.

Ještě před 1. světovou válkou byl hradecký průmysl značně vyvinut. Po 28. říjnu 1918 nastává i pro město nová epocha jeho vývoje. Je to slavné období, kdy se vytvářel jeho moderní urbanistický obraz, kdy zásluhou starosty Ulricha a jeho spolupracovníků a tvůrčí činnosti architekta prof. Josefa Gočára se Hradec Králové rázem dostal na přední místo mezi československými městy. Pevnostní město se změnilo v "salón republiky".

Rozvoj města byl násilně přerušen 2. světovou válkou: Po osvobození republiky v roce 1945 se město znovu stalo významným hospodářským a kulturním střediskem. Historické centrum města bylo prohlášeno památkovou rezervací.

4.1.3. Městská památková rezervace Hradec Králové¹⁹

Historické centrum města bylo v roce 1962 vyhlášeno městskou památkovou rezervací. Nejvýznamnější církevní památkou ve městě je katedrála svatého Ducha postavená ve 14. století. Katedrálu zdobí dvě 40 metrů vysoké hranolové věže. Malý kostel stojící v Jiráskově parku byl do města přivezen v roce 1935 z východního Slovenska. Kostel Nanebevzetí panny Marie byl postaven v roce 1654 až 1666. Barokní budova jezuitské koleje byla vybudována v roce 1671 až 1710. V místech kde původně stával královský hrad byl v roce 1709 až 1714 postaven kostel svatého Jana Nepomuckého a biskupský seminář. Dnešní podoba kaple svatého Klimenta je po přestavbě po požáru v roce 1339. V sousedství katedrály byla v průběhu let 1574 až 1589 postavena 72 metrů vysoká Bílá věž. Stavební materiál použitý na postavení věže jsou kvádry bílého pískovce. Původní budova radnice byla postavena ve 14. století, z radnice se dochovaly jen sklepní prostory. Nová radnice byla postavena v letech 1540 až 1588. Věže byly k radnici přistavěny v roce 1768 až 1789. Dnes má radnice klasicistní podobu, získanou přestavbou v roce 1850 až 1852. Hradec Králové má dvě historická náměstí Velké a Malé. Domy na obou náměstích jsou postaveny v gotickém, renesančním a barokním slohu. Historicky významný je Půkrabský dům v renesančním slohu pocházející z roku 1585 až 1586. Za nejpěknější dům na Velkém náměstí je považována budova U Špuláků, postavená v druhé polovině 16. století a v roce 1750 rekonstruovaná. Jedná se o rodný dům významného starosty města F. Ulricha. Střed

¹⁹ *Internetové stránky turistiky* [online]. [2010] [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.turistik.cz>>.

Velkého náměstí zdobí mariánský sloup zhotovený v roce 1715 až 1717 z pískovce. Sloup obklopují sochy. Na Malém náměstí byla postavena v roce 1772 barokní kašna se sochou svatého Jana Nepomuckého. V roce 1785 až 1788 byla ve městě postavena budova kasáren, kterou najdeme v Komenského třídě. Tato ulice byla s Velkým náměstím spojena krytým schodištěm nazývaným Bono publico a postaveným v roce 1810. Na přelomu 19. a 20. století byla postavena ve městě celá řada veřejných a administrativních budov. Pseudorenesanční budova školy v dnešní době patřící Střední zdravotní škole, Klicperovo divadlo, Budova Obchodní akademie. V současnosti najdeme v budově rektorát Vysoké pedagogické školy. Budova Vysoké školy pedagogické byla postavena v letech 1899 až 1900. V tomto období byly postaveny také následující významné městské stavby a to úvěrní úřad, Okresní dům, Adalbertium, Gymnázium B. Němcové, budova Léčebny pro dlouhodobě nemocné, budova II. interní kliniky, Borromeum v dnešní době biskupské gymnázium. V této době byla postavena nejcenější budova ve městě, národní kulturní památka, budova Muzea východních Čech. Muzeum bylo postaveno na základě návrhu architekta Jana Kotěry v letech 1909 až 1912. Je to budova postavená z lisovaných a částečně glazovaných cihel. Budova je zdobena sochami dvou sedících žen, které jsou zhotovené z glazované keramiky. Sochy jsou pět metrů vysoké a jejich pojetí znázorňuje Umění a Průmysl. Bronzová socha muže, která je rovněž umístěná na budově muzea, znázorňuje samotné město Hradec Králové. Dále je budova zdobena skleněnými okenními vitrážemi. Zajímavou technickou památkou ve městě je zcela jistě Labská elektrárna vybudovaná v letech 1909 až 1914. Součástí elektrárny je tak zvaný most Hučák, který se vyznačuje pohyblivým segmentovým jezem, postaveným v roce 1911 až 1912. K městským historickým památkám řadíme i další mosty a to Pražský most z roku 1912, Moravský most a k němu příslušející Orlická elektrárna jsou z roku 1910 až 1914. Ve městě najdeme ještě celou řadu významných historických staveb pocházejících z přelomu 19. a 20. století. Jmenujme například secesní evangelický kostel (v jehož areálu je pomník věnovaný mistru Janu Husovi), secesní budova Galerie moderního umění, areál Sokolovny, Městské lázně (na svou dobu měly bazén s klesajícím dnem a umělým vlnobitím, v dnešní době tu najdeme vodní park), budova Státní vědecké knihovny, Grandhotel Bystrica (postavený v roce 1897 a v roce 1911 byla k hotelu přistavěna Palmová zahrada), budova Krajského soudu společně s komplexem vězení, budova divadla Drak, která byla původně domovem studentů, Střední průmyslová škola stavební, budova Lékařské fakulty, Poštovní a telegrafní úřad, komplex garáží (tyto

byly ve své době nejmodernější stavbou svého druhu u nás), hotel Avion, palác patřící firmě Steinský-Sehnoutka, budova Komerční banky, Sklářský výzkumný ústav, budova Fakultní nemocnice a v neposlední řadě Hlavní nádraží. První stavba uskutečněná podle návrhu architekta Gočára je stejnojmenné schodiště u zbořené vodní věže Kropáčky, které bylo zhotoveno v letech 1909 až 1910. K dalším budovám nesoucím rukopis tohoto architekta patří Střední průmyslová škola strojnická, Angločeskoslovenská banka, Gymnázium J. K. Tyla, Masarykova základní škola, Sbor církve kněze Ambrože, budova Úřadu města Hradce Králové, předmostí Tyršova mostu. Jeho posledním dílem je označována budova Okresních a finančních úřadů, nyní Magistrátu města Hradce Králové, jejíž půdorys tvoří písmeno H.

4.1.4. Urbanistický a dopravní vývoj na území města

Na počátku v dobách středověku bylo uspořádání města zcela jednoduché, díky hradbám, jenž ho celé obklopovaly, vedly do města jen dvě cesty, z každé strany jedna (viz obrázky Příloha B). Střed města tvořilo rozsáhlé tržiště, místo tehdejšího obchodu. Tento vzor se začal úplně rozpadat na konci 19. století, kdy došlo k rozboření hradeb a k plánům na nové modernější uspořádání města, materiál z hradeb sloužil pro stavbu některých budov, komunikací a zavážku sníženého terénu kolem pevnosti. Při bourání hradeb došlo také ke zboření dvou významných hradeckých bran, v roce 1873 Mýtské brány, ze které vedla silnice na nejbližší královské město Vysoké Mýto. Název se dochoval ve jménu Mýtské ulice a došlo i na Pražskou bránu, aby tak později uvolnily místo dopravě. Do středověkého Hradce Králové mohli pěší vstoupit i postranními branami v hradbách města. Připomínají je názvy míst v historickém jádru města, třeba Fortna u zimního stadionu. V 19. století místo ní dělníci postavili schodiště Bono Publico. Podobná branka byla v místech, kde je dnes krajský úřad. Říkalo se jí Kozí branka.

Důležitou informací je to, že Hradec Králové se vyvíjel zcela odlišně než jiná naše města svíraná obdobným typem opevnění. Jiná byla především výchozí situace. Prakticky ve všech těchto městech (například v Brně, Českých Budějovicích) existovala kolem pevnostního pásma více či méně souvislá obvodová komunikace, při jejíž vnější straně se ještě v době fyzické existence pevnosti formovala předměstská zástavba. V Hradci tomu tak nebylo. Kolem pevnosti žádná okružní spojnice nevedla a nevznikl zde ani jediný dům. Příčinou byla především poloha pevnosti na soutoku dvou velkých řek,

přičemž obě koryta byla zčásti vtažena do pevnostního systému. Okružní komunikace by proto musela obsahovat několik náročných mostů. Zcela zásadní překážkou vzniku takové komunikace a k ní přiléhající zástavby však byly inundační kotliny²⁰, jejichž snížený terén vylučoval jakoukoli zástavbu i po formálním zrušení pevnostního pásma.

Budování nových komunikací tedy představovalo složitý dlouhodobější proces. První významnou komunikací se stala spojnice k dnešnímu Slezskému Předměstí, jež byla zároveň první velkoměstskou hradeckou třídou. V úzkém pásu podél této komunikace, kde byla inundace nejlépe upravitelná, se rozložily novorenesanční a novobarokní veřejné budovy škol i jiných ústavů a zčásti též reprezentativní obytné bloky. Těm bylo ovšem v této etapě vyhrazeno především poměrně úzké území mezi městským jádrem a Labem, kde velmi rychle vznikly tři nové bloky.

Poměrně záhy se však těžiště rozvoje města přeneslo na západní břeh Labe, tedy na území mezi rozšířeným starým městem (Eliščíným nábřežím) a Pražským Předměstím. Postupovalo se samozřejmě co nejúspornějším způsobem, a to s využitím existujících pevnostních komunikací, vycházejících od pevnostního (Pražského) mostu přes Labe, ústícího na ravelin²¹ za řekou. Odtud vybíhala císařská silnice, vedoucí za mostem k severu a potom se zalamující k severozápadu přes Pražské Předměstí do Chlumce nad Cidlinou a Prahy, a také radiální trasa k jihozápadu (V Lipkách). Novodobé regulační záměry počítaly nejen s přímým propojením přes Tyršův most. Od počátku se hlavním kompozičním záměrem západně od Labe stalo vytýčení trojzubce hlavních ulic. Na ploše rozvezeného ravelinu za řekou bylo vytýčeno půlkruhové náměstí (náměstí Svobody) a již před rokem 1912 byly vytýčeny i obě nové radiály. Nové obytné bloky se však ještě ve 20. letech stavěly jen kolem severozápadní osy, na níž vzniklo i nálevkovité Masarykovo náměstí. Byla to vždy především vnitroměstská pěší ulice a silniční doprava zůstala na staré trase silnice. Nová západní radiála totiž narazila na problémy vyplývající z administrativní samostatnosti Pražského Předměstí. V místě plánovaného napojení této třídy na pražskou silnici totiž na území Pražského Předměstí existovala starší, ale též relativně mladá periferní zástavba, kterou se až do 2. světové

²⁰ Inundační kotlinou rozumíme nízko položený prostor před hradbami hradu, tvrze, města či pevnosti, vzniklý umělým vybráním zeminy nebo jako přírodní prohlubeň.

²¹ Ravelin je samostatná, trojúhelníková nebo pětiúhelníková pevnůstka v hradebním příkopu

války nepodařilo odstranit. Nový rozvoj Hradce na určitou dobu zastavila 1. světová válka.

Rozvíjející se poválečná výstavba si vyžádala nové tvůrčí impulsy v územním plánování v souladu s rychlým vývojem dopravy a urbanismu. Zlomovým řešením se stal regulační plán města arch. Josefa Gočára z let 1926-28, který je se svým radiálně okružním principem výstavby dodnes inspirující. Regulační plán počítal s dopravním okruhem kolem starého města, které bylo obklopeno pásem zeleně nebo vody (viz obrázek Příloha C). V centru Hradce je díky němu dodnes relativní klid. V dalších čtvrtích řešil například samostatné cesty pro pěší mimo dopravní komunikace. Hradec Králové se tak stal prvním městem projektovaným s velkoměstskými ambicemi. Jeho regulační plán města se řadí mezi nejvýznamnější urbanistické projekty.

Z výše uvedeného je zcela jasné, že především Gočárův okruh má největší zásluhu na zklidnění dopravy v samotném centru města, zejména vyčleňuje z centra tranzitní dopravu. Gočárův okruh je souvislá okružní komunikace vedená po obvodu města Hradce Králové. Je to autosilnice, která spojuje jednotlivá předměstí Hradce. Do centra jsou pak vedeny tzv. radikální silnice. Gočárův okruh je II. okruh, v centru města je okruh I. Mezi oběma okruhy je založeno zelené mezikruží, což je izolační prostor a vzduchový rezervuár města. Z mezikruží vychází různými směry pět zelených radikálních pásů, které jsou spojeny s okolní přírodou. Okruh I. pak ještě výrazněji chrání samotné historické centrum města (dnes městskou památkovou rezervaci). Realizace těchto plánů proběhla až v letech 1965 - 1980. II silniční okruh tvoří také 3 mosty, 2 nadjezdy a 5 podchodů. Poslední stavba, kterou byl dokončen Gočárův okruh, je tzv. Orlický most přes řeku Orlici, který byl dostavěn až v roce 1980 (viz obrázek 1).

obrázek 1 – Okružní systém Hradce Králové

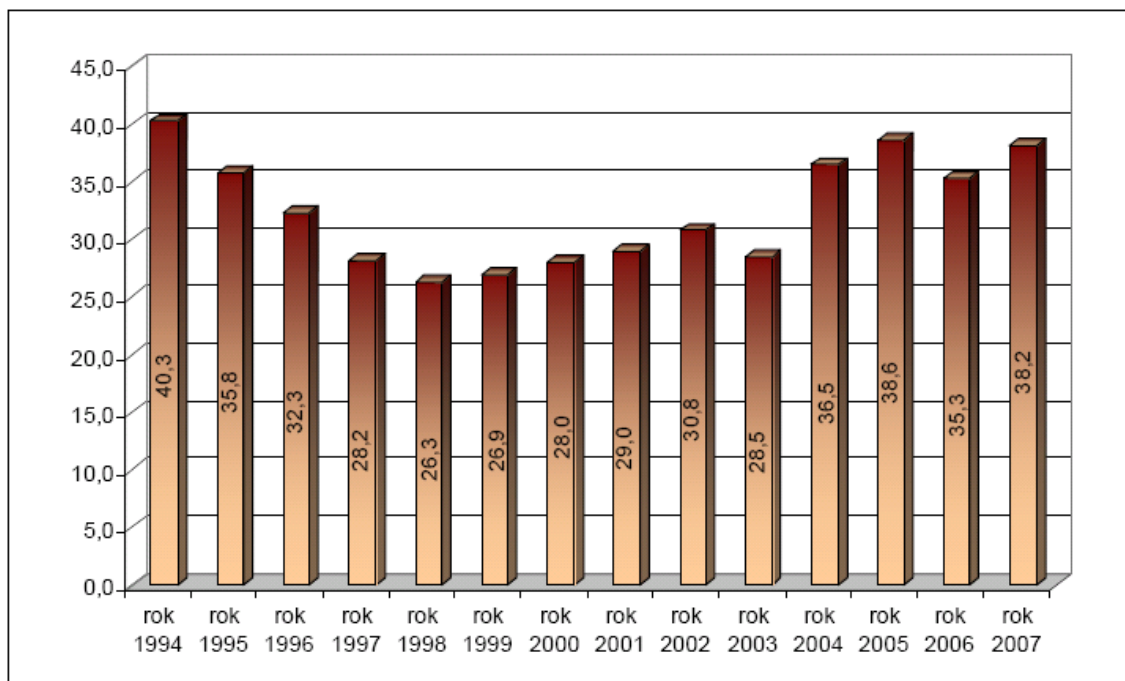


Zdroj: www.mapy.cz

Pro omezení automobilové dopravy ve středu města je také nutné dobré pokrytí městskou hromadnou dopravou, což právě v Hradci bezpochyby platí, kamkoliv v Hradci se dá bez problémů dostat díky MHD. Pravidelná doprava v Hradci Králové byla zavedena v roce 1928. V sobotu 1. prosince toho roku zahájily Autodráhy města Hradce Králové, předchůdce dnešního dopravního podniku, provoz na autobusové lince z Kuklen přes nádraží na Slezské Předměstí (linka 1). Vzápětí byly zavedeny také linky 0 (Nádraží - Velké náměstí) a 2 (Nádraží - Nový Hradec Králové). Na počátku třicátých let provozují Autodráhy již 17 autobusových linek, které vedly jak na předměstí, tak do vzdálenějších měst a obcí (Černilov, Nechanice, Nový Bydžov, Třebechovice, Bohdaneč apod.). Po druhé světové válce se začalo uvažovat o zavedení trolejbusové dopravy. Po roce výstavby vyjely v neděli 2. května 1949 trolejbusy na linku 2, vedoucí od nádraží do Nového Hradce. Později byly postaveny zejména trolejbusové tratě na Slezské Předměstí (1949), do Kuklen a Plačic (1952) a Malšovic (1958). Poté, co v roce 1950 převzala ČSAD linky vedoucí mimo město, byla rozvíjena autobusová doprava ve vlastní městské aglomeraci. V současné době je v provozu 5 stálých trolejbusových

linek, 19 autobusových linek, 4 noční linky, 6 školních spojů a 1 speciální linka pro hypermarket Tesco. Využití MHD zobrazuje obrázek 2.

obrázek 2: Počet přepravených osob MHD v letech 1994–2007 (v milionech)



Zdroj: <http://web2.mmhk.cz>

4.1.5. Současný stav dopravy ve městě

Hradec Králové má oproti jiným městům výhodu v již vybudovaném radiálně okružním systému hlavních kapacitních komunikací doplněném o koordinovaný systém světelně řízených křižovatek. Kapacita tohoto II. silničního okruhu včetně jednotlivých křižovatek a na něj navazujících radiál je již však v současné době téměř vyčerpána. Dopravní možnosti okruhu jsou limitovány zejména vlastními kapacitami křižovatek s jednotlivými radiálami. Nadřazenou komunikační sítí města zde představuje budovaná dálnice D 11 a rychlostní silnice R 35, která postupně nahradí silnici I/35. Pro zklidnění automobilové dopravy je také velmi důležité starat se o dopravu cyklistickou. Vzhledem k příznivým terénním a klimatickým podmínkám je cyklistická doprava silným konkurentem ostatním druhům dopravy. Ve městě jsou vybudovány dílčí úseky cyklistických stezek pro každodenní dopravu a počítá se s jejich dalším rozšiřováním s cílem vytvořit ucelený systém založený na vzniku městských páteřních tras. Hradec Králové má ideální podmínky pro vznik silného cyklistického provozu. Ty představují převážně rovinné území, příznivé klimatické podmínky a stávající rozloha zástavby

města. Historie budování cyklistických stezek podél II. městského okruhu se datuje již od šedesátých let. Pro podporu dalšího budování cyklistických komunikací je k dispozici řada koncepčních materiálů, avšak realizace navržených řešení je dále závislá na celé řadě, zejména finančních a legislativních faktorů. Způsob vedení a organizace cyklistické dopravy v Hradci Králové přímo navazuje na radiálně okružní dopravní systém města určený I. a II. silničním okruhem, který je téměř po celé délce a obou stranách doplněn cyklistickou stezkou. Vlastní síť cyklistických komunikací je tvořena převážně společnými stezkami pro chodce a cyklisty se sloučeným nebo rozděleným provozem, dále pak samostatnými cyklistickými stezkami a cyklistickými pruhy na komunikacích. Na základě průzkumu území a s využitím GIS města bylo v současné době na území města zjištěno cca 56 km cyklistických komunikací.

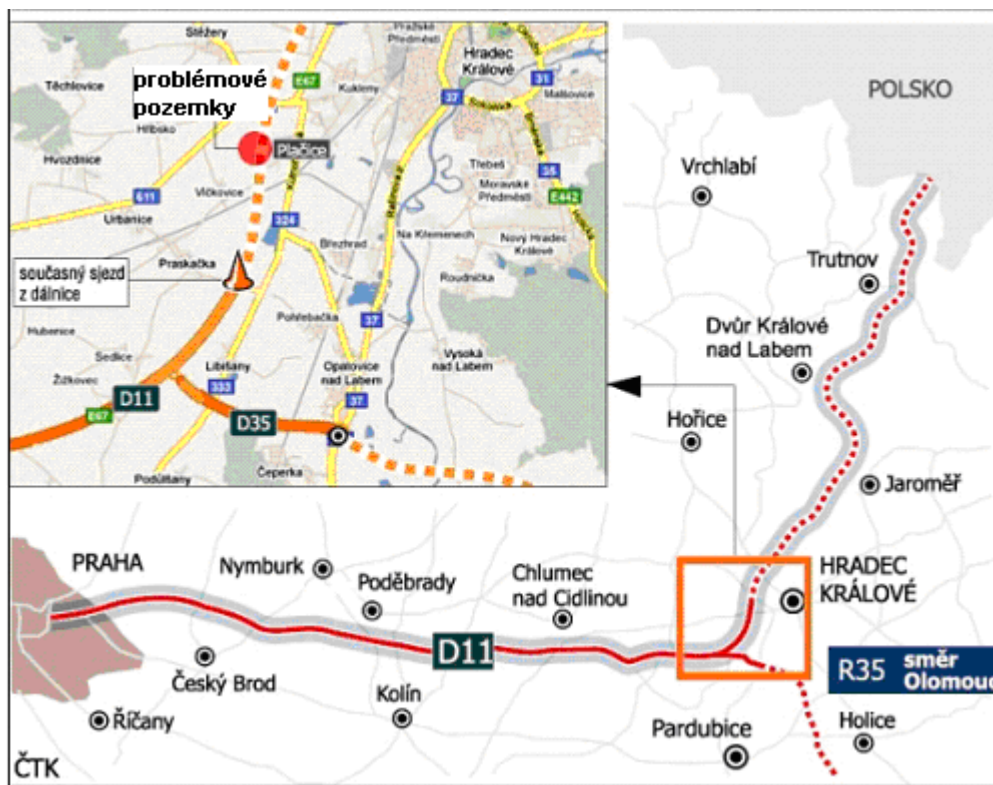
tabulka 2 – Silniční síť ve městě Hradec Králové

Silnice ve správě Technických služeb	Údaj (km)	Údaj (%)
živičné	252,60	92
panelové	2,77	1
dlážděné	6,48	2,5
betonové	1,43	0,5
prašné	10,76	4
Celkem	274,04	100

Zdroj: Technické služby města Hradec Králové

Jak jsem se již výše zmínil jedním z aktuálních problémů, týkajících se Hradce Králové je dostavba dálnice D11 a silnice R 35. Dostavbě neustále brání spor o pozemky v místech plánovaného vedení budované dálnice. Současný stav a plánované řešení ukazuje obrázek 3.

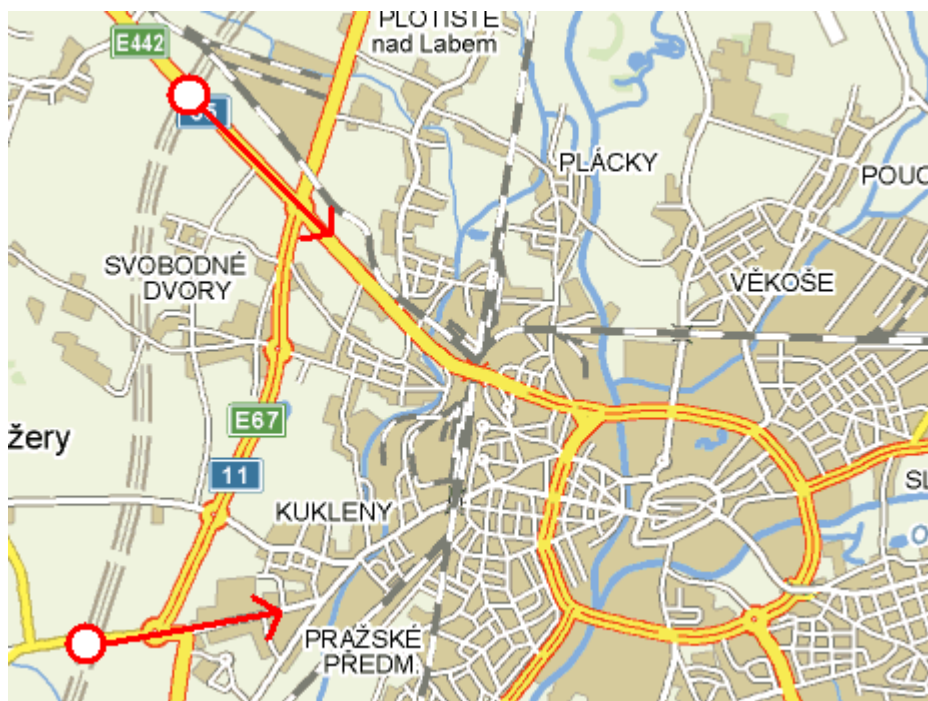
obrázek 3 – Problematika D11



Zdroj: ČTK

A právě tento problém také velmi úzce souvisí s intenzitou dopravy na území města, neboť část dopravy bude vyvedena ještě dál od města. Po dostavbě dojde ke snížení intenzity především na úsecích II. městského okruhu, jakožto i k celkovému zklidnění. S nárůstem intenzit je pak třeba počítat na současných ulicích, kde bude vybudován sjezd z dálnice. Zde se řeší více variant, kde by měl být sjezd vybudován. Vzhledem k tomu, že v tomto úseku dojde podle expertních odhadů ke zvýšeních denních intenzit až o 5000 automobilů denně, přikláním se k variantě rozdělit sjezdy na jižní, jenž by se měl napojit na Pražskou třídu a severní napojený na Koutníkovou třídu, tím dojde k rozdělení intenzit do oblastí, kde to nejméně zasáhne vnější zástavbu kolem II. silničního okruhu. Navrhované sjezdy a ulice, na kterých dojde k největším změnám intenzit zobrazuje obrázek 4.

obrázek 4 – Navržené sjezdy z D11



Zdroj: www.mapy.cz

4.1.6. Parkování v centru města

Parkování v centru města je, díky nárůstu počtu automobilů, velkým problémem pro mnoho měst, proto se snaží o vytvoření tzv. parkovacího systému, jenž by tuto situaci vyřešil. Dalším, v dnešní době, velmi rozvinutým řešením je stavba parkovacích domů, které šetří místo díky svému vícepodlažnímu uspořádání.

V Hradci Králové je od roku 2007 zaveden integrovaný systém parkování (dále ISP) a město pověřilo k jeho správě akciovou společností Atol, a.s. na základě koncesní smlouvy.

Na základě této smlouvy se město Hradec Králové zavázalo předat společnosti ATOL, a.s. do správy na období 30 let parkovací místa v oblasti ISP v celkovém rozsahu cca. 7.700 parkovacích stání.

Hlavním důvodem pro vznik systému bylo zjištění, že v centru Hradce Králové (oblasti ISP) chybí v současnosti cca. 3.000 parkovacích míst pro rezidenty a hosty. Hlavním cílem je regulace a zpoplatnění oblasti ISP, dále upravit chování řidičů a omezit tak počet vozidel, která do centra Hradce Králové vjíždějí a parkují v něm. Zajistit regulované cenově únosné parkování pro obyvatele zóny ISP (rezidenty) a

firmy, které v oblasti sídlí nebo podnikají (abonenty) a z prostředků vybraných za parkování financovat výstavbu minimálně 1.000 nových parkovacích míst.

V rámci ISP jsou vytvořeny následující zóny:

- **Zóna městské památkové rezervace** - je tvořena parkovacími místy vyhrazenými formou P-rezervé pro rezidenty a abonenty s možností parkování hostů pod parkomaty na Velkém náměstí a v parkovacím domě Regiocentrum.

- **Žlutá zóna** – oblast mezi historickým centrem a řekou Labe. Jedná se o smíšenou zónu, umožňuje na všech parkovacích místech parkování jak rezidentů a abonentů s platnými parkovacími kartami, tak hostů se zaplaceným parkovacím poplatkem.

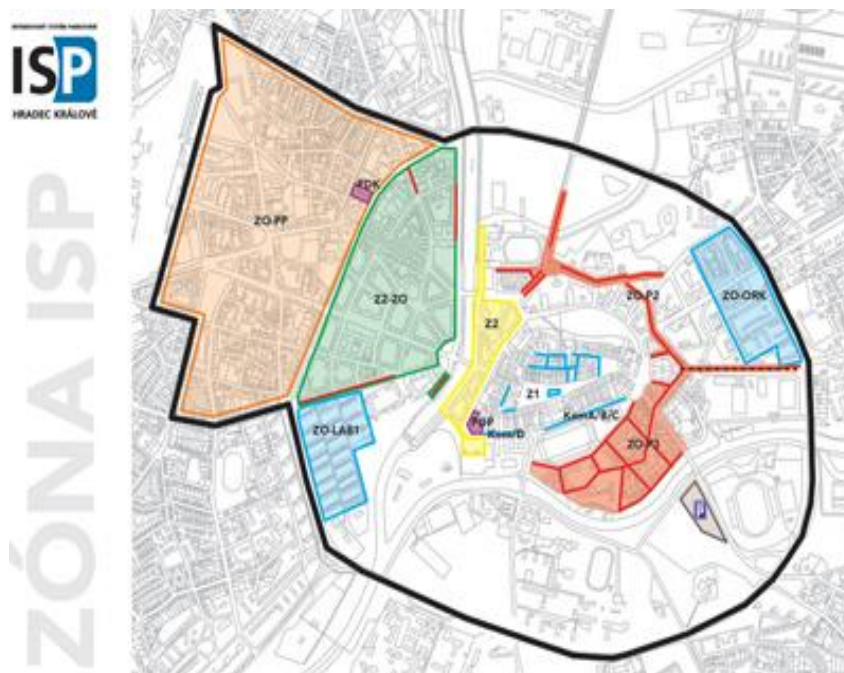
- **Zelená zóna** – moderní centrum Hradce Králové. Jedná se o smíšenou zónu, umožňuje na všech parkovacích místech parkování jak rezidentů a abonentů s platnými parkovacími kartami, tak hostů se zaplaceným parkovacím poplatkem.

- **Modré rezidenční zóny** – Labská kotlina 1 a Orlická kotlina. Jedná se o chráněné zóny určené pouze pro parkování obyvatel těchto oblastí s platnou parkovací kartou.

- **Červené zóny střednědobého stání** – zóny kolem historického centra směrem na sever, jih a východ. Jedná se o smíšené zóny, umožňující na všech parkovacích místech parkování jak rezidentů a abonentů s platnými parkovacími kartami, tak hostů se zaplaceným parkovacím poplatkem. Parkovací poplatek je nastaven s maximální hodnotou 40 Kč/ den.

- **Oranžová zóna** – Pražské předměstí. Jedná se o smíšenou zónu, umožňuje na všech parkovacích místech parkování jak rezidentů a abonentů s platnými parkovacími kartami, tak hostů se zaplaceným parkovacím poplatkem. Zóna byla spuštěna od 22.6.2009.

obrázek 5 - Rozvržení jednotlivých zón



Zdroj: www.isphk.cz

4.1.7. Situace v městské památkové rezervaci

Městská památková rezervace je vyhlášena jako obytná zóna, takže zde platí veškeré omezení platící v obytné zóně. Dalším omezení vjezdu do památkové rezervace se týká maximální povolené hmotnosti vozidla a ta je stanovena na základě žádosti vlastníka komunikace, tj. Statutárního města Hradec Králové, a to z důvodu špatného stavebně - technického stavu vozovky. Zákaz mají vozidla nad 7,5 t. Jinak je zde průjezd povolen a provoz je v samotném jádru i v přilehlých ulicích upraven pomocí jednosměrných ulic. Díky hradeckým silničním okruhům zde není provoz nikterak hustý. Hlavní využití památkové rezervace, co se týká dopravy, představuje parkovací zóna. Velké náměstí slouží jako rozsáhlé parkoviště v centru města (viz obrázky 6,7). Od roku 2007 je tento prostor označen jako **Zóna 1** – městská památková rezervace - lokalita je ohraničena ulicemi ČS armády a Komenského a bylo zde zavedeno placené parkování. Prostory, kde není vyhrazeno placené parkování slouží jako rezervé pro držitele parkovacích karet, postižené atd.

tabulka 3 – Ceny parkování na Velkém náměstí 2010

	30 minut	1. a 2. hodina	3. a další započatá hodina
PO-PÁ 8-18 hod.	30 Kč	50 Kč	100 Kč
PO-PÁ 18-8 hod.	30 Kč	30 Kč	30 Kč
SO, NE	30 Kč	30 Kč	30 Kč

Zdroj: vlastní

Zavedení placeného parkování mělo za úkol omezit jeho hustotu v centru a pomoci většímu využívání MHD. Kýžený efekt to však nemělo, protože hustota parkování zůstala stále na vysokém stupni. Je třeba si také uvědomit, že i přilehlé oblasti v centru města slouží jako parkovací zóny, takže přesun ze samotného jádra do přilehlých oblastí není tak úplně možný. Ale v současné době už město řeší přestavbu a revitalizaci Velkého náměstí. To nyní slouží jako parkoviště pro asi 250 automobilů. Uprostřed je vyasfaltované, dlažba po jeho obvodu je ve špatném stavu. Město počítá, že po opravě počet parkovacích míst klesne asi na polovinu.

Návrhy přestavby náměstí řeší jako jednu vydlážděnou plochu bez obrubníků a jiných výškových předělů. Náměstí by se mělo rozdělit na část živou s parkováním, podloubím a restauracemi a na část odpočinkovou, které dominují církevní budovy na jižní straně náměstí.

obrázek 6 – Parkování na Velkém náměstí



Zdroj: www.hradeckralove.org

obrázek 7 – Velké náměstí v Hradci Králové



Zdroj: <http://foto.mapy.cz>

Problém současného Velkého náměstí jsem již rozebral a teď je třeba hledat řešení, aby se centrální prostor historické části města mohl považovat za náměstí v pravém

slova smyslu a nepřevládala zde jen monofunkce parkování, nefunguje zde ani proudění a míšení různých způsobů života. Zaparkované vozy znemožňují pohled na domy obklopující náměstí, nelze zde plně zažít pocit rozlehlosti. Cílem jistých úprav by tedy mělo být, s ohledem na bohatou historii tohoto ústředního prostoru, vytvořit živé reprezentativní místo setkávání, konání významných akcí a pohybu lidí adekvátní 21. století. Je třeba vytvořit místo živé, navštěvované, přizpůsobené potřebám současného života. Automobilová doprava dnes zabírá veškeré místo dříve používané pro veřejný život. Abychom uvolnili tyto prostory musíme soustředit život do míst, kde historicky přirozeně probíhal ve vyšší intenzitě, tím získáme živou zónu s obchody a restauracemi. Zklidněním jižní části náměstí pak získáme pěší promenádu pod stromy podpořenou významnými budovami. Definováním těchto dvou významných cest náměstím zcela přirozeně vznikne dostatečně velká plocha pro svobodný, volný pohyb (viz obrázky 8,9). Zároveň dojde i k úpravě ulice V Kopečku, která se stane obousměrná a tento projekt bude samozřejmě mít vliv i na další prostory, zejména je nutno hledat nové parkovací místa v dostupné vzdálenosti – např. v objektech vojenských kasáren. Projekt je fázi kdy se pracuje na dokumentaci pro územní řízení dle schváleného návrhu.

obrázek 8 – Nová vize Velkého náměstí



Zdroj: www.hradeckralove.org

obrázek 9 – Nové vize Velkého náměstí



Zdroj: www.hradeckralove.org

4.2. Pardubice

4.2.1. Základní informace



Pardubice se rozkládají na obou březích Labe u soutoku s Chrudimkou. Město Pardubice je vzdáleno 104 km na východ od Prahy, přes 20 km jižně od Hradce Králové, okolo 10 km severně od Chrudimi. Město se rozkládá v Polabské nížině v nadmořské výšce 215 až 237 metrů. Jeho rozloha činí téměř 78 km².

V roce 2010 se jedná o největší české město, kde domy nemají přidělena orientační čísla.

Pardubice jsou krajským městem s výraznou správní, obytnou, obslužnou a výrobní funkcí pardubicko-hradecké aglomerace. Ke dni 4. 12. 2009 žilo ve městě Pardubice 90 765 trvale bydlících obyvatel.

Počet obyvatel Pardubic již od počátku 19. století poměrně prudce stoupal z důvodů velkého růstu průmyslové výroby, která zaznamenala velký rozmach po napojení města Pardubice na hlavní železniční trať Praha – Česká Třebová. Od roku 1993 se však počet trvale žijících obyvatel stále snižuje. Z porovnání počtu obyvatel Pardubic a okresu vyplývá soustředování obyvatel přímo do okresního města až do roku 1991, od kterého se podíl obyvatel žijících ve městě a v celém okrese mírně snižuje zejména v důsledku možnosti dostupnějšího bydlení v okolních obcích.

Do roku 1940 se město Pardubice skládalo z centrální části a Bílého předměstí. Roku 1954 se připojily Pardubičky a Studánka, do roku 1960 Doubravice, Ohrazenice, Polabiny, Semtín, Popkovice a Rosice nad Labem, do roku 1964 Trnová, Svítkov a Srnojedy, do roku 1976 pak dále Dražkovice, Nemošice, Mnětice, Drozdice, Černá za Bory, Spojil a Staré Čívice a nakonec do roku 1986 Lány na Důlku a Opočíněk. Cihelna vznikla roku 1991 a došlo k osamostatnění Spojila, roku 1993 k osamostatnění Srnojed. Roku 2006 došlo k připojení obce Hostovice.

V současné době se správní území města Pardubice skládá z 19 katastrálních obvodů o celkové rozloze 7 772 ha.

4.2.2. Charakteristika městské památkové rezervace

Pardubice patří mezi města, jejichž historické jádro bylo prohlášeno památkovou rezervací. Představují typ rezidenčního panského města české pozdní gotiky a renesance, jehož stavební a umělecký rozvoj probíhal v první polovině 16. století. Do území rezervace patří historické jádro města, vymezené rozsahem původních hradeb a areál zámku s obranným systémem valů a prostorem někdejších vodních příkopů.

Městská památková rezervace Pardubice, která byla vyhlášena již v roce 1964, je tvořena historickým jádrem města, vymezeným původním rozsahem hradeb, a areálem zámku s obranným systémem valů a prostorem dřívějších vodních příkopů. Zdejší zámek představuje vzácně dochovaný přechod mezi hradem a zámkem. Vedle zámku jsou hlavními dominantami města také 60 m vysoká věž Zelené brány s raně renesanční střechou z období kolem roku 1542 a kostel sv. Bartoloměje.

Měšťanské domy na malebném obdélném náměstí a v přilehlých uličkách nesou stopy honosné pozdně gotické výstavby z počátku 16. století v podobě kamenných ostění a portálů a zvláště zbytků malovaných nik v atikových štítech nad původně jednopatrovými domy. Raná renesance je k vidění na obloučkových štítech domů, které byly tou dobou přestavovány na dvoupatrové, ale také na malbách některých fasád a častých terakotových ostěních oken. Převážná část domů byla upravována spíše v časech rokoka, klasicismu, empíru a později. Nejznámějším z nich je dům U Jonáše z konce 18. století, vyzdobený plastickým reliéfem velryby polykající proroka Jonáše. Uprostřed náměstí se nachází morový sloup z roku 1698, balustráda okolních světců pochází z doby kolem roku 1777. Zajímavou památkou je též budova radnice pocházející z let 1892 – 1894, která je přestavbou starších domů.

4.2.3. Dopravní situace města

Jedním z faktorů, provázejících proces vzniku novodobého města, se stala výstavba nových silnic. V letech 1818 až 1823 se nejprve stavěla státní silnice vedoucí z Vysokého Mýta přes Holice na Hradec Králové. V té době získaly Pardubice silniční spojení s Chrudimí a na sever do Opatovic n.L. Z Hradce Králové se stavěla státní silnice na Opatovice n.L., Bohdaneč, Přelouč a do Kutné Hory (dokončena r. 1836). Základní silniční síť, vybudovaná na Pardubicku v letech 1818 -1846, spojila město s důležitými centry v celozemském i regionálním měřítku. V samotných Pardubicích

musela ustoupit nárokům modernějších formanských povozů jedna ze dvou městských bran - Bílá brána. Roku 1840 byla zbourána, aby mohly vozy bez komplikací vjet na náměstí. Podobný osud hrozil později i Zelené bráně.

Pardubice neustále bojují s větším zklidněním silniční dopravy při průjezdu městem, v současné době je hlavní prioritou města odvést zbytnou dopravu mimo centrum a vytvořit tak systém, který pojme dopravu, která jde skrz město. K tomuto řešení má nejvíce pomoci vybudování jihovýchodního obchvatu a severovýchodní tangenty. Tyto dopravní stavby jsou již v procesu plánování a čeká se na jejich zahájení. Pardubičtí zastupitelé v tomto problému schválili vydání VI. změn územního plánu, což představuje cestu k budování nového dopravního systému.

Schválení VI. změn územního plánu dalo zelenou projektování tak významných dopravních staveb, jakými jsou právě jihovýchodní (JV) obchvat, křižovatka U Trojice a jihozápadní (JZ) tangenta. Schválení změn neznamena, že se začne stavět, ale že projektová příprava může pokračovat naznačeným směrem tak, aby ke stavbě bylo vše připraveno. Realizovat a financovat tyto akce by měl prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic stát.

JV obchvat má ústít z křižovatky u Dražkovic a vést do Černé za Bory. Je důležitý jak pro obsluhu průmyslové zóny v Černé za Bory, tak pro odlehčení provozu na Dašické ulici. JZ tangenta je přeložkou výpadovky z Pardubic na Přelouč. Začne také u Dražkovic, povede z jižní strany kolem letiště a mimo město se napojí na výpadovku na Přelouč. Uleví zejména dopravě v okolí nádraží a zároveň zajistí dopravní napojení, a tedy další rozvoj průmyslové zóně ve Starých Čivčích a mezinárodnímu letišti.

Na změny územního plánu čekaly i úpravy prostoru před hlavním nádražím, které je závislé na vyřešení dopravního napojení křižovatky Palackého, U Trojice a stávající rychlodráhy. To má být vedeno za lihovarem a dále mezi objekty OBI a Albert hypermarket. Úprava trasování tohoto propojení je též řešena v VI. změnách územního plánu, neboť došlo ke změně tvaru křižovatky U Trojice i křižovatky na Palackého ulici.

Dalším důležitým bodem týkajícím se dopravy v Pardubicích je dopravní připojení města na vyšší dopravní síť vychází z tras sítě komunikací D 11: Praha – Hradec Králové a R 35: Hradec Králové (D 11) – Vysoké Mýto – Olomouc. Obě komunikace budou procházet po jejich dokončení kolem Pardubic v severním a severovýchodním sektoru územního celku. Z toho se vyvíjí i částečné asymetrické připojení města.

Základní komunikační síť města doplňuje komunikace I/37 směrem na jih. Tato komunikace má především regionální význam, spojuje aglomerace Chrudim – Pardubice – Hradec Králové, vzdáleněji pak připojení území na jižní směry s napojením na D1. Výstavbou D11 dojde pravděpodobně k přerozdělení dopravních zátěží ve východních Čechách.

Z hlediska složení dopravy mají Pardubice specifický model. Cca 61 % dopravy tvoří doprava vnitřní, 37 % doprava cílová a 2 % doprava tranzitní.

V současné době se v mnoha městech rozvíjí i doprava cyklistická, což je velmi pozitivní poznatek. Podle průzkumů cyklistické dopravy je objem cyklistické dopravy ve městě velmi významný. Jízdní kolo je využívaným dopravním prostředkem pro každodenní cesty do zaměstnání a v letním období i pro rekreaci (dojížděka na zahrádky, příměstské lesy, Kunětická hora apod.). Významné jsou rovněž počty dojíždějících cyklistů ze sousedních měst a obcí.

Celková síť samostatných, ale i společných stezek s pěšími na území města Pardubic dosahuje k roku 2009 cca 50 km.

Stejně jako je tomu u Hradce Králové významné dopravní pokrytí uvnitř města představuje MHD. Hromadnou dopravu osob na území města Pardubic zajišťuje Dopravní podnik města Pardubic a. s. se stoprocentní účastí města. Městskou síť hromadné dopravy tvoří 28 pravidelných linek, z toho je 11 trolejbusových a 16 autobusových. Dalších 15 výpomocných nebo nepravidelných linek zajišťují dopravní obslužnost průmyslových zón a některých částí města v dobách dopravních špiček. Z tabulky 4 je patrné velké zatížení tohoto druhu dopravy na území města.

tabulka 4 – Základní údaje o MHD

Základní údaje	2000	2003	2005	2006	2007	2008
Ujeté km MHD (km)	5 833 500	6 174 724	5 759 270	5 748 000	5 661 542	5 750 840
Počet přepravených osob	30 315 000	31 562 337	30 826 707	30 827 000	28 740 254	30 378 475
Délka provozních linek MHD:						
Autobus. kilometry	251	271	332,5	372	377	406
Trolejbus. kilometry	103	122	123,5	147	147	166
Počet vozidel:	140	143	131	130	130	130
Autobusy	80	77	74	75	75	75
Trolejbusy	60	66	57	55	55	55
Počet kmenových řidičů	206	242	216	210	204	221
Vypravovaná vozidla (denně):						
Autobusy: špička	60	53	52	54	52	52
sedlo	30	28	21	22	22	22
Trolejbusy: špička	40	45	38	40	40	40
sedlo	30	34	27	26	25	26

Zdroj: <http://genesis.mmp.cz>

4.2.4. Parkování v centru města

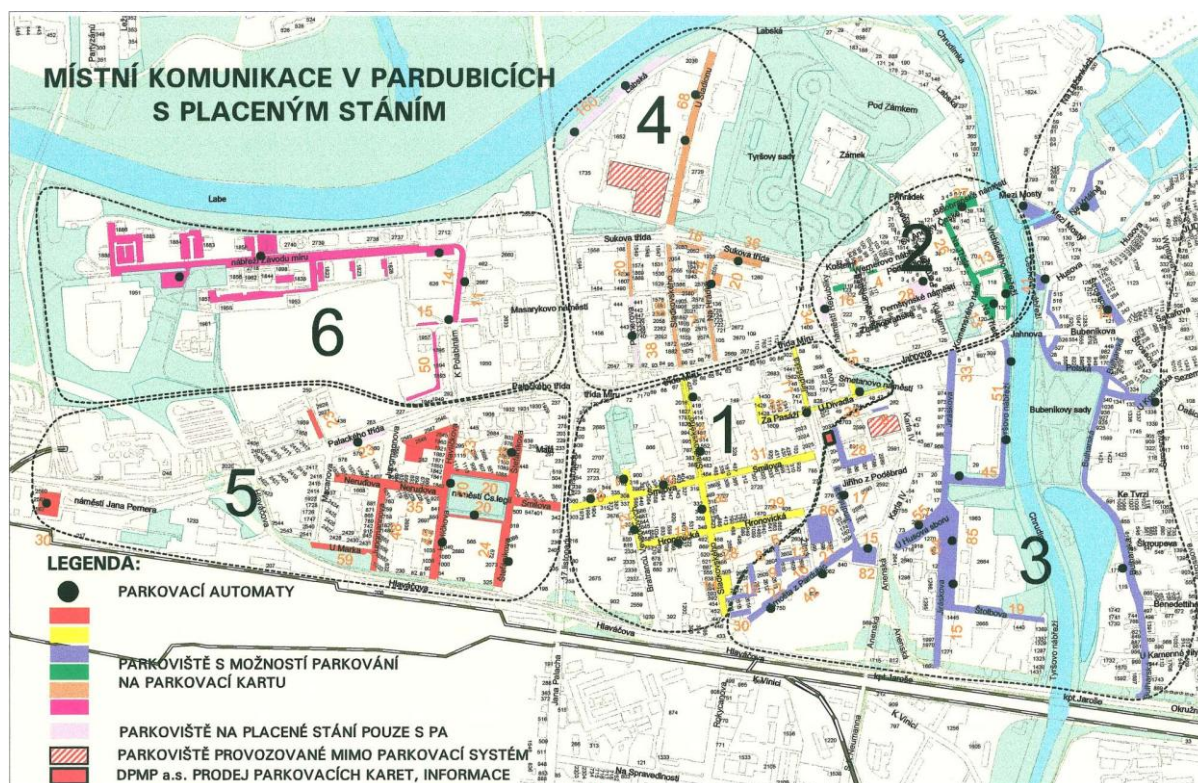
Při cestě vozem do centra Pardubic vzniká často dost velký problém, kde zaparkovat. Zde je nutné poznamenat, že parkování je v centru města povoleno většinou pouze na označených parkovištích a placených zónách. Vyznačení zón placeného parkování a ceny na jednotlivých místech jsou znázorněny v tabulce 5 a na obrázku 10. Stejně jako Hradec Králové i Pardubice svěřili správu nad tímto systémem akciové společnosti a zde tuto společnost představuje Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

tabulka 5 – Parkovací oblasti placeného stání

barva	oblast	ulice	vymezení	poplatek
žlutá/oblast 1	LIII/1 parkovací autom. parkovací karty	ul.U Divadla	od ul. Jindřišská po ul. Karla IV.	parkovací karty abonentí 9 000,- Kč/rok rezidenti 1 500,- Kč/rok
		ul.Sladkovského	od ul. Hronovická po tř. Míru	
		ul.Hronovická	od ul. Br. Veverkových po ul. Sladkovského	
	A/1 parkovací karty	ul.Smilova	od ul. 17.listopadu po ul. Sladkovského	parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
		Br. Veverkových	od ul. Hronovická po park Br. Veverkových	
		ul.Jindřišská	od ul. Za Pasáží po tř. Míru	
ul. Za Pasáží		v celé délce		
zelená/obl. 2	LIII/2 parkovací autom. parkovací karty	Bělobranské nám.	prostor vedle soudu a za soudem	parkovací karty abonentí 9 000,- Kč/rok rezidenti 1 500,- Kč/rok
		Vrchlického nábřeží	severní strana mezi ul. Havlíčkova a Štefánikova	
	A/2 parkovací karty	ul. Na Trísle	v celé délce	parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
		u kost.S.Bartoloměje	parkoviště	
		ul. Kostelní	parkoviště	
		Wernerovo nábř.	parkoviště	
modrá/oblast 3	LIII/3 parkovací autom. parkovací karty	ul.Jindřišská	od ul. Arnošta z Pardubic po park. Jiřího z Poděbrad	parkovací karty abonentí 6 000,- Kč/rok rezidenti 1 200,- Kč/rok
		ul.U Husova sboru	od č.p. 1712 po 73	
		Sokolovna	od Tyršova nábřeží po ul. Jiráskova	
		ul.Jiráskova	od č.p. 1270 po č.p. 1285 vlevo a před PAP	
		ul.Jiráskova	od č.p. 100 po č.p. 1712	
		Tyršovo nábř.	v celé délce	
		Cechovo nábř.	parkoviště u č.p. 1791 (u Katastrálního úřadu)	
		ul. U Kostelíčka	parkoviště u č.p. 1338 (před restaurací U Vatikána)	
		ul. Mezi Mosty	parkoviště naproti Automatickým mlýnům	
		ul. Na Vrtálné	parkoviště	
	ul.Štrossova	parkoviště od ul. Bubeníkova po ul. Husova		
	B/3 parkovací karty	parkovací plochy mezi ul. Hronovická, Arnošta z Pardubic, Sladkovského a ul. Karta IV.		parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
		ul.U Husova sboru	úsek od č.p. 1270-1716	
		ul. Polská	v celé délce, vč. obslužné kom. u č.p.526-528	
ul.Bulharská		od ul. Bubeníkova po ul. Ke Tvrzi, vč. obslužných ulic až k park. U Kostelíčka, před č.p.1335		
oranžová/oblast 4	LIII/4 parkovací autom. parkovací karty	ul.Na Hrádku	parkoviště vedle Domu hudby a část MK od "Kopečku" po Sukovu tř. a parkoviště na „Kopečku“	parkovací karty abonentí 6 000,- Kč/rok rezidenti 1 200,- Kč/rok
		Sukova tř.	parkoviště před Domem hudby	
		ul.Labská	od ul. U Stadionu po ul. Hradeckou	
		ul.U Stadionu	od Sukovy tř. po ul. Labská	
		ul.Na Hrádku	od Kopečku č.p. 2579 po tř. Míru	
	B/4 parkovací karty	spojovací komunikace ul.Sladkovského a ul.Na Hrádku		parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
		Sukova tř.	parkoviště mezi ul. Sladkovského a ul. Na Hrádku	
		ul.Sladkovského	od tř. Sukova po tř. Míru	
		ul.Pernerova	od č.p. 1549 po č.p. 441	
		ul.Sladkovského	od ul. Hronovická po ul. Karla IV.	
červená/oblast 5	LIII/5 parkovací autom. parkovací karty	ul.Havlíčková	od nám. Čs. legií od č.p. 1114 po ul. Hlaváčova	parkovací karty abonentí 6 000,- Kč/rok rezidenti 1 200,- Kč/rok
		ul.Štefánikova	v celé délce	
		nám.Čs.legií	podél celé Univerzity Pardubice (jižní část)	
	B/5 parkovací karty	Pernerovo nám.	parkoviště u budovy ČD	parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. poplatek: za 30 min. 5,- Kč celá hodina 10,- Kč
		Palackého tř.	ulice k pivovaru	
		ul.Havlíčková	od nám. Čs. legií u č.p.1114 k ul. Palackého	
fialová/obl.6	LIII/6 parkovací autom. parkovací karty	nábř. Závodu míru	parkoviště u č.p.626,2718,1951(parkoviště u mateřské školy, u restaurace a zdravotnického zařízení a u základní školy)	parkovací karty abonentí 6.000,- Kč/rok rezidenti 1.200,- Kč/rok
		ul. K Polabinám	parkovací místa v celé délce	
		nábř. Závodu míru	mimo parkoviště u č.p. 626,2718,1951	
	B/6 parkovací karty	ul. K Polabinám	vnitroblokové komunikace	parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
		ul. K Polabinám	vnitroblokové komunikace	
		ul. K Polabinám	vnitroblokové komunikace	
růžová	LI/1 parkovací autom.	Pernštýnské nám.	místa vyhrazená pro parkování	parkovací automaty provozní doba: PO-NE 7.00-20.00 hod. poplatek: za 30 min. 20,- Kč celá hodina 40,- Kč
		nám. Republiky	parkoviště u Grandu	
	LI/3 parkovací autom.	ul.Pernerova	od č.p. 441 po č.p. 92	parkovací automaty provozní doba: PO-PA 7.00-19.00 hod. SO 7.00-12.00 hod.
Palackého tř.	parkoviště proti firmě Prokop			

Zdroj: Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

obrázek 10 – Mapa míst s placeným stáním



Zdroj: Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

4.2.5. Doprava v historickém centru

Samotná městská památková rezervace je pro dopravu z velké části uzavřena, přístup je umožněn jen jednou příjezdovou cestou, a to ulicemi Kostelní a Zámeckou (viz obrázek 12). Malá část tohoto prostoru je vyhrazena pro placené parkoviště, které slouží v čase 7 – 20 hod. Kapacitu parkoviště tvoří 18 míst.

tabulka 6 - Ceny parkování na Pernštýnském náměstí 2010

Provozní doba: PO-NE 7-20 hodin	
Doba parkování	Cena parkování
30 minut	20 Kč
Celá hodina	40 Kč/hod

Zdroj: vlastní

Hlavní problém zde představuje oddělení městské památkové rezervace města hlavní silnicí a přílišné dopravní zatížení středu města. Jádrem problému je ale, zda městská doprava (nebo i jiná doprava) má nebo nemá na třídě Míru být. Jisté změny na třídě Míru a Pernštýnském náměstí proběhly již od nového roku. Obě lokality v samém centru Pardubic bude možno zásobovat pouze ve vymezených hodinách. Mimo ně mohou vjet na hlavní třídu pouze automobily s povolením. Pernštýnské náměstí je v noci pro automobily, včetně taxislužeb, zónou zapovězenou. Je to reakce na množství projíždějících a parkujících automobilů. Na třídě Míru zůstane v platnosti systém, kdy do ní od 5:00 do 9:00 a od 17:00 do 19:00 mohou vjíždět automobily zásobující zdejší provozovny. Mimo hodiny určené pro zásobování sem budou moci vjet pouze vozidla s povolením. I ta zde však mohou zastavit jen na chvíli. Končí tak možnost vjet na třídu Míru kdykoli během dne na dobu 30 minut kvůli zásobování, kterou někteří podnikatelé zneužívali.

Majitelé provozoven a nemovitostí na třídě Míru mají celoroční povolení k vjezdu zdarma, další zájemci si je mohou koupit za 300 korun na měsíc, nebo za 20 korun na den. Povolení však neopravňuje k parkování v ulici, která je označena dopravní značkou obytná zóna.

Na Pernštýnském náměstí je od Nového roku mezi desátou hodinou večerní a šestou ranní zakázán vjezd všem vozidlům do prostoru za placené parkoviště ve východní části náměstí. Zásobování provozoven na náměstí bude možné od 6:00 do 9:00 a mezi 18:00 a 22:00. Ve zbývajících dobách bude vjezd pouze na povolení. Výjimkou jsou vozy svatebčanů, které mohou během obřadu parkovat před radnicí.

Uvažovalo se také o vymístění veřejné dopravy mimo centrum, avšak to by značně zmenšilo zájem a návštěvnost těchto prostor a zkomplikovalo život starším nebo méně mobilním občanům.

Těmito opatřeními ale zdaleka úpravy v centru nekončí, město se rozhodlo k velkému kroku, jak jsem již zmínil třídu Míru a Pernštýnské náměstí od sebe dělí rušná silnice, Jahnova ulice (viz obrázek 11), což neodpovídá pardubickým představám a chtějí staré a nové město spojit, čili historické centrum s třídou Míru. Celý tento prostor je zapotřebí propojit pěší zónou, jenž by poskytovala větší možnosti pro pěší i cyklisty. Je pravda, že Jahnova ulice je velmi rušnou ulicí, neboť při cestě z Polabin na Dubinu není v podstatě jiná možnost spojení, proto tudy proudí stovky aut denně a pěší

jsou poněkud diskriminováni při přecházení této ulice tudíž je historické centrum opravdu jistým způsobem odstřihnuo od centra jako takového. Nyní je tedy nutné najít optimální řešení k odstranění této bariéry. V každém případě zanikne podchod, který již neplní svojí funkci, tudíž je nepotřebný, ale celkové řešení tohoto problému je značně složité. Jako nejschůdnější a nejméně nákladná varianta se jeví rozšíření přechodu pro chodce. Přechod by se mohl rozšířit až na patnáct metrů a pokud by došlo k jeho zvýšení, sloužil by zároveň jako přirozený retardér. Další zlepšení by nastalo po zrušení odbočovacího pruhu na třídu Míru, tím by se odvedla doprava z budoucí pěší zóny. V současné době je možno uvažovat i další, avšak mnohem nákladnější, řešení. Jednou z možností je zavést dopravu pod zem, MHD by v tomto případě zůstala na povrchu. Tento případ je ale značně technicky obtížný, neboť v těchto problematických místech dříve tekla řeka Chrudimka, čili pokoušet se vytvářet nějaké stavby v bývalém řečišti je minimálně velmi nebezpečné, proto bych tuto variantu zavrhl. Dalším dosti moderním řešením je ponechání silniční dopravy na zemi a vytvoření široké promenády pro pěší v prvním patře, které by začínalo u Tyršových sadů a mohlo končit až u mostu přes Chrudimku. Tyto návrhy jsou bezpochyby velmi revoluční, avšak ani jeden není zatím v dohlednu, k velkému zklidnění dopravy zde dojde i po samotném dokončení obchvatů.

obrázek 11 – Hlavní silnice oddělující Pernštýnské náměstí



Zdroj: www.mapy.cz

obrázek 12 – Vjezd na Pernštýnské náměstí



Zdroj: www.mapy.cz

4.3. Chrudim

4.3.1. Základní charakteristika města



Chrudim je město střední velikosti, ležící ve východních Čechách v Pardubickém kraji. Bohatá historie a průmyslové zázemí jsou hlavními atributy tohoto příjemného města, které leží jen 10 km jižně od krajského města Pardubic a 33 km od Hradce Králové.

Polohu města Chrudimi v rámci Pardubického kraje lze hodnotit jako velmi exponovanou, což je dáno blízkostí a dostupností krajského města, které je populačním i ekonomickým centrem kraje (v rámci kraje klesá polohová exponovanost zhruba od SZ k JV). Význam polohy jako rozvojového faktoru umocňuje fakt, že se Chrudim nachází v těsném zázemí metropolitního areálu hradecko-pardubické aglomerace, který je podle počtu obyvatel (necelých 300 tis.) pátým nejlidnatějším urbanizovaným prostorem v ČR (po Praze, Brnu, Ostravě a severočeské konurbaci).

Výhodná je poloha také z hlediska dopravních sítí, zejména železniční. Přestože město přímo neleží na žádném dopravním koridoru nadregionálního významu, prochází významné dopravní komunikace východních Čech v jeho blízkém zázemí (železniční koridor Děčín-Praha-Břeclav; silnice č. 11 a 35).

Město Chrudim je administrativně členěno na 8 částí (Chrudim I-IV, Topol, Medlešice, Vestec, Vlčnov), a dělí se na 5 katastrálních území (Chrudim I - IV tvoří jedno katastrální území).

Rozloha města je 3 315 ha plochy. Území má v převážné míře charakter půdy pro zemědělské využití (75% celkové rozlohy). Zastavěná plocha území zabírá 175 ha, tj. asi 5%.

V 60. letech 20. stol. měla Chrudim přes 15 tisíc obyvatel. V 70. a 80. letech docházelo ke stálému nárůstu počtu obyvatel Chrudimě. Od 80. let minulého století se počet obyvatel stabilizuje, což souvisí se zastavením výstavby sídliště a celkovou stagnací růstu populace v Československé, resp. České republice. V současné době má Chrudim 23 500 obyvatel.

4.3.2. Městská památková zóna²²

Centrum Chrudimi sice nebylo vyhlášeno městskou památkovou rezervací, ale patří mezi nejkvalitnější a největší městské památkové zóny v Čechách. Na území města jsou rozsáhlé památkové komplexy. Městská památková zóna byla vyhlášena v roce 1990, má zachovanou středověkou strukturu s památkově významnou zástavbou se starými hradbami. Historické jádro si zachovalo funkci městského centra.

Městská památková zóna má rozlohu 52 ha a na území města je 98 nemovitostí zapsaných v seznamu nemovitých kulturních památek - z toho 60 ve vlastnictví města Chrudim. Od roku 1995 je město přihlášeno do Programu regenerace městských památkových rezervací a zón a na základě schválené koncepce tento projekt úspěšně realizuje.

Dominantu města tvoří chrám Nanebevzetí Panny Marie, původně gotická stavba s románskými základy a novogotickou úpravou z poloviny 19. století od architekta Františka Schmoranze. Uprostřed Resselova náměstí lemovaného řadou starobyklých měšťanských domů stojí barokní sochařsky bohatě zdobený sloup Proměnění Páně. Barokní průčelí staré původně renesanční radnice na severní straně náměstí dotváří nezaměnitelný ráz chrudimského centra.

Podloubí zajímavě doplňuje úzká tmavá fortna, zvaná Myší díra, která zhruba v jeho polovině vybíhá mimo plášť hradeb dodnes obepínajících přibližně tři čtvrtiny historického jádra města. Nejen střed města, ale i širší okolí nabízí řadu architektonicky zajímavých staveb. Jsou to především kostely s gotickými základy - sv. Kateřiny, sv. Michaela a Povýšení sv. Kříže.

Další významnou stavbou, která patří k chloubě města, je komplex Muzea tvořený novorenesančním a novobarokním křídlem s nádherným bohatě zdobeným společenským a koncertním sálem a rovněž sbírkami Regionálního muzea dokumentujícími život ve městě a jeho blízkém okolí v dobách minulých.

Novodobá architektura se na tváři Chrudimi podepsala nejen šedí panelových sídlišť podobně jako na mnoha jiných českých městech, ale obohatila městskou zástavbu i některými zajímavými objekty, které stojí za zmínku. V sedmdesátých letech 20.

²² *Internetové stránky Města Chrudim* [online]. [2010] [cit. 2010-04-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.chrudim-city.cz>>.

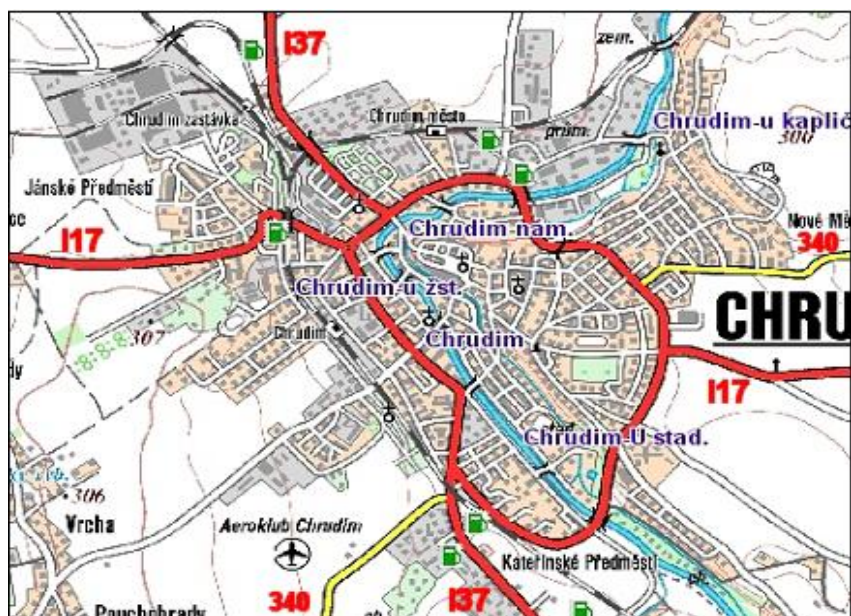
století vznikl komplex hotelu Bohemia na Masarykově náměstí a na sklonku let devadesátých byl postaven Dům s pečovatelskou službou v Soukenické ulici. .

4.3.3. Dopravní obslužnost města

Základní komunikační skelet města Chrudimě a jeho spádového území je tvořen :

- městským komunikačním okruhem, který ohraničuje centrální zónu města a v současnosti plní funkci tranzitní a sběrné komunikace,
- systémem hlavních radiál (ve směru sever-jih, ulice Pardubická a Obce Ležáků – stávající trasa silnice I/37 a ve směru západ-východ, ulice Dr. Milady Horákové, SNP a Čáslavská – stávající trasa silnice I/17) plnících funkci tranzitních a sběrných komunikací,
- systémem vedlejších radiál (ulice Dašická, Topolská, Václavská a Škroupova) plnících funkci sběrných komunikací,
- napojením na vnější komunikační systém - ve směrech na Pardubice a Žďár nad Sázavou komunikací I/37 a ve směrech na Čáslav a Vysoké Mýto silnicí I/17, v současnosti plnící mimo funkci tranzitní i funkci obslužnou,
- navazující sítí místních komunikací s funkcí obslužnou (silnice III. třídy a místní silnice), s funkcí zklidněné pěší a obytné zóny a s funkcí nemotoristickou – pěší a cyklistické stezky,
- realizací přeložky I/37 bude na komunikaci Pardubická nahlíženo jako na vedlejší radiálu, naopak na komunikaci Dašická jako na hlavní radiálu, rovněž městský komunikační okruh bude plnit převážně funkci sběrné komunikace.

obrazek 13 - Základní komunikační skelet města Chrudim



Zdroj: SHOCart spol s.r.o. Zlín, T-Mapy spol.s.r.o. Hradec Králové

obrázek 14 - Dispozice přeložky I/37 a I/17



Zdroj: T-Mapy spol.s.r.o. Hradec Králové

Současná a budoucí struktura hlavních komunikací je znázorněna na obrázcích 13 a 14. Je patrné, že dominantními prvky komunikační sítě, které se významně podílí na současné i budoucí kvalitě a funkčnosti silniční dopravy uvnitř i vně města, jsou již zmíněné komunikace I/37 a I/17.

Délka silnic okresu Chrudim v roce 2008

silnice I. třídy 91,4 km

silnice II. třídy 260,5 km

silnice III. třídy 697,4 km

místní komunikace v rámci města Chrudim 89,5 km

tabulka 7 - Technický stav a délka místních komunikací

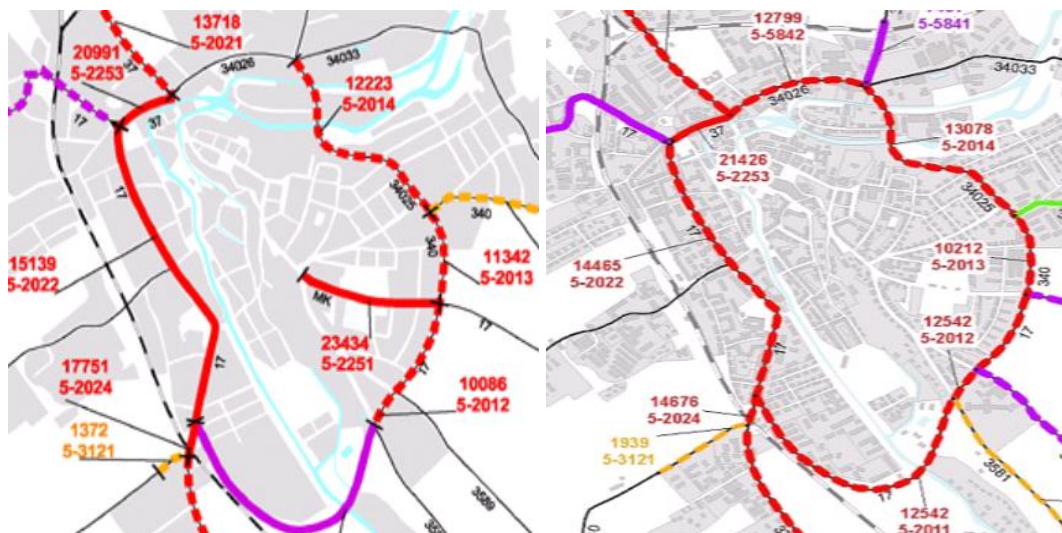
Kategorizace místní komunikace	Technický stavu v %			Délka komunikace v km	
	Rekonstruovaný	Uspokojivý	Havarijní	Rok 2003	Nárůst rok 2010
I. třída	není městem Chrudim sledováno				
II. třída	5%	85%	10%	4,3	2
III. třída	15%	65%	20%	52,4	-
IV. třída (chodníky)	20%	55%	25%	19,6	-
Ostatní silnice	není městem Chrudim sledováno			14,2	10

Zdroj: MěÚ Chrudim, Odbor dopravy

4.3.4. Současná intenzita dopravy ve městě

Intenzitu na okruhu v Chrudimi, jenž prochází přímo skrz město znázorňuje obrázek 15. Vlevo znázorňuje stav v roce 2000, vpravo v roce 2005. Je vidět, že k výrazným změnám nedošlo. Za zmínku stojí především zmírnění dopravy v ulici Novoměstská (úsek 5-2251), naopak k značnému nárůstu na úseku Dr. Milady Horákové (úsek 5-2011).

obrázek 15 – Intenzity dopravy Chrudim



Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

4.3.5. Současný stav v historickém centru města

Historické centrum reprezentované především Resselovým náměstím je dopravně průjezdné a především značně zatížené, proto je nutné najít řešení k dopravnímu odlehčení centra. Hlavní prioritou města je realizace obchvatu, jenž je pro Chrudim nezbytná a soustředí na ní veškeré síly. Odklon zejména tranzitní dopravy je nutným krokem, poté může dojít i ke zklidňování komunikací v centru, a to například vymezením pěších zón atd. Projekt je zatím zaseknutý na čerpání finančních prostředků ze státního rozpočtu.

Centrum také poskytuje mnoho parkovacích ploch, současný stav uvnitř městského komunikačního okruhu (centrální zóně) je takový, že v centrální zóně nabízí cca 2 850 parkovacích míst. Vůči roku 2001 došlo ke zřízení 1 184 parkovacích míst, což je asi 70% nárůst. Z celkového počtu současných parkovacích míst v centrální zóně je 25 až 30% veřejně nepřístupných či provozovaných privátně, veřejně přístupných pouze za úhradu. Zbývající část parkovacích ploch je ve vlastnictví města a je veřejně přístupná.

tabulka 8 – Parkování: Resselovo náměstí 2010

Doba parkování	Cena
Jedna hodina	10 Kč
Každá další hodina	35 Kč
Roční paušál	3500 Kč

Zdroj: vlastní

tabulka 9 – Parkování: Masarykovo náměstí a ulice Čs. Partyzánů 2010

Doba parkování	Cena
Půl hodiny	5 Kč
Jedna hodina	10 Kč
Dvě hodiny	20 Kč
Každá další hodina	35 Kč
Roční paušál	3000 Kč

Zdroj: vlastní

Největším problémem, který v Chrudimi řešili bylo zda pojmout Širokou ulici (tedy ulici směřující na Resselovo náměstí) jako jednosměrnou nebo obousměrnou. Pro jednosměrný provoz hovořilo větší zklidnění centra, avšak na druhou stranu to působilo problémy při návštěvě úřadů a obchodů na náměstí, kdy museli řidiči objíždět značnou část města a to vede pouze k celkovému nárůstu dopravního zatížení, nebo k umrtvení některých ulic a bloků města. Pro vyřešení této situace byl ale zcela nevyhnutelný nějaký komplexnější projekt. Ponechat Širokou ulici průjezdnou v obou směrech. Aby však byli řidiči odrazeni od snahy zkracovat si cestu přes historické město, bylo navrženo zúžení vozovky ve prospěch chodníků, vydláždění povrchu ulice žulovými kostkami a vybudování „schodů.“ Pomocí nízkých, kolmo přes vozovku jdoucích pětcentimetrových zaoblených stupínků, opakujících se zhruba po dvanácti metrech, je řidičům znemožněna rychlá jízda, zároveň zůstává historické Resselovo náměstí dobře dosažitelné pro cílovou dopravu. Jednoznačným cílem bylo dosažení toho, aby byl provoz automobilů výlučně provozem cílovým a aby nebylo účelné si cestu přes centrum města zkracovat. Důležitým faktem je ale také, aby centrum města zůstalo živé.

Úpravy musí pokračovat dále, dalším nabízeným řešením se týká úpravy Resselova náměstí, kde je základním prvkem řešení tohoto úseku důsledné převedení dopravy mimo vlastní plochu náměstí na jeho okraj, a proto se navrhuje, aby silnice, která ústí z Široké ulice a v současnosti prochází náměstím v těsné blízkosti morového sloupu, vedla jeho okrajem podél severní fronty domů. Snížení rychlosti bude dosaženo úpravou šířky a umístěním jízdního pruhu v kombinaci s povrchem vozovky. K zamezení průjezdu dochází vytvořením komplikované cesty a vyvolanou časovou náročností průjezdu ve vztahu k objezdu města mimo náměstí. Z toho vychází celkové i dílčí řešení po jednotlivých úsecích. Řidiči jedoucí ze Široké ulice by tedy po vjezdu na Resselovo náměstí zatočili doleva a dál pokračovali po nové silnici směrem k severovýchodnímu koutu, kde by komunikace prostor náměstí opouštěla. Toto řešení logicky navazuje na požadavek omezit v daném prostoru tranzitní dopravu. Dnešní komunikace, přímočaře přetínající náměstí, by se dvakrát lomila a podpořila tak snahu komplikovat nechtěný rychlý průjezd centrem. Z dopravního hlediska nahradí dnešní problematickou průjezdní asfaltovou jízvu napříč náměstím nově navrhovaná příjezdová trasa vedoucí z prostoru Školního náměstí na severovýchodní roh Resselova náměstí. K řešení jednotlivých úseků lze souhrnně říci, že komunikace bude dlážděna štípanou kostkou velikosti cca 12/12 a chodníky kostkou 6/6, případně kombinací stávajících dlažeb, pokud budou k dispozici. Stávající kvalitní kamenné základy zůstanou převážně zachovány.

obrázek 16 – Nová vize Široké ulice



Zdroj: www.chrudim-city.cz

4.4. Litomyšl

4.4.1. Základní charakteristiky města



Město Litomyšl s rozlohou 33,45 km² se nachází v Pardubickém kraji na historickém rozhraní Čech a Moravy. Od krajského města je Litomyšl vzdálena zhruba 50 km, od Prahy 140 km. V počtu obyvatel se Litomyšl řadí mezi menší města, obyvatelstvo v současnosti jen mírně převyšuje desetitisícovou hranici. Současná Litomyšl má 10 052 obyvatel. Postavení Litomyšle je s ohledem na strukturu osídlení této části Pardubického kraje, která je charakteristická spíše menšími sídly, poměrně významné. Do reformy územně státní správy v roce 1960 byla Litomyšl okresním městem, od roku 1960 pozbyla tohoto statutu a byla zařazena do okresu Svitavy v rámci Východočeského kraje. Od roku 2000 je po reorganizaci územně správního členění součástí Pardubického kraje. Současně má Litomyšl statut obce s rozšířenou působností. Město plní úlohu mikroregionálního střediska v kooperaci s dalšími sídly na ose Choceň – Vysoké Mýto – Litomyšl – Svitavy. Město je centrem dojížděky do škol, na úřady, za zdravotnictvím. Rovněž plní pro okolní obce funkci mikroregionálního centra dojížděky za nákupy a službami. Pro větší vzdálenost a horší dostupnost nadřazených center v okolí, tj. Pardubic, Hradce Králové, respektive Brna nebo Olomouce, přejímá i část jejich funkcí, o něž se dělí s okolními sídly mikroregionálního významu. Tato spádovost hraje významnou roli v ekonomické oblasti, ale i v koncentraci zařízení vyšší vybavenosti na území města. Historické jádro Litomyšle je památkově chráněno od roku 1950 a později zde byla vyhlášena městská památková rezervace. Litomyšl se skládá z 10 částí města: Kornice, Lány, Litomyšl-Město, Nedošín, Nová Ves u Litomyšle, Pazucha, Pohodlí, Suchá, Zahájí a Záhradí. Historické jádro města se nachází v říční nivě řeky Loučné, další části intravilánu se rozprostírají po obou stranách údolí, jehož osou je řeka. Samotný tok Loučné spolu s řadou dalších levostranných i pravostranných přítoků a významně zapojenou i soliterní zelení dotváří charakteristiku Litomyšle. Tok řeky je v celém průběhu intravilánu města chráněným územím – biokoridorem místního významu.

4.4.2. Městská památková rezervace

Městská památková rezervace Litomyšl byla vyhlášena v roce 1969, později v roce 1987 bylo vymezeno ochranné pásmo rezervace. Předmětem ochrany jsou významné církevní i světské památky. Jedno z nejdelších náměstí, měřící až okolo 500 m, Smetanovo náměstí, jenž patří k jednomu z našich nejkrásnějších historických náměstí, je lemováno nádherně zdobenými domy s podloubími. Jednotlivé portály domů jsou ozvláštněny renesančními a pozdně barokními fasádami. Na náměstí se dále nachází radnice s věží a novodobým orlojem. Jednou z nejvzácnějších památek renesanční měšťanské architektury je dům U rytířů. Dále se zde nachází jedenáct metrů vysoký mariánský sloup zdobený sochami svatého Václava, Panny Marie a Jana Nepomuckého z roku 1716, gotický kostel ze 14. století, piaristická kolej z let 1641 – 1680 s barokním kostelem z let 1714 – 1726.

Litomyšl se pyšní renesančním zámekem z let 1568 - 1581 s arkádami a sgrafitovou výzdobou fasád a štítů, který je od roku 1999 zapsán v Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Nachází se zde také zámecké divadlo z roku 1795.

Při rozvoji města koncem 18. a začátkem 19. století došlo k mnoha změnám. V roce 1827 bylo vydlážděno náměstí a již předtím v roce 1822 zmizela horní brána, dolní ji následovala v roce 1835, srovnány se zemí byly i vodní valy. Stavěly se nové silnice, které umožnily rozvoj trhů – především zdejší obilní trhy bývaly vyhlášené.

4.4.3. Dopravní situace ve městě

Největší problém se datuje do 70. let, kdy došlo k mnoha necitlivým zásahům a tím hlavním byl průraz hlavní silnice, tečující historické jádro. V dotyku historického centra tedy prochází komunikace č. I/35, která vede od severozápadu k jihovýchodu, je součástí mezinárodního tahu E 442 Karlovy Vary – hranice Slovenska a spojuje Litomyšl s Hradcem Králové a Olomoucí. Po silnici I/35 do Holic s odbočkou na silnici I/36 je také ve vzdálenosti cca 50 km dosažitelné krajské město Pardubice. Základní komunikační skelet je tedy tvořen silnicí I/35, (průtah městem v délce cca 3 km) a silnicemi II. třídy II/317, vedoucí na sever, II/358, 359 a 360, procházející městem ve směru severovýchod – jihozápad (přibližně kolmo k silnici I. třídy). Silnice II/360, významná regionální vazba, spojuje město s Ústím nad Orlicí na severovýchodě a Poličkou na jihozápadě. Významná je též část silnice II/358 ve směru na východ do

České Třebové (tento úsek v blízkosti historické památky zámku má velmi negativní vliv) a II/359 směr Dolní Újezd. I na těchto silnicích jsou navrženy v ÚP úpravy bodových dopravních závad. Výsledná podoba nadřazené komunikační sítě ve městě bude záviset na výsledné variantě vedení tahu R35.

obrázek 17 – Silniční síť ve městě a nejbližším okolí



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

tabulka 10 - Seznam silnic na území města Litomyšl

Číslo silnice	Směr vedení
sil. I. třídy	
35	Hradec Králové – Litomyšl – Mohelnice – Olomouc – hranice SR
sil. II. třídy	
317	Litomyšl – České Heřmanice – Choceň – Borohrádek
358	Slatiňany – Nové Hrady – Litomyšl – Česká Třebová
359	Zderaz – Proseč – Litomyšl
360	Polička – Litomyšl – Ústí nad Orlicí – Letohrad
sil. III. třídy	
3591	Spojka silnic 358 a 359 ve městě
3592	Litomyšl – Osík
36016	Litomyšl – Sloupnice – Hrádek
36021	Litomyšl – Čistá – Trstěnice
03530	Litomyšl – Strakov – Janov
35846	Litomyšl – Opatov

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR

V Litomyšli funguje od roku 2005 také MHD, jenž je tvořena jednou linkou, která projíždí autobusovým nádražím, má tři okruhy A, B a C, které lze u vybraných spojů projet bez přestupování. Linka je v provozu pouze v pracovní dny. Na území města MHD obsluhuje 30 zastávek. Předpokladem pro úspěšné fungování hromadné dopravy je postupné zavádění integrovaného dopravního systému v celém kraji a optimalizace jízdních řádů. Důležitou součástí je cyklistická doprava, město je napojeno na celostátní síť cyklistických tras II. třídy č. 18 prostřednictvím trasy č. 182, v okolí města je hustá síť cyklotras IV. třídy. Město však dosud nezačalo s větší výstavbou cyklistických stezek ve městě, což by bylo příznivé pro udržení vyrovnaného poměru mezi automobilovou a ostatní dopravou.

Na území města, vzhledem ke krátkým přepravním vzdálenostem, je značně rozšířen pěší provoz. Nejpodstatnější pěší trasy tvoří vztah centra s okolím. Nutností je zavádění důsledných bezbariérových úprav a vybavení výhledové centrální pěší zóny, dalším uličním mobiliárem, včetně dořešení přechodů průtahu. Nutností je rovněž navrhnout bezpečné křížení dalších hlavních tahů a provést zásadní opatření ve smyslu dopravního zklidnění.

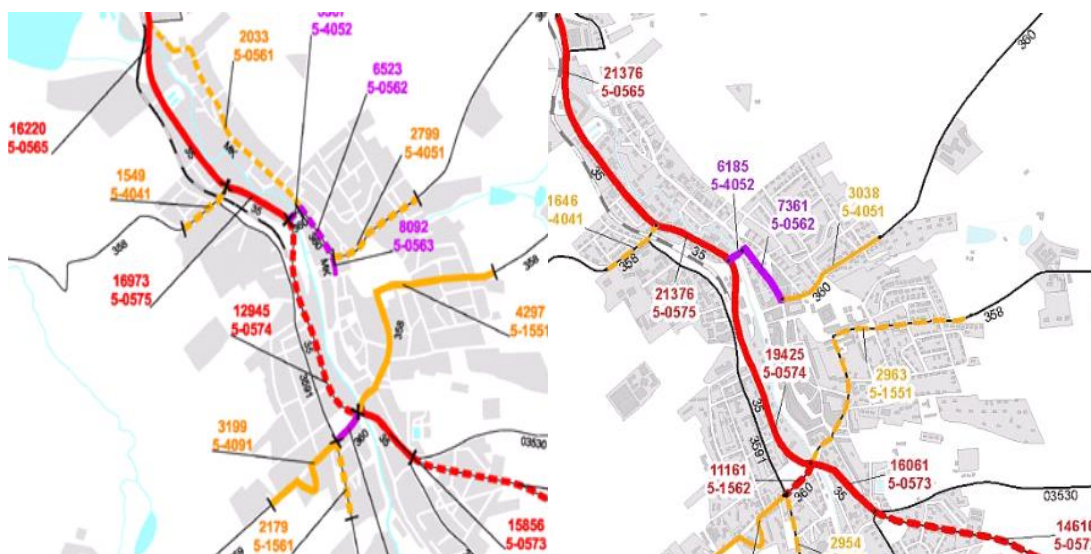
4.4.4. Dopravní stav v centru města

V městské památkové rezervaci je dopravně vytvořena obytná zóna, která pro pěší spojuje jednotlivé části města a především dobře reguluje parkování a snižuje rychlost na 20 km/hod. Část odborné veřejnosti má s tímto problémem, protože to určitě není prostor, kde převažuje bydlení, avšak v tomto případě se regulační opatření hodí více než pěší zóna, zde stojí za zamyšlení, jestli by do zákona neměla být zakotvena ještě jedna možnost jakési „zklidněné zóny“, která by měla stejná opatření mimo možnosti her dětí. Mimo obytnou zónu je rychlost snížena na 40 km/hod, v centru je dále vytvořena zóna se zákazem stání autobusů a zákazem vjezdu vozidel nad 3 t, stání v centru je zpoplatněno podle Nařízení města - 1 hod 10 Kč, každá další 30 Kč, počet parkovacích míst cca 480, bez dalšího omezování parkování. V současné době se zvažuje zavedení neprůjezdnosti středu hlavního náměstí za účelem odstranění tranzitní osobní dopravy a jedná se o zavedení jednosměrného provozu v části památkové zóny, dále pak o rozšíření lokality se zpoplatněným stáním.

Největším problémem města zcela určitě není samotné městské jádro, ale přilehlá část centra, kterou prochází hlavní silnice I/35. Intenzita dopravy na I/35 je znázorněna na obrázku 18, udává údaje z roku 2000 a 2005. Z toho je zcela patrné nezbytnost řešení, neboť intenzita neustále roste a to značným tempem. V úseku Sokolovská je to nárůst o 31%, v úseku Kpt. Jaroše dokonce o 50%. Hlavní prioritou města je tedy zajistit vybudování obchvatu města s jeho napojením na vnitřní dopravní síť. Uvolnění města je zcela nezbytným krokem, neboť i stížnosti občanů se hromadí, neustálý hluk, velké množství výfukových zplodin atd. I/35 také představuje bariéru ve městě. Často je složité a nebezpečné přejít komunikaci i v případě, že jdete po přechodu. Díky obchvatu vznikne ve městě více prostoru. Když si uvědomíte, že napříč Litomyšlí vede čtyřproudá (případně dvouproudá prostorově velkorysá) směrově nerozdělená komunikace, která v současné době kapacitně pokrývá poptávku, tak pokud podstatnou část této poptávky přemístíme na lépe kapacitně vyhovující komunikaci mimo město, vznikne nová, a nutno podotknout, menší poptávka po průjezdu městem. Díky této poptávce bude současné šířkové uspořádání velmi naddimenzované. A tak vznikne možnost zabudování spousty nových prvků, které zlepší vnímání prostoru a zvýší bezpečnost. Například větší prostory pro chodce, nově zřízené cyklistické stezky, pro vozidla šikany, zvýšené příčné prahy a plochy, vysazené chodníkové plochy u přechodů, parkovací místa, okružní křižovatky, více zeleně a jiné prvky, které se

používají ke zklidnění dopravy. A co je důležitější, velmi se také zlepšil životní prostředí v městě jako celku.

obrázek 18 – Intenzity dopravy v Litomyšli v letech 2000 a 2005



Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

Výstavba obchvatu byla prověřována ve dvou variantách severovýchodně od města v úseku Mohelnice – dálnice D 11 (Sedlice) v předpokládaném čtyřpruhovém uspořádání kategorie R25,5/120. Zastupitelstvo Pardubického kraje schválilo v prosinci 2006 návrh ÚP kraje, přičemž byla zapracována tzv. jižní trasa R 35. Zároveň si zastupitelé stanovili lhůtu na prověření neoptimálnější varianty vedení silnice od Vysokého Mýta dále. Význam stávající silnice I/35 ve skeletu komunikační sítě ČR, po kompletizaci tahu R 35, v oblasti poklesne, lze očekávat přeražení současné stopy do silnic II. třídy. Předpokládá se rovněž snížení tranzitu na stávajícím průtahu.

obrázek 19 – Komunikace I/37



Zdroj: www.litomysl.cz

5. Vyhodnocení analýz

Nyní se zaměřím na podrobnou komparaci vybraných ukazatelů u srovnatelných krajských měst Pardubice a Hradec Králové. Vybrané ukazatele mají zásadní význam na stav dopravy v centrálních částech měst. Je evidentní, že ve všech městech je velká tendence ke zklidnění dopravy. Někde je to zcela nezbytná nutnost, jinde dochází spíše k prohlubování již rozjetých projektů. Základní srovnání rozeberu na ukazatelích: stav městské památkové rezervace, intenzita dopravy v centrech, městská hromadná doprava a parkovací systém. V závěru pak navážu celkovým srovnáním všech vybraných měst, dle klíčových faktorů, ovlivňujících dopravu s důrazem na městské památkové rezervace a zóny.

5.1. Městské památkové rezervace

Při hodnocení dopravy přímo na území městských památkových rezervací obou měst zjistíme velké množství neshod, jenž vycházejí především z rozdílné polohy rezervací v rámci celého městského organismu. Hradecké Velké a Malé náměstí tvoří opravdové jádro města, umístěné přímo ve středu a jeho polohu ještě zvýrazňuje okružní systém s radiálami. Pardubické historické jádro je přeci jen trochu posunuto mimo samotný střed města a stále více se diskutuje o jeho oddělenosti od živého jádra. Podobná situace je i v dopravě, Pernštýnské náměstí je z velké části uzavřeno a vjezd je možný jen v jednom směru, zatímco hradecká náměstí jsou průjezdná. Shoda tkví v tom, že oba prostory byly, v rámci zklidnění, prohlášeny obytnými zónami. Podobnost by se mohla hledat i ve společné funkci parkování, avšak v současné době se nedá jedno velké parkoviště na Velkém náměstí s kapacitou 250 míst srovnávat s Pernštýnským náměstím o kapacitě 18 míst. V budoucnu po dokončení projektu na zklidnění Velkého náměstí se v tomto směru více přiblíží.

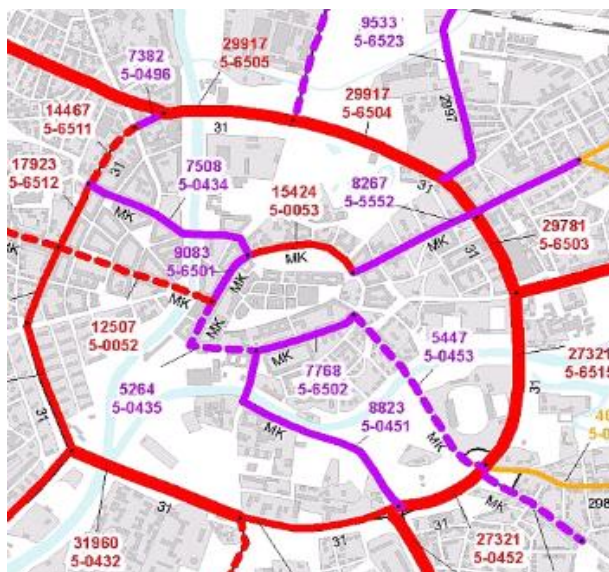
5.2. Intenzita dopravy

Intenzita dopravy představuje základní ukazatel dopravního zatížení městských center a tím zároveň upozorňuje na nutnost řešení zklidňujících projektů. Rozdíl mezi Pardubicemi a Hradcem je zcela patrný, hlavním důvodem je diametrálně odlišné urbanistické uspořádání měst. Hradec Králové je, na rozdíl od Pardubic, reprezentantem okružně radiálního uspořádání, což mu zaručuje menší dopravní zatížení samotného centra. Konkrétní údaje uvádím na obrázcích 20 a 21 a v tabulkách 11 a 12. Pro analýzu

Hradce Králové jsem si vybral jako příklad hlavní úseky II. Silničního okruhu (Gočárův okruh, Pilnáčkova, Střelecká, Sokolská), radiály Gočárova třída a třída Karla IV. a v samotném centru úseky I. silničního okruhu (ulice Československé Armády a Komenského). Pro analýzu Pardubic jsem zvolil hlavní třídy v centru (Sukova, Jahnova, Palackého, Hradecká, Karla IV.). Údaje jsou z posledního komplexního sčítání dopravy na území ČR. Úseky označené nepřerušovanou červenou barvou představují sčítací úseky s intenzitou nad 15 000 vozů/den, přerušované červené značení úseky s intenzitou od 10 000 do 15 000 vozů/den, fialové značení nepřerušované 7 000 až 10 000 a přerušované 5 000 až 7 000 vozů/den. Obrázky 20 a 21 ukazují mnohem větší dopravní intenzitu v pardubickém centru, kde jsou všechny hlavní ulice značené červenou barvou a tudíž představují silné zatížení pro město. Na druhé straně v Hradci značnou část dopravy ze středu odvádí II. silniční okruh a centrum města je tak částečně zklidněno (viz převládající fialové značení).

Pokud se podíváme na konkrétní hodnoty, v tabulkách 11, 12 je vidět stálý růst intenzity dopravy v Pardubicích, naopak přerozdělení hodnot na hradeckém okruhu a dokonce snížení intenzit v centru města (krom ulice Československé armády). Tento stav vyplývá z větší projektové aktivity Hradce, který se snaží o zklidňování dopravy ve větším rozsahu než Pardubice. V současné době už je ve fázi schvalování územní dokumentace další projekt na rekonstrukci Velkého náměstí a s tím související úpravy přilehlých ulic. Naproti tomu Pardubice mi v současné době připadají jako projektově „mrtvé“ město a dá se říci, že jen pasivně čekají na realizaci již navržených obchvatů, které v každém případě pomohou ke zklidnění mnoha ulic v centru města. Oběma městům zároveň pomůže napojení na vyšší dopravní síť, reprezentovanou především dálnicí D11.

obrázek 20 – Intenzity dopravy v Hradci Králové 2005



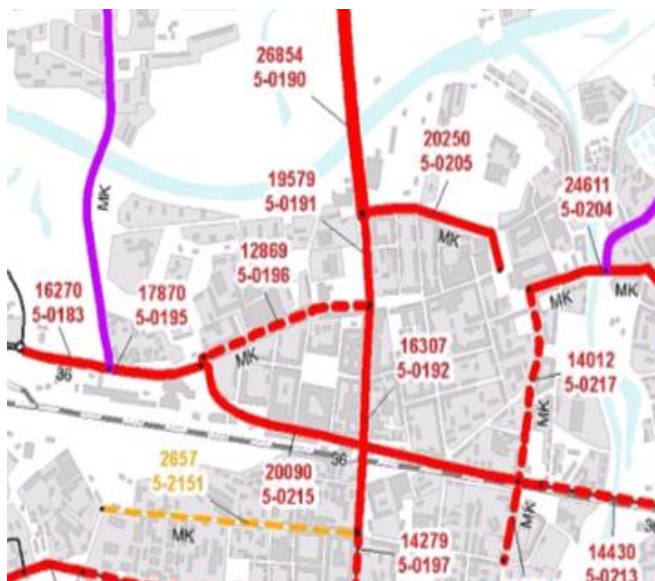
Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

tabulka 11 – Intenzity dopravy hradeckých ulic

Měřený úsek	Hodnoty v roce 2005	Hodnoty v roce 2000	Rozdíl	Index nárůstu dopravy (v %)
Gočárův okruh	27 321	27 387	-66	-0,24
Pilnáčkova	29 917	31 079	-1162	-3,7
Střelecká	22 750	22 124	626	2,8
Sokolská	31 960	25 959	6001	23
Čs. Armády	15 424	14 021	1403	10
Gočárova třída	12 507	11 759	748	6,4
Komenského	7 768	9 681	-1913	-19,8
Karla IV.	7 508	10 672	-3167	-29,6

Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

obrázek 21 – Intenzity dopravy v Pardubicích 2005



Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

tabulka 12 – Intenzity dopravy pardubických ulic

Měřený úsek	Hodnoty v roce 2005	Hodnoty v roce 2000	Rozdíl	Index nárůstu dopravy (v %)
Sukova třída	20 250	19 629	621	3,2
Jahnova ulice	24 611	21 185	3426	16
Karla IV.	14 012	13 751	261	1,9
Palackého	12 869	10 038	2831	28
Hradecká	26 854	25 164	1690	6,7

Zdroj: www.scitani2005.rsd.cz

Index nárůstu dopravy byl počítán dle vzorce:

$$\text{hodnota v roce 2005} \cdot 100 / \text{hodnota v roce 2000} - 100$$

5.3. MHD

Dalším důležitým ukazatelem je využívání MHD, neboť je prostřednictvím trolejbusových linek šetrnější k životnímu prostředí, dále je nutno upozornit na menší prostorové zatížení města, přepraví během stejné doby více cestujících. V dnešní době je ve velkých městech naprostou nezbytností a je v samotném zájmu města nepřetržitě ji

podporovat. Obě srovnávaná města mají již dlouholetou tradici a dle mého názoru velmi dobře pokryté území města s důrazem na jeho centrum. Tabulka 13 uvádí srovnání s hlediska pokrytí města linkami MHD. Jak jsem již zmínil obě města jsou na tom srovnatelně i z hlediska údajů v této tabulce, Hradec má akorát větší počet speciálních linek²³, které jsou však dosti nepravidelné a nestálé. Zásadní rozdíl tak spočívá ve využívání jednotlivých druhů MHD. Když se zaměřím na Hradec je možno konstatovat menší využívání trolejbusové dopravy než v Pardubicích a naopak větší využívání dopravy autobusové, vzhledem k šetrnosti na životní prostředí jsou v tomto směru Pardubice o krok vpřed, tuto problematiku řeším ještě viz dále.

tabulka 13 – Porovnání linek MHD

Hradec Králové		Pardubice	
Spoje MHD	Počet linek	Spoje MHD	Počet linek
Trolejbusové linky	5	Trolejbusové linky	11
Autobusové linky	19	Autobusové linky	16
Noční linky	4	Noční linky	2
Speciální linky	14	Speciální linky	4

Zdroj: Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

Porovnání co do počtu přepravených osob je vývoj velmi zajímavý, zatímco v roce 2003 ještě Pardubice převyšovaly Hradec v naměřených hodnotách, od roku 2005 začal mít Hradec převahu v tomto množství (viz tabulka 14). To vše je způsobeno větším využíváním MHD v Hradci a je to i z části odpověď na problematiku nižší intenzity dopravy v centru.

tabulka 14 – Počty přepravených cestujících

	2003	2005	2006	2007	2008
Počet přepravených cestujících HK	28 500 000	38 600 000	35 300 000	38 200 000	40 100 000
Počet přepravených cestujících Pardubice	31 600 000	30 800 000	30 800 000	28 700 000	30 400 000

Zdroj: Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

²³ Speciálními linkami jsou myšleny školní, rychlíkové a výpomocné spoje

Nyní se vrátím k otázce využívání trolejbusů ve městech. Následující tabulka poskytuje informace o počtech trolejbusů, délce jejich linek a celkových ujetých kilometrech. Jak jsem již zdůraznil, tak v tomto případě jsou Pardubice šetrnější k vlastnímu prostředí, rozdíl je především v délce linek, Hradec používá trolejbusové linky jen výhradně v samotném centru, Pardubice jak tabulka 15 napovídá vede troleje i do vzdálenějších částí města.

tabulka 15 – Trolejbusová doprava

	Počet trolejbusů	Délka linek (v km)	Ujeté vzdálenosti za rok (v km)
Hradec Králové	37	34	1,8 mil.
Pardubice	55	166	2,3 mil.

Zdroj: Dopravní podnik města Hradec Králové, a.s. a Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

5.4. Parkovací systém

Řešení parkování v centrech měst představuje současný velký problém většiny z nich. Přibývá automobilů a tím pádem ubývá parkovacího prostoru, z toho vyplývá neustálé hledání nových vhodných prostor, které by mohly sloužit k tomuto účelu, dalšími možnostmi jsou rekonverze prostor, jenž sloužily jinému účelu, avšak nyní jsou zcela nevyužívané a fenoménem dnešní doby je budování tzv. parkovacích domů. Vzhledem k tomu, že zajištění kvalitního parkování je činností velmi složitou a nákladnou, je tento úkol především ve velkých městech delegován z vedení města na externí společnosti. Tyto společnosti pak na základě smlouvy s městem zajišťují základní fungování celého parkovacího systému. Výše uvedené je vidět na příkladu Hradce i Pardubic, kdy v Hradci zajišťuje tento problém akciová společnost Atol, a.s., v Pardubicích potom akciová společnost Dopravní podnik města Pardubic, a.s. V obou těchto městech je parkování rozděleno do několika parkovacích zón s určitými odlišnými znaky (viz kapitoly 4.1.7 a 4.2.5). Zásadní rozdíl bych našel v počtu současných parkovacích míst a dále ve výnosech a nákladech z placeného parkování.

tabulka 16 – Parkování v jednotlivých městech 2009

	Hradec Králové	Pardubice
Počet placených parkovacích míst	cca 8200	cca 5400
Výnosy (v Kč)	30 000 000	18 600 000
Náklady (v Kč)	23 000 000	3 800 000
Zisk (v Kč)	7 000 000	14 800 000

Zdroj: Atol, a.s. a Dopravní podnik města Pardubice, a.s.

Z tabulky 16 je vidět, že větší výnosy získává Hradec Králové, což způsobuje samozřejmě větší počet placených míst a na mnoha místech vyšší parkovné. Na druhou stranu má ale Hradec také daleko vyšší náklady, jenž jsou způsobeny, především větší aktivitou k financování nových parkovacích míst. Zatímco Pardubice mají vytvořený určitý svůj systém, který se v současné době nerozšiřuje příliš velkým tempem, Hradec přistoupil v roce 2007 na integrovaný parkovací systém, na jehož základě neustále v rámci jednotlivých projektů rozšiřuje svoje parkovací plochy a hledá další možné alternativy. Tudíž si myslím, že i v tomto případě je Hradec v současnosti živějším městem.

6. Závěr

Již dříve jsem uvedl hlavní předpoklady pro praktickou část, kde jsem vymezil základní faktory, jenž ovlivňují zklidňování dopravy v městských památkových rezervacích a zónách. Nyní přistoupím k závěrečnému srovnání na jejich základě.

Dle mého názoru patří mezi tyto klíčové faktory: intenzita dopravy na přilehlých ulicích, systém parkování, dostupnost MHD, rozšíření nemotorové dopravy. V následující tabulce 17 posuzuji jednotlivá města dle vybraných faktorů na bodové stupnici 1 až 5 (1...nejhorší hodnocení, 5...nejlepší hodnocení).

tabulka 17 – Srovnání jednotlivých měst dle vybraných ukazatelů

	Intenzita dopravy na přilehlých ulicích	Systém parkování	Dostupnost MHD	Nemotorová doprava	Celkové hodnocení
Hradec Králové	4	1	5	4	14
Pardubice	2	3	5	4	14
Chrudim	1	2	2	2	7
Litomyšl	1	3	2	2	8

Zdroj: vlastní

Z tabulky jednoznačně vyplývá, že problematika zklidňování dopravy v městských památkových rezervacích se lépe realizuje ve větších městech, zatímco Hradec Králové a Pardubice vyšly z tohoto srovnání vyrovnaně, střední města reprezentovaná Chrudimí a Litomyšlí zaostávají především v pokrytí středu města MHD, neboť nemohou poskytovat tyto služby v tak velkém rozsahu, protože na menších úsecích by se nákladné provozování tohoto druhu dopravy nevyplatilo. I přesto se zde v mnohem menším měřítku začaly provozovat alespoň základní linky. U větších měst si naopak myslím, že centra měst jsou pokryta více než dostatečně.

Dalším problémem spojující střední města je velká intenzita dopravy, když se podívám na intenzity dopravy na hlavních tazích procházejících Chrudimí a Litomyšlí tak se ve většině úseků vyrovnají s průjezdy na hlavních třídách větších měst, ale způsobují zde mnohem větší dopravní zatížení, neboť zatímco ve velkých městech tvoří velké procento vnitřní doprava, na hlavních silnicích skrz tyto menší města tvoří

největší procento tranzitní doprava, tudíž i mnohem větší procento nákladní dopravy. Z toho jasně vychází nezbytnost stavby obchvatů, které vyvedou tranzitní dopravu mimo území města. Tento problém provází značné procento našich měst na úrovni Chrudimi a Litomyšle. Intenzita dopravy v Hradci a Pardubicích je podrobněji rozebrána v předcházející kapitole.

Do nemotorové dopravy řadím především cyklistickou a pěší dopravu, z tohoto pohledu jsem si vybral správné příklady měst v České republice, zatímco v západní Evropě je cyklistická doprava velmi rozvinuta a představuje značné procento v celkové městské dopravě, na našem území je to v mnoha městech značně nedořešené. Ale jak jsem již podotkl tak Hradec Králové a Pardubice patří k cyklisticky významných městům ČR, kde tato doprava zaobírá 15 – 20 %. Cyklistické i pěší stezky jsou jasně odděleny jak od sebe, tak hlavně od silnic a tím od motorové dopravy. Obě města do budoucnosti plánují ještě další rozšíření v této oblasti, které je možné díky, na mnoha místech, širokým ulicím, kde je možno dobudovat cyklistické a pěší stezky. Co se týká menších měst (Chrudim a Litomyšl), kde by měly být, kvůli menším vzdálenostem na území města, tyto formy dopravy značně rozvinuté, můžu říci, že tomu tak skutečně je, ale problémem je menší důraz na oddělení potřebných stezek a jejich menší počet.

Řešení parkování představuje velmi složitý systém, díky růstu počtu automobilů ubývá místa právě pro statickou dopravu a tudíž je zapotřebí vymežit určitý počet parkovacích míst přímo na městských památkových rezervacích nebo památkových zónách. To je také v současné době největším problémem Hradce Králové, a proto bylo moje hodnocení v tomto faktoru na nejhorším bodu stupnice, zde ale zároveň musím podotknout, že po realizaci schváleného projektu na zklidnění městské památkové rezervace dojde ke značnému zlepšení této nepříznivé situace. Celková problematika parkování u větších měst je podrobněji popsána v předcházející kapitole. U menších měst slouží jako dobrý příklad město Chrudim. Jak jsem již uvedl, současný stav v Chrudimi uvnitř městského komunikačního okruhu (centrální zóně) je takový, že v centrální zóna nabízí cca 2 850 parkovacích míst. Vůči roku 2001 došlo ke zřízení 1 184 parkovacích míst, což je asi 70% nárůst. Z celkového počtu současných parkovacích míst v centrální zóně je 25 až 30% veřejně nepřístupných či provozovaných privátně, veřejně přístupných pouze za úhradu. Zbývající část parkovacích ploch je ve vlastnictví města a je veřejně přístupná.

6.1. Návrhy a opatření

Stěžejním problémem vysokých intenzit dopravy uvnitř měst je v mnoha případech neexistující silniční obchvaty, které by vyvedly značnou část dopravy mimo území města. Většina měst by měla realizovat toto řešení jako prvotní prvek zklidnění dopravy, na který je posléze možno navázat dalšími zklidňovacími prvky. Správným řešením je, dle mého názoru, budování cyklistických a pěších stezek v ulicích v centrech měst, což zároveň způsobí zužování jízdních pruhů pro automobily, když se tato varianta doplní ještě o zavedení zpomalovacích pruhů, demotivuje to řidiče od zkracování si cesty právě skrz centra. Dále bych řešil situaci parkování, kde je nutné, co možná největší počet automobilů odvést z historických center. Pokud nelze najít nová přijatelná místa k parkování, je možno využít míst, které sloužily jiným účelům, ale v současnosti jsou již nepoužívané (např. rekonverze vojenských kasáren, průmyslových ploch atd.), v neposlední řadě bych navrhoval budování parkovacích domů, jenž díky svému vícepodlažnímu uspořádání šetří místo. Historická centra pak mohou vykonávat pestřejší škálu funkcí pro obyvatele. U velkých měst je důležitá neustálá podpora MHD, pro její kvalitní využívání je třeba dbát na její efektivitu, což spočívá v podrobné analýze svých linek, optimalizovat intenzitu MHD dle denní doby, dle počtu cestujících na jednotlivých zastávkách apod.

Závěrem je třeba zdůraznit, že úvahy vyřčené v úvodu práce se z velké části naplnily. Zklidňování dopravy se v České republice nachází na začátku dlouhé cesty a především nedostatek financí brání v realizaci základních zklidňovacích prvků. Na druhou stranu musím uvést, že vyhlídky do budoucnosti vidím celkem pozitivně, neboť strategie většiny měst se, dle mého mínění, ubírají správným směrem. Nejlépe se mi jeví budoucnost Hradce Králové, jehož projekt zklidnění Velkého náměstí a přilehlých ulic je již ve značně pokročilé fázi a myslím si, že zaručí výrazné zkvalitnění života v historickém centru, zároveň řeší město nepřetržitě novými projekty systém parkování.

Shrnutí

V první části jsem se zabýval vymezením pojmu doprava, proč je nezbytnou součástí našeho života, jaké jsou její základní úkoly, jak dopravu dělíme dle různých hledisek. Dále jsem se zaměřil na formy, které mě v rámci dopravy ve městech zajímaly, tudíž na dopravu silniční a městskou hromadnou dopravu, tyto složky zabezpečují správné fungování městského provozu. Obě tyto formy byly popsány obecně a následně rozebrány jejich přednosti a na druhé straně jejich zápory. Zmínil jsem též technickou základnu a další potřebné informace, týkající se tohoto tématu. V této části jsem se dále věnoval vysvětlením pojmů městská památková rezervace a městská památková zóna využitých v dalších částech práce.

Následující kapitola práce sleduje vznik a vývoj dopravy, jsou zde popsány nejdůležitější postupné etapy rozvíjející se dopravy. Stručně popisuje vývoj od úplných začátků až po dnešní stav. S tím úzce souvisí i popis historie dopravních cest a právních předpisů, jakožto i historie městské hromadné dopravy.

V hlavní části se zabývám analýzou řešení zklidnění dopravy ve městech. Je zde obecně popsán tento problém a příklad možností jednotlivých řešení. Nejdůležitější částí je příklad řešení v praxi. Zde jsou rozebrány čtyři města. Nejprve jsem se zaměřil na Hradec Králové, jehož největším problémem je současné velké parkovací vytížení a neuspokojivý stav vozovky v historickém jádře. Naopak má nejlépe vyřešen městský obchvat. Dále jsou řešeny Pardubice s velmi klidným historickým jádrem, intenzita dopravy v centru neustále roste a město čeká na stavbu obchvatů. Město Chrudim vyšlo ze všech analýz v podstatě nejhůře, neboť zde představuje neexistence městského obchvatu velký problém, doprava je vedena přímo skrz historické části města, proto je zde brzké započetí určitého dopravního projektu nezbytností. Nakonec jsem sledoval město Litomyšl, nedá se říci, že by na tom bylo o mnoho lépe než Chrudim, neboť hlavní silnice křižující střed města také značně komplikuje vnitřní život. Na rozdíl o Chrudimi má ale aspoň částečně chráněno samotné městské jádro.

K podrobnějšímu a rozsáhlejšímu srovnání měst a vyhodnocení největších problémů slouží kapitola Vyhodnocení analýz a následně Závěr práce.

Seznam použité literatury

- 1) DUŠEK, P. *Encyklopedie městské dopravy*. Praha: 2003. ISBN 80-7277-159-0
- 2) *Moderní úpravy komunikací ve městech*. Centrum dopravního výzkumu, Brno: 2005. ISBN 80-86502-09-0
- 3) *Ročenka dopravy České republiky*. Ministerstvo dopravy ČR, Praha: 2007. ISSN 1801-3090
- 4) HLAVAČKA, M. *Stručné dějiny oborů dopravy*. Praha: Nakladatelství Scientia, 2009. ISBN 80-7183-252-9
- 5) PAVLÍČEK, F. *Technologie a řízení dopravy III*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 1997. ISBN 80-7194-112-3.
- 6) MOJŽÍŠ, V. *Logistické technologie*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-469-6.
- 7) KONÍČEK, R. *Základy technologie a řízení dopravy – cvičebnice*. 1. vyd. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2002. ISBN 80-7194-472-6.
- 8) RYBA, J. *K historii silniční dopravy na území České republiky*, Praha: Institut Jana Pernera, 2004, ISBN 80-86530-14-0
- 9) Zákon č. 13 ze dne 1.4. 1997 o pozemních komunikacích. Sbírka zákonů České republiky. 1997.
- 10) Zákon č. 111 ze dne 26.4. 1994 o silniční dopravě. Sbírka zákonů České republiky. 1994.

Internetové stránky:

- 1) *Internetové stránky Ministerstva dopravy ČR* [online]. [2010] [cit. 2010-03-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.mdcr.cz>>.
- 2) *Internetové stránky Magistrátu města HradecKrálové* [online]. [2010] [cit. 2010-04-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.hradeckralove.org>>.
- 3) *Internetové stránky Magistrátu města Pardubic* [online]. [2010] [cit. 2010-04-10]. Dostupné z WWW: <<http://www.mesto-pardubice.cz>>.

- 4) *Internetové stránky Města Chrudim* [online]. [2010] [cit. 2010-04-07]. Dostupné z WWW: <<http://www.chrudim-city.cz>>.
- 5) *Internetové stránky města Litomyšl* [online]. [2010] [cit. 2010-03-25]. Dostupné z WWW: <<http://www.litomysl.cz>>.
- 6) *Internetové stránky Českého statistického úřadu* [online]. [2010] [cit. 2010-03-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.czso.cz>>.
- 7) *Internetové stránky silnic a železnic* [online]. [2010] [cit. 2010-05-22]. Dostupné z WWW: <<http://www.silnice-zeleznice.cz>>.
- 8) *Internetové stránky otevřené encyklopedie* [online]. [2010] [cit. 2010-05-28]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org>>.
- 9) *Internetové stránky pozemního stavitelství* [online]. [2010] [cit. 2010-05-19]. Dostupný z WWW: <<http://www.pozemni-stavitelstvi.wz.cz>>.
- 10) *Internetové stránky města Hradec Králové* [online]. [2010] [cit. 2010-04-28]. Dostupné z WWW: <<http://www.hradeckralove.cz>>.
- 11) *Internetové stránky turistiky* [online]. [2010] [cit. 2010-05-02]. Dostupné z WWW: <<http://www.turistik.cz>>.

Seznam příloh

Příloha A – Plán městských čtvrtí města Hradec Králové

Příloha B – Mapy středověkého Hradce Králové

Příloha C – Regulační plán města Hradec Králové z let 1926-28

Příloha D – Pernštýnské náměstí v Pardubicích

Smetanovo náměstí v Litomyšli

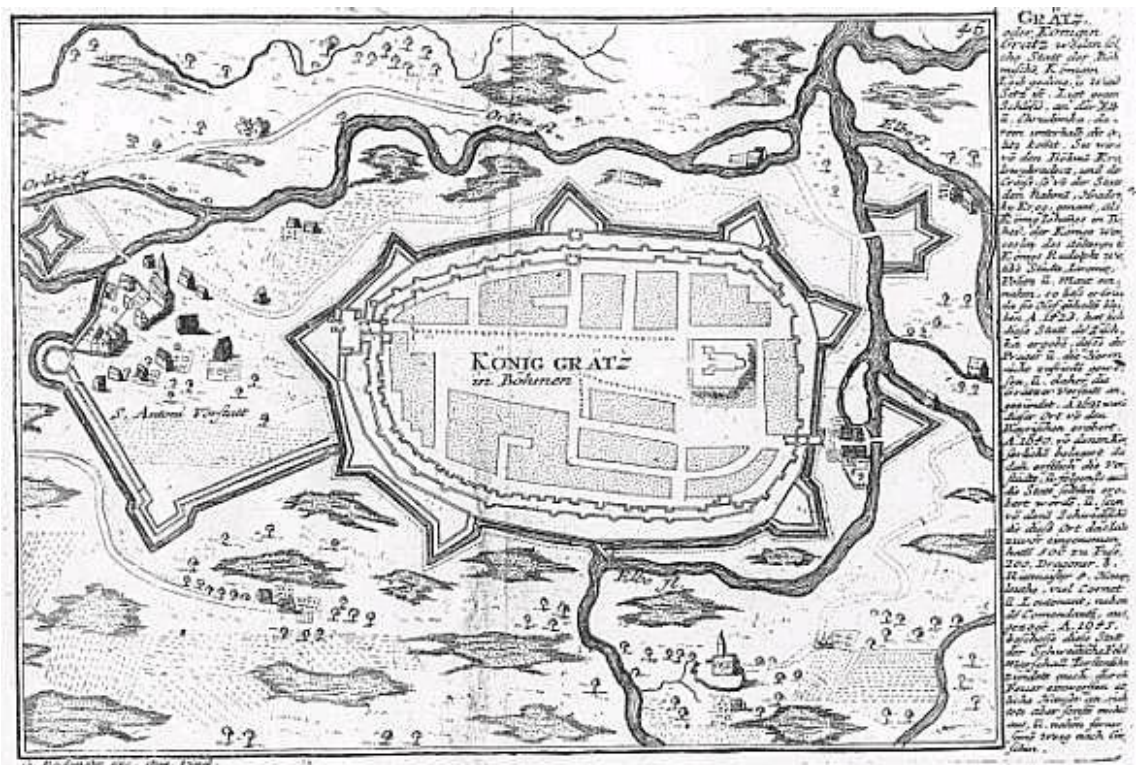
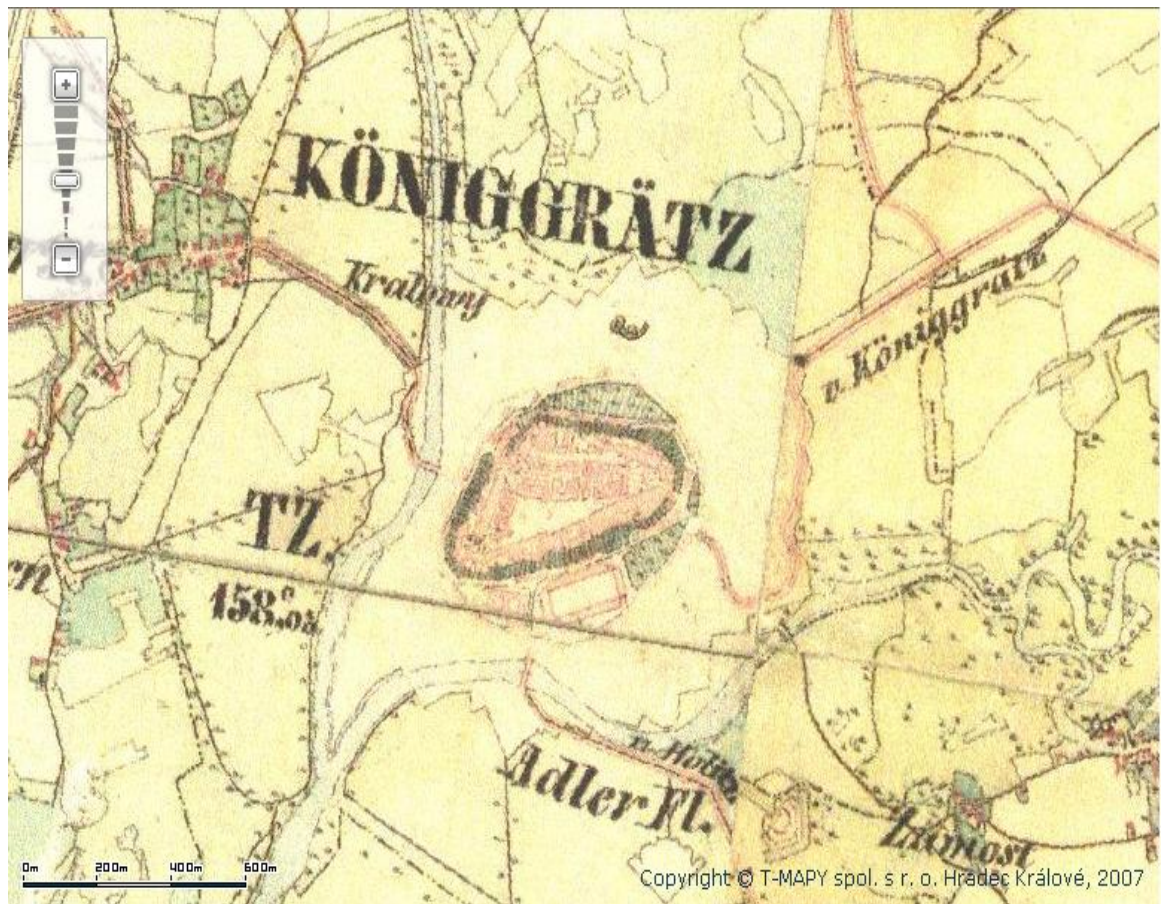
Resselovo náměstí v Chrudimi

Velké náměstí v Hradci Králové

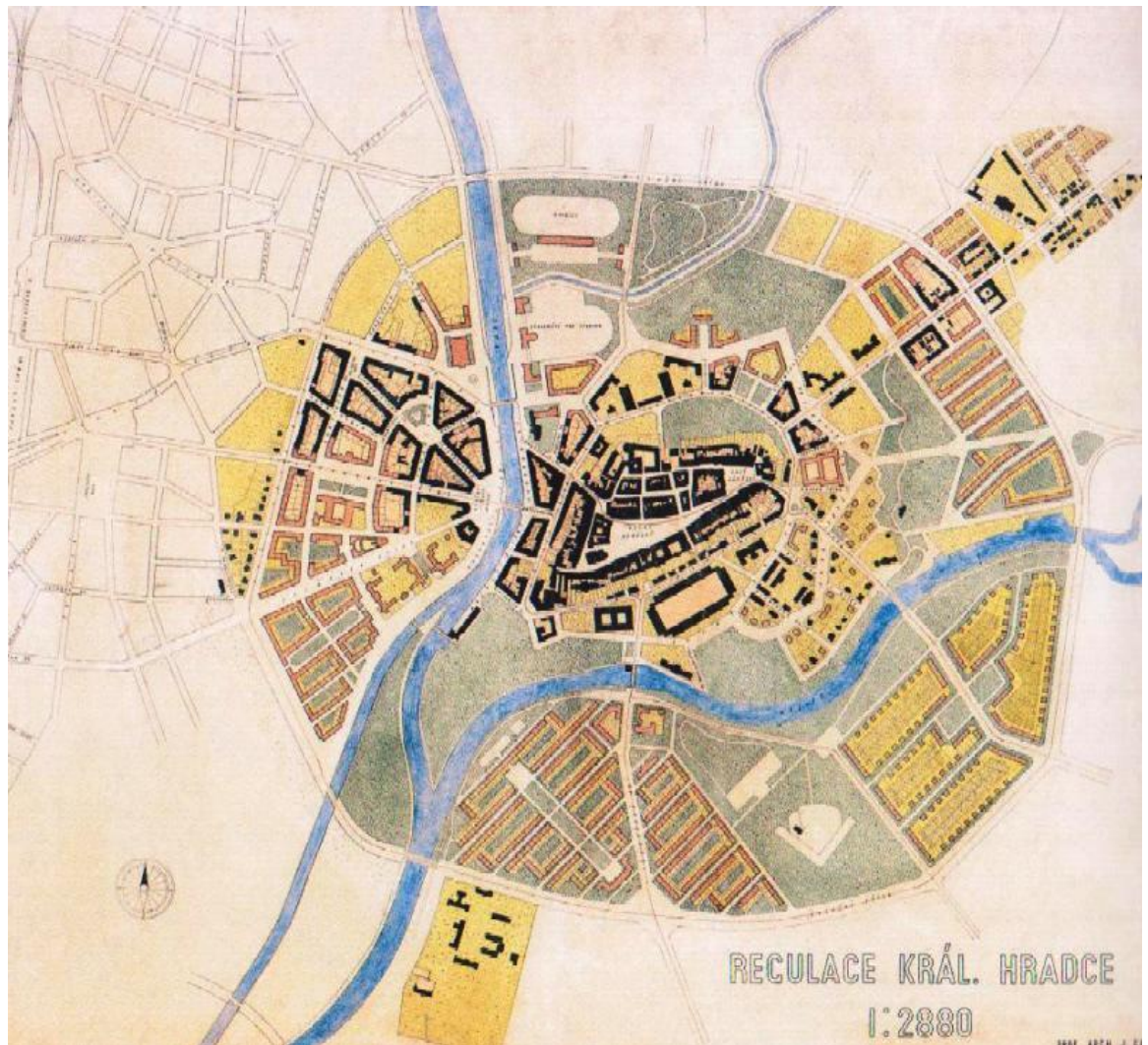
Příloha A



Příloha B



Příloha C



Příloha D

