

Univerzita Pardubice

Dopravní fakulta Jana Pernera

Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Chrudim

Bc. Matěj Šprongl

Diplomová práce

2025

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Akademický rok: 2024/2025

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

(projektu, uměleckého díla, uměleckého výkonu)

Jméno a příjmení: **Bc. Matěj Šprongl**
Osobní číslo: **D23468**
Studijní program: **N1041A040008 Technologie a management v dopravě**
Specializace: **Technologie a řízení dopravy**
Téma práce: **Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Chrudim**
Zadávající katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

Zásady pro vypracování

Diplomová práce se bude věnovat koncepci parkování ve městě Chrudim. Na základě analýzy současného stavu parkování budou navržena opatření na organizaci dopravy v klidu, která podpoří udržitelnou mobilitu.

Diplomová práce bude obsahovat:

- analýzu dopravy v klidu ve městě Chrudim,
- návrhy opatření ke změnám v organizaci dopravy v klidu s cílem regulovat poptávku po parkování, přizpůsobit nabídku, sladit požadavky všech uživatelů provozu, podpořit udržitelnou mobilitu,
- zhodnocení navrhovaných opatření.

Rozsah pracovní zprávy: **50-60**
Rozsah grafických prací: **5-6**
Forma zpracování diplomové práce: **tištěná**

Seznam doporučené literatury:

dle pokynů vedoucí/ho práce

Vedoucí diplomové práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání diplomové práce: **24. února 2025**

Termín odevzdání diplomové práce: **7. května 2025**

L.S.

doc. Ing. Ladislav Řoutil, Ph.D.
děkan

doc. Ing. Jaromír Široký, Ph.D.
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 25. února 2025

Prohlašuji:

Práci s názvem **Návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Chrudim** jsem 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., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon), ve znění pozdějších předpisů, 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.

Beru na vědomí, že v souladu s § 47b zákona č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a směrnicí Univerzity Pardubice č. 7/2019 Pravidla pro odevzdávání, zveřejňování a formální úpravu závěrečných prací, ve znění pozdějších dodatků, bude práce zveřejněna prostřednictvím Digitální knihovny Univerzity Pardubice.

V Pardubicích dne 07.05.2025

Bc. Matěj Šprongl, v.r.

Poděkování

Mé poděkování patří především vedoucí mé diplomové práce Ing. Michaele Ledvinové, Ph.D., za odborné vedení, trpělivost a cenné rady, které mi během celého zpracování poskytla. Velké díky patří také mé rodině a blízkým za neustálou podporu během studia i při samotném psaní diplomové práce.

ANOTACE

Tato diplomová práce se zaměřuje na návrh koncepce dopravy v klidu ve městě Chrudim. Nejprve je analyzován současný stav parkování v rámci města Chrudim, včetně počtu parkovacích míst, dopravního značení a obsazenosti parkovacích ploch. Na základě identifikovaných problémů jsou následně navržena opatření zaměřená na zlepšení situace, včetně podpory alternativních způsobů dopravy a návrhu nových parkovacích kapacit. Výsledky jsou následně shrnuty a zhodnoceny.

KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní infrastruktura, dopravní značení, organizace dopravy, parkovací místa, udržitelná mobilita

TITLE

Draft concept of traffic at rest in the city of Chrudim

ANOTATION

This master thesis focuses on the design of the concept of traffic at rest in the city of Chrudim. First, the current state of parking within the city of Chrudim is analysed, including the number of parking spaces, traffic signs and occupancy of parking areas. Based on the identified problems, measures are then proposed to improve the situation, including the promotion of alternative modes of transport and the design of new parking capacities. The results are then summarised and evaluated.

KEYWORDS

transport infrastructure, traffic signs, transport organisation parking spaces, sustainable mobility

OBSAH

SEZNAM OBRÁZKŮ	9
SEZNAM TABULEK	10
SEZNAM ZKRATEK	11
ÚVOD	11
1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PARKOVÁNÍ.....	12
1.1 Geografické a demografické uspořádání města.....	12
1.1.1 Geografické uspořádání města.....	12
1.1.2 Demografické uspořádání města.....	14
1.2 Analýza dokumentů města se zaměřením na dopravu.....	14
1.2.1 Strategický plán udržitelného rozvoje města v letech 2015-2030	15
1.2.2 Akční plány města	16
1.2.3 Územní plán.....	16
1.2.4 Nařízení města Chrudim č. 1/2024 o placeném stání na místních komunikacích ve městě Chrudim	17
1.3 Analýza dopravního systému města Chrudim	17
1.3.1 Osobní automobilová doprava	17
1.3.2 Železniční doprava	18
1.3.3 Městská a regionální hromadná doprava.....	19
1.3.4 Nemotorová doprava	20
1.4 Analýza stávajícího stavu dopravy v klidu.....	21
1.4.1 Nemocnice a blízké okolí	26
1.4.2 Sídlíště u stadionu.....	28
1.4.3 Sídlíště topolská.....	30
1.4.4 Palackého třída.....	32
1.4.5 Resselovo náměstí.....	34

1.5	Dopravní průzkum.....	36
	1.5.1 Nemocnice a blízké okolí.....	37
	1.5.2 Sídliště u stadionu.....	38
	1.5.3 Sídliště topolská.....	41
	1.5.4 Palackého třída.....	42
	1.5.5 Resselovo náměstí.....	44
1.6	Shrnutí analýzy.....	47
2	NÁVRHY ZMĚN PARKOVÁNÍ.....	49
2.1	Nepřímá opatření ke zlepšení dopravy v klidu.....	50
	2.1.1 Podpora veřejné hromadné dopravy.....	50
	2.1.2 Rozvoj pěší a cyklistické dopravy.....	50
	2.1.3 Podpora sdílené mobility.....	51
2.2	Návrh všeobecné koncepce dopravy v klidu.....	52
	2.2.1 Páteřní síť dopravy v klidu.....	52
	2.2.2 Moderní systémy v dopravě v klidu.....	53
	2.2.3 Zónování dopravy v klidu.....	54
2.3	Místně specifické návrhy.....	55
	2.3.1 Nemocnice a blízké okolí.....	56
	2.3.2 Sídliště u stadionu.....	61
	2.3.3 Palackého třída.....	69
	2.3.4 Resselovo náměstí.....	72
3	ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ.....	74
	ZÁVĚR.....	78
	SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ.....	79
	SEZNAM PŘÍLOH.....	81

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 Rozčlenění města Chrudim	13
Obrázek 2 Vymezení řešených oblastí.....	25
Obrázek 3 Nemocnice a blízké okolí	27
Obrázek 4 Sídliště u stadionu	29
Obrázek 5 Sídliště topolská	31
Obrázek 6 Palackého třída	33
Obrázek 7 Resselovo náměstí	35
Obrázek 8 Navrhovaná páteřní síť dopravy v klidu.....	53
Obrázek 9 Parkoviště Václavská	56
Obrázek 10 Návaznosti na parkovací dům Václavská.....	57
Obrázek 11 Parkoviště lékárna – aktuální stav	58
Obrázek 12 Parkoviště lékárna – návrh	59
Obrázek 13 Zamýšlená plocha parkoviště C	61
Obrázek 14 Menší parkoviště – aktuální stav	62
Obrázek 15 Menší parkoviště – návrh	63
Obrázek 16 Parkoviště B – aktuální stav	64
Obrázek 17 Parkoviště B – návrh	65
Obrázek 18 Parkoviště E,F,G – aktuální stav	66
Obrázek 19 Parkoviště E,F,G – návrh	67
Obrázek 20 Parkoviště Palackého třída – aktuální stav	69
Obrázek 21 Parkoviště Palackého třída – návrh	70
Obrázek 22 Parkoviště u sportovní haly	72

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1 Ceník za placená stání na místních komunikacích	23
Tabulka 2 Ceník za placená stání na vybraných soukromých pozemcích.....	24
Tabulka 3 Celková kapacita míst k parkování území nemocnice a okolí.....	27
Tabulka 4 Celková kapacita míst k parkování území sídliště u stadionu	29
Tabulka 5 Celková kapacita míst k parkování území sídliště topolská	31
Tabulka 6 Celková kapacita míst k parkování území Palackého třída	33
Tabulka 7 Celková kapacita míst k parkování území Resselovo náměstí	35
Tabulka 8 Obsazenost míst k parkování nemocnice a okolí.....	37
Tabulka 9 Obsazenost míst k parkování sídliště u stadionu	39
Tabulka 10 Obsazenost míst k parkování sídliště topolská	41
Tabulka 11 Obsazenost míst k parkování Palackého třída	43
Tabulka 12 Obsazenost míst k parkování Resselovo náměstí	45

SEZNAM ZKRATEK

CNG	Stlačený zemní plyn
IAD	Individuální automobilová doprava
IREDO	Integrovaná regionální doprava Královéhradeckého a Pardubického kraje
K+R	Kiss and Ride
LNG	Zkapalněný zemní plyn
MHD	Městská hromadná doprava
MKO	Městský komunikační okruh
P+R	Park and Ride
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZTP	Zdravotně tělesně postižený

ÚVOD

Doprava v klidu je nedílnou součástí dopravního systému měst po celém světě a její význam s růstem automobilizace stále roste. Dostatečné parkovací kapacity, bezpečnost a dostupnost těchto parkovacích ploch jsou klíčové nejen z hlediska komfortu obyvatel, ale také z pohledu urbanistického plánování, životního prostředí a kvality veřejného prostoru. Řešení parkování ve městech proto vyžaduje nejen technické a odborné znalosti, ale také porozumění lokálním podmínkám a specifickým potřebám daných lokalit. Tato diplomová práce se zaměřuje na město Chrudim, které představuje typický příklad středně velkého města s historickým jádrem, dynamickým rozvojem a rostoucím tlakem na kapacitu parkovacích ploch.

V rámci první části této diplomové práce se autor zaměří na analýzu území. Za účelem efektivního vyhodnocení budou vybrány konkrétní lokality, ve kterých budou realizovány cílené dopravní průzkumy v různých denních dobách. Zvláštní přístup v rámci těchto dopravních průzkumů bude kladen na identifikaci problémových míst, z hlediska parkování v rozporu s platnou legislativou, obsazenost parkovacích míst či technické aspekty parkovacích ploch. Výsledky těchto dopravních průzkumů budou následně systematicky zpracovány a shrnuty.

Ve druhé části práce bude autor na základě získaných dat a zjištěných nedostatků navrhopvat všeobecná i konkrétní opatření ke zlepšení parkovací situace jak v rámci vybraných území, tak i v širším kontextu města Chrudim. Tyto návrhy budou cíleny zejména na zvýšení efektivity stávajících parkovacích ploch, zlepšení organizace dopravy v klidu a podporu bezpečnosti a udržitelné dopravy.

Ve třetí části práce budou zhodnoceny klady a zápory navržených opatření. Cílem této části je nabídnout ucelený pohled na možné způsoby zlepšení parkovací situace v analyzovaných lokalitách a posoudit reálný přínos jednotlivých návrhů z hlediska jejich proveditelnosti.

Cílem této diplomové práce je provedení analýzy současného stavu parkování na vybraných územích města Chrudim, identifikace klíčových problémů a následná formulace návrhů opatření, které přispějí k efektivnějšímu a udržitelnějšímu využití veřejného prostoru z pohledu dopravy v klidu.

1 ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU PARKOVÁNÍ

V současné době se mnoho měst potýká se stále rostoucí a zároveň nedostatečnou poptávkou po parkovacích místech a negativními dopady parkování na veřejný prostor, plynulost dopravy a samotnou kvalitu života jejich obyvatel. Chrudim jakožto významné okresní město s dynamicky se rozšiřující infrastrukturou a s tím pojenou dopravní poptávkou není v tomto ohledu výjimkou. Správné řízení dopravy v klidu se tak stává klíčovým faktorem pro udržitelný rozvoj města a zajištění komfortu pro jeho obyvatele a návštěvníky.

Cílem samotné analýzy je zmapovat současný stav dopravy v klidu ve městě Chrudim, identifikovat klíčové problémy v tomto odvětví a vyhodnotit jejich dopad na dopravní situaci. Na základě zjištěných údajů bude poté možné lépe pochopit hlavní faktory ovlivňující parkování a vytvořit podklady pro budoucí návrhy řešení. Pro získání potřebných údajů byl autorem zvolen následující postup:

1. určení geografického a demografického uspořádání města,
2. analýza dokumentů města se zaměřením na dopravu,
3. analýza dopravního systému města Chrudim,
4. analýza stávajícího stavu dopravy v klidu,
5. dopravní průzkum,
6. shrnutí analýzy.

1.1 Geografické a demografické uspořádání města

Město Chrudim nacházející se ve východní části Pardubického kraje je významným centrem pro stejnojmenný chrudimský okres a zároveň spádovou oblastí pro přilehlé obce i přibližně 11 km vzdálené krajské město Pardubice (1). Tato geografická poloha města ovlivňuje nejen celkový rozvoj města, ale také dopravní systém, včetně dopravy v klidu, která musí reflektovat urbanistickou strukturu a také demografické charakteristiky obyvatel.

1.1.1 Geografické uspořádání města

Chrudim se nachází na důležité trase mezi východními Čechy a Vysočinou, což z ní vždy činilo významný regionální dopravní bod. Město se rozkládá na mírně kopcovité krajině v povodí řeky Chrudimky, která následně teče do města Pardubice a vlévá se tam do řeky Labe. Zejména řeka Chrudimka historicky ovlivnila samotné osídlení města a jeho urbanizaci. Dalším významným prvkem historické urbanizace bylo zařazení města mezi tzv. královská věnná města, které pomohlo výraznému podtržení významnosti města a jeho následnému rozvoji. Tato historická urbanizace ovlivňuje z velké části dopravu dodnes stejně jako v dalších

historicky významných městech, které nebyly výrazně ovlivněny válečnými a politickými událostmi 20. století. Z dnešního pohledu vztaženého vzhledem k dopravě v klidu lze město rozdělit na již zmíněnou **historickou část**, která se skládá primárně z historického centra města. **Rezidentní oblasti**, které se skládají ze sídlišť a rodinných zástaveb, které jsou typické svou vysokou poptávkou po parkování ve večerních hodinách. **Obchodní a administrativní zóny**, které jsou typické svou potřebou krátkodobého parkování a vysokého dopravního zatížení. **Průmyslové oblasti**, kde souvisejí parkovací potřeby se směnným provozem společností a předpokládá se u nich vyšší závislost na individuální automobilové dopravě. **Dopravní uzly a přestupní místa** které jsou zase typické pro krátkodobá parkovací stání typu Park and Ride (P+R) či Kiss and Ride (K+R). Rozdělení Chrudimi na jednotlivé zóny je vyobrazeno na obrázku 1. (1)

Samotná rozloha území města Chrudim činí 3 315 ha plochy, která se z převážné části cca 75 % skládá ze zemědělské půdy a pouze 5 % celkového počtu tvoří zastavěná plocha, samotné budovy i se zahradami tvoří pouhé 2-3 % z celkového území města. Samotné průmyslové plochy, které jsou situovány na okrajích města poté tvoří cca 2 % z celkového území. Tyto hodnoty dokazují poměrně nízkou hustotu zástavby a velké predispozice pro budoucí rozšiřování města. Jelikož se jedná o spádovou oblast, tak je dopravní situace ve městě velmi ovlivněna okolními obcemi. Každodenně do města dojíždí velké množství obyvatel okolních obcí za prací, vzděláním či službami. Mezi nejvýznamnější obce patří Pardubice, Slatiňany, Heřmanův Městec, Hrochův Týnec, Chrast a Nasavrky. (1)



Obrázek 1 Rozčlenění města Chrudim Zdroj: (3), upraveno autorem.

1.1.2 Demografické uspořádání města

Demografické složení obyvatelstva má velký vliv na samotnou organizaci dopravy v klidu. Demografická data jsou jednou z možností, jak odhadnout dopravní poptávku či samotnou poptávku po parkovacích místech v jednotlivých částech města. Například podíl obyvatel v produktivním věku může naznačovat vyšší míru vlastnictví automobilu a tím i vyšší potřebu parkovacích míst, zatímco vyšší podíl seniorů může indikovat větší potřebu dostupného parkování v blízkosti bydliště. Počet obyvatel ke konci roku 2023 činil 23 441 obyvatel. V porovnání s přechozími lety se projevuje trend mírně se snižujícího počtu obyvatel, kdy nejvyšší počet obyvatel v rozmezí let 1995-2023 byl zaznamenán právě v roce 1995 a to 24 326 obyvatel. Ze získaných dat je také patrné, že od roku 1995 do roku 2023 se začala projevovat stagnace obyvatel, kdy se celkový počet pohybuje v relativně úzkém rozmezí s mírnými fluktuacemi v obou směrech. Jedním z důvodů tohoto poklesu může být zvyšující se počet migrujících obyvatel, kdy od roku 1995 téměř pravidelně každým rokem narůstá, jak počet přistěhovalých, tak i odstěhovaných obyvatel. Velkou abnormalitou je také rok 2022, kdy město přijalo až více jak dvojnásobek nových obyvatel, konkrétně 1342, přičemž počet odstěhovaných obyvatel pokračoval dále ve stejném růstovém trendu. Tato abnormalita je pravděpodobně zapříčiněna válkou na Ukrajině a přijutím válečných uprchlíků. Počty narozených a zemřelých se v tomto časovém úseku liší v řádech jednotek procent a nemají pravidelný trend. Průměrný věk obyvatel odpovídá celonárodnímu trendu postupného stárnutí populace s hodnotou 42,7 let. (2)

Mezi další důležité demografické data patří také podíly odjíždějících a dojíždějících obyvatel za prací či studiem. Z Chrudimi dle dat získaných ze sčítání lidu v roce 2021 dojíždí za prací mimo Chrudim celkem 6 314 obyvatel a za studiem 1365 studentů. V případě lidí, kteří za prací či studiem naopak do Chrudimi přijíždí se jedná o 3 221 obyvatel a 754 studentů. Z těchto průzkumů také vyplývá, že v Chrudimi až 70 % všech cestujících vyjíždí do práce či školy 5x týdně a častěji. V případě ostatních obcí ve chrudimském okrese je tato hodnota v řádech jednotek procent vyšší. Dále z průzkumů vyplývá, že téměř polovina obyvatel Chrudimi ke své mobilitě využívá osobní vozidlo, přičemž spolujezdcem je pouze každý 8. cestující. Vlák, městskou hromadnou dopravu (MHD) a jízdní kolo využívá přibližně 5 % obyvatel, zatímco pěší doprava je preferována až 20 % obyvateli. (2)

1.2 Analýza dokumentů města se zaměřením na dopravu

Doprava v klidu i její vývoj jsou velmi závislé na regulacích jednotlivých měst prostřednictvím strategických dokumentů, místních vyhlášek či územního plánování. Tato dokumentace určuje samotná pravidla pro rozvoj dopravní infrastruktury, pravidla pro

parkování a strategii města v oblasti udržitelné mobility. V této podkapitole jsou popsány jednotlivé dokumenty města Chrudim, včetně jejich cílů a opatření, která z nich vyplývají.

1.2.1 Strategický plán udržitelného rozvoje města v letech 2015-2030

Přípravy ke zpracování tohoto strategického plánu (4) začaly již v roce 2014, kdy již v lednu téhož roku byla podepsána smlouva na vypracování analytické části, u které byl do značné míry využit jako podklad audit udržitelného rozvoje města z roku 2013. Samotná analytická část tohoto strategického dokumentu se v dopravě zaměřuje na silniční, železniční, leteckou, veřejnou hromadnou dopravu (VHD) i dopravu v klidu. V ohledu na silniční dopravu je popisována samotná infrastruktura města, konkrétní problémy a očekávání od již v roce 2014 dokončované 1. etapy chrudimského obchvatu. V železniční dopravě jsou popisovány cestovní proudy, jednotlivé tratě, plány a odhad jejich dopadu na dopravu. V případě dopravy v klidu je nejdříve popisován nevyhovující stav infrastruktury pro cyklistiku a možnosti dalších možných cyklistických tras. V druhé části zaměřené na pěší dopravu a parkování je popisován uspokojivý stav pěší infrastruktury a průběžné osazování bezbariérovými prvky. Z pohledu parkování je popisován nedostatečný počet parkovacích ploch, který nevyhovuje potřebám území. Tento problém se nejvíce projevuje u sídlišť, kde je po parkování největší poptávka. Zmíněný je také nedostatek parkovacích ploch pro autobusy a nákladní vozidla. Jako možnosti těchto problémů jsou zde zmiňovány stavby parkovacích domů, potřeba podzemních parkovacích stání na sídlištích a zřízení koncepce parkování ve městě. U VHD a letecké dopravy jsou v tomto dokumentu pouze popisovány stavy v roce 2014 a přepravní poptávka v minulých letech. (4)

V návrhové části strategického plánu (4) v rozvojové oblasti B (Enviromentální oblasti) zaměřené na životní prostředí, územní rozvoj, dopravu a bydlení jsou vytyčeny 3 velmi obecné cíle:

- zajistit kvalitní životní prostředí s důrazem na udržitelný rozvoj,
- zajistit ve městě dopravu podporující kvalitní život občanů,
- zajistit kvalitní urbanistický rozvoj s ohledem na potenciál města. a nejvhodnější strategický směr se zajištěním ochrany kulturních i přírodních hodnot území.

Jako opatření v dopravě k dosažení těchto cílů jsou uvedeny podpora veřejné hromadné dopravy, snižování nutnosti využití individuální automobilové dopravy (IAD), rozvoj infrastruktury a bezpečnosti v dopravě, snižování negativního vlivu dopravy na životní prostředí a zajištění osvěty veřejnosti v problematice bezpečnosti silniční dopravy (4). Zejména snižování IAD má přímou vazbu na dopravu v klidu, neboť omezení počtu vozidel v oblasti může vést k nižší poptávce po parkování.

1.2.2 Akční plány města

Jak již bylo rozebráno v předchozí části, tak město Chrudim má zpracovaný strategický plán udržitelného rozvoje v letech 2015-2030 (4), který vytyčuje strategické cíle, kterých by mělo město dosáhnout. Jedním z předpokladů pro splnění těchto strategických cílů, vyplývajících z dokumentu, jsou akční plány města, které rozpracovávají jednotlivé aktivity či opatření do konkrétních realizačních kroků. Tvorba probíhá prostřednictvím sběru dat od občanů, která vycházejí z potřeb města, a jsou dále doplněna o odborné návrhy jednotlivých odborů a komisí Městského úřadu Chrudim. Akční plány zahrnují pouze akce s předpokládanou cenou realizace nad 200 000 Kč. V akčních plánech jsou uváděny názvy projektů, předpokládané rozpočty, stádia přípravy, typy aktivity, roky realizace a také strategické cíle, které dané projekty naplňují. (5)

Z analýzy akčních plánů, případně i jejich vyhodnocení od roku 2017 do roku 2023 byly autorem identifikovány jako nejdůležitější projekty jednání s Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD) o výstavbě 3. etapy chrudimského obchvatu, jednání o modernizaci autobusového nádraží, výstavba terminálu městské hromadné dopravy u vlakového nádraží a podpora vybudování parkovacího domu na Školním náměstí či příprava realizace podzemního parkoviště v ulici U Stadionu. Mezi méně významné akce se řadí investice do pěší a cyklistické infrastruktury, vyhodnocování změn parkování v centru města či stavby menších záchyťových parkovacích ploch. (5)

1.2.3 Územní plán

Územní plán města Chrudim (6) je klíčovým dokumentem, který určuje koncepci rozvoje území města, stanovuje funkční využití jednotlivých ploch a definuje pravidla či omezení pro výstavbu. Je zároveň také základním nástrojem pro řízení územního rozvoje a zajišťuje koordinaci mezi soukromými a veřejnými zájmy ke vztahu k území. Aktuálně platná verze v den 27. února 2025, byla schválena zastupitelstvem města 24. února 2025 a zahrnuje změnu č. 7 územního plánu. Město Chrudim nechává pravidelně zpracovat územní studie zaměřené na dopravu a infrastrukturu, které slouží jako podklad pro plánování a rozvoj města. Jednou z významných územních studií z pohledu dopravy v klidu je studie zaměřená na Masarykovo náměstí. (6)

Masarykovo náměstí

Studie zaměřená na lokalitu Masarykova náměstí (6) se zaměřuje na komplexní dopravní a urbanistické řešení této klíčové lokality. Popisuje současné řešení parkovacích stání a napojení na okolní infrastrukturu. Ve studii se také uvažuje nad možnými budoucími projekty města jako je např. parkovací dům u bývalého hotelu Bohemia.

Ze studie (6) vyplývá zvýšený potenciál kvalitního veřejného prostoru, zejména v souvislosti s pěší dopravou. Dále je zde poukazováno na postupné přetěžování okolních ulic z důvodu nedostatku parkovacích míst v dané lokalitě. I přes povedené návrhy se však studie příliš fixuje na již zmíněný parkovací dům v prostoru bývalého hotelu Bohemia, kolem kterého není stále rozhodnuto, zda vznikne, popřípadě v jaké podobě. Dále ve studii nejsou zmíněny konkrétní návrhy na řešení problému s místy pro zásobování.

1.2.4 Nařízení města Chrudim č. 1/2024 o placeném stání na místních komunikacích ve městě Chrudim

V oblasti dopravy a parkování město Chrudim přijalo nové nařízení č. 1/2024 o placeném stání na místních komunikacích, které nabylo účinnosti 1. dubna 2024 (7). Toto nařízení nahradilo předchozí nařízení platné od roku 2021. Nařízení upravuje podmínky pro placené stání na vybraných úsecích místních komunikací ve městě Chrudim, mezi tyto úseky se řadí např. Resslerovo náměstí, Školní náměstí či ulice Čs. partyzánů. Nařízení dále stanovuje pravidla pro zpoplatnění parkování, výše poplatků, provozní doby a podmínky pro rezidentní a abonentní parkování. Cílem je efektivní regulace parkování v centru města, podpora rotace vozidel a lepší dostupnost parkování pro rezidenty. (7)

1.3 Analýza dopravního systému města Chrudim

Dopravní infrastruktura je jednou z klíčových složek fungování města Chrudim a přímo ovlivňuje jak denní život obyvatel, tak ekonomický rozvoj regionu. Město se nachází na významné dopravní ose mezi Pardubicemi a Žďárem nad Sázavou, což má dopad na intenzitu dopravy a její organizaci. Cílem této analýzy je zhodnotit současný stav dopravní infrastruktury, identifikovat klíčové problémy a zmapovat plánované změny a rozvojové projekty, které by mohly ovlivnit dopravu v klidu ve městě. Zvláštní pozornost bude věnována individuální automobilové dopravě, veřejné hromadné dopravě, cyklistické dopravě a pěší dopravě. Letecká a lodní doprava nemají v rámci městské mobility významnou roli a slouží spíše k rekreačním a sportovním účelům. Jednotlivé aspekty dopravního systému budou zkoumány s ohledem na plynulost dopravy, bezpečnost, dostupnost a udržitelnost. Analýza se zaměří na klíčové komunikace, dopravní uzly a plánované investice, které mohou přispět k efektivnějšímu fungování městské dopravy.

1.3.1 Osobní automobilová doprava

Silniční doprava v Chrudimi významně ovlivňuje každodenní život návštěvníků města i obyvatel a klade vysoké nároky na městskou infrastrukturu. Město je významným dopravním uzlem v Pardubickém kraji, kde se kříží několik důležitých silnic. Tato poloha společně

s vysokou poptávkou po mobilitě přispívá k vysoké intenzitě dopravy a vysokým nárokům na kapacitu a kvalitu dopravní infrastruktury. Základní dopravní strukturu Chrudimi tvoří městský komunikační okruh (MKO), který obepíná centrální část města a slouží jako hlavní sběrná a tranzitní trasa. Na MKO navazují hlavní radiály ve směrech sever – jih a západ – východ, které propojují město s okolními oblastmi. Dále je zde síť vedlejších silnic a místních komunikací, které zajišťují obslužnost jednotlivých částí města. Silniční síť v Chrudimi čelila dlouhodobě vysokému dopravnímu zatížení, a to zejména v centrální části města. Tento problém byl z velké části vyřešen vybudováním obchvatu města v rámci první etapy přeložky silnice I/37 (Medlešice – křižovatka I/17), který byl slavnostně otevřen v roce 2015 a významně přispěla k odklonění části tranzitní dopravy z města. V roce 2021 byla dokončena i druhá etapa přeložky silnice I/37 (křižovatka I/17 – Slatiňany), která přesměrovala i zbylou tranzitní dopravu mimo obydlené oblasti města. V budoucnosti se počítá s vybudováním třetí části obchvatu na severozápadě Chrudimi, která by měla odklonit také tranzitní dopravu směřující od Heřmanova Městce. Další výhodou by bylo také odlehčení dopravy MKO zejména v oblasti Masarykova náměstí a přímé napojení na průmyslovou zónu vedoucí mimo centrum města. (3,8)

Podle posledního celonárodního sčítání dopravy v roce 2020 došlo k nárůstu dopravy o 10 %. Veřejně dostupné dopravní intenzity ve městě Chrudim však nezohledňují rozšíření obchvatu, neboť v době sčítání stále probíhala výstavba jeho druhé etapy. Tento nárůst počtu osobních automobilů přímo zvyšuje tlak na parkovací kapacity, a to nejen v centru města, ale i v rezidenčních oblastech s vyšší hustotou zalidnění. Ačkoliv dokončení druhé etapy obchvatu v roce 2022 výrazně přispělo k odklonu tranzitní dopravy mimo centrum, jeho dopad na parkování v městských oblastech byl omezený. (9)

1.3.2 Železniční doprava

Železniční doprava je jedním z pilířů dopravní obslužnosti obyvatel i návštěvníků města Chrudim. Na trase mezi Pardubicemi a Chrudimí dosahuje přepravní proud až 1000 osob denně (4). Toto číslo dokládá význam železničního spojení v regionu. Chrudimské nádraží leží na křižovatce dvou regionálních tratí č. 238 (Pardubice – Chrudim – Hlinsko – Havlíčkův Brod) a č. 016 (Chrudim – Chrudim město – Moravany – Holice). Konkrétně trať č. 238 má dokonce přímou návaznost na železniční koridor Praha-Pardubice. Mimo již zmíněné tratě se v Chrudimi také nachází vlečky do průmyslových areálů. V roce 2024 došlo k plošnému nahrazení zastaralých motorových jednotek 814 (RegioNova) za moderní soupravy 847 (RegioFox). Tento krok byl realizován za účelem zvýšení komfortu pro cestující a zvýšení atraktivity železniční dopravy. Do budoucna se zkoumají další možné alternativy ke zvýšení konkurence

schopnosti železniční dopravy. Jedním z možných budoucích řešení by bylo vytvoření Ostřešanské spojky, která by zkrátila cestovní dobu a vyřešila nešťastné řešení přesunu vlaku mezi Hlavním nádražím a rosickým nádražím v Pardubicích. Toto řešení bylo však v roce 2023 zamítnuto s odůvodněním nízké ekonomické efektivity a negativnímu postoji obcí, jimiž by tato spojka procházela. Náhradním řešením se zdá být modernizace a elektrifikace stávající trati, která by bez větších zásahů do krajiny zkrátila cestovní čas. Dalším možným budoucím projektem je vybudování 3. chrudimské železniční zastávky na trati č. 238 a zvýšení pěší dostupnosti od obchodní zóny, sportovních areálů a nové zástavby u řetězce Tesca. (10)

Samotná železniční doprava nepřímo snižuje poptávku po parkování, jelikož přispívá ke snižování počtu příjíždějících vozidel do města. V kombinaci se záchytnými parkovišti či implementaci moderních řešení parkovacích stání (K+R,P+R) v počátečních a cílových stanicích má velký potenciál ke snižování počtu osobních automobilů ve městě.

1.3.3 Městská a regionální hromadná doprava

Dalším důležitým pilířem městské mobility je MHD, která snižuje závislost obyvatel na využívání IAD v rámci města. Městská hromadná doprava ve městě Chrudim je tvořena výhradně autobusovými linkami, které propojují jednotlivé části města i přilehlé obce, čímž zabezpečují dostupnost klíčových míst jako jsou školy, zdravotnická zařízení, sportoviště či průmyslové zóny. Městská hromadná doprava je provozována dopravcem Arriva autobusy a.s. a provozuje celkem 6 linek. Na provozu se finančně podílí město Chrudim. Městská hromadná doprava v Chrudimi je od roku 2024 zakomponována do systému Integrované regionální dopravy Královéhradeckého a Pardubického kraje (IREDO). Tento krok umožnil snadnější přestupy mezi regionální dopravou a městskou dopravou s využitím jediné jízdenky. Do budoucna město plánuje kompletní přechod na elektrické autobusy. Vzhledem k růstovému potenciálu města Chrudim se do budoucna počítá také s úpravou dopravní obslužnosti, zavedením nových spojů a efektivním doplňováním alternativních druhů dopravy, které mohou přispět k udržitelnému rozvoji městské mobility. (11)

Narozdíl od MHD se regionální autobusová doprava zaměřuje na spojení mezi vzdálenějšími obcemi a hraje velkou roli v propojení města Chrudim a dalších klíčových měst Pardubického kraje. Hlavní regionální autobusové linky spojují město Chrudim s Pardubicemi, Heřmanovým městem, Poličkou či Hlinskem. Regionální autobusy v některých směrech představují přímou konkurenci železnici, zejména díky větší návaznosti na centra měst, vyšší frekvenci spojů či zvyšujícímu se podílu spěšných spojů na železnici, které snižují dopravní dostupnost z menších obcí. V rámci regionální autobusové dopravy se do budoucna plánuje

lepší koordinace jízdnicích řádů s ostatními druhy dopravy a postupná modernizace vozového parku za účelem zvýšení konkurence schopnosti IAD. (3)

Městská i regionální doprava mohou díky své atraktivitě, která je v tomto případě vyjádřena primárně frekvencí spojů, významně ulevit přeplněnosti parkovacích ploch. Zejména kvalitní MHD může snížit potřebu vlastnictví více automobilů v rodině a tím i samotnou potřebu parkovacích míst v místě bydliště. U VHD je tento potenciál značně nižší a omezuje se zvláště na obyvatele v důchodovém a školním věku.

1.3.4 Nemotorová doprava

Nemotorová doprava zahrnuje především cyklistickou a pěší dopravu, které významně přispívají k udržitelnému a ekologickému rozvoji města. Tyto druhy dopravy hrají klíčovou roli v každodenní mobilitě obyvatel i v rozvoji turistiky. Zvláště ve městě, jako je Chrudim, mohou efektivně doplňovat veřejnou dopravu a snižovat tím závislost na IAD.

Cyklistická doprava

Cyklistická doprava v Chrudimi se rozvíjí, i když infrastruktura stále vykazuje nedostatky. Historická zástavba a urbanistické uspořádání města komplikuje vedení cyklistických tras, zejména v centru. Město však investuje do zlepšení podmínek pro cyklisty, vybudovány byly nové stojany na kola a rozšiřují se cyklostezky a cyklo pruhy, čímž se zlepšuje bezpečnost a komfort jízdy. Důraz je kladen na propojení městských částí a napojení na regionální cyklotrasy. Kromě každodenní dopravy je cyklistika v Chrudimi populární i pro volnočasové aktivity, což podporuje rozvoj cykloturistiky. V budoucnu se nabízí investice do systému sdílených kol a lepší integrace s veřejnou hromadnou dopravou, čímž by se ulevilo i parkovacím kapacitám ve městě. (3)

Pěší doprava

Chůze je přirozeným způsobem dopravy, který hraje klíčovou roli v městském prostředí. Chrudim podporuje pěší dopravu výstavbou bezbariérových tras, rekonstrukcí chodníků a zlepšováním bezpečnosti přechodů. Výzvou je propojení rezidentních oblastí s centrem a dopravními uzly. Město pracuje na zlepšení tras vedoucích k rekreačním oblastem, jako je okolí řeky Chrudimky nebo městské parky. Postupně se obnovuje městský mobiliář, což zvyšuje komfort pro chodce. V budoucnu se plánuje rozšíření pěších zón a zklidnění dopravy, čímž se podpoří pěší mobilita alepší veřejný prostor, což zároveň přispěje k efektivnějšímu parkování. (3)

1.4 Analýza stávajícího stavu dopravy v klidu

Doprava v klidu ve městě Chrudim představuje každým dalším rokem stále větší výzvu v důsledku zvyšujícího se počtu automobilů, jejich rozměrů a omezených možností parkování. Zároveň je však klíčovým aspektem městského plánování, které ovlivňuje mobilitu obyvatel, dostupnost služeb i kvalitu veřejného prostoru. Cílem této analýzy je identifikovat hlavní problémy spojené s parkováním ve městě Chrudim a analyzovat konkrétní problémové oblasti.

Chrudim se jako většina českých měst potýká s rostoucím tlakem na parkovací kapacity primárně v centru města, jeho přilehlém okolí a městských sídlištích. Tento problém většinou vzniká v dopoledních a odpoledních hodinách u frekventovaných zařízení jako jsou nemocnice, poliklinika, školy, služby a obchodní střediska. Ve večerních hodinách se týká primárně městských sídlišť, které byly postaveny před rokem 1990 a při jejich návrhu i samotné stavbě nebylo počítáno s „automobilovým boomem“ (velký růst počtu vozidel ve společnosti), který nastal s vyšší ekonomickou prosperitou obyvatelstva a rozmachem automobilového průmyslu. Zatímco v roce 1990 připadalo v České republice 4,27 obyvatel na vozidlo, tak v roce 2022 již tento ukazatel činil počet 1,67 obyvatel na vozidlo. V následujících letech je odhadováno, že tento trend bude pokračovat. (2)

Město se snaží na tento vývoj reagovat prostřednictvím kombinace regulačních opatření a rozšířením parkovacích kapacit. Mezi hlavní nástroje města patří zavedení placených zón, které vychází z **Nařízení č. 1/2024** (7), které bylo blíže popsáno v **části 1.2.4**. Dalšími důležitými kroky jsou rekonstrukce parkovacích stání, stavby nových záchytných parkovacích stání, motivace řidičů k přechodu z IAD na alternativní druhy dopravy a návrhy parkovacích domů. I přes zvyšující úsilí v posledních letech v oblasti parkování však město nedokázalo aktuální nedostatek parkovacích míst plošně vyřešit. Z pohledu na celé území města Chrudim nejsou v územních studiích ani strategických dokumentech popsány žádné komplexní plány na řešení městského parkování jako celku. V minulosti byly však plánovány stavby parkovacích domů u bývalého Hotelu Bohemia, v prostorách Moranovy zahrady či za obchodním domem Tesco (5). Všechny projekty byly však z různých důvodů (financování, vlastnictví pozemků, regulační plány města) zrušeny či odloženy. Do budoucna se však počítá s upraveným návrhem parkovacího domu o parkovací kapacitě přibližně 191 parkovacích míst v prostorách za sportovní halou na Tyršově náměstí (5).

Dalším důležitým faktorem z pohledu dopravy v klidu je samotná typologie uživatelů dopravy. Jednotlivé skupiny uživatelů mají své specifické požadavky na parkování, které je nezbytné zohlednit při navrhování parkovacích opatření.

První skupinou jsou **rezidenti**, u kterých se uvažuje využívání parkovacího místa v blízkosti svých domovů. Hlavním problémem pro rezidenty je nedostatek parkovacích míst v sídlištních oblastech zejména ve večerních hodinách, kdy se většina obyvatel vrací domů.

Druhou skupinou jsou **abonenti**, kteří jsou bráni jako podnikatelé či zaměstnanci firem působících ve městě a vyžadují stabilní parkovací kapacity v blízkosti svých pracovišť. Tato skupina je hlavní příčinou nedostatku parkovacích míst v centru města, jelikož vozidla tráví většinu dne zaparkovaná na stejném místě. Jedná se o cílovou skupinu, která by mohla využívat např. parkovací domy a tím uvolnit lépe dostupná parkovací místa pro krátkodobé parkování.

Třetí skupinou jsou **návštěvníci města**, kam lze zařadit turisty, zákazníky obchodů a služeb nebo návštěvníky kulturních či sportovních akcí. Tato skupina je typická rychlými rotacemi vozidel s potřebou krátkodobých parkovacích stání, popřípadě záchytných parkovišť.

Čtvrtou skupinou jsou **dodavatelé a zásobování**, kde se jedná o velmi specifickou skupinu, kam se řadí zásobovací vozy, kurýrní služby či servis. Z pohledu rozmachu e-komerce (elektronického obchodování) a rostoucího počtu výdejních schránek se tato skupina v posledních letech rychle rozšiřuje. Je zde nutné počítat s dodatečnými vykládacími prostory, aby nedocházelo k blokování provozu. V kontextu dopravy v klidu ve městě Chrudim je tato skupina zanedbávána, čímž je často nucena omezovat provoz a snižovat bezpečnost dopravy.

Samotná dostupnost a regulace parkování v Chrudimi se liší dle charakteru a lokality jednotlivých oblastí. Parkování je z pravidla regulováno zejména v centru města a v jeho blízkém okolí. Okrajové části nejsou mimo soukromá parkoviště nijak regulovány, v některých případech nejsou vyznačeny ani svislým či vodorovným dopravním značením. Doprava v klidu je v Chrudimi tvořena kombinací čtyř typů stání:

1. placená stání,
2. neplacená vyznačená parkovací stání,
3. legální parkování mimo vyznačená parkovací stání,
4. soukromé pozemky.

Jak již bylo uvedeno, tak **placená stání** se nacházejí v centru města a jsou vybavena parkovacími automaty. Dle **nařízení města č. 1/2024 (7)**, lze za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy tato placená stání užít ke stání silničního motorového vozidla na maximální dobu 24 hodin. Placená stání jsou zavedena v pracovních dnech (pondělí až pátek) v době 7-18 h, s výjimkou ulic Čs. partyzánů (7-16 h), nábřeží Karla Čapka (7-16 h) a Školního náměstí (8-18 h). Ceník za placená stání na místních komunikacích ve městě Chrudim, vydaný na základě tohoto nařízení, určuje konkrétní ceny (v Kč) za parkování, které jsou uvedeny v tabulce č. 1 a jsou platné ke dni 11.03.2025. (7)

Tabulka 1 Ceník za placená stání na místních komunikacích

Placená zóna	30 minut	1 hodina	Každá další hodina	1 den	1 rok (fyzická os.)	1 rok (právníká os.)
Resslovo náměstí	15	25	40	200	2000	4500
Školní náměstí	15	25	25	200	2000	4500
Ulice Hradební	15	25	25	200	2000	4500
Masarykovo náměstí	x	15	25	x	2000	4500
Ulice Čs. partyzánů	x	15	25	x	2000	4500
Nábřeží Karla Čapka	x	15	25	x	2000	4500
Ulice Havlíčkova	x	15	25	x	2000	4500
U Vodárny	x	15	25	x	2000	4500

Zdroj: (7)

Neplacená vyznačená parkovací stání jsou ve městě Chrudim typická primárně pro okolí městského komunikačního okruhu a okrajové části města, kde nejsou zavedené placené zóny. Tato stání jsou vždy řádně označena svislým dopravním značením, v některých případech jsou také doplněna o vodorovné dopravní značení, které vymezuje konkrétní prostor na parkovišti pro zaparkování vozidla.

V případě **legálního parkování mimo vyznačená parkovací stání** se jedná o taková místa, která dodržují platnou dopravní legislativu, zejména zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích (12), zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (13) a vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (14). Mezi základní podmínky na parkování mimo vyznačená parkovací stání lze dle této legislativy zařadit :

- **musí být zachována minimální šířka průjezdu** (3 m pro každý směr jízdy),
- **vozidlo nesmí bránit provozu a bezpečnosti** (neblokovat vjezdy, neohrožovat chodce, cyklisty a ostatní účastníky provozu),
- **musí být respektováno dopravní značení,**
- **parkování na chodníku pouze s dopravním značením** (pokud je povoleno, minimální prostup pro chodce musí být 1,5 m),
- **zákaz parkování na zeleni či mimo vozovku.**

U **soukromých pozemků** se jedná zejména o parkovací plochy, které jsou vlastněny soukromými vlastníky a město Chrudim na jejich provoz má pouze omezený vliv. Pravidla parkování, zpoplatnění, kontrolu i řešení případných problémů si musí iniciovat sám majitel. Přesto jsou v některých případech (výhradně v obchodních zónách) tato parkoviště navrhována tak, aby přes den sloužila k obsluze skupiny uživatelů **návštěvníků města** nebo **dodavatelům a zásobování** a přes noc byla využívána skupinou **rezidentů**, která trpí nedostatkem parkovacích ploch v okolí svého bydliště. V kontextu této práce se jedná zejména o areál Nemocnice, parkoviště u Billy, parkoviště u Penny Marketu, parkoviště u lékárny a další menší

soukromé parkoviště. Do parkovacích kapacit jednotlivých soukromých ploch jsou započítána pouze taková parkovací místa, která jsou volně k využití zákazníky, návštěvníky či rezidenty. Parkovací místa v soukromých areálech s využitím k parkování pouze pro zaměstnance nebudou započítána. Ceníky parkování na jednotlivých soukromých plochách, která se nachází v autorem uvažovaných lokacích jsou uvedeny v tabulce č. 2. Hodnoty jsou uvedeny v Kč.

Tabulka 2 Ceník za placené stání na vybraných soukromých pozemcích

Místo	kapacita	30 minut	1 hodina	další hodina	1 den	Pouze pro zákazníky
Areál nemocnice	154	Zdarma	30	30	200	NE
Parkoviště Penny Market	82	x	x	x	x	ANO
Parkoviště Billa	53	x	Zdarma/60	60	x	NE
Parkoviště Relax Club	15	x	x	x	x	ANO
Parkoviště Albert	175	x	x	x	x	NE
Parkoviště u Tesca	289	x	x	x	x	NE
Parkoviště lékárna	8	x	x	x	x	ANO

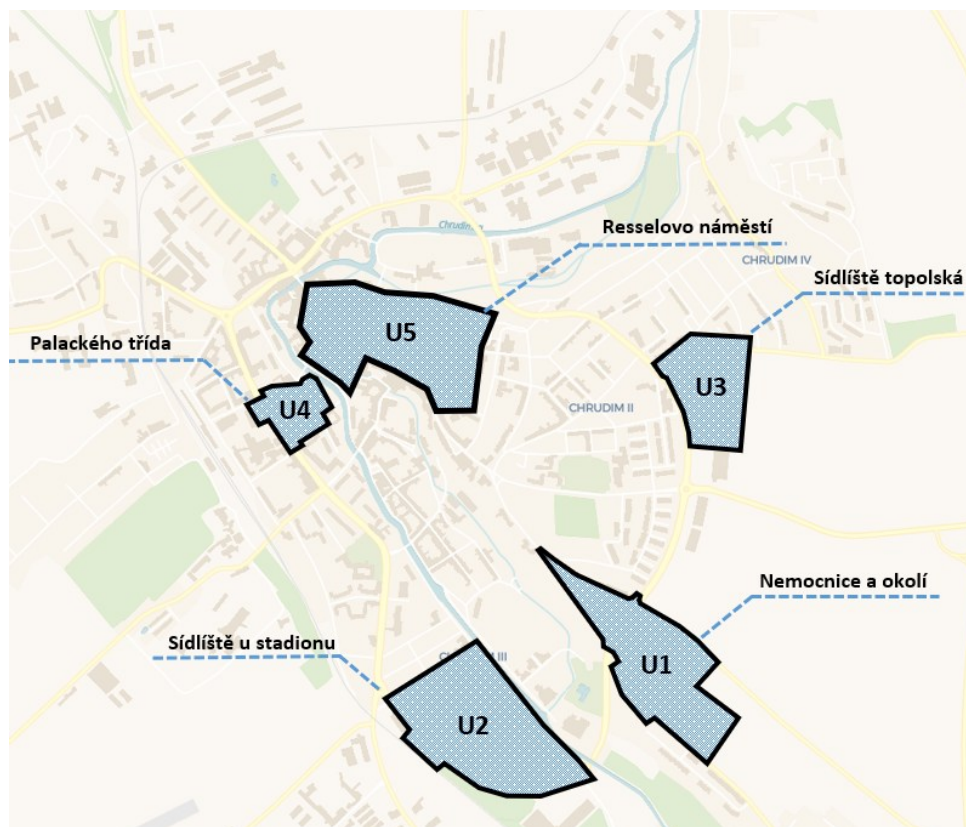
Zdroj: autor

Na základě výsledků předběžné analýzy, která spočívala zejména v průzkumu území a sepisování poznatků, bylo autorem k podrobnější analýze zvoleno 5 oblastí. Výběr těchto oblastí vychází také z jejich strategického významu pro Chrudim a přilehlé okolí, stejně jako ze samotné vytíženosti parkovacích ploch. Každé z těchto území navíc vytváří specifické podmínky a vyžaduje individuální přístupy k budoucímu řešení. Mezi hlavní kritéria, která byla zohledněna při výběru jednotlivých území se řadí:

- dopravní vytíženost území,
- funkční využití území,
- stávající regulace parkování,
- dostupnost parkovacích ploch,
- budoucí rozvoj a plánovaná opatření.

Každá z vybraných oblastí představuje různé podmínky a problematiku s ohledem na dopravu v klidu. A to zejména rozdílné funkční využití těchto území a poptávka po parkovacích plochách. Zatímco dvě vybrané oblasti jsou primárně rezidentní a klíčový je zde dostatek parkovacích ploch pro obyvatele, tak zbylé tři lokality jsou vyznačovány vysokou potřebou krátkodobých parkovacích míst z důvodu nákupu či návštěvy lékaře. Významnou roli ve výběru hrály zejména rozvojové plány na území města a plánované dopravní projekty. Z tohoto důvodu nebylo do řešených oblastí začleněno např. Masarykovo náměstí nebo širší oblast v okolí sportovní haly, kde se do budoucna počítá s výstavbou parkovacího domu a pro dané území jsou již zpracovány také uzemní studie a další potřebná dokumentace. Kritéria jako dopravní vytíženost území a dostupnost parkovacích ploch byla hodnocena na základě vizuálního

posouzení, které se zaměřovalo na aktuální stav obsazenosti parkovacích míst a chování řidičů při nedostatku parkovacích ploch (např. parkování na chodníku nebo v zelených plochách). S pomocí těchto kritérií byly nakonec vytyčeny rezidentní oblasti **Sídlíště u stadionu**, **Sídlíště topolská** a oblasti s vysokou návštěvností **Nemocnice a okolí**, **Palackého třída** a **Resselovo náměstí**. Vyznačení oblastí na mapě je k dispozici na obrázku 2.



Obrázek 2 Vymezení řešených oblastí Zdroj: (15), upraveno autorem

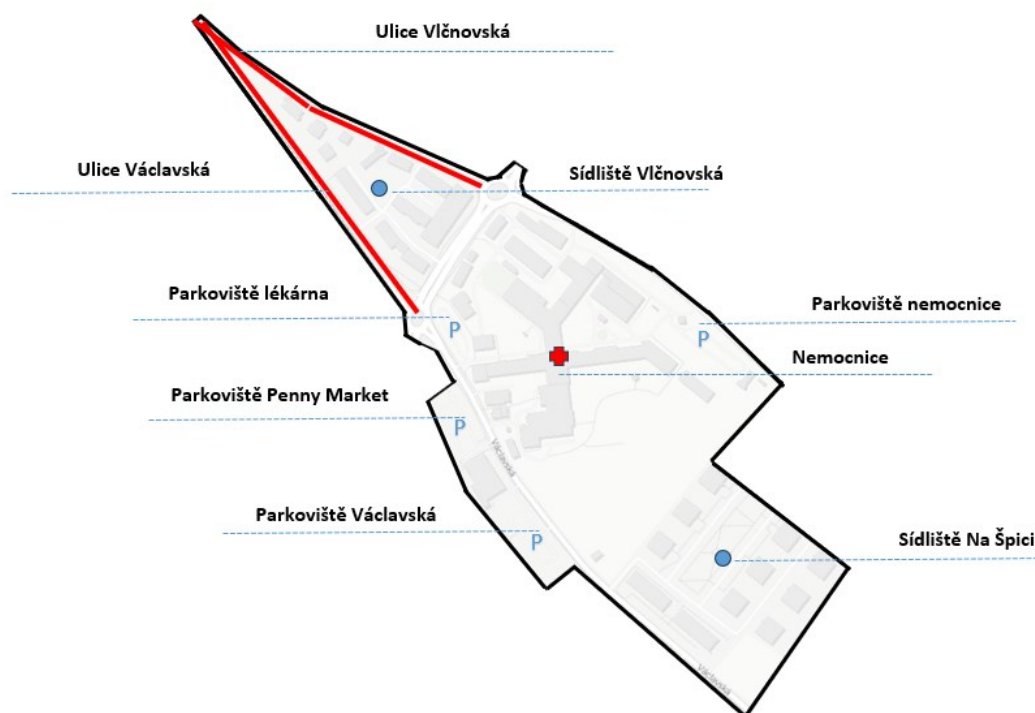
Bližší pohled na řešená území je k dispozici v následujících **částech 1.4.1 až 1.4.5**, kde jsou jednotlivá území blíže popsána a rozdělena na menší části pro efektivnější analýzu z pohledu dopravy v klidu. Takto vytvořená podrobná analýza vybraných území následně poskytne podklady pro návrh efektivních a cílených opatření ke zlepšení parkovací situace ve městě Chrudim. Výstupy z analýzy umožní identifikovat hlavní problémy a navrhnout vhodná opatření, která se budou snažit reflektovat potřeby klíčových skupin uživatelů parkovacích stání, přičemž bude nutné zohlednit různé kompromisy mezi těmito potřebami.

1.4.1 Nemocnice a blízké okolí

Jedním z velmi exponovaných míst z hlediska dopravy v klidu je právě samotné okolí chrudimské nemocnice. Poptávka po parkování v této lokaci nabývá svého maxima zejména v ranní a odpolední dobu. Samotný areál nemocnice je totiž významným cílem dopravy, ať už jde např. o návštěvníky, pacienty či zaměstnance nemocnice. Tato skutečnost vede ke konfliktům mezi jednotlivými skupinami uživatelů dopravy, kdy se problém s parkováním rozšiřuje i do přilehlých ulic, zejména **Václavské ulice** a **Vlčnovské ulice**.

Daný problém v těchto uvedených ulicích může být také ovlivněn starší zástavbou bytových domů, které jsou za účelem tohoto projektu označeny jako „**sídlíště Vlčnovská**“. Tato zástavba nemá žádným způsobem řešeno parkování, přestože je dobře napojena na okolní dopravní infrastrukturu a disponuje velkými volnými prostory se značným podílem zpevněných ploch. V **ulici Václavská**, směrem od nemocnice k náměstí, se nachází parkoviště se svislým dopravním značením IP 11g, které je často nesprávně využíváno k parkování na celé šířce chodníku, což tvoří významnou bariéru pro pěší dopravu (14). V **ulici Vlčnovská** je legální stání povoleno pouze po pravé straně vozovky. Z důvodu zúžení komunikace v některých místech by však nemělo být parkování tolerováno po celé délce ulice. Řidiči také ne vždy dodržují povinnou vzdálenost od okružní křižovatky, čímž omezují samotný nájezd na okružní křižovatku a zvyšují riziko nehody. Další zástavbou v okolí nemocnice je moderní **sídlíště Na Špici**, u kterého se již při projektování počítalo s významnou poptávkou po parkovacích místech. Samotné parkování je zde řešeno kombinací podzemních a nadzemních parkovacích stání. Z pohledu celkového řešeného území v okolí nemocnice se tato parkovací stání nacházejí sice nejdál od vchodu do nemocnice (přibližně 400 m) (3), ale v pracovní dny, zejména v době nejvyšší poptávky, mohou sloužit jako krátkodobá parkovací stání. V okolí se dále nachází také obchodní řetězce **Penny Market**, který má k dispozici své soukromé parkoviště s vjezdem povoleným pouze pro zákazníky, avšak s absencí vjezdové závory či jinými regulačními nástroji, které by aktivně zamezovaly parkování např. návštěvníkům nemocnice. Dalšími důležitými místy jsou **lékárna** a **dětská skupina Kaštánek**, které přímo sousedí s nemocnicí a u nichž se nachází i další významné záchytné parkoviště. Toto parkoviště je i na internetových stránkách chrudimské nemocnice propagováno jako hlavní bezplatné parkoviště. Jedním z problémů je však absence vodorovného dopravního značení, které by dalo parkovišti nějakou organizaci parkování. Dalším problémem je absence stínících prvků a regulačních prvků krátkodobého parkování. Zásobování je zde řešeno přes vjezdovou bránu areálu nemocnice. V samotném **areálu nemocnice** se nachází placené parkoviště, které bylo v roce 2024 výrazně rozšířeno, aby zlepšilo nabídku parkovacích stání přímo v areálu. V okolí nemocnice se dále

nachází **Parkoviště Čáslavská**, které i přes svou nízkou parkovací kapacitu tvoří důležitý článek celého parkovacího systému v okolí nemocnice a nabízí vhodný prostor pro případné rozšíření parkovacích kapacit. Pohled na vymezené území i s popiskami jednotlivých důležitých míst je k dispozici na obrázku 3.



Obrázek 3 Nemocnice a blízké okolí Zdroj: (15), upraveno autorem

Při výpočtu parkovací kapacity jednotlivých částí území byly v rámci parkovacích ploch bez vodorovného dopravního značení použity standardní rozměry $2,5 \times 5$ m k odhadu jejich celkové kapacity. U legálního parkování u kraje vozovky např. v **ulici Vlčnovská** byly brány v potaz pouze taková místa, která nijak neporušují platnou legislativu a neomezují vjezdy na soukromé pozemky či neblokují prostory určené na umístění kontejnerů na odpad. Podrobný pohled na celkovou kapacitu jednotlivých částí daného území je k dispozici v tabulce č. 3.

Tabulka 3 Celková kapacita míst k parkování území nemocnice a okolí

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	El. Nabíječka	Celkem
Sídliště Na Špici	226	10	100	x	336
Parkoviště nemocnice	144	9	x	1	154
Parkoviště Penny Market	81	1	x	x	82
Parkoviště lékárna	55	2	x	x	57
Parkoviště Václavská	60	x	x	x	60
Ulice Vlčnovská	43	x	x	x	43
Ulice Václavská	9	x	x	x	9
Celkem					741

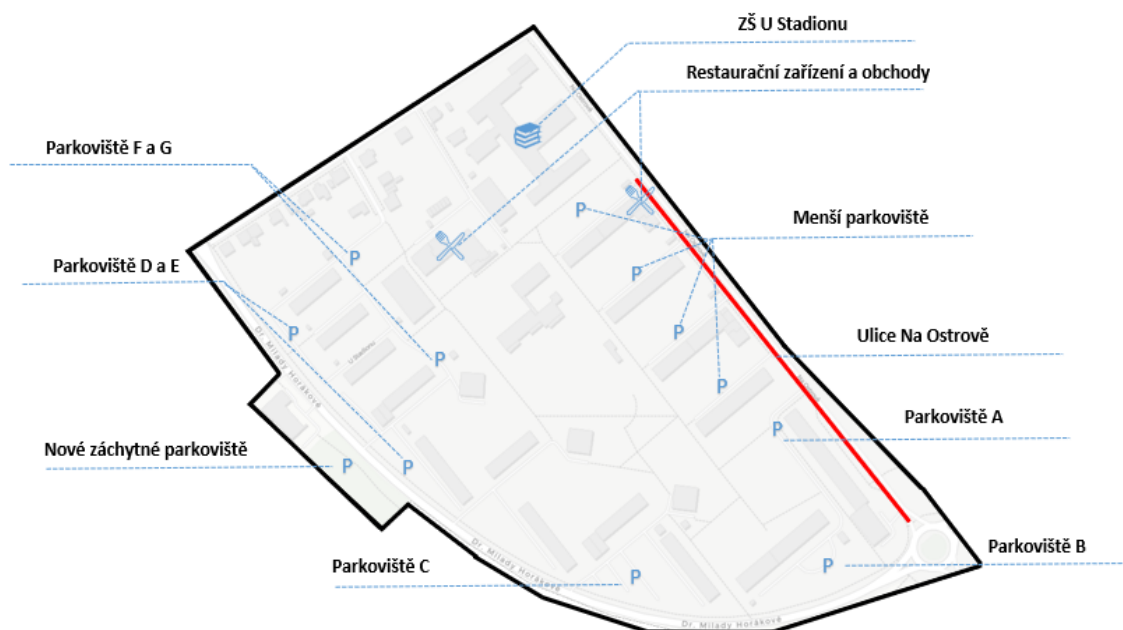
Zdroj: Autor

1.4.2 Sídliště u stadionu

Sídliště u stadionu patří mezi oblasti s vyšší hustotou zalidnění, která je dána převahou vícepodlažních bytových domů na relativně malé ploše. Tato skutečnost se odráží ve zvýšené poptávce po parkovacích místech. Jedná se o lokalitu, která je charakteristická svým rezidentním využitím. Poptávka po parkovacích plochách tedy nabývá svého maxima ve večerních hodinách. Jižní a západní část sídliště je regulována pomocí svislého dopravního značení IZ 5a „Obytná zóna“, tato regulace by mimo jiné měla zamezit parkování mimo vyznačené parkovací plochy (14).

V roce 2024 bylo v ulici Dr. Milady Horákové vytvořeno **záchytné parkoviště** k odlehčení dopravy v klidu v rámci sídliště u stadionu. Toto **záchytné parkoviště** se skládá z 21 vydlážděných parkovacích míst a přilehlé zpevněné plochy s přibližnou kapacitou 70 míst k parkování. Toto významné rozšíření parkovacích kapacit v blízkém okolí sídliště přebralo část poptávky po parkovacích místech a tím výrazně ulehčilo parkovištím v jižní a východní části sídliště. Nejvíce bylo ulehčeno **parkovišti C**, které je zároveň největším parkovištěm na území sídliště. Toto parkoviště se skládá z podélných parkovacích stání a velké zpevněné plochy s kolmým řazením, které je doplněno menší přilehlou parkovací plochou. Mezi další významné parkovací plochy se řadí sada 4 **menších parkovišť** před budovami č. 709-724. Tato parkoviště mají shodná uspořádání a jedná se o kolmo řazená parkovací místa, u kterých bylo dodatečně provedeno rozšíření za účelem zvýšení parkovací kapacity. Toto rozšíření je však v některých místech omezeno vzrostlými stromy, které zabraňují plnohodnotnému využití plochy. Způsob provedení úprav (různorodý povrch atd.) zároveň naznačuje, že se jedná o provizorní řešení. Severní okraj sídliště je ohraničen **ulicí Na Ostrově**, která poskytuje kapacitu 85 kolmo řazených parkovacích míst, které zároveň slouží také k obsluze přilehlých služeb či nedaleké základní školy. V ulici se však nenachází žádná vyhrazená místa sloužící k zásobování. Další stěžejní parkovací plochou je **parkoviště A**, které se nachází v ulici U Stadionu a je složeno z kombinace podélného a kolmého parkování. Ve slepé části ulice U Stadionu se také nachází přilehlé **parkoviště B**, které je složeno ze šikmo řazených parkovacích míst. Zejména v tomto úseku byly již v rámci předběžné analýzy vyzorovány problémy s nedostatečnou kapacitou parkovacích ploch. Dále se na území nachází také **parkoviště D**, které se skládá ze dvou menších parkovacích ploch a 4 odlehlých parkovacích míst pro ZTP, které jsou umístěny v blízkosti centrálně umístěných budov. **Parkoviště E** je umístěno v těsné blízkosti ulice Dr. Milady Horákové a jedná se o kombinaci podélného a kolmého parkování, velkou nevýhodou této parkovací plochy je však její obousměrná organizace dopravy a absence přímého napojení na okolní městský komunikační okruh. Zbylé

parkoviště F a G jsou nevhodně rozmístěné parkovací plochy s nízkou kapacitou parkovacích míst a neefektivním využitím prostoru. Dále se v blízkém okolí sídliště nachází velká parkovací plocha u obchodního centra Tesco a přilehlých provozoven. Tato parkovací plocha s kapacitou přibližně 289 parkovacích míst, vzdálená přibližně 300 m od centra sídliště, představuje značný potenciál ke snížení vysoké večerní poptávky rezidentů po parkovacích plochách. Pohled na vymezené řešené území je k dispozici na obrázku 4.



Obrázek 4 Sídlíště u stadionu Zdroj: (12), upraveno autorem

Výpočet kapacit jednotlivých parkovacích ploch probíhal prostým součtem jednotlivých vyznačených parkovacích ploch či výpočtem kapacity, dle rozměrů 2,5 x 5 m s ohledem na určená pravidla v **podkapitole 1.4**. Podrobný pohled na celkovou kapacitu jednotlivých částí daného území je k dispozici v tabulce č. 4.

Tabulka 4 Celková kapacita míst k parkování území sídliště u stadionu

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Parkoviště A	53	4	57
Parkoviště B	20	4	24
Parkoviště C	82	5	87
Parkoviště D	35	4	39
Parkoviště E	31	1	32
Parkoviště F	12	4	16
Parkoviště G	12	x	12
Menší parkoviště	112	1	113
Záchytné parkoviště	92	1	93
Ulice Na Ostrově	83	2	85
Celkem			558

Zdroj: Autor

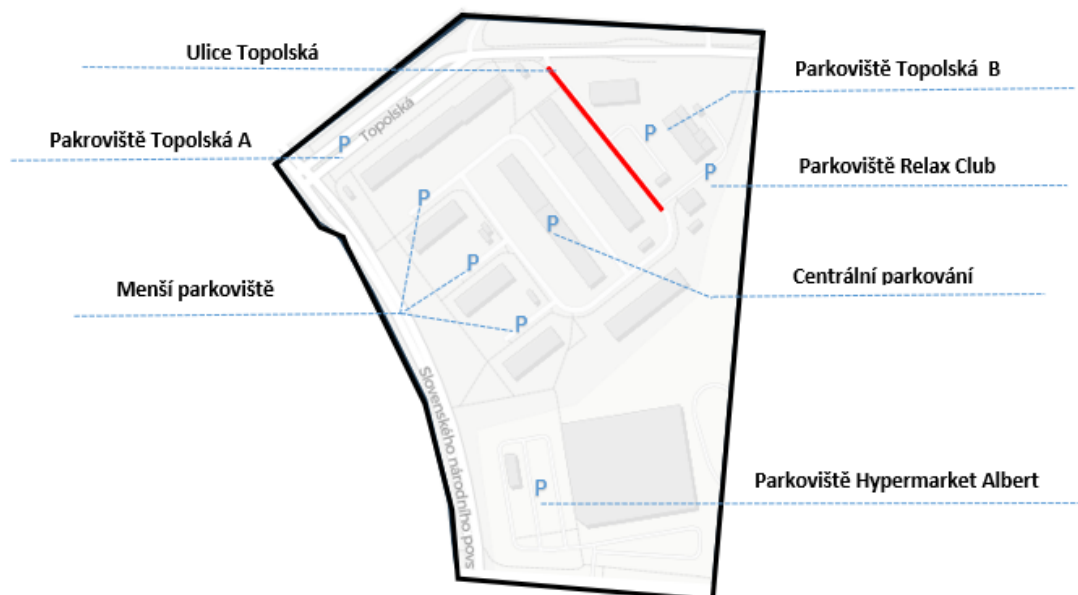
1.4.3 Sídliště topolská

Sídliště topolská se nachází přímo u východní části městského komunikačního okruhu a je z velké části tvořeno primárně rezidentními objekty. Poptávka po parkovacích místech je z tohoto důvodu nejvyšší ve večerních hodinách. V těsné blízkosti sídliště se nachází obchodní zóna s přílehlými parkovacími plochami bez plošných regulací, které lze uvažovat jako možné ulehčení vysoké večerní poptávce. Samotný vjezd na sídliště je regulován svislým dopravním značením IZ 5a „Obytná zóna“ a B 4 „Zákaz vjezdu nákladních automobilů“ (14). Tato dopravní značení z pohledu dopravy v klidu zamezují parkování mimo vyznačená parkovací místa a zamezují vjezd, a tudíž také obsazení daných parkovacích míst nákladními automobily, mimo zásobování.

U sjezdu z městského komunikačního okruhu se nachází **parkoviště Topolská A**, které mimo rezidentního parkování slouží také pro návštěvníky restaurace „Stromovka“ a městské knihovny, pro kterou je od úterý do pátku v době 8.30 - 18.00 rezervováno 8 parkovacích míst. Parkoviště je tvořeno kolmými parkovacími místy v obou směrech pozemní komunikace. Samotným sídlištěm pak prochází **ulice Topolská**, která je obousměrná v celé své délce a je využívána k parkování po pravé straně pozemní komunikace. Vzhledem k tomu, že se oblast nachází v obytné zóně, kde je parkování mimo vyznačená stání zakázáno, se tento způsob parkování může dostávat do rozporu s platnou legislativou. Dále se na sídlišti nachází **parkoviště Topolská B**, které je tvořeno 3 řadami kolmých parkovacích míst. Nejkapacitnějším parkovištěm z pohledu řešeného území je **centrální parkoviště**, které se skládá z více menších parkovacích ploch v jednosměrné části **ulice Topolská**. Tyto parkovací plochy jsou tvořeny kombinací kolmých parkovacích stání a částečným podélným stáním na chodníku. Dále jsou doplněny zpevněnou parkovací plochou bez vodorovného dopravního značení. Na sídlišti se dále nachází 3 **menší parkoviště**, které se skládají z kolmo řazených parkovacích míst. Posledním parkovištěm, které se nachází na daném území je **parkoviště Relax Club**, které se nachází na soukromém pozemku a je tvořeno dvěma řadami kolmých parkovacích stání.

Z výše zmíněné obchodní zóny, která se nachází jižně od vybraného území, je nejbližší situováno parkoviště u hypermarketu Albert. Vzdálenost od centrální části sídliště topolská s využitím pěší dopravy po zpevněné stezce pro chodce je přibližně 100 m. Tato parkovací plocha slouží v ranní a odpolední dobu primárně pro návštěvníky města a její celková parkovací kapacita činí 175 kolmých stání. Při analýze tohoto konkrétního parkoviště, která bude zaměřena na obsazenost jednotlivých parkovacích ploch se autor zaměří pouze večerní dobu, kdy bude dané parkoviště využíváno výhradně rezidenty.

Samotná urbanistická predispozice sídliště topolská nenabízí mnoho volného prostoru pro případné rozšíření parkovacích kapacit, bez větších zásahů do přilehlé zeleně, vyhrazené infrastruktury pro chodce či zemědělské půdy u východní části sídliště. Bližší pohled na vymezené území i s popiskami jednotlivých důležitých míst z hlediska dopravy v klidu je k dispozici na obrázku 5.



Obrázek 5 Sídlíště topolská Zdroj: (12), upraveno autorem

Počet parkovacích míst byl stanoven na základě součtu vyznačených stání, případně odhadem kapacity pomocí rozměrů $2,5 \times 5$ m tam, kde chybělo vodorovné dopravní značení. Přestože se sídlíště nachází v obytné zóně, kde je povoleno parkování pouze na vyznačených místech, je v lokalitě ulice Topolská dlouhodobě tolerováno parkování po pravé straně komunikace. Autor se proto rozhodl tato místa do výpočtu zahrnout, jelikož odrážejí skutečný způsob využívání území, a tedy i aktuální nabídku parkovacích kapacit. Je si však vědom, že tento stav není v souladu s platnou legislativou. Jednotlivé i celkové kapacity parkování jsou uvedeny v tabulce č. 5.

Tabulka 5 Celková kapacita míst k parkování území sídliště topolská

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Parkoviště Topolská A	54	1	55
Parkoviště Topolská B	38	0	38
Ulice Topolská	22	0	22
Parkoviště Relax Club	15	0	15
Centrální parkování	60	1	61
Menší parkoviště	30	3	33
Celkem			224

Zdroj: Autor

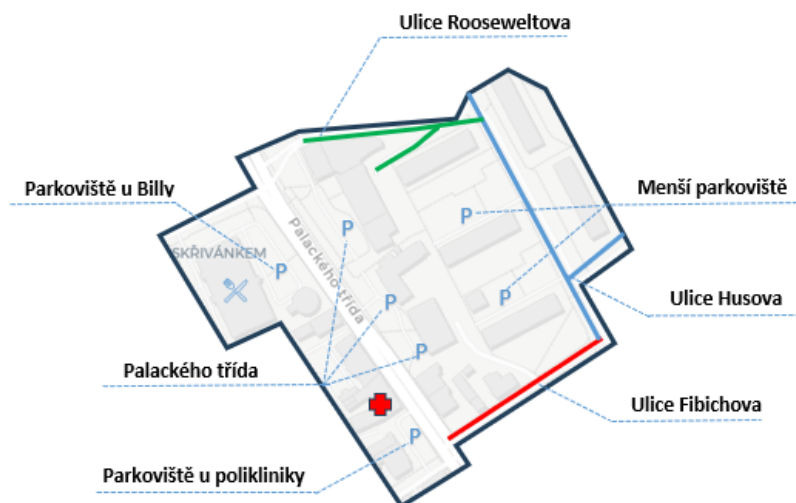
1.4.4 Palackého třída

Zvolené území **Palackého třídy**, které se nachází v těsné blízkosti historického centra města, má přímou návaznost na MKO a je z majoritní části tvořeno obchody a službami. Minoritní část území je složena z komplexu 5 vícepatrových obytných budov. Z tohoto důvodu je zde očekávána nejvyšší poptávka po parkovacích místech v ranní a odpolední dobu, kdy dochází ke zvýšenému pohybu návštěvníků služeb a obchodů. Samotná rezidentní část vymezeného území spadá do obytné zóny, čímž je regulováno parkování pouze na vyznačených parkovacích místech. V této části území se naopak očekává výrazní nárůst poptávky po parkovacích místech ve večerních a odpoledních hodinách, kdy se rezidenti vracejí domů.

Hlavní parkovací plochou z hlediska krátkodobého parkování za účelem návštěvy přílehlých služeb a obchodů (např. Česká spořitelna) je soustava 3 jednotlivých parkovacích ploch, které byly pro účel efektivní analýzy sjednoceny a nazvány jako parkoviště **Palackého třída**. Z vlastnického hlediska pozemků se jedná o majoritní část patřící městu Chrudim a minoritní části 2 soukromých parkovišť sloužících pro zákazníky a zaměstnance daných společností.

I přes absenci vodorovného dopravního značení jsou všechna parkovací místa orientovaná na kombinaci kolmého a podélného parkování. Doplnujícím parkovištěm pro tuto část území je **ulice Roosweltova**, která pomocí jednosměrného dopravního určení rozšiřuje parkovací kapacitu v této části území. Parkovací místa se primárně skládají z podélného parkování u hrany pozemní komunikace. Ve slepé části ulice se navíc nachází dalších 5 šikmo řazených veřejných parkovacích míst a 5 šikmo řazených soukromých parkovacích míst pro zaměstnance České spořitelny. Dalším doplňujícím parkovištěm je soukromé **parkoviště u Billy**, které nabízí regulované parkování dle tabulky č. 2. v **podkapitole 1.4**. Všechny parkovací místa jsou zde kolmo řazena a zásobování je řešeno na soukromém pozemku. Z hlediska krátkodobého parkování je poslední parkovací plochou **parkoviště u polikliniky**, jehož nedostatečná parkovací kapacita vyvolává potřebu parkování vozidel v okolních ulicích, například ve **Fibichově ulici** a ovlivňuje funkcionalitu zastávkového zálivu „**Chrudim, Borzna**“ vzdáleného cca 20 m, což může mít negativní dopad na plynulost veřejné dopravy (14). Parkoviště je tvořeno kombinací podélných a kolmých parkovacích míst. Již zmíněná **Fibichova ulice** propojuje **Palackého třídu** s **ulicí Husova**, která slouží zejména k rezidentnímu parkování pro přílehlé obytné budovy. Jedná se o jednosměrnou ulici, jejíž parkovací místa jsou orientovaná pouze na podélné parkování po levé straně pozemní komunikace. Dále se na vybraném území nachází **ulice Husova**, která se skládá z parkoviště označeného jako částečné stání na chodníku, kolmé nebo šikmé (IP 11f) ve slepé části ulice

a kombinace podélného a kolmého parkování v hlavní části ulice (14). V návaznosti na tuto ulici se před bytovými domy č. 786-791 nachází 2 **menší parkoviště** se stejným rozložením parkovacích míst. Tato parkoviště mají šikmé rozložení parkovacích míst včetně vodorovného dopravního značení stání šikmé (V 10c) (14). Bližší pohled na vymezená území i s popiskami jednotlivých důležitých míst z hlediska dopravy v klidu je k dispozici na obrázku 6.



Obrázek 6 Palackého třída Zdroj: (12), upraveno autorem

Obdobně jako u předchozích vymezených území bylo k analýze parkovacích kapacit jednotlivých parkovišť využito sčítání vyznačených parkovacích ploch. V případě soukromého parkoviště před zdravotnickými potřebami, s absencí vodorovného dopravního značení parkovacích míst a nejasného rozdělení zeleně od míst určených k parkování, byla kapacita odhadnuta dle parkujících vozidel a následného dopočítání volného prostoru na zpevněných plochách. Jednotlivé parkovací kapacity částí vybraného území a celková kapacita území z pohledu dopravy v klidu jsou k dispozici v tabulce č. 6.

Tabulka 6 Celková kapacita míst k parkování území Palackého třída

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Rooseveltova ulice	30	x	30
Husova ulice	66	2	68
Parkoviště u Billy	50	3	53
Parkoviště poliklinika	13	1	14
Parkoviště Palackého třída	46	1	47
Fibichova ulice	14	x	14
Menší parkoviště	30	2	32
Celkem			258

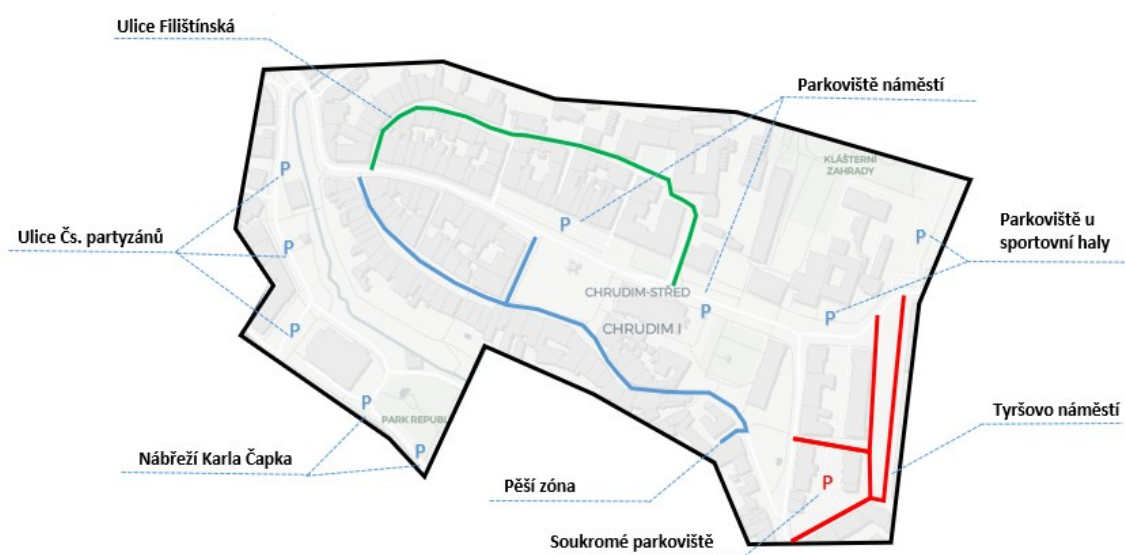
Zdroj: Autor

1.4.5 Resselovo náměstí

Dané území zaměřené na **Resselovo náměstí** a jeho přilehlé okolí se nachází přímo v historické části města. Toto území je charakteristické primárně poptávkou po krátkodobém a středně dobém parkování, kdy je využíváno zejména abonenty a návštěvníky přilehlých obchodů a služeb. Tato poptávka po parkovacích místech nabývá svého maxima zejména v ranních hodinách. Okolí sportovní haly je v rámci řešeného území vymezeno pouze na oblast Masarykova náměstí a přilehlého parkoviště, a to z důvodu plánovaného parkovacího domu právě za budovou sportovní haly s očekávanou kapacitou 191 parkovacích míst. V této části území se navíc počítá se zvýšenou poptávkou po parkovacích plochách od rezidentů, a to zejména ve večerních hodinách.

Hlavním parkovištěm z hlediska krátkodobého a střednědobého parkování jsou placená **parkoviště náměstí**, které se skládají z 3 parkovacích ploch. Tyto parkovací plochy jsou uspořádány primárně kolmým a šikmým řazením, které jsou doplněny podélnými parkovacími místy v prostoru **Resselova náměstí**. Dalším důležitým místem z hlediska dopravy v klidu je záchytné **parkoviště u sportovní haly**, do kterého jsou v rámci řešeného území začleněny i rezervovaná parkovací místa před muzeem barokních soch. Tato rezervovaná parkovací místa jsou kolmého řazení, odstavná plocha u sportovní haly je dopravně organizována jako jednosměrná komunikace a je rozložena na 3 řady šikmého řazení. Tato plocha se jeví jako vhodná lokalita pro návrh vícepatrového parkovacího domu. **Tyršovo náměstí** je z pohledu dopravy v klidu jedinou částí analyzovaného území s majoritní parkovací poptávkou od rezidentů. Hlavní část tohoto území je rozdělena na 2 jednosměrné ulice, které využívají kombinaci podélného a kolmého parkování ve směru od ulice Opletalova a kombinaci podélného a kolmého parkování v opačném směru. Dále se v této části území nachází slepá ulice Svěchyňova s kolmým určením parkovacích míst a ulice Hálkova s jednosměrným dopravním určením a podélnými místy k parkování po obou stranách ulice. V těsné blízkosti této části území se nachází také **soukromé parkoviště**, a to výhradně pro budovu č.p. 960. V pěší části **Resselova náměstí** se z pohledu dopravy v klidu nachází **pěší zóna**, do které mohou vjet pouze oprávněné osoby a parkování je povoleno pouze na vyznačených parkovacích místech. Hlavní částí této **pěší zóny** jsou kolmo řazená parkovací místa, která se nacházejí na hlavní ploše náměstí. Další vyznačená parkovací místa v této části řešeného území se nachází v ulici Štěpánkova, kde jsou řazena podélně a nenachází se zde žádná rezervovaná parkovací místa pro parkování. Dále se v této části území nachází **ulice Filištínská**, která je určena jako jednosměrná od Všehrdova náměstí až po ulici Široká. Z pohledu dopravy v klidu se v této ulici nachází také parkovací dům Balustráda o kapacitě 95 parkovacích míst, který slouží zejména

pro rezidenty. Samotné parkovací místa jsou v této ulici kolmé, podélné i šikmé řazení. Minoritní část těchto parkovacích míst je rezervována pro přílehlé služby a držitele povolení R4. Zbylé parkoviště v ulici **Čs. Partyzánů** a **nábřeží Karla Čapka** se také skládají z kombinace parkovacích ploch šikmého, podélného a kolmé řazení. Jedná se o kombinaci placeného parkování a rezervačních parkovacích ploch pro držitele povolení R7. I přes nacházející se parkovací plochu pro zájezdové autobusy se zde opět nenachází žádná určená místa pro zásobování přílehlých obchodů a služeb. Bližší pohled na vymezené území včetně popisek jednotlivých důležitých míst z hlediska dopravy v klidu je k dispozici na obrázku 7.



Obrázek 7 Resselovo náměstí Zdroj: (12), upraveno autorem

Jednotlivé kapacity parkovacích ploch byly zanalyzovány pomocí metody sčítání jednotlivých parkovacích míst, pouze v případě podélného parkování na území Tyršova náměstí byla autorem odhadnuta parkovací kapacita dle rozměrů 2,5 x 5 m. Jednotlivé parkovací kapacity částí vybraného území a celková kapacita území z pohledu dopravy v klidu jsou k dispozici v tabulce č. 7.

Tabulka 7 Celková kapacita míst k parkování území Resselovo náměstí

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	Celkem
Pěší zóna	37	1	x	38
Parkoviště náměstí	122	4	x	126
Parkoviště u sportovní haly	86	3	x	89
Ulice Čs. partyzánů	70	3	x	73
Nábřeží Karla Čapka	22	5	x	27
Ulice Filištinská	41	1	95	137
Tyršovo náměstí	99	x	x	99
Celkem				589

Zdroj: Autor

1.5 Dopravní průzkum

V rámci dopravy v klidu provedl autor na vybraných územích města dopravní průzkum zaměřený především na obsazenost parkovacích ploch v různé denní doby. Průzkum probíhal přímým terénním sledováním vybraných lokalit, počítáním parkujících vozidel a zapisováním hodnot do předem připraveného záznamového archu pro konkrétní území. Vzor tohoto archu je k dispozici v **příloze A**. S ohledem na časovou náročnost a rozsahy území byl průzkum rozdělen do 2 pracovních dnů. Za účelem maximalizace objektivity získaných dat byl jako výchozí den měření zvolena **středa**. Tento den byl zvolen z těchto důvodů:

- není ovlivněna víkendovými extrémami,
- nepřináší zkreslení způsobené pondělní a páteční mobilitou,
- zohledňuje běžnou denní mobilitu.

Průzkum probíhal v předem stanovených časových intervalech, které reflektují různé skupiny uživatelů parkovacích ploch na daných územích. Pro získání informací o konfliktu uživatelských skupin rezidentů a abonentů či návštěvníků města byl zvolen čas ranního průzkumu mezi 9.00 - 10.00 h. K získání informací o konfliktech uživatelů mezi postupným návratem rezidentů, ubývajícím počtem skupiny abonentů a popřípadě i zvyšujícím se počtem rezidentů byl zvolen odpolední průzkum mezi 15.00 - 16.00 h. A pro získání finální obsazenosti rezidenty byl využit průzkum ve večerní době mezi 21.00 - 22.00 h.

První část terénního průzkumu byla autorem práce provedena ve středu 5.3.2025 a zaměřila se na území **Nemocnice a okolí, Sídliště u stadionu a Sídliště topolská**. Druhá část terénního průzkumu byla provedena následující středu 12.3.2025 a zaměřila se na zbylá území **Palackého třída a Resselovo náměstí**. Hlavní dopravní průzkum byl doplněn dalšími vedlejšími průzkumy zaměřenými na konkrétní parkoviště či chování řidičů na daném území. Mimo průzkum obsazenosti se autor práce zaměřil také na:

- parkování v rozporu s platnou legislativou,
- bezpečnostní rizika,
- parkovací průkazy ZTP a ZTP/P,
- kategorie vozidel,
- autovraky.

Výsledky dopravního průzkumu budou podrobněji analyzovány v následujících **částech 1.5.1 až 1.5.5** a budou konkretizovány pro jednotlivá analyzovaná území. Podzemní garáže byly z důvodu nedostupnosti pro veřejnost vyloučeny z dopravního průzkumu.

Za účelem detailní analýzy obsazenosti jednotlivých částí vymezeného území byly naměřené hodnoty přepočteny dle vzorce 1. Jako vstupní hodnoty pro výpočet obsazenosti parkovacích míst byly využity získané hodnoty z dopravního průzkumu, které jsou k dispozici v **přílohách B až F** a počty parkovacích ploch zjištěné při předběžné analýze jednotlivých území, které jsou blíže popsány v **částech 1.4.1 až 1.4.5**.

$$O = \frac{PPV}{PM} \cdot 100 [\%] \quad (1)$$

Kde:

O Obsazenost parkovacích míst [%]

PPV Počet parkujících vozidel [počet]

PM Počet parkovacích míst [počet]

1.5.1 Nemocnice a blízké okolí

Z výsledků terénního průzkumu na území **nemocnice a blízkého okolí**, které jsou k dispozici v **příloze B** vyplývá, že počet parkujících vozidel na daném území je dle očekávání nejvyšší právě v ranních hodinách. Nejvíce exponovanými parkovacími plochami v tuto ranní dobu byly shledány parkoviště **Penny Market**, **parkoviště Václavská** a **parkoviště u lékárny**. Během odpoledního průzkumu byl zjištěn výrazný pokles parkujících vozidel (cca o 30 %) a to zejména na parkovacích plochách sloužících pro krátkodobé stání, což naznačuje úbytek vozidel skupiny návštěvníků města. Naopak v rezidentních oblastech byl zaznamenán mírný nárůst parkujících vozidel, což naznačuje postupný návrat rezidentů na místo svého bydliště. Z analýzy dat večerního průzkumu bylo zjištěno že se tento trend dále prohlubuje. Obsazenosti jednotlivých částí území v průběhu dne, které byly vypočteny pomocí vzorce 1 jsou zaneseny v tabulce č. 8. V tabulce je také vypočtena průměrná obsazenost v jednotlivé denní doby. Všechny vypočtené hodnoty jsou uvedeny v jednotce procento (%).

Tabulka 8 Obsazenost míst k parkování nemocnice a okolí

Místo	Ranní průzkum	Odpolední průzkum	Večerní průzkum
Sídliště Na Špici	55	63	99
Areál nemocnice	36	18	8
Parkoviště Penny Market	112	54	13
Parkoviště u lékárny	88	53	23
Parkoviště Václavská	122	33	23
Ulice Vlčnovská	49	49	58
Ulice Václavská	122	144	156
Průměrná obsazenost	83	59	54

Zdroj: Autor

Z pohledu procentuální obsazenosti byla tou nejvytíženější částí území shledána **ulice Václavská**. V této ulici bylo hlavním problémem shledáno částečné parkování na chodníku, které bylo v praxi využíváno řidiči ke stání vozidlem na celé šířce chodníku, čímž omezuje pěší dopravu. Dále se tento trend rozšiřuje i mimo dopravní značení částečného stání na chodníku podélné (IP 11q), čímž zvyšuje reálnou kapacitu parkovacích stání s ohledem na platnou legislativu (14). Další vytíženou parkovací plochou z hlediska obsazenosti je **parkoviště Václavská**, kde jsou za účelem parkování využívány mimo řádně vyznačená parkovací místa také volně zpevněné plochy parkoviště. Tyto plochy jsou však primárně určeny pro snadnější manévrování vozidel při parkování a volný pohyb po parkovišti. Poslední vytíženou parkovací plochou z hlediska výsledků obsazenosti je soukromé **parkoviště Penny Market**, které je hojně využíváno jak návštěvníky samotného obchodního řetězce, tak i návštěvníky lékárny a nemocnice. Při této ranní obsazenosti byl autor svědkem mnoha konfliktů mezi řidiči, parkováním mimo vyznačená parkovací místa i využíváním míst pro ZTP/ZTP-P bez příslušného průkazu.

V případě **parkoviště u lékárny** je obsazenost dle výpočtu i v ranních hodinách dostatečná, avšak parkovací plocha je plně obsazená. Toto je způsobeno absencí vodorovného dopravního značení a řidiči, kteří mezi vozidly nechávají velké rozestupy, které značně snižují reálnou kapacitu parkoviště. Dalším úsekem, u kterého je vypočtená obsazenost dostatečná i přes plně obsazené parkovací plochy je sídliště **Na Špici**. V tomto úseku jsou ve večerních hodinách volná pouze parkovací místa pro ZTP/ZTP-P a řidiči bez vlastnictví tohoto průkazu jsou nuceni svá vozidla odstavit mimo parkovací plochy či na **parkovišti Václavská** v maximální docházkové vzdálenosti 300 m (3). V případě parkování v **areálu nemocnice** bylo vyzorováno nevyužívání nově vzniklého parkoviště u vrátnice a chaotické parkování vozidel mimo vyznačená parkovací místa v blízkosti zadního vchodu 1/C. V **ulici Vlčnovská** nebyly, s výjimkou zúženého profilu pozemní komunikace identifikovány žádné problémy. Na celém řešeném území nebyly identifikovány žádné autovraky.

1.5.2 Sídlíště u stadionu

Z výsledků terénního průzkumu na území **sídlíště u stadionu**, které jsou k dispozici v **příloze C** vyplývá, že počet parkujících vozidel na daném území je dle očekávání nejvyšší právě ve večerních hodinách, kdy se skupina rezidentů vrací do svého obydlí. Z pohledu počtu vozidel bylo nejvíce vozidel zaznamenáno na **4 menších parkovištích, záchytném parkovišti, parkovišti C a ulici na Ostrově**. Nedostatek parkovacích ploch v blízkosti sídlíště byl dle vozidel parkujících mimo vyznačená parkovací stání (v obytné zóně) či parkování na zeleni patrný ve všech dobách průzkumu. Nejnižší počet vozidel parkujících v rozporu s platnou

legislativou (25 vozidel) byl zjištěn v ranní dobu průzkumu, kdy byl celkový počet parkujících vozidel na vymezeném území nejnižší. Ve večerních hodinách byl tento počet vozidel stanoven na přibližně 50 vozidel, kde byla téměř polovina vozidel identifikována na části území **parkoviště B**. Obsazenosti jednotlivých částí území v průběhu dne, které byly vypočteny pomocí vzorce 1 jsou zaneseny v tabulce č. 9. V tabulce je také vypočtena průměrná obsazenost v jednotlivé denní doby. Všechny vypočtené hodnoty jsou uvedeny v jednotce procento (%).

Tabulka 9 Obsazenost míst k parkování sídliště u stadionu

Místo	Ranní průzkum	Odpolední průzkum	Večerní průzkum
Parkoviště A	74	93	114
Parkoviště B	92	167	204
Parkoviště C	63	75	113
Parkoviště D	33	97	95
Parkoviště E	66	91	128
Parkoviště F	88	225	238
Parkoviště G	117	158	167
Menší parkoviště	95	112	121
Záchytné parkoviště	43	45	70
Ulice Na Ostrově	60	68	91
Průměrná obsazenost	73	113	134

Zdroj: Autor

Z pohledu nadlimitní obsazenosti v průběhu celého dne je jedním z nejvytíženějších částí území **parkoviště G**. Tato zvýšená obsazenost je zapříčiněna nedostatečnou parkovací kapacitou a volným prostorem v okolí kontejnerů s odpadem, který je některými řidiči využíván k parkování. Dalším parkovištěm se zvýšenou obsazeností je **parkoviště F**, které doplácí na nevhodně vyznačenou plochu k parkování, která svými atypickými rozměry značně omezuje parkovací kapacitu této části řešeného území a řidiči jsou tak nuceni využívat vzdálenější parkovací plochy či parkovat v rozporu s platnou legislativou. Z tohoto důvodu zde byla vypočtena vysoká obsazenost i přes relativně nízký počet parkujících vozidel. Jednou z neproblematičtějších částí území z pohledu parkování v rozporu s platnou legislativou je **parkoviště B**, kde řidiči v odpolední a večerní dobu parkují na zeleni či chodnicích z důvodu nízké kapacity parkovacích ploch a složité návaznosti na okolní parkovací plochy. Téměř 1/5 parkovacích míst v této části území je navíc tvořena místy pro ZTP/ZTP-P, což velmi ovlivňuje celkovou kapacitu parkovacích ploch pro řidiče bez patřičného průkazu, který za určitých podmínek umožňuje využívání těchto parkovacích míst. Další částí území s vysokou obsazeností jsou 4 **menší parkoviště**, kde byla zjištěna nadlimitní obsazenost v odpolední a večerní dobu. I přes nadlimitní obsazenost zde však nedochází k zásadním problémům z pohledu parkování na zeleni či výraznému omezování ostatních parkujících vozidel při

využívání alternativních míst k parkování. Nejčastějším způsobem tohoto alternativního parkování mimo vyznačená parkovací místa je podélné parkování před obytnými budovami, u kterého však nejsou vždy respektovány rozestupy vozidel v místě vchodů do jednotlivých budov. Tyto rozestupy jsou mimo jiné důležité především z hlediska případné evakuace.

Z pohledu mírně nadlimitní situace se jedná o parkovací plochy, které dosahují obsazenosti nad své maximum pouze ve večerních hodinách a nijak výrazně neovlivňují své prostředí. První částí území s mírně nadlimitní obsazeností je **parkoviště E**, u kterého je tato obsazenost indukována primárně vozidly využívající prázdné prostory parkoviště, které jsou vymezeny pro pohyb a manévrování vozidel. Mimo tato vozidla, které parkují mimo vyznačená parkovací stání (v obytné zóně) zde nebylo vyzorováno žádné další parkování v rozporu s platnou legislativou. Další částí území s mírně nadlimitní obsazeností je **parkoviště A**, u kterého se tato zvýšená obsazenost promítá v parkování vozidel v místech pro kontejnery s odpadem a podélném parkování u obytných budov, kde dochází k mírnému omezení parkujících vozidel či výhybu protijedoucích vozidel. Dále zde dochází také k parkování na místech pro ZTP/ZTP-P bez patřičného průkazu či parkováním na rozšířeném prostoru určeném pro výstup či nástup ZTP. Poslední částí území s mírně nadlimitní obsazeností je **parkoviště C**, u kterého je tato obsazenost zapříčiněna obdobně jako u **parkoviště E** primárně vozidly využívajícími prázdné prostory parkoviště. Dále zde bylo zaznamenáno vozidlo dlouhodobě nepojízdné s neplatnou nálepkou technické způsobilosti.

Obsazenost ve zbylých částech řešeného území v žádném čase denního průzkumu nedosahuje nadlimitní hodnoty. Jednou z těchto částí území je **ulice Na Ostrově**, která byla v čase průzkumu mírně ovlivněna zákazem parkování v rozsahu 5 parkovacích míst. Tento zákaz však nebyl ve večerních hodinách řidiči respektován. Nejproblematictější částí tohoto úseku je zásobování přilehlých služeb a obchodů. Další částí řešeného území je **parkoviště D**, u kterého nebyly zjištěny žádné významné nedostatky. Poslední částí analyzovaného území, u kterého obsazenost parkovacích ploch nepřekonal maximální kapacitu je **záchytné parkoviště**. Z důvodu absence vodorovného dopravního značení na majoritní části této parkovací plochy byly mezi parkujícími vozidly zaznamenány velké rozestupy, které snižují reálnou kapacitu parkoviště. Tato snížená kapacita byly však i ve večerní době dostatečná a nabízela prostor pro další vozidla.

Z důvodu možné návaznosti a rozložení poptávky po parkovacích místech na soukromou parkovací plochu u Tesca, byl dopravní průzkum ve večerních hodinách rozšířen i na tuto lokalitu. Z dopravního průzkumu bylo zjištěno, že parkoviště u Tesca není ve velké míře využíváno rezidenty. V době večerního průzkumu se na parkovišti nacházelo pouze 23 vozidel.

1.5.3 Sídliště topolská

Z výsledků terénního průzkumu na území **sídliště topolská**, které jsou k dispozici v **příloze D**, byly zjištěny jisté podobnosti s výsledky průzkumu **sídliště u stadionu**. A to zejména takové, že počet parkujících vozidel na daném území je dle očekávání nejvyšší právě ve večerních hodinách, kdy se skupina rezidentů vrací do svého obydlí. Velký rozdíl mezi těmito 2 majoritně rezidentními územími nebyl zjištěn ani při nárůstu počtu vozidel mezi ranní a odpolední dobou průzkumu. V případě sídliště u stadionu se jednalo o téměř 30 %, u sídliště topolská byl tento nárůst téměř 26 %. Ve večerní době průzkumu bylo z pohledu počtu vozidel zjištěno jako nejvytíženější částí řešeného území **centrální parkování**. Celkový nárůst počtu vozidel ve večerní době činil téměř 38 %, v případě sídliště u stadionu se jednalo o 24 %. Z pohledu parkování v rozporu s platnou legislativou byly zaznamenány případy parkování na chodnících pro chodce, parkování na ZTP/ZTP-P bez patřičného průkazu či parkování vozidla kategorie N2 (vozidlo pro přepravu nákladu nad 3,5t) a to i přes zákaz vjezdu nákladních automobilů (B4). Obsazenosti jednotlivých částí území v průběhu dne, které byly vypočteny pomocí vzorce 1 jsou zaneseny v tabulce č. 10. V tabulce je také vypočtena průměrná obsazenost v jednotlivé denní doby. Všechny vypočtené hodnoty jsou uvedeny v jednotce procento (%).

Tabulka 10 Obsazenost míst k parkování sídliště topolská

Místo	Ranní průzkum	Odpolední průzkum	Večerní průzkum
Parkoviště Topolská A	53	49	69
Parkoviště Topolská B	53	87	89
Ulice Topolská	68	95	100
Parkoviště Relax Club	13	33	20
Centrální parkování	102	125	207
Menší parkoviště	82	100	139
Průměrná obsazenost	62	82	104

Zdroj: Autor

Nejvyšší obsazenost z pohledu řešeného území byla zjištěna v části **centrálního parkování**. Nadlimitní obsazenost zde byla vypočtena ve všech dobách dopravního průzkumu, v případě večerního průzkumu byla obsazenost až dvojnásobná. V této části území zároveň dochází k hromadnému porušování platné legislativy. Ve všech dobách dopravního průzkumu zde bylo zaznamenáno parkování celou šíří vozidla na parkovacích místech určených pro částečné stání na chodníku podélné, tento trend se navíc rozšířil i mimo místa s dopravním značením IP 11q (14). Kvůli absenci vodorovného dopravního značení a s tím souvisejícími většími rozestupy mezi parkujícími vozidly, nebyla navíc využita maximální kapacita některých parkovacích ploch v dané části zkoumaného území. Vysoká obsazenost byla dále

zjištěna u 3 **menších parkovišť** nacházejícími se před jednotlivými bytovými budovami. Mimo vyznačená parkovací místa je zde využíváno podélné parkování před vchody do bytových domů, obdobně jako na **sídlišti u stadionu**. Z pohledu porušování platné legislativy zde nebylo vždy respektováno vodorovné dopravní značení „Stání kolmé“ (V 10b) (14). Dále se v této části zkoumaného území nachází vodorovné dopravní značení určující vyhrazené parkoviště pro ZTP (V 10f), které není vždy řádně doplněno svislým dopravním značením „Vyhrazené parkoviště“ (IP 12) (14). Tato situace dle vypočítaného chování řidičů vyhodnocena jako volná plocha k parkování bez ohledu na vodorovná dopravní značení. Poslední částí zkoumaného území s vysokou obsazeností je **ulice Topolská**, u které nejsou vozidla ani respektovány rozestupy před vstupy do bytových domů.

Zbylé části území nedosahují maximální obsazenosti parkovacích ploch v žádné době dopravního průzkumu. Nejvyšší obsazenost části území byla v tomto případě vypočtena na **parkovišti Topolská B**, u kterého bylo možné zaparkovat i ve večerních hodinách, a to bez porušení platné legislativy. Další částí území, kde bylo možné zaparkovat i ve večerní době průzkumu bylo zjištěno **parkoviště Topolská A**, které bylo obsazené pouze z 69 % a žádným způsobem zde nedocházelo k porušování platné legislativy. Poslední částí tohoto území je soukromé **parkoviště Relax Club**, u kterého byla v průběhu celého dne vypočítána nízká obsazenost parkovacích ploch. Zásobování je také v tomto případě řešeno na soukromém pozemku a žádným způsobem neovlivňuje dopravu v klidu.

Z důvodu možné návaznosti a rozložení poptávky po parkovacích místech na soukromou parkovací plochu u obchodní zóny, zejména **parkoviště Albert**, byl dopravní průzkum ve večerních hodinách rozšířen i na tuto lokalitu. Z dopravního průzkumu bylo zjištěno, že **parkoviště Albert** není vůbec využíváno rezidenty. V prostorách parkoviště byla zjištěna pouze 4 vozidla, které byly všechny kategorie N2.

1.5.4 Palackého třída

Z výsledků terénního průzkumu na území **Palackého třída**, které jsou k dispozici v **příloze E** vyplývá, že počet parkujících vozidel na daném území byl dle očekávání nejvyšší právě v ranních hodinách průzkumu, a to zejména skupinou návštěvníků města. Z pohledu charakteristiky území a získaných dat z dopravního průzkumu byly zjištěny jisté podobnosti s územím **nemocnice a okolí**. Jedná se zejména o střety rezidentů a návštěvníků města v odpoledních hodinách průzkumu. Ve večerních hodinách se poté jedná primárně o rezidenty, kteří se snaží využívat co nejbližší parkovací plochy ke svému obydlí, a to i v případech, kdy je toto parkování v rozporu s platnou legislativou. Nejvíce parkujících vozidel bylo během průzkumu zjištěno v **Husově ulici** a **parkovišti Palackého třída**, které je složeno ze 2

veřejných a jedné soukromé parkovací plochy. Ve všechny doby dopravního průzkumu bylo zároveň zjištěno parkování v rozporu s platnou legislativou, a to zejména parkování v prostoru křižovatky či parkování na zeleni. Obsazenosti jednotlivých částí území v průběhu dne, které byly vypočteny pomocí vzorce 1 jsou zaneseny v tabulce č. 11. V tabulce je také vypočtena průměrná obsazenost v jednotlivé denní doby. Všechny vypočtené hodnoty jsou uvedeny v jednotce procento (%).

Tabulka 11 Obsazenost míst k parkování Palackého třída

Místo	Ranní průzkum	Odpolední průzkum	Večerní průzkum
Rooseveltova ulice	70	107	97
Husova ulice	103	101	106
Parkoviště u Billy	92	79	66
Parkoviště poliklinika	136	71	14
Parkoviště Palackého třída	149	70	47
Fibichova ulice	121	100	93
Menší parkoviště	128	156	178
Průměrná obsazenost	114	96	84

Zdroj: Autor

Nejvyšší obsazenost v průběhu celého dne byla zjištěna v části zkoumaného území **menší parkoviště**. V této části území docházelo k rozložení nadbytečného počtu vozidel pomocí podélného parkování před vchody do bytových domů, u kterých nebyly ve všech případech respektovány mezery v místech vstupu do budovy. Dále zde docházelo k parkování na přilehlé zeleni či zpevněných částech parkovací plochy, které jsou vymezeny pro pohyb a manévrování vozidel či chodců. Podobně by bylo možné popsat i sousedící část zkoumaného území **Husovu ulice**. Obsazenost také v tomto případě mírně přesahovala limitní hodnotu ve všech dobách dopravního průzkumu. Nadbytečná vozidla využívala k parkování prostory v blízkosti kontejnerů na odpad, místa s již nečitelným vodorovným dopravním značením či částečné parkování na zeleni, a to zejména ve večerní době průzkumu.

Dále byla nadlimitní obsazenost zjištěna také na parkovišti **Palackého třída**, kdy byla tato hodnota však mírně zkreslena soukromým parkovištěm před prodejnou zdravotnických potřeb, které nebylo téměř využíváno. Obsazenost zaměřená pouze na veřejné parkovací plochy by byla ve skutečnosti vyšší. Z důvodu nízké kapacity primárně parkoviště před Českou spořitelnou, byli řidiči nuceni parkovat podélně po pravé straně ve směru výjezdu z tohoto parkoviště. Toto podélné parkování však výrazně omezuje vyjíždějící řidiče z vyznačených parkovacích míst, kteří musí složitě a často velmi na těсно manévrovat s vozidly k tomu, aby mohli parkovací místo opustit. Dopravní řešení tohoto parkoviště se jeví také jako nešťastné, jelikož řidiči, kteří nenajdou volná parkovací místa nemají dostatek prostoru k vhodnému

otočení vozidla a opuštění parkoviště. Druhé veřejné parkoviště postrádá vodorovné dopravní značení ke zvýšení reálné kapacity a vhodné napojení rezervovaných míst pro ZTP/ZTP-P na přilehlý chodník s nájezdovou rampou. Anomálií z pohledu denní obsazenosti je část území **Rooseveltova ulice**, kde byla nadlimitní obsazenost zjištěna pouze v odpolední době průzkumu. V této ulici byly navíc v odpolední a večerní době průzkumu zaznamenány celkem 3 vozidla parkující v rozporu s platnou legislativou. Ve všech případech se jednalo o parkování částí vozidla na zeleni. Zásobování je zde opět řešeno na soukromých pozemcích. Další vytiženou částí území z pohledu dopravy v klidu byla zjištěna **Fibichova ulice**, kde byla nadlimitní obsazenost zjištěna v ranní dobu, limitní obsazenost v dobu odpolední a podlimitní obsazenost ve večerní dobu. Zároveň byla v ranním průzkumu zjištěna 2 vozidla parkující proti platné legislativě, z čehož jedno vozidlo pakovalo na přechodu pro chodce a druhé vozidlo parkovalo v nedostatečné vzdálenosti od hrany křižovatky.

Na řešeném území se navíc nachází **parkoviště u polikliniky**, u kterého byla zjištěna nedostatečná kapacita parkovacích míst v ranní době průzkumu. Ve zbylých denních dobách průzkumu byla zjištěná obsazenost podlimitní. Z průzkumu chování řidičů zde bylo při maximální obsazenosti zaznamenáno paralelní podélné parkování. Poslední částí řešeného území je **parkoviště u Billy**, kde byla zjištěna podlimitní obsazenost během celého průběhu terénního průzkumu.

1.5.5 Resselovo náměstí

Z výsledků terénního průzkumu na území **Resselova náměstí**, které jsou k dispozici v **příloze F** vyplývá, že počet parkujících vozidel na daném území byl dle očekávání nejvyšší právě v ranních hodinách průzkumu, a to skupinami návštěvníků města a rezidenty. V průběhu denního průzkumu bylo zjištěno postupné snižování počtu parkujících vozidel, a to zejména v centrální části oblasti. V rezidentní části, která je zde reprezentována primárně částí **Tyršova náměstí** nesplnily hodnoty získané při večerním průzkumu očekávání autora, z důvodu téměř zanedbatelného nárustu parkujících vozidel. Z tohoto důvodu byl proveden bližší průzkum záchytného parkoviště za tělocvičnou, u kterého byl analyzován přibližný rozsah vzájemné výměny mezi skupinami rezidentů a abonentů s ohledem na dynamiku obsazenosti a rotaci parkujících vozidel. Z tohoto průzkumu vyplynulo, že docházelo k pravidelné výměně částí parkujících vozidel, a to zejména v odpolední době průzkumu. Z pohledu porušování platné legislativy bylo při terénním průzkumu zjištěno například parkování v pěší zóně mimo místa k tomu určená či parkování na vodorovném dopravním značení „šikmá rovnoběžná čára“ (V 13) (14). Z pohledu celého řešeného území bylo také zjištěno problémové zásobování jednotlivých služeb a obchodů (např. Školní náměstí).

Obsazenosti jednotlivých částí území v průběhu dne, které byly vypočteny pomocí vzorce 1 jsou zaneseny v tabulce č. 12. V tabulce je také vypočtena průměrná obsazenost v jednotlivé denní doby. Všechny vypočtené hodnoty jsou uvedeny v jednotce procento (%).

Tabulka 12 Obsazenost míst k parkování Resselovo náměstí

Místo	Ranní průzkum	Odpolední průzkum	Večerní průzkum
Pěší zóna	121	113	100
Parkoviště náměstí	93	68	50
Parkoviště u sportovní haly	113	96	55
Ulice Čs. partyzánů	97	59	49
Nábřeží Karla Čapka	48	37	30
Ulice Filiščínská	74	63	62
Tyršovo náměstí	116	114	119
Průměrná obsazenost	95	73	61

Zdroj: Autor

Nejvyšší obsazenost z pohledu řešeného území byla zjištěna v **pěší zóně** Masarykova náměstí. Obsazenost zde byla zjištěna nadlimitní v ranní i odpolední dobu dopravního průzkumu. Ve večerní dobu průzkumu byla obsazenost limitní. V průběhu celého průzkumu zde bylo zaznamenáváno parkování v rozporu s platnou legislativou, zejména parkování mimo vyznačená parkovací stání či parkování bez potřebného povolení (např. R3). Při dopravním průzkumu bylo také zaznamenáno omezování pěší dopravy projíždějícími vozidly a zásobováním, pro které zde nejsou k dispozici žádná vyhrazená parkovací místa. V dopravním průzkumu bylo také vyzorováno, že vozidla parkující mimo vyznačená parkovací stání nebyla nijak řešena procházející hlídkou městské policie. Podobně vytíženým místem z pohledu obsazenosti bylo zjištěno **Tyršovo náměstí**, kde byla vypočtena nadlimitní obsazenost ve všech dobách terénního průzkumu. Nejvyšší obsazenost byla vyzorována ve večerních hodinách průzkumu. Porušování platné legislativy zde bylo zjištěno v celé části řešeného území, nejčastějším prohřeškem bylo zaznamenáno nerespektování vodorovného dopravního značení, které bylo následně také pokutováno přítomnou hlídkou městské policie. Poslední částí území, u které byla zjištěna nadlimitní obsazenost je **parkoviště u sportovní haly**. Nadlimitní obsazenost zde byla zjištěna pouze v ranní dobu dopravního průzkumu a byla způsobena zejména vozidly podélně parkujícími s částečným stáním na přilehlé zeleni. Zbylá vozidla využila manévrovacího ostrůvku v prostorách parkoviště.

Jako část území s podlimitní obsazeností ve všech dobách průzkumu bylo zjištěno **parkoviště náměstí**, kde byla obsazenost lehce zkreslena parkovací plochou za kostelem Nanebevzetí Panny Marie, která nebyla na rozdíl od zbylých parkovacích ploch v dané části

území tolik vytižena. Během dopravního průzkumu nebylo v této části území zaznamenáno žádné parkování proti platné legislativě. Během dopravního průzkumu nebyly v této části území zaznamenány žádné problémy se zásobováním. Další částí řešeného území s podlimitní obsazeností byla zjištěna **ulice Čs. partyzánů**, kde byla zaznamenána mírně podlimitní obsazenost v ranní době dopravního průzkumu. V době odpoledního a večerního průzkumu měla tato obsazenost klesající tendenci. Během terénního průzkumu ve všech denních dobách byl v této části území zaznamenán jediný případ parkování v rozporu s platnou legislativou. Tímto případem je parkování vozidla na chodníku z odpolední doby průzkumu. Z pohledu zásobování byly však v této části území zaznamenány problémy s absencí vyhrazených parkovacích míst za tímto účelem, které implikují jisté dopravní omezení.

Podlimitní obsazenost byla zjištěna také v **ulici Filišinská** a to ve všech dobách dopravního průzkumu. Samotný průzkum této části řešeného území byl však značně zkreslen probíhajícími stavebními pracemi napříč celou ulicí. Kvůli kterým byla část parkovacích míst obsazena stavební technikou či nebyla řidiči využívána ze strachu o své vozidlo (prach, poškození atd.). I přes tato daná omezení zde však nebylo v průběhu celého průzkumu zaznamenáno žádné porušení platné legislativy. V průběhu celého průzkumu nebylo také zaznamenáno žádné zásobování přílehlých obchodů a služeb. Z důvodu soukromého přístupu do parkovacího domu Balustráda, zde nebyly zjištěny přesné hodnoty obsazenosti krytých parkovacích míst. Obecně lze však říct, že v průběhu celého dne byla v prostorách parkovacího domu signalizována volná parkovací místa.

Poslední částí řešeného území, u které byla také zjištěna podlimitní obsazenost v průběhu celého průzkumu je **nábřeží Karla Čapka**. V průběhu celého dopravního průzkumu zde nebylo zaznamenáno žádné parkování v rozporu s platnou legislativou.

Z důvodu možné návaznosti a rozložení poptávky po parkovacích místech na veřejnou **parkovací plochu za sportovní halou**, která bude v rámci rozvojových plánů města nahrazena parkovacím domem, byl dopravní průzkum ve večerních hodinách rozšířen i na tuto lokalitu. Z dopravního průzkumu bylo zjištěno, že **parkoviště za sportovní halou** v době odpoledního i večerního průzkumu dosahovalo pouze přibližně 50 % obsazenosti. V ranní době průzkumu byla však zjištěna nadlimitní obsazenost.

1.6 Shrnutí analýzy

Analýza dopravy v klidu ve městě Chrudim byla zaměřena na široké spektrum aspektů ovlivňující situaci s parkováním ve městě. Stěžejní částí celé analytické části práce byl výběr vhodných území k bližší analýze a samotná analýza dopravy v klidu v těchto částech města. Analýza jednotlivých částí města byla složená z předběžných průzkumů zaměřených na charakteristiku území a počty parkovacích míst v jednotlivých oblastech průzkumu. Následně byl proveden dopravní průzkum zaměřený na počty parkujících vozidel v jednotlivých částech území, dodržování platné legislativy či zásobování. Mezi další aspekty, na které se autor práce zaměřil v analytické části patří:

- geografické a demografické uspořádání města,
- analýza dokumentů města s ohledem na dopravu v klidu,
- rozbor jednotlivých druhů dopravy,
- definici druhů parkovacích míst,
- definici skupin uživatelů parkování,
- vytvoření kritérií pro výběr území.

Z výsledků analýzy jednotlivých částí města vyplývá, že situace s parkováním se značně liší v závislosti na konkrétní lokalitě, což je důsledkem rozdílných geografických, demografických a dopravních charakteristik těchto vymezených oblastí. Výsledky podrobnější analýzy jsou popsána zvlášť pro jednotlivá řešená území města Chrudim.

Nemocnice a okolí

Na území nemocnice a okolí byl zjištěn nedostatek parkovacích kapacit v ranních hodinách. Tento nedostatek je viditelný zejména v jihozápadní části území, kde se nachází většina neregulovaných parkovacích stání. V samotném areálu nemocnice bylo zjištěno parkování mimo vyznačené parkovací plochy namísto nově rozšířeného nemocničního parkoviště. V případě parkoviště u lékárny byla zjištěna nízká reálná kapacita parkoviště z důvodu absence vodorovného dopravního značení a jasného dopravního usměrnění provozu. Dalším nedostatkem tohoto území byla zjištěna absence stínících prvků a krátkodobých parkovacích stání. V rezidentních oblastech sídliště Na Špici a sídliště Václavská byl zjištěn nedostatek parkovacích míst ve večerních hodinách. Tento nedostatek parkovacích ploch však může být zcela vyřešen pomocí využívání vzdálenějších parkovacích ploch s nízkou večerní obsazeností (např. parkoviště Václavská či parkoviště u lékárny). V ulici Vlčnovská byl identifikován zúžený profil pozemní komunikace při parkování u hrany pozemní komunikace. Parkoviště Václavská bylo vyhodnoceno jako možné místo pro stavbu parkovacího domu.

Sídliště u stadionu

V případě sídliště u stadionu byl zjištěn plošný nedostatek parkovacích míst, který byl zmírněn vytvořením záchytného parkoviště v západní části území, který snížil parkovací zátěž přilehlým částem daného území. Tento nedostatek se projevuje zejména v odpolední a večerní hodiny, kdy jsou řidiči ochotni hromadně porušovat platnou legislativu namísto parkování na vzdálenějších parkovacích plochách (např. parkoviště Tesco). Ze subjektivního pohledu autora práce se jako nejkritičtější části území z hlediska nízké kapacity jeví Parkoviště B, menší parkoviště a parkoviště F a G. Jako nevhodná se z výsledku analýzy jeví i samotná koncepce dopravního řízení sídliště. Dále bylo v rámci analýzy vybráno parkoviště C jako vhodné místo pro stavbu parkovacího domu.

Sídliště topolská

Z výsledků analýzy sídliště topolská vyplývá, že se na sídlišti a v jeho okolí nenachází dostatek parkovacích ploch, který by pokryl poptávku po nich. Tento nedostatek lze však ve večerních hodinách zmírnit využitím parkovací plochy sousedního obchodního centra. Z výsledků také vyplývá, že v centrální části sídliště z pohledu dopravy v klidu dochází k hromadnému porušování platné legislativy, a to i přes prázdné parkovací místa v okolních částech daného území. Území navíc nenabízí prostorové možnosti k rozšíření stávající kapacity parkovacích ploch, mimo rozšíření na zemědělkou půdu. Z tohoto důvodu se tímto územím nebude autor v návrhové části zabývat.

Palackého třída

Na území Palackého třídy byl zjištěn nedostatek parkovacích ploch zejména na koncepci 3 parkovacích ploch pojmenovaných Palackého třída a v rezidentní části území. V případě rezidentní části území se mimo přilehlé sportovní hřiště nenabízí volné prostory k rozšíření parkovací kapacity, v blízkém okolí se také nenachází žádné záchytné parkoviště. Jedním, z možných řešení je přepracování části území Palackého třída a jejím budoucím využitím k rozložení poptávky po parkování v rezidentní části území.

Resselovo náměstí

V případě území Resselova náměstí nebyl zjištěn významný nedostatek parkovacích ploch. Problémovými úseky však byly zjištěny části území Tyršova náměstí, pěší zóny a parkoviště u sportovní haly. Parkoviště u sportovní haly bylo vyhodnoceno jako vhodné místo pro výstavbu parkovacího domu, jehož vznik by spolu s dalšími plány města z pohledu dopravy v klidu významně rozšířil nabídku parkovacích ploch v historickém centru města. V případě pěší zóny bylo zaznamenáno porušování platné legislativy a omezování pěší dopravy na úkor dopravy silniční.

2 NÁVRHY ZMĚN PARKOVÁNÍ

Na základě provedené analýzy stávajícího stavu dopravy v klidu ve městě Chrudim a výsledků získaných z dopravního průzkumu, byl autorem navržen soubor opatření vedoucích ke zlepšení situace s parkováním ve městě. Navrhovaná opatření se zaměřují jak na systémová opatření v rámci celého města, tak i na specifická opatření odpovídající jednotlivým konkrétním problémům v řešených lokalitách. Při zpracování návrhů byly autorem stanoveny a následně dodržovány tyto zásady:

- respektování legislativních požadavků a příslušných norem,
- důraz na udržitelnost, bezpečnost a efektivní využití dostupného prostoru,
- zohlednění různých uživatelských skupin,
- možnosti rozšíření parkovacích kapacit v návaznosti na územní plány města,
- možnosti využití pro krátkodobé a dlouhodobé stání.

Navrhovaná opatření byla za účelem efektivnějšího vyjádření návrhů rozdělena do tří okruhů, které na sebe navazují:

1. **Nepřímá opatření** – Tento soubor návrhů není zaměřen na samotné rozšiřování parkovací kapacity, nýbrž na snižování poptávky po parkování prostřednictvím zejména podpory alternativních způsobů dopravy a změny dopravního chování uživatelů. Cílem těchto opatření je převést část uživatelů městského provozu na alternativní druhy dopravy a tím nepřímo snížit poptávku po parkovacích plochách.
2. **Návrh všeobecné koncepce** – Tato návrhová koncepce se zabývá zejména systémovými opatřeními v kontextu celého města, nikoliv konkrétních území. Cílem této koncepce je vytvořit ucelený a efektivní systém dopravy v klidu, který bude odpovídat současným i budoucím potřebám města.
3. **Místně specifické návrhy** – Tato skupina návrhů se zaměřuje na konkrétní vymezené území, kde jsou navrženy cílené opatření dle výsledků získaných při terénním průzkumu města. Cílem je zlepšení konkrétních situací v jednotlivých částech vymezených území, které byly identifikovány jako problémové.

Cílem autorem navržených opatření není pouze rozšíření nabídky parkovacích míst, ale vytvoření uživatelsky přívětivějšího prostředí s ohledem na bezpečnost, pohodlí uživatelů a zvýšení kvality veřejného prostoru.

2.1 Nepřímá opatření ke zlepšení dopravy v klidu

Řešení problému s nedostatkem parkovacích míst pouze neustálým zvyšováním parkovacích kapacit není ideálním řešením z pohledu dopravy v klidu a udržitelné mobility do budoucna. Tento přístup by vedl k velké prostorové zátěži městského prostředí, postupného přetěžování dopravní infrastruktury města a nárustu IAD. Z tohoto důvodu se autor práce v této návrhové části zaměří na nepřímá opatření. Tato opatření sice nevyřeší všechny problémy dopravy v klidu, které byly při analýze zjištěny, ale mohou snížit poptávku po parkovacích místech na území města Chrudim.

2.1.1 Podpora veřejné hromadné dopravy

Jedním z nejúčinnějších nástrojů ke snížení závislosti na osobní dopravě je spolehlivá a kvalitní veřejná doprava, v pohledu dopravy v klidu zejména MHD. Město Chrudim je již zapojeno do integrovaného dopravního systému IREDO, což výrazně zjednodušuje přestupní vazby mezi regionální a městskou dopravou. Využití těchto synergií je důležité pro samotné snížení poptávky po parkování, a to zejména v okolí centra města, kde se nacházejí vytížená zařízení jako jsou obchody, veřejné administrativní budovy či nemocnice. Ke zlepšení dostupnosti a efektivnosti VHD ve městě Chrudim je dle autora práce potřebné realizovat některé z níže uvedených možných řešení:

- zvýšení frekvence spojů MHD,
- zvýšení komfortu přepravy (lepší dostupnost, moderní vozový park atd.),
- podpora informačních technologií,
- začlenění větších parkovacích ploch do sítě zastávek MHD.

Mezi konkrétnější opatření lze navrhnout například využívání moderních technologií k odbavování cestujících či možnosti uživatelsky přívětivého sledování online polohy vozů MHD a jejich případného zpoždění. Samotné začlenění záchytných parkovacích ploch do sítě zastávek MHD ve městě aktuálně neprobíhá a informace o začlenění například plánovaných parkovacích domů nejsou zatím dostupné. Některá stávající neregulovaná parkoviště v blízkosti MKO (např. parkoviště Václavská) mohou být však uživateli spontánně využívána za účelem kombinace IAD a MHD.

2.1.2 Rozvoj pěší a cyklistické dopravy

Dalším efektivním nástrojem ke zlepšení městské mobility je také podpora aktivních druhů mobility jako je pěší a cyklistická doprava. Tyto druhy dopravy při správném navrhování a údržbě dopravní infrastruktury nezatěžují dopravní síť a nevyžadují rozsáhlé parkovací plochy k uložení dopravního prostředku, na rozdíl od IAD. Z pohledu dopravy v klidu je

prostorová náročnost tohoto druhu mobility užitečná zejména v rezidentních oblastech, kde může být více prostoru vyhrazeno pro stavby veřejného zájmu či městskou vegetaci. Ke zlepšení stavu a podpoře dopravy v klidu těmito druhy mobility, autor práce navrhuje:

- zvýšení bezpečnosti chodců prostřednictvím zklidňování dopravy,
- rozvoj a propojení cyklistické infrastruktury,
- zřizování krytých a bezpečných stání pro kola (krátkodobá stání),
- spolupráce se soukromým sektorem ve sdílení jízdních kol.

Při provádění terénního průzkumu byly autorem vyzorovány nedostatky zejména v nabídce krytých či zabezpečených parkovacích ploch pro cyklistickou dopravu. Při vhodném rozšíření cyklistické infrastruktury by bylo možné začlenit do budoucích návrhů pro autobusové nádraží využití např. věží pro uskladnění cyklistických kol (tzv .biketower).

2.1.3 Podpora sdílené mobility

Poptávku po parkovacích místech mohou také výrazně snižovat alternativní modely vlastnictví vozidel. Ve městě tyto formy mobility nejsou zatím rozšířené, ale představují velký potenciál do budoucna. Návrhy autora práce jsou v tomto případě spíše zaměřeny na vytvoření studie možnosti realizace těchto alternativních modelů do budoucna. Město Chrudim by se mělo aktivně zaměřit zejména na možnosti:

- sdílení vozidel (carsharing),
- sdílení jízdních kol (bikesharing),
- podpory aplikací na společné plánování dopravní cesty.

Návrhy je možné v budoucnu realizovat ve spolupráci se soukromými společnostmi, které se na dané služby specializují. V rámci podpory těchto služeb je však důležité, aby město Chrudim do budoucna aktivně podporovalo implementaci infrastruktury potřebné pro tuto sdílenou mobilitu např. vyhrazená parkovací stání či dobíjecí stanice. Dále je vhodné zajištění dostupnosti a propagace mobilních aplikací, které umožní občanům snadné plánování dopravních cest a využívání těchto sdílených prostředků. Tyto aplikace by měly být z důvodu maximalizace efektivity také propojeny s dalšími dopravními systémy pro městskou infrastrukturu.

Dalším i když nepřímým, přesto stále efektivním nástrojem ke snižování poptávky po parkovacích místech v centrální části města je implementace zachytných parkovišť typu P+R či K+R. Tato parkoviště budou autorem práce významněji zohledněna v **návruhu všeobecné koncepce dopravy v klidu (podkapitola 2.2)**.

2.2 Návrh všeobecné koncepce dopravy v klidu

Zatímco předchozí část návrhů byla zaměřena primárně na snížení poptávky po parkování pomocí nepřímých opatření, tak v této části se autor práce zaměřuje na navržení sjednoceného a strategicky řízeného rámce dopravy v klidu, který propojí dosavadní opatření a rozšíří je do celého města. Dále by sjednotil přístup města k problematice parkování a vytvořil dlouhodobě udržitelný systém dopravy v klidu.

Cílem tohoto celkového přístupu je navržení obecných nástrojů a infrastrukturních opatření, které mohou být základem pro vytvoření centrální parkovací politiky, která vhodně doplní strategický plán města pro období 2015-2030 (4) a stane se jedním z možných podkladů pro vytvoření strategického plánu města na další období.

2.2.1 Páteřní síť dopravy v klidu

Jedním z klíčových prvků celého systému dopravy v klidu ve městě Chrudim má být vybudování základní páteřní sítě. Tato páteřní síť bude představovat hlavní opěrné body celé parkovací infrastruktury, na které se následně budou napojovat doplňkové parkovací plochy. Dále bude tato síť koncipována tak, aby propojovala hlavní dopravní cíle jednotlivých uživatelských skupin, zajišťovala rovnoměrné rozložení poptávky po parkovacích místech a umožňovala efektivní usměrňování dopravy i v rámci mimořádných situací nebo konání kulturních akcí.

Hlavními prvky této navrhované páteřní sítě jsou vícepatrové parkovací domy, které se nacházejí zejména v centru města a v místech s přímou návazností na MKO, kde jejich využití bude sloužit primárně k ulehčení poptávky po parkování v ranních či odpoledních hodinách nebo jako záchytná parkoviště při konání sportovních a kulturních akcí. Vedlejšími prvky jsou parkovací domy sloužící čistě pro rezidentní parkování na území hustě obydlených oblastí s nedostatečnou parkovací kapacitou. Výstavba této základní páteřní sítě poskytne městu Chrudim možnost k přesunu parkovacích kapacit např. Masarykova či Resselova náměstí mimo uliční profil a uvolní tím více prostoru pro pěší, cyklisty a veřejný mobiliář města.

Autor práce navrhl vhodná místa pro stavbu těchto prvků páteřní sítě, která by v budoucnu měla doplnit již fungující parkovací dům Balustráda a plánované parkovací domy za sportovní halou a u bývalého hotelu Bohemia. Navrhovanými hlavními prvky jsou parkovací dům u železničního a autobusového nádraží, parkovací dům u nemocnice a parkovací dům u Tyršova náměstí. Navrhovanými vedlejšími prvky jsou parkovací dům na sídlišti U Stadionu, parkovací dům na sídlišti Na Šancích a parkovací dům na sídlišti Na Větrníky. Koncept celé navrhované páteřní sítě pro dopravu v klidu ve městě Chrudim je vyobrazen na obrázku 8.



Obrázek 8 Navrhovaná páteří síť dopravy v klidu Zdroj: (12), upraveno autorem

2.2.2 Moderní systémy v dopravě v klidu

Jedním ze současných trendů v oblasti organizace dopravy v klidu a implementaci chytrých technologií, které výrazně zvyšují efektivitu celého systému je tzv. Smart parking. Tento prvek dopravy v klidu usnadňuje řidičům orientaci a umožňuje efektivní správu parkovacích kapacit. Tento moderní prvek by se měl také stát součástí centrální parkovací politiky města. Z pohledu moderního přístupu k dopravě v klidu jsou dalšími klíčovými prvky také specifické typy parkovacích míst, flexibilní správa vyhrazených parkovacích (např. ZTP) či dálkové rozpoznávání vozidel oprávněných tato místa využívat.

Autor práce navrhuje, aby část kapacit plánovaných parkovacích ploch byla vyčleněna pro parkoviště typu P+R, čímž by se posílila vazba mezi IAD a MHD v rámci páteří sítě dopravy v klidu. Dále navrhuje využívání parkovacích ploch K+R v blízkostech základních a středních škol. Tato místa mohou být dále vhodně doplněna krátkodobými parkovacími místy, aby byl zajištěn pravidelný obrat vozidel. V případě rezervovaných parkovacích míst pro ZTP by se v rezidentních oblastech mělo jednat zejména o základní rezervu a dodatečné přidělování na základě vlastní žádosti. Samotné Smart technologie by měli být začleněny např. do zásobování probíhajícím na veřejném prostranství, kde mají vznikat vyhrazená místa k zásobování s omezenou dobou pobytu a automatickou kontrolou skrze elektronický časovač. Další prvky Smart technologie ve městě Chrudim mají být zaměřeny na ukazatele obsazenosti jednotlivých parkovišť a sdílení těchto dat do veřejných informačních aplikací či samotných navigačních systémů. Dalším možným využitím těchto technologií je vzdálená kontrola

parkovacích ploch městskou policií či získávání potřebných dat v rámci dopravních analýz města Chrudim.

2.2.3 Zónování dopravy v klidu

Dalším klíčovým nástrojem pro efektivní řízení dopravy v klidu, na který by se mělo město Chrudim zaměřit je zavedení přehledného a funkčního systému zón. Tento nástroj umožňuje rozdělení města na různé lokality dle charakteru zástavby a typologie uživatelů. Po rozdělení jsou jednotlivým zónám přidělena specifická pravidla a režimy parkování odpovídající jejich využití. V rámci návrhové koncepce dopravy v klidu ve městě Chrudim autor práce navrhuje rozdělení území na základní 4 druhy zón, které budou vhodné pro budoucí vývoj města. Samotné rozdělení celého území města na tyto zóny však vyžaduje podrobnější analýzu, z tohoto důvodu nebude součástí návrhu. Autorem práce navrhované zóny jsou:

Centrální zóna (A)

Zóna zahrnující historické centrum města a jeho blízké okolí, která by měla navázat a dále rozšířit dnes již placená parkovací stání. Vzhledem k vysoké poptávce po parkování a omezeném prostoru bude cílem této zóny zajištění možnosti krátkodobého parkování. Součástí pravidel pro uliční parkování v rámci této zóny bude omezená doba stání a zvýšena cena parkovného. Tato pravidla se nebudou vztahovat na parkovací domy, které by umožňovaly také střednědobé parkování (např. pro abonenty).

Rezidentní zóna (B)

Zóna zahrnující oblasti převážně s bytovou zástavbou a omezenou parkovací kapacitou. V těchto oblastech budou preferovány rezidentní karty s možností dlouhodobého parkování pro obyvatele s trvalým pobytem. Pro nerezidenty zde bude omezena doba parkování. Cílem je snížení poptávky po parkovacích místech, zajištění parkování pro místní obyvatele a nepřímý tlak na snižování počtu vozidel ve městě.

Smíšená zóna (C)

Zóna nacházející se v přechodových či smíšených oblastech mezi centrem a rezidentními čtvrtěmi. Charakteristickým rysem těchto zón je zajištění vhodné kombinace mezi krátkodobým a dlouhodobým parkováním. Navrhovaným modelem je zavedení kombinované regulace parkování, kdy bude využita nabídka omezeného parkování zdarma (např. na 45 min za účelem nákupu) s možností prodloužení doby stání za úplat. V této zóně je cílem umožnit návštěvníkům města rychlou dostupnost obchodů a služeb bez výraznějších omezení pro rezidenty či abonenty.

Okrajové oblasti (D)

Zóna nacházející se v okrajových oblastech s vysokou nabídkou parkovacích ploch a volného prostoru. V této zóně autor práce navrhuje nevyužívat žádné regulace parkování. Cílem této zóny je pouze formální vymezení území v rámci celého systému zón.

2.3 Místně specifické návrhy

V předchozích podkapitolách návrhové části práce se autor zaměřil na celoplošné, nepřímé a částečně obecné návrhy změn, které měli za cíl vytvořit rámec pro systematické řízení dopravy v klidu a jejího směřování do budoucna v rámci města Chrudim.

V této části práce se však autor zaměří pouze na konkrétní území a jejich části, které byly detailně analyzovány v analytické části práce. Všechny tyto lokality byly součástí dopravního průzkumu, jež sloužil jako hlavní podklad pro identifikaci neefektivního využívání dopravních ploch a samotné organizace parkování, nedostatečné parkovací kapacity a dalších problémů, které jsou blíže popsány v **částech 1.5.1–1.5.5**. Cílem této podkapitoly je navrhnout konkrétní opatření či úpravy, které budou:

- respektovat technické normy a platnou legislativu,
- respektovat prostorové limity a urbanistický kontext,
- reagovat na konkrétní potřeby dané lokality,
- podporovat udržitelnou mobilitu.

Pro ověření získání vstupních rozměrů parkovacích ploch a ověřování různých vzdáleností od objektů či křižovatek byl využit **nástroj měření vzdálenosti a plochy** na webové stránce www.mapy.cz (3). Tento nástroj byl doplněn ručním měřením pomocí laserového měřiče **Parkside – Plem 50** v místech, kde z důvodu překrytí pozemních komunikací korunami stromů, nebylo vhodné daný webový nástroj využít.

K modelování daných parkovacích ploch a pozemních komunikací byl využit program **AutoCAD 2025** s rozšířením **Vehicle Tracking** (16). Autor práce tento program využíval primárně za účelem přesného umístění navrhovaných prvků do reálného prostoru města a práci s vlečnými křivkami. K samotné vizualizaci modelů byl využit program **Sketch Up 2024** (17).

Při tvorbě návrhů byla taktéž respektována platná legislativa týkající se dopravního značení, prostorových nároků a bezpečnosti provozu. Klíčovými byly zejména normy **ČSN 73 6056** (Parkoviště silničních vozidel) (18), **ČSN 73 6110** (Projektování místních komunikací) (19) a také **vyhláška č. 146/2024 Sb.**, o požadavcích na výstavbu (20).

2.3.1 Nemocnice a blízké okolí

Cílem návrhů daného území je soubor opatření, které by měli v dané oblasti vést k eliminaci hlavních problémů s parkováním, které byly identifikovány v rámci provedené analýzy. Tento soubor opatření je postavený na rozšíření nabídky parkovacích míst pomocí stavby parkovacího domu, rekonstrukci parkoviště u lékárny a dalších doplňujících návrhů.

Parkovací dům Václavská

Na základě provedené analýzy byly zjištěny problémy s nedostatečnou parkovací kapacitou, a to zejména v ranních hodinách. V přilehlých rezidentních částech území byly naopak zjištěny nedostatečné parkovací kapacity v hodinách večerních. Autor práce v tomto případě navrhuje navýšení parkovacích kapacit pomocí stavby parkovacího domu. Místem vhodným pro stavbu tohoto parkovacího domu bylo určeno **parkoviště Václavská**, které se nachází v blízkosti centra a hlavních dopravních tahů, s potenciálem pro obsluhu širšího území. Celková plocha tohoto parkoviště činí přibližně 1 800 m² (3) a nachází se zde 60 parkovacích míst. Samotný prostor v okolí parkovací plochy nabízí další místo k možnému rozšíření parkovacího domu, možnosti kombinace krytých (dlouhodobých a střednědobých) a venkovních parkovacích stání (krátkodobých či P+R). Rozměry dostupného prostoru zároveň umožňují odlišné prostorové uspořádání parkovacího domu oproti původní ploše. Pohled na parkovací plochu Václavská je k dispozici na obrázku 9.



Obrázek 9 Parkoviště Václavská Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z hlediska dopravního napojení širšího území se parkovací plocha nachází na okraji města s přímým přístupem na MKO, což usnadňuje napojení na hlavní trasy automobilové dopravy. V přibližné vzdálenosti 150 m se také nachází zastávka MHD Chrudim, Václavská-Nemocnice, která by mohla vytvořit základní bod pro zavedení P+R systému (3). Charakter

území navíc umožňuje rozvoj pěší infrastruktury, která by zlepšila návaznost na okolní klíčové body občanského zájmu. Vhodným řešením by byla například výstavba lávky propojující navrhovaný parkovací dům s areálem nemocnice. Dalším možným řešením by bylo vytvoření pěší stezky skrze volné prostory za plánovaným parkovacím domem k zimnímu stadionu. Další možnou návazností je fotbalový stadion MFK, který se dlouhodobě potýká s nedostatkem parkovacích míst, pěší vzdálenost by v tomto případě činila přibližně 1 000 m (3). Centrum města je od navrhovaného parkovacího domu vzdálené téměř 2 000 m (3), více pravděpodobná je v tomto případě návaznost skrze MHD, a to zejména při kulturních akcích, kdy je centrum uzavřené. Bližší pohled na možné návaznosti parkovacího domu je k dispozici na obrázku 10.



Obrázek 10 Návaznosti na parkovací dům Václavská Zdroj: (3), upraveno autorem

Navrhovaný parkovací dům by měl být konstrukčně navržen pro tři nadzemní patra s kapacitou přibližně 200 parkovacích míst. K parkovacímu domu by měli být připojeni venkovní krátkodobá parkovací stání. Z pohledu udržitelnosti bude parkovací dům využívat vertikálních zelených stěn za účelem pasivního ochlazení okolní infrastruktury a vnitřních prostor. Z technologického hlediska zde budou využívány automatické systémy řízení dopravy a detekce volných míst, které zefektivní samotný proces parkování. Dále by měly být integrovány dobíjecí stanice pro elektromobily, speciální parkovací místa pro motocykly a stojany na kola.

Realizace tohoto parkovacího domu sníží potřebu parkovacích ploch v blízkém okolí a umožní, aby zbylé parkovací plochy na tomto území nemusely být navrhovány čistě na maximální možnou kapacitu. V návaznosti na tento parkovací dům je navržena rekonstrukce parkoviště lékárna, kde je kladen důraz na udržitelnost, což znamená určité omezení parkovacích kapacit ve prospěch zelených opatření (např. přirozené stínící prvky).

Parkoviště lékárna

Z výsledků dopravní analýzy byly identifikovány problémy na parkovišti u lékárny. Hlavním identifikovaným problémem je absence vodorovného dopravního značení, která řidičům umožňuje parkovat bez jasné stanoveného uspořádání, což vede k neefektivnímu využívání celého prostoru parkoviště. Mezi parkujícími vozidly byly často zjištěny velké rozestupy, které snižují reálnou kapacitu celé parkovací plochy a v některých případech bylo také zjištěno omezení parkujících vozidel při výjezdu z parkoviště. V rámci analýzy byla dále zjištěna absence stínících prvků a časově rezervovaných parkovacích stání. Pohled na aktuální stav parkoviště lékárna je k dispozici na obrázku 11.



Obrázek 11 Parkoviště lékárna – aktuální stav Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z pohledu dopravního značení se aktuálně na **parkovišti lékárna** nachází svislé dopravní značení B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel“, v tomto případě je doplněno dodatkovou tabulkou E 13 „Mimo zásobování“. Dále se zde nachází dvojice vodorovných dopravních značení V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ i s příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku . (14)

Autor práce v tomto případě navrhuje částečnou rekonstrukci parkovací plochy, která by byla zaměřena na změnu organizace parkování, doplnění dopravního vodorovného značení, vytvoření středového zeleného pásu pro výsadbu stromořadí a nabídku krátkodobých parkovacích ploch před budovou lékárny a mateřské školy. Vizualizace návrhu autora práce je k dispozici na obrázku 12.



Obrázek 12 Parkoviště lékárna – návrh Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Při návrhu autor snížil prostorovou náročnost kolmých parkovacích stání pro ZTP pomocí sloučení nástupní a výstupní plochy pro obě vyhrazená místa, tato plocha následně navazuje přímo na rampu vedoucí k budově lékárny. Parkovací stání pro ZTP jsou řádně vyznačena pomocí vodorovného dopravního značení V 10f a svislého dopravního značení IP 12 (14). V rámci tohoto návrhu nebylo navrženo zvýšení parkovacích míst pro ZTP na jejich požadovanou hodnotu (min. 3 místa) dle **vyhlášky č. 146/2024 Sb., v platném znění (20)** z důvodu návaznosti na přibližně 50 metrů (3) vzdálené parkoviště u nemocnice, které je vyhrazeno výhradně pro parkování ZTP. Z pohledu vyhrazených parkovacích stání dále autor navrhuje využití volného prostoru v místě oblouku zatáčky a vytvoření vyhrazeného parkovacího stání pro rodiče přepravující kočárek. Toto parkovací stání by nabízelo rozšířený prostor pro manipulaci s kočárkem a přímý přístup k pěší infrastruktuře. Vyhrazené parkovací stání je v rámci vizualizace návrhu vyznačeno pomocí piktogramu rodiče s kočárkem a doplněno svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ s dodatkovou tabulkou E 13a textem „Vyhrazeno pro rodiče s kočárkem“ (14).

Samotné parkoviště je tvořeno zejména kombinací šikmých parkovacích stání (60° a 75°) a podélných parkovacích zálivů bez vyznačení jednotlivých míst. Všechna parkovací stání šikmá jsou řádně vyznačena pomocí dopravního značení V 10c. V rámci návrhu bylo dále využito svislé dopravní značení IP 13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ doplněné dodatkovou tabulkou specifikující platnost opatření pro 5 parkovacích míst. Zbytkové plochy, vzniklé jako nevyužitá výseč způsobená geometrií pozemku byly v jednom případě využity jako místo k umístění stojanů pro kola. Z dalším případě nebyla tato plocha využitelná a z tohoto důvodu byla vyznačena vodorovným dopravním značením V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“. Jednosměrný pohyb vozidel v rámci parkoviště je v návrhové vizualizaci vyznačen

pomocí piktogramu šipek jdoucích ve směru jízdy. V návrhu se dále počítá se svislým dopravním značením B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a se svislým dopravním značením IP 4B „Jednosměrný provoz“. Tyto dopravní značení nebyly přidány do vizualizace parkovací plochy z důvodu zachování přehlednosti grafického výstupu. (14)

Navržená parkovací plocha předpokládá celkovou kapacitu přibližně 47 parkovacích míst pro osobní vozidla a 5 parkovacích míst pro cyklisty.

Doplňující návrhy

Doplňující návrhy budou zaměřeny na další konkrétní problémy, které byly zjištěny během analýzy území a dopravního průzkumu. Jedním z identifikovaných problémů bylo parkování v **areálu nemocnice** mimo vyznačená parkovací stání. Tento problém je pravděpodobně zapříčiněn nedostatečnou informovaností řidičů o rozšíření parkovacích ploch v areálu nemocnice. Navrhovaným řešením je doplnění orientačního značení u vjezdu do areálu, které by informovalo řidiče o nově rozšířené části parkoviště a směřovalo tam řidiče. Tato orientační značení by mohla být také doplněna o prvky Smart parkování, které by informovaly také o počtu volných parkovacích míst. V rámci návrhu se dále doporučuje navázání užší spolupráce s městskou policií Chrudim, která by mohla na základě smluvního ujednání s nemocnicí pravidelně dohlížet na dodržování parkování v areálu. Tento dohled by byl zaměřen zejména na parkování mimo vyznačená parkovací stání.

Dalším identifikovaným problémem byl nedostatek parkovacích míst ve večerních hodinách na **sídlích Na Špici a Václavská**. V případě sídliště Václavská se jedná o absenci parkovacích ploch na území sídliště a neochotu obyvatel využívat vzdálenější parkovací plochy např. parkoviště lékárna. Autor v tomto případě navrhuje prozkoumat možnosti revitalizace veřejného prostoru **sídlíště Václavská** za účelem zvýšení parkovací kapacity. V případě **sídlíště Na Špici** byl zjištěn nedostatek běžných parkovacích ploch a úkor nízké obsazenosti vyhrazených parkovacích ploch pro ZTP. Autor práce v tomto případě navrhuje prozkoumat možnosti přehodnocení počtu parkovacích ploch pro ZTP na skutečnou poptávku a potřebu místních obyvatel. Toto opatření by mohlo bez stavebních zásahů přispět k optimalizaci obsazenosti parkovacích ploch v rámci sídliště. V případě budoucí změny poptávky, by tato parkovací místa mohla být opět vyhrazena pro osoby ZTP.

Posledním identifikovaným problémem bylo parkování v **ulici Vlčnovská**, kde bylo v některých případech zaznamenáno parkování v nedostatečné vzdálenosti od okružní křižovatky a omezování průjezdnosti pozemní komunikace v obou směrech. Autor práce v tomto případě navrhuje využití vodorovného dopravního značení V12c „Zákaz zastavení“ (14) před vjezdem na kruhový objezd a problémovými úseky v celé délce ulice (zúžení atd.).

2.3.2 Sídliště u stadionu

Cílem řešení daného území sídliště u stadionu je navrhnout soubor opatření, která povedou k odstranění nejzásadnějších problémů identifikovaných v rámci analýzy a výsledků dopravního průzkumu. Vzhledem k rezidentnímu charakteru území a vysoké poptávce po parkovacích místech ve večerních hodinách bude návrh zaměřen primárně na optimalizaci stávajících parkovacích ploch a zvýšení počtu parkovacích míst. Dílčí návrhy v rámci jednotlivých částí tohoto území jsou koncipovány tak, aby na sobě nebyly závislé a bylo možné je realizovat samostatně.

Rezidentní parkovací dům

Na základě výsledků dopravního průzkumu a provedené analýzy byla v oblasti sídliště u stadionu identifikována dlouhodobě nedostatečná kapacita parkovacích míst, a to zejména ve večerních hodinách. Jako jedno z vhodných řešení byla autorem práce navržena výstavba vícepatrového parkovacího domu určeného primárně pro rezidenty této oblasti. Vhodnou lokalitou pro návrh byla vyhodnocena část území **parkoviště C**. Tato část území byla vybrána z důvodu své strategické polohy u přímého napojení sídliště na MKO a vhodných prostorových podmínek pro vznik parkovacího domu. Celková plocha zamýšlené části **parkoviště C** činí přibližně 1250 m² (3) a nachází se zde 66 parkovacích míst. Zbylých 21 parkovacích míst, které tvoří celkovou parkovací kapacitu **parkoviště C** není návrhem nijak ovlivněno. Pohled na plochu zamýšlenou pro parkovací dům v kontextu celého sídliště u stadionu je k dispozici na obrázku 13.



Obrázek 13 Zamýšlená plocha parkoviště C Zdroj: (3), upraveno autorem

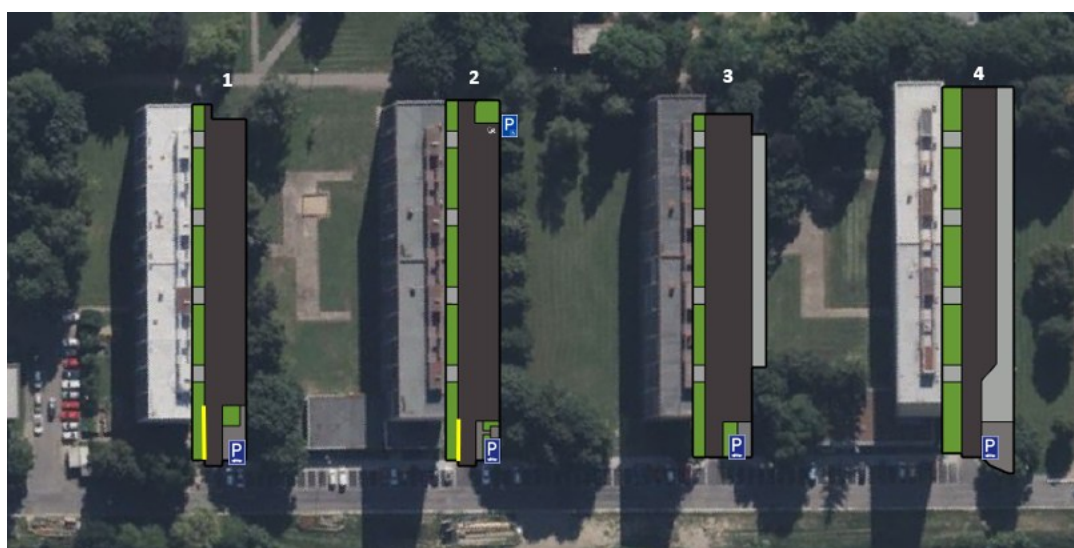
Vzhledem k výhradně rezidentnímu využití navrhovaného parkovacího domu v rámci sídliště u stadionu, nebudou v návrhu dále řešeny návaznosti na širší okolí.

V rámci návrhu je parkovací dům koncipován pro 2 nadzemní podlaží s kapacitou přibližně 100 parkovacích míst. Parkování je umístěno také na střeše budovy, což umožní efektivní využití prostoru. K objektu jsou také připojena venkovní krátkodobá a střednědobá parkovací stání pro účel návštěvy rezidentů. Dále je v rámci projektu kladen velký důraz na udržitelnost, a to zejména využíváním vertikálních zelených stěn a dalších stínících prvků pasivního ochlazení okolního prostředí. Z technologického hlediska bude parkovací dům vybaven moderními systémy pro detekci parkovacích míst, automatizovaného řízení dopravy a směřování řidičů k volným místům. V rámci návrhu parkovací domu je zohledněna možnost dodatečné instalace dobíjecích stanic dle individuálních potřeb rezidentů.

Realizace navrhovaného parkovacího domu významně přispěje ke snížení nedostatku parkovacích ploch v rámci sídliště u stadionu.

Menší parkoviště

Z výsledků dopravního průzkumu byla zjištěna nedostatečná parkovací kapacita také na částí území 4 **menších parkovišť**, a to zejména v odpolední a večerní dobu. Tato skutečnost byla nejvíce patrná u parkovišť č. 1 a č. 2, kde parkování mimo vyznačená parkovací stání v kombinaci s omezeným prostorem parkoviště zvyšuje riziko kolizních situací a blokování ostatních vozidel. V případě parkovišť č. 3 a č. 4 byla samotná plocha parkoviště v minulosti rozšířena, a i přes nedostatečnou kapacitu parkovacích ploch zde nebylo vypořádáno omezení provozu způsobené nevhodným stáním vozidel. U všech menších parkovacích ploch však bylo zaznamenáno parkování před vchody do bytových budov, což může omezovat přístup obyvatel a v krajním případě blokovat příjezd vozidel integrovaného záchranného systému. Pohled na aktuální stav menších parkovišť je k dispozici na obrázku 14.



Obrázek 14 Menší parkoviště – aktuální stav

Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z pohledu dopravního značení se aktuálně na všech 4 menších parkovištích nachází svislé dopravní značení IP 11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé stání)“ a vodorovné dopravní značení V 10b „Stání kolmé“. Samotné vodorovné dopravní značení V 10b je však výrazně opotřebené a špatně viditelné, pravděpodobně v důsledku dlouhodobého neobnovení nátěru. Vjezdy na parkoviště č. 1 a č. 2 jsou dále vyznačeny vodorovným dopravním značením V 12c „Zákaz zastavení“, z důvodu zajištění volného průjezdu. Na parkovišti č. 2 se dále nachází parkovací místo pro ZTP s vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ i s příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. (14)

Autor práce v tomto případě navrhuje kompletní rekonstrukci všech 4 parkovacích ploch s cílem zefektivnit jejich prostorové uspořádání a omezit parkování před vchody do budov. Návrh má zároveň za cíl sjednotit vzhled jednotlivých parkovacích ploch, včetně doplňkové infrastruktury (např. plocha pro kontejnery) a navázat na dřívější rozšíření parkovacích ploch č. 3 a č. 4. Vizualizace návrhu autora práce je k dispozici na obrázku 15.



Obrázek 15 Menší parkoviště – návrh Zdroj: (16,17), upraveno autorem

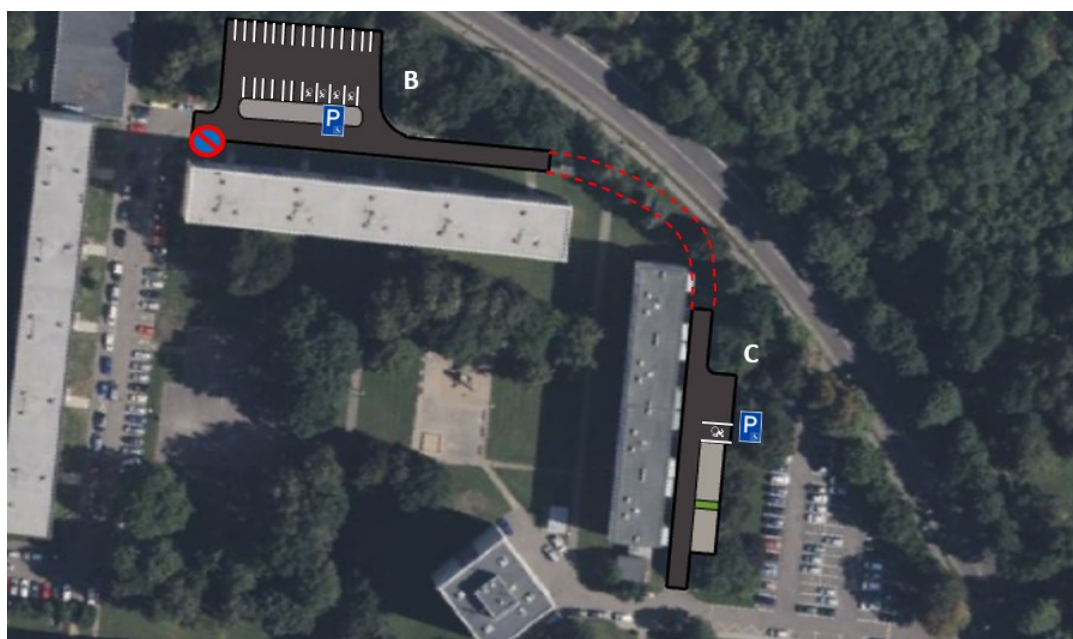
Navržená úprava všech 4 parkovacích ploch vychází z principu rozšíření, který byl v minulosti realizován u parkovišť č. 3 a č. 4. Tento přístup byl však vylepšen tak, aby lépe reflektoval specifické potřeby daného prostoru, a to především při kombinaci podélného a kolmého parkovacího stání. Z pohledu prostorového uspořádání byly dále v rámci návrhu provedeny změny v uspořádání ploch pro kontejnery. Před jednotlivé vchody do bytových domů bylo navrženo vodorovné dopravní značení zamezující parkování na daném prostoru. Cílem bylo zajistit volný přístup k těmto vchodům, a to nejen pro potřebu obyvatel, ale také k možnému rychlému řešení mimořádných situací (např. zásah hasičů). Dále bylo pro každé menší parkoviště navrženo 1 parkovací místo pro ZTP i s příslušným dopravním značením.

Z pohledu dopravního značení bylo dále na všech 4 menších parkovištích navrženo využití vodorovného dopravního značení V 12c „Zákaz zastavení“ a svislého dopravního značení IP 11b „Parkoviště“ v místě vjezdu na pozemní komunikaci (14).

Návrh změn předpokládá celkovou kapacitu na všech 4 menších parkovištích 122 kolmých parkovacích míst pro osobní vozidla a přibližně 38 míst k parkování podél budovy.

Parkoviště B

Z výsledků dopravního průzkumu byly v místě **parkoviště B** identifikovány problémy s nedostatečnou parkovací kapacitou v odpoledních a večerních hodinách. Tento problém se nejvýrazněji projevuje parkováním vozidel na chodníku a na rozdělovacím ostrůvku mezi pozemní komunikací a samotnou parkovací plochou. Dalším identifikovaným problémem, který negativně ovlivňuje obslužnost dané parkovací plochy, je její umístění na konci slepé ulice. Posledním identifikovaným problémem je nadbytečné množství parkovacích míst pro ZTP (celkem 4 místa), která zůstávají z části nevyužitá. Pohled na aktuální stav **parkoviště B** je k dispozici na obrázku 16.

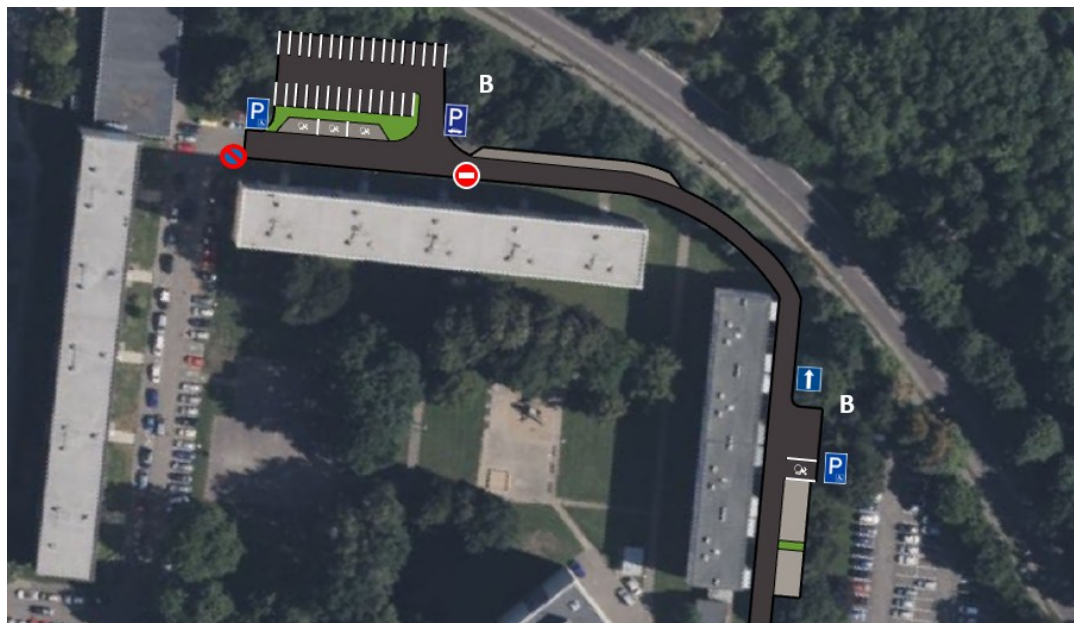


Obrázek 16 Parkoviště B – aktuální stav Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z pohledu dopravního značení se na **parkovišti B** nachází svislé dopravní značení B 29 „Zákaz stání“, které zamezuje parkování před bytovými domy č. 725 až č. 729. Dále se na parkovišti nachází svislé dopravní značení IP 11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé stání)“ s vodorovným dopravním značením V 10b „Stání kolmé“. Na parkovišti se také nacházejí 4 parkovací místa pro ZTP s vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“

i s příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. (14)

Autor práce se v tomto případě zaměří na navržení jednosměrné pozemní komunikace propojující část území **parkoviště C** s **parkovištěm B**. Dále se zaměří na vybudování nových parkovacích míst podél dané jednosměrné pozemní komunikace a celkovou rekonstrukci parkovací plochy **parkoviště B**. Vizualizace návrhu autora práce je k dispozici na obrázku 17.



Obrázek 17 Parkoviště B – návrh Zdroj: (16,17), upraveno autorem

V rámci dalšího návrhu, autor práce navrhuje výstavbu nové jednosměrné pozemní komunikace, která krom zlepšení dopravní dostupnosti v rámci **sídlišť u stadionu** také umožní vybudování parkovacího zálivu pro podélné parkování u pravé strany vozovky. Toto opatření i přes omezené prostorové možnosti v rámci této části území, výrazně přispěje k navýšení parkovací kapacity. Autor práce dále navrhuje kompletní rekonstrukci hlavní parkovací plochy části území **parkoviště B**. Návrh rekonstrukce parkovací plochy je zaměřen na zvýšení parkovací kapacity a na efektivnější rozdělení jednotlivých parkovacích stání. V rámci návrhu také došlo ke snížení počtu parkovacích stání pro ZTP, kdy bylo jedno stání zrušeno. Tato změna byla provedena z důvodu optimalizace celkového uspořádání parkovacích míst v rámci parkoviště B, a to včetně přesunu parkovacích stání pro ZTP mimo hlavní parkovací plochu. Samotná hlavní plocha **parkoviště B** je navržena s využitím dvou řad kolmých parkovacích stání a vegetačním ostrůvkem s možností výsadby stromořadí.

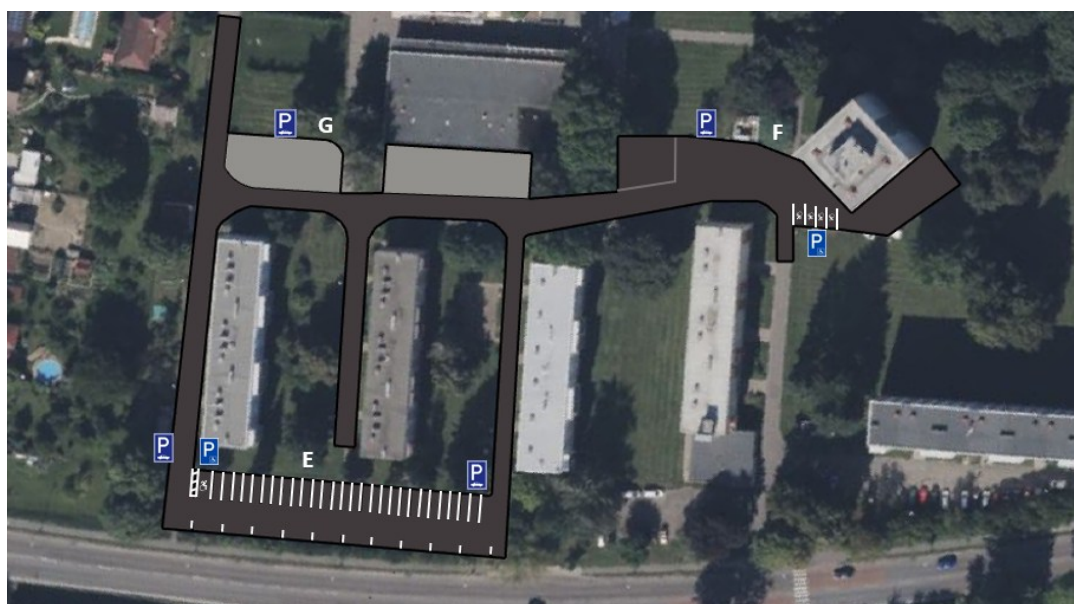
Z pohledu dopravního značení bylo v návrhu ponecháno svislé dopravní značení B 29 „Zákaz stání“ za účelem zamezení parkování před vchody do bytových domů. V rámci návrhu bylo u vjezdu na navrhovanou jednosměrnou pozemní komunikaci osazeno svislé dopravní značení IP 4b „Jednosměrný provoz“. U výjezdu z této pozemní komunikace bylo umístěno

značení B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Hlavní parkovací plocha **parkoviště B** byla vyznačena svislým dopravním značením IP 11b „Parkoviště (kolmé nebo šikmé stání)“ a vodorovným dopravním značením V 10b „Stání kolmé“. Parkovací místa pro ZTP byla vyznačena vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ a příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. Na navrhovaném parkovacím zálivu autor práce nenavrhuje žádné vymezení jednotlivých parkovacích míst pomocí dopravního značení. (14)

Návrh změn předpokládá celkovou parkovací kapacitu na části území **parkoviště B** 29 kolmých parkovacích míst pro osobní vozidla, 3 podélná parkovací místa pro ZTP a přibližně 8 míst k parkování v rámci parkovacího zálivu.

Parkoviště E,F,G

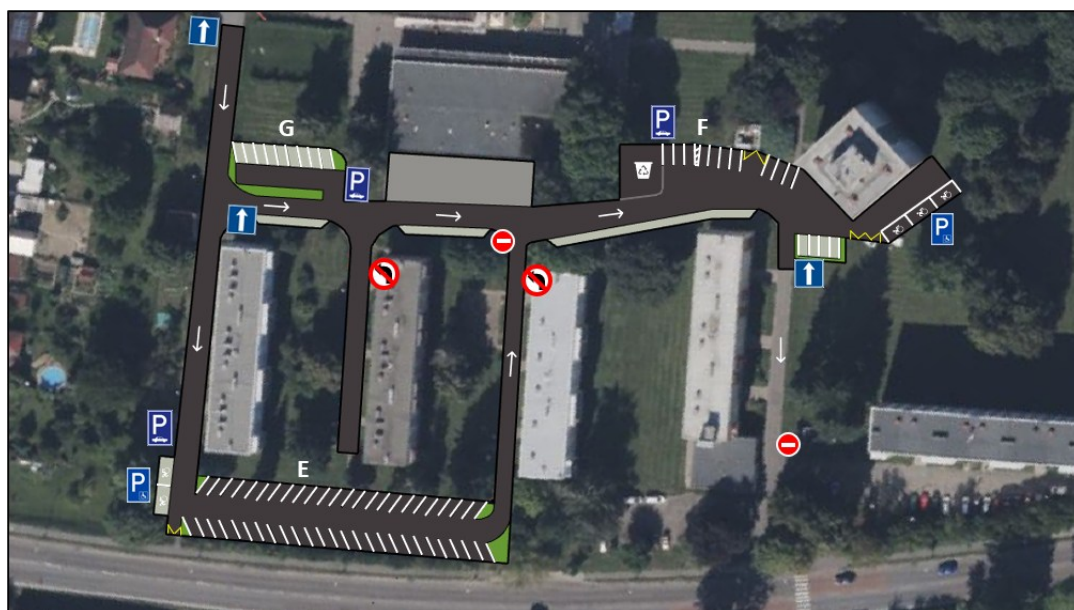
Z výsledků dopravního průzkumu byla obdobně jako u ostatních částí řešeného území zjištěna nedostatečná nabídka parkovacích míst, a to zejména na **parkovišti F a G**. Tento nedostatek parkovacích míst se nejvíce projevoval v odpoledních a večerních hodinách. V případě **parkoviště G** byl tento nedostatek parkovacích míst dále umocněn nevhodným prostorovým uspořádáním vyznačené parkovací plochy s absencí příslušného vodorovného dopravního značení. Výsledkem tohoto stavu bylo identifikováno neorganizované parkování snižující reálnou kapacitu parkovací plochy a odstavování vozidel na okolní zeleni. Na **parkovišti F** bylo z důvodu nízké parkovací kapacity identifikováno parkování mezi kontejnery na odpad a parkování na okolní zeleni. Pohled na aktuální stav **parkoviště E,F,G** je k dispozici na obrázku 18.



Obrázek 18 Parkoviště E,F,G – aktuální stav Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z pohledu dopravního značení se celá řešená část území vymezena svislým dopravním značením IZ 5a „Obytná zóna“, která stanovuje specifická pravidla provozu, zejména omezení rychlosti a parkování pouze na vyznačených místech. Jednotlivé parkovací plochy jsou dále vyznačeny svislou dopravní značkou IP 11a „Parkoviště“. Na **parkovišti E a F** se dále nachází parkovací místa pro ZTP s vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ i s příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. Na **parkovišti E** se pak dále nachází také vodorovné dopravní značení V 10b „Stání kolmé“, V 10a „Stání podélné“ a V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“. Na **parkovišti F** se dále nachází pouze zbytky vodorovného dopravního značení V 10b „Stání kolmé“ a V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“.

Autor práce se v tomto případě zaměří na uplatnění konceptu jednosměrného provozu a úpravu prostorového uspořádání stávajících **parkovišť E,F,G** s cílem zvýšení parkovací kapacity a zlepšení organizace dopravy. Dále se autor práce zaměří na navrhnutí nových parkovacích míst, a to převážně formou parkovacích zálivů. Vizualizace návrhu autora práce je k dispozici na obrázku 19.



Obrázek 19 Parkoviště E,F,G – návrh Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Autor práce v rámci návrhu řešení této vymezené části území navrhuje zavedení jednosměrného provozu na vybraných pozemních komunikacích. Tento krok přispěje ke zlepšení dopravní obslužnosti, zvýšení bezpečnosti provozu a efektivnější využití dostupného prostoru díky menším požadavkům na šířku pozemní komunikace. Autor dále navrhuje rekonstrukci **parkoviště G** s cílem implementace vegetačního pásu a oddělení parkovací plochy od přilehlé křižovatky. Navrhovaná parkovací místa jsou šikmého řazení (75°). V rámci

parkoviště G autor dále navrhuje vytvoření 2 parkovacích zálivů pro podélné parkování na protilehlé straně pozemní komunikace. Součástí návrhu je také využití prostorových poměrů **parkoviště E**, kde autor navrhuje zvýšení počtu parkovacích míst pomocí implementace šikmých parkovacích míst (60°) po obou stranách parkovací plochy. Dále autor navrhuje vytvoření 2 parkovacích míst podélného řazení pro ZTP. V rámci změn na **parkovišti F** autor navrhuje zmenšení plochy vyhrazené pro kontejnery, které umožní zvýšení počtu kolmých parkovacích míst. Autor dále v rámci zefektivnění daného prostoru navrhuje přesun a orientaci parkovacích míst pro ZTP. Na místě stávajících parkovacích míst pro ZTP je navrženo vytvoření parkovacího zálivu pro kolmé parkování. Dále autor navrhuje vytvoření parkovacího zálivu pro podélné parkování, který bude umístěn podél pozemní komunikace.

Z pohledu dopravního značení byla za účelem organizace dopravy na příslušných místech u pozemních komunikací navržena svislá dopravní značení IP 4b „Jednosměrný provoz“, B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“ a B 24b „Zákaz odbočení vlevo“. U jednotlivých parkovacích ploch bylo navrženo ponechání svislého dopravního značení IP 11a „Parkoviště“ a všechna parkovací místa pro ZTP byla vyznačena vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ včetně příslušného svislého dopravního značení IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. Na **parkovišti G** bylo dále navrženo vodorovné dopravní značení V 10c „Stání šikmé“. V případě **parkoviště E** autor práce navrhuje vyznačení parkovacích míst pomocí vodorovného dopravního značení V 10c a V 12a „Žlutá klikatá čára“ v místě, kde chodník navazuje na parkovací plochu. Na **parkovišti F** autor dále navrhuje vodorovné dopravní značení V 10b „Stání kolmé“, které bude v místech špatné návaznosti parkovacích míst doplněno o vodorovné dopravní značení V 13 „Šikmé rovnoběžné čáry“. Autor dále navrhuje využití vodorovného dopravního značení V 12a v místě vstupu do okolního objektu a v úseku s omezenou šířkou pozemní komunikace z důvodu zamezení parkování, které by ohrozilo vstup do objektu či bezpečnost provozu. (14)

Návrh změn v tomto případě předpokládá celkovou parkovací kapacitu na části území **parkoviště E,F,G** 14 kolmých parkovacích míst, 57 šikmých parkovacích míst, 5 podélných parkovacích míst pro ZTP a přibližně 15 podélných míst k parkování v rámci parkovacího zálivu.

2.3.3 Palackého třída

Cílem řešení daného území **Palackého třídy** je vytvořit soubor návrhů, které přispějí k řešení hlavních problémů spojených s parkováním, identifikovaných v rámci provedené analýzy území a dopravního průzkumu. Vzhledem k charakteru daného území, kde se mísí komerční a rezidentní zóna, bude návrh zaměřen na efektivní rozšíření stávajících parkovacích ploch a zlepšení jejich dostupnosti pro více skupin uživatelů (abonenty, rezidenty nebo návštěvníky města).

Palackého třída

Z provedené analýzy daného řešeného území vyplynulo, že parkoviště **Palackého třída** představuje jediné místo s dostatečnými prostorovými a technickými předpoklady pro zvýšení počtu parkovacích míst v oblasti. Z tohoto důvodu byly jednotlivé parkovací plochy, které se aktuálně nacházejí v této části řešeného území, sjednoceny do celku **Parkoviště Palackého třída** a následně byly souhrnně posuzovány v dopravním průzkumu. Celkové řešení dané oblasti je tedy zaměřeno výhradně na tuto lokalitu, která, i díky své strategické poloze, nabízí vhodné pěší návaznosti na okolní části řešeného území.

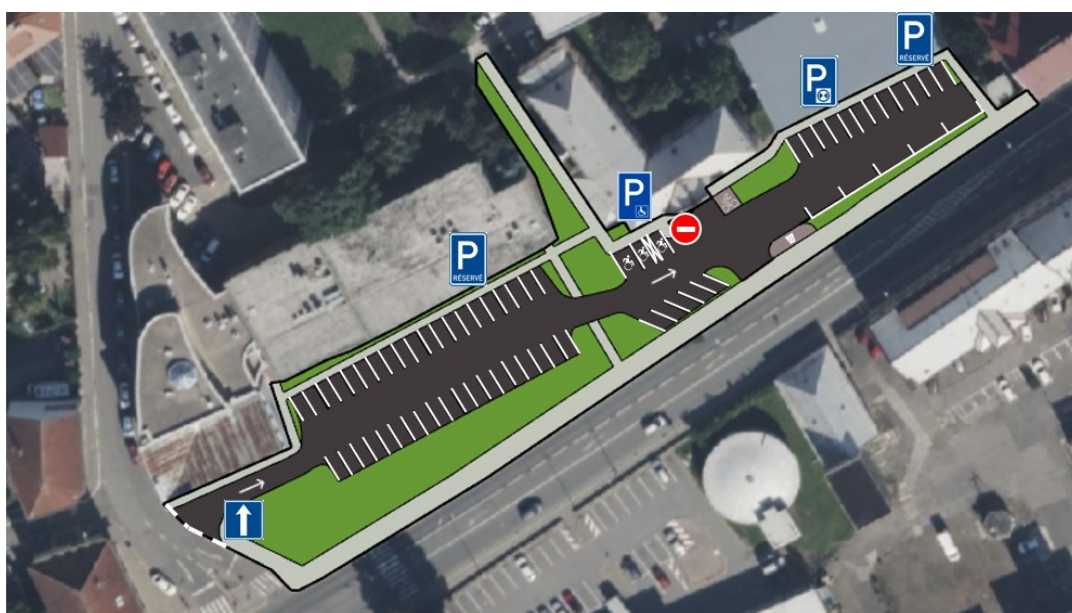
Z výsledků dopravního průzkumu vyplynul nedostatek parkovacích míst, a to zejména v ranních hodinách. Vysoká obsazenost byla identifikována zejména ve veřejných částech daného území, v případě soukromých parkovacích ploch byla tato obsazenost nízká. Vysoká poptávka po parkování se nejvíce projevovala parkováním mimo vyznačená parkovací místa, což následně snižovalo manévrovatelnost na parkovišti. Pohled na aktuální stav **parkoviště Palackého třída** je k dispozici na obrázku 20.



Obrázek 20 Parkoviště Palackého třída – aktuální stav Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Z hlediska dopravního značení je první parkovací plocha v této části území rozdělena na soukromou a veřejnou část parkoviště pomocí svislého dopravního značení B1 „Zákaz vjezdu všech vozidel v obou směrech“, doplněné o dodatkovou tabulku označující, že se jedná o soukromý pozemek. Na této soukromé části parkovací plochy se dále nacházejí zbytky vodorovného dopravního značení V 10e „Vyhrazené parkoviště“. Na veřejné části parkovací plochy se nachází parkovací místo pro ZTP s vodorovným dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ i s příslušným svislým dopravním značením IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. Dále se u výjezdu z první parkovací plochy nacházejí svislé dopravní značení C 2c „Příkázaný směr jízdy vlevo“ a P 4 „Dej přednost v jízdě“, které slouží k usměrnění provozu a zajištění bezpečného napojení na přilehlou pozemní komunikaci. Na druhé parkovací ploše se nachází pouze zbytky dopravního značení V 12a „Žlutá klikatá čára, které zamezují parkování v blízkosti nájezdové rampy u vchodu do budovy. Na třetí parkovací ploše se nachází tabulka informující o soukromém pozemku a povoleném vjezdu pouze pro zákazníky. (14)

Autor práce se v tomto návrhu zaměří na propojení všech tří parkovacích ploch do jednoho funkčního celku, a to prostřednictvím úpravy dopravního režimu s využitím jednosměrného provozu. Cílem je zvýšení počtu parkovacích míst, vhodné rozmístění rezervovaných míst pro ZTP, vytvoření krátkodobých parkovacích míst a rezervovaných míst pro zákazníky lokálních společností. Autor práce se zaměří také na zachování vzrostlého stromu nacházejícího se v prostoru mezi parkovacími plochami 1 a 2. Vizualizace návrhu autora práce je k dispozici na obrázku 21.



Obrázek 21 Parkoviště Palackého třída – návrh Zdroj: (16,17), upraveno autorem

Autor práce v rámci řešeného území navrhuje propojení první a druhé parkovací plochy, a to i přes zachování zúženého profilu pozemní komunikace, které je zapříčiněno zachováním vzrostlého stromu na daném místě (vedle navrhovaných parkovacích míst pro ZTP). V případě první části parkovací plochy autor navrhuje využití kolmých parkovacích míst po obou stranách pozemní komunikace. Autor práce dále navrhuje vyčlenit část této parkovací kapacity pro zákazníky a zaměstnance lokálních společností (přibližně 6 parkovacích míst). V případě druhé části parkovací plochy autor navrhuje vytvoření 3 parkovacích míst pro ZTP s přímým nájezdem na přilehlou pěší infrastrukturu. Dále jsou zde navržena šikmá parkovací místa (60°), vyhrazené místo pro zanechání jízdních kol a náhradní prostor pro přemístění kontejnerů na odpad. V případě třetí části parkovací plochy autor práce navrhuje využití kombinace kolmých a podélných parkovacích míst, ze kterých bude část parkovací kapacity vyčleněna pro krátkodobé parkování s časovým terčíkem a rezervovaná parkovací místa pro lokální společnosti.

Z pohledu dopravního značení byla za účelem organizace dopravy na příslušných místech u pozemní komunikace navržena svislá dopravní značení IP 4b „Jednosměrný provoz“ a B 2 „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Na první části parkovací plochy bylo autorem práce navrženo vodorovné dopravní značení V 10b „Stání kolmé“ a svislé dopravní značení IP 12 „Vyhrazené parkoviště“, které vymezuje část parkovacích míst jako rezervovaných pro potřebu zaměstnanců a zákazníků lokálních společností. V druhé části parkovací plochy bylo autorem navrženo vodorovné dopravní značení V 10c „Stání šikmé“. Dále bylo navrženo vyznačení parkovacích míst pro ZTP dopravním značením V 10f „Vyhrazené parkoviště pro vozidlo přepravující osobu těžce postiženou nebo těžce pohybově postiženou“ včetně příslušného svislého dopravního značení IP 12 „Vyhrazené parkoviště“ doplněným o symbol osoby na vozíku. Ve třetí části parkovací plochy byla autorem navržena kombinace vodorovného dopravního značení V 10b a V 10a „Stání podélné“. Tato stání byla dále doplněna svislým dopravním značením IP 12, které vymezuje část parkovacích míst jako rezervovaná pro lokální společnosti a IP 13b „Parkoviště s parkovacím kotoučem“ v kombinaci s dodatkovou tabulkou, která určuje maximální povolenou dobu stání pro účely krátkodobého parkování. (14)

Návrh změn v tomto případě předpokládá celkovou parkovací kapacitu na části území **Parkoviště Palackého třída** 50 kolmých parkovacích míst, 5 šikmých parkovacích míst a 5 podélných parkovacích míst. Dále se v tomto návrhu předpokládá přibližně s 6 místy pro cyklistická kola a 1 zúženým místem k parkování pro motocykl.

2.3.4 Resselovo náměstí

Cílem návrhu řešení území **Resselova náměstí** je vytvořit soubor opatření, která budou reagovat na problémy v oblasti dopravy v klidu, jež byly identifikovány během analýzy a dopravního průzkumu území. Přestože nebyl na daném území zjištěn plošný nedostatek parkovacích míst, tak byly identifikovány lokální problémy, které mají vliv na celkovou obslužnost centrální části města.

Parkovací dům u sportovní haly

Na základě provedené analýzy byly identifikovány lokální problémy s nedostatečnou parkovací kapacitou v částech území **pěší zóna**, **Tyršovo náměstí** a **parkoviště u sportovní haly**. Tyto problémy byly nejvýznamnější v ranních hodinách, kdy dochází ke kumulaci více uživatelských skupin (abonentů, rezidentů a návštěvníků města). Autor práce v tomto případě navrhuje navýšení parkovacích kapacit pomocí stavby parkovacího domu. Vhodným místem pro stavbu bylo v rámci analýzy daného území určeno **parkoviště u sportovní haly**. Tato lokalita byla vyhodnocena jako vhodná především díky své strategické poloze v bezprostřední blízkosti **historického centra** a **Tyršova náměstí**. Celková plocha tohoto parkoviště činí přibližně 2 600 m² (3) a aktuálně se zde nachází 89 parkovacích míst. Samotný prostor v okolí parkoviště nabízí možnosti rozšíření o dalších přibližně 2400 m² (3). Toto rozšíření by však znamenalo velký zásah do přilehlých zelených ploch. Pohled na parkovací plochu u sportovní haly je k dispozici na obrázku 22.



Obrázek 22 Parkoviště u sportovní haly Zdroj: (3), upraveno autorem

Z pohledu dopravní návaznosti na širší okolí se tato parkovací plocha nachází na severním okraji centrální části Chrudimi, v blízkosti sportovní haly. Dopravní obslužnost lokality je zajištěna prostřednictvím místních komunikací, které navazují na MKO. V přibližné vzdálenosti 60 m se také nachází zastávka MHD Chrudim, Tyršovo náměstí, která

zajišťuje přímé spojení s dalšími částmi města (3). Vzhledem k poloze navrhovaného parkovacího domu v centru města bude tato parkovací kapacita sloužit zejména pro parkování rezidentů v okolí Tyršova náměstí a přilehlých ulic, abonentům a návštěvníků města. Z tohoto důvodu je zde klíčovým aspektem pěší návaznost na okolní cílové body. Vzhledem relativně malým vzdálenostem v rámci městské zástavby Chrudimi, kde jsou klíčové objekty v centru města a jeho bezprostředním okolí vzájemně propojeny krátkými pěšími trasami, jsou všechny důležité cílové body dostupné pěší. Průměrná vzdálenost mezi navrhovaným parkovacím domem a významnými cílovými body (divadlo, městský úřad, fotbalový stadion atd.) v tomto případě nepřesahuje 1 000 m (3).

Navrhovaný parkovací dům v této lokalitě by měl být koncipován jako třípodlažní objekt s možností parkování na střeše a parkovací kapacitou přibližně 200 parkovacích míst pro osobní automobily. Součástí návrhu jsou také parkovací místa pro motorčky, cyklisty a uzamykatelné boxy pro rezidenty. Z pohledu udržitelnosti by měl tento parkovací dům využívat vertikálních zelených stěn za účelem pasivního ochlazení okolní infrastruktury a vnitřních prostor. Z technologického hlediska by zde měli být využívány automatické systémy řízení dopravy a detekce volných míst, které zefektivní samotný proces parkování. Dále by měli být integrovány dobíjecí stanice pro elektromobily a na střeše objektu vyhrazena místa pro vozidla využívající stlačený zemní plyn (CNG) a zkapalněný zemní plyn (LPG). Parkování těchto vozidel mimo speciálně vyhrazená místa bude zakázáno.

Realizace tohoto parkovacího domu zvýší nabídku dlouhodobých parkovacích ploch pro rezidenty a abonenty, umožní cílený přesun krátkodobého parkování z dalších částí daného území. Společně s výstavbou dalších parkovacích domů v okolí centra, které autor práce zmiňuje v **části 2.2.1**, tento krok vytvoří předpoklady pro postupné omezování parkování v centrální části města, zejména na **Resselově** a **Tyršově náměstí**, a tím přispěje ke zvýšení kvality veřejného prostoru, bezpečnosti a celkovému zklidnění dopravy v historickém jádru města.

3 ZHODNOCENÍ NÁVRHŮ

Návrhová část této diplomové práce přinesla soubor opatření zaměřených na zlepšení stávajícího stavu dopravy v klidu ve městě Chrudim. Návrhy jsou koncipovány do tří základních skupin – **nepřímá opatření ke zlepšení dopravy v klidu, návrh všeobecné koncepce dopravy v klidu a místně specifické návrhy.**

Nepřímá opatření, která byla autorem práce navržena jako doplněk přímých opatření v rámci komplexního návrhu změn dopravy v klidu pro město Chrudim, tvoří důležitou součást této návrhové strategie. Jejich hlavním cílem je snížení celkové poptávky po parkování ve městě prostřednictvím podpory alternativních druhů dopravy a optimalizace dopravního chování obyvatel města. Z pohledu proveditelnosti jsou tato opatření z pravidla méně nákladná a rychleji realizovatelná. Jejich účinnost je však přímo závislá na ochotě místních obyvatel přizpůsobit své dopravní návyky a integrované podpoře alternativních způsobů dopravy. Ve městě Chrudim, které má kompaktní strukturu mohou tato opatření vést k rychlým a pozitivním změnám. Nicméně tato samotná opatření nejsou schopná v plné míře vyřešit prohlubující se problémy s parkováním v rámci města.

Z tohoto důvodu byla autorem práce dále navržena **všeobecná koncepce dopravy v klidu**, která byla navržena pro doplnění strategického plánu města pro roky 2015-2030 (4), a která by mohla být zároveň využita jako jeden z možných podkladů pro strategický plán města Chrudim na další období z hlediska dopravy v klidu. Autor práce se v této všeobecné koncepci zaměřil výhradně na stěžejní body, mezi které patří návrh páteřní sítě parkovacích domů, implementace moderních systémů pro správu parkování a definici parkovacích zón, které by mohly být v budoucnu využity k řešení parkování v rámci města. Tento soubor návrhů obecně vytyčuje základní dlouhodobé návrhy a zásady, kterými by se město v rámci svého rozvoje mělo řídit při řešení problémů spojených s parkováním. Z hlediska proveditelnosti jsou tato opatření velmi nákladná a jejich realizace představuje dlouhodobý proces, který se skládá z komplexního plánování a postupné implementace.

Autor práce dále tyto spíše obecné návrhy doplnil o **místně specifické návrhy**, které byly zaměřeny na řešení konkrétních problémů, které byly identifikovány v rámci analýzy a dopravního průzkumu území **nemocnice a blízké okolí, sídliště u stadionu, sídliště topolská, Palackého třídy a Resselova náměstí**. V případě území **sídliště topolská** nebylo však autorem práce z důvodu prostorových možností daného území nalezeno žádné komplexní řešení identifikovaných problémů.

Nemocnice a blízké okolí

V případě území **nemocnice a blízkého okolí** byl autorem navržen soubor opatření, které mají rozšířit nabídku parkovacích míst pomocí vybudování parkovacího domu s přibližnou kapacitou 200 parkovacích míst, včetně venkovních krátkodobých parkovacích míst, parkovacích míst pro motocykly a stojanů pro cyklisty, které nejsou do dané parkovací kapacity započítány. Dále byly v rámci návrhu parkovacího domu navrženy možné budoucí pěší napojení na okolní cílové body. V rámci návrhu bylo vybudování tohoto **parkovacího domu Václavská** dále doplněno částečnou rekonstrukcí parkoviště lékárna, u kterého bylo navrženo vytvoření středového zeleného pásu za účelem ochlazení parkovací plochy, změna organizace parkování s využitím jednosměrné komunikace a doplnění dopravního značení. V rámci území byly dále navrženy doplňující návrhy, které byly cíleny na jednotlivé části řešeného území. Výsledkem tohoto souboru opatření je zvýšení kapacity parkovacích stání v rámci řešeného území o 130, vytvoření míst k parkování pro cyklisty, vytvoření krátkodobých parkovacích míst a zlepšení kvality veřejného prostoru zvýšením podílu zeleně. Z hlediska proveditelnosti se však v případě výstavby **parkovacího domu Václavská** a následné částečné rekonstrukce **parkoviště lékárna** jedná o investičně a realizačně náročná opatření. V případě parkoviště lékárna je také nevýhodou lokální snížení parkovací kapacity celkem o 10 parkovacích míst.

Sídlíště u stadionu

Cílem řešení daného území **sídlíště u stadionu** bylo navrhnout soubor opatření, která by vedla k odstranění či alespoň zmírnění identifikovaného problému s dlouhodobě nedostatečnou parkovací kapacitou v jednotlivých částech daného území. Jedním z vhodných řešení bylo autorem navrženo navýšení počtu parkovacích míst v **místě parkoviště C** pomocí výstavby parkovacího domu pro rezidenty s přibližnou kapacitou 120 parkovacích míst. Nezávisle na navrhované výstavbě parkovacího domu byly dále navrženy rekonstrukce parkovacích ploch **menší parkoviště, parkoviště B** a části území zahrnující **parkoviště E,F,G**.

V případě **menších parkovišť** bylo autorem navrženo rozšíření parkovacích ploch na úkor okolní zeleně, v případě parkoviště 1 a 2, by realizace návrhu ovlivnila i přilehlé stromořadí. V rámci kompenzačních opatření je však možné dané negativní dopady minimalizovat pomocí výsadby nových stromů. V rámci rozšíření parkovacích ploch jednotlivých menších parkovišť, byla v návrhu umožněna také kombinace kolmého a podélného parkování bez negativních dopadů ve formě vzájemného blokování zaparkovaných vozidel, což rozšířilo celkovou kapacitu této části území o 47 parkovacích míst. Parkoviště byly dále doplněny o dopravní značení zamezující nevhodnému parkování před vchody a vjezdem na parkoviště.

V případě **parkoviště B** bylo navrženo vybudování nové jednosměrné pozemní komunikace za účelem lepšího dopravního napojení a možnosti rozšíření parkovacích kapacity pomocí podélných parkovacích zálivů. Dále byla navržena rekonstrukce hlavní části **parkoviště B** a vytvoření zeleného dělicího ostrůvku. Výhodou tohoto návrhu je zejména možnost rozšíření parkovací kapacity o 16 parkovacích míst. Dále návrh umožňuje přesun parkovacích míst pro ZTP na vhodnější lokaci a výsadbu stromořadí za účelem ochlazení okolí v místě navrhovaného dělicího ostrůvku. Nevýhodou daného návrhu je zásah do okolní zeleně a narušení pěší stezky v místě navrhované jednosměrné pozemní komunikace.

V případě části území zahrnující **parkoviště E,F,G** bylo autorem práce navrženo uplatnění konceptu jednosměrného provozu v rámci celé části území a tím zlepšení organizace dopravy v místech s omezenou šířkou komunikací. Tato úprava zároveň umožňuje efektivnější využití uličního prostoru pro navýšení parkovací kapacity v jednotlivých částech území. Toto opatření bylo doplněno jednotlivými návrhy rekonstrukcí **parkovišť E, F a G**. Výhodou návrhu je celkové zvýšení kapacity této části území o 42 parkovacích míst. Nevýhodou návrhu jsou menší zásahy do okolní zeleně v rámci budování parkovacích zálivů. Tato nevýhoda však může být částečně vykompenzována využitím propustné zatravnovací dlažby pro zachování přirozeného vsakování vody a ochlazení okolí.

Z pohledu proveditelnosti lze navrhovaná opatření označit jako stavebně realizovatelná. Významným pozitivem jednotlivých návrhů je jejich nezávislost na návrhu parkovacího domu, který přinese vysoký přínos z pohledu parkovací kapacity, ale bude velmi náročný z hlediska projektové přípravy, realizace a financování. Za potencionálně neproblematičtější z hlediska proveditelnosti lze považovat návrh vybudování nové jednosměrné pozemní komunikace v prostoru **parkoviště B**. S tímto opatřením jsou spojeny vysoké náklady na realizaci, složitá inženýrsko-projektová příprava a možné problémy s negativním postojem některých obyvatel, kteří by mohli vnímat toto opatření jako narušení klidového charakteru oblasti. Je však důležité dodat, že hlavní část návrhu úpravy **parkoviště B**, není přímo závislá na realizaci nové jednosměrné komunikace. Méně problematické z hlediska realizace s její opatření navržená pro část území **parkovišť E, F, G**, kde by přibližně 50% opatření bylo možné realizovat pouhou změnou dopravního značení. Zbývá opatření by již vyžadovala stavební zásahy, které by však bylo možné realizovat etapovitě dle aktuálních finančních možností města. Proveditelnost **menších parkovišť** lze hodnotit jako příznivou, jelikož se jedná o úpravy menšího rozsahu, které by významně neovlivnily stávající dopravní režim a mohly by být realizovány postupně (nejprve parkoviště 1, poté parkoviště 2 atd.). Vzhledem k jejich rozsahu se jedná o opatření, které lze realizovat v krátkodobém horizontu.

Palackého třída

Cílem řešení daného území **Palackého třídy** bylo vytvoření návrhů, které přispějí k řešení hlavních problémů, jež byly identifikované v rámci analýzy a dopravního průzkumu území. Tyto problémy se především týkaly nedostatečné parkovací kapacity veřejných částí území. Z tohoto důvodu bylo autorem práce navrženo vytvoření většího parkoviště v centrální části daného území prostřednictvím propojení 3 parkovacích ploch, které se nacházejí v těsné blízkosti. Toto opatření mělo za cíl zvýšit celkovou kapacitu území, zlepšit organizaci parkování a zároveň efektivně využít daný prostor. Výsledkem celého návrhu je zvýšení parkovací kapacity pro osobní vozidla o 13 parkovacích míst, efektivní využití volných prostor pro vytvoření parkovacího místa pro motorku a vyhrazení prostoru pro stojany na kola. V rámci návrhu autor vyvinul snahu o minimální zásah do stávající zeleně a do výsledného řešení byl zakomponován i stávající vzrostlý strom a okolní stromořadí. Z pohledu proveditelnosti se však jeví jako problematické majetkové vztahy k některým pozemkům, na nichž se část aktuálních parkovacích ploch nachází. S ohledem na tuto skutečnost autor v rámci návrhu doporučil vytvoření neurčitého počtu vyhrazených parkovacích stání pro vlastníky dotčených pozemků, doplněné o krátkodobé parkovací plochy určené pro zákazníky okolních provozoven.

Resselovo náměstí

V rámci území **Resselova náměstí** bylo autorem práce navrženo vybudování parkovacího domu za účelem navýšení nabídky parkovacích míst v části území **parkoviště u sportovní haly**. Výhodou parkovacího zkapacitnění dané části území se jeví možnost částečného přesunu rezidentního parkování z jiných přetížených lokalit (např. **Tyršovo náměstí**), ve kterých je dlouhodobý nedostatek parkovacích míst. Zároveň tento krok umožní postupnou transformaci stávajících parkovacích ploch v rámci historického centra na krátkodobá stání pro skupinu návštěvníků města a obslužnou dopravu. Dále by toto opatření umožnilo postupné omezování parkovacích míst v rámci přilehlých částí území, a to zejména na Resselově náměstí či v pěší zóně. Výsledkem realizace parkovacího domu by bylo navýšení celkové parkovací kapacity dané části území o 111 parkovacích míst. Je vhodné, aby součástí návrhu byla také parkovací místa pro motocykly, cyklisty či uzamykatelné prostory pro rezidenty. Z pohledu proveditelnosti se však jako problémové jeví očekávané vysoké náklady na projektování a samotnou realizaci objektu. Dalším problémem je pak samotné urbanistické začlenění nové stavby do citlivého prostředí historického jádra města, které potřebuje architektonický přístup a koordinaci s památkovou ochranou.

ZÁVĚR

Cílem této diplomové práce bylo provedení analýzy současného stavu parkování na vybraných územích města Chrudim, identifikace klíčových problémů a následná formulace návrhů opatření, které přispějí k efektivnějšímu a udržitelnějšímu využití veřejného prostoru z pohledu dopravy v klidu.

V rámci první kapitoly této diplomové práce byla provedena analýza současného stavu dopravy v klidu ve městě Chrudim. Nejprve bylo zanalyzováno geografické a demografické uspořádání města, které tvoří základní rámec pro pochopení širších souvislostí. Následně autor provedl analýzu plánovací a strategické dokumentace města se zaměřením na dopravu. Tato dokumentace poskytla důležité informace o aktuálních přístupech města z hlediska dopravy v klidu a plánovaných či probíhajících investičních záměrech. Další část byla zaměřena na zhodnocení stávajícího dopravního systému města. Stěžejní část kapitoly byla následně soustředěna na analýzu dopravy v klidu, včetně dopravního průzkumu, který byl zaměřen výhradně na vybraná území. Tímto průzkumem byly následně identifikovány konkrétní problémy týkající se zejména nedostatečné parkovací kapacity či parkování v rozporu s platnou legislativou. V závěru kapitoly byla tato zjištění systematicky shrnuta a vyhodnocena, přičemž byla následně využita jako základní podklad pro návrhovou část práce.

Na základě výsledků z analytické části práce, byla navržena opatření, která se snaží reagovat na zjištěné problémy oblasti dopravy v klidu. Návrhy opatření vycházejí jak z identifikovaných problémů v rámci dopravního průzkumu, tak i z analýzy zaměřené na dokumenty města a stávajícího dopravního určení. Autor práce se zaměřil zejména na realizovatelnost návrhů, přizpůsobení podmínkám daných území a různým potřebám obyvatel z hlediska dopravy v klidu. Návrhy opatření byly rozděleny do tří oblastí se zaměřením na nepřímá opatření, všeobecnou koncepci dopravy v klidu v rámci celého města a konkrétní opatření pro řešené území. Cílem těchto opatření nebylo pouze maximalizovat parkovací kapacity, ale také zlepšit kvalitu veřejného prostoru a podpořit udržitelnou mobilitu.

V rámci třetí kapitoly diplomové práce byla jednotlivá navržená opatření rekapitulována a následně vyhodnocena z hlediska přínosů, případných negativních dopadů a proveditelnosti.

Výsledkem diplomové práce je návrh konkrétních opatření ke zlepšení v oblasti dopravy v klidu na území města Chrudim, podpořený analýzou současného stavu.

SEZNAM POUŽITÝCH INFORMAČNÍCH ZDROJŮ

- (1) Město Chrudim – O Chrudimi [online]. Dostupné z:
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=31428>
- (2) Český statistický úřad – Statistické údaje [online]. Dostupné z:
<https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=31428>
- (3) Mapy.cz – Letecká mapa [online]. Dostupné z:
<https://mapy.cz/letecka?x=15.9186481&y=49.8871039&z=11>
- (4) Město Chrudim – Strategický plán udržitelného rozvoje města Chrudimi 2015–2030 [online]. Dostupné z: <https://www.chrudim.eu/mesto/strategicky-rozvoj/strategicky-plan-udrzitelneho-rozvoje-mesta-chrudimi-2015-2030/>
- (5) Město Chrudim – Akční plány [online]. Dostupné z:
<https://www.chrudim.eu/mesto/strategicky-rozvoj/akcni-plany/>
- (6) Město Chrudim – Územní plán města Chrudim [online]. Dostupné z:
<https://www.chrudim.eu/pup/obec/chrudim/>
- (7) Město Chrudim – Vyhlášky a nařízení [online]. Dostupné z:
<https://www.chrudim.eu/vyhlasky-a-narizeni/#narizeni>
- (8) Ředitelství silnic a dálnic – Ředitelství silnic a dálnic zprovožňuje obchvat Chrudimi a Slatiňan na silnici I/37 [online]. Dostupné z: <https://rsd.cz/-/%C5%98editelstv%C3%AD-silnic-a-d%C3%A1lnic-zprovoz%C5%88uje-obchvat-chrudimi-a-slati%C5%88an-na-silnici-i/37>
- (9) Ředitelství silnic a dálnic – Celostátní sčítání dopravy 2020 [online]. Dostupné z: https://scitani.rsd.cz/CSD_2020/pages/results/list/default.aspx?l=Pardubick%C3%BD%20kraj
- (10) Správa železnic [online]. Dostupné z: <https://www.spravazeleznic.cz/>
- (11) Město Chrudim – MHD Chrudim [online]. Dostupné z:
<https://www.chrudim.eu/mhd-chrudim/>
- (12) ČESKO. Zákon č. 361/2000 Sb., ze dne 14. září 2000, o provozu na pozemních komunikacích.
- (13) ČESKO. Zákon č. 13/1997 Sb., ze dne 23. ledna 1997, o pozemních komunikacích.
- (14) ČESKO. Vyhláška č. 294/2015 Sb., ze dne 27. října 2015, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích.

- (15) Kepler.gl – Nástroj pro vizualizaci dat [online]. Dostupné z:
<https://kepler.gl/demo>
- (16) AUTODESK. AutoCAD – Přehled produktu [online]. Dostupné z:
<https://www.autodesk.com/cz/products/autocad/overview>
- (17) 3E Praha Engineering, a.s. SketchUp Pro – 3D modelování pro každého [online]. Dostupné z: <https://sketchup.cz/>
- (18) ČSN 73 6056: Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel.
- (19) ČSN 73 6110: Projektování místních komunikací.
- (20) ČESKO. Vyhláška č. 146/2024 Sb., ze dne 23. ledna 2024, o požadavcích na výstavbu.

SEZNAM PŘÍLOH

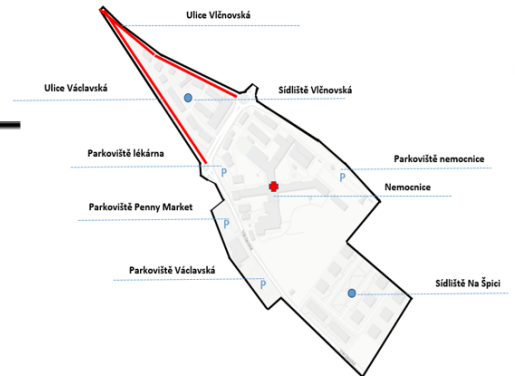
- Příloha A** Záznamový arch dopravního průzkumu pro nemocnici a okolí
- Příloha B** Výsledky dopravního průzkumu pro nemocnici a okolí
- Příloha C** Výsledky dopravního průzkumu pro sídliště u stadionu
- Příloha D** Výsledky dopravního průzkumu pro sídliště topolská
- Příloha E** Výsledky dopravního průzkumu pro Palackého třídu
- Příloha F** Výsledky dopravního průzkumu pro Resselovo náměstí

Příloha A

Lokace: Nemocnice a okolí

Počet míst Nemocnice a okolí

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	El. nabíječka	Celkem
Sídlíště Na Špici	226	10	100	x	336
Areál nemocnice	144	9	x	1	154
Parkoviště Penny Market	81	1	x	x	82
Parkoviště u lékárny	68	1	x	x	69
Parkoviště Václavská	60	x	x	x	60
Ulice Vlčnovská	43	x	x	x	43
Ulice Václavská	9	x	x	x	9
Celkem					753



Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	El. nabíječka	Poznámky
Sídlíště Na Špici				x	
Areál nemocnice			x		
Parkoviště Penny Market			x	x	
Parkoviště u lékárny			x	x	
Parkoviště Václavská		x	x	x	
Ulice Vlčnovská		x	x	x	
Ulice Václavská		x	x	x	

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	El. nabíječka	Poznámky
Sídlíště Na Špici				x	
Areál nemocnice			x		
Parkoviště Penny Market			x	x	
Parkoviště u lékárny			x	x	
Parkoviště Václavská		x	x	x	
Ulice Vlčnovská		x	x	x	
Ulice Václavská		x	x	x	

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Podzemní stání	El. nabíječka	Poznámky
Sídlíště Na Špici				x	
Areál nemocnice			x		
Parkoviště Penny Market			x	x	
Parkoviště u lékárny			x	x	
Parkoviště Václavská		x	x	x	
Ulice Vlčnovská		x	x	x	
Ulice Václavská		x	x	x	

Příloha B

Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	El. nabíječka	Počet vozidel
Sídlíště Na Špici	129	1	x	130
Areál nemocnice	52	4	0	56
Parkoviště Penny Market	91	1	x	92
Parkoviště u lékárny	50	0	x	50
Parkoviště Václavská	73	x	x	73
Ulice Vlčnovská	21	x	x	21
Ulice Václavská	11	x	x	11
Celkový počet vozidel				433

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	El. nabíječka	Počet vozidel
Sídlíště Na Špici	146	2	x	148
Areál nemocnice	26	2	0	28
Parkoviště Penny Market	44	0	x	44
Parkoviště u lékárny	30	0	x	30
Parkoviště Václavská	20	x	x	20
Ulice Vlčnovská	21	x	x	21
Ulice Václavská	13	x	x	13
Celkový počet vozidel				304

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	El. nabíječka	Počet vozidel
Sídlíště Na Špici	230	4	x	234
Areál nemocnice	10	2	0	12
Parkoviště Penny Market	11	0	x	11
Parkoviště u lékárny	13	0	x	13
Parkoviště Václavská	14	x	x	14
Ulice Vlčnovská	25	x	x	25
Ulice Václavská	14	x	x	14
Celkový počet vozidel				323

Příloha C

Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště A	41	1	42
Parkoviště B	20	2	22
Parkoviště C	55	0	55
Parkoviště D	13	0	13
Parkoviště E	21	0	21
Parkoviště F	13	1	14
Parkoviště G	14	x	14
Menší parkoviště	107	x	107
Záchytné parkoviště	39	1	40
Ulice Na Ostrově	50	1	51
Celkový počet vozidel			379

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště A	49	4	53
Parkoviště B	37	3	40
Parkoviště C	65	0	65
Parkoviště D	38	0	38
Parkoviště E	29	0	29
Parkoviště F	36	0	36
Parkoviště G	19	x	19
Menší parkoviště	126	x	126
Záchytné parkoviště	41	1	42
Ulice Na Ostrově	58	0	58
Celkový počet vozidel			506

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště A	60	5	65
Parkoviště B	46	3	49
Parkoviště C	98	0	98
Parkoviště D	37	0	37
Parkoviště E	41	0	41
Parkoviště F	37	1	38
Parkoviště G	20	x	20
Menší parkoviště	137	x	137
Záchytné parkoviště	64	1	65
Ulice Na Ostrově	76	1	77
Celkový počet vozidel			627

Příloha D

Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště Topolská A	28	1	29
Parkoviště Topolská B	20	x	20
Ulice Topolská	15	x	15
Parkoviště Relax Club	2	x	2
Centrální parkování	62	0	62
Menší parkoviště	24	3	27
Celkový počet vozidel			155

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště Topolská A	27	0	27
Parkoviště Topolská B	33	x	33
Ulice Topolská	21	x	21
Parkoviště Relax Club	5	x	5
Centrální parkování	76	0	76
Menší parkoviště	30	3	33
Celkový počet vozidel			195

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Počet vozidel
Parkoviště Topolská A	38	0	38
Parkoviště Topolská B	34	x	34
Ulice Topolská	22	x	22
Parkoviště Relax Club	3	x	3
Centrální parkování	125	1	126
Menší parkoviště	43	3	46
Celkový počet vozidel			269

Příloha E

Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Rooseveltova ulice	21	x	21
Husova ulice	69	1	70
Parkoviště u Billy	47	2	49
Parkoviště poliklinika	18	1	19
Parkoviště Palackého třída	69	1	70
Fibichova ulice	17	x	17
Menší parkoviště	39	2	41
Celkový počet vozidel			287

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Rooseveltova ulice	32	x	32
Husova ulice	69	0	69
Parkoviště u Billy	42	0	42
Parkoviště poliklinika	10	0	10
Parkoviště Palackého třída	33	0	33
Fibichova ulice	14	x	14
Menší parkoviště	48	2	50
Celkový počet vozidel			250

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Rooseveltova ulice	29	x	29
Husova ulice	70	2	72
Parkoviště u Billy	35	0	35
Parkoviště poliklinika	2	0	2
Parkoviště Palackého třída	22	0	22
Fibichova ulice	13	x	13
Menší parkoviště	55	2	57
Celkový počet vozidel			230

Příloha F

Ranní průzkum (9-10h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Pěší zóna	46	0	46
Parkoviště náměstí	116	1	117
Parkoviště u sportovní haly	101	0	101
Ulice Čs. partyzánů	70	1	71
Nábřeží Karla Čapka	13	0	13
Ulice Filištínská	31	0	31
Tyršovo náměstí	115	x	115
Celkový počet vozidel			494

Odpolední průzkum (15-16h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Pěší zóna	43	0	43
Parkoviště náměstí	86	0	86
Parkoviště u sportovní haly	84	1	85
Ulice Čs. partyzánů	43	0	43
Nábřeží Karla Čapka	10	0	10
Ulice Filištínská	25	0	25
Tyršovo náměstí	113	x	113
Celkový počet vozidel			405

Večerní průzkum (21-22h)

Místo	Venkovní stání	ZTP a ZTP/P	Celkem
Pěší zóna	36	2	38
Parkoviště náměstí	63	0	63
Parkoviště u sportovní haly	49	0	49
Ulice Čs. partyzánů	36	0	36
Nábřeží Karla Čapka	8	0	8
Ulice Filištínská	26	0	26
Tyršovo náměstí	118	x	118
Celkový počet vozidel			338