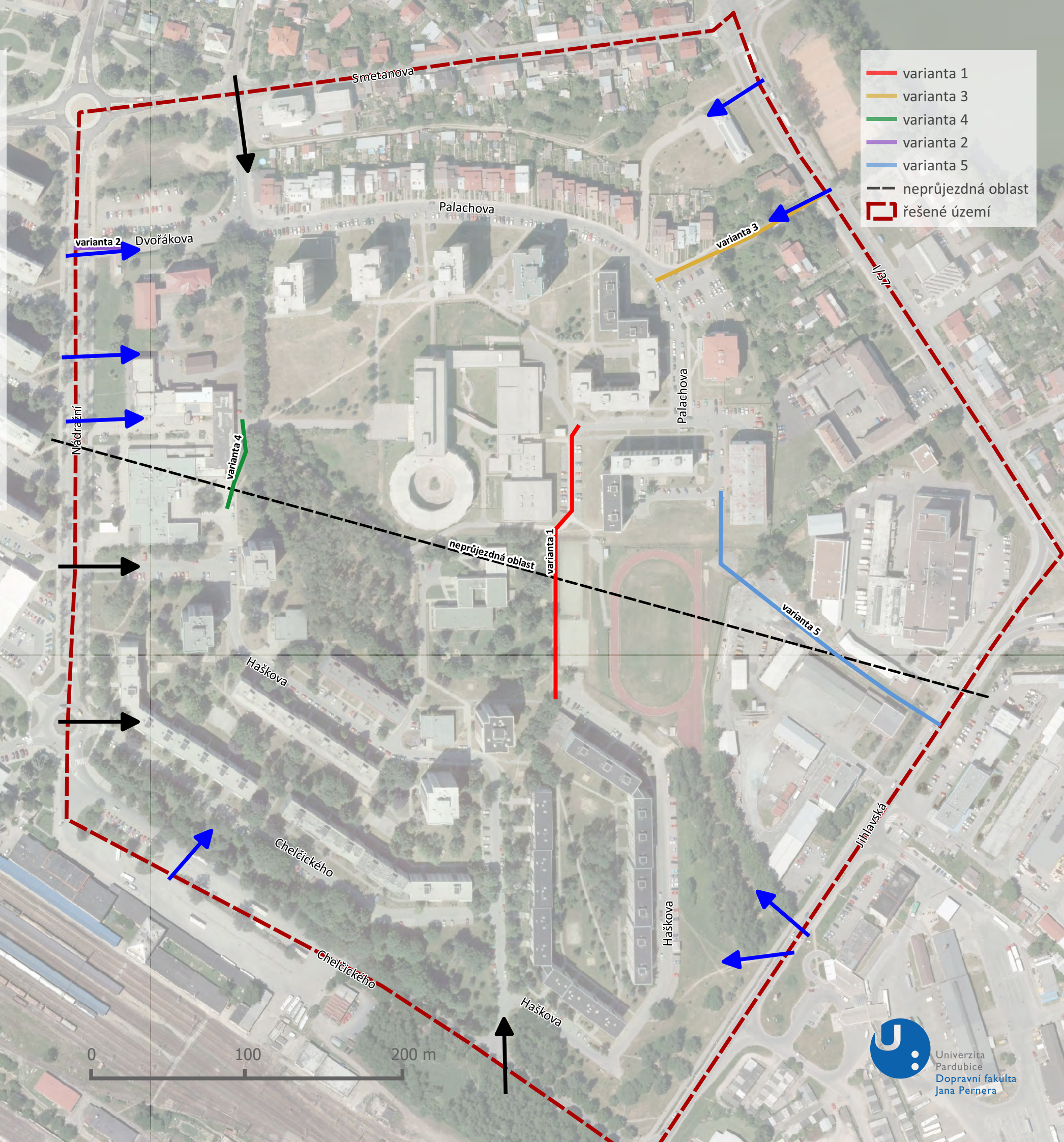


Tvar komunikační sítě

Řešené území je vymezeno ulicemi Smetanova, Nádražní, Chelčického, Jihlavská a průtahem silnice I/37. Komunikace, kterými je území vymezeno, a navazující dopravní plochy nejsou součástí studie. Nebyla tedy řešena obsluha části objektů zejména ve východní části oblasti. Cílem této části studie je definovat oblasti, ve kterých může dojít vlivem částečné nebo úplné uzavírky příjezdových komunikací k omezení obsluhy, určit a zhodnotit varianty řešení situace.

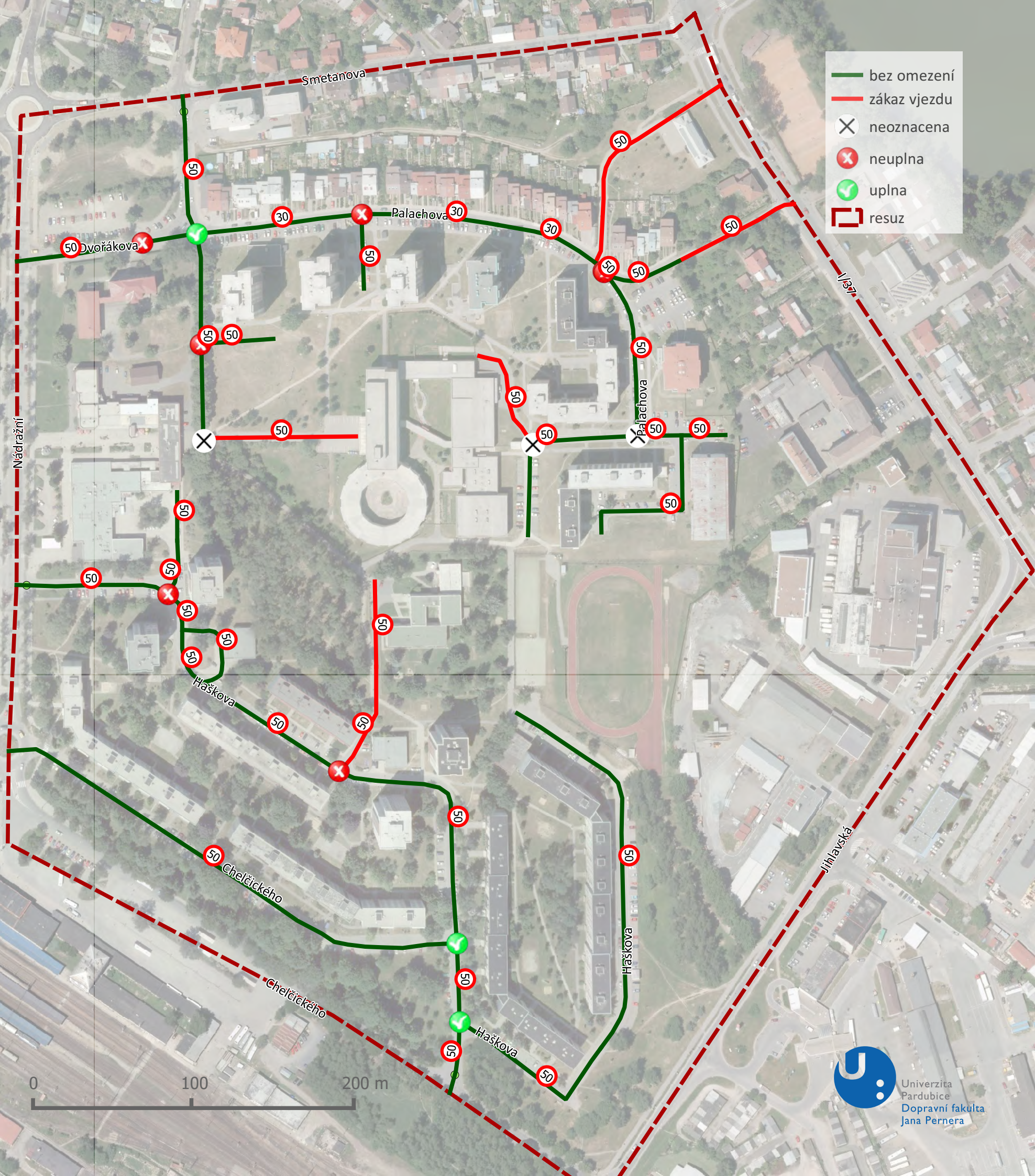
Řešené území zpřístupňují motorovým vozidlům čtyři vjezdy, které jsou v mapě vyznačeny černými šipkami. Přístupy pro pěší a případně cyklisty jsou označeny modrými šipkami. Celkem tři vjezdy se nachází v jižní části oblasti a pouze jeden vjezd slouží pro obsluhu severní části. Přitom obsluhu severní části a zejména ulice Palachova nelze realizovat prostřednictvím vjezdů v jižní části, neboť vzájemné propojení obou částí pro motorová vozidla neexistuje. Omezená propustnost je naznačena v mapě černou čárkovanou čarou. Dále jsou barevně rozlišeny plochy, které přísluší k jednotlivým vjezdům do lokality. **Hlavním rizikem pro zajištění obsluhy území je částečná, nebo úplná uzavírka slepých ulic Palachova a Haškova.**

Na základě terénních průzkumů a diskuze se zástupci objednatele bylo vytipováno 5 nových propojení. Na mapě jsou vždy označeny barevnou čarou a číslem varianty.



Organizace dopravy

Délka komunikační sítě v řešeném území je bezmála 3 km. Provoz na všech komunikacích je obousměrný. Celkem v 5 úsecích je vjezd povolen pouze vybraným skupinám uživatelů. Maximální povolená rychlost je až na jeden úsek 50 km/h. V části ulice Palachova je maximální povolená rychlost 30 km/h. V celé oblasti se nenacházejí žádné prvky na zklidnění dopravy. Na základě pozorování lze odhadnout, že vzhledem k parametrům komunikací převážně nedochází k překračování maximální povolené rychlosti. V oblasti se nachází 11 křižovatek. Na celkem 3 křižovatkách je přednost upravena na všech ramenech. Na 5 křižovatkách je svislé dopravní značení upravující přednost osazeno pouze v některých směrech. To může vést v některých případech k nejasnostem, nikoliv však k zanedbání povinnosti dát přednost v jízdě. Několik úseků komunikací je osazeno svislou dopravní značkou zákaz stání. V řadě případů místní úprava pouze duplikuje obecnou úpravu. Stání vozidla by nebylo možné i s ohledem na šířku pozemní komunikace - zachování dva krát 3m pro průjezd v obou směrech. Zákaz zastavení je stanoven v místech, kde by případné zastavení vozidla vedlo ke snížení bezpečnosti.



Kapacita křižovatky Smetanova

Bylo provedeno sledování intenzit dopravy na vjezdu z křižovatky ulic Hutařova – Smetanova. Zároveň bylo měřeno zdržení vozidel v jednotlivých směrech. Sledování bylo provedeno v celkem třech hodinových intervalech. Sčítání probíhalo vždy v pátek mezi 6 a 7 hodinou a mezi 7 a 8 hodinou pro zachycení ranní špičky a mezi 14 a 15 hodinou pro zaznamenání odpolední špičky.

Maximální intenzita přijíždějících a odjíždějících vozidel byla 210 vozidel za hodinu. Denní intenzita přepočtena dle TP 189 je 3259 vozidel. Dále je třeba zohlednit, že pátek je s ohledem na intenzity provozu nadprůměrný den a červen, ve kterém bylo sčítání provedeno, je rovněž mírně nadprůměrný měsíc. Dle TP 189 byl proto dále proveden přepočet na roční průměr denních intenzit. **Daným vjezdem projede průměrně 2669 vozidel za den.** Ve srovnání se standartním průběhem denních intenzit, je ve sledovaném profilu výrazně vyšší podíl vozidel v ranních hodinách, zejména mezi 7-8 hodinou. To lze přisoudit převládající obytné funkci v řešeném území a zejména umístění základní školy.

Vzhledem k tomu, že pozorování bylo provedeno v době s nadprůměrnou intenzitou dopravy, lze předpokládat, že i naměřená zdržení budou nadprůměrná. Největší zdržení byla zaznamenána při výjezdu z lokality v průběhu odpolední špičky, kdy byla možnost výjezdu negativně ovlivněna vysokou intenzitou v ulici Smetanova. V rámci špičkové hodiny bylo nejvyšší zdržení 67s. Jednalo se však pouze o ojedinělý případ. Naprostá většina vozidel (95 %) nečekala na výjezd z lokality déle než 30s. Průměrná doba zdržení byla potom 12s. Tomuto zdržení odpovídá úroveň kvality dopravy B. **Kapacita křižovatky napojující severní část řešeného území je dostatečná. Na vjezdu do lokality nedochází k významným zdržením.**

0 10 20 m



Parkování: poptávka a obsazenost

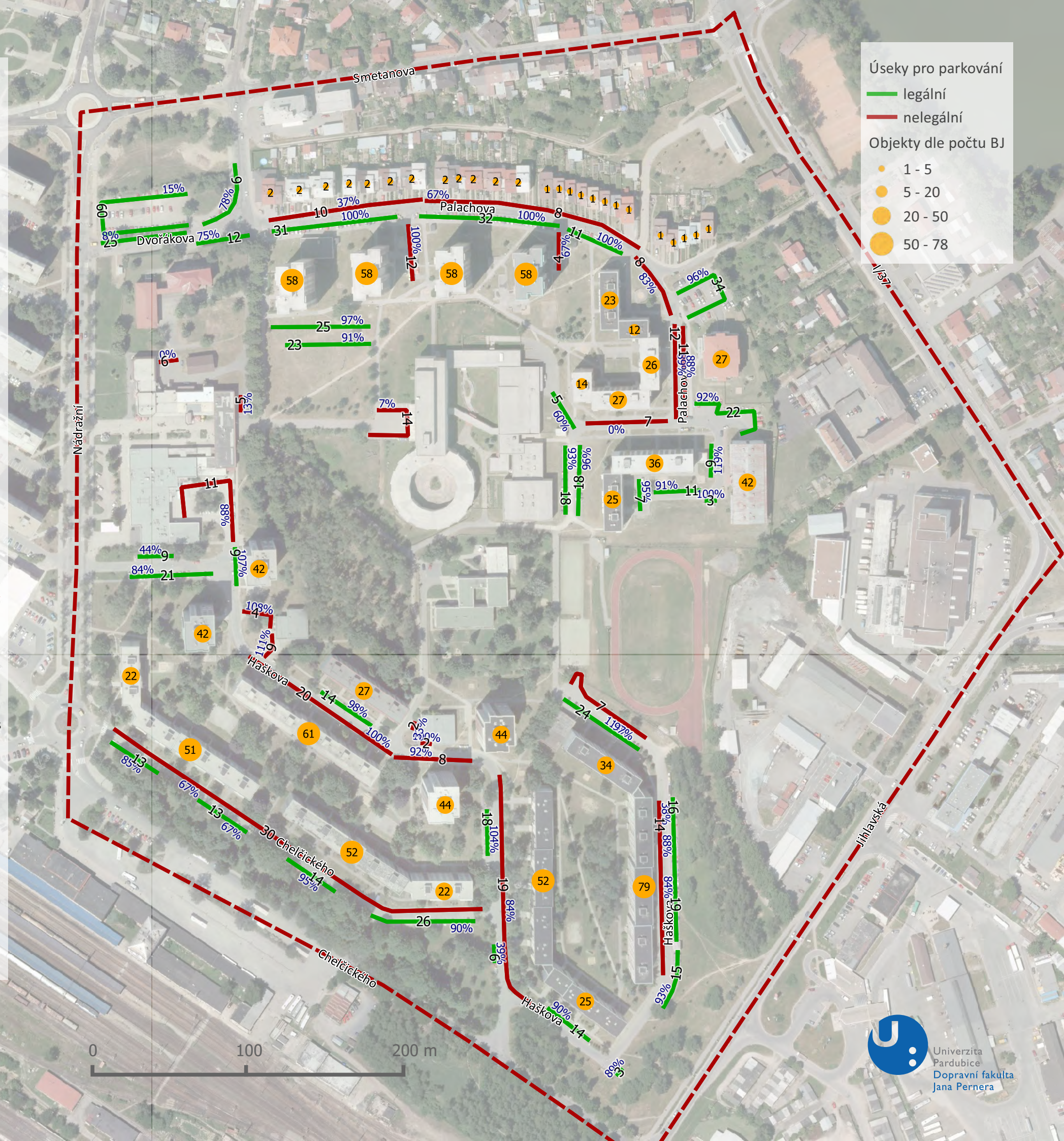
Následující mapa zobrazuje legalitu parkování v úsecích, ve kterých dnes k parkování dochází. Černé číslo nad úsekem je příslušný počet parkovacích míst. Celková kapacita legálního parkování v oblasti je 611 parkovacích míst. Dalších 201 míst je k parkování běžně využíváno v rozporu s pravidly silničního provozu.

Průměrná špičková poptávka po parkování v celé oblasti činí 627 vozidel. Jedná se o průměrnou obsazenost získanou ze tří nezávislých pozorování provedených v době po osmé hodině večerní (vyjma pátku a soboty). **Špičková poptávka tedy velmi mírně převyšuje počet legálních parkovacích míst.** Analýza byla provedena v době před vybudováním parkoviště mezi výškovými budovami v ulici Palachova. Tím bylo cca 12 míst zlegalizováno a vybudováno dalších 13 míst. Nabídka legálních parkovacích míst při součtu za celou oblast tedy přibližně odpovídá poptávce. V součtu jsou legální parkovací místa i v době špičkové poptávky využita z 81 %. Nelegální parkovací místa z 67 %. Pokud započítáme veškerá místa je průměrná obsazenost ve špičce 77 %.

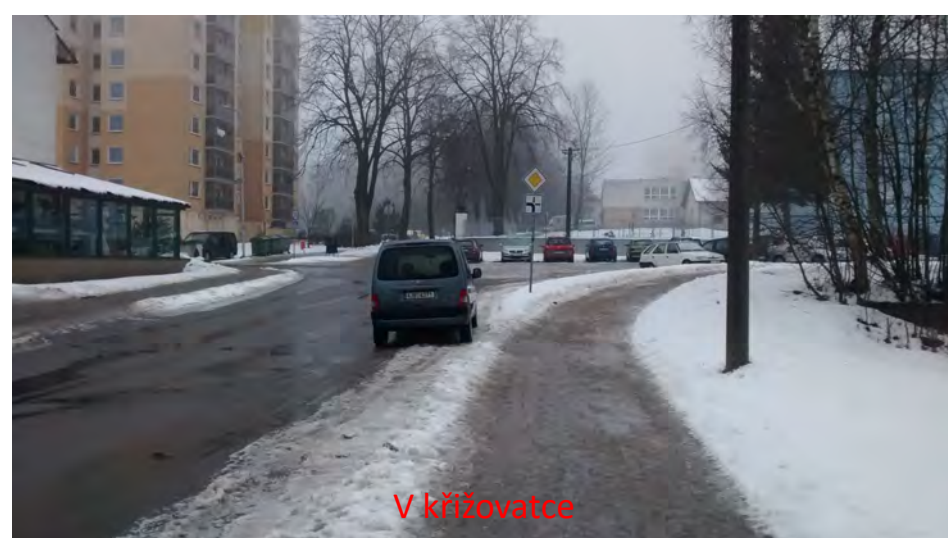
Pro celou oblast je tedy míst dostatek (zejména pokud uvažujeme s kapacitami nelegálních parkovacích míst), ale uživatelé přirozeně preferují vybrané úseky i za cenu porušování předpisů. Důvodem je zřejmě kratší docházková vzdálenost. Modré číslo v mapě je procento obsazení, vztažené k legálním i nelegálním parkovacím úsekům.

Rozložení poptávky v území odpovídá počtu a vzdálenosti domácností v blízkosti parkovacích míst. Kritická situace je zejména v ulici Palachova, která je vytížena plně. Stání jsou plně obsazena také v západní části ulice Haškova. Východní část Haškovy ulice a ulice Chelčického jsou na hranici plného obsazení, ale ve většině úseků je vždy několik volných stání. **Rezerva v území se nachází v severozápadním cípu, v území vymezeném ulicemi Smetanova, Nádražní a Dvořákova, kde je stále dostupných průměrně 40 stání.** Extrémním případem nesprávného parkování, který se vyskytuje a neměl by být tolerován, je parkování na chodnících a v plochách zeleně.

Byl proveden odhad počtu požadovaných odstavných a parkovacích stání pro celou oblast dle ČSN 73610. V území je celkem zhruba 60 objektů s odhadovaným počtem 1100 bytových jednotek. Počet bytů byl odhadnut pomocí sečtení poštovních schránek, případně vynásobením počtu podlaží odhadem počtu bytů na podlaží. V mapě jsou objekty zobrazeny jako žluté body, jejichž velikost ilustruje počet bytových jednotek. Pro výpočet počtu stání byl uvažován průměrný byt o rozloze do 100m² obývaný průměrně 2,1 lidmi. Celkem navrhuje ČSN v dané oblasti přibližně 1100 odstavných a 115 parkovacích míst pro obytné domy. Dalších zhruba 80 převážně krátkodobých parkovacích míst se navrhuje pro potřeby základní školy. Celkem se tedy jedná o téměř 1300 stání. Skutečná poptávka potvrzuje, že požadavky vyplývající z normy jsou přehnané (zhruba dvojnásobné). Požadavky normy se vztahují na novostavby a zohledňují i výhled na další roky. V řešeném území je třeba rovněž počítat s dalším růstem poptávky, jehož velikost však nelze odhadnout.



PARKOVÁNÍ



ORGANIZACE DOPRAVY



VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



lesopark



Hlavní pěší trasy



Dětská hřiště



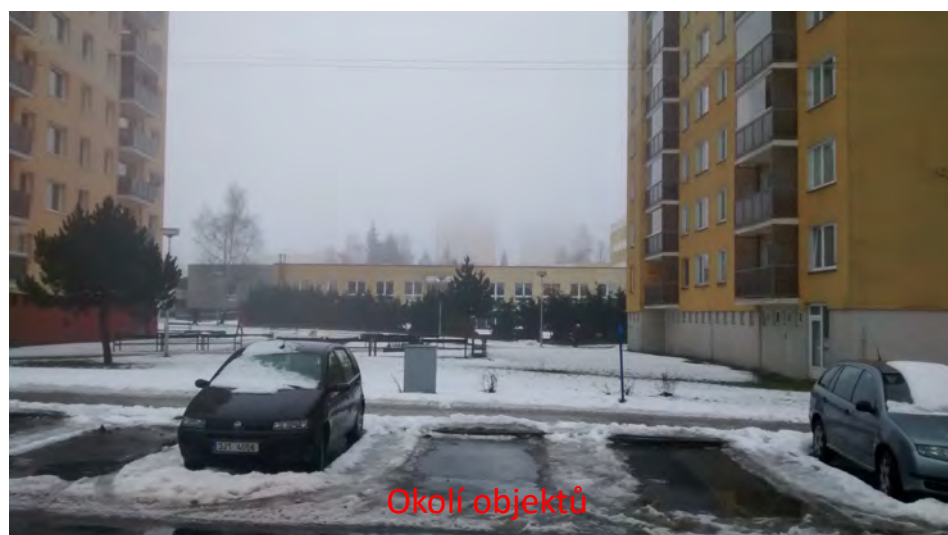
Zeleň



Pěší trasy



Fragmentace území



Okolí objektů



Parkoviště / komunikace



Mobiliář



Univerzita
Pardubice
Dopravní fakulta
Jana Pernera