

UNIVERZITA PARDUBICE
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního stavitelství

DOPRAVNĚ – TECHNICKÁ STUDIE
TRUTNOV – KRYBLICE

TEXTOVÁ ČÁST

Září – Prosinec 2015



Č. KOPIE



SEZNAM PŘÍLOH:

	<u>Textová část</u>
A-1	Souhrnná zpráva
A-2	Fotodokumentace
	<u>Výkresová část</u>
B-1	Širší vztahy
B-2	Přehledná situace
B-3	Situace – Stávající zástavba
B-4	Situace – Občanská vybavenost
B-5	Situace – Dopravní plochy pro odstavení a stání vozidel
B-6	Situace – Odstavená a parkující vozidla 8-9 hodin
B-7	Situace – Odstavená a parkující vozidla 20-21 hodin
C-1	Situace – Návrh úprav stávajících ploch
C-2	Charakteristické příčné řezy

TEXTOVÁ ČÁST

A-1 SOUHRNNÁ ZPRÁVA

OBSAH SOUHRNNÉ ZPRÁVY:

1. ÚVOD

- 1.1. Identifikační údaje
- 1.2. Objednatel
- 1.3. Zhotovitel

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

- 2.1. Stručný popis zadání a jeho řešení

3. PODKLADY A JEJICH ZHODNOCENÍ

4. CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

5. DOPRAVNÍ VAZBY ZÁJMOVÉ LOKALITY

- 5.1. Vazby na nadřazenou komunikační síť
- 5.2. Dopravní systém zájmové lokality
- 5.3. Dopravní obslužnost zájmové lokality

6. STÁVAJÍCÍ STAV – DOPRAVA V KLIDU

- 6.1. Stávající počet parkovacích míst
- 6.2. Teoretická potřeba parkovacích stání
- 6.3. Teoretický deficit parkovacích stání
- 6.4. SWOT analýza dopravy v klidu

7. NÁVRH ŘEŠENÍ

- 7.1. Změna organizace dopravy
- 7.2. Úprava režimu parkování
- 7.3. Stavební úpravy stávajících komunikací a parkovišť

8. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

1.1. Identifikační údaje

Název akce: Dopravně – technická studie Trutnov – Kryblice

Specifikace plnění:

- prověření stávajícího systému jednosměrného provozu
- zpracování rozšíření jednosměrného provozu
- bilance stávajících a navržených počtu odst. stání
- návrh dopravního řešení a optimalizace DZ
- SWOT analýza navrhovaného řešení

Datum provedení: 09. až 12. 2015

1.2. Objednatel

Městský úřad Trutnov
Slovanské náměstí 165
541 16 Trutnov

IČ: 002 78 360
DiČ: CZ 002 78 360

1.3. Zhotovitel

Univerzita Pardubice
Dopravní fakulta Jana Pernera
Katedra dopravního stavitelství
Studentská 95
532 10 Pardubice

IČ: 002 16 275
DIČ: CZ 002 16 275

Odpovědný zpracovatel: Ing. František Haburaj, Ph.D.
Ing. Pavel Lopour, Ph.D.

2. ZÁKLADNÍ ÚDAJE

2.1. Stručný popis zadání a jeho řešení

Na základě smlouvy o dílo mezi objednatelem Městským úřadem Trutnov a zhotovitelem Univerzitou Pardubice, byla provedena Dopravně – technická studie městské části Trutnov – Kryblice.

Cílem studie bylo prověřit stávající systém jednosměrného provozu a zpracovat jeho další rozšíření v místní části Trutnov Kryblice.

Dopravní studie dokumentuje bilanci stávajících odstavných a parkovacích stání na základě provedeného průzkumu odstavných a parkovacích míst. Dále byl v rámci studie proveden průzkum odstavených a parkujících vozidel a to ve dvou časových rovinách, v ranní a noční době.

Studie dále obsahuje rozšíření systému jednosměrného provozu v místní části Trutnov – Kryblice, včetně definice dopravně závadných míst. Studie navrhuje úpravu stávajících ploch v návaznosti na dříve provedenou studii, veřejné projednání a připomínky občanů a dotčených organizací.

V rámci provedení analýzy návrhu je v textové části studie zpracována SWOT analýza navrhovaných řešení, resp. zpracována riziková analýza navrhovaných řešení, s důrazem zejména na zvýšenou zatížitelnost dotčených ulic vlivem změny organizace dopravy a dopravního uspořádání.

3. PODKLADY A JEJICH ZHODNOCENÍ

Mapové podklady: Technická mapa města Trutnov, Městský úřad Trutnov
Katastrální mapa města Trutnov, Městský úřad Trutnov
Ortofotomapa města Trutnov

Průzkum dopravy v klidu: 8 – 9 hod., 15. 12. 2014, Univerzita Pardubice
20 – 21 hod., 15. 12. 2014, Univerzita Pardubice

Prohlídka zájmové oblasti: 16. 10. 2014, Univerzita Pardubice
20. 11. 2014, Univerzita Pardubice
15. 12. 2014, Univerzita Pardubice

4. CHARAKTERISTIKA ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Zájmová oblast, městská část Kryblice, se nachází v jihovýchodní části města Trutnov. Je situována v pahorkovitém území místy ve výrazném svahu což se projevilo stavebním řešením pozemních staveb i pozemních komunikací. Stávající zástavba je ve většině ulic v zájmové oblasti situována v bezprostřední blízkosti komunikací, chodníků pro pěší nebo oplocení nemovitostí.

Městská část Trutnov – Kryblice, zejména pak její centrální a západní část, nese výrazná negativa hromadné výstavby, tj. obrovskou míru zastavěnosti pozemků (obytná zástavba, zpevněné plochy, aj.) a zejména velkou míru bydlení v přepočtu množství obyvatel na jednotku městské části. Negativní působení nedostatku zelených ploch v městské části je částečně potlačeno členitostí terénu, ve kterém se městská část nachází, který vizuálně potlačuje dojem z předimenzované zastavěnosti území. Tento negativní efekt však zcela zjevně vyvstává při řešení problematiky odstavování a parkování vozidel. Takto situované území s omezenými plochami a velkou zastavěností není schopné absorbovat požadované množství vozidel vzhledem k historicky nedostatečně promyšlenému systému dopravní ploch vhodných pro odstavění a parkování vozidel.

V městské části Trutnov – Kryblice je, dle statistik poskytnutých městským úřadem Trutnov, více než 3100 obyvatel trvale bydlících, a to v 1500 bytech a 400 rodinných domech.

Grafické znázornění stávající zástavby v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze B-3.

Městská část Trutnov – Kryblice je obytným souborem vybaveným základní občanskou vybaveností, tj. základní školou, mateřskou školkou, objekty se službami a obchodem, restaurací, hotelem, krajskou nemocnicí, lékařskými ordinacemi, aj.

Grafické znázornění občanské vybavenosti v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze B-4.

5. DOPRAVNÍ VAZBY ZÁJMOVÉ LOKALITY

5.1. Vazby na nadřazenou komunikační síť

Městská část Trutnov – Kryblice je dopravně napojena na nadřazenou dopravní síť komunikací ve dvou místech. V obou případech se jedná o napojení na souběh komunikací I/14 a I/16 procházející středem města Trutnov.

Na západě je městská část napojena na silnici I/14 a I/16 v ulici Na Struze v blízkosti Slovanského náměstí v centru města. Na severu je městská část napojena na silnici I/14 a I/16 v ulici Polská a to přes Kryblický most překonávající řeku Úpu.

5.2. Dopravní systém zájmové lokality

Dopravní obslužnost zájmové lokality je zajišťována v zásadě dvěma sběrnými komunikacemi v ulici Maxima Gorkého a v ulici Kryblická.

Na ulici Maxima Gorkého navazuje většina obslužných komunikací z jižní městské části a tato ulice pro ně tvoří jedinou přístupovou komunikaci. Komunikace v ulici M. Gorkého je dvoupruhová obousměrně pojížděná komunikace. V současné době je komunikace po celkové rekonstrukci a není součástí navrhovaných změn.

Severní městská část je z větší části napojena na ulici Kryblickou a menší měrou na ulici Maxima Gorkého. Komunikace v ulici Kryblická je dvoupruhová obousměrně pojižděná komunikace. Ulice Kryblická je ovšem ve své západní části ukončena slepě, je zde umožněn jednosměrný příjezd z ulice M. Gorkého přes placené parkoviště. Vozovka v ulici Kryblická je šířky cca 6 m. V současné době dochází k odstavování a stání vozidel na jízdním pásu, v horších případech pak v křižovatkách) a není tak zajištěn požadavek na průjezdnost ulic ve dvou pruzích. V ulici tak dochází k míjení vozidel v mezerách mezi stojícími vozidly, případně v křižovatkách a vjezdech a toto je příčinou dopravních kongescí a kolizních situací. Uvedená fakta se týkají zejména západní části ulice Kryblická od křížení s ulicí Jiřího Wolkeru. Východní část ulice Kryblická je v současné době po celkové rekonstrukci.

Obě ulice, tj. ulice Maxima Gorkého a Kryblická pak společně tvoří okruh v centru městské části Kryblice.

5.3. Dopravní obslužnost zájmové lokality

V městské části Kryblice se nachází dvě (tři) zastávky městské hromadné dopravy. Jedná se o zastávky M. Gorkého a Nemocnice v ulici Maxima Gorkého a jedna zastávka Zimní stadion u zimního stadionu v ulici Svažitá u mostu přes řeku Úpu.

Městská část Kryblice je obsluhována linkami MHD č. 3 a 4. Linka č. 3 obsluhuje městskou část Kryblice v intervalu 2 spojů za hodinu ve špičkách a 1 spoje za hodinu mimo špičky (interval 5 hod. až 17 hod.). Linka č. 4 obsluhuje městskou část Kryblice v intervalu 1 spoje za hodinu ve špičkách i mimo špičky (interval 5 hod. až 22 hod.).

Městská hromadná doprava je v městské části Kryblice vedena po trase ulice M. Gorkého, U Pramene, Kryblická (východní část ulice) a Svažitá.

6. STÁVAJÍCÍ STAV – DOPRAVA V KLIDU

6.1. Stávající počet parkovacích míst

Pro účely vyhodnocení stávajícího stavu dopravy v klidu v řešené lokalitě byly provedeny kombinované průzkumy:

- vyhodnocení leteckých snímků lokality (zdroje www.maps.google.cz, www.mapy.cz),
- terénní dopravní průzkumy dopravy v klidu (v 8:00 – 9:00 hod. parkování vozidel, v 20:00 – 21:00 hod. odstavení vozidel, počet vyznačených a nevyznačených parkovacích / odstavných ploch).

Grafické znázornění polohy dopravních ploch v městské části Trutnov – Kryblice určených pro odstavení a stání vozidel je patrné ve výkresové části v příloze B-5.

Byly zjištěny následující počty parkujících vozidel:

Tab. 1 – Zjištěné počty parkujících vozidel z dopravního průzkumu v 8 – 9 hod.

Název ulice	Počet parkujících vozidel v 8:00 – 9:00 hodin														Celk.
Kryblická	3	18	9	3	17	7	4	12	8	12	16				109
U nemocnice	43	6	5												54
Na schodech	3														3
I. Olbrachta	4	6	32												42
M. Majerové	2	22	7	3											34
J. Wolkera	4	3													7
U Pramene	8	4	11												23
Bohuslavická	0														0
M. Gorkého	1	5	8	5	4	4	2								29
V. Nezvala	6	16	9												31
M. Pujmanové	15														15
Bratři Čapků	3	8	4	4	4										23
Náměstí osvobození	4	3	4	2	6	2	6								27
S. K. Neumanna	15	9													24
B. Němcové	5	5	7												17
M. D. Rettigové	1	2													3
Pod lesem	1														1
Celkem															442
Nemocnice	7	10	10	7	2	3	2	4	12	5	3	4	8	14	95
Celkem + Nemocnice															537

V dopoledních hodinách bylo nasčítáno 442 parkujících vozidel v řešené lokalitě a 95 vozidel v areálu nemocnice.

Grafické znázornění odstavených a parkujících vozidel v městské části Trutnov – Kryblice v dopoledních hodinách (8-9 hod.) je patrné ve výkresové části v příloze B-6.

Celkem bylo určeno 537 vozidel pro krátkodobé a dlouhodobé parkování.

Tab. 2 – Zjištěné počty odstavených vozidel z dopravního průzkumu v 20 – 21 hod.

Název ulice	Počet parkujících vozidel v 20:00 – 21:00 hodin														Celk.
Kryblická	10	2	4	22	14	9	26	19	12	25					143
U nemocnice	2	5	9												16
Na schodech	1														1
I. Olbrachtů	8	5	49												62
M. Majerové	1	6													7
J. Wolkera	9	5													14
U Pramene	18	9	15												42
Bohuslavická	6														6
M. Gorkého	10	12	9	8	1										40
V. Nezvala	28	9	11												48
M. Pujmanové	24														24
Bratři Čapků	7	10	5	4	3										29
Náměstí osvobození	5	3	3	3	4	6	3								27
S. K. Neumanna	8	11													19
B. Němcové	5	5	14												24
M. D. Rettigové	2	1													3
Pod lesem	3														3
Celkem															508

Ve večerních hodinách bylo zjištěno celkem 508 odstavených vozidel v dané lokalitě v uličním prostoru (vyjma areálu nemocnice).

Grafické znázornění odstavených a parkujících vozidel v městské části Trutnov – Kryblice v dopoledních hodinách (20-21 hod.) je patrné ve výkresové části v příloze B-7.

Tab. 3 – Zjištěné počty vyznačených a nevyznačených parkovacích / odstavných ploch

Název ulice	Počet vyznačených stání																	Celk.
Kryblická	5	8	3	14	10	21	28	14										103
U nemocnice	49	6	5															60
Na schodech																		0
I. Olbrachta																		0
M. Majerové	1	16																17
J. Wolkera																		0
U Pramene	19	9	1	16														45
Bohuslavická																		0
M. Gorkého	9	9	2	5	3													28
V. Nezvala	1																	1
M. Pujmanové																		0
Bratři Čapků																		0
Náměstí osvobození	3	4	4	1	5	2	1											20
S. K. Neumanna																		0
B. Němcové																		0
M. D. Rettigové																		0
Pod lesem																		0
Celkem																		274
Nemocnice	9	4	3	5	2	2	10	5	15	9	4	6	3	5	7	3	5	102
Celkem + Nemocnice																		376
Nevyznačená stání																		100
Celkem + Nemocnice + nevyznačená stání																		476

V dané oblasti bylo zjištěno celkem 376 vyznačených parkovacích / odstavných stání a přibližně 100 nevyznačených parkovacích stání na zpevněných plochách určených k parkování / odstavení vozidel (celkem 476 stání).

6.2. Teoretická potřeba parkovacích stání

Výpočet počtu potřebných parkovacích míst vychází z požadavků ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací.

Počet potřebných parkovacích míst se liší podle druhu budovy, podle stupně automobilizace, podle umístění stavby v rámci obce nebo města a podle velikosti obce nebo města.

Počet potřebných odstavných parkovacích stání je dán vztahem:

$$N = O_0 \cdot k_a + P_0 \cdot k_a \cdot k_p$$

- N – celkový počet stání;
- O_0 – počet odstavných stání (ČSN 73 6110, tabulka 34);
- P_0 – počet parkovacích stání (ČSN 73 6110, tabulka 34);
- k_a – součinitel vlivu automobilizace (zadáno);
- k_p – součinitel redukce počtu stání (ČSN 73 6110, tabulka 30).

Odstavná stání jsou v řešené oblasti dána potřebou obyvatel obytné zástavby. Parkovací stání krátkodobé je dáno potřebou zákazníků / návštěvníků a dlouhodobé je dáno potřebou zaměstnanců občanské vybavenosti a služeb v řešené lokalitě.

Součinitel vlivu automobilizace je roven 1 (400 osobních vozidel na 1000 obyvatel). Součinitel redukce počtu stání pro krátkodobé parkování je roven 0,8 odpovídající stavbám v centru města, ale mimo historické jádro, s dobrou kvalitou obsluhy MHD (skupina B pro města do 50 000 obyvatel).

Tab. 4 – Výpočet počtu potřebných parkovacích a odstavných stání dle ČSN 73 6110

Druh stavby	Účelová jednotka	Řešené území	ks	ks ú.j.	% kp	% dp (o)	P	O	N	Pozn.
Rodinné domy	Byt (do 100 m2)	Rodinné domy	403	1	0	1	0	403	403	
Obytné domy	Byt (do 100 m2)	Bytová zástavba	1499	1	0	1	0	1499	1499	
MŠ	Žák	MŠ Trutnov, Maxima Gorkého	83	5	0,9	0,1	12	2	14	
ZŠ	Žák	ZŠ kpt. Jaroše (kap. 650)	416	5	0,8	0,2	53	17	70	K+R
ZŠ	Žák	ZŠ pro děti se specifickými poruchami učení	83	5	0,8	0,2	11	3	14	K+R
Nemocnice	Zdrav. Personál	Kraj. Nemocnice Trutnov	485	3	0	1	0	162	162	
Nemocnice	Lůžka	Kraj. Nemocnice Trutnov	386	3	1	0	103	0	103	
Ordinace	Zdrav. Personál	Dětská neurologie	1	3	0	1	0	0	0	
Ordinace	Lék. Ordinace	Dětská neurologie	1	0,5	1	0	2	0	2	
Léčebný ústav	Zdrav. Personal	Stacionář	7	3	0	1	0	2	2	
Léčebný ústav	Lůžka	Stacionář	35	3	1	0	9	0	9	
Byt o 1 místnosti	Byt	Pečovatelská služba Trutnov	68	2	0	1	0	34	34	
Ordinace (15 po 2 zaměst.)	Zdrav. Personál	Lék. Ordinace	30	3	0	1	0	10	10	
Ordinace (15 po 2 zaměst.)	Lék. Ordinace	Lék. Ordinace	15	0,5	1	0	24	0	24	
Ubytovna, hotel	Lůžka	Pension Úsvit	100	4	0	1	0	25	25	
Restaurace	Plocha pro hosty m2	Restaurace Úsvit	90	6	0,7	0,3	8	5	13	
Hostinec, pivnice	Plocha pro hosty m2	Na Krynblici	300	15	0,6	0,4	10	8	18	
Plnosotrim nt do 5000	Plocha m2	Nákupní centrum (Na Struze)	500	25	0,9	0,1	14	2	16	
Potravin	Plocha m2	Potravin (COOP M. Gorkého)	280	30	0,9	0,1	7	1	8	
Celkem									2425	

Dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb, § 4 - Požadavky na stavby pozemních komunikací a veřejného prostranství platí, že na všech vyznačených vnějších i vnitřních odstavných a parkovacích plochách a v hromadných garážích pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla přepravující osoby těžce pohybově postižené v počtu 2 %, vycházejícím z celkového počtu stání každé dílčí parkovací plochy. U staveb pro obchod, služby a zdravotnictví musí být vyhrazena stání pro osoby doprovázející dítě v kočárku v minimálním počtu 1 % stání z celkového počtu stání.

Tab. 5 – Celkový počet stání s určením vyhrazených stání dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb.

Počet stání		Potřebný počet vyhrazených stání dle Vyhlášky 398/2009 Sb.	
		Počet míst pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace	Počet míst pro osoby doprovázející dítě v kočárku
Bydlení	1902	38	-
Služby	523	10	5
Celkem	2425	49	5

Teoretický počet parkovacích a odstavných stání dle ČSN 73 6110 dosahuje až 2425 stání (z toho 54 stání vyhrazených dle Vyhlášky č. 398/2009 Sb.).

Pro úplnost je nutné upozornit, že nebylo prováděno sčítání v dopravně nevýznamných a okrajových ulicích městské části Trutnov – Kryblice. Také nebylo ze zřejmých důvodů možné provést sčítání vozidel parkujících a odstavených na oplocených pozemcích majitelů nemovitostí. Tyto skutečnosti však nemají marginální vliv na problematiku částí zájmové oblasti, tj. centrální, západní a jižní část městské části Kryblice.

6.3. Teoretický deficit parkovacích stání

Na základě provedených dopravních průzkumů a určení teoretické potřeby parkovacích a odstavných stání lze stanovit orientační naplnění požadavků na návrh počtu parkovacích a odstavných stání dle ČSN 73 6110.

Tab. 6 – Vyjádření teoretického pokrytí potřeby a nedostatku parkovacích a odstavných stání pro zájmovou oblast městské části Trutnov – Kryblice a oblast krajské nemocnice Trutnov.

Oblast	Celkový počet stání	Pololegální a nelegální stání	Teoretická potřeba stání	Pokrytí teoretické potřeby stání	Teoretický nedostatek počtu stání
	ks	ks	ks	%	ks
Kryblice dopoledne (s krajskou nemocnicí)	476	442	2425	38	1507
Kryblice večer (bez krajské nemocnice)	374	508	2160	41	1278
Krajská nemocnice	102	26	265	48	137

Celkový počet stání byl zjištěn z průzkumu vyznačených a nevyznačených parkovacích ploch.

Pololegální stání vyjadřuje parkující a odstavená vozidla v uličním prostoru v místech neurčených k zaparkování nebo odstavení vozidel, ale tolerovaných v rámci benevolence policie ČR a městské policie Trutnov (stání nesplňuje požadavky zákona na legální parkování a odstavení vozidla, ale není pokutováno).

Nelegální stání vyjadřuje parkující a odstavená vozidla zjevně porušující dopravní a bezpečnostní předpisy (zastínění rozhledů v křižovatkách a vjezdech, nezachování minimální šířky na komunikaci pro přístup vozidel IZS, apod.).

Teoretická potřeba parkovacích a odstavných míst byla určena výpočtem.

Zájmová oblast má smíšený charakter obytné zástavby a občanské vybavenosti / služeb. Současné parkovací plochy a stání v uličním prostoru jsou využita pro krátkodobé / dlouhodobé parkování přes den a odstavné stání v noci (jak znázorňují dopravní průzkumy dopravy v klidu v dopoledních a nočních hodinách).

Jako jedno z hlavní center, kde je možné spatřovat výrazný deficit parkovacích a odstavných ploch, byla stanovena krajská nemocnice Trutnov.

Tab. 7 – Vyjádření teoretického pokrytí potřeby a nedostatku parkovacích a odstavných stání v krajské nemocnici Trutnov bez uvažování pololegálního a nelegálního stání.

Krajská nemocnice	Celkový počet stání	Pololegální a nelegální stání	Teoretická potřeba stání	Pokrytí teoretické potřeby stání	Teoretický nedostatek počtu stání
	ks	ks	ks	%	ks
Počet zdravotnického personálu	62	-	162	38	100
Počet lůžek	40	-	103	39	63

Současný stav stání pro zaměstnance (dle počtu zdravotnického personálu) a pacienty (dle počtu lůžek) je nevyhovující v přibližně stejném pokrytí teoretické potřeby pouze 38 až 39 %. Deficit stání pro dlouhodobé (zaměstnanci) a krátkodobé (pacienti) parkování je uspokojován na přilehlých odstavných a parkovacích plochách a zejména pak v uličním prostoru obytné zástavby v blízkosti krajské nemocnice Trutnov, tj. v západní městské části Trutnov – Kryblice.

6.4. SWOT analýza dopravy v klidu

Strenghts – silné stránky

- Maximální využití dostupných stávajících ploch k parkování.
- Zpoplatněné parkování v blízkosti krajské nemocnice.

Weaknesses – slabé stránky

- Výrazně nedostatečná kapacita parkovacích a odstavných ploch.
- Velká zastavěnost území obytnými budovami a zpevněnými plochami.
- Složitější konfigurace terénu.
- Absence vhodných lokalit pro výstavbu nových parkovacích ploch.
- Nerespektování dopravního značení a dopravních předpisů řidiči – odstavování vozidel v místech kde je toto zakázáno dopravním značením, případně v místech kde odstavená vozidla ohrožují bezpečnost silničního provozu.
- Absence koncepce rozvoje zájmové oblasti z hlediska dopravy, zejména pak dopravy v klidu (chybějící míst pro dodatečnou výstavbu parkovacích ploch nebo parkovacích domů).

Opportunities – příležitosti

- Možnost úpravy dopravního řešení části komunikací se ziskem parkovacích míst.
- Realizace parkovacích domů.
- Vytvoření zpoplatněných rezervovaných parkovacích zón.

Threats – hrozby

- Nejistota možnosti realizace staveb pro parkování vozidel z důvodu vlastnictví vhodných pozemků soukromými subjekty, nalezení vhodných lokalit v únosné docházkové vzdálenosti od významných obytných celků.
- Nedostatek financí, který povede k levnějšímu ale prostorově nevhodnému záboru dostupných ploch, např. zeleně.
- Neochota obyvatel k přizpůsobení se novému systému parkování, ať už v parkovacích domech nebo v zpoplatněných parkovacích zónách.

7. NÁVRH ŘEŠENÍ

Předložená studie hodnotí a navrhuje způsoby dopravního uspořádání ulic a částečného řešení deficitu parkovacích stání v městské části Trutnov – Kryblice.

Vzhledem k rozsahu zadaného tématu bylo řešení rozděleno do několika tematických okruhů, která jsou podrobněji popsána níže.

7.1. Změna organizace dopravy

V rámci studie byly navrženy následující úpravy:

1) Zjednosměrnění ulice Kryblická v úseku ulice J. Wolker a U nemocnice.

Směr jízdy vozidel je navržen ve směru od křižovatky s ulicí J. Wolker a po křižovatku s ulicí U nemocnice.

Ulice Kryblická je v zájmovém úseku navržena jako jednopruhová jednosměrná komunikace se šířkou jízdního pruhu 3,00 m, vodícími proužky 0,25 m a 0,50 m. Navržená podélná stání pro osobní vozidla jsou navržena na pravé straně ulice ve směru ulice J. Wolker – ulice U Nemocnice. Navržená podélná parkovací stání jsou šířky 2,00 m. Celkový počet navržených parkovacích stání je 35 (v uvedeném počtu stání nejsou zahrnuta stání u základní školy a u č.p. 62). V zájmovém úseku komunikace je také nově navržen chodník na levé straně ulice v úseku ulice M. Majerové a ulice U Nemocnice. Navržená je šířka chodníku 1,50 m s bezpečnostním odstupem 0,50 m od jízdního pruhu.

S navrženou úpravou v ulici Kryblická souvisí nutná stavební úprava křižovatky s ulicí J. Wolker a Svažítá. Je zde uvažováno s úpravou odsazené křižovatky. Navrhovaný stav souvisí s úpravou úhlu křížení jednotlivých větví

křižovatky, úpravou poloměrů nároží a zřízením vysazené plochy pro fyzické zamezení odstavování vozidel v prostoru křižovatky.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Krybllice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v zjednosměrněné části ulice Kryblická.
- Možnost výstavby chybějícího chodníku v ulici Kryblická mezi ulicí M. Majerové a ulicí U nemocnice.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu desítek v jednosměrném úseku ulice Kryblická.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním křižovatek a zamezení dopravně nebezpečného odstavování vozidel na křižovatkách ulic Kryblická, M. Majerové, J. Wolker a Svažitá.
- Finančně méně náročné řešení parkovacích ploch oproti výstavbě parkovacích domů.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zjednosměrnění provozu v ulici Kryblická v úseku ulice J. Wolker a U nemocnice.
- Zvýšená dopravní zátěž v ulici U nemocnice a J. Wolker.
- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění velké části sídliště.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci desítek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost investičních nákladů na stavební úpravu komunikace, minimálně nákladů na výstavbu chybějící části chodníku.
- Nutné investiční náklady na stavební úpravu křižovatky ulic Kryblická, J. Wolker a Svažitá z důvodu vytěsnění vozidel parkujících v oblasti křižovatky.

2) Úprava organizace uličního prostoru v ulici M. Majerové v úseku ulice Kryblická a Maxima Gorkého.

Směr jízdy vozidel je nezměněn, tj. ve směru od křižovatky s ulicí Kryblická po křižovatku s ulicí Maxima Gorkého.

Návrh úpravy souvisí s návrhem uspořádání uličního prostoru. V současné době se jedná o jednosměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 6,00 m a oboustranným chodníkem pro pěší proměnné šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednosměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po pravé straně jízdního pruhu ve směru ulice Kryblická – ulice Maxima Gorkého. V místech sjezdů k nemovitostem budou parkovací místa vynechána tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 9 míst. V rámci úprav ulice se předpokládá úprava poloměrů nároží křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Krybllice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v jednosměrné části ulice M. Majerové.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu jednotek v jednosměrném úseku ulice M. Majerové.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení parkovacích ploch, jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zvýšená dopravní zátěž v ulici Kryblická a J. Wolkerova.
- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění velké části sídliště.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci jednotek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutné investiční náklady na stavební úpravy křižovatek.

3) Úprava organizace uličního prostoru v ulici J. Wolkerova v úseku ulice Maxima Gorkého a Kryblická.

Směr jízdy vozidel je nezměněn, tj. ve směru od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po křižovatku s ulicí Kryblická.

Návrh úpravy souvisí s návrhem uspořádání uličního prostoru. V současné době se jedná o jednosměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 5,50 m a oboustranným chodníkem pro pěší proměnné šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednosměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m (0,25 m). Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po levé straně jízdního pruhu ve směru ulice Maxima Gorkého – ulice Kryblická. V místech sjezdů k nemovitostem budou parkovací místa vynechána tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry. Návrh úprav stávajících ploch dále předpokládá výstavbu parkoviště v dolní části ulice u křižovatky s ulicí Kryblická, včetně zřízení chodníku pro pěší podél parkovacích míst v nároží křižovatky. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 27 míst.

S navrženou úpravou v ulici J. Wolкера souvisí nutná stavební úprava křižovatky s ulicí Kryblická a Svažitá. Je zde uvažováno s úpravou odsazené křižovatky. Navrhovaný stav souvisí s úpravou úhlu křížení jednotlivých větví křižovatky, úpravou poloměrů nároží a zřízením vysazené plochy pro fyzické zamezení odstavování vozidel v prostoru křižovatky. V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží ostatních křižovek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Krybllice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v jednosměrné části ulice J. Wolкера.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu desítek.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovek.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání uličního prostoru (parkovacích ploch), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Možnost výstavby chybějícího parkoviště u křižovatky s ulicí Kryblická (navýšení počtu stání o 13 míst).
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zvýšená dopravní zátěž v ulici Kryblická a M. Majerové.
- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění velké části sídliště.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci desítek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na stavební úpravu parkoviště.

- Nutné investiční náklady na stavební úpravu křižovatek, zejména pak křižovatky ulic Kryblická, J. Wolker a Svažitá z důvodu vytěsnění vozidel parkujících v oblasti křižovatky.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

4) Zjednosměrnění ulice Ivana Olbrachta v úseku ulice J. Wolker a M. Majerové.

Směr jízdy vozidel je navržen ve směru od křižovatky s ulicí J. Wolker a po křižovatku s ulicí M. Majerové.

Ulice Ivana Olbrachta je v zájmovém úseku navržena jako jednopruhá jednosměrná komunikace se šířkou jízdního pruhu 3,00 m, vodícími proužky 0,25 m a 0,50 m. Navržená podélná stání pro osobní vozidla jsou navržena na levé straně ulice ve směru ulice J. Wolker – ulice M. Majerové. Navržená podélná parkovací stání jsou šířky 2,00 m. Celkový počet navržených parkovacích stání v uvedeném úseku je 15 míst. Šířka stávajících oboustranných chodníků je 1,50 m s bezpečnostním odstupem 0,50 m (0,25 m) od jízdního pruhu.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v zjednosměrněné části ulice I. Olbrachta.
- Usměrnění a zklidnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním křižovatek a zamezení dopravně nebezpečného odstavování vozidel v zájmovém úseku ulice.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání uličního prostoru (parkovacích ploch), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zjednosměrnění provozu v ulici Ivana Olbrachta v úseku ulice J. Wolker a M. Majerové.
- Zvýšená dopravní zátěž v ulici J. Wolker, M. Majerové a Kryblická.
- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění části sídliště.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci jednotek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.

5) Úprava organizace uličního prostoru ulice Ivana Olbrachta v úseku ulice J. Wolkerova parkoviště za Pramenem.

Směr jízdy vozidel je nezměněn, tj. jedná se o zachování obousměrného provozu v zájmovém úseku komunikace.

Návrh úpravy souvisí s návrhem uspořádání uličního prostoru. V současné době se jedná o obousměrnou slepě zakončenou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 6,00 m a oboustranným chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m. Komunikace je slepě ukončena parkovištěm a manipulační plochou za nákupním střediskem.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednopruhového obousměrně pojížděného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m a to v první části úseku cca 110 m od křižovatky s ulicí J. Wolkerova. Dále je navržena dvoupruhová obousměrně pojížděná komunikace se šířkou jízdních pruhů 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po levé straně jízdního pruhu ve směru ulice J. Wolkerova – manipulační plocha za Pramenem. V místech sjezdů k nemovitostem budou parkovací místa vynechána tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry. Návrh úprav stávajících ploch dále předpokládá zřízení výhybny cca 50 m od křižovatky s ulicí J. Wolkerova. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 20 míst.

S navrženou úpravou v ulici I. Olbrachta souvisí nutná stavební úprava rozšíření vozovky na konci zájmového úseku na dva jízdní pruhy. V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v části ulice I. Olbrachta.
- Usměrnění a zklidnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním křižovatek a zamezení dopravně nebezpečného odstavování vozidel v zájmovém úseku ulice.
- Zajištění bezpečného a dostatečného prostoru pro vyhýbání vozidel.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání první části uličního prostoru (parkovacích ploch), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci jednotek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace a také nutnost investičních nákladů na zpevnění a rozšíření komunikace na konci úseku.

6) Úprava uličního prostoru ulice M. Majerové v úseku ulice Maxima Gorkého a Boženy Němcové.

Návrh řešení předpokládá zachování obousměrného provozu v zájmovém úseku komunikace a zřízení nových podélných parkovacích míst na úkor zeleně.

Návrh úpravy souvisí s návrhem nových ploch pro podélné parkování po levé straně ulice M. Majerové v úseku od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po ulici Boženy Němcové. V současné době se jedná o obousměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 6,00 m a jednostranným kolmým parkováním po pravé straně ulice.

Návrh řešení předpokládá zřízení nových šesti podélných stání šířky 2,00 m po levé straně komunikace v úseku mezi křižovatkou s ulicí Maxima Gorkého a S. K. Neumanna a dvou podélných parkovacích stání v úseku mezi křižovatkou s ulicí S. K. Neumanna a ulicí Boženy Němcové. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 8 míst.

V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v části ulice Marie Majerové.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným místem pro parkování vozidel a zamezení dopravně nebezpečného odstavování vozidel v zájmovém úseku ulice.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci jednotek míst (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).

- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace a také nutnost investičních nákladů na podélná parkovací stání.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

7) Úprava uličního prostoru ulice S. K. Neumanna v úseku ulice Marie Majerové a ulice Bratří Čapků.

Návrh řešení předpokládá zachování stávajícího jednosměrného provozu v zájmovém úseku komunikace s vymezením míst pro parkování a odstavování vozidel v uličním prostoru.

Návrh úpravy souvisí s uspořádáním uličního prostoru. V současné době se jedná o jednosměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 5,75 m a oboustranným chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednosměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po levé straně jízdního pruhu ve směru ulice Marie Majerové – náměstí Osvobození a po pravé straně v úseku náměstí Osvobození – ulice Bratří Čapků. V místech sjezdů k nemovitostem budou parkovací místa vynechána tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 16 míst v úseku ulice M. Majerové – náměstí Osvobození a 17 míst v úseku náměstí Osvobození – ulice Bratří Čapků. V rámci úprav ulice se předpokládá úprava poloměrů nároží křižovatek. Navržené úpravy spočívají v aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v jednosměrně ulici S. K. Neumanna.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení parkovacích ploch, jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění velké části sídliště.

- Nedojde k navýšení počtu parkovacích a odstavných stání (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.

8) Úprava parkovacích stání v ulici J. Wolкера na náměstí Osvobození.

Návrh úpravy souvisí s úpravou parkovacích stání na náměstí Osvobození v ulici J. Wolкера. V současné době se jedná o jednosměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 6,00 m a jednostranným chodníkem pro pěší u obytné zástavby šířky cca 2,00 m. Parkovací stání jsou podélná.

Návrh řešení předpokládá rozšíření plochy parkovacích stání na kolmá stání délky 5,00 m na úkor zeleně. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace po provedené úpravě je 16 míst.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v jednosměrné části ulice J. Wolкера.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu jednotek.
- Možnost výstavby kolmých stání (navýšení počtu stání o 8 míst).

Zápory:

- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v rámci jednotek míst.
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na stavební úpravu parkovacích míst.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

9) Úprava organizace uličního prostoru v ulici Bratří Čapků v úseku ulice Maxima Gorkého a Boženy Němcové.

Směr jízdy vozidel je nezměněn, tj. je zachován obousměrný provoz od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po křižovatku s ulicí Boženy Němcové.

Návrh úpravy souvisí s návrhem uspořádání uličního prostoru. V současné době se jedná o dvoupřuhovou obousměrně pojížděnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 5,75 m, se zeleným pásem a oboustranným chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednoho obousměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po pravé straně jízdního pruhu v úseku

od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po křižovatku s ulicí S. K. Neumanna a po levé straně jízdního pruhu ve směru od křižovatky s ulicí S. K. Neumanna po křižovatku s ulicí Boženy Němcové. Návrh úprav stávajících ploch dále předpokládá výstavbu dvou parkovišť v horní části ulice mezi ulicemi Marie Pujmanové a Boženy Němcové. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace vyjma nově zřízených parkovišť je 8 míst, na nově navržených parkovištích je předpoklad zřízení 41 parkovacích míst. Celkově je v ulici Bratří Čapků navrženo 49 parkovacích stání.

V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží ostatních křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v obousměrné jednopruhově části ulice Bratří Čapků.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu desítek.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání uličního prostoru v místě jednopruhově obousměrné komunikace (parkovacích ploch), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Možnost výstavby parkoviště v prostoru mezi ulicemi Marie Pujmanové a Boženy Němcové (navýšení počtu stání o 41 míst).
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zvýšená dopravní zátěž v ulici Bratří Čapků.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v jednopruhově části ulice (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na výstavbu parkovišť.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

10) Úprava uličního prostoru ulice Marie Pujmanové v úseku ulice Bratří Čapků a ulice Vítězslava Nezvala.

Návrh řešení předpokládá zachování stávajícího jednosměrného provozu v zájmovém úseku komunikace s vymezením míst pro parkování a odstavování vozidel v uličním prostoru.

Návrh úpravy souvisí s uspořádáním uličního prostoru. V současné době se jedná o jednosměrnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 5,75 m, zeleným pasem a oboustranným chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednosměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po pravé straně jízdního pruhu ve směru ulice Bratří Čapků – ulice Vítězslava Nezvala (je v současné době realizováno). V místech sjezdů k nemovitostem budou parkovací místa vynechána tak, aby byly zajištěny dostatečné rozhledové poměry. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace je 20 míst v úseku ulice Bratří Čapků – ulice Vítězslava Nezvala. V rámci úprav ulice se předpokládá úprava poloměrů nároží křižovatek. Navržené úpravy spočívají v aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v jednosměrné ulici Marie Pujmanové.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení parkovacích ploch, jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění velké části sídliště.
- Nedojde k navýšení počtu parkovacích a odstavných stání (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.

11) Úprava organizace uličního prostoru v ulici Vítězslava Nezvala v úseku ulice Maxima Gorkého a Boženy Němcové.

Směr jízdy vozidel je nezměněn, tj. je zachován obousměrný provoz od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po křižovatku s ulicí Boženy Němcové.

Návrh úpravy souvisí s návrhem uspořádání uličního prostoru. V současné době se jedná o dvoupruhovou obousměrně pojížděnou komunikaci se šířkou jízdního pásu cca 6,00 m, se zeleným pásem a oboustranným chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m.

Návrh řešení předpokládá vyznačení jednoho obousměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodícími proužky šířky 0,25 a 0,50 m. Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po pravé straně jízdního pruhu v úseku od křižovatky s ulicí Maxima Gorkého po křižovatku s ulicí Marie Pujmanové a po levé straně jízdního pruhu ve směru od křižovatky s ulicí Marie Pumanové po křižovatku s ulicí Boženy Němcové. Návrh úprav stávajících ploch dále předpokládá výstavbu parkoviště v horní části ulice mezi ulicemi Marie Pujmanové a Boženy Němcové. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku komunikace vyjma nově zřízených parkovišť je 11 míst, na nově navržených parkovištích je předpoklad zřízení 30 parkovacích míst. Celkově je v ulici Bratří Čapků navrženo 41 parkovacích stání.

V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží ostatních křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování v obousměrné jednopruhově části ulice Vítězslava Nezvala.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu desítek.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání uličního prostoru v místě jednopruhově obousměrné komunikace (parkovacích ploch), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.
- Možnost výstavby parkoviště v prostoru mezi ulicemi Marie Pujmanové a Boženy Němcové (navýšení počtu stání o 30 míst).
- Navrhovaný stav ve velké míře odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zvýšená dopravní zátěž v ulici Vítězslava Nezvala.

- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání v jednopruhoví části ulice (v současné době je ulice již z větší části využívána pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na stavební úpravu parkovišť.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

12) Úprava organizace vnitrobloku domů č.p. 271 až 274 v ulici Vítězslava Nezvala.

Návrh úpravy souvisí s rozšířením parkoviště, novým propojením vnitrobloku na ulici Vítězslava Nezvala a zjednosměrněním příjezdové komunikace na parkoviště.

V současné době je v ulici Vítězslava Nezvala ve vnitrobloku za domy č. p. 273 a 274 zřízeno parkoviště s napojením obousměrnou komunikací se šířkou jízdního pásu cca 5,00 m a chodníkem pro pěší šířky cca 2,00 m. Vnitroblok je slepě zakončen.

Návrh řešení předpokládá rozšíření parkoviště za domy č. p. 273 a 274, vybudování propojovací komunikace mezi domy č. p. 272 a 273 pro napojení parkovišť na ulici Vítězslava Nezvala a vybudování nového parkoviště za domy č. p. 271 a 272. Návrh uvažuje s vyznačením jednosměrného jízdního pruhu šířky 3,00 m s vodíci proužky šířky 0,25 a 0,50 m (0,25 m) pro propojovací komunikace (jak pro nově navrženou, tak pro stávající komunikaci). Návrh dále předpokládá zřízení podélného parkovacího stání po levé straně jízdního pruhu v úseku od křižovatky s ulicí Vítězslava Nezvala po začátek parkoviště ve vnitrobloku. Předpokládaný počet parkovacích stání v zájmovém úseku (vnitrobloku) je 29 míst.

V rámci úprav ulice se předpokládá také úprava poloměrů nároží křižovatek.

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování ve vnitrobloku za č. p. 271 až 274 v ulici Vítězslava Nezvala.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu desítek.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst, včetně zlepšení průjezdnosti křižovatek.
- Finančně méně náročné řešení uspořádání uličního prostoru v místě jednosměrné stávající komunikace (stávající příjezdové komunikace do vnitrobloku), jedná se pouze o aplikaci vodorovného a svislého dopravního značení.

- Možnost rozšíření a výstavby nového parkoviště v prostoru vnitrobloku za č. p. 271 až 274 (navýšení počtu stání o cca 14 míst).
- Navrhovaný stav částečně odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, rozšiřuje, legalizuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Zvýšená dopravní zátěž v ulici Vítězslava Nezvala.
- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání ve vnitrobloku (v současné době je vnitroblok již z části využíván pro odstavování vozidel).
- Při odstavování vozidel, resp. hledání volných míst nutnost objíždění bytového domu.
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na výstavbu nového parkoviště a propojovací komunikace.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

13) Úprava parkoviště v ulici U Pramene.

Návrh úpravy souvisí s rozšířením parkoviště v ulici U Pramene.

V současné době je parkování na parkovišti v ulici U Pramene zajištěno jako kolmé stání v zájmové ulici. Na parkovišti je vyznačeno 16 parkovacích míst.

Návrh řešení předpokládá rozšíření parkoviště, tj. vytvoření nepravidelné trojúhelníkové plochy kopírující stávající sklon terénu s vytvořeným dělicím ostrůvkem mezi parkovacími místy a ulicí U Pramene. Šířka nově vytvořené přilehlé plochy pro zajištění vozidel na parkovací místa je 6,00 m. Délka kolmých parkovacích míst je 5,00 m. Předpokládaný počet parkovacích stání na zájmovém parkovišti je 18 míst (navýšení počtu stání o 2 místa).

Grafické znázornění navržené úpravy v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Klady:

- Zajištění legálního parkování na rozměrově normových parkovacích stáních na parkovišti v ulici U Pramene.
- Navýšení počtu parkovacích míst v řádu jednotek.
- Usměrnění dopravy s jednoznačně vymezeným uspořádáním jízdního pruhu a parkovacích míst.
- Možnost rozšíření parkoviště v prostoru stávajícího parkoviště (navýšení počtu stání o 2 místa).

- Navrhovaný stav částečně odpovídá již faktickému stavu v zájmovém úseku, rozšiřuje a zlepšuje podmínky pro motoristickou a nemotoristickou dopravu v zájmovém úseku, zvyšuje bezpečnost provozu.

Zápory:

- Získání omezeného počtu parkovacích a odstavných stání na stávajícím parkovišti (v současné době je parkoviště již z velké části využíváno pro odstavování vozidel).
- Nutnost nákladů na úpravu dopravního značení v zájmovém úseku komunikace.
- Nutnost investičních nákladů na stavební úpravu parkoviště.
- Zábor ploch využívaných jako zeleň.
- Možné náklady vyvolané přeložkami inženýrských sítí.

7.2. Úprava režimu parkování

Úprava režimu parkování v rámci návrhu studie vychází z možnosti částečného zjednosměrnění vybraných úseku ulic v městské části Trutnov – Kryblice. Toto řešení je však na úkor komfortu pro řidiče, kteří musí být srozuměni s delšími trasami jízdy např. v rámci hledání vhodného místa pro odstavení vozidla, a nelze od něj očekávat uspokojení všech požadavků motoristů navštěvujících nebo bydlících v zájmové oblasti.

Vzhledem k charakteru území a vyčerpání již téměř všech běžných a finančně přijatelných řešení v zájmovém území bude v dalším kroku nutné přistoupit k zavedení jiného systému pro parkování a odstavování vozidel. Tento krok je zcela nevyhnutelný pro zajištění propustnosti komunikací v zájmové oblasti.

Parkování v zájmové oblasti lze řešit např. zavedením rezidenčního způsobu parkování, tj. ochráněním práva obyvatel lokality (rezidentů) vůči návštěvníkům (nerezidentům). Tohoto systému parkování je využíváno ve smíšených / centrálních zónách a bývá zajištěno třemi způsoby:

- Fyzickým omezením nabídky pro nerezidenty (rozdělení stání na rezidenční a nerezidenční).
- Snahou o omezení poptávky po nerezidenčním parkování zavedením časového omezení dovolené doby parkování pro nerezidenty.
- Snahou o omezení poptávky po nerezidenčním parkování významnějším zpoplatněním nerezidenčních míst.

Řešení parkování, nejčastěji jako kombinace výše uvedených možností, bývá uplatňováno v centrálních zónách měst a jejich blízkosti, kde kromě obytné funkce má významnou roli také obchod, administrativa a občanská vybavenost, jejichž zaměstnanci a návštěvníci omezují parkovací možnosti rezidentů.

Zavedení rezidenčního systému parkování však není nutné provádět v celé městské části Trutnov – Kryblice, ale pouze ve vybraných exponovaných (centrální a západní) částech. Toto řešení je však nutné podpořit dotazníkovým průzkumem.

Rezidenční systém parkování by poté přinesl vyloučení parkování vícečetných vozidel některých majitelů a vyloučení parkování firemních vozidel (dodávek, apod.).

Z hlediska řešení dopravně exponované městské části je zavedení rezidenčního systému parkování s příslušným nastavením podmínek parkování jediným částečně funkčním řešením v dané lokalitě.

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích definuje v §23 rezidenta jako osobu, která provozuje silniční motorové vozidlo (dle platného technického průkazu) a zároveň má nemovitost nebo trvalý pobyt v zóně placeného stání.

V praxi je postup měst dvojí:

- Striktně trvat na trvalém bydlišti zapsaném v občanském průkazu, což vylučuje ze systému část nájemníků bydlících sice na základě legální nájemní smlouvy, ale nepřihlášených k trvalému pobytu;
- Možnost rezidenčního parkování pro nájemníky, jež doloží nájemní smlouvu.

Rezidenční systémy parkování jsou běžně vázány podmínkou 1 vozidlo na osobu s trvalým pobytem, tj. pokud jsou v domácnosti vlastníky vozidel manžel, manželka nebo i dospělé dítě, každému teoreticky vzniká nárok na vydání rezidenční karty. Případné omezení počtu vozidel na domácnost by tedy muselo být ošetřeno ještě dodatečnou podmínkou 1 byt / 1 auto. Problematickou se zde pak jeví i kontrola v praxi tak, aby byla efektivní a zároveň nebyla diskriminační.

Vzhledem k velkému nedostatku nabídky parkovacích stání by bylo vhodné zvážit vydávání rezidenčních karet pouze za manipulační poplatek.

Technicky se v současné době jeví jako nejvhodnější řešení zóna vyhrazeného parkování, tj. parkování pouze s rezidenční kartou nebo s parkovacími hodinami s časovým omezením (např. 1-2 hodiny). Časové parkování pro nerezidenty má v tomto případě zřejmou výhodu oproti jiným variantám, nevyžaduje adresné přidělení krátkodobých parkovacích stání, která by stejně převážně v nočních hodinách musela zůstat prázdná.

Všechna výše uvedená opatření však by bylo vhodné odložit do doby, kdy bude možné rezidentům a nerezidentům nabídnout možnosti parkování vozidel na nově vystavěných parkovacích plochách, např. v parkovacích domech. Toto je jediná možná alternativa a zároveň nutnost pro zlepšení podmínek parkování v dané lokalitě. Prostým zavedením parkovacích zón by došlo pouze k přesunu parkujících vozidel do jiné městské části s obdobnými problémy. Z dříve provedených dotazníkových průzkumů provedených městem Trutnov je zřejmé, že obyvatelé zájmové oblasti o tento způsob parkování vozidel (parkovací domy) neprojeví zájem, nicméně pro zajištění udržitelnosti dopravní obsluhy území a parkování je toto jediné východisko. Z tohoto důvodu je nutné i přes počáteční nevoli obyvatel začít tento systém v kombinaci s rezidenčním systémem parkování prezentovat a připravovat i s vložením vlastních finančních prostředků města Trutnov.

Je nutné ještě upozornit, že všechna uvedená řešení budou naprosto lichá v případě benevolentního přístupu k nedodržování navržených řešení, tj. uvedená řešení je nutno striktně dodržovat i za přispění represivních prostředků jak ze strany městské policie Trutnov, tak Policie ČR. V současné době je systém sankcionování ze strany městské policie Trutnov a Policie ČR poměrně benevolentní (často ovlivněný vedením města) a řidiči si již zvykli na nedodržování dopravního značení a dopravních předpisů v zájmové lokalitě, což vede k narušování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

Klady navrženého řešení:

- Zrovnoprávnění možnosti parkování pro rezidenty.
- Vyloučení parkování vícečetných vozidel v domácnosti.
- Vyloučení parkování firemních vozidel (ne služebních vozidel používaných pro osobní potřebu).
- Vyloučení parkování části zřídka používaných vozidel (parkování v garážích).
- Vyloučení parkování nepojízdných vozidel (autovraků) – při zavedení systému budou odhaleny a vyloučeny.
- Vyloučení parkování „nelegálních“ nájemníků.

Zápory navrženého řešení:

- Není řešen skutečný deficit parkovacích stání.
- Riziko silně negativní reakce po zavedení systému – šance na zaparkování vzrostou pouze mírně, oproti tomu zde bude velký okruh osob / rodin „postižených“ tímto systémem (rodiny s více vozidly).

Ekonomické aspekty:

Základním problémem ekonomické efektivity systému je obrovský deficit vhodných parkovacích stání, který je hlavní překážkou proti zavedení zpoplatnění (i když existují města, kde je rezidenční systém i při nedostatku míst provozován s poměrně výraznými poplatky).

Z hlediska zpoplatnění je možné postupovat následovně:

- Zavést pouze manipulační poplatek za vydání rezidenční karty, tj. na provozování rezidenčního systému (vydání a evidenci rezidenčních karet, osazení a údržbu dopravního značení). Poplatek 200-300 Kč / rok. Tato možnost je společensky nej přijatelnější, ale ekonomicky nevýhodná.
- Zavedení poplatku od všech rezidentů v přiměřené výši, tj. 1000-2000 Kč / rok. Systém by umožnil efektivně vyloučit z rezidenční oblasti vozidla, která jsou používána sporadicky, nebo se jedná o autovraky. Nevýhodou je pravděpodobně silně negativní odmítnutí obyvateli lokality.
- Zavedení adresného zakoupení rezervace pro určitý počet parkovacích stání (max. 10-15 % z celkového množství). Jedná se o nejprůchodnější formu řešení. Z průzkumů v obdobných lokalitách v jiných městech je možné vycházet z předpokladu, že by existoval přetlak poptávky na adresně

přidělená místa. Navíc existuje možnost, v případě že vyčleněných míst bude méně nebo stejně jako je poptávka, zvýšit cenu za rezervované místo.

- Zavést poplatek za vstup do rezidenčního systému za druhé vozidlo (např. poplatek za druhé a další vozidlo požadovat poplatek 5000-10000 Kč / rok).
- Po zavedení nového typu parkování (parkovací domy) pronajímat stání. Výši pronájmu stání je možné dále odstupňovat dle komfortu stání, dostupnosti parkovacího domu, apod.

V případě zavedení systému rezidenčního parkování i přes určitá negativa by bylo vhodné:

- Provést masivní kampaň na podporu parkovacího systému se zdůrazněním potřeby a cílů zavedení systému.
- Přiznat, že systém parkování se do doby výstavby dalších parkovacích míst nezlepší spíše naopak, a že jediným řešením je zavedení navrhovaného systému s výstavbou parkovacích domů.
- Transparentně prezentovat, že veškeré poplatky přijaté v rámci zavedení systému parkování v městské části Trutnov – Kryblice budou určeny k údržbě systému a k přípravě a realizaci staveb, které zvýší kapacitu systému a zlepši podmínky pro parkování vozidel v dané lokalitě.
- Zavést maximálně roční platnost rezidenčních karet tak, aby bylo možné průběžně korigovat parkovací systém. S velkou pravděpodobností bude nutná několikanásobná korekce systému dle měnících se požadavků v městské části.

Dalším z problematických míst v městské části Trutnov – Kryblice je odstavování vozidel zaměstnanců a návštěvníků krajské nemocnice Trutnov. Z provedeného průzkumu parkovacích a odstavných stání v areálu nemocnice a v bezprostřední blízkosti nemocnice vyplývá značný deficit těchto ploch. Konkrétně byl odvozen teoretický nedostatek více než 160 parkovacích a odstavných míst pro krajskou nemocnici Trutnov (100 chybějících míst pro zaměstnance nemocnice a cca 60 chybějících míst pro pacienty nemocnice). Z tohoto důvodu by bylo vhodné zahájit jednání s krajskou nemocnicí z důvodu zajištění požadované kapacity parkovacích ploch na pozemcích nemocnice, tak aby nedocházelo k odčerpávání parkovacích míst v městské části mimo areál nemocnice.

7.3. Stavební úpravy stávajících komunikací a parkovišť

Zhotovitel studie prověřil několik variant možného uspořádání parkovacích míst v zájmové oblasti. V rámci návrhu pak byla navržena úprava zejména Kryblické ulice, kde návrh předpokládá je zřízením jednosměrného provozu, vyznačení nových parkovacích ploch, chodníku pro pěší, úpravy nároží apod.

Co se týká návrhu uspořádání komunikací, resp. jejich zjednosměrnění, pak je nutné zadavatele upozornit na fakt, že provedenými opatřeními nedojde k výraznému nárůstu parkovacích míst, ale ve většině případů pouze k zlegalizování stávajícího pololegálního a nelegálního stání v uličním prostoru. Většina navržených úprav

reflektuje již faktický stav parkování a odstavování vozidel, nicméně přínos lze spatřovat v regulaci a usměrnění parkování a odstavování vozidel v zájmové oblasti.

Větší změnou v režimu parkování vozidel pak představuje výstavba nových parkovacích ploch a to zejména v hustě zastavěné oblasti, tj. v ulicích Bratří Čapků a Vítězslava Nezvala. Toto navržené řešení by zcela jistě zlepšilo odstavování vozidel v této spádové oblasti.

Dalším z možných řešení je již výše zmiňovaná výstavba parkovacích domů (vícepatrových odstavných ploch) a to zejména v západní městské části Kryblice, kde již nejsou vhodné plochy pro zřízení úrovnových parkovacích a odstavných stání. V návrhu úpravy stávajících ploch jsou vyznačena místa vhodná pro vybudování těchto parkovacích domů. Jedná se o plochy v místě stávajícího parkoviště v ulici U Nemocnice (plocha nejvhodnější pro výstavbu parkovacího domu bez faktických omezení), plocha stávajícího parkoviště a manipulační plochy v ulici Kryblická – Ivana Olbrachta („pod Pramenem“). Dále se jedná o plochu v areálu Krajské nemocnice Trutnov v lokalitě „u márnice“ – zde je nutná spoluúčast Krajské nemocnice a lze předpokládat využívání (omezení) parkování v parkovacím domě pouze pro návštěvníky nemocnice, kteří ovšem tvoří v denních hodinách převážnou část zájemců o parkování v západní části Kryblice. Poslední vhodnou plochu lze pak nalézt v ulici Bratří Čapků v prostoru mezi ulicemi Marie Pujmanové a Boženy Němcové. Zde je primárně navrženo úrovnové parkoviště, nicméně stojí za zamyšlení výstavba vícepodlažního systému parkování nebo parkovacího domu.

Grafické znázornění vytypovaných ploch pro výstavbu parkovacích domů, resp. vícepodlažních parkovacích stání v městské části Trutnov – Kryblice je patrné ve výkresové části v příloze C-1 Situace – Návrh úpravy stávajících ploch.

Na základě ověřených a navržených variant lze konstatovat, že stávající stav plně využívá možnosti dané konfigurací terénu a umístěním stávající zástavby. Další dílčí přestavby komunikací jsou sice omezeně možné, ale je nutné si uvědomit, že následně vynaložené investiční náklady na takto získaná parkovací stání mnohdy překročí cenu parkovacího stání v parkovacím domě.

Pro názornost jsou níže uvedeny orientační ceny stavebních prací na vytvoření jednoho parkovacího místa:

- Klasické parkování, ideální terén bez přeložek, parkovací stání přilehlé ke stávající komunikaci – 50.000,- Kč.
- Klasické parkování, ideální terén bez přeložek, nové parkoviště – 75.000,- Kč.
- Podélné stání přilehlé ke stávající komunikaci na opěrné zdi s výškovým rozdílem 1 m, bez přeložek – 180.000,- Kč.
- Kolmé stání přilehlé ke stávající komunikaci na opěrné zdi s výškovým rozdílem 1,5 m – 125.000,- Kč.
- Podélné stání přilehlé ke stávající komunikaci na opěrné zdi s výškovým rozdílem 1 m, reálně zasíťované území – 200.000,- Kč.
- Kolmé stání přilehlé ke stávající komunikaci pod zárubní zdí s výškovým rozdílem 2 m, reálně zasíťované – 225.000,- Kč.

Ceny (bez DPH) vycházejí z měrných cen, v cenách není zahrnuta skutečnost, že dostavbou stání ke stávajícím komunikacím často dojde zároveň ke zrušení původního parkovacího místa (např. 2 kolmá stání á 200 tisíc Kč ruší 1 původní podélné stání, výsledkem je tedy 1 nové stání za 400 tisíc Kč).

8. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

Cílem studie bylo navrhnout úpravu dopravního uspořádání ulic v městské části Trutnov – Kryblice a zhodnotit možnosti zvýšení kapacity parkování v zájmové oblasti.

Zásadní změnou navrženou v předložené studii je úprava ulice Kryblická. Úprava této ulice vyšla z požadavků na nové uspořádání a zajištění bezpečných podmínek pro užívání této ulice. Navrženou změnou uspořádání uličního prostoru lze dosáhnout legálního způsobu odstavování vozidel v ulici, dostatečného a bezpečného průjezdu ulicí a bezpečného pohybu chodců.

Další významnou změnou v dopravním uspořádání jsou navržené změny v ulici Ivana Olbrachta. Tyto změny se týkají jak zjednosměrnění části ulice, tak úpravy parkovacích míst v této ulici, úprav nároží křižovatek, aj.

Zásadní změnou v ulici Bratří Čapků a Vítězslava Nezvala pak je úprava uličního prostoru z dvoupruhové na jednopruhovou obousměrně pojížděnou komunikaci s podélnými stáními a nově navrženými odstavnými a parkovacími plochami, resp. rozšíření stávajících parkovišť.

Změnu v uspořádání uličního prostoru v návrhu také doznala ulice Marie Majerové, kde je navrženo zřízení nových podélných parkovacích stání v blízkosti areálu nemocnice.

Studie dále navrhuje úpravu a uspořádání uličního prostoru ve většině dopravně exponovaných ulic v městské části, tak aby úprava uličního prostoru byla v zájmové oblasti jednotně a přehledně uspořádána a minimalizovala se dopravně závadná místa.

Co se týká provedených návrhů v rámci studie, je nutné upozornit, že ve velké míře pouze reflektují stávající stav a více méně legalizují odstavování vozidel v místech, kde jsou vozidla i přes porušování dopravních předpisů parkována a odstavována. Zásadní přínos z hlediska navýšení kapacity parkovacích míst návrhy nepřinášejí a ani přinést nemohly (v současné době jsou již navržená místa pro odstavování vozidel v jednosměrných komunikacích z větší části využívána), pouze zlepšují podmínky pro obsluhu území, návaznost a koordinaci dopravy v zájmovém území. Hlavní přínos návrhů lze spatřovat v uspořádání uličního prostoru, kde dochází k porušování dopravních předpisů a ohrožování bezpečnosti silničního provozu.

Ze zjištěného lze konstatovat, že téměř všechny jednoduše realizovatelné a investičně nenáročné úpravy byly již v městské části realizovány. Zbývající drobné lokální úpravy již neposkytují zásadní přínos, nebo vyžadují poměrně

velké investiční náklady spojené s poměrně malým efektem tvorby několika jednotek parkovacích stání v rámci celého zájmového území.

V zájmové oblasti, tj. městské části Kryblice lze nalézt 274 vyznačených parkovacích a odstavných stání na veřejně přístupných komunikacích a cca 100 nevyznačených parkovacích stání na zpevněných plochách určených k parkování / odstavení vozidel. V Krajské nemocnici Trutnov lze nalézt 102 vyznačených parkovacích a odstavných stání. Celkově lze tedy v městské části Kryblice nalézt 476 legálních parkovacích a odstavných stání pro osobní vozidla.

Navrženými úprava uličních prostor, parkovacích a odstavných ploch, rozšířením stávajících parkovišť a návrhem nových odstavných ploch je možné v zájmové oblasti získat cca 285 odstavných a parkovacích míst pro osobní vozidla.

Do celkového výčtu parkovacích a odstavných stání je nutné také přičíst cca 200 parkovacích míst mimo upravovanou oblast městské části (ulice v místní části Kryblice s malým dopravním významem) – tento údaj je pouhým odhadem zpracovatele studie, který není podložen. Dále je nutné uvažovat s tím, že v zájmové oblasti se nachází cca 400 rodinných domů s pozemky, na nichž je zajišťováno odstavování části vozidel – odhad zpracovatele studie je cca 600 vozidel. Celkově lze tedy předpokládat, že po provedení úprav navržených ve studii bude v městské části Trutnov – Kryblice cca 1500 parkovacích a odstavných ploch.

Pokud se jedná o realizaci rozsáhlých úprav parkovišť, tak problém takovýchto úprav je ve vysokých poměrných nákladech na úpravy, vzhledem k faktu, že výsledný počet parkovacích stání je redukován o původní stání na zabraných plochách. Z tohoto důvodu se jeví jako nejvýhodnější ponechat tyto plochy ve stávajícím stavu a postupně je dle potřeby využít pro realizaci parkovacích domů, které mají lépe využitou zabranou plochu.

Studie také navrhuje několik vhodných lokalit pro výstavbu parkovacích domů, resp. vícepodlažních parkovacích stání. Tyto lokality jsou vázány jak na místa vhodná pro jejich výstavbu z hlediska docházkové vzdálenosti do významných center, tak zejména na volné plochy vhodné pro jejich výstavbu. Z tohoto důvodu je možné v zájmové oblasti nalézt pouze omezené množství těchto vhodných ploch.

Z důvodu velmi omezeného množství ploch vhodných pro realizaci klasických parkovišť nedoporučujeme jejich výstavbu, z důvodu plýtvání dostupnými plochami, ale realizaci parkovacích domů. Přípravy k realizaci by měly být zahájeny neprodleně, zpracováním studie, která upřesní vhodné řešení a zároveň je nutné zahájit majetkoprávní přípravu stavby (výkupy pozemků).

Zavedení rezidenčního systému parkování v městské části, nebo alespoň v jeho dopravně exponovaných centrech je možné, ale je nutné upozornit na problém s velkým deficitem parkovacích míst. Přínosem systému by však bylo zrovnoprávnění příležitosti parkování obyvatel lokality (z rezidenční zóny budou vytěsněna druhá a další vozidla domácností vlastnicích více než jedno vozidlo, firemní vozidla, sporadicky používaná vozidla, autovraky, apod.). Negativním příspěvkem tohoto systému ovšem bude nevole většiny uživatelů rezidenčního systému po jeho bezprostředním zavedení, navíc je nutné také upozornit, že restrikce u tohoto

systemu není nastavena prioritně na návštěvníky, ale že postihne poměrně značnou část obyvatel sídliště (zejména pak rodiny vlastníci více než jedno vozidlo).

Pardubice, prosinec 2015

Ing. František Haburaj, Ph.D.

