

Analytická část

Příloha



Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim

re:architekti



Autorský tým

Autor

re:architekti studio s.r.o.
Milady Horákové 24,
170 00, Praha 7

Zpracovatelský tým

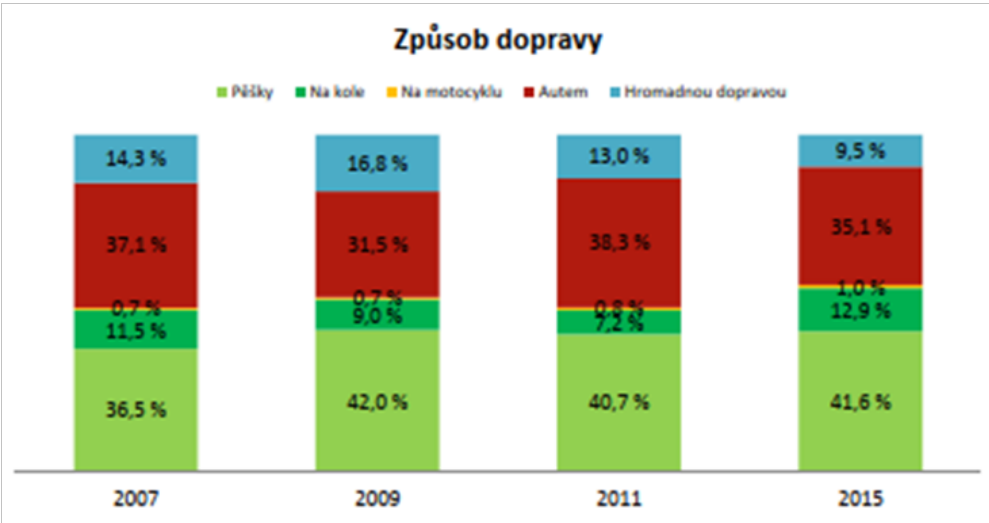
re:architekti
Ing. arch. Jiří Žid
Ing. arch. Jan Vlach
MgA. Ondřej Synek
Ing. arch. David Pavlišta
Ing. arch. Michal Kuzemenský
Ing. arch. Michaela Hudečková

symbio studio / krajinářská koncepce
Ing. Pavla Drbalová
Ing. Marie Gelová
Ing. Sandra Chlebovská

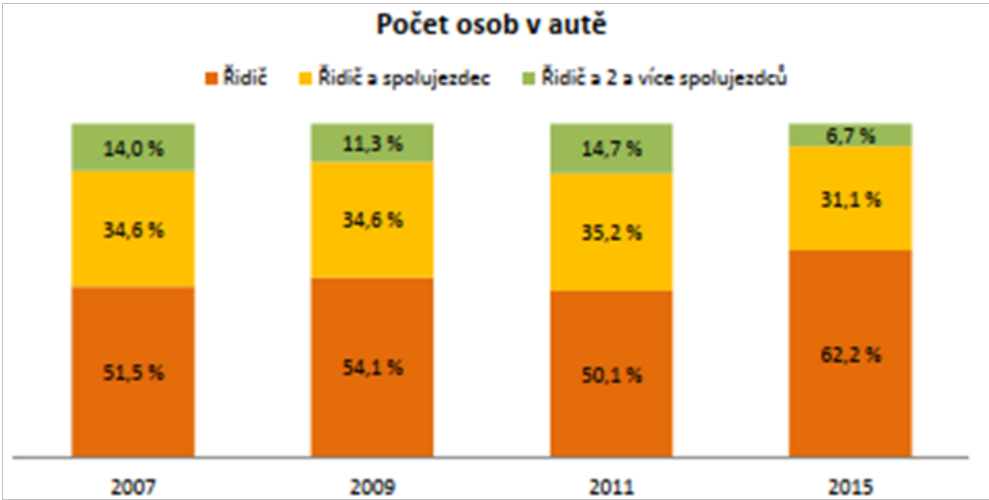
Syrový-dopravní ateliér / dopravní koncepce
Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann

obsah příloh

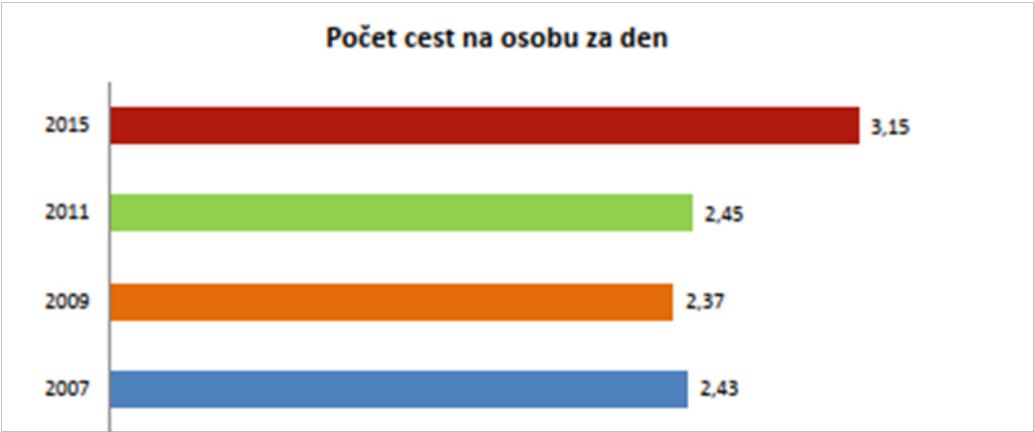
Obr. 1 - Způsob dopravy	6
Obr. 2 - Počet cest na osobu za den	6
Obr. 3 - Důvod cesty	6
Obr. 4 - Způsob cesty dle způsobu dopravy	6
Obr. 5 - Počet osob v autě	7
Obr. 6 - Silnice I/37	7
Obr. 7 - Silnice II/37	7
Obr. 8 - RP Pumberka Západ	8
Obr. 9 - Studie potřeby rozvoje infrastruktury pro cyklisty	8
Obr. 10 - Studie potřeby rozvoje infrastruktury pro cyklisty 2	9
Obr. 11 - Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pard. kraji	10
Obr. 12 - Adaptační strategie města na klimatickou změnu	11
Obr. 13 - Návrh napojení sportoviště dle Akčního plánu 2020	10
Obr. 14 - Intenzita využití cest běžci (STRAVA)	12
Obr. 15 - Intenzita využití cest cyklisty (STRAVA)	12
Obr. 16-21 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras	13
Obr. 22 - Studie potřeby cyklistické infrastruktury	20
Obr. 23 - Plán linek MHD	20
Obr. 24 - Medlešická spojka	21
Obr. 25 - Výsledky sčítání dopravy	21
Obr. 26 - Územní plán Chrudimi	22



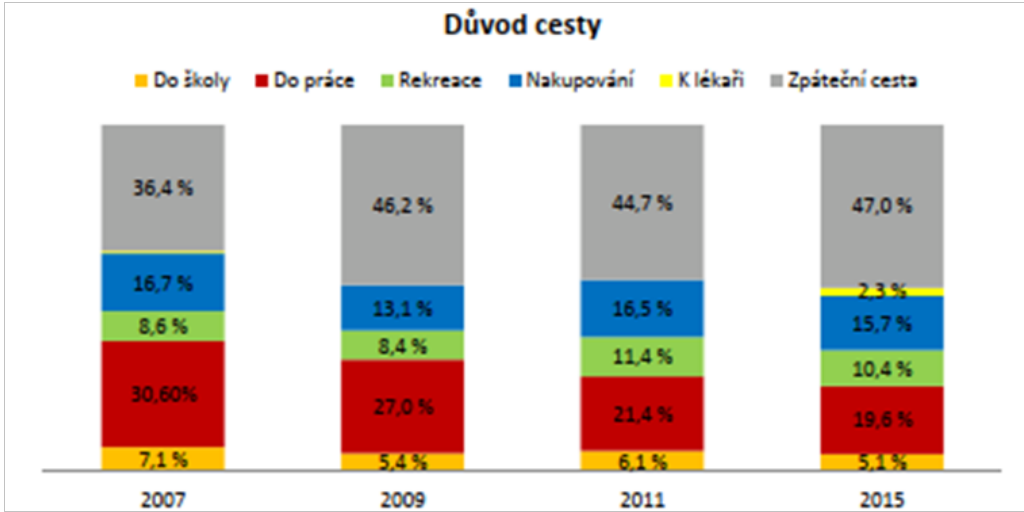
Obr. 1 - Způsob dopravy



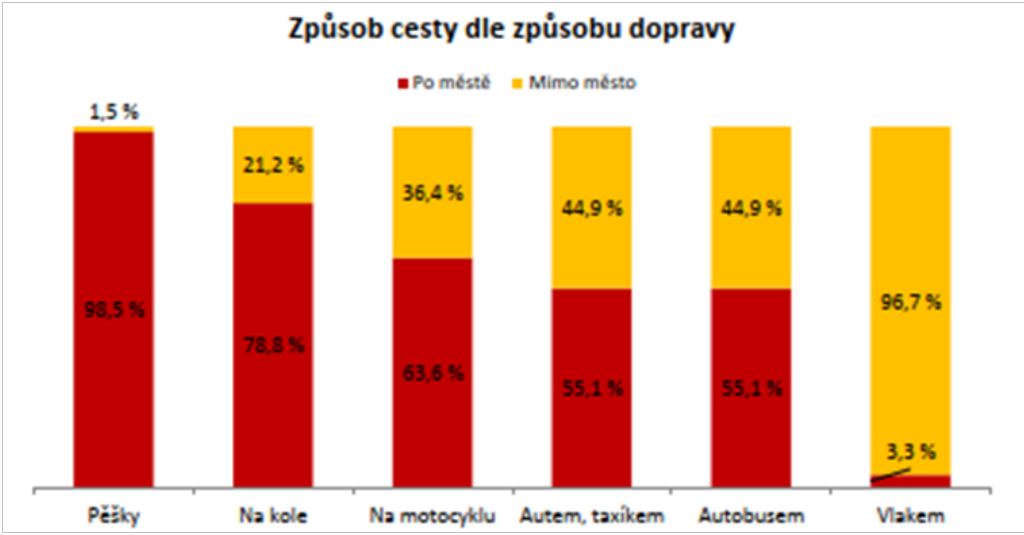
Obr. 5 - Počet osob v autě



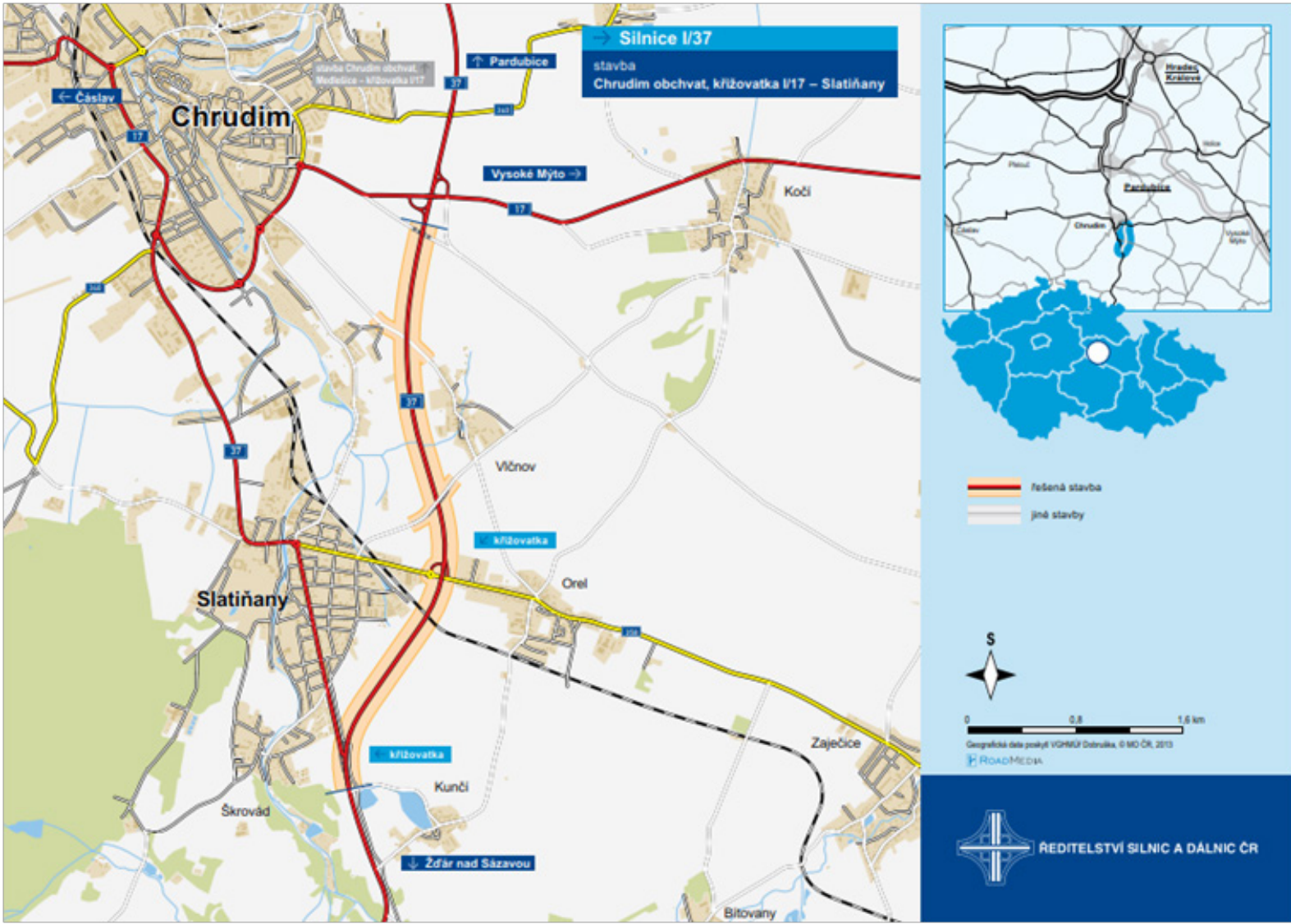
Obr. 2 - Počet cest na osobu za den



Obr. 3 - Důvod cesty



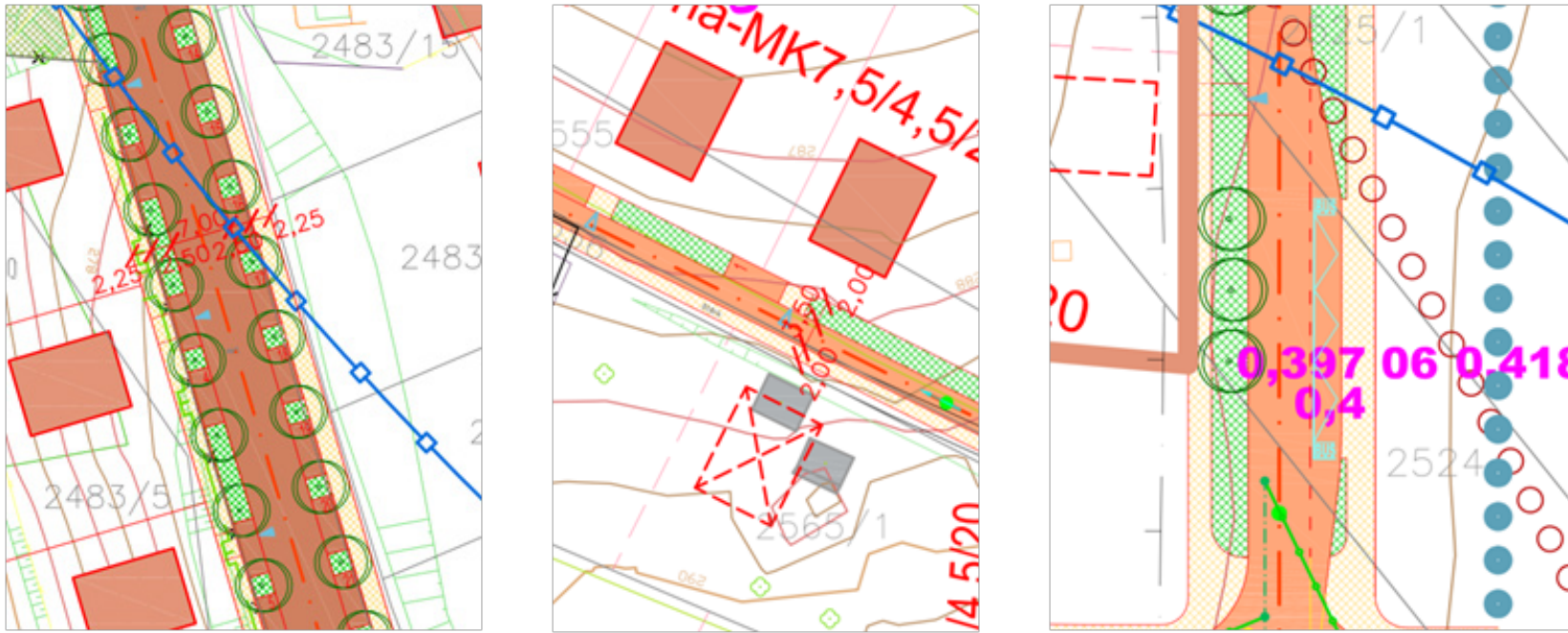
Obr. 4 - Způsob cesty dle způsobu dopravy



Obr. 6 - Silnice I/37

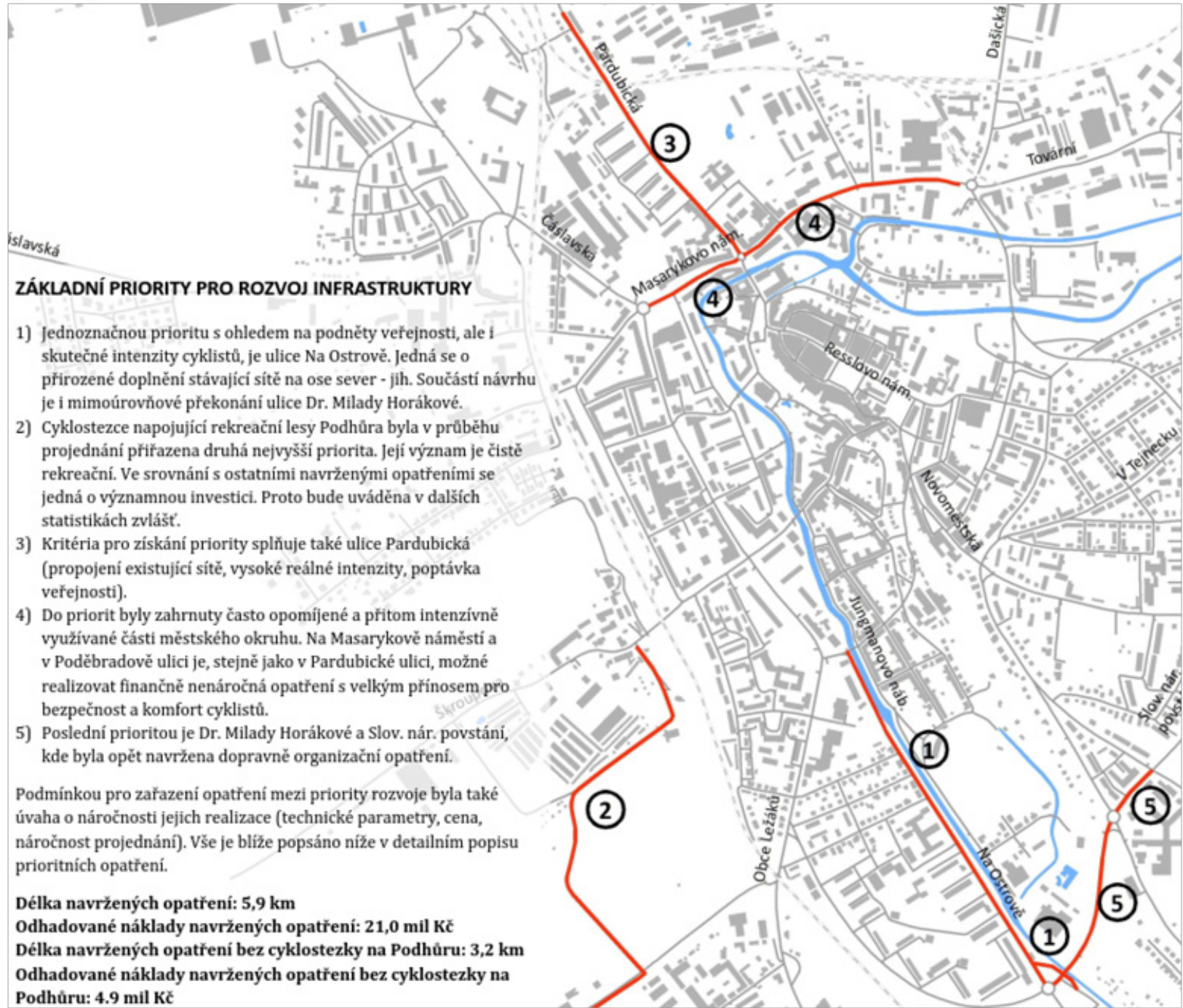


Obr. 7 - Silnice II/37



Obr. 8 - RP Pumberka Západ, příklady uspořádání: MK obslužná / minimální OZ / maximální OZ

Regulační plán pro rozvojové území mezi severovýchodním obloukem obchvatu, Chrudimkou a sídlištěm Na Větrníku. V jižní části území je navrženo rozšíření sídliště Na Větrníku na sever spolu s prodloužením hlavní třídy Na Větrníku jako místní obslužné komunikace (kat. C - MO2), severní část je řešena jako soustava ulic se smíšeným provozem (kat. D1) v režimu obytné zóny.Místní komunikace je dle parametrů navržena pro provoz v režimu 50 km/h s lokálním zklidněním, nejsou řešena opatření pro cyklisty. V zelených plochách je respektována pěší trasa směr Topol, nicméně v místě překonání MK není řešeno přecházení v parametrech odpovídajících novostavbě. Komunikace v obytných zónách jsou řešeny v několika uspořádaných profilech od minimální šířky 7,5 m až po 17,5 m s chodníky oddělenými zeleným pásem a s provozem autobusů se zastávkami v zádvích. Jsou navržena vjezdová opatření, uvnitř zón pak není další fyzické zklidnění řešeno. Cyklooprava v rámci RP není řešena. Parkovací stání v profilech jsou v rámci návrhu obytných zón minimalizována. V jižní části podél obslužné MK je navrženo stání v profilu a několika velkoplošných ploch, jsou navrženy i podzemní garáže v objektech v jižní části.



Obr. 9 - Studie potřebnosti rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Chrudimi (2013)

Bylo stanoveno pět priorit rozvoje infrastruktury pro cyklisty, žádná z nich zatím nebyla realizována:

- 1) Ulice Na Ostrově vč mimoúrovňového překonání ul. Milady Horákové.
- 2) Cyklostezka směr rekreační lesy Podhůra – dlouhodobé téma, zásadní směr do rekreační oblasti, dnes spojení po silnici II/340
- 3) Ulice Pardubická
- 4) Masarykovo náměstí a Poděbradova ulice
- 5) Dr. Milady Horákové a Slovenského národního povstání

PŘÍLOHA – TABULKA PODNĚTŮ VEŘEJNOSTI S DOPORUČENÍM PRO DALŠÍ ŘEŠENÍ

	PROBLÉM	NÁVRH STUDIE	ZDŮVODNĚNÍ
1	ústa silnice směr Přesý - Penny Market a u nemocnice, společný provoz s automobily	řešení zklidněním komunikace v kombinaci s liniovým opatřením (cyklopiktoktoridor)	Komunikace je na hranici extravilánového a intravilánového charakteru. Vzhledem k tomu, že se jedná o komunikaci s velkým podílem průjezdné dopravy (s omezením pro nákladní dopravu), doporučujeme kombinaci prvků zklidnění v kombinaci s liniovým opatřením pro cyklisty. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jedním možným řešením cyklopiktoktoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
2	napojení nemocnice se stezkou do státiřan	zrušení stoupacího pruhu v ulici Dr. Milady Horákové, respektive odbočovacího pruhu v ulici Slov. nár. povstání (související s celkovou úpravou řadičích pruhů v křižovatce v Vířovské ulici) a zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Součástí by měla být i případná úprava kruhové křižovatky u nemocnice.	Stoupací pruh není z pohledu kapacity opodstatněný. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dohodování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejím zařazení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtah silnice první třídy stala městská komunikace.
3	vičlavská - špatný povrch a společný provoz s auty	oprava povrchu - zklidnění komunikace/liniové opatření (cyklopiktoktoridor)	Doporučujeme kombinaci prvků zklidnění v kombinaci s liniovým opatřením pro cyklisty. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jedním možným řešením cyklopiktoktoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
4	napojení rekreačních lesů a Podhůru	pro cyklostezku byla zpracována vyhledávací studie. Po projednání vyplnila jako nejvhodnější pro realizaci varianta č. 2 (s celkem 3 variant), která vede z větší části podél ulice Sečská II/340	Oddělení cyklistů od motorové dopravy je žádoucí, jedná se o extravilánový úsek, určený převážně pro rekreační cyklisty. Varianta č. 1 je nejpříjemnějším napojením, které ústí přímo pod rozhlednou báru, vyhledávaným turistickým člem.
5	celý okruh - společný provoz s auty (Milady Horákové, Slovenského nár. povstání, Topolná, Tovární, Poděbradova, Masarykovo náměstí, Palackého třída, Slov. nár. povstání, Dr. Milady Horákové, Palackého třída, Obce ležáku)	vyhled - zřízení cyklopruhů na celém okruhu; v první řadě je třeba zaměřit se na neefektivněovanější úseky - Poděbradova, Masarykovo náměstí, Palackého třída, Slov. nár. povstání, Dr. Milady Horákové	Okruh tvoří sběrné komunikace s převládající dopravní funkcí - oddělení od motorové dopravy je žádoucí. V úsecích pro prioritní řešení byly zjištěny vysoké intenzity cyklopropravy (jedny z nejvyšších ve městě). Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dohodování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejím zařazení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtah silnice první třídy stala městská komunikace. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť - bezpečnostní hlediska.
6	zprůjezdnění kopanice	změna dopravního značení - B11	Není důvod zamezovat průjezdu cyklistů v obou směrech - existuje možnost legálního řešení.
7	zůleště napojení u středního odborného učiliště	uzavření dohody - možnost průjezdu i o víkendy - zajisti průjezdnost v budoucnu (větší břemena)	Jedná se o důležitá propojení v rámci sítě komunikací pro cyklisty. Tato propojení přispívají významně k preferenci cyklopropravy. Vše funguje až do chvíle, kdy někdo zavře bránu. Doporučujeme vstoupit s příslušným subjektem do jednání.
8	problematika napojení stezky na Pardubice	Zrušení stoupacího pruhu, odbočovacího pruhu a středních řadičích pruhů (možnost rozlišení průběžného jížděho pruhu tak, aby umožňoval řešení vozidel odbočujících vlevo). Zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Řešení musí zahrnovat plnění křižovatky.	Oddělení cyklistů od motorové dopravy je žádoucí. Stoupací pruh nemá opodstatnění. Dopravní zácpy ve směru z města nevznikají. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dohodování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejím zařazení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtah silnice první třídy stala městská komunikace. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
9	propojení mezi smuteční silí a Sečskou	vybudování nové komunikace/stezky	Pro určení směrůvého vedení je třeba zpracovat vyhledávací studii. V úvahu připadá vedení podle kolejevé trati. Nekonvenčním řešením může být vedení stezky přes prostor hřbitova (například v Dánsku nejsou tyto "plietni cyklostezky" žádnou výjimkou).
10	obrubník železnice - Rubelova	snížení obrubny	-
11	Na Ostrově - provoz aut - propojení na stezku z centra a stezky ve směru na státiřany	1) snížení atraktivitu pro průjezd automobilové dopravy formou dopravní organizací opatření (uzavření, lokální zklidnění s využitím průjezdných, neorganizace parkování apod.) 2) úprava prostoru nákladů - za teplovodním potrubím směrem k řece Oba varianty by měly řešit návaznost na mimoúrovňové křižení s ulicí Dr. Milady Horákové. Samotné mimoúrovňové křižení by mělo být součástí studie.	Úlice Na Ostrově bude vyhledováno přírodnostní část městského nákladů. Plánováno je zakopání teplovodu a zprůjezdnění břehové oblasti. Atraktivitu lze zvýšit také snížením atraktivitu pro zbytnou dopravu. Toho by mělo být docíleno realizací prvku zklidnění dopravy. Umístění místové stezky za teplovodním vedením je způsob, jak již dnes vytvořit komfortní podmínky pro pěší a cyklisty. V prostoru za teplovodem se nachází další inženýrská síť. Možnost zbudování stezky musí být prověřeno stou stejně, jako případné umožnění průjezdu cyklistů pod mostem, pod ulicí Dr. Milady Horákové. V důsledku zklidnění by mohlo dojít ke zhoršení situace na křižovatce Obce ležáku a Milady Horákové. Doporučujeme křižení zastěpení - stačí jeden květník a přechodné dopravní značení - například v průběhu Evropského dne bez aut. Pokud se výrazně zhorší dopravní situace na uvedené křižovatce, doporučujeme realizaci až po dohodování obchvatu města.
12	Na Ostrově - křižení s milady Horákové	mimoúrovňové propojení pod mostem	Jedná se o páteřní propojení především s rekreační, ale i dopravní funkcí. Doporučujeme bezkolizní propojení pod stávajícím silničním mostem.
13	přístup k autobusovému nádraží - jednosměrnost	zobousměrnění ulic Československé armády, P. Otakara a Rooseveltova, Fibichova	Významné propojení pro cyklopropravy (v návaznosti - obsluha nádraží, cíle v bezprostředním okolí). Velice jednoduchá a nenákladná řešení. Je třeba prověřit šířkové parametry komunikací. Doporučujeme vhodné doplnění V02 upozorňující na možnost pohybu cyklistů v prostoru, zejména na vjezdu do cyklobusovny pro automobilovou dopravu.

14	kolize s pěšími na stezce v ulici Čáslavské	zřízení cyklopruhu - nejprve na západní straně, stezku v přidruženém prostoru neruší - výhledově zřít zastávku v jižním pruhu, stezku nepřerušovat v prostoru zastávky	Významné propojení v rámci města (cesty do prům. zóny, cíle v okolí, průjezd). Existující stezka je často nevyužívá ve směru do centra. Důvodem je špatná kvalita stezky (smíšený provoz s pěšími, několik přerušení; absence v prostoru zastávky) a to v kombinaci s "možností rychlé jízdy z kopce." Doporučujeme slušit vedení - zachování stezky (přeznačení na stezku pro pěší s povolením vjezdem cyklistů) a vyznačení cyklopruhu ve směru do města.
15	propojení z Čáslavské na připravovanou stezku do Maršovic	zobousměrnění ulic Dorňkové, Krocínova a zřízení protažení ulice Dorňkové (úprava povrchu) a vytvoření napojení na Čáslavskou v prostoru autobusové zastávky, oprava povrchu v úseku od obrátěli v průmýstové zóně do ulice ke Hřbitu, cyklopruhu na Čáslavské	Čáslavská je nejvýznamnější výpadovká z Chrudimi západním směrem. V sousedství z cyklistickou dopravou přispívá v úvahu několik řešení pro tento směr. První možnost je vedení cyklistů nejprveji - po Čáslavské ulici. Tato možnost připadá zřízení liniového opatření na vozovce (cyklopruhu/cyklopiktoktoridor). Druhá možnost je využít zklidnění, dnes jednosměrné komunikace (zobousměrnění), zprvní západní část dorňkové ulice a vybudovat stezku za zahradkami, která vyústí na Čáslavské v prostoru autobusové zastávky. Pojetí z řešení je napojení Maršovic přes Průmyslovou zónu. Tato varianta vyžaduje zpevnění povrchu v úseku od obrátěli v průmýstové zóně do ulice ke Hřbitu.
16	provoz a schody v široké ulici	úprava schodů, zřít liniové opatření na školním a Resslově náměstí	Schody v široké ulici nejsou z pohledu cyklistické dopravy vhodné. V úvahu připadá stavební úprava schodů - změna sklonu, vytvoření jízdých pásů pro cyklisty z komfortní drážky, apod. Jedná se o nákladné řešení. Resiové náměstí vyžaduje další zklidnění dopravy, jednou z možností je i zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty (v tomto reprezentativním prostoru budou sloužit i pro propagaci cyklopropravy).
17	napojení průmýstové zóny na infrastrukturu v Čáslavské	zřít liniové opatření v Průmýstové ulici	Výhledově, při rekonstrukci ulice, je třeba počítat se zřízením infrastruktury pro cyklisty.
18	napojení Vestce - automobily, intenzity, rychlost	zbudování cyklostezky dle projektu, zvažit přepracování, případné doplnění dokumentace v intravilánové části	U stezky do Vestce navrhujeme jižně od železničního přejezdu upravit dokumentaci tak, aby cyklisté nebyli vedeni společně s pěšími a nedocházelo ke ztrátě přehlednosti. Za optimální lze považovat jednosměrné vedení vždy po prave straně ve směru jízdy. Výše uvedeného lze docílit například realizací vyhrazených jízdých pruhů pro cyklisty. Severně od přejezdu by bylo vhodné doplnit ochranný ostrůvek, který by umožňoval přejíždět cyklisty ze stezky do pruhu a zároveň zpomaloval vozidla blížící se k železničnímu přejezdu. Jednou z možností je ke stávající dokumentaci cyklopruh doplnit. Stezka je vitálním prínosem pro pěší.
19	velké intenzity na křižovatkách - Na školní	křižovatku řešit v rámci řešení navazujících mezi křižovatkových úseků úsecích.	Dílejší úpravy organizace dopravy na křižovatkách jsou možné, jejich podoba je odvislá od opatření, která budou realizována v navazujících úsecích.
20	propojení Pardubická - Čáslavská	viz bod 7	-
21	propojení do Pardubic	vyhrazené jízdí pruhy na Pardubické ulici, vyhrazené jízdí pruhy, čí piktoktoridory v Medvědicích	K Pardubické viz. bod 8. Místo Pardubice pracuje na vybudování infrastruktury až na hranici obce Medvědice (samostatná stezka mezi Pardubicemi a Dražovicemi), dále kombinace vyhrazených jízdých pruhů a stezky). V Medvědicích je třeba doplnit vyhrazené jízdí pruhy pro cyklisty.
22	stezka slovenského národního povstání - chybí světlo a špatný povrch	oprava a doplnění osvětlení	-
23	cyklostezka do Státiřan	vybudování cyklostezky	V současné době vede do Státiřan relativně přímá a bezpečná stezka podle Chrudimky. Stezka podél silnice I/37 není prioritou.
24	napojení Víčnova - automobily, intenzity, rychlost	vybudování cyklostezky podél Víčnovské ulice	Nejsou zde velké intenzity cyklistů, existuje alternativní trasa. Stezka není prioritou.
25	napojení stadionu v Novoměstské	liniové opatření na Novoměstské (cyklopiktoktoridor)	Jedná se o komunikaci s relativně nízkými intencitami cyklistů. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jedním možným řešením cyklopiktoktoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
26	parkování kol na náměstí a v centru	doplnění dalších stojanů	Stojany by měly umožňovat oplení a uzamčení rámu kola. Ověřovaný design jsou stojany ve tvaru obrátěného U, které jsou pevně vestknuté do povrchu. V současné době již na náměstí stojany jsou. Je třeba dobře zvažit jejich doplnění a přesné umístění nových stojanů.
27	umístění průjezd podchodem u nádraží	-	Nedoporučujeme pro úžití profil.
28	propojení do centra	viz. bod 16	Samotné centrum je zprůjezdněno cyklistům v plném rozsahu.
29	Čáslavská ulice přerušení v místě autobusové zastávky	zřízení cyklopruhu, přestavba prostoru zastávky	Jednou z možností řešení je zřízení cyklopruhu v Čáslavské ulici. Je třeba bezpečné a v souladu s technickými předpisy řešit nájezd a sjízd ze stezky do cyklopruhu. Další možností je rozšíření stezky související s případným přesunutím zastávky do jížděho pruhu. Je třeba prověřit návrh ve variantách s jejich následným posouzením.
30	překážka přes I/37 na cyklostezce do Medvědic	doplnění světelného řešení přechodu pro chodce.	Překážka musí být opatřen tlačítkem pro zařazení signálu volno do signálního plánu. Signální plán musí být optimalizován pro provoz motorové dopravy na komunikaci I/37 a zároveň pro potřeby pěších a cyklistů na stezce.
31	schody propojující Rubelovu a Na vělech	doplnit drážkovou pro vytváření kola	Existuje možnost instalace relativně nenákladného doplnku pro pohodlnější vytváření kola.
32	propojení Chrudim - Topol	vyhledová vybudování stezky místně / asfaltová v trase současné pěší cesty ústící v blízkosti Hřbitova v Topolu	Vzhledem k síle poptávky po cyklistické dopravě v tomto směru a existujícím relativně komfortním propojení stezka není prioritou.
33	Chrudim - Sobětuchy	vyhledová vybudování stezky - trasu je třeba vyhledat studii	Vzhledem k síle poptávky po cyklistické dopravě v tomto směru a existujícím relativně komfortním propojení stezka není prioritou.

Obr. 10 - Studie potřebnosti rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Chrudimi (2013), souhrn podnětů veřejnosti



Obr. 11 - Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (2015, aktualizace 2019), návrh tras / Stav a návrh stezek

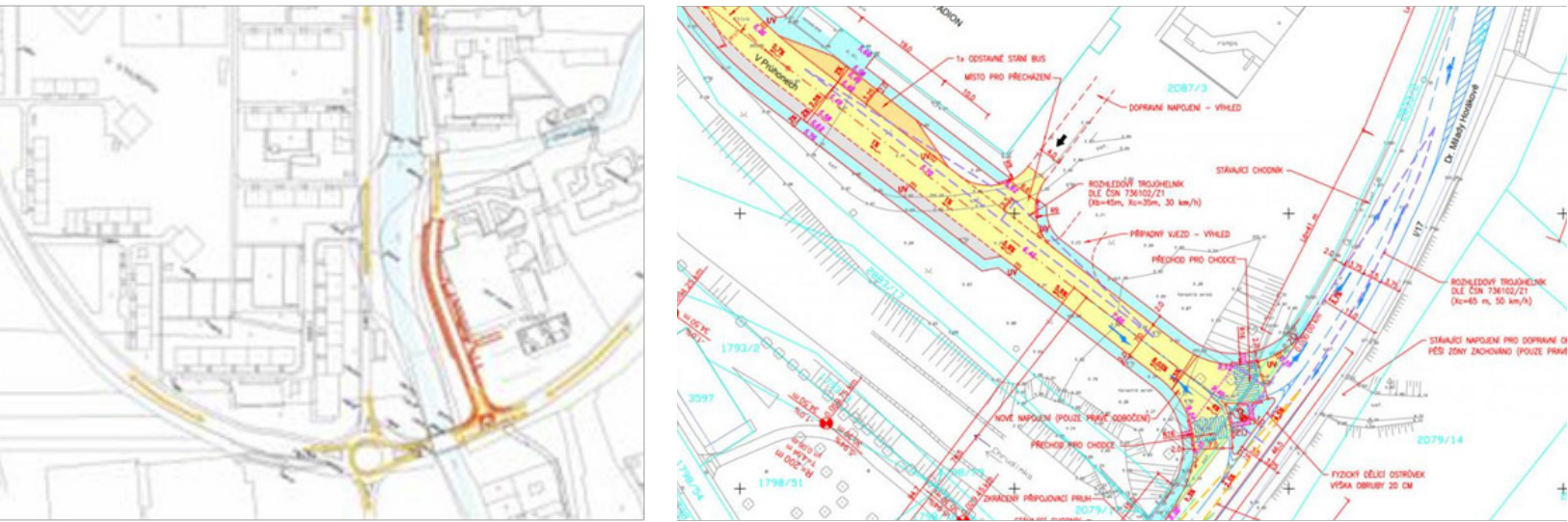
Koncepce shrnuje existující náměty na korekce sítě cyklotras na Pardubicku. Pro Chrudim jsou podstatně především trasy

- č.3 – spojení Pardubice – Medlešice: odbočka ze stávající trasy 4178
- č.4 – spojení Pardubice-Chrudim: zcela nová trasa mimo stávající fragmenty tras
- č.5 – spojení Chrudim-Tuněchody: námět na vedení podél řeky místo dnešní stopy 4112 po silnici

Vedle nich jsou navrženy úpravy návazností dál na jih od Chrudimi. Na Podhůře je také navrženo rozšíření sítě tras pro cyklisty.

Návrh stezek doplňuje:

- několik úseků v rámci spojení Chrudim-Pardubice
- stezku podél Chrudimky na Tuněchody
- spojení Chrudim-Heřmanův Městec
- stezka na Podhůru



Obr. 13 - Návrh napojení sportoviště dle Akčního plánu 2020 (zdroj: prostorchrudim.cz, chrudimskenoviny.cz)

Záměr není v ÚP. Kvůli urychlení rozhodnuto řešit samostatně bez vazby na záměry ŘSD. Výběr zhotovitele probíhá od konce března 2020. Zřejmě dojde k odsunutí realizace až na roky 2021 či dále. Realizací záměru vznikne nové přímé spojení MKO s centrální částí města od jihu na pravém břehu Chrudimky napojující ostrov mezi Chrudimkou a Náhonem nepřímo na silnici III/3581 od Slatiňan.

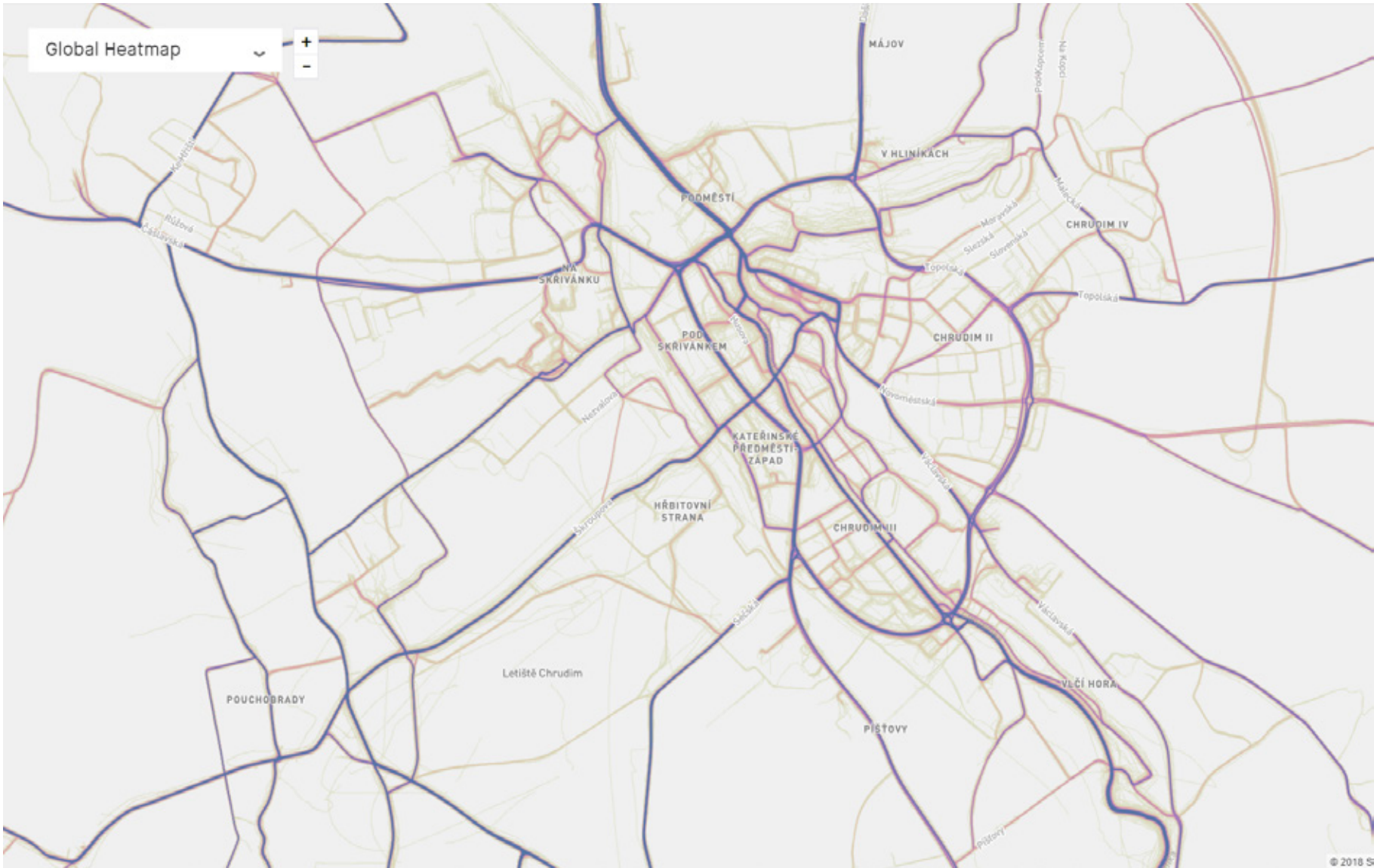
<p>2. CAST Projekty, které vychází z připravovaných záměrů města Chrudim:</p> <p>1) ADAPTACE MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ</p> <p>Veřejný prostor je často velmi zranitelný vůči projevům extrémního klimatu (velká koncentrace lidí, zpevněné plochy, nedostatek stínění, atd.) Při plánovaných rekonstrukcích doporučujeme soulad s adaptační strategií a komplexní posouzení účinnosti jednotlivých opatření.</p> <p>Územní studie veřejných prostranství návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• pokud bude materiál obsahovat určitou metodiku revitalizace veřejných prostor (podobně např. Manuálu tvorby veřejných prostranství, IPR, Praha), doporučujeme do studie zapracovat výsledky adaptační strategie. Studie by měla využívat jednotlivá adaptační opatření a vyhodnotit jejich účinnost v konkrétních případech. <p>Bylo by vhodné zmínit finanční nástroje na podporu adaptací - např. CBA analýzu</p> <p>Masarykovo náměstí – studie: úprava náměstí a parkování Obecně doporučujeme větší orientaci na pěši, příp. cyklisty - v současné podobě nemá náměstí funkci veřejného prostoru ale pouze parkovací plochy. Důležité je omezení dlouhodobého parkování.</p> <p>Termínál veřejné dopravy v Chrudimi potenciálně velmi zranitelné místo s vysokou koncentrací lidí a velkým podílem zpevněných ploch. Autobusy jsou zdrojem znečištění ovzduší a zdrojem hluku. Návrh nového terminálu by měl tyto fakta zahrnout a reagovat na ně.</p> <p>General parkování návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• vazba na závěry strategie adaptací. <p>Rekonstrukce veřejných osvětlení návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• pokud se budou úpravy týkat i chodníků, příp. jiné související infrastruktury, doporučujeme zvážit možnost odvodnění těchto ploch do zeleně / zasakovacích pásů	<ul style="list-style-type: none">• extenzivní zelené střechy na případném zastřešení nástupišť• zelené fasády a zeleň na konstrukcích mohou tvořit hlukové bariery a zároveň zlepšovat kvalitu vzduchu a estetiku• vhodná forma a umístění konstrukcí a zeleně k lepší cirkulaci vzduchu (odvádění zplodin) <p>Studie letního kina návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• případně nové zpevněné povrchy omezit na nejnutnější plochu (přístup k sezení, vyztužení stupňů, atd.) <p>V oblasti dopravy je plánována výstavba nových cyklostezek a je také řešena řada ploch pro parkování. Jedná se o tyto projekty:</p> <p>Parkoviště Větrník Studie - Společné parkoviště FÚ a MŠ MŠ Malika - úpravy parkovišť a chodníků v areálu a okolí MŠ ZŠ U Stadionu - rozšíření parkovacích prostor před školou Rozšíření parkovacích míst sídliště U Stadionu Parkoviště představují typ plochy, která je většinou nevhodně řešena jako převážně zpevněná a jen s malým množstvím zeleně, minimálním zastíněním a kdy většina srážkové vody je odváděna do kanalizace. U větších parkovišť navíc hrozí při přívalových deštích přehlcení kanalizace a následné poškození infrastruktury.</p> <p>návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• návrh povrchů, které umožňují zasakování (zatravnovací dlažba)• zasakovat vodu lokálně - vyspádování komunikací do okolní zeleně příp. do dešťových zahrádek• použití bioswales, biologických filtrů a při sběru vody filtry kanalizačních vpustí <p>MŠ Malika - úpravy parkovišť a chodníků v areálu a okolí MŠ návrh opatření:</p> <ul style="list-style-type: none">• zachovat co možná nejvíce zeleně• zasakovat vodu lokálně - vyspádování do okolní zeleně příp. do dešťových zahrádek
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Obr. 12 - Adaptační strategie města Chrudim na klimatickou změnu (2017)

V rámci strategie zdůrazněna potřeba minimalizovat využití IAD – umožnění snížení rozsahů nepropustných ploch využívaných pro pohyb i parkování automobilů. Konkrétní doporučení především ve vztahu k záměrům obsahující zpevněné plochy parkovišť – minimalizace parkovacích ploch a řešení zbývajících propustných, případně řešit vsakování z odvodňovaných ploch lokálně.



Obr. 14 - Intenzita využití cest běžci (STRAVA)



Obr. 15 - Intenzita využití cest cyklisty (STRAVA)

Dle aktuálních dat aplikace Strava i několik let starého sčítání je pro cyklisty ve městě podstatný především vnitřní městský okruh, dále přímý průjezd centrem přes Resselovo náměstí (i přes smlou ulici Široká od severozápadu), ve směrech mimo Chrudim je pak zásadní směr na sever do Pardubic ulicí Pardubická a na jih pak směr Slatiňany po ul Ostrovní a dále po stezce. Využívané je i přímé spojení do Slatiňan po silnici I/37. Významné jsou také další ulice napojující město na sídla v okolí – Sečská (směr rekreační lesy Podhůra), Časlavská, Dašická, Topolská či Škroupova. Uvnitř města funguje větší množství kratších propojek mimo hlavní tahy – Na Kopanici, Koželužská, Čs. Armády a další.



SOUPIS OBJEKTŮ

- 1 Rehabilitace a Regenerace Rs, s.r.o.
- 2 SOŠ a SOU obchodu a služeb
- 3 Senior residence Chrudim
- 4 Střední průmyslová škola Chrudim
- 5 Gymnázium Josefa Ressela
- 6 Smírňen - hospicové sdružení pro Pardubický kraj
- 7 Autobusové nádraží Chrudim
- 8 Železniční stanice Chrudim
- 9 Hotelová škola Bohemia
- 10 Základní umělecká škola Chrudim
- 11 Mateřská škola, V. Nejedlého
- 12 Základní škola, U Stadionu
- 13 Mateřská škola, U Stadionu
- 14 TESCO Chrudim
- 15 Divadl Karla Pippicha
- 16 Základní škola, Husova
- 17 Mateřská škola a Městské kino Chrudim
- 18 Městský fotbalový klub Chrudim MFK Chrudim
- 19 Sportovní Areál Města Chrudim
- 20 Zimní stadion
- 21 Chrudimská nemocnice
- 22 Penny market
- 23 Family center
- 24 Kautland
- 25 Hypermarket Albert Chrudim
- 26 Mateřská škola, Dr. Jana Malika
- 27 Mateřská škola, Na Valech
- 28 Azylový dům
- 29 Lidl
- 30 OSSZ
- 31 Dopravní hřiště Chrudim
- 32 Finanční úřad Chrudim
- 33 Střední škola zemědělská a Vyšší odborná škola Chrudim
- 34 Základní škola, Školní nám.
- 35 Obchodní akademie
- 36 Městský úřad, Pardubická
- 37 Veřejné WC, Školní nám.
- 38 Veřejné WC, Čs. Parýžanů
- 39 Veřejné WC, Palackého tř.
- 40 Lehní kino
- 41 Regionální muzeum
- 42 Mateřská škola, Strojářů

ROZDĚLENÍ OBJEKTŮ

- Bezbariérové objekty
- Objekty s barierami

ROZDĚLENÍ CEST

- Stávající cesty bezbariérové
- Stávající cesty upravené
- Nové navržené cesty

GENEREL MĚSTA CHRUDIM

Celková situace - objekty

Obr. 16 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)



Obr. 18 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)

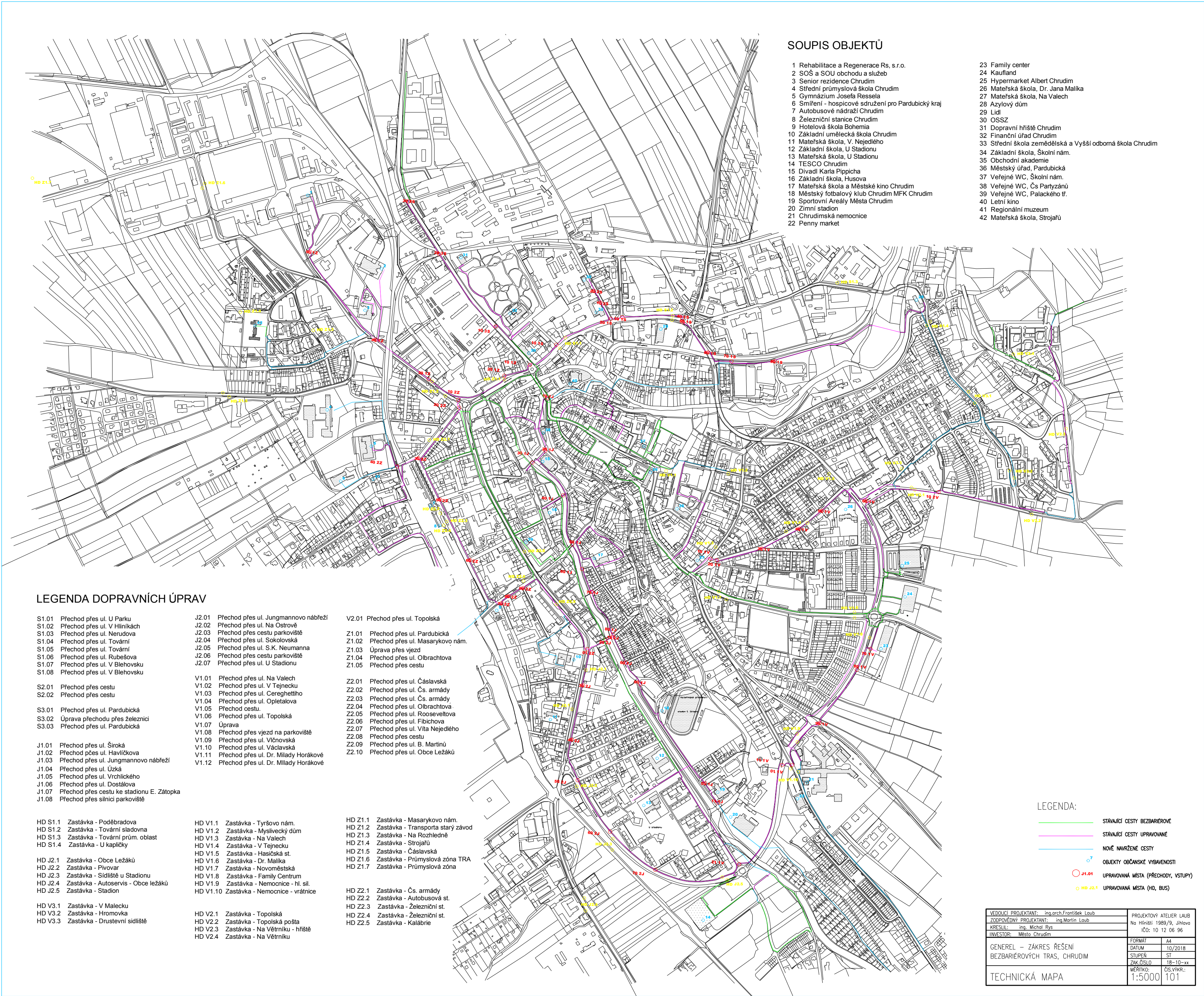


GENEREL MĚSTA CHRUDIM

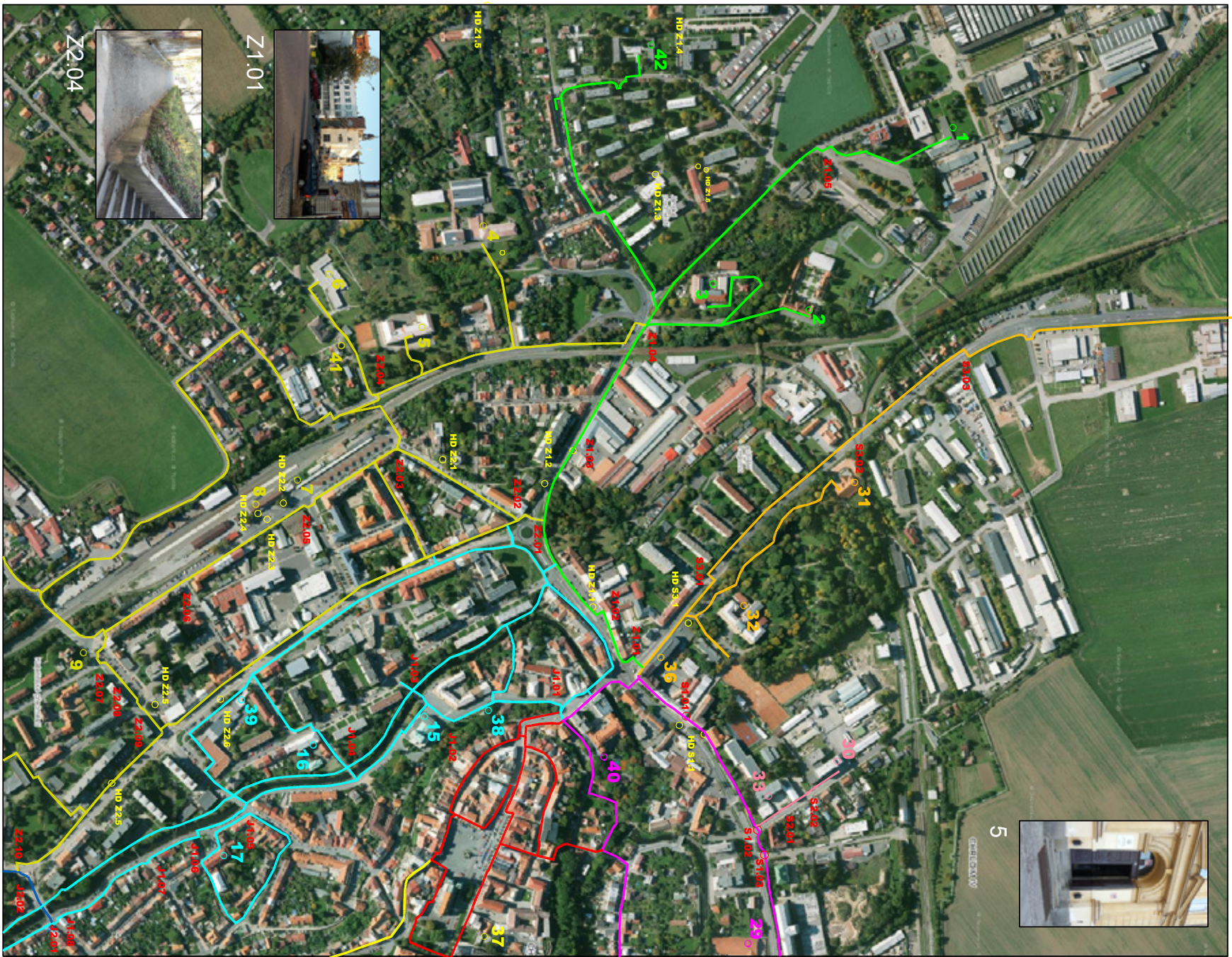
Trasa - NÁMĚSTÍ, SEVER, VÝCHOD - úpravy - objekty



Obr. 17 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)

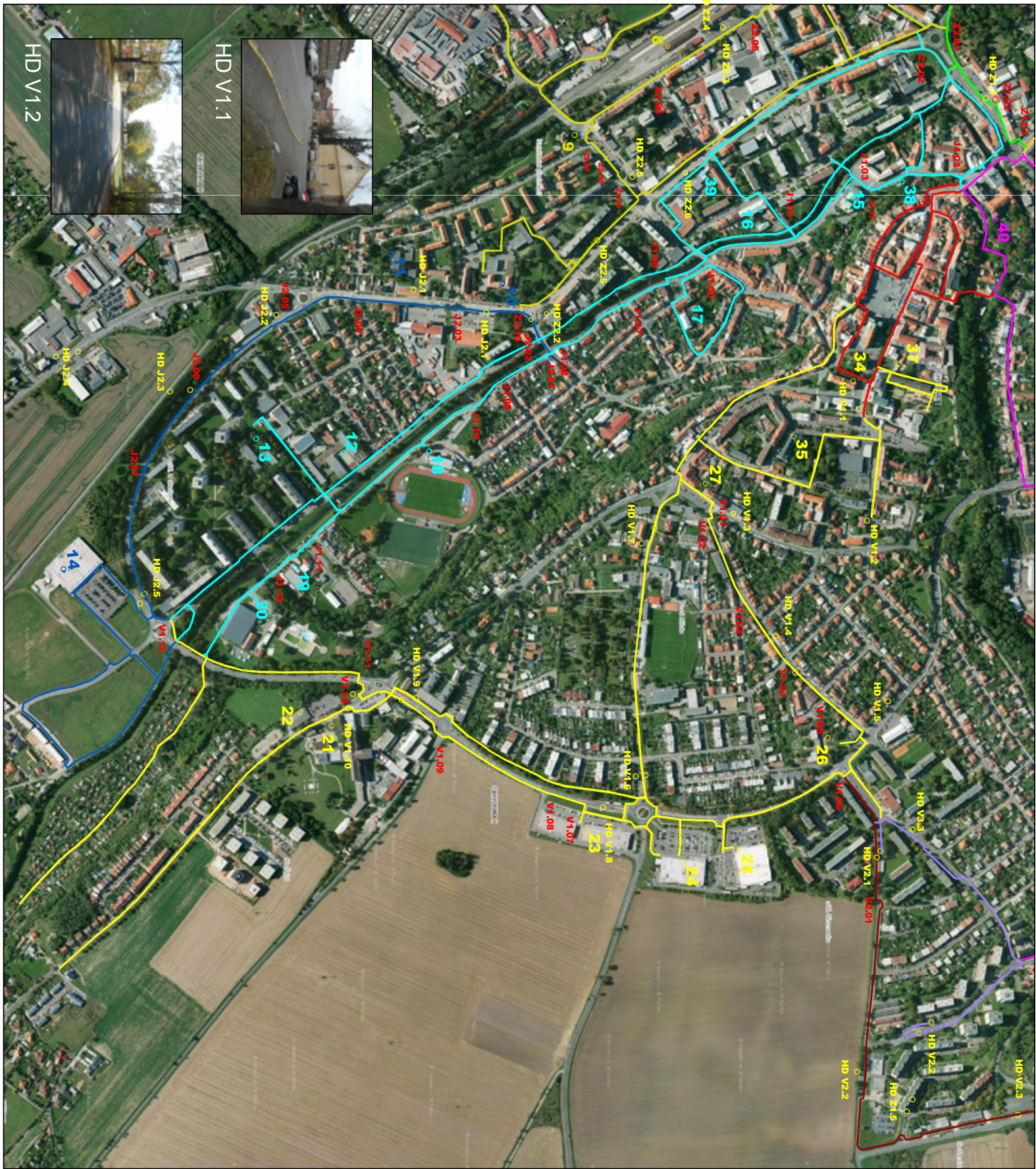


Obr. 19 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)



PROJEKTOVÝ ATELIER LAUB - Na Hniliši 1989/9, Jihlava - IČO: 10 12 06 96
Vedoucí projektant: Ing. arch. František Laub - Datum: 4/2018

GENEREL MĚSTA CHRUDIM Trasa - ZÁPAD - úpravy - objekty



OBJEKTY

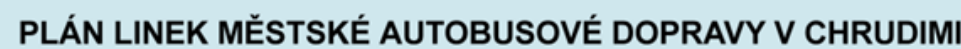


Obr. 20 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)

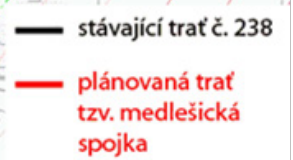
Obr. 21 - Generel bezbariérové dopravy a bezbariérových tras na území města Chrudim (2018)



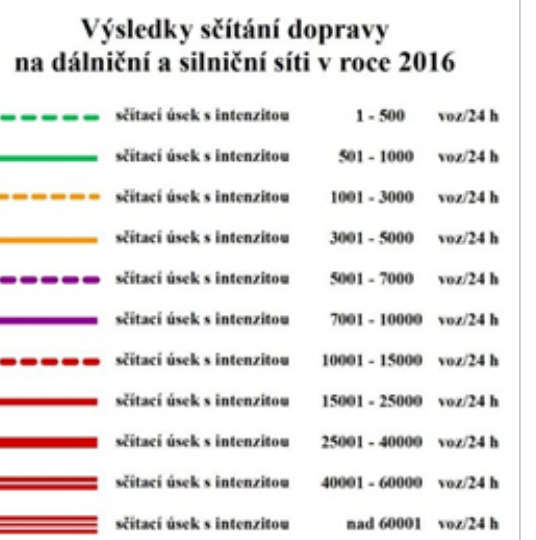
Obr. 22 - Studie potřebnosti cyklistické infrastruktury



Obr. 23 - Plán linek MHD



Obr. 24 - Medlešická spojka



Obr. 25 - Výsledky sčítání dopravy

**Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim**

**Příloha
analytické části**

re: architekti
02 / 2021
brožura, 28 stran

výtisk č.
v 1.0

