

Analytická část



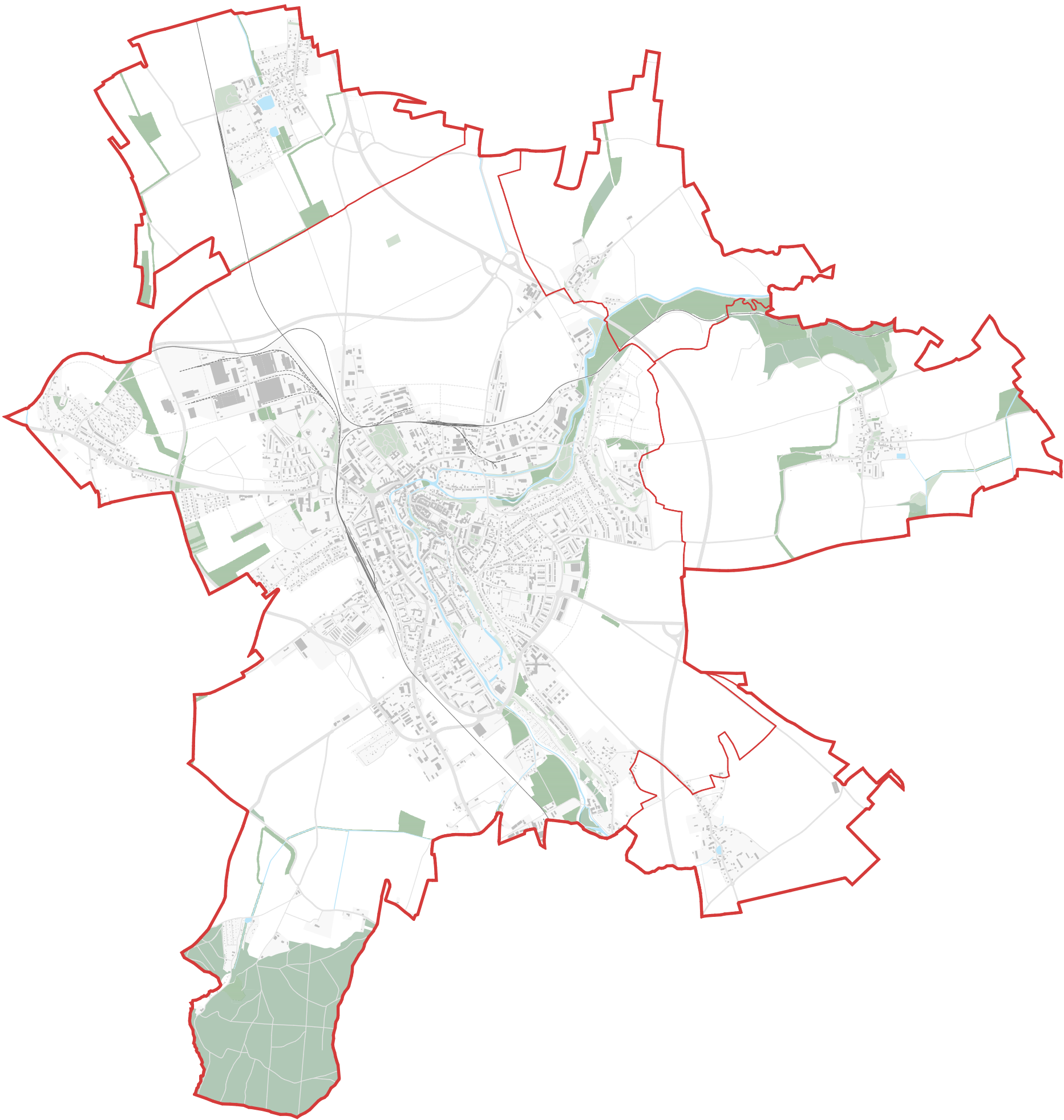
Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim

re:architekti



obsah

Zadání a řešené území	7
Zadavatel, dílo	8
Autorský tým	9
Úvod	11
1. Širší vztahy	14
2. Plochy veřejných prostranství	16
2.1 Vymezení řešených ploch veřejných prostranství a sídelní zeleně	16
2.2 Vymezení řešených ploch veřejných prostranství ve vztahu k ÚP	18
2.3 Majetková analýza	20
3. Sídelní zeleň ve veřejném prostoru	22
3.1 Základní členění ploch sídelní zeleně	22
3.2 Sídelní zeleň ve vztahu k otevřené krajině	24
4. Doprava ve veřejném prostoru	26
4.1 Mobilita v prostoru obecně	26
4.2 Pěší doprava a její infrastruktura	26
4.3 Cyklistická doprava a její infrastruktura	26
4.4 Hromadná doprava a její infrastruktura	26
4.5 Individuální automobilová doprava	26
4.6 Parkování	26
4.7 ÚPD z hlediska dopravy	28
4.8 Plán udržitelné mobility, generely atp.	28
4.9 Problémová mapa	30
5. Analýza silných a slabých stránek veřejných prostranství a sídelní zeleně v jednotlivých částech města	32
6. Doporučení pro návrh, místa k řešení	74



Vymezení řešeného území

Zadání

Předmětem zakázky je zpracování územní studie, která by měla být základním materiálem pro veřejná prostranství města Chrudim a měla by řešit v optimální podrobnosti především uspořádání ploch včetně zásad pro materiálové řešení, koncepci zeleně, pravidla pro rozmístění prvků drobné architektury, mobiliáře a potřebného technického vybavení, sjednocení pravidel pro umísťování prvků ve veřejném prostoru (informační a reklamní zařízení) a provázanost s územním plánem města. Územní studie bude zpracována dvoufázově - v první fázi bude zpracována koncepce širšího systému veřejných prostranství, v rámci které bude charakterizováno postavení a význam jednotlivých jeho součástí a pro jednotlivá veřejná prostranství nebo jednotlivé zóny budou definovány jejich základní prostorové, funkční a kontextuální podmínky. Následně ve druhé fázi bude řešeno konkrétní veřejné prostranství - Masarykovo náměstí.

Cíle a účel územní studie

1. Definovat vymezení stávajících a navrhovaných veřejných prostranství jako ucelené urbanistické kostry města.
2. Rozdělit území města do oblastí podle typů veřejných prostranství.
3. Analyzovat majetkoprávní souvislosti pozemků veřejných prostranství.
4. Provéřit charakter a způsob využití veřejných prostranství.
5. Získat podklad pro koordinované rozhodování při úpravách a návrhu nových veřejných prostranství.
6. Uplatňovat standard mobiliáře a prvků v urbanisticky jednotných celcích.
7. Získat podrobnější podklad pro koncepci veřejných prostranství dle územního plánu Chrudim.
8. Prezentovat koncepci veřejných prostranství jako přehledný dokument pro občany města.

Územní studie bude zpracována pro celé správní území města Chrudim tj. včetně částí Medlešice, Vlčnov u Chrudimi, Topol, Vestec.

Zadavatel

Město Chrudim
Resselovo náměstí 77
537 01 Chrudim I

prostřednictvím:

Ing. Františka Pilného, MBA,
starosty města
Ing. Aleny Staré,
vedoucí oddělení
územního plánování

Dílo

Územní studie veřejných
prostranství města Chrudim

Dle smlouvy o dílo
č. CR 014555/2017 ÚPR/St

Fáze 1:
Koncepce širšího systému
veřejných prostranství

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



Úvod

Cílem analytické části studie je především vymezení, popis a zhodnocení veřejných prostranství, kterými se bude studie dále v návrhové části zabývat.

Dle § 34 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích jsou „*veřejným prostranstvím všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru.*“ Nejde tedy pouze o pozemky ulic a náměstí ve vlastnictví města, ani jen o plochy označené za veřejná prostranství územním plánem.

Veřejná prostranství mají mnoho funkcí a povah. Jejich charakter neurčují pouze uliční povrchy, ale i fasády okolních budov, četnost vstupů či proporce ulice. Prochází jimi mnoho typů infrastruktur (dopravní, technická, zelená a modrá) zabezpečující pohyb osob, věcí a živočichů z místa na místo. Mají svoji hierarchii, které by měla odpovídat i úprava ploch a volba mobiliáře. To vše se snaží analytická část studie zhodnotit a nabídnout východiska pro následnou návrhovou část.



1. Širší vztahy

Chrudim je zhruba třiadvaceti tisícové město ležící na rozhraní chráněné krajinné oblasti Železné hory a Polabské nížiny, 10 km jižně od krajského města Pardubic. Bylo založeno na ostrohu řeky Chrudimky pramenící ve Žďárských vrších a vlevající se v Pardubicích do Labe. Exponovaná poloha živého, historického městečka v zázemí hradecko-chrudimské aglomerace s dosažitelnou krásnou přírodou dělá z Chrudimi příjemné a oblíbené místo pro život.

Do správního území Chrudimi náleží i katastrální území obcí Medlešice, Topol, Vestec a Vlčnov, které jsou taktéž součástí řešeného území. K Chrudimi byly obce připojeny postupně v průběhu 2. pol. 20. stol. a mají od 110 do 560 obyvatel. Na Chrudim jsou napojeny radiálními komunikacemi II. a III. třídy, Medlešice i železnici.

Dopravní souvislosti

Z hlediska dopravy leží město na křížení severojižní trasy Hradec Králové-Pardubice-Jihlava a východozápadní trasy Kutná Hora-Vysoké Mýto. Za účelem zmírnění intenzity tranzitní dopravy v Chrudimi bylo započato budování obchvatu, jež je pro severojižní směr z části dokončen. Klíčové je i železniční spojení Chrudimi a Pardubic.

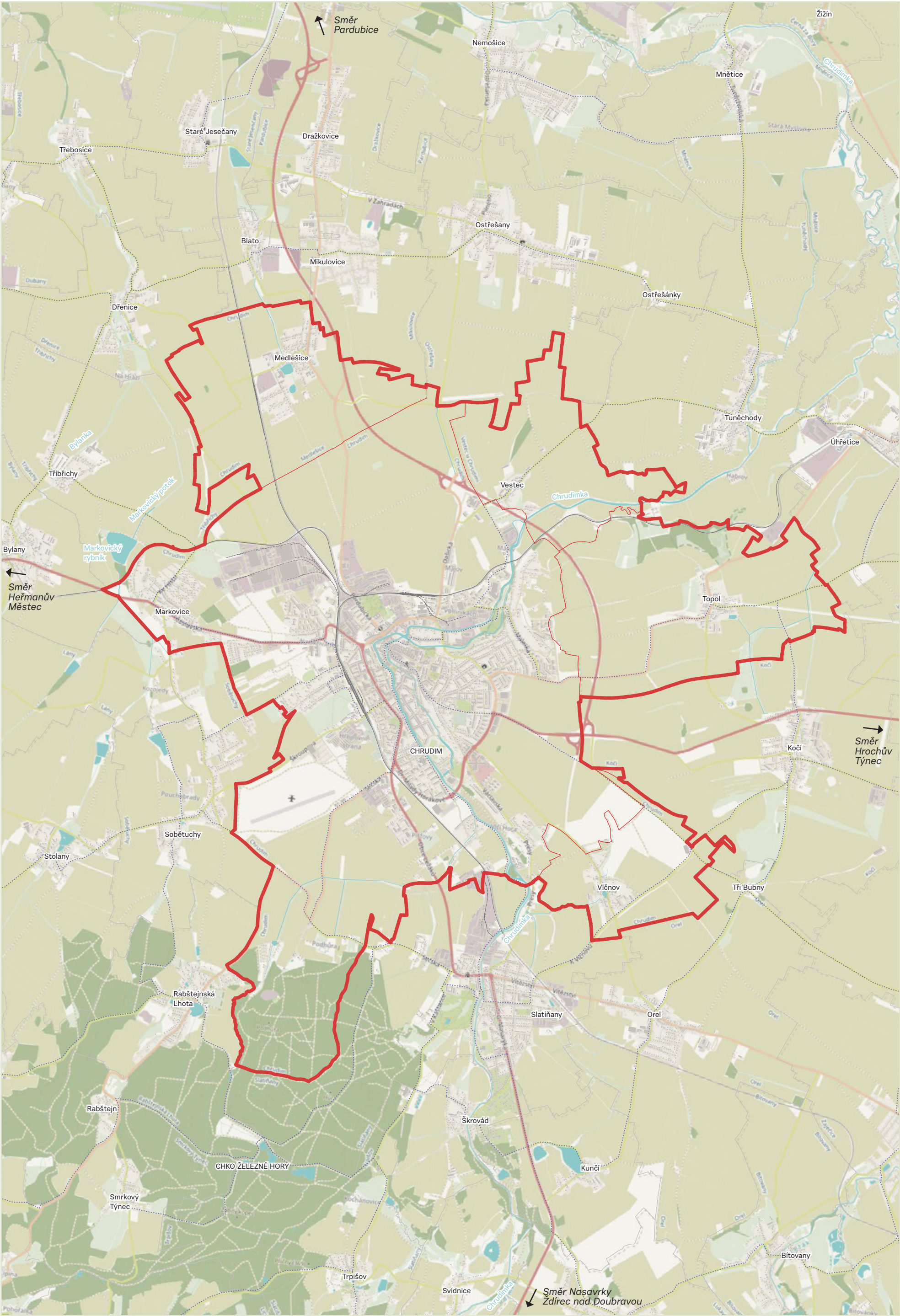
Krajinné souvislosti

Řeka Chrudimka a její niva jsou významnou přírodní a rekreační osou města. Tento potenciál je výrazně využit zejména na jih od Chrudimi - podél řeky vede významná cyklostezka spojující centrum města s rekreační oblastí kolem Slatiňan a celou CHKO Železné hory. Směrem na Pardubice zůstává tento potenciál nevyužit.

M 1:40 000

Legenda

- Řešené území
- Hranice řešených katastrálních území
- Hranice katastrálních území
- Silnice I. třídy
- Silnice II. třídy
- Silnice III. třídy
- Místní komunikace
- Železnice
- Cyklostezky/cyklotrasy
- Zastavěné území
- Vodní toky
- Lesy
- Parky
- Zemědělská půda



2. Plochy veřejných prostranství

2.1 Vymezení řešených ploch veřejných prostranství a sídelní zeleně

Následující výkres vymezuje plochy veřejných prostranství a sídelní zeleně, kterými se studie zabývá. Svým rozsahem přesahují jak plochy veřejných prostranství a veřejné zeleně vymezené územním plánem, tak plochy v majetku města. Snaží se definovat území, která jako veřejná prostranství fungují nebo jsou tak vnímána.

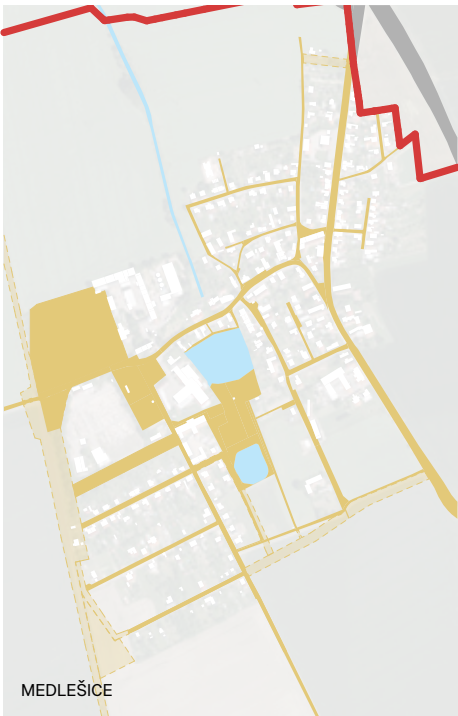
Vymezené plochy zahrnují jak plochy sídelní zeleně (nacházející se v zastavěném území, zastavitelných plochách i v území s bezprostřední vazbou na zastavěné/zastavitelné plochy), tak plochy ostatních veřejných prostranství včetně ploch s převažujícím dopravním charakterem.

Rozlišeny jsou *stávající* plochy veřejných prostranství a *plánovaná* veřejná prostranství dle územního plánu.

M 1:15 000

Legenda

- Vymezení veřejných prostranství (VP)
- Vymezení VP - změny dle ÚP
- Vymezení navazujících VP mimo řešené území
- Vymezení navazujících VP - změny dle ÚP
- Vodní toky a plochy
- Hranice katastrálního území
- Řešené území



CHRUĐIM A VESTEC

2.2 Vymezení řešených ploch veřejných prostranství ve vztahu k územnímu plánu

Výkres je srovnáním ploch veřejných prostranství a sídelní zeleně vymezených v kapitole 1.2 s plochami vymezenými dle územního plánu s rozlišením stavu a změn. Územní plán rozlišuje plochy sídelní zeleně, plochy silniční dopravní infrastruktury a plochy ostatních veřejných prostranství. Schematicky jsou vyznačeny i plánované změny dopravních koridorů.

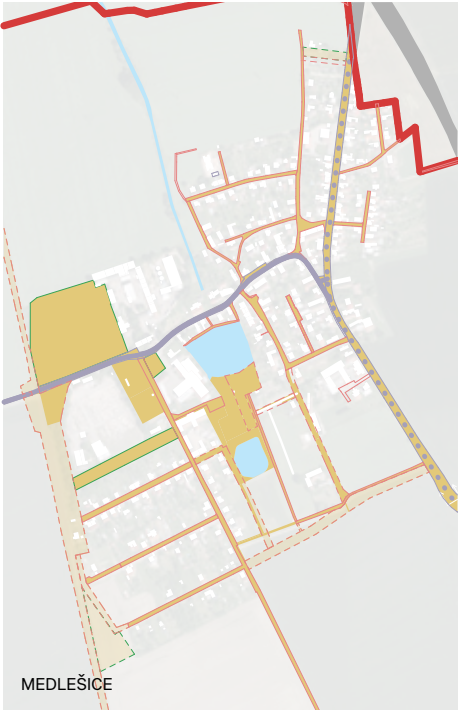
Do řešeného území jsou zahrnuty plochy zeleně (stabilizované plochy, plochy změn, územní rezervy) dle ÚP Chrudim:

- ZV - Zeleň na veřejných prostranstvích
- ZS – Zeleň soukromá a vyhrazená, zahrady a sady
- ZO - Zeleň ochranná a izolační
- ZX - Zeleň specifická
- NL – Plochy lesní v zastavěném území
- NP - Plochy přírodních zastavěném území
- NS - Plochy smíšené nezastavěného území
- RN - Rekreační plochy přírodního charakteru

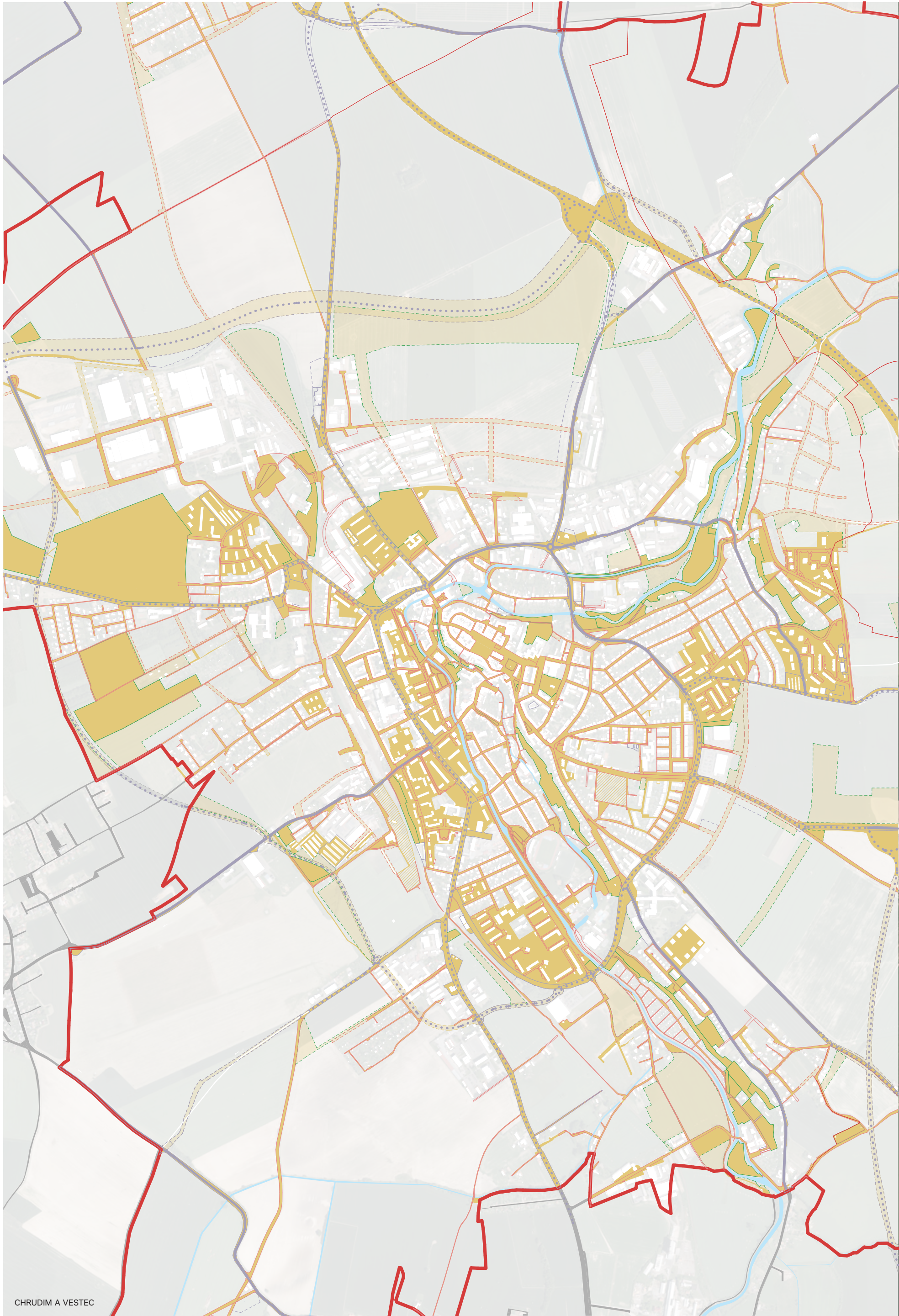
M 1:15 000

Legenda

- Vymezení VP
- Vymezení VP s omezením (plochy s režimem)
- Vymezení VP dle ÚP
- Vymezení VP - změny dle ÚP
- Vymezení ploch dopravy dle ÚP
- Vymezení ploch dopravy - změny dle ÚP
- Vymezení ploch sídelní zeleně dle ÚP
- Vymezení ploch sídelní zeleně - rezervy a změny dle ÚP
- Vodní toky a plochy
- Plánované vodní plochy dle ÚP
- Silnice I., II. a III. třídy (dle ÚP)
- Silnice I., II. a III. třídy - změny (dle ÚP)
- Hranice katastrálního území
- Řešené území



CHRUĐIM A VESTEC

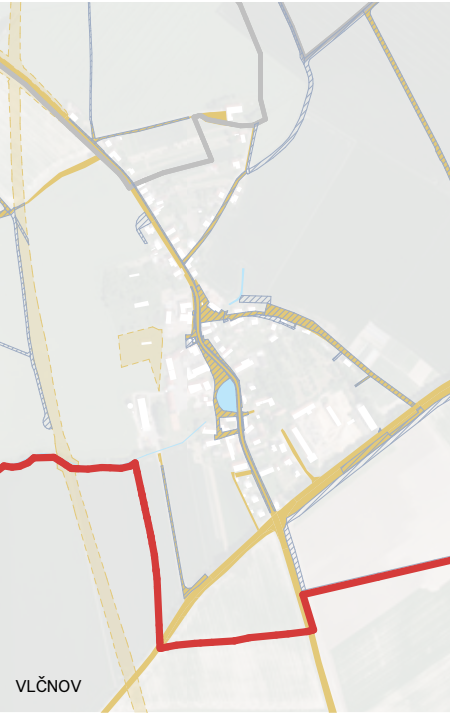


2.3 Majetková analýza

Výkres ukazuje plochy vymezených veřejných prostranství ve srovnání s pozemky v majetku města. Z analýzy je patrné, že k prosazení změny ve veřejném prostoru bude potřeba na mnoha místech jednat s dalšími vlastníky pozemků v území.

M 1:15 000

- Legenda
- Vymezení VP
- Vymezení VP - rezervy a změny dle ÚP
- Majetek města
- Vodní toky a plochy
- Plánované vodní plochy dle ÚP
- Hranice katastrálního území
- Řešené území



CHRUĐIM A VESTEC

3. Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Plochy sídelní zeleně tvoří nedílnou součást veřejných prostranství a obrazu města. Zároveň se jedná o významnou část zelené infrastruktury, která zajišťuje celou řadu ekologických funkcí. Proto je nutné na sídelní zeleň pohlížet jako na součást komplexního systému, který plynule přechází ze sídla do otevřené krajiny a který zajišťuje následující funkce:

- vytváření struktury sídla – význam krajiny na vytváření sídla, orientace a vytváření identity
- každodenní život a rekreace – volný čas, společenský život, pohyb obyvatel
- ekosystémové vazby – podpora přirozené migrace rostlin a živočichů, sídlo se tak nestává biologicky neprostupnou bariérou
- ekosystémové služby – městské klima, kvalita ovzduší a vod, hospodaření s dešťovou vodou, primární produkce
- ochrana přírody – význam pro stanoviště zvířat a rostlin, síť biotopů a ochranu ekosystémů, podpora biologické rozmanitosti
- snížení dopadů klimatických změn

3.1 Základní členění ploch sídelní zeleně

A. parky, významné zahrady a sady, zeleň ochranná a izolační, zeleň specifická, plochy lesní v zastavěném území, plochy přírodní v zastavěném území, plochy smíšené nezastavěného území, rekreace na plochách přírodního charakteru

Vymezení – nezastavěné plochy v zastavěném nebo zastavitelném území s bezprostřední vazbou na zastavěné území a zastavitelné plochy, převažují zde zelené plochy

M 1:15 000

Legenda

A - plochy sídelní zeleně

B - zelené ulice, pěší zóny, ulice s přilehlými zelenými plochami

C - sídliště, přírodní sportoviště

D - úzké ulice v historickém centru města, úzké ulice vilkové zástavby, cesty v krajině

Vodní toky a plochy

Plánované vodní plochy dle ÚP

Hranice katastrálního území

Řešené území

MARKOVICE

MEDLEŠICE

TOPOL

VLČŇOV

Manuál tvorby veřejných prostranství města Chrudim | re:architekti | 2021 23

CHRUĐIM A VESTEC

3.2 Sídelní zeleň ve vztahu k otevřené krajině

Nejcennější přírodní území a jejich ochrana

- řeka Chrudimka a její ramena, náhony
PP Ptačí ostrovy, EVL Dolní Chrudimka, regionální biokoridor s lokálními biocentry
- lesy Podhůra
CHKO Železné hory, Městské lesy Chrudim
- Habrov, Hyksovo peklo
PR Habrov, regionální biokoridor
- Janderov
regionální biocentrum Presy

Územní systém ekologické stability (převzato z ÚP Chrudim)

Prvky nadregionálního ÚSES nejsou v zájmovém území zastoupeny. Zastoupeny jsou pouze prvky regionálního a lokálního ÚSES.

Dotčeným územím prochází hydrofilní větev regionální úrovně ÚSES Habrov – Presy, jehož základ tvoří tok Chrudimky a přilehlá niva. V jižní části zájmového území je vymezeno regionální biocentrum Presy. Mezi další regionální biocentrum se řadí Habrov, jenž je vymezeno severně od Chrudimí v lesních porostech PP Habrov a nivě Chrudimky v katastru obce Vestec, Topol, Tuněchody. Dále jsou součástí regionálního ÚSES dvě vložená biocentra v lokálních parametrech (Meandr Chrudimky a Ptačí ostrov) a tři úseky regionálního biokoridoru. Úsek regionálního biokoridoru procházející mezi Presy a Ptačí ostrov nevyhovuje

M 1:15 000

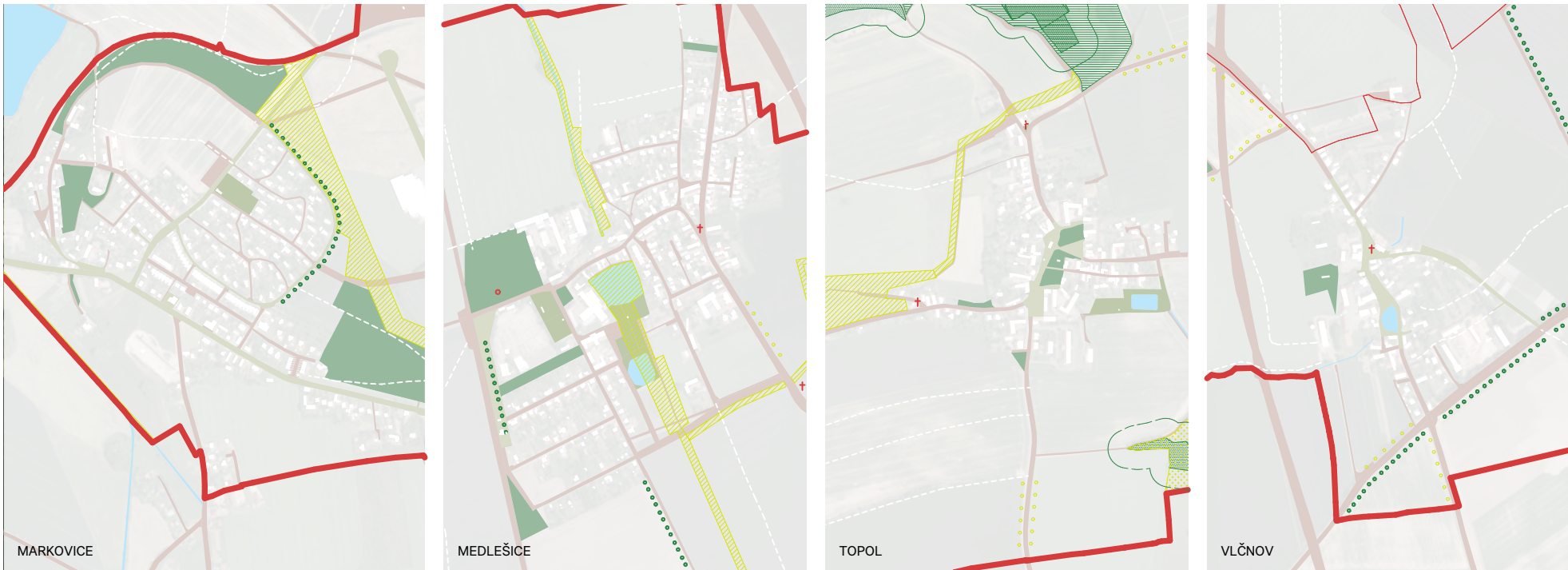
Legenda

Základní členění ploch sídelní zeleně

- A - plochy sídelní zeleně
- B - zelené ulice, pěší zóny, ulice s přilehlými zelenými plochami
- C - sídliště, přírodní sportoviště
- D - úzké ulice v historickém centru města, úzké ulice vilkové zástavby, cesty v krajině
- Vodní toky a plochy
- Plánované vodní plochy dle ÚP
- Stromořadí v krajině
- Fragment stromořadí v krajině
- Zaniklé cesty v krajině dle stabilního katastru
- Drobná sakrální architektura
- Rekreační rozvojové plochy dle ÚP
- I. rekreační zázemí pro Městské lesy Chrudim a CHKO Železné ho
- II. rekreační plochy Stromovka
- III. rekreační plochy Na Skřivánku

Limity využití území

- ÚSES / regionální skladebné části ÚSES
- ÚSES / lokální skladebné části ÚSES
- Maloplošné ZCHÚ / přírodní rezervace, přírodní památka
- Velkoplošné ZCHÚ / CHKO Železné hory
- Natura 2000 / Evropsky významná lokalita
- Les / PUPFL
- Ochranné pásmo lesa
- Aktivní zóna záplavového území
- Záplavové území Q100
- Památný strom
- Hranice katastrálního území
- Řešené území



4. Doprava ve veřejném prostoru

4.1 Mobilita v prostoru obecně

Město Chrudim má k dispozici pouze starší data týkající se mobility. Z dotazníkových průzkumů z roku 2015 však vyplývá, že automobilová doprava a přeprava pomocí MHD stagnuje či je na ústupu ve prospěch pěší dopravy.¹ Zajímavostí je, že jen velmi malá část cyklo dopravy se odehrává za účelem mimoměstské rekreace, převažuje cyklistická doprava na zastavěném území města.

Hlavní dojíždka/vyjíždka se odehrává ve směru z/do Pardubic, kde funguje i hojně využívané železniční spojení. Chrudim je současně spádovým centrem pro dojíždění do zaměstnání i do škol z širšího okolí.

Koncentrace cílů je vysoká v historickém centru, podél Palackého třídy, na sever od MKO (průmyslové zóny) a na východě podél MKO (nákupní centra).

4.2 Pěší doprava a její infrastruktura

Nejsou k dispozici spolehlivá data o hlavních pěších trasách v rámci města. Dá se předpokládat, že hlavní „všední“ pěší tahy budou významné osy Široká a Palackého třída, spojení mezi centrální částí města a dopravním terminálem či ulice Na Ostrově. Z hlediska rekreace je zjevně zásadní trasa podél náhonu a podél Chrudimky a celý úsek směrem na Slatiňany, jak dokazují i data z aplikace STRAVA². Významný je také prstenec parků podél historického centra, Městský park u ul. Pardubická a oblast PP Ptačí ostrovy. Zásadní jsou také ulice Jungmannovo nábřeží a Koželužská vedoucí k areálům sportovišť. Existuje pasport bezbariérovosti a bezbariérových tras v centru města.³

4.3 Cyklistická doprava a její infrastruktura

Chybí kvalitní napojení do Pardubic. Existuje dlouhodobý plán stezky na jihozápad do rekreační oblasti Podhůra. Ve městě funguje uzel méně významných místních cyklotras. Úseky výpadových stezek do okolí,⁴ v intravilánu úsek stezky podél Chrudimky, jinak bez opatření. Zásadní osa vede podél Chrudimky a náhonu, populární směr Slatiňany.² Překvapivě silný průjezd je přímo skrz Resselovo náměstí na kopci. Existuje studie potřebnosti cyklistické infrastruktury.⁵ Ve městě chybí plošné řešení cyklistické dopravy (zklidněné rezidentní oblasti navazující na integrační či separovaná řešení pro cyklisty v rámci, resp. podél hlavních městských os).

4.4 Hromadná doprava a její infrastruktura

Hromadná doprava městská⁶
Ve městě fungují 4 linky autobusů MHD. Jejich význam se však snižuje. Frekvence se pohybuje od půl hodiny ve špičce až po 2 hodiny mimo špičku. Vnitroměstský význam vlaku je spíše okrajový.

Hromadná doprava meziměstská
Zásadní, ale problematické jespojení do Pardubic. Existují plány na přeložky, které by spojení zkrátilo z dnešních 30 minut na polovinu (Medlešická’ nebo Ostřešanská spojka). Realnost je však otázkou.

Chystá se úprava terminálu u vlakového nádraží - především přidávání parkování aut a kol, neřeší se pěší a cyklistická přístupnost, neřeší se prostor autobusového nádraží.

4.5 Individuální automobilová doprava

Kolem centra probíhá městský okruh (MKO). K dispozici jsou data ze sčítání ŘSD na silnicích (2016),⁸ sčítání na MK není k dispozici, relativně rovnoměrné zatížení sítě 5.000-15.000 voz. /24h, směr Seč a Topol pak méně, lokálně na MKO více. Intenzity se zásadně změní s dokončením obchvatů. Ve městě se na několika místech nachází úrovně překonávání železnice bez výhledu na mimoúrovňové řešení.

4.6 Parkování

Obecně se v dokumentech města opakuje narativ o všeobecném plošném nedostatku parkování, ale chybí podkladová data o rozsahu problému. Na exponovaných místech ve městě je parkování zpoplatněno. V historickém centru jsou velké kapacity povrchových stání, dlouhodobá i v podzemí. Stání pro autobusy ale chybí. V ÚPD se opakují rozsáhlé plány na nové kapacity se zaměřením na historické centrum a sídliště, realnost otázkou.

¹ Viz příloha obr. 1-5

² Viz příloha obr. 14-15

³ Viz příloha obr. 16-19

⁴Cyklostezka Chrudim – Medlešice, součást propojení do Pardubic, jsou zde odpočinková místa, která jsou využitelná i pro in-line bruslaře. Za Medlešicemi propojení nespojitě, nejasné, prakticky bez infrastruktury pro cyklisty. / Cyklostezka podél toku řeky Chrudimky včetně zázemí pro cyklisty formou odpočinkových míst, spojení pro cyklisty s městem Slatiňany. / Cyklopěší stezka Chrudim – Markovice / Cyklopěší stezka Chrudim, ulice Dašická (Chrudim-Vestec) / Stezka Chrudim-Topol / Úsek stezky paralelní s dokončenou částí obchvatu.

⁵Viz příloha obr. 22

⁶Schéma linek MHD viz příloha obr. 23

⁷Viz příloha obr. 24

⁸Viz příloha obr. 25

Legenda

Silnice I. třídy

Silnice II. třídy

Silnice III. třídy

Místní komunikace

Cyklostezka/cyklotrasa

Železnice

Vlečka

Hranice katastrálního území

Hranice řešeného území

M 1:15 000

4.7 ÚPD z hlediska dopravy

Územní plán
Přiložený výkres znázorňuje kategorizaci komunikací včetně změn (návrhu) dle platného územního plánu. Vyznačeny jsou i plánem navržené cyklotrasy a přeložka železnice na severu území, jejíž realizovatelnost je však otázkou.

Velkým tématem, které územní plán řeší, je již z části realizovaný obchvat města. V souladu s ÚP je dokončen severovýchodní obchvat, na konci roku 2021 by měla být dokončena jihovýchodní část obchvatu Chrudimí a Slatiňan (přeložka I/37)¹. Obce Ležáků a Palackého třída nicméně nadále budou zatíženy dopravou ve směru jiho-západním (I/37-I/17), v němž je pro většinu dálkové dopravy výhodnější se Chrudimí zcela vyhnout a využít silnici I/38 přes Golčův Jeníkov. Východní (přeložka I/37) a severní (přeložka I/17)² část obchvatu dle ÚPD je zčásti hotová, zčásti reálná v cca v horizontu 10 let, jižní a západní úseky méně zásadní, v současnosti neexistuje konkrétnější plán realizace. Smysluplnost a reálnost obou úseků otázkou. I po dokončení obchvatu zůstanou komunikace městského okruhu zčásti silnice (ne místní komunikace, tj. mimo majetek a správu města).

Plán počítá s velkým navyšováním parkovacích kapacit v celém městě – parkovací domy, podzemní garáže, velkoplošná parkoviště, v historickém centru až na dvojnásobek stavu, reálnost návrhu je otázkou. Parkování v historickém centru dále upřesňuje regulační plán MPZ.

Jsou stanoveny dvě varianty přeložky železnice na sever od Chrudimí ve směru na Pardubice a zrušení stávající trati, a to včetně zastávky Chrudim-zastávka. V současnosti se ale řeší další možné varianty trasování mimo rozsah dle ÚP. Jsou navrženy nové vlakové zastávky v jižní části Chrudimí u Tesca (Chrudim-Transporta) a zastávka Markovice.

Z hlediska pěší dopravy je zásadní plán na novou pěší osu spojující historické centrum, dopravní terminál a rozvojové území na západ od železnice. Reálnost nákladného záměru závisícího na prostupu stávajícím soukromým areálem nejasná.

Územně analytické podklady
Mezi dopravními závadami v rámci ÚAP se většina závad týká úrovňových křížení se železnicí. Některá z nich jsou řešitelná návrhem ÚP. Dále je vytipováno několik problematických křižovatek a napojení či chybějících napojení v rámci MKO, jejichž fungování a parametry se ale změní v okamžiku realizace přeložek I/17 a I/37.

Regulační plán MPZ
V rámci MPZ je navrženo několik záměrů pro podzemní i nadzemní garáže. Celkem je navrženo 741 zčásti na místě stávajících 151 stání.

Souhrnná bilance by tak činila +590 stání. V souhrnu pro celou MPZ jde tedy o nárůst ze stávajících zhruba 850 stání na 1440 stání, tedy nárůst cca o 70 %.

Dalším regulačním plánem řešícím veřejná prostranství je RP Pumberka Západ.³

4.8 Plán udržitelné mobility, generely atp.

Plán udržitelné mobility neexistuje – snad bude realizován po dokončení obchvatů.

Generel dopravy centrální zóny města Chrudim (2001) je základním podkladem, z nějž historicky vycházely další dokumenty. S dokumentem se již v praxi nepracuje.

- Další:
- Studie potřeby rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Chrudimí (2013)⁴
 - Koncepce rozvoje cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji (2015, aktualizace 2019)⁵
 - Komunitní plán zdraví a kvality života Chrudim (2020-2021)⁶
 - Adaptační strategie města Chrudim na klimatickou změnu (2017)⁷
 - Akční plán rozvoje města Chrudimí na rok 2019⁸
 - Akční plán 2020⁹

Chystá se také koncepce parkování – první analytické podklady budou k dispozici snad v létě 2020.

¹ Viz příloha obr. 6

² Varianty severní přeložky viz příloha obr. 7

³ Viz příloha obr. 8

⁴ Viz příloha, obr. 9-10

⁵ Viz příloha, obr. 11

⁶ Z deseti priorit města se tři přímo týkají fungování dopravy ve městě: vybudovat sjezd ke sportovištím (G.1.1.), realizovat 3. část obchvatu ve spolupráci s ŘSD - zklidnit ulici Čáslavskou a napojit areál bývalé Transporty (G.1.2.), vybudovat cyklostezku na Podhůru (G.1.2.).

⁷ Viz příloha, obr. 12

⁸ Z 24 cílů se 5 týká dopravy: rekonstrukce chodníků a veřejného osvětlení v ulici Václavská, zklidnění dopravy, rekonstrukce ulice Na Kopci Chrudim, příprava realizace podzemního parkoviště U Stadionu, terminál veřejné dopravy Chrudim.

⁹ Z celkem 17 záměrů s přímou vazbou na rozpočet se 4 týkají dopravy: dopravní napojení sportovišť města (viz příloha obr. 13), rekonstrukce ulice Na Kopci Chrudim - I. Etapa/A, terminál veřejné dopravy Chrudim, výstavba chodníku Tesco – Bělídlo.

Legenda

Silnice I. třídy

Silnice I. třídy - změna dle ÚP

Silnice II. třídy

Silnice II. třídy - změna dle ÚP

Silnice III. třídy

Silnice III. třídy - změna dle ÚP

Místní komunikace

Místní komunikace - změna dle ÚP

Cyklotrasa A dle ÚP

Cyklotrasa B dle ÚP

Cyklotrasa C dle ÚP

Cyklotrasa Pardubice dle ÚP

Cyklotrasa Sobětuchy dle ÚP

Železnice

Vlečka

Hranice katastrálního území

Hranice řešeného území

M 1:15 000

Manuál tvorby veřejných prostranství města Chrudim | re:architekti | 2021 29

4.9 Problémová mapa z hlediska dopravy

- A

Problémy individuální automobilové dopravy
- A1-4

Úrovňové křížení se železnicí
- A5

Problematická připojení ulic na silnici II. třídy
- A6

Nedostatečná ochrana chodců přecházejících ul. Široká na Resselově nám.
- A7

Přetlak parkování v prostoru Moravovy zahrady
- A8

Prostor Tylova nám. zahlcený parkováním automobilů, nedodržování pravidel
- A9

Připojení MKO na historické centrum skrz rezidenční oblast
- A10

Starší projekt řešení obytné zóny v plánu rozvoje území
- A11

Úrovňové křížení se železnicí
- A12

Zahlcení sídliště parkováním automobilů
- A13

Chybějící připojení sportoviště na MKO (v přípravě)
- C20

Absence infrastruktury pro cyklisty v rámci plánu rozvoje území
- C21

Absence přímého, komfortního, bezpečného a chráněného cyklistického spojení s Topolem
- C22

bsence přímého, komfortního, bezpečného a chráněného cyklistického spojení s Heřmanovým Městcem

- B

Problémy pěší dopravy
- B1-2

Úrovňové křížení se železnicí
- B3

Nedostatečná ochrana chodců přecházejících ul. Široká na Resselově nám.
- B4-5

Fyzické uspořádání ulic neodpovídající rezidenčnímu charakteru oblastí, nevyřešený dopravní režim
- B6

Chybějící prostupy skrz území pro chodce a cyklisty
- B7

Úrovňové křížení se železnicí
- B8

Chybějící překonání řeky u sportoviště pro chodce a cyklisty
- B9

Starší projekt řešení obytné zóny v plánu rozvoje území
- B10

Chybějící bezpečné pěší a cyklistické propojení k Tescu
- B11

Nevyřešené pěší vztahy v okolí dopravního terminálu

- C

Problémy cyklistické dopravy
- C1

Absence přímého, komfortního, bezpečného a chráněného cyklistického spojení s Pardubicemi
- C2-3

Úrovňové křížení se železnicí
- C4

Neřešený provoz cyklistů na MKO
- C5

Prudké stoupání, nekomfortní vozovka bez opatření pro cyklisty v ul. Široká
- C6

Neřešený provoz cyklistů na MKO
- C7

Absence bezpečného parkování kola u terminálu
- C8

Chybějící ochrana cyklistů na spojení mezi dopravním terminálem a historickým centrem
- C9

Úrovňové křížení se železnicí
- C10

Chybějící prostupy skrz území pro chodce a cyklisty
- C11

Chybějící ochrana cyklistů v ul. Novoměstská
- C12

Chybějící ochrana cyklistů v ul. Opletalova
- C13-14

Neřešený provoz cyklistů na MKO
- C15

Chybějící překonání řeky u sportoviště pro chodce a cyklisty
- C16

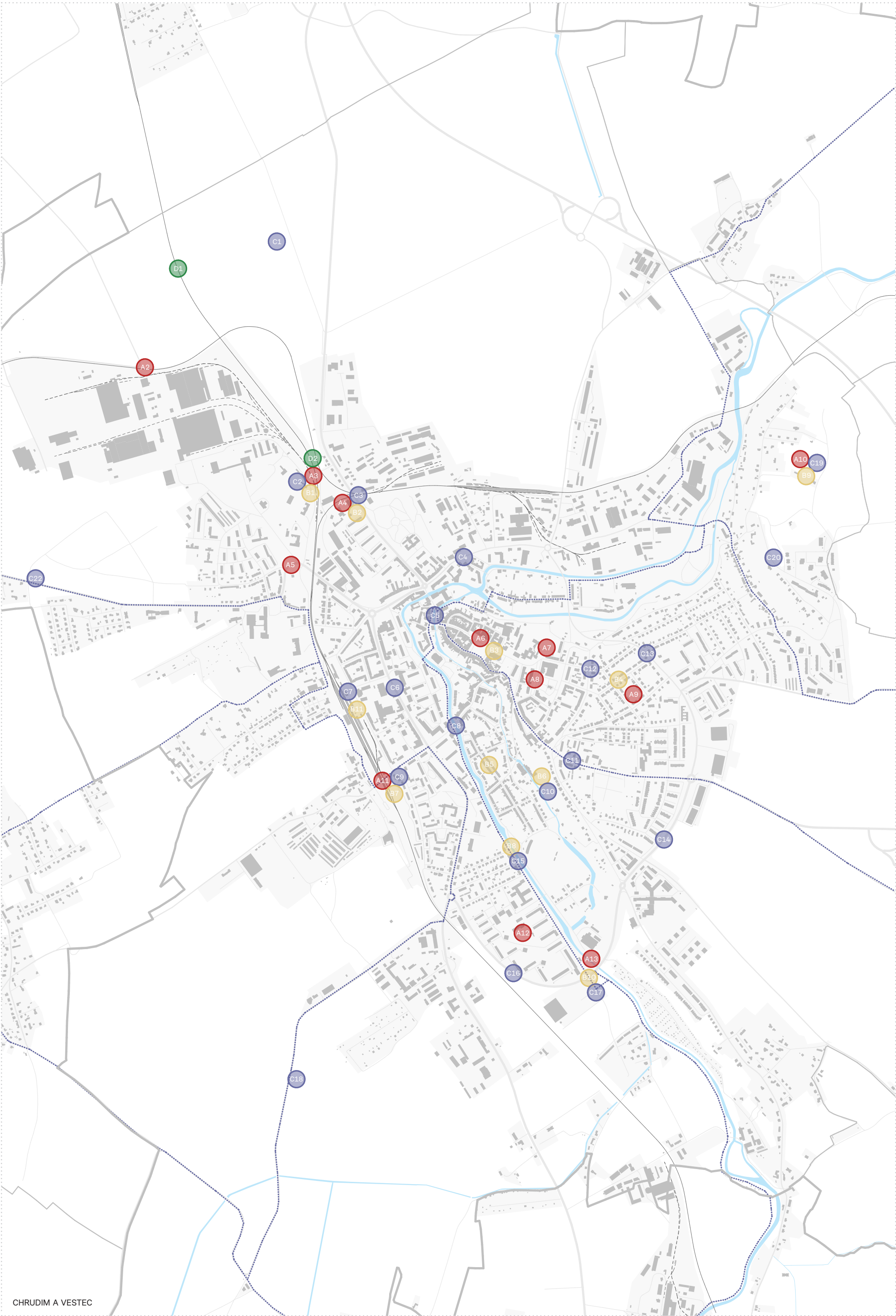
Neřešený provoz cyklistů na MKO
- C17

Chybějící bezpečné pěší a cyklistické propojení k Tescu
- C18

Chybějící stezka na Podhůru a vyřešení cyklistické vazby dál do CHKO Železné hory
- C19

Starší projekt řešení obytné zóny v plánu rozvoje území

M 1:15 000



5. Analýza silných a slabých stránek veřejných prostranství a sídelní zeleně v jednotlivých částech města

Zastavěné území Chrudimi lze rozdělit do množství lokalit definovaných určitým charakterem, morfologií, typem zástavby, převažujícím využitím a dobou vzniku. V celkovém počtu 44 vymezených lokalit lze dále vysledovat 10 kategorií seskupující oblasti s podobnými charaktery.

Cílem této kategorizace je vymezit skupiny lokalit, u kterých je možné vysledovat podobné principy chování veřejných prostranství, a zhodnotit jejich silné a slabé stránky.

- Historické centrum**
- 1

Historické centrum - ostroh
- 2

Historické centrum - pod hradbami

- Širší historické centrum**
- 4

Ostrov Střelecká
- 5

Masarykovo náměstí a zámek
- 11

Park Střelnice

- Městská zástavba**
- 3

Kolem sv. Michala
- 6

Kateřinské předměstí - nádraží
- 7

Jungmannovo nábreží

- Městská vilková zástavba**
- 8

Nové město
- 10

Nové město II - Slovenská

- Sídlště**
- 9

Husova
- 14

Na Větrníku
- 17

Stromovka
- 18

Leguma
- 20

Kateřinské předměstí - jih
- 21

U Stadionu
- 25

Na Šancích

- Příměstské rodinné bydlení**
- 13

Na Výsluní
- 15

Na Kopci
- 23

U nemocnice
- 29

Jiráskova
- 32

Vaňkova
- 34

Markovice
- 43

Vlčí hora
- 45

Píšťovy

- Smíšené lokality**
- 22

Sportoviště
- 28

Škroupova
- 44

Kolem zámku

- Průmysl a areály**
- 16

Tovární
- 26

U benzínky, TESCO
- 33

Průmyslová
- 40

Nákupní zóna

- Vesnice**
- 35

Vestec
- 36

Medlešice
- 37

Topol
- 38

Vlčnov

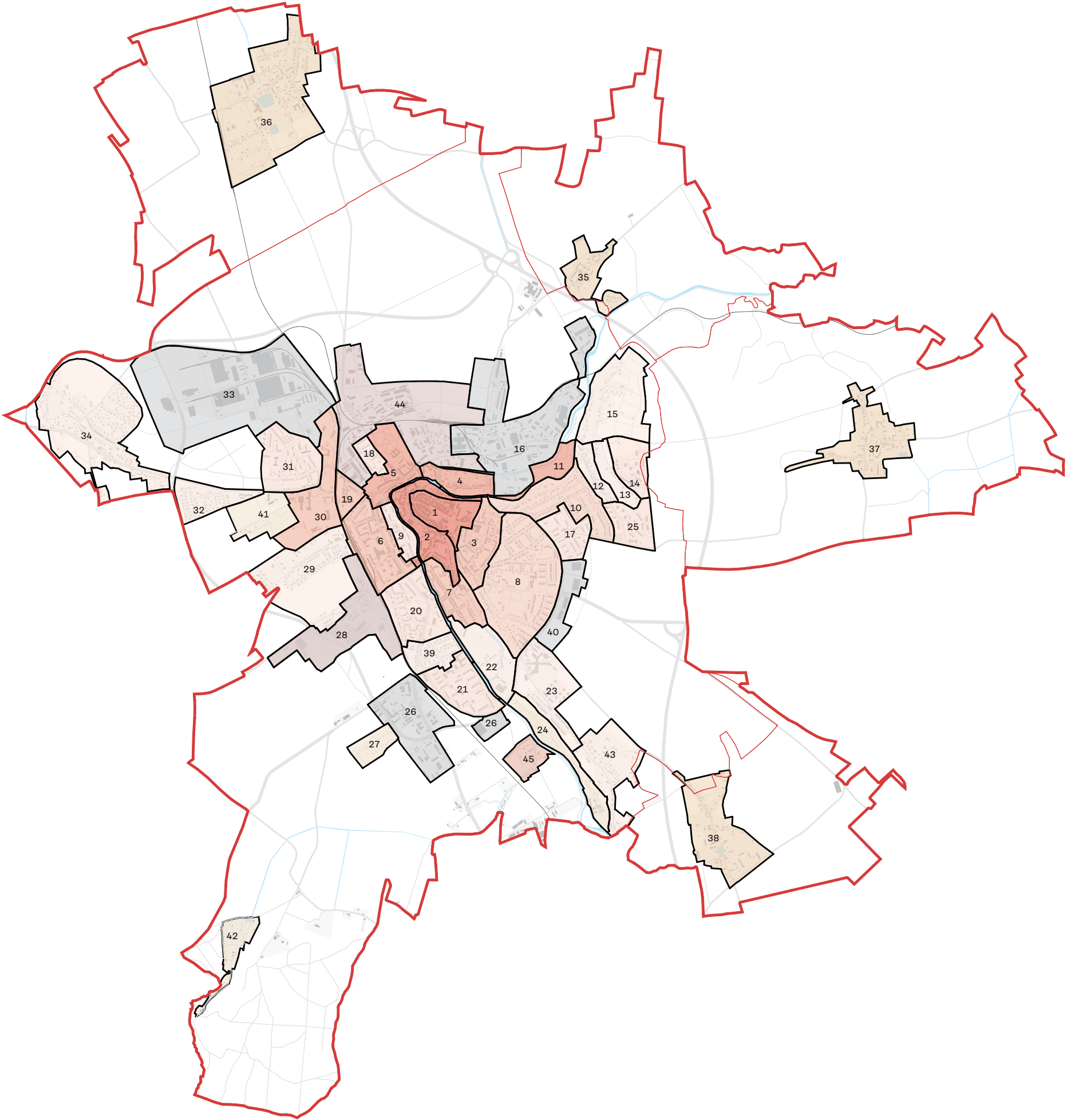
- Zahrádky**
- 24

U řeky
- 27

Za Pivovarem
- 41

U ploché dráhy
- 42

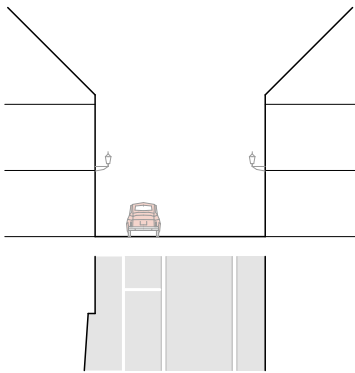
Podhůra



Historické centrum

Historické centrum města ležícího na říčním ostrohu a v přilehlém prostoru pod hradbami tvoří rostlá, kompaktní zástavba s prvky založení. Ústředním bodem lokality a i celého města je gotický kostel Nanebevzetí Panny Marie a jemu přilehlé Resselovo náměstí s barokním morovým sloupem a Santiniho Starou radnicí. Kostel i náměstí se staly jedním z hlavních nositelů identity celého města. Středem ostrohu probíhá páteřní ulice Široká, která dělí Resselovo náměstí na dvě části. Významným bodem je i starý Kapucínský klášter s veřejně přístupnými klášterními zahradami či Divadlo Karla Pippicha.

Území pod hradbami odděluje od města na ostrohu zbytky městských hradeb, prudké svahy s velkým podílem zeleně a Městský náhon. Od zbytku města je tato část oddělena hlavním tokem řeky Chrudimky. Pouze kostel sv. Kateřiny byl kvůli svému významu připojen k centrálnímu území, i když leží již na druhém břehu. Vodní toky jsou významnými přírodními i urbánními tangenciálami lokality. Ulice Široká a Havlíčkova zas tvoří významnou radiální vazbu centra na širší zázemí města.



Řez typickou ulicí (ul. Filištínská), 1:300

Charakter zástavby

Kompaktní historická zástavba s prvky založení, na říčním ostrohu



Význam

Celoměstský
Mimořádně reprezentativní



Vztah parteru k ulici

Těsný - dům na hranici VP



Režim ulice

Zóna 30 / obytná zóna / pěší zóna



Významná centra

Resselovo náměstí s kostelem Nanebevzetí Panny Marie, (morovým) sloupem Proměnění Páně a radnicí - symbol města



Proporce ulice

Výška zástavby převažuje nebo se rovná šířce ulice



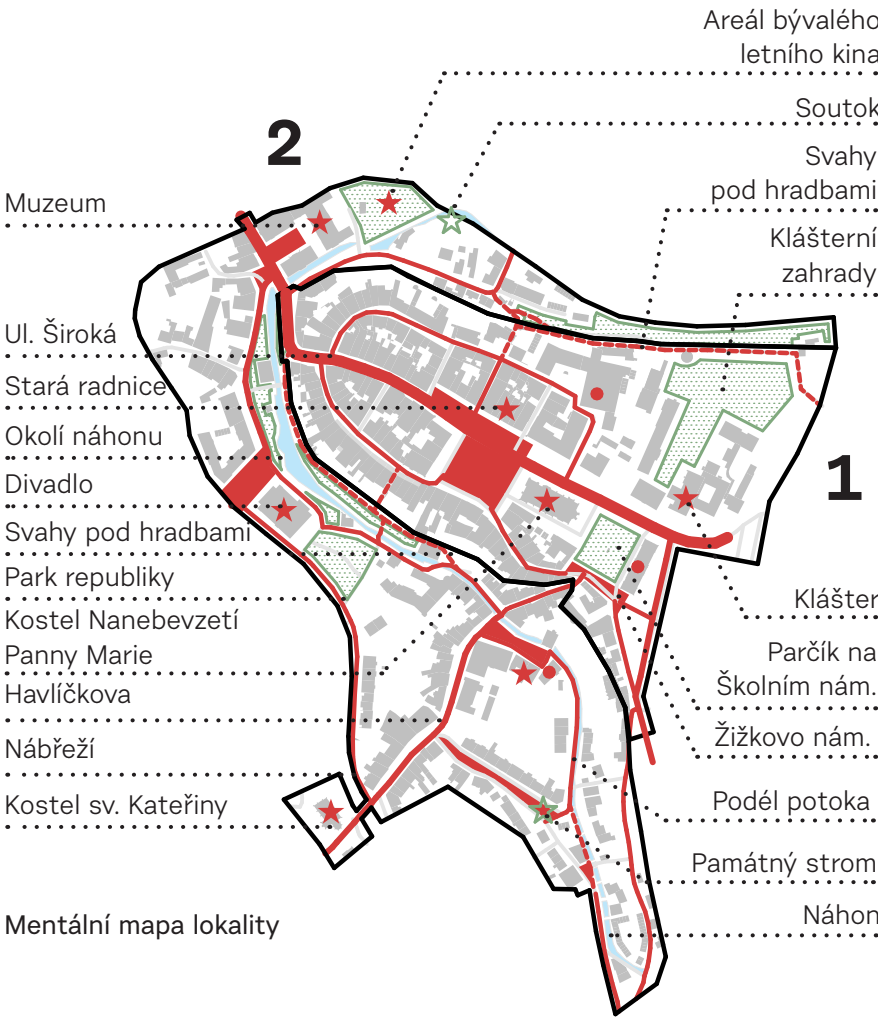
Výška budov

2-3 NP



Formy zapojení zeleně ve VP

Zapojení kategorie A, B, D (dle kapitoly 3.1)



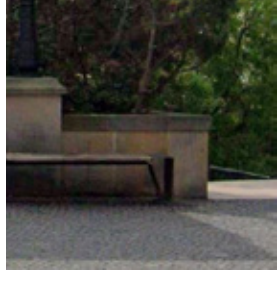
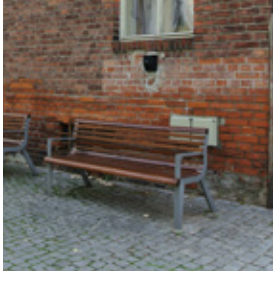
Mobiliář

Na fotoanalýze mobiliáře je patrný nekoncepční přístup v jeho volbě - to se týká i těch umístovaných v posledních letech. Pouze v lokalitě historického centra na ostrohu nalezneme například více jak 7 druhů sedacích prvků. Co se týče četnosti, počet laviček a košů se zdá být téměř dostačující, avšak stojany na kola a pítka se v lokalitě vyskytují pouze zřídka nebo vůbec.

Koš



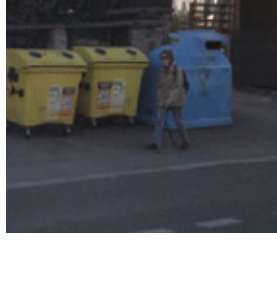
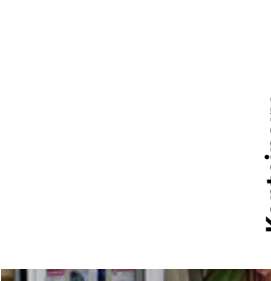
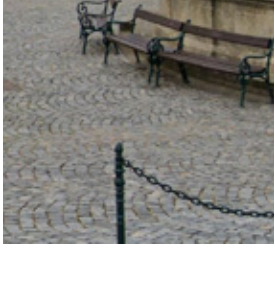
Lavičky



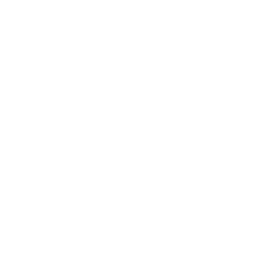
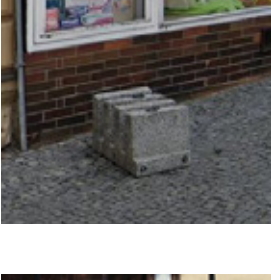
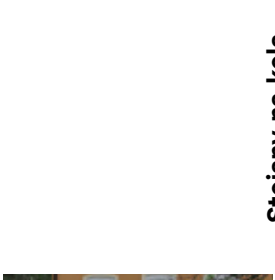
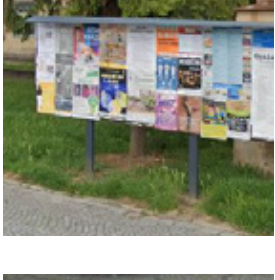
Lampy



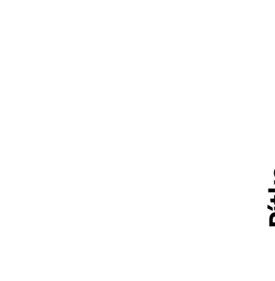
Sloupky



Infografika



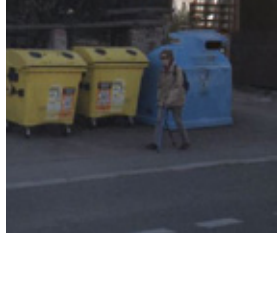
Zastávky



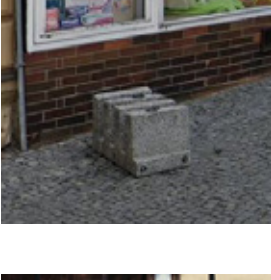
Pítka



Kontejnery



Stojany na kola

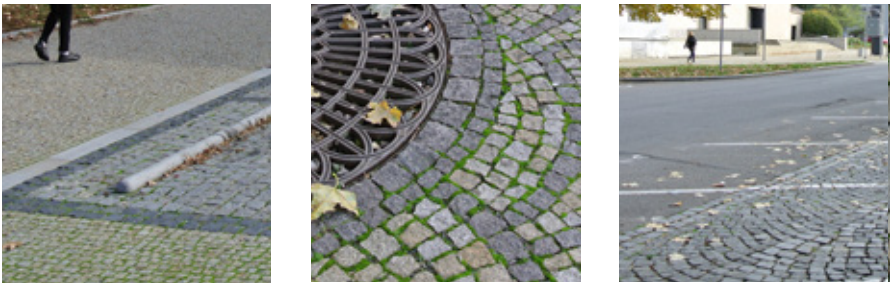


Resselovo náměstí

Povrchy

Většinu povrchů historického centra na ostrohu tvoří kamenná dlažba z žulové kostky různých formátů, odstínů a typů kladení. Tendence upouštět od dlážděných povrchů je znát od Kostela dále na západ, ulice Široká je v úseku od západního konce Resslera náměstí dál vyasfaltována, stejně tak většina chodníků od Školního náměstí dále k Sokolu, rozšířená ulice Koželužská a chodníky na Jungmannově nábřeží. Specifický charakter má tangenciála kolem hradeb a ramena řeky Chrudimky. Revitalizované koryto je místy doprovázeno mělkými travnatými břehy, valounovou či jinou nepravidelnou kamennou dlažbou.

Obrubníky jsou vesměs široké, kamenné, vodící linie pro slepce jsou většinou odlišeny hrubostí povrchu, nikoli barvou. Na nově revitalizované ploše před Kapucinským klášterem se objevují i parkovací zarážky. Na několika místech se vzhledem k morfologii terénu objevují schodiště s kamennými nebo betonovými stupni.



Na Sádkách



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Školní náměstí, Klášterní zahrady a park Republiky jsou zeleným rekreačním zázemím středu města. Parkově upravené plochy v rámci hradeb jsou velmi využívány a tomu je uzpůsobena míra údržby. Solitérní stromy a stromořadí jsou součástí převážně zpevněných veřejných prostranství. Strmé zelené svahy pod hradbami oddělují středověké jádro na ostrohu od podhradí v říční nivě Chrudimky. Z holých svahů obranného charakteru se staly zahrady a přírodnější plochy v blízkosti centra města. Svahy jsou většinou veřejně přístupné. Jsou vymezeny Městským náhonem, místy upraveným do podoby modelu zátopového území. Náhon u divadla trpí příliš vysokou návštěvností. Hradby nejsou díky vegetaci znatelné v celé své délce. Různá míra údržby o svahy s sebou nese různou míru bezpečnosti v území. Svahy jsou velmi důležitou součástí systému zelené infrastruktury včetně prostupnosti pro zvířata. Významnou měrou ovlivňují spolu s náhonmikroklima v místě. Regulací Chrudimky zaniklo ovlivňování území lokality přirozenými procesy. Přítomnost vody je však stále znatelná a nezanedbatelná. Zároveň je tato lokalita Q100 a částečně aktivní záplavovou zónou.

Velkým nevyužitým potenciálem v území je park u bývalého letního kina na soutoku Chrudimky a náhonu spolu s prostorem bývalého hřbitova u sv. Kateřiny. Chrudimka plní ekologické funkce v menší míře, než by mohla.



Parčík na Školním náměstí



Hodnoty

- reprezentativní část města
- živý charakter, množství událostí, Festival loutek
- jasně definovaný uliční prostor
- udržovaná, historická architektura
- lidské měřítko
- kamenná dlažba na velké části území
- udržované plochy sídelní zeleně
- revitalizovaná zahrada kláštera a okolí Městského náhonu
- plochy parků, svahů a vodních toků - ekosystémový, ekologický a rekreační přínos městu
- vysoká prostupnost území

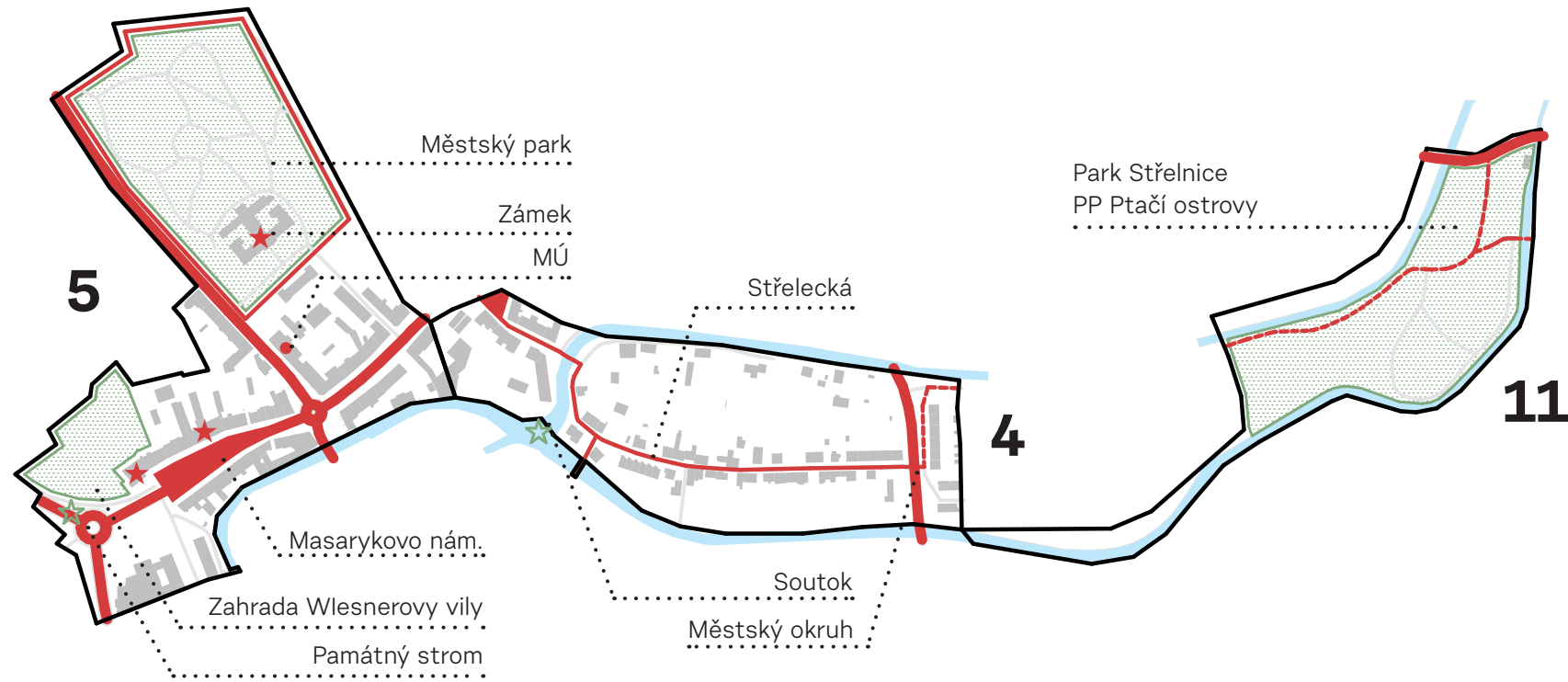
Problémy

- nekoncepční přístup ve volbě mobiliáře
- povrchy ne vždy odpovídají významu daného místa
- souvislé parkovací plochy na hlavním náměstí
- místy nevhodně definované plochy zeleně
- absence prvků pro zachytávání a zásak dešťových vod v ulicích a na náměstích
- nepřipravenost města na klimatickou změnu
- svahy nejsou celistvým prostupným systémem

Širší historické centrum

Na historické centrum města ležícího uvnitř meandru řeky Chrudimky navazují na severu lokality širšího historického centra. Jedná se o oblast kolem Masarykova náměstí, zámku a o část říčního ostrovu. Ačkoliv mají tyto tři lokality trochu odlišný charakter, jde o vcelku zachovalou část Svatojánského předměstí a hlavní parkové plochy ve městě.

Lokality 4 a 5 tvoří kompaktní zástavba, kde uliční čára je zároveň čarou stavební. Stavby vymezující veřejná prostranství jsou jedno až třípodlažní, v lokalitě 5 často s aktivním parterem, lokalita 4 je ryze obytná. Při ulici Pardubické se nachází významný bod - zámek (dnes finanční úřad) s městským parkem. Významným veřejným prostranstvím je Masarykovo náměstí s dominantou Wiesnerovy vily. Uzavírají ho dva kruhové objezdy. Má však spíše dopravní než společenský charakter, neboť tudy prochází komunikace I. a II. třídy, na které se napojují výpadové silnice na Čáslav a Pardubice. Ulice Střelecká je oproti tomu klidnou lokalitou se zónou 30.



Mentální mapa lokality

Charakter zástavby

Kompaktní historická zástavba s prvky založení, na říčním ostrohu



Význam

Reprezentativní
Rekreační



Významná centra

Masarykovo náměstí (součást městského okruhu) a napojující se radiály (Pardubická, Čáslavská)



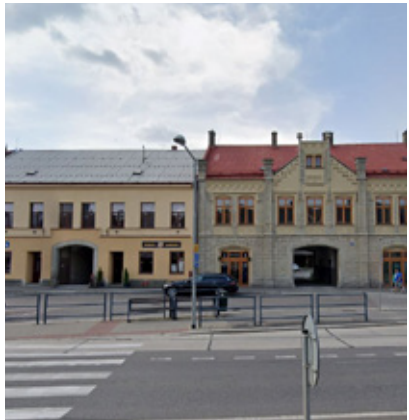
Výška budov

L4: 1-2 NP
L5: 2-3 NP



Vztah parteru k ulici

Těsný - dům na hranici VP



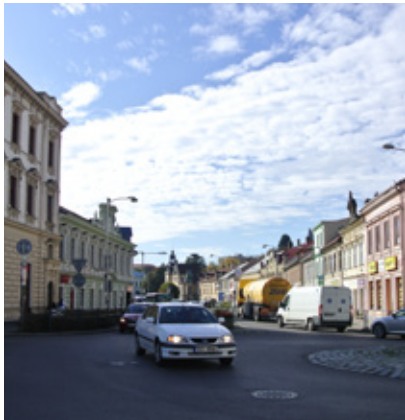
Režim ulice

Normální / Zóna 30



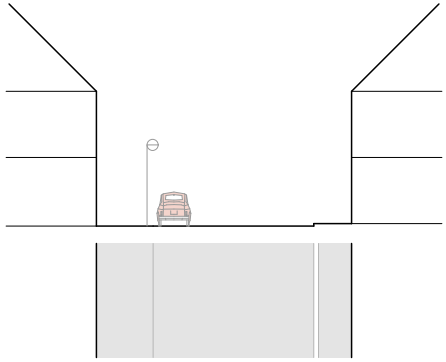
Proporce ulice

Výška domu se rovná nebo je menší než šířka ulice



Formy zapojení zeleně ve VP

Zapojení především kategorie A, ale i B, C, D. (dle kapitoly 3.1)



Řez typickou ulicí (ul. Lupáčova), 1:400

Mobiliář

Na fotoanalýze mobiliáře je opět patrný nekoncepční přístup v jeho volbě a zastaralost prvků na většině území včetně Masarykova náměstí (po revitalizaci jsou pouze parky a část ul. Střelecká, kde byl umístěn i nový mobiliář). Co se týče četnosti, kromě parků lze obecně vnímat nedostatek košů, v okolí náměstí pak i nedostatek laviček, stojany na kolo chybí v podstatě v celém území. Pítka nalezneme pouze v Městském parku.

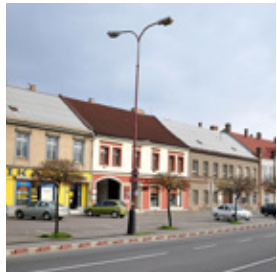
Koš



Lavička



Lampa



Sloupky



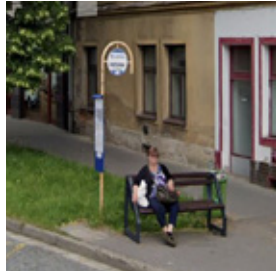
Infografika



Kontejnery



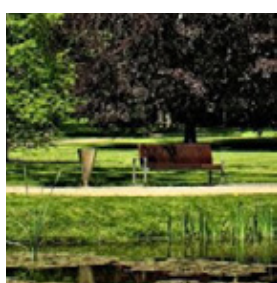
Zastávky



Stojany na kola



Pítka



Parkování

Parkování je koncentrováno do několika hlavních parkovacích ploch, které nejsou příliš kultivovány - Masarykovo náměstí, u zámku a na křižovatce ulic Poděbradova a Lupáčova. Podél sběrných komunikací v území nejsou prakticky žádná stání v profilech.

Placené parkování v území se nachází pouze na Masarykově náměstí. To trpí velkým nedostatkem pěších ploch, namísto nich zabírá většinu prostoru parkování a sběrná komunikace MKO. Aby se náměstí stalo opět náměstím, bude potřeba kromě jiného tyto plochy zredukovat a efektivně rozdělit.

V rámci lokality se nachází i plocha u hotelu Bohemia s existujícím záměrem na vybudování velkokapacitního parkoviště s potenciálním velkým vlivem na nabídku parkování v okolí.



Masarykovo náměstí

Povrchy

Kvalita i provedení povrchů je v území různá. V ulici Střelecká se setkáváme v úseku Podfortenská-Střelecká-Lupáčova s žulovou dlažbou, na nábřeží i s nepravidelným kladením, ve zbytku ulice pak s typickým standartem betonové dlažby a asfaltu, avšak v dobrém stavu. Oproti tomu plochy Masarykova náměstí a okolí je zpevněno na svůj význam nepřiměřeně - pouze asfaltem a betonovou dlažbou, žulová dlažba se vyskytuje pouze v delaitech jako zálivy autobusových zastávek a střed kruhových objezdů.

Zpevněné plochy parků mlatové, vhodně volené.



Masarykovo náměstí



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Celoměstsky důležitou plochou sídelní zeleně v lokalitě je Městský park, bývalý zámecký, u vytížené ulice Pardubická, a park Střelnice. Hodnotným rekreačním plochám s adekvátní vybaveností je věnována náležitá péče. Parky prošly v minulém desetiletí rekonstrukcí. Dřevinné patro není kontinuálně obnovováno. Parky jsou významným prostorem pro faunu ve městě. Budova zámku díky přístavbám s parkem výrazněji nekomunikuje. Masarykovo náměstí má výrazný podíl zeleně, avšak v kvalitě a podobě, která jeho významu neodpovídá. Není tak schopné plnit všechny funkce sídelní zeleně včetně řešení nakládání s dešťovými vodami. Cenným místem je soukromá zahrada Wiesnerovy vily. Její velký potenciál je ukryt v jejím otevření veřejnosti, vyžaduje citlivou revitalizaci. Stromořadí v ulici Poděbradova s lipami stříhanými na hlavu je jednořadé a neúplné. Soutok náhonu a Chrudimky si zaslouží větší pozornost. Na Tylovo nábřeží a zástavbu rodinných domů na ostrově navazují plochy park Střelnice s ekologicky hodnotnou PP Ptačí ostrovy s revitalizovanou a udržovanou částí vodního toku. Celkově však park chátří. Pěší propojení kolem náhonu za zahradami rodinných domů neexistuje. Poměrně celistvou zelenou plochu kolem náhonů výrazně narušuje drobnější průmyslový areál.



Park Střelnice



Hodnoty

- reprezentativní část města
- instituce a památky podporující význam lokality
- Městský park, park Střelnice a potenciál zahrady W. vily
- lidské měřítko
- revitalizované povrchy a mobiliář - ul. Střelecká
- řeka
- potenciál zmírnění dopravy na Masarykově nám. v důsledku nového obchvatu
- přirozenější niva s ostrovy vymezená svahy a regulovanou Chrudimkou jako ekologická hodnota
- ekologicky hodnotné PP Ptačí ostrovy a Městský park
- vodní toky jako určující orientační prvek ve městě
- význam Městského parku a okolí náhonu včetně parku Střelnice jako ploch poskytujících ekosystémové služby a tak automaticky mírnících dopady klimatických změn
- okolí náhonu jako na sebe navazující síť biotopů

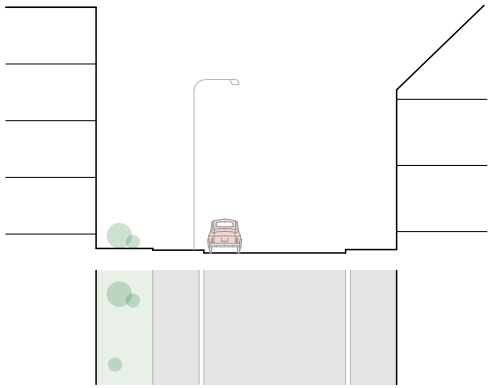
Problémy

- špatný stav a nepřiměřenost povrchů v lokalitě 4
- urbanisticky nedokončené Masarykovo náměstí - kruhový objezd
- silná doprava, průjezd nákladních vozidel
- dopravní charakter Masarykova náměstí
- nevyužitý potenciál zahrady Wiesnerovy vily
- zastaralý mobiliář v okolí Masarykova nám.
- chybějící stojany na kola
- nedostatek košů i laviček
- nepříjemně řešené autobusové zastávky
- rekreační potenciál parku Střelnice je výrazně nevyužit
- prostupnost kolem náhonu místy neexistuje
- absence hospodaření s dešťovou vodou v ulicích
- nedostatečná podpora biologické rozmanitosti v ulicích
- nepřípravenost na dopady klimatických změn v ulicích
- nedostatečná podpora migrace živočichů na toku Chrudimky

Městská zástavba

Území v blízkosti historického centra tvoří širší zázemí města. Obsahuje služby a občanskou vybavenost celoměstského významu. Jedná se především o území tzv. Nového Města a Kateřinského předměstí, které je syntézou zástavby 19. a 20. století.

Významnou osou Kateřinského předměstí je třída Palackého, jež je součástí městského okruhu a stahuje k sobě množství služeb. Paralelně s ní leží hlavní nádraží vlakové a autobusové. Ve svahu nad nádražím tvoří souvislý pás solitérů v zeleni skupina staveb občanské vybavenosti jako střední školy, hospic či dům pro seniory. Ústředním prostorem tzv. Nového Města je kostel sv. Michala s parkem, bývalým hřbitovem, a Tyršovo náměstí ústící v plácek před Sokolem a kapucinským klášteřem. Lokalita 7 je tvořena blokovou, řadovou zástavbou převážně rodinných domů. Drobné služby k sobě strhává ulice Vrchlického, která je přes ul. Na Kopanici přímou spojkou s centrem města.



Řez typickou ulicí (ul. Sladkovského), 1:300



Palackého třída

Charakter zástavby

Převážně bloková, řadová zástavba bytových či rodinných domů s modernistickou dostavbou proluk



Význam

Městský sekundární



Významná centra

Resselovo náměstí s kostelem Nanebevzetí Panny Marie, (moro-vým) sloupem Proměnění Páně a radnicí - symbol města



Výška budov

většinou 1-4 NP



Vztah parteru k ulici

Těsný - dům na hranici VP



Režim ulice

Normální / zóna 30 / obytná zóna



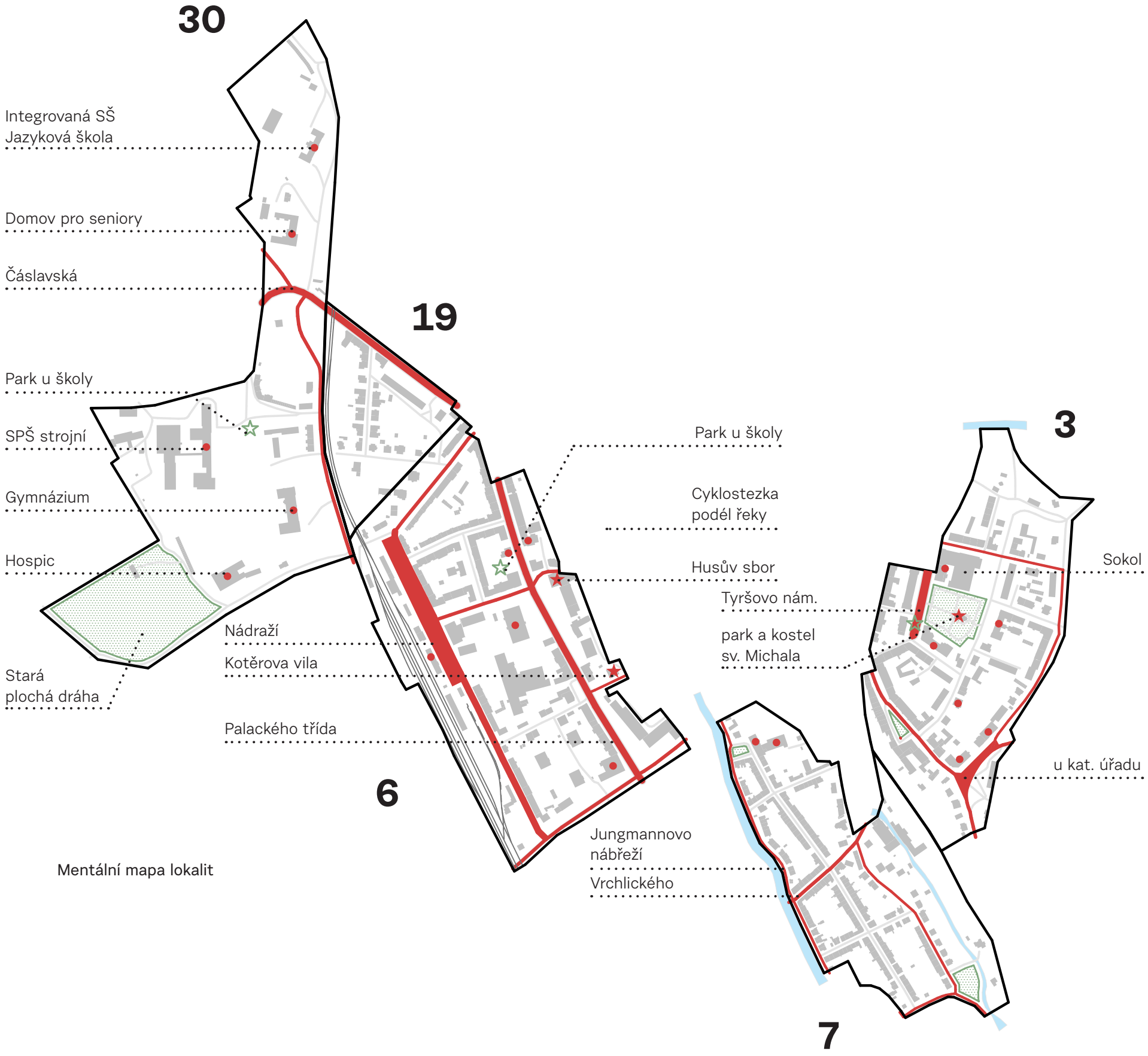
Proporce ulice

Šířka ulice se rovná nebo převládá nad výškou zástavby



Formy zapojení zeleně ve VP

Zapojení především kategorie B, ale i A, C (výjimečně), D. (dle kapitoly 3.1)



Mentální mapa lokalit

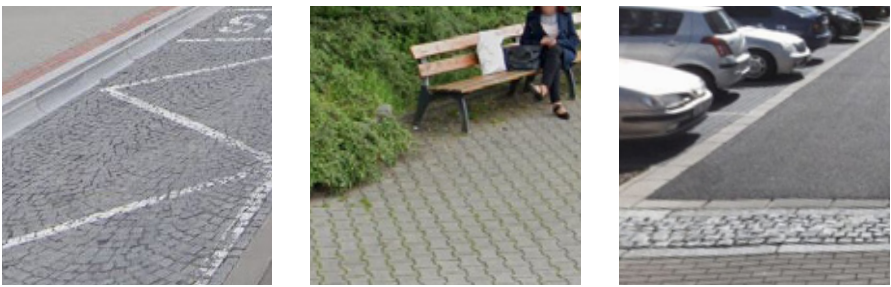
Stavby vymezující veřejná prostranství mají různou podlažnost, většinou od 1 do 4 podlaží. Jejich vztah k parteru je většinou těsný, avšak často se setkáváme i s rozvolněním stavební čáry zejména tam, kde se historická zástavba potkává s modernistickou a novější. Povrchy tvoří převážně standartní betonoá dlažba a asfalt, v revitalizovaných úsecích se setkáváme i dlažbou kamennou pro rozlišení např. parkovacích stání. Mobiliář je nejednotně a často nevhodně volený, s různou mírou opotřebení.

Povrchy

V území se setkáváme s různým stavem povrchů, avšak nově obno-vených je pouze malá část z nich, některé lokality jsou již z hlediska zpevněných ploch v tristním stavu (Nové Město). Automobilové komuni-kace jsou vyasfaltovány, chodníky jsou buď asfaltové, nebo z betonové zámkové dlažby. V revitalizovaných úsecích jsou některé detaily a plochy parkování či autobusových zastávek dlážděny žulovou kostkou nebo be-tonovou dlažbou ve tmavším odstínu (např. ul. Revoluční, kde se vzhle-dem k obytné zóně podařilo docílit i povrchů v jedné úrovni). Obrubníky jsou kamenné či betonové.



Křižovatka u katastrálního úřadu



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Díky historickému vývoji je Michalský park jedinou parkovou plochou v území. Je velmi dobře dostupný ze středu města. Jeho kvality může posílit Tyršovo náměstí s centrálním stromořadím. Park je udržován, ale chybí nová generace dřevin pro zaručení jeho kontinuálního rozvoje. Okolí vlakového a autobusového nádraží má nová dobře udržovaná uliční stromořadí.

U zástavby rodinných domů hraje důležitou roli ve veřejném prostoru působení soukromých zahrad a několik standardně udržovaných před-městských zelených prostranství. Bytová zástavba z 20. století má typické veřejnosti přístupné vnitrobloky s různorodou kvalitou zelených prostranství.

Uzavřené areály (školy, domovy pro seniory)mají většinou větší podíl zeleně, ale vzhledem k zařazení do občanské vybavenosti nejsou v této analýze podrobněji řešeny.



Michalský park



Parkování

Zhruba srovnatelný rozsah parkování v profilech (mimo sběrné komu-nikace) a na místech v plochách mimo profily - Tyršovo náměstí, u OD Borzna, u nádraží, u katastrálního úřadu, v panelové zástavbě. Parkovi-ště u nádraží slouží zčásti specifickému využití jako P+R pro vyjíždku, rekonstrukce terminálu počítá s jeho rozšířením. Specifickým polove-řejným parkovištěm je parkoviště u supermarketu Billa.

Parkování v území není zpoplatněno. Z hlediska kapacit se zdají být nejlíc vytížené plochy v části Nového Města - Tyršovo náměstí i okolní ulice. Zde tvoří parkovací plochy největší fyzickou i vizuální bariéru. S vhodnějším přístupem se setkáváme v lokalitě č. 6, kde jsou povrchy z části revitalizované, parkovací místa jsou dlážděna a prokládána stromy.



Tyršovo náměstí

Mobiliář

Na fotoanalýze mobiliáře je opět patrný nekoncepční přístup v jeho volbě a zastaralost prvků na většině území včetně (po revitalizaci je pouze několik ulic mezi Palackého třídou a nádražím, kde byl umístěn i nový mobiliář). Co se týče četnosti, lze obecně vnímat nedostatek košů i laviček, stojany na kolo a pítka chybí v podstatě v celém území.

Koš



Lavičky



Lampy



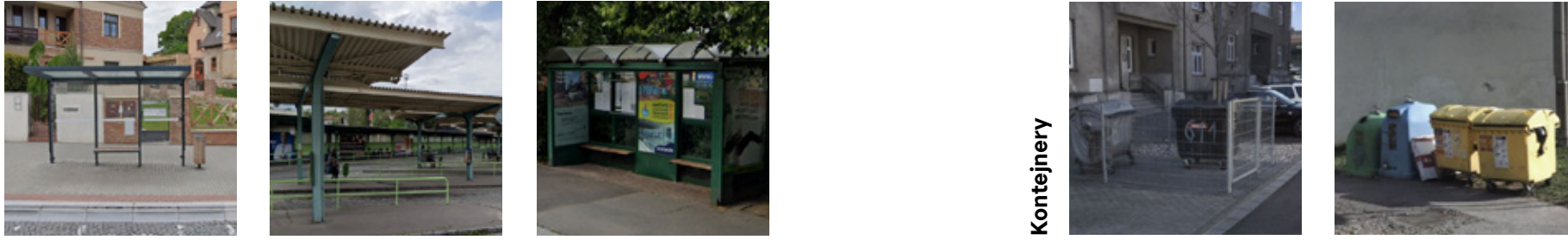
Sloupky



Infografika



Zastávky



Kontejnery



Hodnoty

- množství veřejné vybavenosti
- dobré vazby na centrum města
- prostor řeky a park u kostela sv. Michala
- jasně definovaný uliční prostor
- revitalizované ulice Čs. Armády, Revoluční, Rooseveltova
- zahrady rodinných domů jako pestrý biotop pro živočichy
- přirozený zásak srážkových vod na plochách zahrad
- potenciál parku U Centrálu a navazujících zelených ploch podél Chrudimky jako lineárního parku
- potenciál této linie pro posílení ekosystémových a ekologických služeb včetně rekreace
- potenciál parčíku v místě bývalého hřbitova u sv. Kateřiny
- rekreační využívání ploché dráhy
- návaznost ploch za železnici do krajiny včetně cyklostezek

Problémy

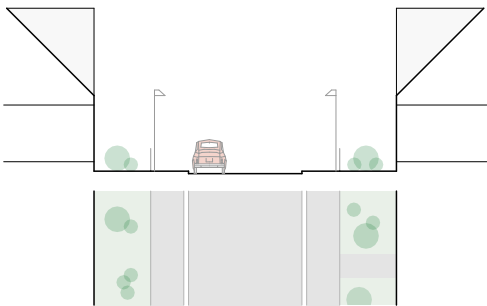
- špatný stav povrchů a mobiliáře zejm. v lokalitě 3 - Nové Město
- odpovídající volba povrchů vzhledem k hierarchii prostranství
- nedostatečný počet laviček a košů, chybí stojany na kolo a pítka
- volba mobiliáře bez širší koncepce
- nevhodně řešené parkování v L3 - Nové Město
- revitalizované jednosměrné ulice zástavby rodinných domů mají nulový nebo nízký počet výsadeb stromů
- nepřipravenost lokality na klimatickou změnu
- nedostatečné hospodaření s dešťovou vodou
- kolize pěších s cyklisty na stezce podél Chrudimky
- využívání ploch kolem Chrudimky převážně tranzitně a nepobytově
- ulice většinou bez stromořadí
- nedostatečná podpora biologické rozmanitosti

Městské rodinné bydlení

Území tvořící hlavní kapacity rodinného bydlení ve městě. Jedná se převážně o individuální či řadové rodinné domy jedno až dvoupodlažní, na ulici buď těsně napojené nebo s předzahradou oplocenou či neoplocenou.

Území je v celku dobře napojeno na širší centrum. Lokalitami prochází často průjezdní radiální ulice, ke kterým jsou připoutána jednotlivá vnitřní obytná území, někdy s doporučením nízké rychlosti či označením obytné zóny. V rámci lokalit se netvoří významná místa se službami, lokality v této otázce využívají spádovosti centra města. Za lokální centra by se dala označit spíše okolí občanské vybavenosti, která má lokální (školka, škola) či celoměstský (stadion, hřbitov) charakter. Výraz ulice ovlivňuje zeleň soukromých zahrad.

Povrchy tvoří vesměs typická kombinace asfaltu a zámkové dlažby v různém stavu.



Řez typickou ulicí (ul. Opletalova), 1:400



Ul. Generála Uchýtila

Charakter zástavby
Samostatně stojící, případně řadové rodinné domy s předzahradou uspořádané v blocích



Význam
Lokální s některými celoměstsky významnými místy



Významná centra
Radiální ulice
Ul. Novoměstská - stadion a hřbitov



Výška budov
1-2 NP



Vztah parteru k ulici
Těsný / s přístupnou předzahradou / s oplocenou předzahradou



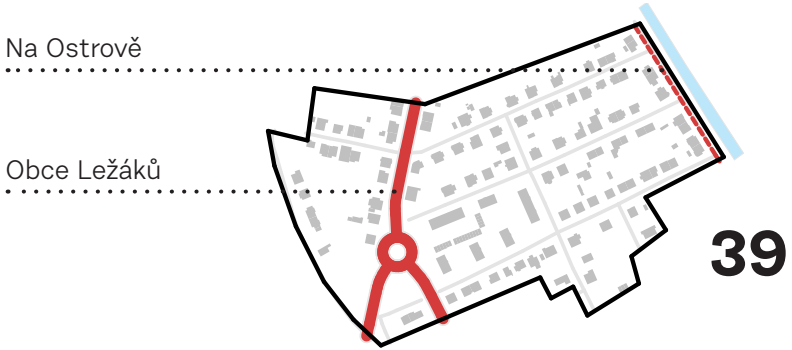
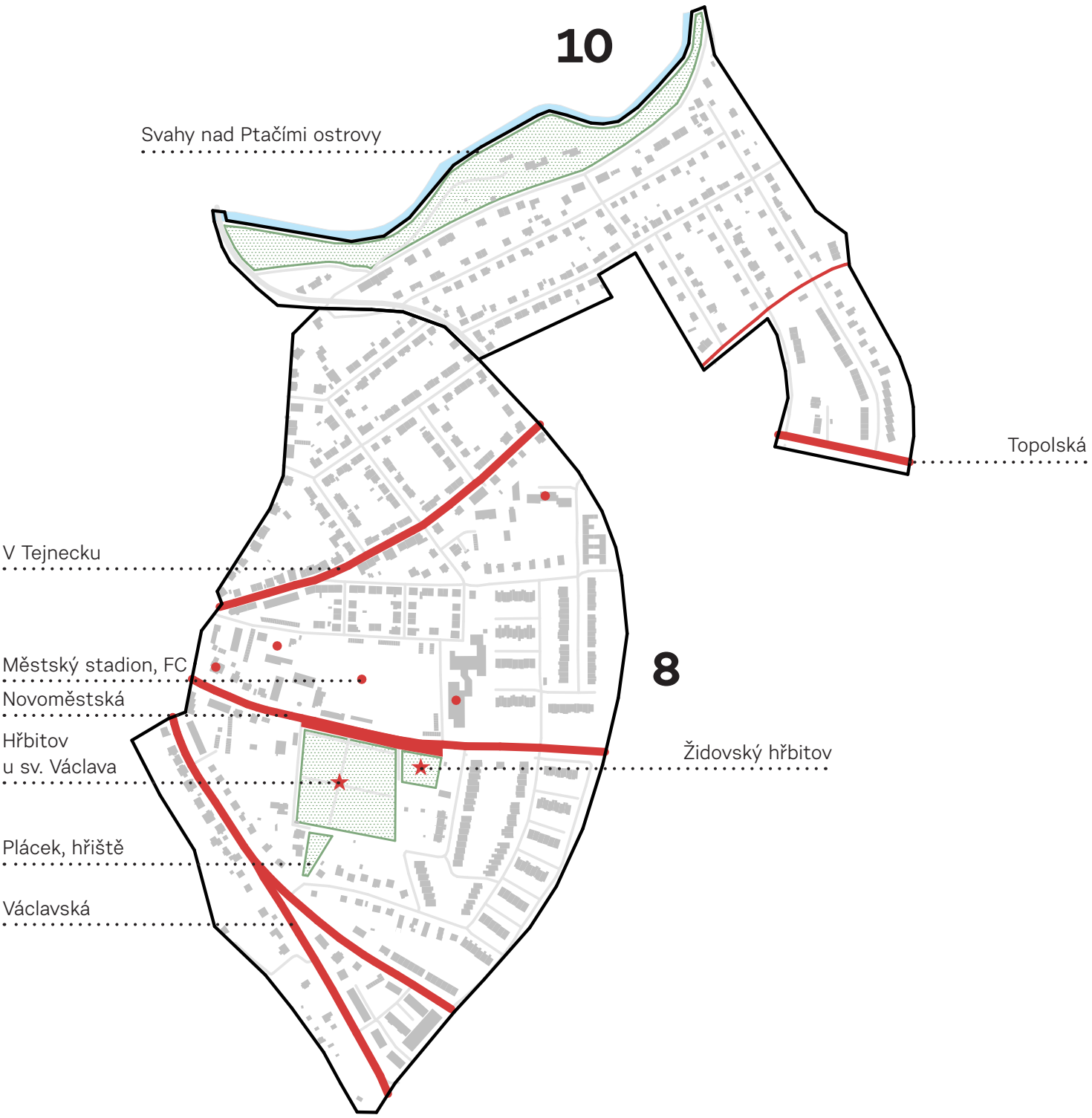
Režim ulice
Normální / doporučená 30 / obytná zóna



Proporce ulice
Šířka ulice převažuje nad výškou domu



Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení především kategorie B a D (dle kapitoly 3.1)



Povrchy

Na zpevněné povrchy lokalit městského rodinného bydlení jsou použity standartní materiály - asfalt, v revitalizovaných úsecích zámková, betonová dlažba pro chodníky a parkovací místa, na zálivy autobusových zastávek dlažba z žulové kostky. Obrubníky jsou betonové, ojediněle kamenné, místy chybí a povrch přímo přechází v travnatý pás.

Plochy před stavbami občanské vybavenosti nejsou nijak odlišeny, naopak často trpí horším stavem povrchů než jiné plochy.



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Lokalita je charakteristická vysokým podílem zelených ploch, které představují soukromé rodinné zahrady. Zahrady a předzahrádky jsou samozřejmou pohledovou součástí veřejných prostranství. Zahrady zajišťují přirozenou pestrost biotopů pro hmyz, ptáky a malé savce. Zahrady zajišťují přirozený zásak dešťových vod. Prostorové parametry obousměrnýchulic většinou neumožňují výsadbu alejových stromů, není zde řešena problematika hospodaření s dešťovými vodami. Lokality jsou většinou dobře napojeny na okolní pěší trasy a nevytváří bariery v území.Soukromé zahrady velmi významně přispívají ke každodenní rekreaci majitelů.



Ul. Příčná



Novoměstská



Parkování

Parkování v území je značně různorodé podle charakteru zástavby. Jedná se o zdrojové území s víceméně stabilním maximem poptávky a s řidší zástavbou, přetlak poptávky zde tedy v souhrnu není zásadní. V lokalitách se samostatně stojícími rodinnými domy se většina parkování odehrává v profilech. U řadových domů také, nicméně v některých oblastech (typicky ul. Dr. Jana Malíka a okolí) je problémem zabírání chodníků. V oblastech s panelovou zástavbou se odehrává relativně chaotické parkování na komunikacích kolem objektů a zčásti na menších parkovištích.

Parkování v profilech se děje buď podélně či je zejm. v lokalitách s obnovenými povrchy vymezeno v pásu s odlišným povrchem, kde se střídají jednotlivá stání se zelení. Parkování není zpoplatněno.



Sokolovská

Mobiliář

Na fotoanalýze mobiliáře je patrný nízký standart a zastaralost prvků mobiliáře. Co se týče četnosti, lavičky a koše potkáme téměř výjimečně, téměř výhradně jen u autobusové zastávky. S ohledem na povahu zástavby je tento stav pochopitelný, avšak ne ideální, lavičky s koši nejsou například ani u významnějších ploch jako hřbitov u sv. Václava. Zastávky jsou řešeny bez přístřešku. Kontejnery nejsou vždy umístěny na zpevněnou plochu.

Koše



Lavičky



Lampy



Sloupky



Infografika



Zastávky



Stojany na kola



Kontejnery



Hodnoty

- příjemná obytná zástavba s vhodnou proporcí ulice
- revitalizované ulice s vhodnou volbou povrchů, vhodným řešením parkování
- potenciál zavedení obytných zón a flexibilnějšího řešení uličního profilu
- průhledné ploty o výšce do 2 m umožňují pohledy do zahrad a předzahrádek
- pestré zahrady jako biotop pro živočichy
- přirozený zásak srážkových vod na plochách zahrad

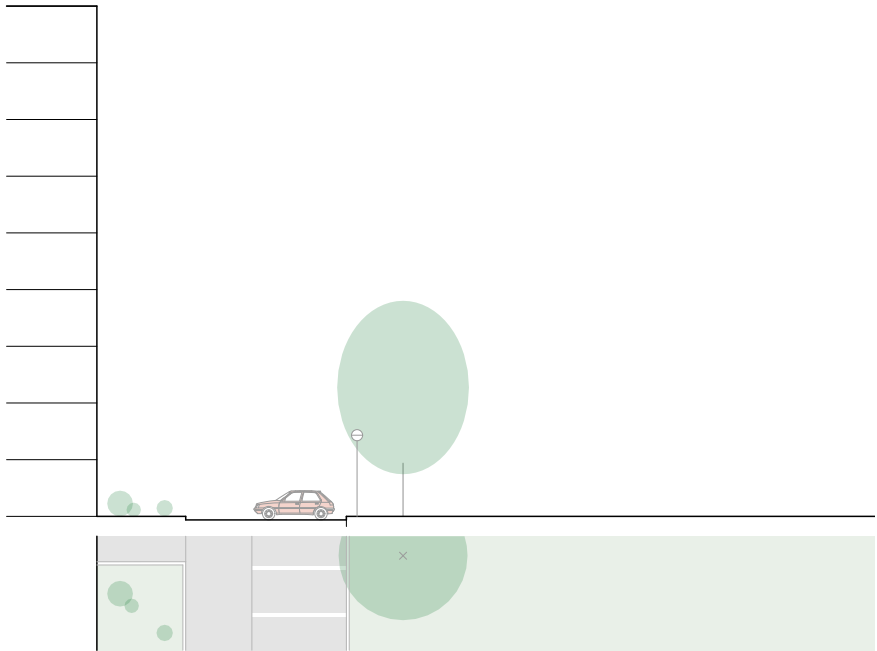
Problémy

- zastaralost a dožívání prvků mobiliáře
- některé povrchy ve špatném stavu
- potenciál zdůraznění významnějších míst skrze povrchy není využit
- absence laviček a košů i na důležitých místech
- zastávky bez přístřešku
- nevhodně řešené umístění kontejnerů na odpad
- revitalizované jednosměrné ulice mají nulový nebo nízký počet výsadeb alejových stromů, v ulicích, převažují plochy pro parkování
- absence prvků pro zachytávání a zásakdešťových vod v ulicích
- trend přeměny zahrad v monofunkční okrasné a travnaté plochy s vysokým podílem zpevněných ploch – ztráta biodiverzity

Sídliště

Specifickým druhem lokalit jsou sídliště, kterých má Chrudim hned několik. Nachází se častěji v krajních, avšak i ve vnitřních částech města. Jsou typická svou povahou zástavby (solitérů usazených do zeleně) a prostranstvím bez diferenciacie na veřejné a soukromé (vše je veřejné). Pro jejich odlišnost od typické blokové zástavby vyžadují zvláštní přístup s výrazným zaměřením na krajinářskou složku koncepce a udržitelnost péče o veřejná prostranství.

Některá sídliště mají lokalizovatelná centra se službami, jiná jsou jen územím bez výraznější hierarchizace. Jejich význam v rámci města nespočívá ve spádovosti, ale v počtu obyvatel, kterým jsou domovem.



Řez typickou ulicí (U Stadionu), 1:400



Sídliště Na Šancích

Charakter zástavby
Modernistická, sídlištní zástavba solitérů zasazených do volných ploch veřejného prostranství



Význam
Lokální



Významná centra
Lokální centrum služeb (L21, L17) / nahrazení procházející významnou ulicí (L20) / bez centra



Výška budov
1-13 NP



Vztah parteru k ulici
Volný



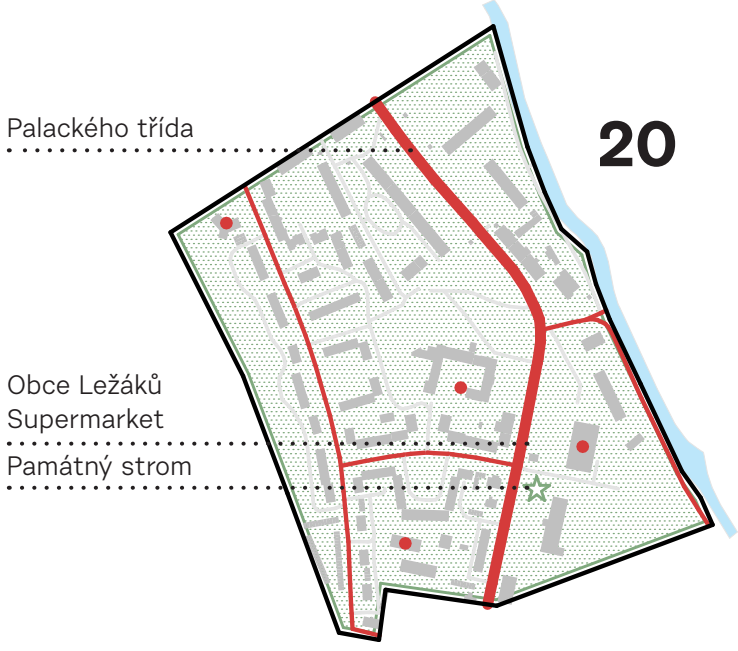
Režim ulice
Zóna 30 / obytná zóna / pěší zóna



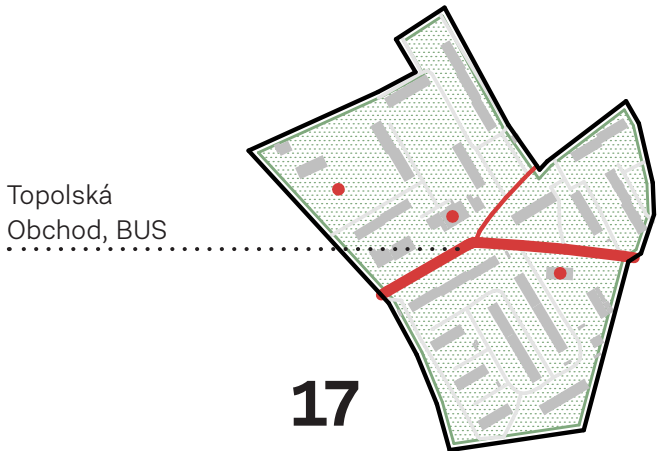
Proporce ulice
Volná



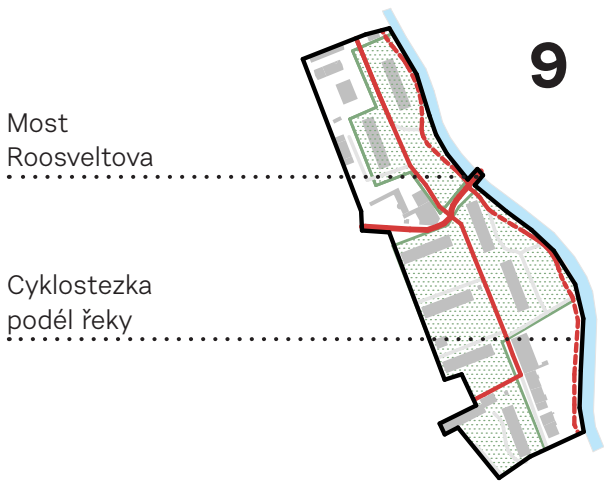
Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení především kategorie C, objevuje se i B a D (dle kapitoly 3.1)



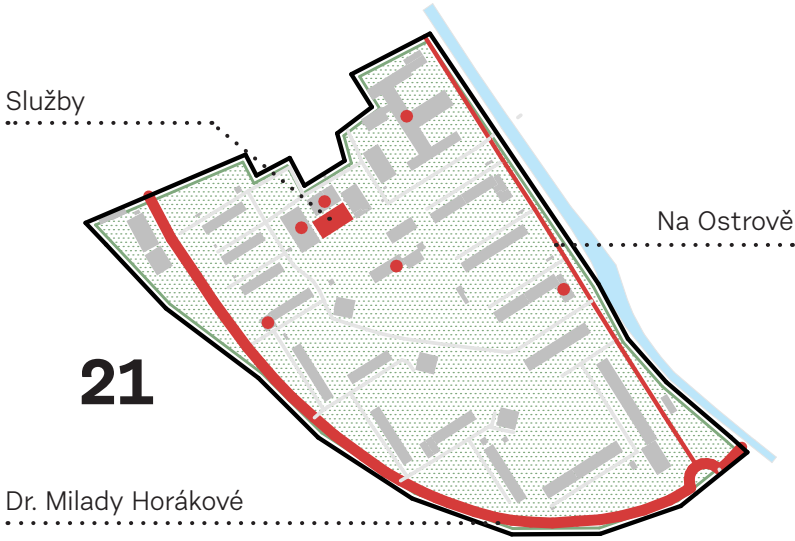
18



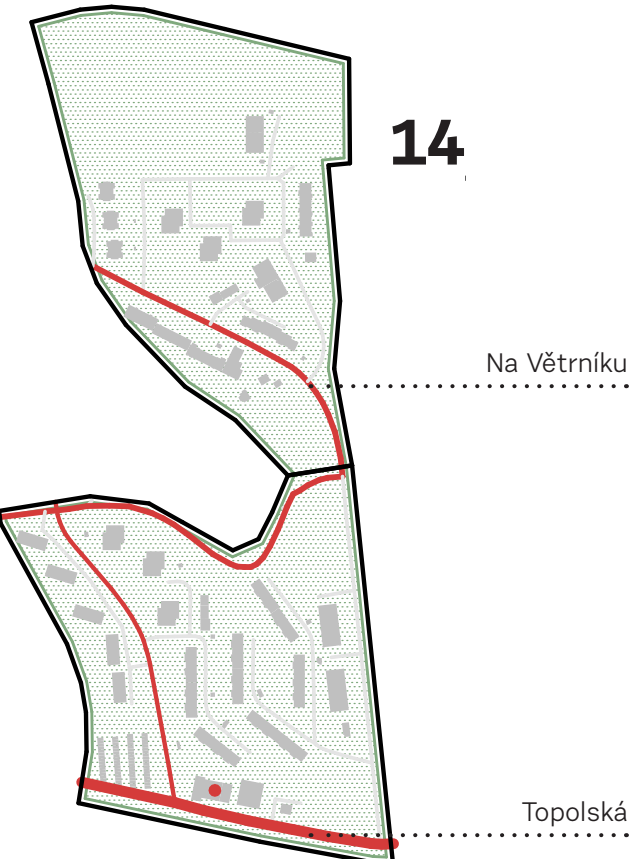
17



9

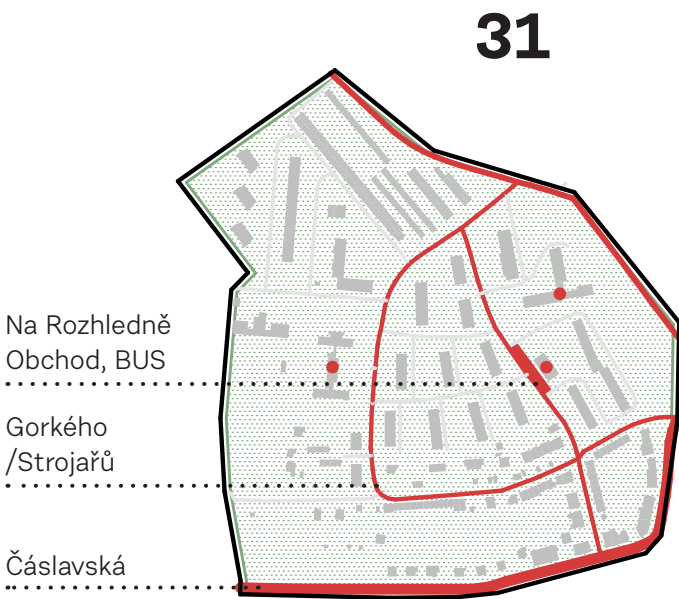


21



14

25



31

Povrchy

Velkou část povrchů veřejných prostranství tvoří vegetace. Zpevněné plochy tvoří materiály bez vysokých nákladů na realizaci, většinou asfalt včetně chodníků nebo jsou plochy pro pěší odlišeny zámkovou betonovou dlažbou či betonovými dlaždicemi. Obrubníky jsou betonové, výjimečně kamenné, někdy chybí. Povrchy jsou často ve špatném stavu.

V zatravněných plochách jsou často vyšlapány cesty poukazující na někdy nevhodné trasování zpevněných cest.



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Sídlíště mají různou kvalitu sídelní zeleně. Nepředstavují bariéru v území, jsou dobře prostupná především pro pěší. V okrajových částech plynule prostorově přechází do okolní krajiny, ze které se svým charakterem výrazně vyčleňují, ale díky rozsáhlým volným plochám lze rozhraní vhodně využít pro nástupy do krajiny.

Prostorově významné plochy zeleně v rámci celého města, umožňující přirozený zásak dešťových vod a budoucí možnost využití hospodaření s dešťovou vodou ze střech a zpevněných povrchů.

Převažují rozvolněné skupiny dřevin v travnatých plochách. Jedná se o stejnověké vzrostlé stromy, místy skupiny keřů. Většinou chybí nové výsadby stromů. Dřeviny rostou převážně nahodile bez výraznější kompozice. Charakter ploch nevybízí k pobytu a rekreaci, působí utilitárně, i přes jejich vybavenost mobiliárem a herními prvky. Vzrostlé stromy představují velmi zajímavý biotop pro hmyz a ptáky.



Parkování

Setkáváme se s parkováním podélným či kolmým v ulicích, s parkováním na vymezených parkovištích i s neregulovaným parkováním na nejasně vymezených plochách. Část sídlišť má také ve své blízkosti garáže, které, ačkoliv nejsou příliš vzhlednými objekty, výrazně snižují vytíženost nekrytých parkovacích ploch v území.

V souvislosti se sídlišti se obecně i v Chrudimi mluví o nedostatečném počtu parkovacích stání. V rámci sídlišť je nicméně často podstatná především distribuce, charakter a ne/zpoplatnění těchto stání. Pro sídlíště je tak zvláště podstatné mít při návrzích úprav podrobná analytická data.



Sídlíště Na Větrníku



Sídlíště Na Větrníku



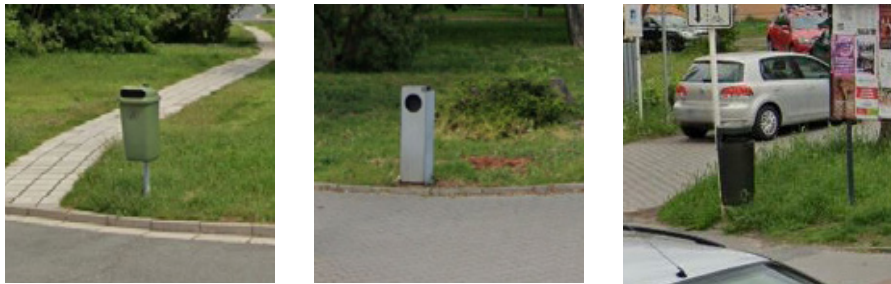
Jánské předměstí

Mobiliář

K výběru mobiliáře nebylo dle fotoanalýzy nijak koncepčně přístupováno, ani do prvků nebylo nikdy investováno mnoho financí. Lokality by si zasloužily více kvalitního mobiliáře ve vytýpovaných těžištích.

Sídlíště jsou typická také určitými specifickými prvky mobiliáře vyplývající z formy hromadného bydlení, a to sušáky a klepače a klece či přístřešky na odpadkové kontejnery.

Koše



Lavičky



Lampy



Sloupky



Infografika



Zastávky



Kontejnery

Problémy

- vysoké náklady na údržbu veřejných prostranství
- obtížná hierarchizace ploch
- špatný stav zpevněných ploch
- nejednotné a nevzhledné přístřešky na kontejnery
- absence nových výsadeb stromů
- chybí diferenciací managementu vegetačních ploch
- unifikovaný charakter ploch

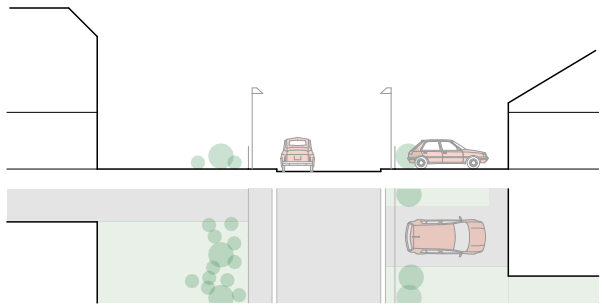
Sušáky a klepače



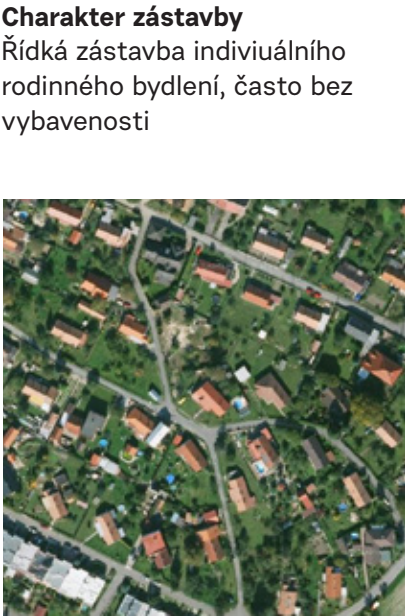
Příměstské rodinné bydlení

Příměstské rodinné bydlení tvoří individuální rodinná zástavba jedno až dvoupodlažních domů, výjimečně řadových. Lokality jsou již hůře napojena na město, předpokládají dopravu za prací osobním automobilem. Je relativně složité vytipovat určité centrum lokality. To buď chybí nebo je reprezentováno dětským hřištěm či hlavní cestou, na kterou je území napojeno. Tím se liší od zástavby vesnické, které má svoji přirozenou náves.

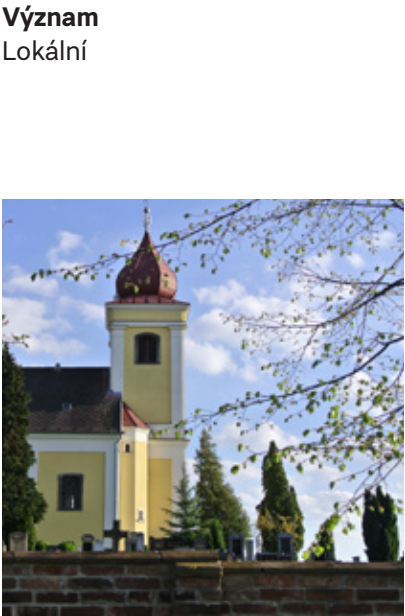
Profil ulice bývá různý daný stářím zástavby, avšak většinou se setkáváme s ulicí ohraničenou ploty soukromých pozemků s chodníkem po jedné straně silnice. Objevuje se i společná komunikace pro všechny druhy dopravy, avšak často bez označení obytná zóna.



Řez typickou ulicí (ul. Vaňkova), 1:400



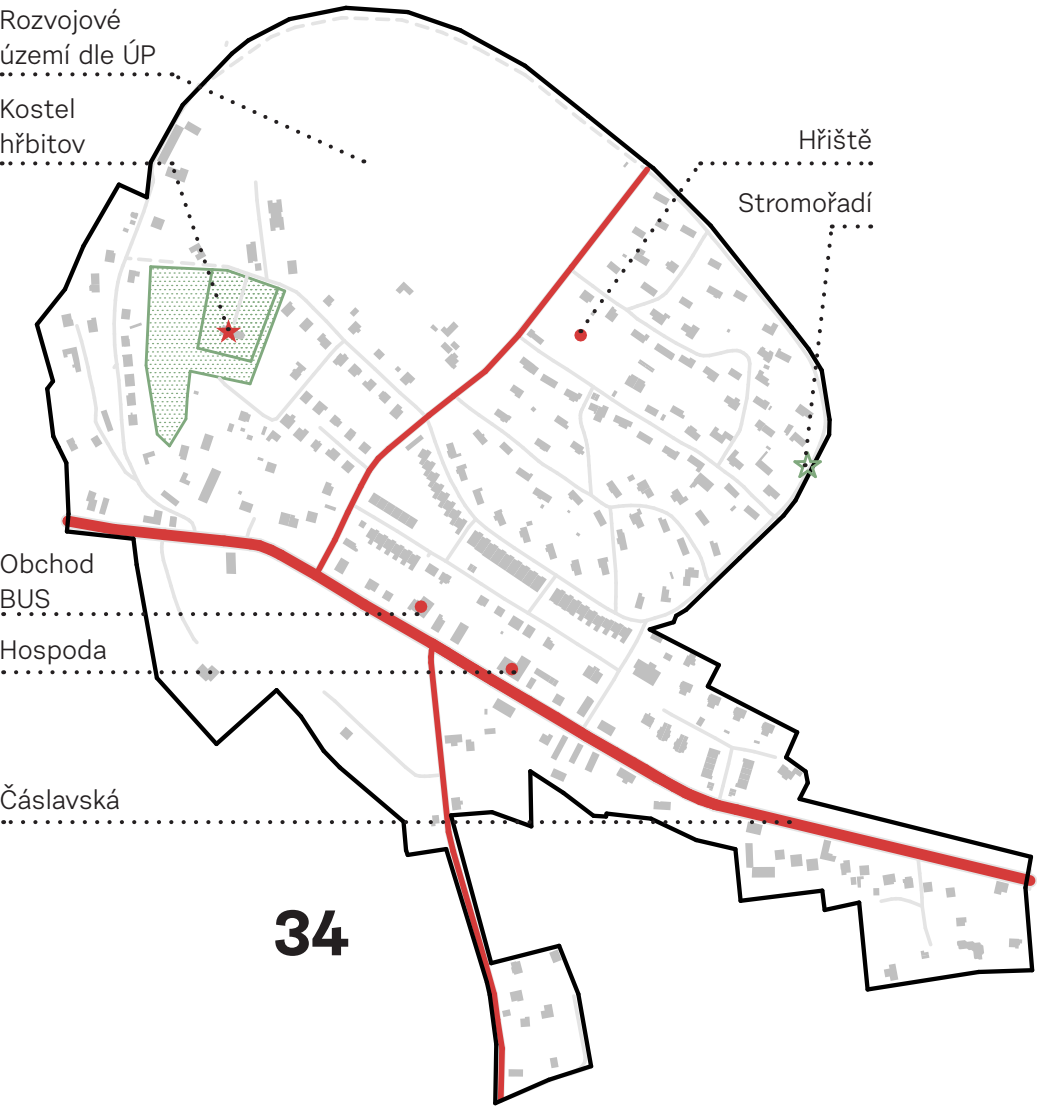
Vztah parteru k ulici
Volný - většinou velká, oplocená předzahrada



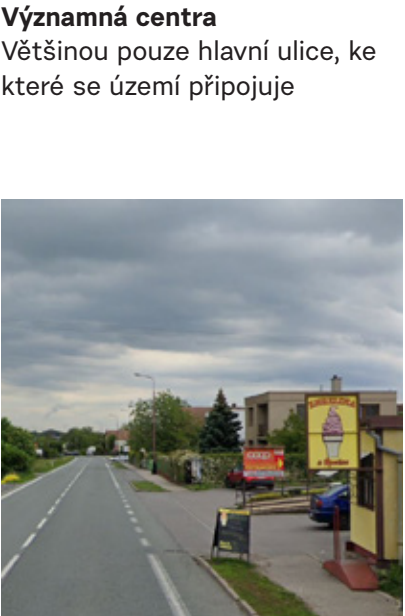
Význam
Lokální



Režim ulice
Normální / zóna 30

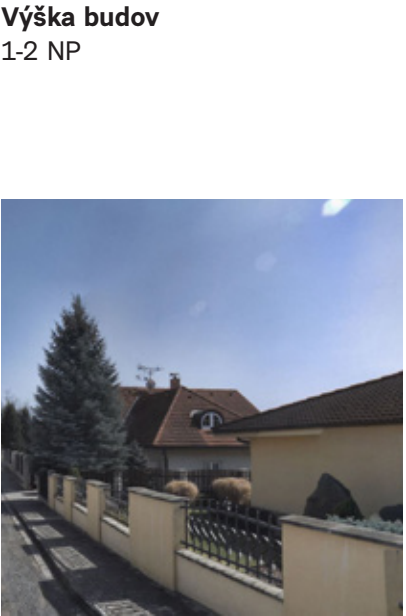


Mentální mapa lokality



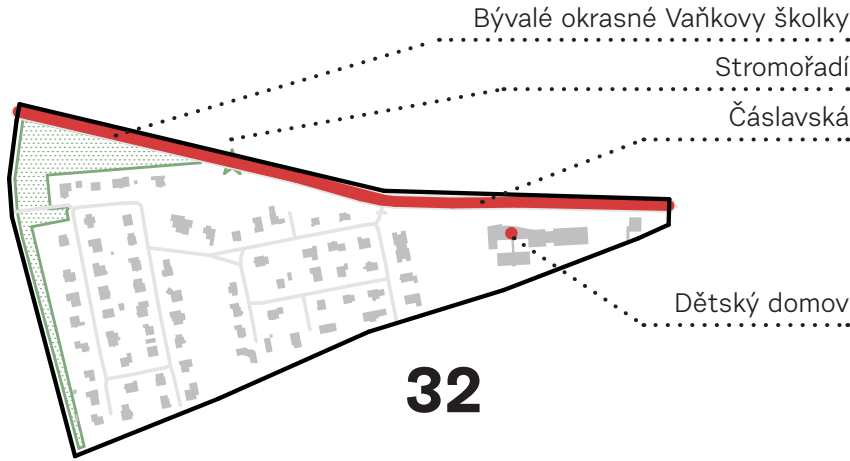
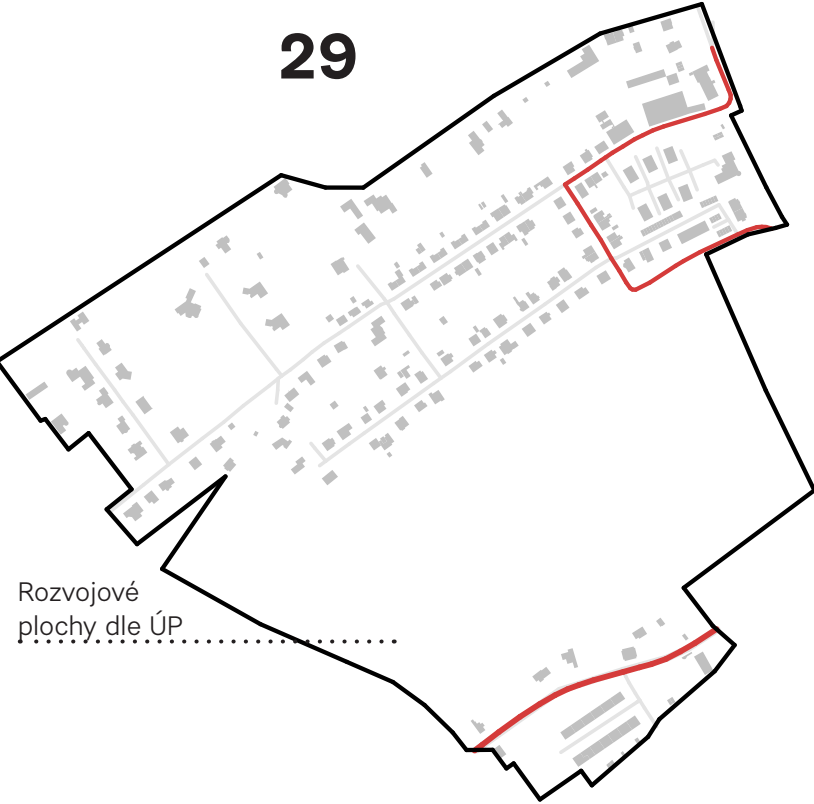
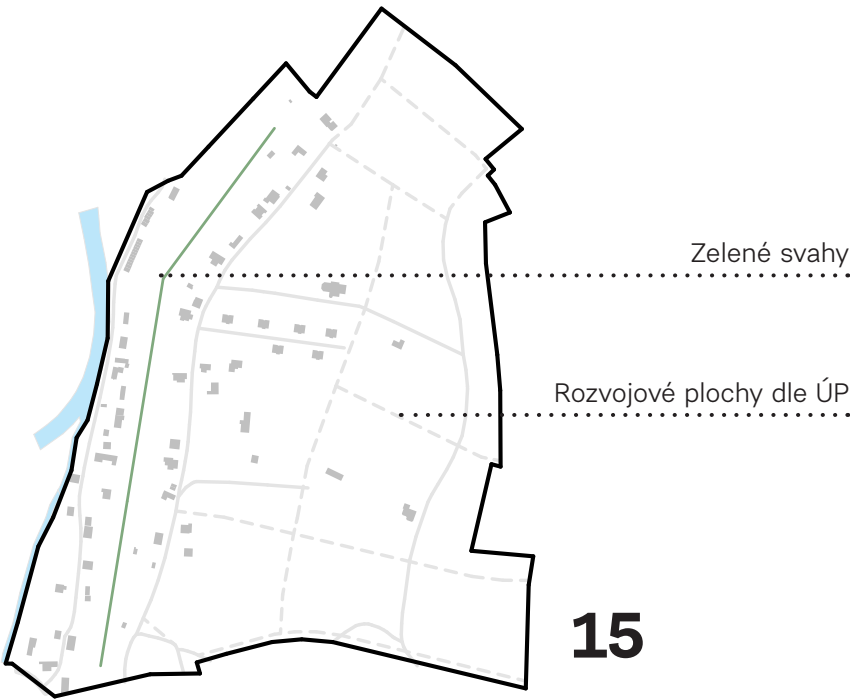
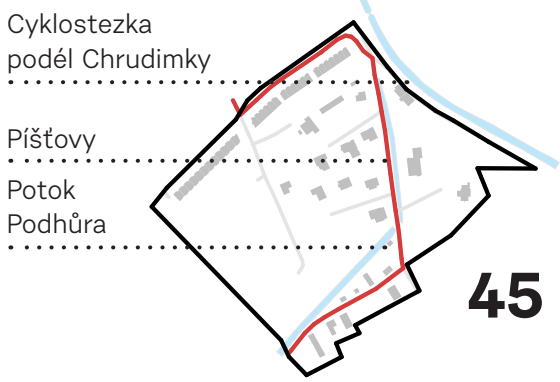
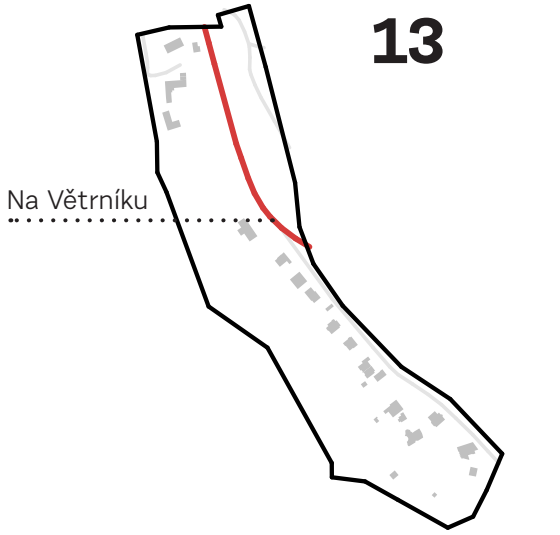
Významná centra
Většinou pouze hlavní ulice, ke které se území připojuje

Proporce ulice
Šířka ulice převažuje nad výškou domu



Výška budov
1-2 NP

Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení především kategorie D, ale objevují se všechny (dle kapitoly 3.1)



Povrchy

Stejně jako v lokalitách městského rodinného bydlení se i na území pří-městské zástavby potkáváme s povrchy asfaltovými, případně chodníky dlážděnými betonovou, zámkovou dlažbou. Žulová kostka se již neobje-vuje ani pro zálivy autobusových zastávek, neobjevují se ani kamenné obrubníky, častěji povrch komunikace přechází přímo do zatravněného pásu lemujícího cestu či plot. Povrchy jsou také častěji v horším stavu. Parkovací místa nebývají většinou nijak vymezena, natož jiným druhem či barvou dlažby.



Markovice

Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Lokality jsou charakteristické vysokým podílem zelených ploch, které představují soukromé rodinné zahrady. Zahrady a předzahrádky jsou více uzavřeny do sebe a do veřejného prostoru se příliš neotvírají. Převažuje okrasné využití zahrad, převaha konifer a sekaných trávníků nepředstavuje příliš pestré biotopy pro živočichy. Soukromé zahrady velmi významně přispívají ke každodenní rekreaci majitelů. Zahrady za-jíšťují přirozený zásak srážkových vod. Prostorové parametry obousměr-ných ulic většinou neumožňují výsadbu alejových stromů ani keřů. Nová zástavba většinou nerespektuje prostupnost sídla a krajiny, vytváří v území bariéry. Problematika rozšiřování do otevřené krajiny a necitlivé zasazení domů do okolního terénu.



Markovice - Čáslavská



Parkování

Vzhledem k malé hustotě zástavby většiny území není převaha po-ptávky nad nabídkou parkování v území problémovým či významným tématem. Parkování je realizováno z velké části na vlastním pozemku nebo v uličním profilu. V některých lokalitách dochází z častému stání na chodnících. Parkování v ulicích není nijak zpoplatněno, s výjimkou nové developerské výstavby zde neexistují vyhrazená stání.



Markovice

Mobiliář

Vzhledem k malé intenzitě procházejících a často chybějícím pobyto-vým a shromažďovacím místům je mobiliáře (košů a laviček) v lokali-tách jen málo. Pokud se zde nachází, pak jen ve velmi nízkém standar-du. Přístřešky na zastávky jsou zastaralé a bez laviček. Kontejnery jsou často nevhodně umisťovány na zatravněné povrchy.

Koš



Lavička



Lampa



Sloupky



Infografika



Kontejnery



Zastávky



Stojany na kola



Hodnoty

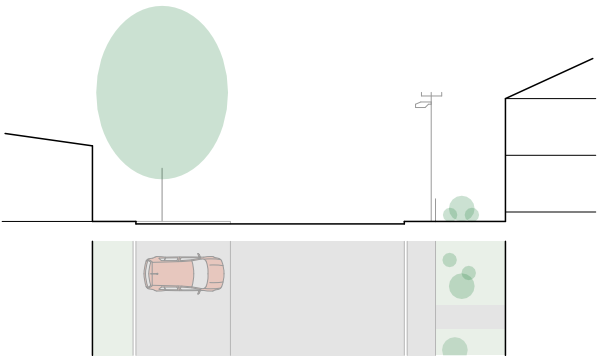
- malá intenzita dopravy ve vnitřním území, pocit bezpečí
- předzahrádky oživující ulici
- sociální kontrola veřejného prostoru
- parkování na vlastním pozemku
- blízkost bývalých Vaňových školek a rozvojové lokality Na Skřiván-ku s potenciálem budoucího rekreačního využití

Problémy

- často chybějící společenské centrum lokality
- předpoklad primární dopravy vlastním automobilem
- řídka zástavba nebo malá velikost lokalit často neumožňuje umístě-ní základní vybavenosti
- nevyužit potenciál cest do krajiny - pozemky často vytváří bariéry v území
- neprůhledné a vysoké ploty
- absence vegetace v ulicích
- absence prvků pro zachytávání a zásak dešťových vod v ulicích
- převažuje okrasná funkce zahrad s větším podílem zpevněných ploch - méně atraktivní biotopy pro živočichy

Smišené lokality

Lokality s nejasným zařazením vzhledem ke smíšenosti druhu zástavby, jejich funkcí i důležitosti. Jedná se však spíše o okrajové lokality zahrnující brownfieldy, vybavenost i rozvojové plochy. Zajímavou lokalitou je území č. 22 na soutoku hlavního toku Chrudimky a Městského náhonu, kde se mísí areály sportovišť s rodinnou zástavbou.



Řez typickou ulicí (ul. Nerudova), 1:400



Ul. Nerudova

Charakter zástavby
Smíšený

Význam
Smíšený

Významná centra
Vlaková zastávka Chrudim město / hřbitov U Kříže a krematorium / sportovní areály

Výška budov
1-2 (-6) NP

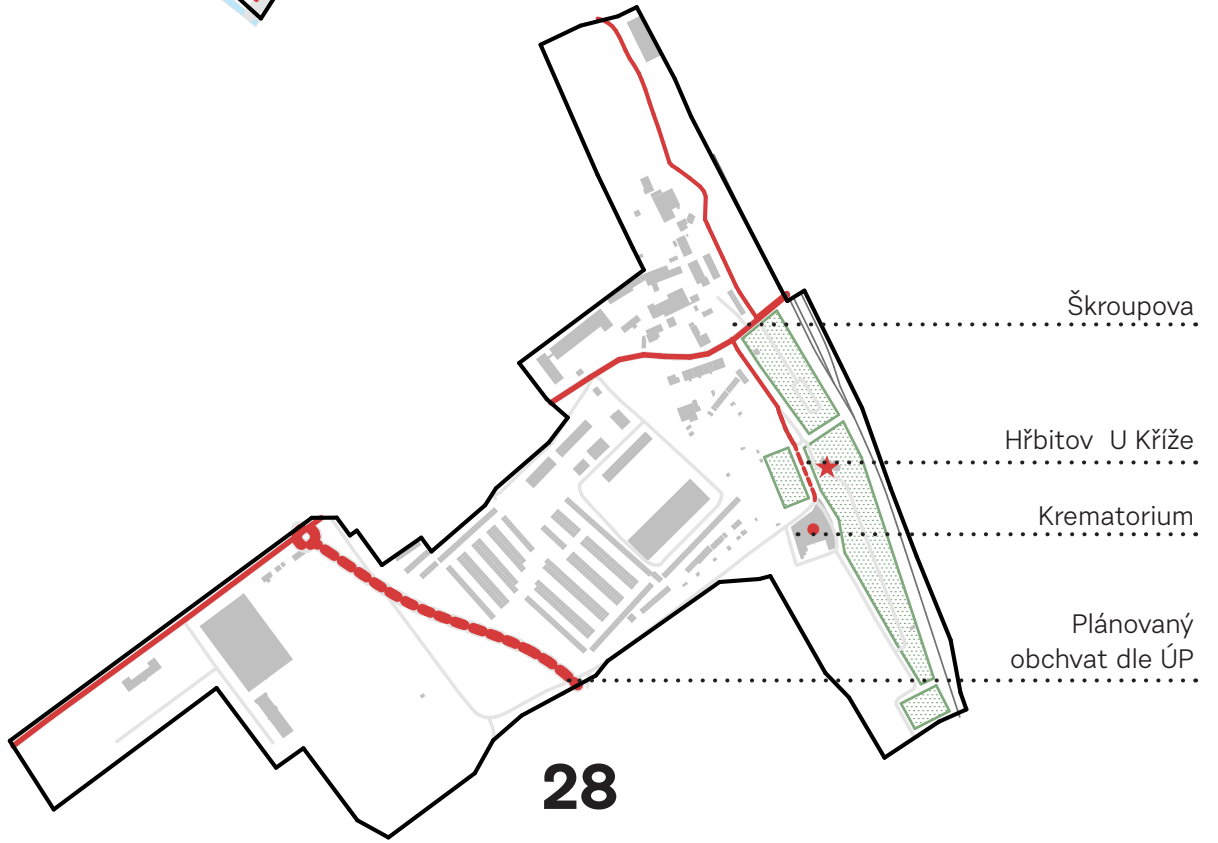
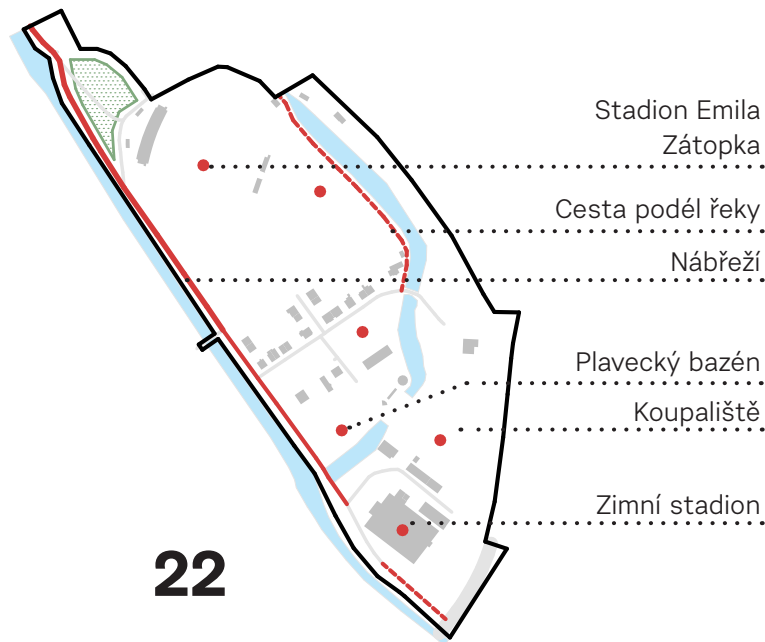


Vztah parteru k ulici
Smíšený

Režim ulice
Normální

Proporce ulice
Proměnlivá, uliční čára zalamovaná

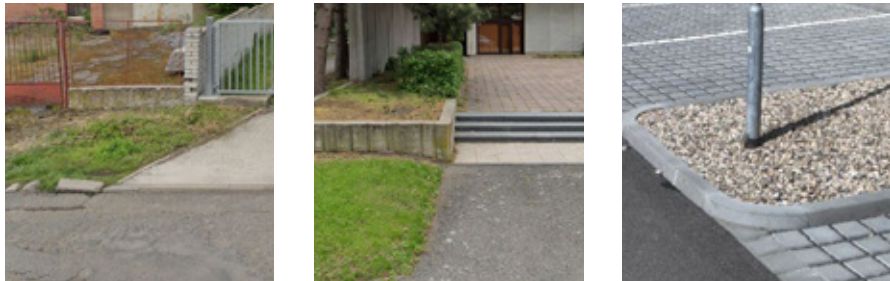
Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení především kategorie B, ale objevují se A a D (dle kapitoly 3.1)



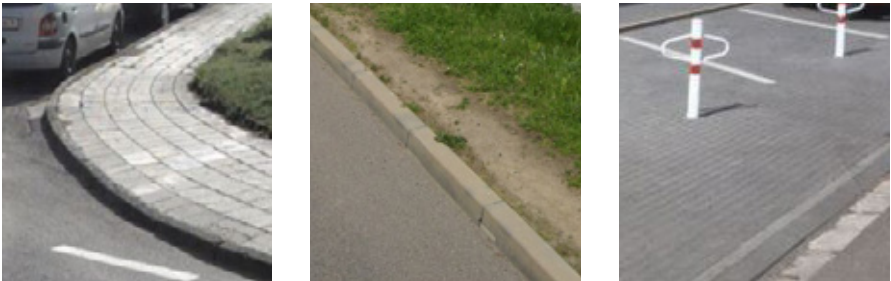
Povrchy

Povrchy v týchto lokalitách si nekladou ambíci vyčnívať či si príliš hrať s jemným detailom - a u väčšiny ploch to ani není žádoucí. Väčšinou se setkáváme s asfaltom, betonovým obrubníkom a prípadne betonovou dlažbou. Najdeme však miesta jako cesta ke hřbitovu, okolí krematoria, mestský okruh či ulice Nerudova vedoucí k vlakové stanici Chrudim-město, která by si zasloužila více pozornosti a vhodnější volbu materiálu odrážející jejich význam.

Zpevněné plochy v území jsou často v nevyhovujícím stavu. Jsou místa kde vyšlapaná pěšina podél cesty napovídá chybějící chodník.



Ul. Nerudova



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Lokality jsou charakteristické poměrně širokými ulicemi, často s travnatými pásy a fragmenty stromořadí. Vzrostlé stromy se objevují nahodile. Väčšinou chybí nové výsadby. Profil ulic není řešený koncepčně. Hospodaření s dešťovou vodou není řešeno. Lokality často vzbuzují dojem periferie i přesto, že se nachází nedaleko centra města a nachází se zde celoměstsky důležitá občanská vybavenost. Ulice slouží jako koridory pro pěší a cyklisty směřující do centra města nebo do otevřené krajiny. Z hlediska stanovišť představují nebezpečné plochy v území spíše chudší biotopy s izolovanými pestrými enklávami.



Hřbitov U Kříže



Parkování

Parkování v těchto lokalitách není nijak zpoplatněno či výrazně regulováno. Parkuje se buď volně, nebo na vyhrazených místech. Ta někdy jsou a někdy nejsou odlišena od materiálu vozovky jiným druhem povrchu (zámková dlažba). Významnější místa by si zasloužila vhodnější začlenění parkovacích ploch např. pomocí zeleně, rozdělení do menších skupin či jiným druhem povrchu.

V území na jih od ul. Škroupova se nachází velké množství individuálních garáží. Na jih od ul. Tábořská u supermarketu Lidl existuje speciální poloveřejná plocha parkoviště pro zákazníky.



Parkování u hřbitova

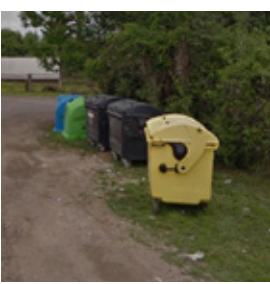
Mobiliář

Vzhledem k spíše okrajové povaze lokalit se již nesetkáváme s tak pestrout paletou a vysokou četností mobiliářových prvků. Lavičky jsou například umístěny pouze u hřbitova sv. Václava, jiná důležitá místa však lavičky a koše postrádají. Zastávka v ul. Tovární je bez přístřešku.

Koše



Kontejnery



Lavičky



Lampy



Sloupky



Zastávky



Hodnoty

- hřbitov u sv. Václava
- krematorium
- opravené části ulic
- široký profil ulic umožňující jejich revitalizaci
- vzrostlé stromy

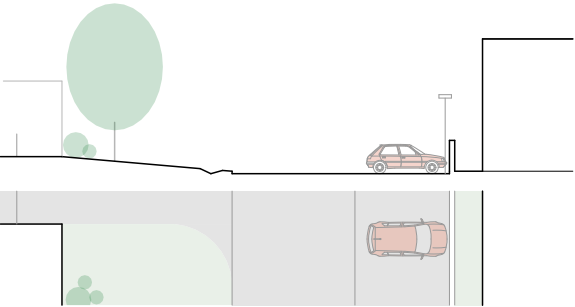
Problémy

- dopravní charakter hlavních komunikací
- stav a materiály povrchů často neodpovídá jejich významu
- chybějící mobiliář na významnějších místech
- nevhodně začleněná parkování na významnějších místech
- chybějící chodníky v některých úsecích
- absence nových výsadeb stromů a keřů
- absence řešení hospodaření s dešťovou vodou ze zpevněných povrchů
- nízká pestrost biotopů

Průmysl a areály

V Chrudimi se nachází několik lokalit, které je možné označit za zcela průmyslové. Zástavbu tvoří haly drobné či větší výroby, skady a přidružené kancelářské prostory převážně uskupené do oplocených areálů. V menšině se zde nachází i některé služby a prodejní plochy, které se však nedají úplně považovat za oživující prvek veřejného prostoru a jsou spíše jen jedním z dopravních cílů (benzina, autoservis, prodej stavebnin, autosalon). Podobně se chovají i supermarkety, proto je zařazujeme do této skupiny také. Nachází se především při jižní části městského okruhu.

Při popisu charakteru těchto lokalit je těžké mluvit o centrech, podlažnosti či proporcích ulice. Vytvářet živou ulici s lidským měřítkem pro chodce zde nebývá prioritou, avšak i tak by měl veřejný prostor zejména na důležitých osách nabízet možnost pohodlného pohybu pro všechny typy dopravy a ve vytipovaných uzlech s potřebným příslušenstvím (stojany na kola, lavičky, přístřešek u zastávky atp.).



Řez typickou ulicí (ul. K Májovu), 1:400

Charakter zástavby
Haly v průchozích, částečně průchozích či uzavřených areálech

Význam
Okrajový / dopravní



Vztah parteru k ulici
Volný, bez nebo jen s malou interakcí

Režim ulice
Normální / vnitřní režim areálů



Průmyslový areál (lokalita 33)

Významná centra
Bez lokálních center / dopravní spojky



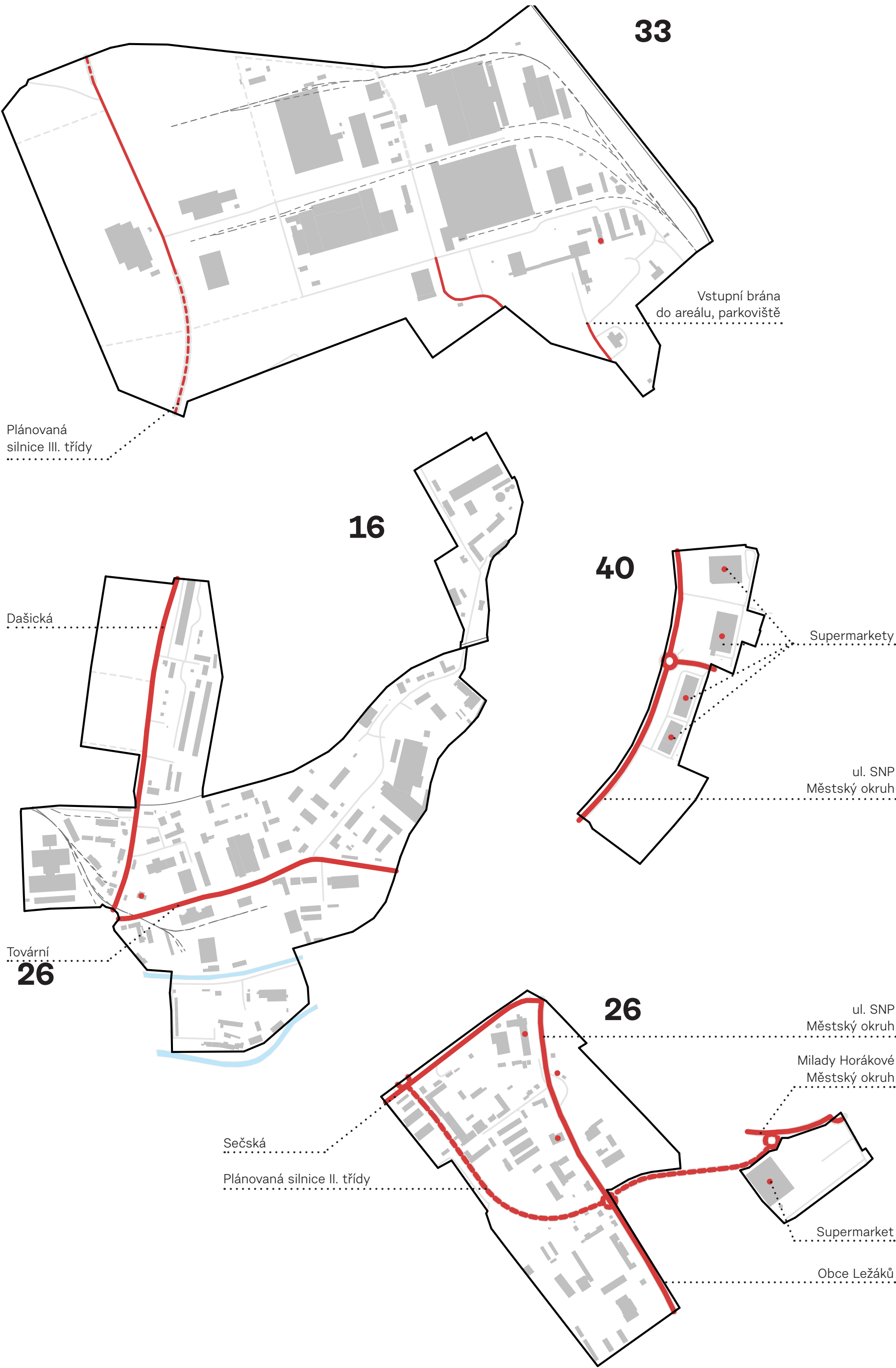
Výška budov
1-X NP



Proporce ulice
Volná



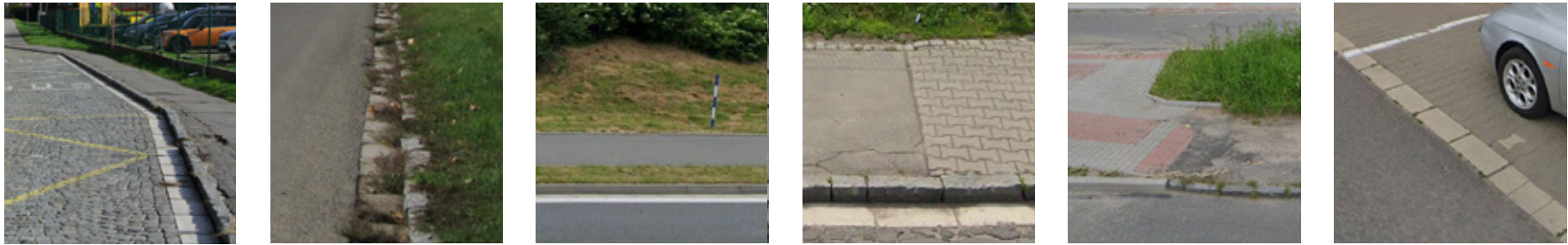
Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení kategorie B a C (dle kapitoly 3.1)



Povrchy

Vzhledem k okrajové povaze lokalit a často dopravnímu charakteru procházejících komunikací není zpevněným plochám v území věnována značná pozornost. Setkáváme se s běžnými materiály jako asfalt na plochy pro vozidla i chodce, betonová zámková dlažba, betonové, výjimečně kamenné obrubníky. Zbývající plochy veřejného prostoru zůstávají nezpevněné (trávník). Velká část ploch pro chodce vykazuje menší či větší defekty, povrchy nejsou sjednocené. Na mnoha místech chodník není kontinuální nebo chybí (ul. Obce Ležáků, Dašická, K Májovu).

V místech, která jsou vnímána jako významnější (městský okruh, hlavní výpadevové silnice), je patrná vůle volit jemnější detail v podobě zálivů autobusových zastávek dlážděných žulovou kostkou či použití stejného materiálu jako detail kruhových objezdů.



Nákupní zóna

Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Areály většinou nerespektují propustnost sídla a krajiny, vytváří v území bariéry. Problematika rozšiřování do otevřené krajiny a necitlivé zasazení objektů do okolního terénu. Velmi problematické umístění areálu v nivě řeky.

Lokality jsou charakteristické poměrně širokými ulicemi, rozsáhlými parkovacími zpevněnými plochami, které často lemují travnaté pásy, většinou bez vzrostlých stromů a nových výsadeb. Uliční profil je řešený spíše utilitárně bez koncepčního řešení zeleně a práci s dešťovou vodou. Ulice, v případě, že jsou propustné, slouží jako koridory pro pěší a cyklisty směřující do centra města nebo do otevřené krajiny. Z hlediska stanovišť představují nezpevněné plochy v území chudé biotopy a velmi chudé biotopy.



Průmyslová zóna (L33)



Parkování

Parkování zaměstnanců i zákazníků je realizováno v rámci areálů či před nimi na ploše vlastních pozemků. Tyto plochy pak často oddělují od samotné ulice méně či více vzhledné plochy vegetace.



Průmyslová zóna (L33)

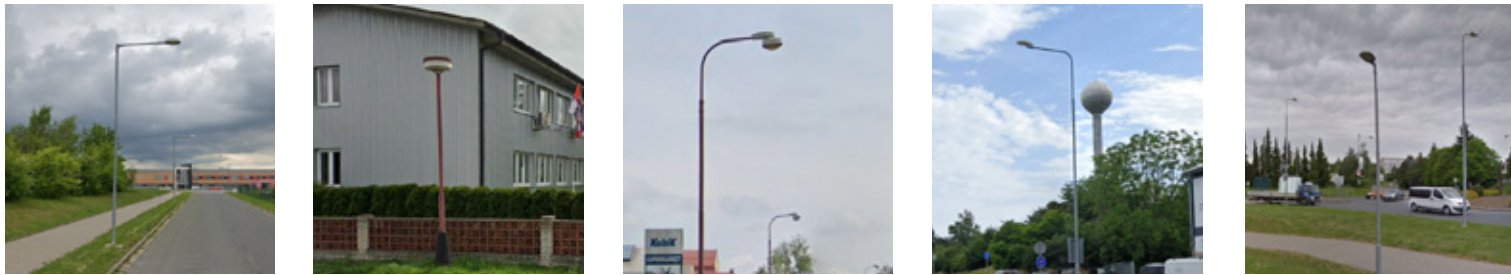
Mobiliář

Je pochopitelné, že vzhledem k charakteru lokalit a menší intenzitě osob pohybujících se po veřejném prostranství zde nenalézáme až na nákupní centra příliš mnoho prvků mobiliáře. Dostatečné vybavení mobiliářem však často nemají ani autobusové zastávky (lavička, koš, přístřešek) či procházející významnější ulice a jejich cíle.

Koš



Lampy



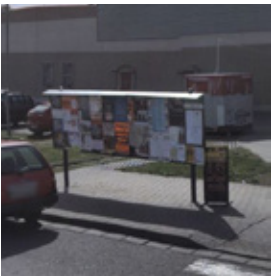
Sloupky



Zastávky



Infografika



Hodnoty

- nákupní centra (L40) mají řešen přístup pro chodce
- občas se objevují detaily z žulové kostky na městském okruhu (zastávky, kruhové objezdy)
- široký profil ulic umožňující jejich revitalizaci

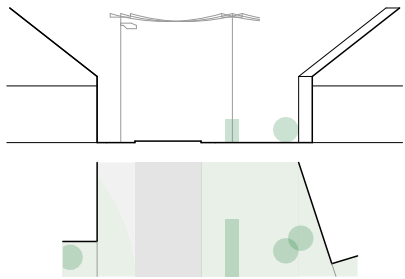
Problémy

- velká část veřejného prostoru (plochy před areály) mimo majetek města
- chybějící propojení pro pěší a cyklisty
- chybějící chodníky v některých úsecích
- nedefinované nezpěvněné plochy
- špatný a nejednotný stav ploch pro pěší
- absence vzrostlých stromů a nových výsadeb
- absence řešení hospodaření s dešťovými vodami
- chudé stanoviště pro biotu
- nízká pobytoost poměrně rozlehlých částí města
- nevhodné zasazení do okolní krajiny, případně velmi nevhodné umístění v nivě řeky, v blízkosti nejceňnějších přírodních ploch

Vesnice

Medlešice, Topol, Vestec a Vlčnov jsou bývalé obce spadající do správního území města Chrudim. Mají typický vesnický ráz vycházející ze shlukového uspořádání jednopodlažních vesnických usedlostí s vnitřními dvory kolem centrálního prostранství. Obcím Topol a Vlčnov dominuje velká, nepravidelná náves venkovského charakteru napojená na průjezdní komunikaci.

V některých obcích se nachází drobná občanská vybavenost jako obchod s potravinami, hasičárna, mateřská školka, kaple či křížek a autobusová zastávka.



Řez typickou ulicí (Vlčnov), 1:400



Topol náves

Charakter zástavby
Shluková zástavba vesnických usedlostí s vnitřními dvory, často kolem hlavní návsi

Význam
Lokální



Vztah parteru k ulici
Těsný / s předzahrádou



Režim ulice
Normální / zóna 30 / společný pohyb (bez ozn. obytná zóna)



Významná centra
Návsi obcí / u významných objektů (zámek, hřbitov) / vodní plochy



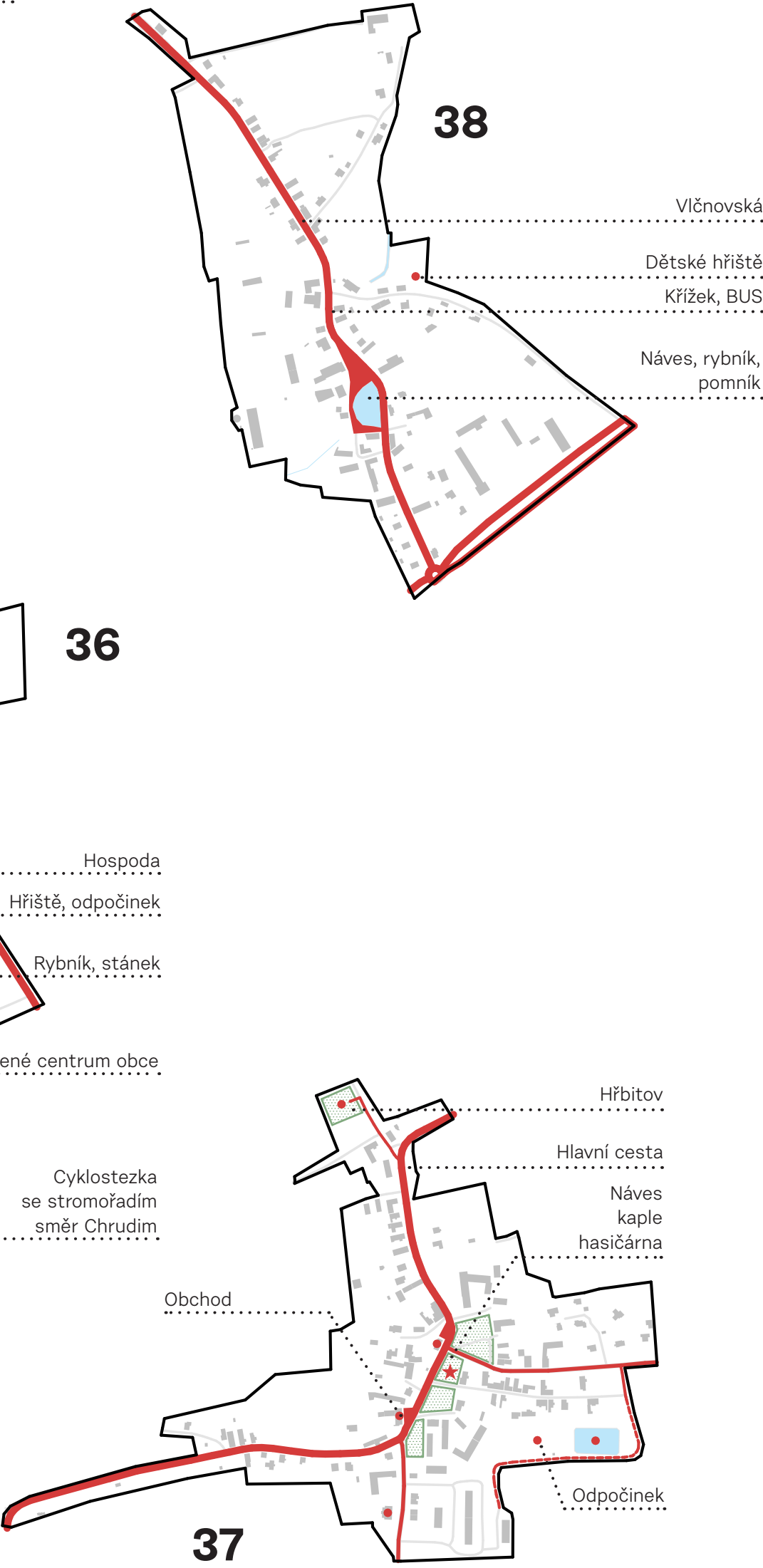
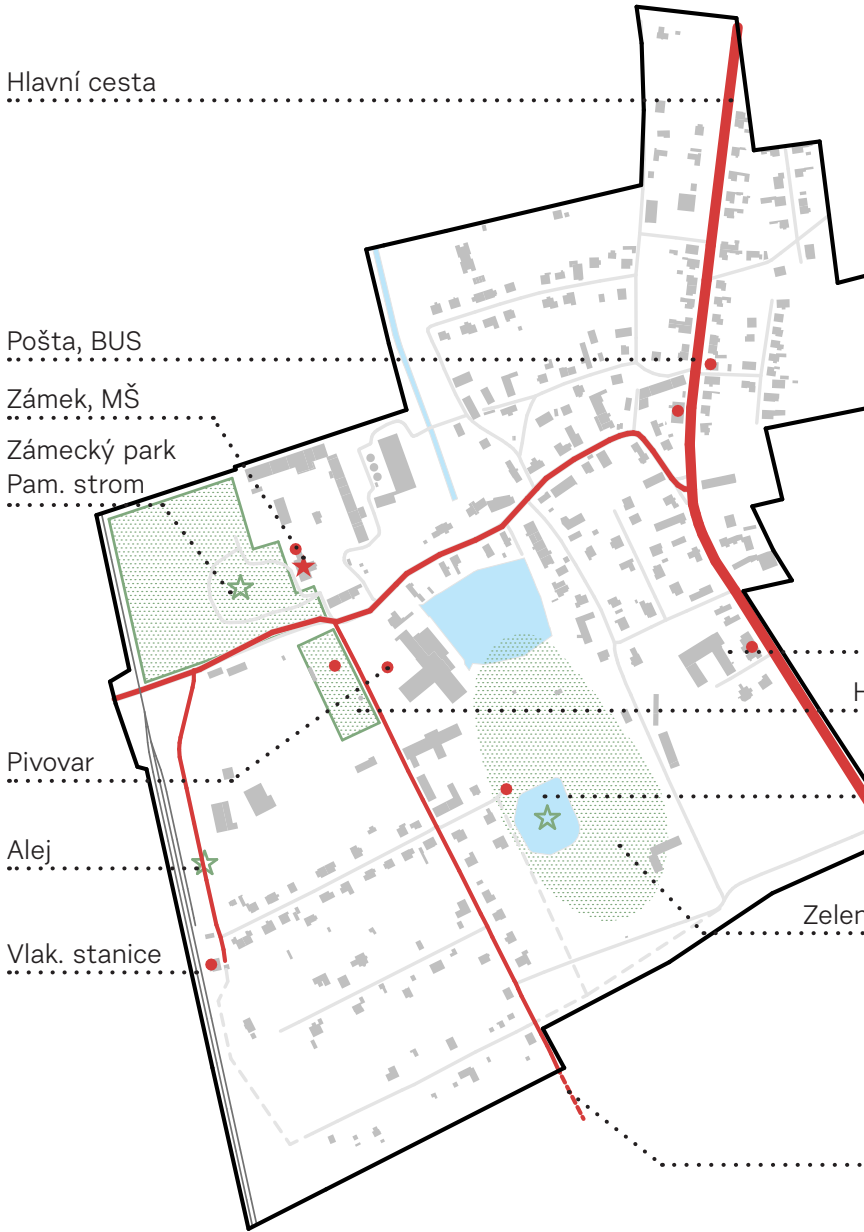
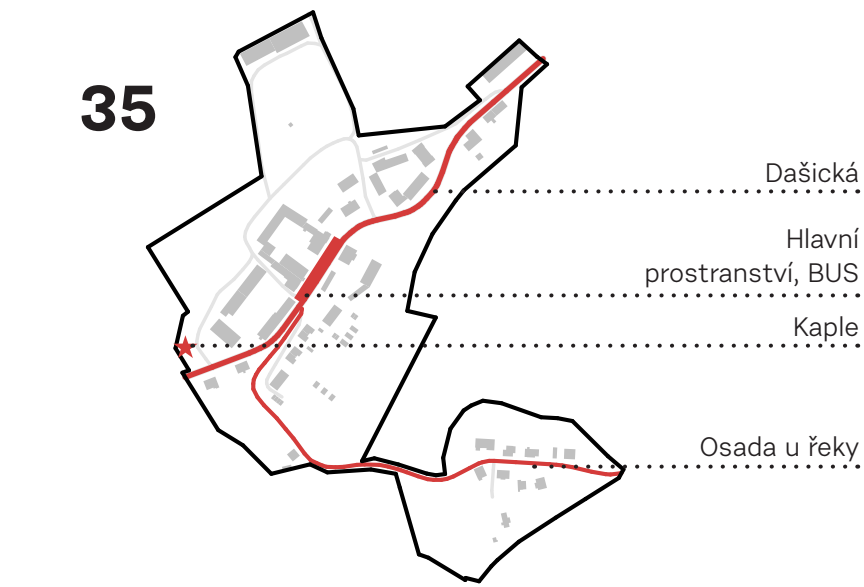
Proporce ulice
Výška domu se rovná nebo je větší než šířka ulice



Výška budov
1-3 NP



Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení všech kategorií (dle kapitoly 3.1)



Povrchy

Setkáváme se s širokou škálou různých povrchů - od asfaltu, přes různé typy dláždění až k cestám ze šotoliny s měkkými okraji v okrajových polohách obce a na cestách vedoucí do krajiny. Povrchy jsou v různém stavu, lze jen částečně vypořádat konkrétní pravidla pro jednotlivé typy povrchů.

Žulová kostka bývá používána ke zdůraznění předprostorů významnějších staveb (např. zámek Medlešice) či tvoří povrchy starých cest (Vestec, cesta k osadě). Na hlavních prostranstvích včetně průjezdných cest jsou chodníky dlážděné betonovou dlažbou v různém stavu. Obrubníky jsou betonové, výjimečně kamenné nebo často chybí - právě tento měkký lem bez obrubníků bývá pro vesnická prostranství typický.



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Stromy a travnaté plochy v centrech obcí pomáhají vytvářet venkovský charakter místa. Je zde patrná intenzivní péče o veřejná prostranství. V obcích a jejich blízkém okolí je zachována drobná sakrální architektura, nejčastěji na křižení stávajících a zaniklých cest, často doprovázená vzrostlými stromy. Fragmenty alejí ovocných stromů vybíhají do krajiny a napomáhají k členění velmi intenzivně hospodářsky využívané krajiny. Jádra obcí a jejich okolí tak zastupují nejpestřejší biotopy v unifikované okolní krajině. Vesnice jsou charakteristické vysokým podílem zelených ploch, které představují soukromé rodinné zahrady a sady. Zahrady a předzahrádky jsou samozřejmou pohledovou součástí veřejných prostranství. Zahrady a především sady zajišťují přirozenou pestrost biotopů pro hmyz, ptáky a malé savce. Zahrady zajišťují přirozený zásak dešťových vod a velmi významně přispívají ke každodenní rekreaci majitelů.



Vlčnov



Topol návěs



Parkování

Parkování nebývá nijak vyhrazeno ani zvláště omezeno. Většina parkování místních obyvatel je realizována na vlastních pozemcích a vjezdech.

Specifikem Vlčnova je dlouhodobé parkování v severní části návěs před areálem autoservisu, které degraduje toto veřejné prostranství.



Topol

Mobiliář

Na fotoanalýze mobiliáře je patrný nekonceptní přístup ve volbě mobiliáře a zastaralost některých prvků. Návěs a prostory před důležitými stavbami úplně postrádají mobiliář jako lavičky, koše a stojany na kola nebo je jejich počet neodpovídající pobytovému potenciálu, které prostranství nabízí. Autobusové zastávky jsou umístovány do centrálních poloh a bývají zděné. Specifickým prvkem ve veřejném prostoru jsou také pomníky a kříže - často upravené, někdy však pozapomenuté.

Koše



Kříže a pomníky



Lavičky



Lampy



Sloupky



Infografika



Kontejnery



Zastávky



Hodnoty

- malebné návěs s relativně původní zástavbou a krajinným prvkem jako sad, louka či rybník (zejm. Topol, Vlčnov)
- vodní plochy či toky v obcích či jejich bezprostředním okolí
- vzrostlé stromy a nové výsadby dřevin
- jasně daná lokální centra a odpočinková místa
- „měkkost“ v površích
- drobná veřejná vybavenost
- pestrá mozaika biotopů
- sídla plynule navazují na okolní krajinu a zásadním způsobem se z ní nevychleňují
- stezky pro pěší a cyklisty propojující obce s Chrudimí

Problémy

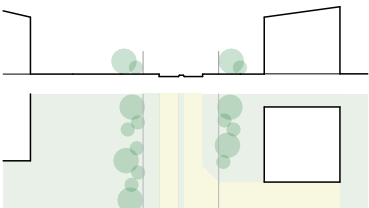
- ne vždy využitý pobytový potenciál hodnotných prostranství
- chybějící detail v površích hlavních prostranství
- špatný stav povrchů pro pěší a předprostorů významných staveb
- chybějící přístřešky či ohrazení stání na kontejnery na hlavních veřejných prostranstvích
- nebezpečné cesty v některých ulicích se zástavbou rodinných domů (prach, bláto)
- nevyužitý potenciál všech prvků drobné architektury (kříže, zvoničky)
- nedostatek pěších napojení obce na okolní krajinu

Zahrádky

Na území města se nachází několik lokalit, které tvoří zahrádkářské kolonie. Jedná se o kompaktní celky parcel zahrad napojených na páteřní, úzkou uličku. Zástavbu tvoří drobné chatky, někdy i rodinné domy, bez výrazného vztahu k veřejným prostranstvím. „Fasády“ prostranství zde tvoří ploty s průhledy do zahrad či živé ploty. Zeleň ve veřejných prostrastvích bývá téměř neupravovaná.

Vjezd do lokalit bývá skrytý, bez veřejného osvětlení. Území postrádají lokální centra, která by mohla posílit zahrádkářský komunitní život.

Pozn. Lokalita č. 15 je v současné době spíše zahrádkářskou osadou, nicméně územní plán počítá s její proměnou na rodinné bydlení, tudíž je zařazena do kategorie Příměstské rodinné bydlení.



Řez typickou ulicí (zahrádky u Ploché dráhy), 1:400



Zahrádky u řeky (L24)

Charakter zástavby
Drobné jednopodlažní objekty až rodinné domy, volně rozptýlené

Význam
Lokální

Významná centra
Bez lokálních center

Výška budov
1(-2) NP



Vztah parteru k ulici
Volný

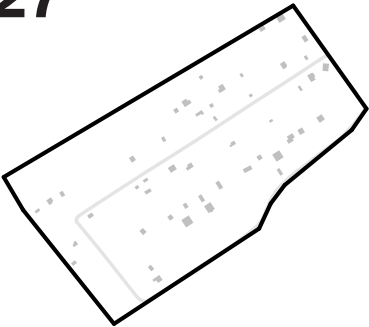
Režim ulice
Bez určení - společná komunikace pro všechny typy dopravy

Proporce ulice
Ulička, proporce dána ploty, nikoliv domy (plot : komunikace cca 1:3)

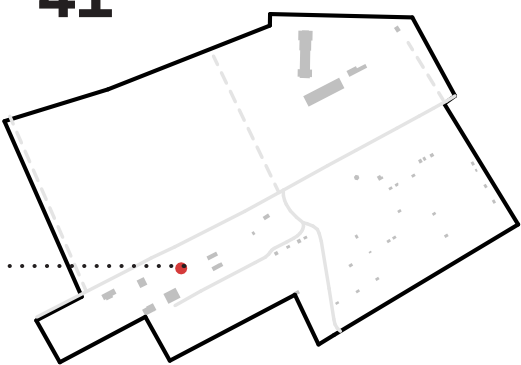
Formy zapojení zeleně ve VP
Zapojení kategorie D (dle kapitoly 3.1)



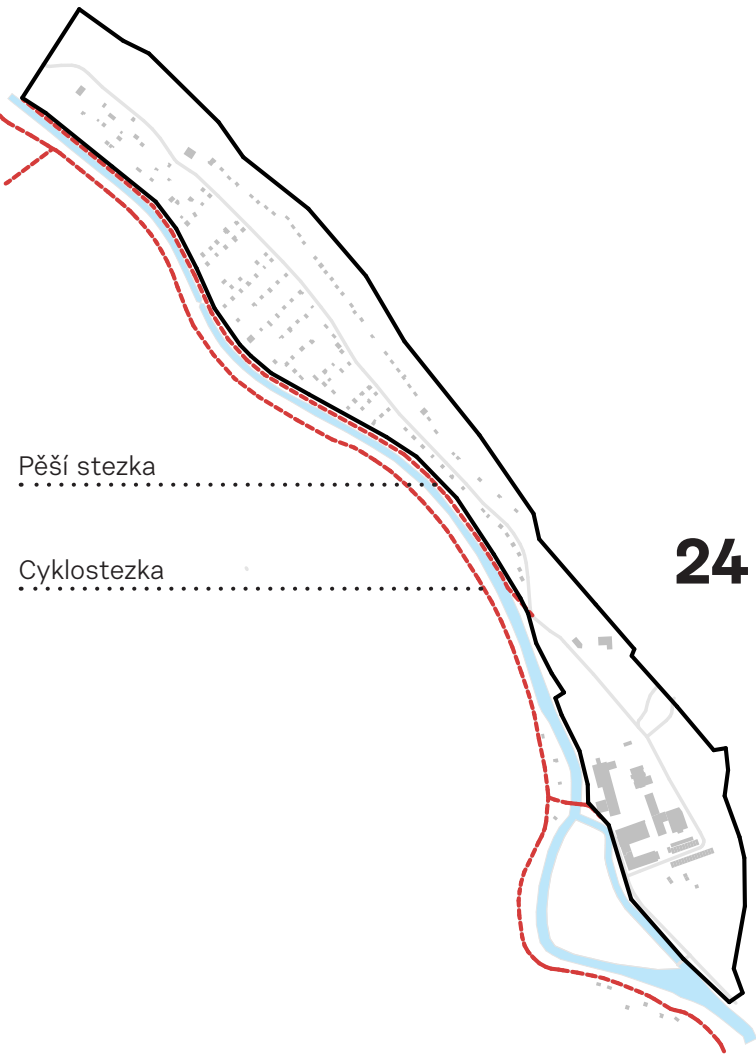
27



41



Fotbalgolf



24

Pěší stezka

Cyklostezka

Povrchy

Povrchy cest mezi zahrádkami tvoří šotolina nebo asphalt s měkkým okrajem bez obrubníků přecházející v lem vegetace.



Zahrádky L41



Sídelní zeleň ve veřejném prostoru

Zahrádkářská osada u řeky je vhodně situována mezi příkré zelené svahy a samotnou řeku Chrudimku. Zelené svahy jsou pro město typické a kolonie se tak přirozeně stává součástí zeleného horizontu a dotváří příměstský charakter okolí. Nejzásadnějším aspektem osad je zachování jejich prostupnosti s návazností na pěší a cyklistické trasy a zachování charakteru drobných staveb vytvářející specifickou atmosféru zahrádkářských osad.

Zahrádkářské osady jsou charakteristické vysokým podílem zelených ploch. Zahrady a především sady zajišťují přirozenou pestrost biotopů pro hmyz, ptáky a malé savce. Zahrady zajišťují přirozený zásak dešťových vod. Zahrádkářské osady velmi významně přispívají ke každodenní rekreaci majitelů / nájemců.



Zahrádky u řeky



Parkování

Parkování je většinou realizováno na vlastním pozemku. Pokud to šířka uličky dovolí, pak i na volných travnatých či štěrkových plochách.



Zahrádky u řeky

Mobiliář

Mobiliář se v území téměř nevyskytuje, chybí i veřejné osvětlení.



Koše



Infografika

Hodnoty

- zahrádky v polohách, kde netvoří bariéru v území - dobrá prostupnost pro pěší a cyklisty
- kompaktní celky
- aktivně využívané a opečovávané zahrádky
- uličky volně průchozí
- přirozené a měkké povrchy
- pestrá mozaika biotopů
- zahrádkářské osady plynule navazují na okolní krajinu a zásadním způsobem se z ní nevyčleňují

Problémy

- absence lokálních center
- chybějící kontejnery
- absence veřejného osvětlení v celém území včetně přístupových cest do lokalit - pocit nebezpečí
- přestavby drobných chatků na rodinné bydlení

6. Hlavní východiska pro návrh

V návrhové části se budeme zabývat komplexním návrhem standardů povrchů, mobiliáře, vegetace, typických uličních řezů a vhodných režimů veřejných prostranství vymezených v analytické části v závislosti na typu lokality a charakteru a významu dílčích ploch. Každé ploše veřejného prostranství tedy bude přiřazen typ určitého standardu vhodný pro její charakter, účel a význam. Následuje shrnutí hlavních východisek pro návrh vyplývajících z analytické části.

6.1 Uliční profil

Členění uličního profilu navrhnout s ohledem na pohodlí a bezpečnost všech druhů pohybu včetně cyklistů a osob s omezením pohybu. Vhodné začlenění zeleně s ohledem na ekologickou udržitelnost, místní klimatické podmínky a snadnou údržbu.

Diferenciovat typy režimu ulice dle charakteru lokality a konkrétního veřejného prostranství.

6.2 Povrchy

Navrhnout volbu povrchů odpovídající významu, charakteru a využití daného veřejného prostranství a vzhledem k lokalitě. Využití potenciálu povrchu zdůraznit významnější místa od ostatních. Volba přiměřeného detailu a textury povrchů.

Povrch jako nástroj pro odlišení účelu dílčích ploch veřejného prostranství (chodci/cyklostezka/vozovka/parkování/zastávky autobusů) Detail přechodu jednoho typu povrchu v jiný.

Zvolit povrchy s ohledem na odvodňování zpěvněných ploch a zasakování.

6.2 Mobiliář

Navrhnout jednotnou koncepci volby prvků mobiliáře. Omezení výběru na několik kvalitních prvků pro každý typ mobiliáře, vhodný pro jednotlivé druhy veřejných prostranství s ohledem na charakter lokality.

Doplnění či vytvořit síť prvků - stojany na kola, pítka, lavičky, koše. Stanovení pravidel pro jejich umísťování.

Stanovit pravidla pro vzhled a umísťování přístřešků na kontejnery a restaurační zahrádek.

6.3 Doprava ve veřejném prostoru

Mobilita v prostoru obecně - shrnutí

Stagnace/úbytek IAD a MHD ve prospěch pěší a cyklodopravy. Větší volnočasová mobilita, zmenšování podílu cest „do práce – z práce“. Hlavní dojíždka/vyjíždka ve směru z/do Pardubic. Koncentrace cílů ve městě v historickém centru, podél Palackého třídy, na sever od MKO, na východě podél MKO.

ÚPD z hlediska dopravy - shrnutí

Východní (přeložka I/37) a severní (přeložka I/17) část obchvatu dle ÚPD zčásti hotová, zčásti reálná v cca v horizontu 10 let, jižní a západní úseky teoretické, reálně se s nimi pravděpodobně nepočítá. I po dokončení obchvatu komunikace okruhu zčásti nebudou místní komunikace, ale silnice. Úpravy železničních tratí a přejezdů zřejmě nereálné. Plán obrovského navyšování parkovacích kapacit v celém městě – parkovací domy, podzemní garáže, velkoplošná parkoviště, v historickém centru cca dvojnásobek stavu, parkovací domy na sídlištích – reálnost otázkou.

Pěší a cyklistická doprava - shrnutí

Významný potenciál a rekreační význam osy podél Chrudimky. Chybí kvalitní cyklistické napojení do Pardubic. Dlouhodobý plán stezky na jihozápad do rekreační oblasti Podhůra. Ve městě uzel méně významných místních cyklotras. Úseky výpadevých cyklostezek do okolí, v intravilánu úsek stezky podél Chrudimky, jinak bez opatření.

Hromadná doprava a její infrastruktura - shrnutí

4 linky autobusů MHD. Snižující se význam. Okrajový vnitroměstský význam vlaku. Zásadní, ale problematické spojení do Pardubic, plány na

přeložky trati nereálné. Úprava terminálu u vlakového nádraží spočívá především v přidávání parkování, neřeší se pěší a cyklistická přístupnost, neřeší se prostor nádraží BUS.

Zásobování - shrnutí

Ve městě neexistuje koncepce/metodika zřizování zásobovacích ani dalších krátkodobých stání.

Individuální automobilová doprava - shrnutí

Kolem centra okruh v intravilánu – MKO. Intenzity se zásadně změní s dokončením obchvatů. Mimo rámec ÚPD příprava připojení sportovišť na jihu z MKO. Ve městě na několika místech úrovněové překonávání železnice, bez výhledu na mimoúrovňové řešení. Na MKO a v ulicích v širším centru typicky dopravní režim 50 km/h. U ulic mimo MKO bez rozlišování významu/intenzit atp. Hlavní průjezd historickým centrem zóna 30, okolní ulice historického centra obytná nebo pěší zóna. Na několika místech mimo historické centrum využití obytné zóny. Napojení historického centra z MKO od severovýchodu skrz rezidenční ulice.

Parkování automobilů - shrnutí

Veškeré dokumenty a převládající narativ o všeobecném plošném nedostatku parkování, ale chybí podkladová data o rozsahu problému, nejhorších lokalitách atp. Rozsáhlé plány na nové kapacity v ÚPD, zaměření na historické centrum a sídliště, zřejmě máloco reálné.

Doporučení pro návrh

Reagovat na trendy v dopravě dle dostupných dat při návrhu typických řezů veřejných prostranství. Zahrnout možné vlivy realizace plánovaných spojení na intenzity intravilánových komunikací.

Bezpečné, komfortní a kontinuální řešení cyklostezek v intravilánu města. Prostupnost volné krajiny a břehů Chrudimky po severní i jižní délce toku pro pěší i cyklisty.

Vhodné řešení a seskupování/rozptylování krátkodobých i dlouhodobých parkovacích stání, zejm. v centru města a před významnými budovami.

Návrh vhodného typu dopravního režimu ulic.

6.4 Sídlní zeleň ve veřejném prostoru

Sídlní zeleň jako součást zelené infrastruktury. Adaptace na změnu klimatu - zelená infrastruktura jako adaptační nástroj.

Vztah centrální části města, příměstské krajiny a otevřené krajiny. Prostupnost a kontinuita zelené infrastruktury.

Ekologické vazby, ekosystémové služby a možnosti jejich rozvoje v území. Zachování a podpora biodiverzity v rámci sídlní zeleně.

Péče a rozvoj stávajících ploch veřejné zeleně v sídle. Městský park, park Střelnice, Michalský park, park na Školním náměstí, park Republiky, park kolem městských hradeb.

Stromy a vegetace jako integrální součást náměstí, ulic, nábřezí. Uspořádání uličního profilu vzhledem k vegetačním prvkům, hospodaření s dešťovou vodou a vedením technické infrastruktury. Tyršovo náměstí, Masarykovo náměstí, nábřeží Karla Čapka, Jungmanovo nábřeží, ul. Poděbradova, Palackého třída, ul. Čáslavská, ul. Novoměstská a další.

Charakter ploch sídlení zeleně podél toku řeky Chrudimky a jejich náhonů. Problematika zelených svahů a prostupnosti města podél řeky. Přírodní cenná území jako součást města. Nábřeží Karla Čapka, Jungmanovo nábřeží, ul. Na Kopanici, ul. Na Sádkách, ul. Husova, ul. Lázeňská, ul. Střelecká, PP Ptačí Ostrovy, park Střelnice.

Charakter ploch sídlní zeleně v rozvojových rekreačních lokalitách a venkovských částech města. Rekreační lokalita na Skřivánku, Stromovka a Podhůra. Vesnice Medlešice, Topol, Vestec, Vlčnov.

Charakter ploch sídlní zeleně na sídlištích. Leguma, ul. Husova, U Stadionu, Jánské předměstí, Na Větrníku, Stromovka.



**Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim**

Analytická část

re: architekti
02 / 2021
brožura, 80 stran

výtisk č.
v 1.0

