



## KONCEPCE DOPRAVY V KLIDU VE MĚSTĚ ÚSTÍ NAD ORLICÍ

---

### Analytická a Návrhová část

ZADAVATEL:

**Město Ústí nad Orlicí**

**Zastoupeno:** Petrem Hájkem, starostou města  
Sychrova ulice 16, 562 24 Ústí nad Orlicí

ZPRACOVATEL:

**UDIMO, spol. s r.o.**

**Zastoupena:** Ing. Pavlem Roháčem, jednatelem společnosti  
Sokolská třída 8, 702 00 Ostrava

## OBSAH

<b>1. Úvod a zadání .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Charakteristika poptávky po mobilitě .....</b>	<b>4</b>
2.1 Vymezení řešeného území.....	4
2.2 Inventarizace podkladů .....	6
2.3 Obyvatelstvo a struktura, podnikatelská aktivita .....	7
2.4 Motorizace/automobilizace, historie a vývoj.....	12
2.5 Převážní vztahy, vnější relace .....	13
<b>3. Průzkum dopravy v klidu .....</b>	<b>15</b>
3.1.1 Průzkum území centra města a přilehlého okolí.....	15
3.1.2 Průzkum oblasti s vícepodlažní bytovou zástavbou hylváty.....	21
<b>4. Analýza dopravy v klidu .....</b>	<b>22</b>
4.1 Oblast centra města a navazující území.....	22
4.2 Lokality s vícepodlažní obytnou zástavbou.....	30
4.3 Dopravně telematické a informační systémy .....	33
4.4 swot analýza .....	34
<b>5. Kolize s koncepcí cyklistické dopravy .....</b>	<b>35</b>
<b>6. Návrh řešení Dopravy v klidu .....</b>	<b>39</b>
6.1 Základní východiska.....	40
6.1.1 Rozvoj a urbanizace území.....	40
6.1.2 Odhad vývoje počtu obyvatel .....	41
6.1.3 Vývoj automobilizace, odhad pro rok 2030 .....	42
6.2 Centrum města a navazující území .....	43
6.3 Lokality vícepodlažního bydlení.....	47
<b>7. Návrhy řešení kolizí s koncepcí cyklistické dopravy.....</b>	<b>51</b>
<b>8. Přehled prioritních věcných opatření .....</b>	<b>59</b>
8.1 Cyklistická doprava .....	59
8.2 Statická doprava .....	62
<b>9. Seznam příloh .....</b>	<b>65</b>
<b>10. Seznam zkratk .....</b>	<b>65</b>
<b>11. Seznam obrázků.....</b>	<b>66</b>
<b>12. Seznam tabulek .....</b>	<b>67</b>
<b>13. Seznam grafů .....</b>	<b>67</b>

## 1. ÚVOD A ZADÁNÍ

Doprava je nezbytná pro rozvoj ekonomiky a společnosti. Zároveň je ale také doprava jedním z největších zdrojů emisí skleníkových plynů. Proto je nezbytné hledat řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Doprava v klidu (statická doprava) je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy ve městech. Vyznačuje se významnou prostorovou náročností a má nezastupitelnou roli při komplexním řešení zajištění mobility. Jako služba nabídkového charakteru, kterou je nezbytné významně organizovat, se postupně stává zásadním problémem měst.

Pro předmětné území byly definovány tři hlavní cíle řešení:

- zajistit bezpečné parkování co největšího počtu rezidentů, abonentů a krátkodobých návštěvníků města
- zavést efektivní systém parkování dlouhodobých návštěvníků a zaměstnanců města v přijatelné docházkové vzdálenosti
- koordinovat řešení dopravy v klidu se záměry rozvoje cyklistické dopravy.

Dokumentace je tvořena Analytickou částí a Návrhovou částí. Předmětem Analytické části je shromáždění a analýza dostupných informací a podkladů o stavu a tendencích vývoje.

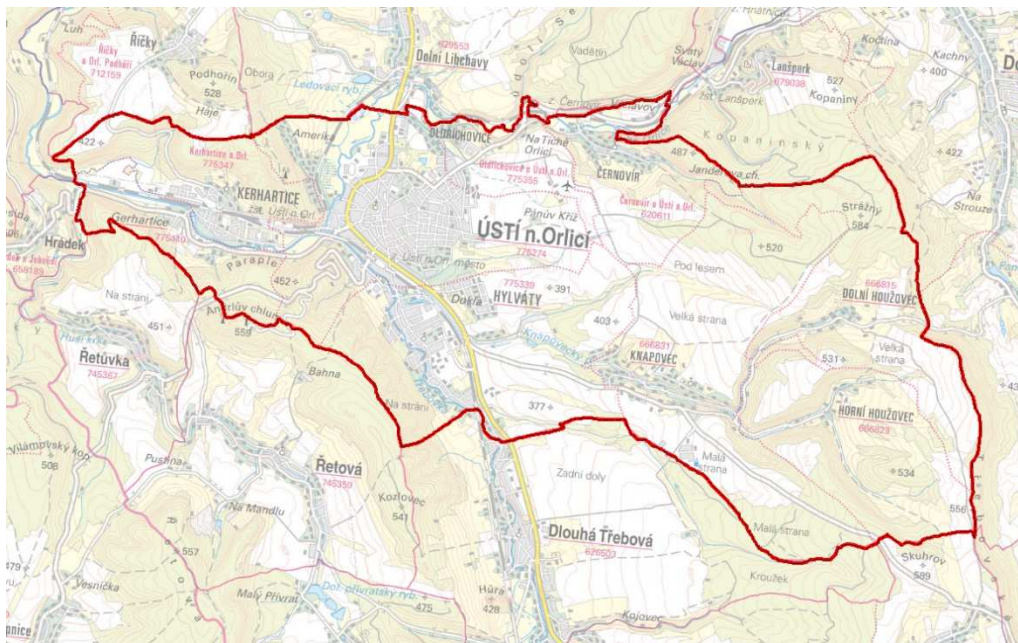
V analytické části je provedeno vyhodnocení stávajících podmínek mobility, analýza obsahuje vyhodnocení dopravního průzkumu dopravy v klidu z hlediska nabídky a poptávky a z nich vyplývajících rizik jak územních, tak i dopravních, které je nutné řešit.

Návrhová část obsahuje rozbory území, počtu obyvatel, vývoje automobilizace, dále řešení ve vztahu ke koncepci cyklistické dopravy. V závěru je předložen přehled prioritních kroků rozvoje cyklistické dopravy, včetně jeho harmonizace s rozvojem statické dopravy.

## 2. CHARAKTERISTIKA POPTÁVKY PO MOBILITĚ

### 2.1 VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Koncepce dopravy v klidu je vyhotovena pro zájmové území města Ústí nad Orlicí, v informativní míře jsou hodnoceny vazby na okolní města a obce. Město Ústí nad Orlicí plní funkci přirozeného spádového centra pro širší území, zajišťuje všechny důležité okresní a regionální funkce. K 31.12.2018 bylo ve městě evidováno zhruba 14,2 tisíc obyvatel. Hranice města a vymezené území dokládají 2 následující obrázky.



Obrázek 1: Hranice města Ústí nad Orlicí



Obrázek 2: Vymezení řešeného území města Ústí nad Orlicí na základě sčítacích obvodů

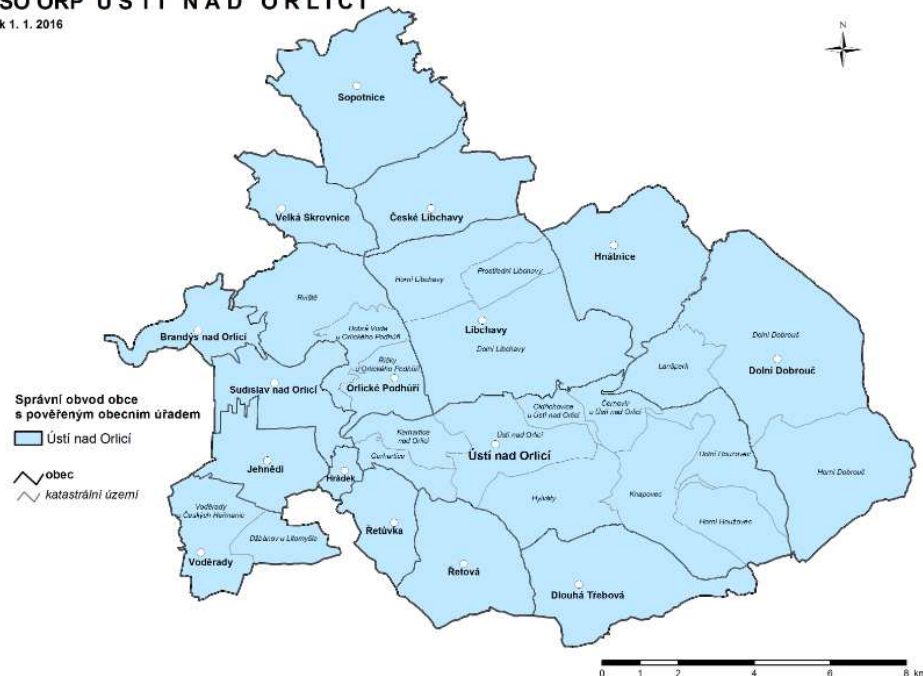
Správní obvod obce s rozšířenou působností (SO ORP) Ústí nad Orlicí zahrnuje celkem 16 obcí, dle Českého statistického úřadu (ČSÚ) s přibližně 26,4 tisíc obyvateli (k 31.12.2018).

Rozhodujícími obcemi v rámci ORP Ústí nad Orlicí z hlediska počtu obyvatel jsou následující:

- |                   |             |
|-------------------|-------------|
| ▪ Dolní Dobrouč   | 2577 osob   |
| ▪ Libchavy        | 1758 osob   |
| ▪ Ústí nad Orlicí | 14196 osob. |

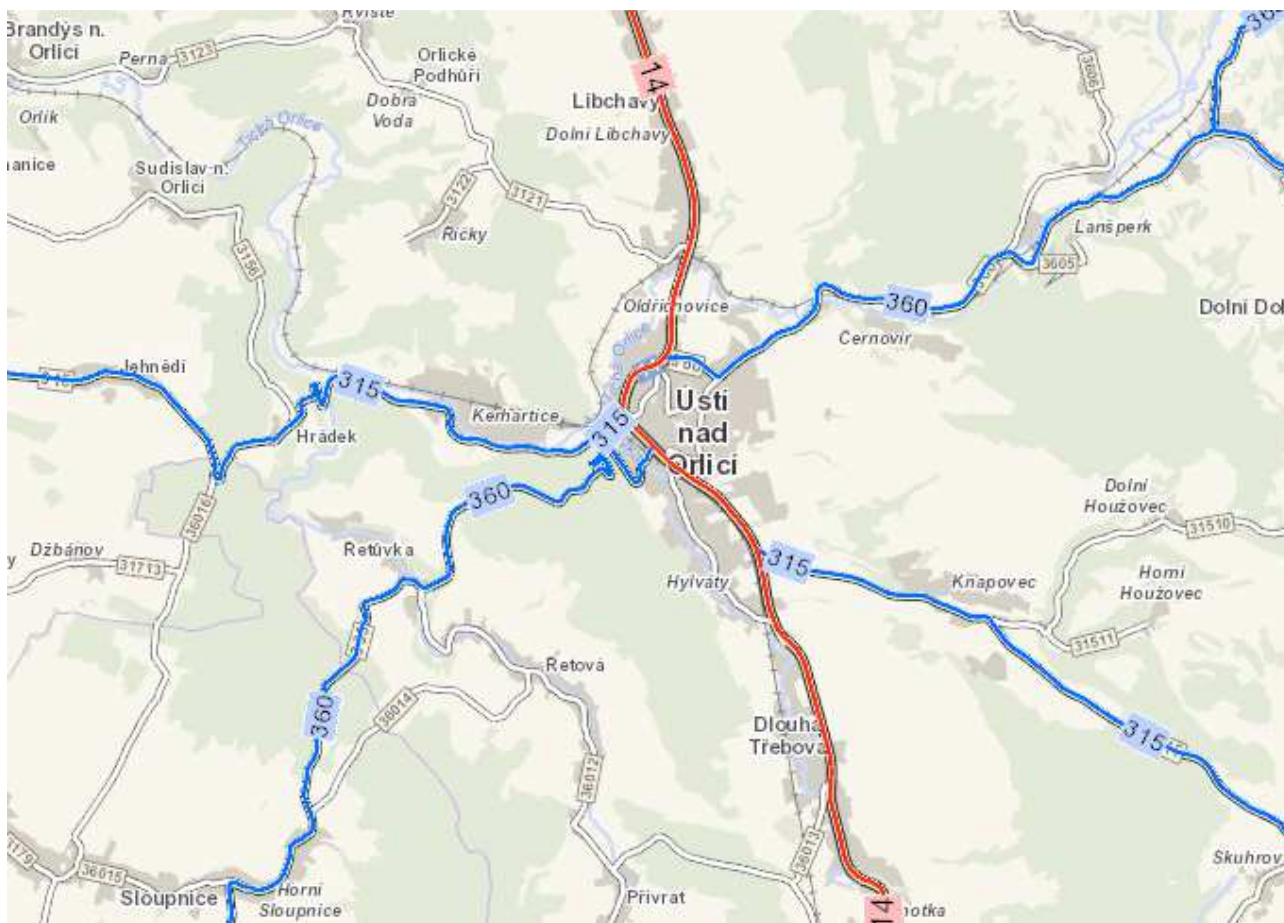
### SO ORP ÚSTÍ NAD ORLICÍ

k 1. 1. 2016



Obrázek 3: Vymezení území SO ORP Ústí nad Orlicí /zdroj: ČSÚ

K rozvoji města přispívá výhodná geografická poloha, městem prochází silnice I/14, která jižním směrem prochází městem Česká Třebová a navazuje na silnici I/43, severním směrem křížuje silnici I/11 a zajišťuje vazbu na města Rychnov nad Kněžnou a Náchod. Komunikační skelet města doplňují silnice II/315 a II/360 a vybrané důležité místní komunikace (MK). Z hlediska regionálních i dálkových vazeb je významná železniční doprava, městem prochází I. železniční koridor, trať 010 (Praha-) Kolín-Česká Třebová se 2 stanicemi na území města, Ústí nad Orlicí a Ústí nad Orlicí město. Důležitá je rovněž železniční trať 024 Ústí nad Orlicí-Mlýnský dvůr ve směru Letohrad, Lichkov.



Obrázek 4: Širší územně dopravní vazby ORP Ústí nad Orlicí /zdroj: ŘSD

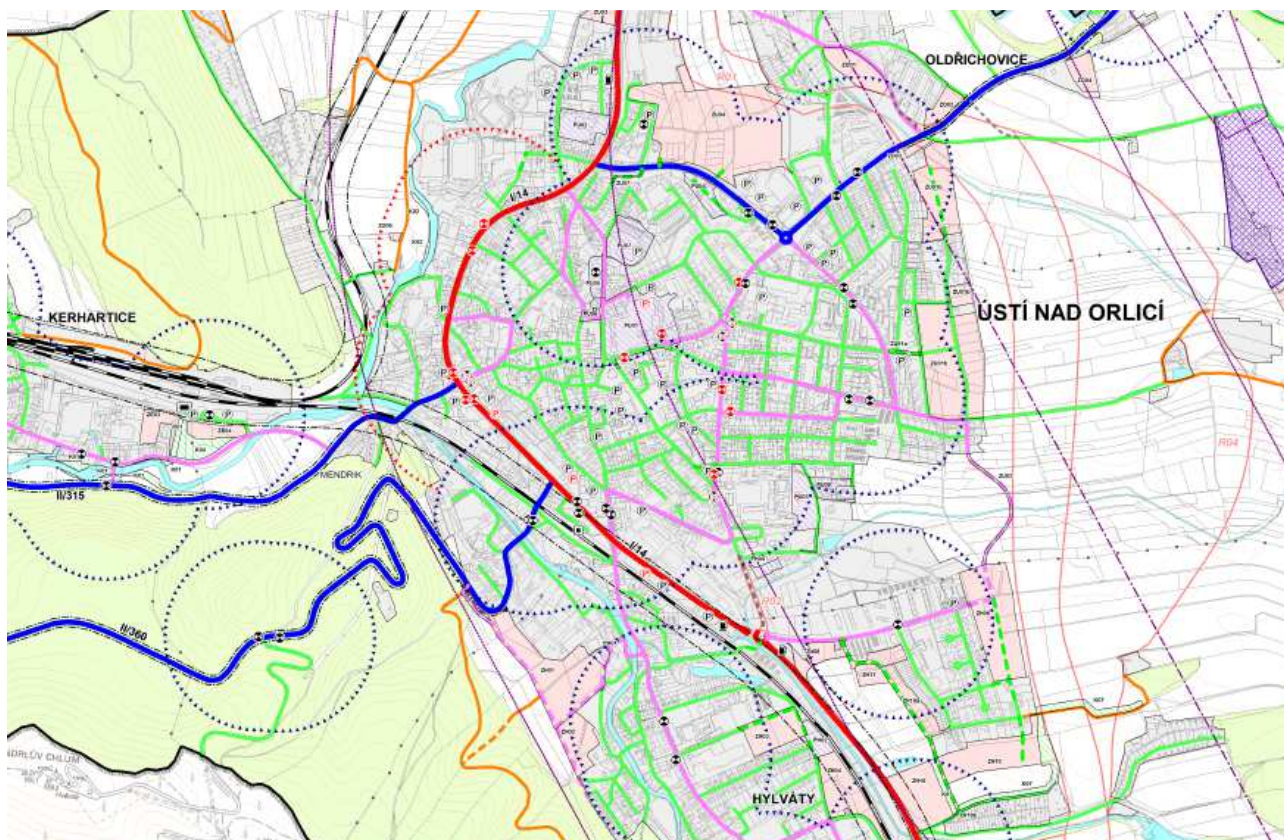
## 2.2 INVENTARIZACE PODKLADŮ

### Výchozí podklady

- Územní plán města Ústí nad Orlicí
- Koncepce městské cyklistické dopravy v městě Ústí nad Orlicí
- ČSÚ Krajská správa Pardubice
- MD ČR, MV ČR, registr vozidel
- Průzkum dopravy v klidu, UDIMO, březen 2019
- Data parkovacího systému za rok 2018, 2019

### ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA ÚSTÍ NAD ORLICÍ

Zastupitelstvem města Ústí nad Orlicí byl vydán Územní plán Ústí nad Orlicí dne 25.09.2017, který nabyl účinnosti dne 18.10.2017.



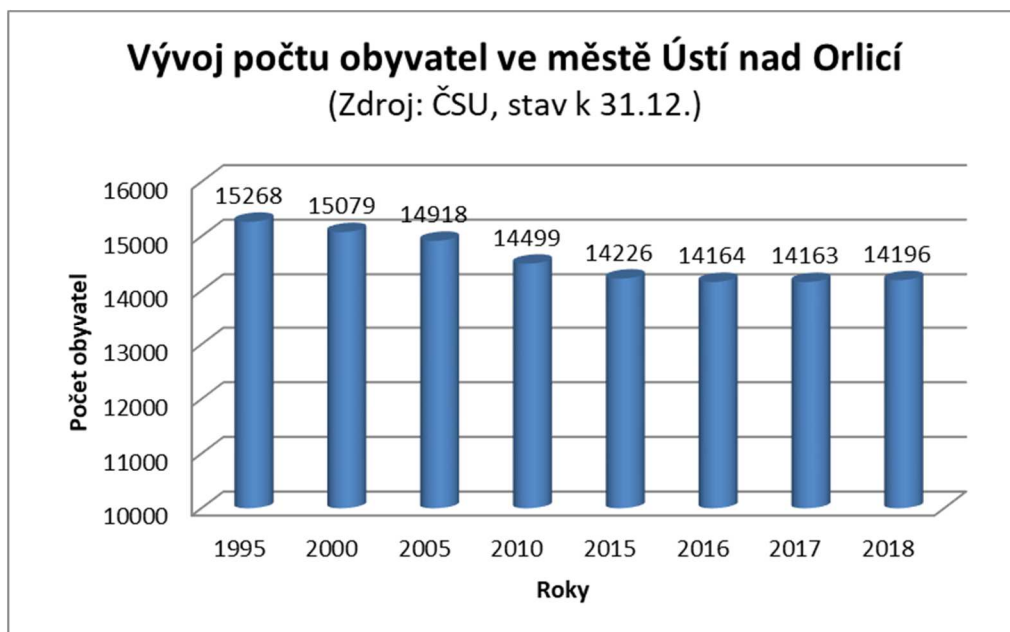
Obrázek 5: ÚP města Ústí nad Orlicí; výkres koncepcie dopravy, výřez aktuální verze

## 2.3 OBYVATELSTVO A STRUKTURA, PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

V rámci kapitoly je popsán demografický vývoj obyvatel, počet a struktura obyvatel, včetně odhadu dalšího demografického vývoje, zejména ve vztahu ke stárnutí populace.

### STAV A VÝVOJ OBYVATELSTVA

Ke dni 31.12.2018 bylo, dle statistiky ČSÚ, ve městě Ústí nad Orlicí evidováno celkem 14196 obyvatel. V následujícím grafu je doložen dlouhodobý vývoj počtu obyvatel.



Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městě Ústí nad Orlicí

Za uvedené období 1995-2018 dosáhl celkový úbytek 1072 obyvatel, průměrná změna v demografii představuje úbytek kolem 47 obyvatel za rok. Od roku 2000 poklesl počet obyvatel o přibližně 5,9%, v posledních 4 letech je znát stagnace počtu obyvatel. Upozorňujeme, že v letech Sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) dochází ke korekcím počtu obyvatel, výsledný úbytek za sledované období se tak dle ČSÚ může lišit. V rámci ORP Ústí nad Orlicí lze sledovat dlouhodobou stagnaci ve vývoji počtu obyvatel, k 31.12.2008 bylo evidováno 26635 obyvatel, ke dni 31.12.2018 pak 26384 obyvatel.

#### VĚKOVÁ STRUKTURA OBYVATEL

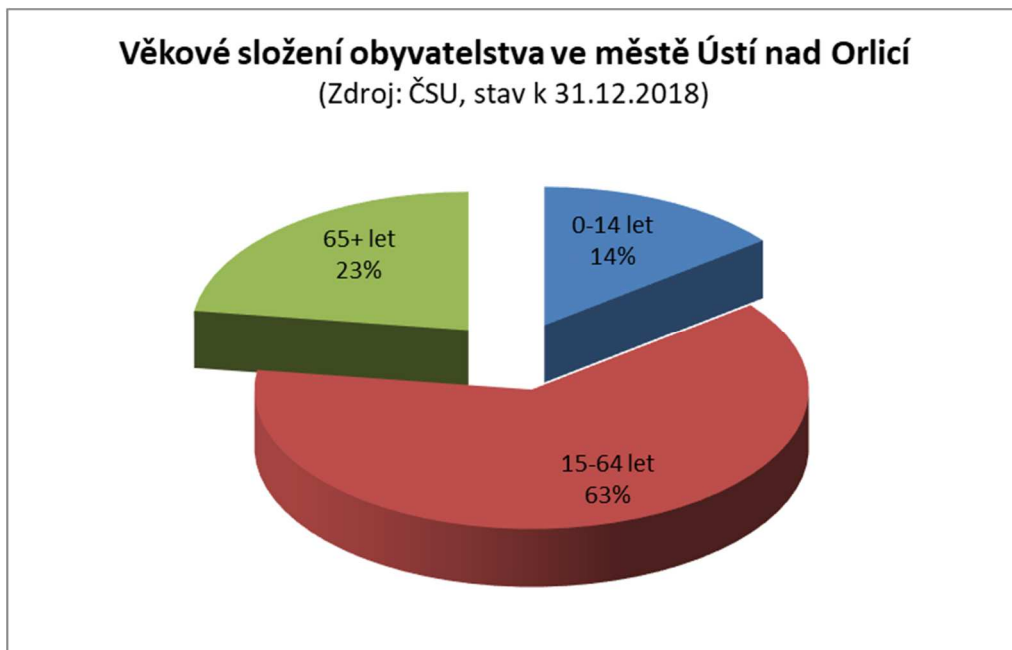
Z celkového počtu 14196 obyvatel města Ústí nad Orlicí ke dni 31.12.2018 spadalo do věkové kategorie 0-14 let zhruba 14% obyvatel, v produktivním věku 15-64 let bylo celkem 63% obyvatel a v poproduktivním věku nad 65 let pak 23% obyvatel. Věkovou strukturu města lze hodnotit jako značně stárnoucí, index stáří 157,0 výrazně převyšuje průměr v rámci ORP Ústí nad Orlicí, krajský i celorepublikový průměr, které činí 134,6/126,5/resp. 123,2.

Poznámka: Index stáří-počet osob ve věku 65 a více let na 100 osob ve věku 0–14 let.

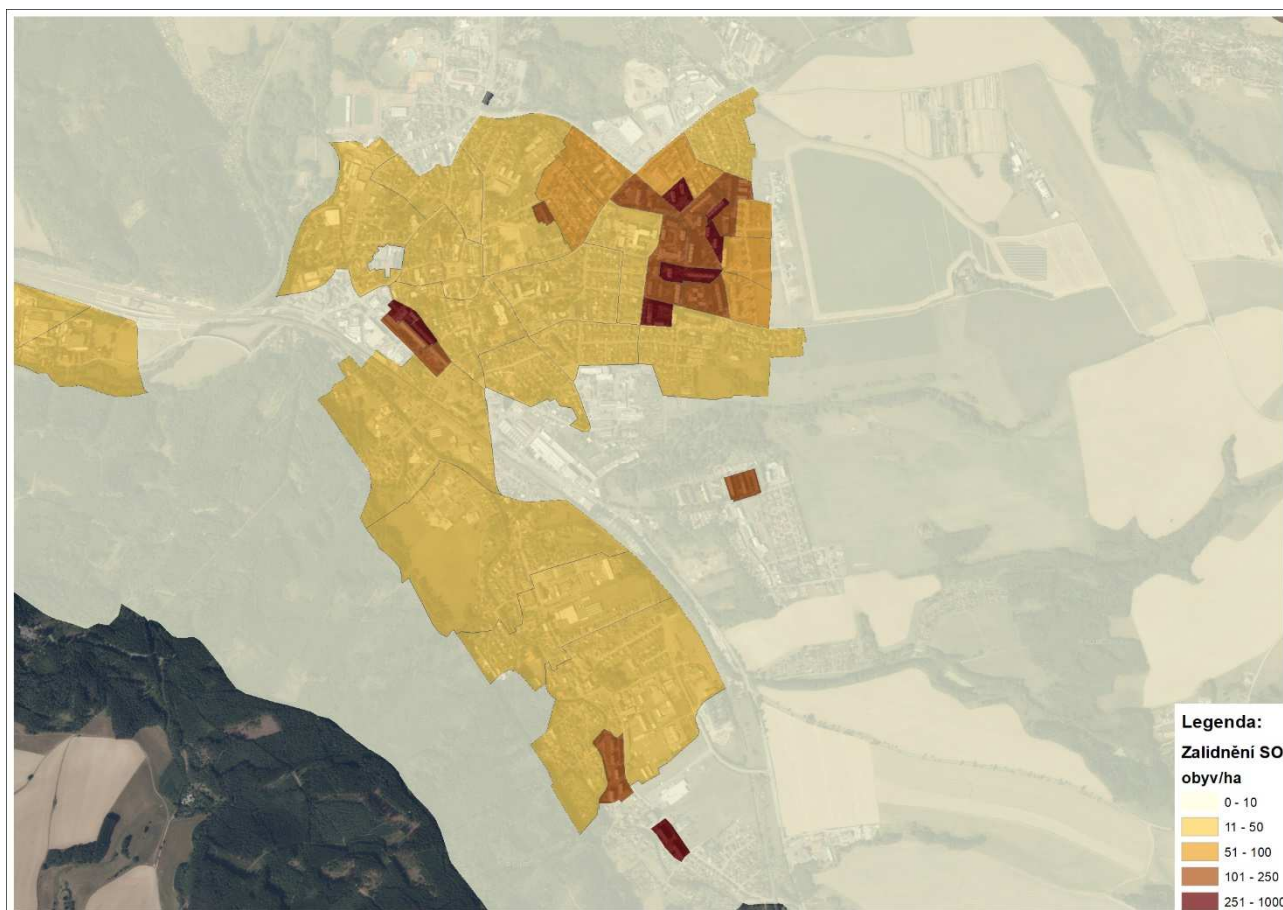
Věkové složení obyvatelstva					
(stav k 31.12.2018)					
Město/Věková kategorie	0-14 let	15-64 let	65+ let	Celkem	Věk
Ústí nad Orlicí	2057	8909	3230	14196	43,9
Podíl	14,49%	62,76%	22,75%		

Tabulka 1: Věkové složení obyvatel města Ústí nad Orlicí, stav k 31.12.2018





Graf 2: Věkové složení obyvatel města Ústí nad Orlicí, stav k 31.12.2018



Obrázek 6: Hustota zalidnění dle SO (dle SLDB 2011)

## DEMOGRAFICKÁ PROGNÓZA MĚSTA ÚSTÍ NAD ORLICÍ DO ROKU 2030

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úroveň České republiky a krajů, resp. oblastí. Podle ČSÚ, Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050, bude mít Pardubický kraj v roce 2030 celkem 508,5 tisíc obyvatel oproti odhadu pro rok 2018, kdy se předpokládalo 514,5 tisíc obyvatel. Průměrný věk se z původních 42,7 let zvyšuje na 45,7 let a index stáří dosahuje hodnoty 182,3. Uvedený odhad představuje pokles zhruba 1,2%.

Za uvedeného předpokládaného poklesu kolem 1,2% by mohlo mít město Ústí nad Orlicí k roku 2030 zhruba 14 tisíc obyvatel. Tento odhad nezohledňuje budoucí migrační trendy, přesto nabízí alespoň rámcovou představu o možném demografickém vývoji města. Pro potřeby dopravního plánování a výhledový rok 2030 doporučujeme vycházet ze stabilizovaného počtu obyvatel města na úrovni 15 tisíc osob.

## PODNIKATELSKÁ AKTIVITA

Jedním z faktorů, které ovlivňují trh práce a zaměstnanost v území, je úroveň podnikatelského prostředí. To má vliv na rozvoj místního hospodářství, ekonomiky a zaměstnanosti. Celkem bylo k 31.12.2018 ve městě registrováno 3517 podnikatelských subjektů, míra podnikatelské aktivity dosáhla hodnoty kolem 248 podnikatelských subjektů na 1000 obyvatel, což jen o málo méně než je průměr České republiky s 271 podnikatelskými subjekty na 1000 obyvatel.



## Veřejná databáze

### Vlastní tabulka z VDB

Nejnovější data

		Ústí nad Orlicí (okres Ústí nad Orlicí)
Počet ekonomických subjektů	Celkem <sup>1)</sup>	3 517
	Obchodní společnosti	celkem <sup>1)</sup> 433
		z toho akciové společnosti <sup>1)</sup> 16
	Družstva <sup>1)</sup>	5
	Státní podniky <sup>2)</sup>	1
	Fyzické osoby	soukromí podnikatelé podnikající dle živnostenského zákona <sup>1)</sup> 2 397
		zemědělství podnikatelé <sup>1)</sup> 30
		soukromí podnikatelé podnikající dle jiných zákonů <sup>1)</sup> 248

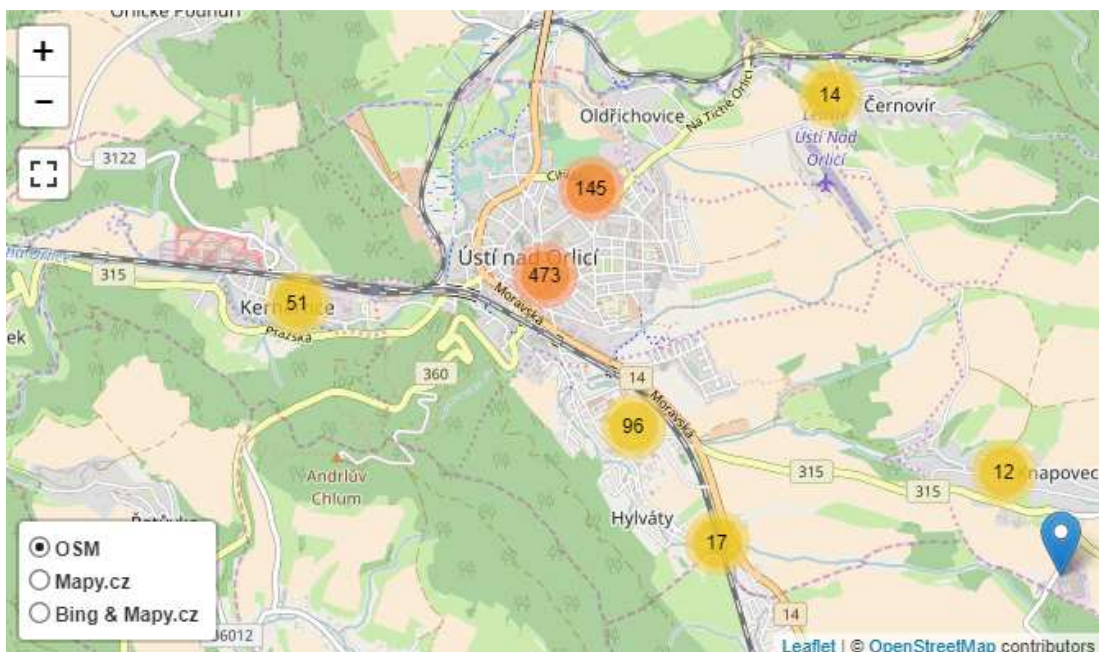
#### Poznámky

<sup>1)</sup> Období: 31.12.2018

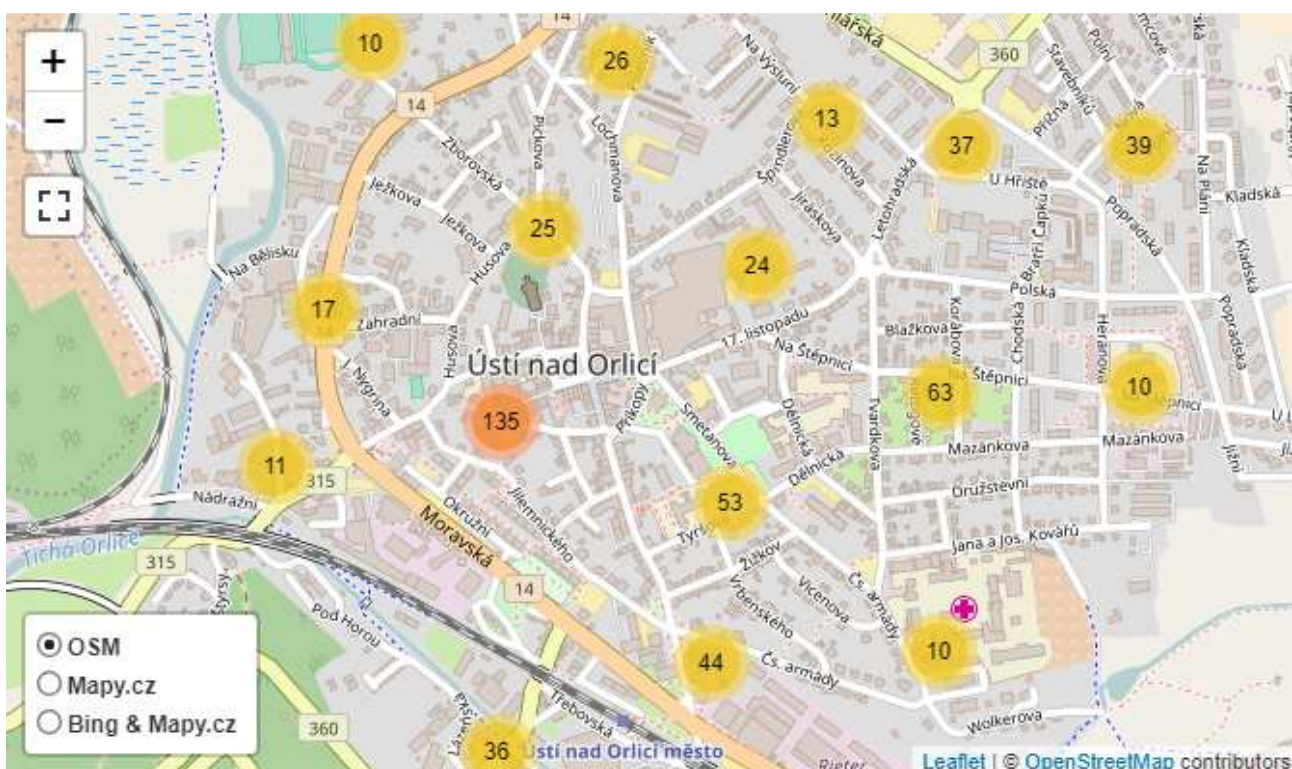
<sup>2)</sup> Období: 31.12.2014

Tabulka 2: Počet ekonomických subjektů v obci Ústí nad Orlicí /zdroj: ČSÚ

Rámcové rozložení podnikatelských subjektů, právnických osob, na území města Ústí nad Orlicí je zřejmý z následujících 2 obrázků.



Obrázek 7: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Ústí nad Orlicí /zdroj: Kurzy.cz



Obrázek 8: Podrobnější rozmístění subjektů právnických osob na území města Ústí nad Orlicí /zdroj: Kurzy.cz

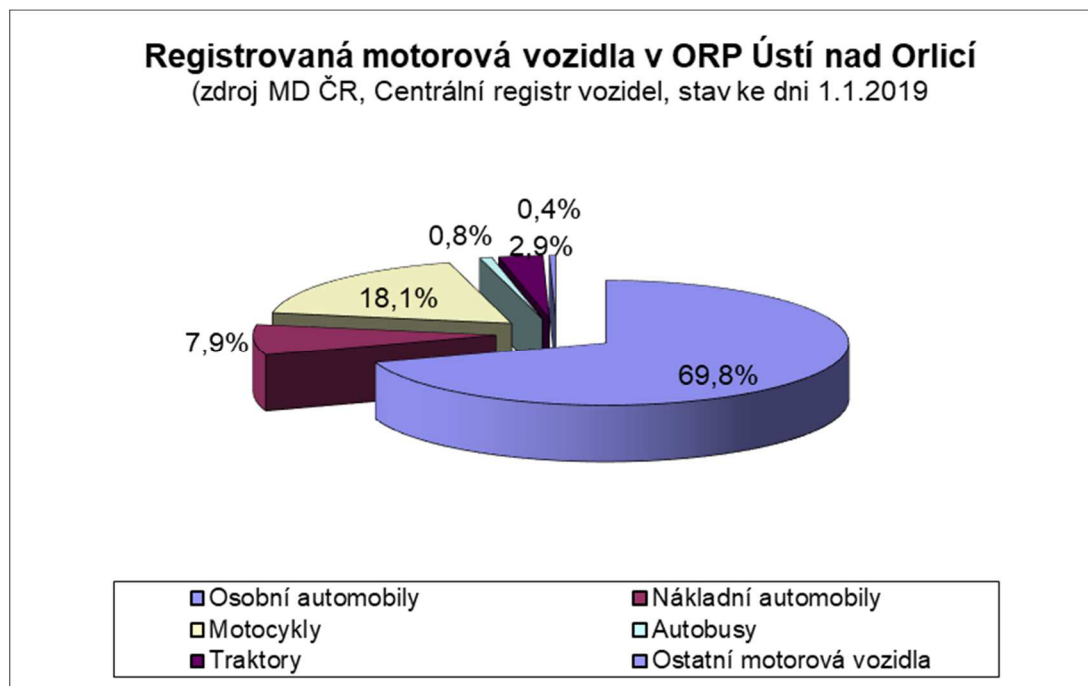
## 2.4 MOTORIZACE/AUTOMOBILIZACE, HISTORIE A VÝVOJ

**Registovaná vozidla, motorizace a automobilizace v ORP Ústí nad Orlicí, stav k 1. 1. 2019**  
(počet registrovaných vozidel)

Stav k 1.1.2019	
Počet registrovaných vozidel, motorizace a automobilizace v ORP Ústí nad Orlicí	
Počet vozidel v území	ORP Ústí nad Orlicí
Počet registrovaných vozidel	21551
Počet motorových vozidel	18057
Jednotlivé druhy motorových vozidel	ORP Ústí nad Orlicí
Osobní automobily	12606
Nákladní automobily	1426
Motocykly	3274
Autobusy	147
Traktory	528
Ostatní motorová vozidla	76

Tabulka 3: Počet registrovaných vozidel v ORP Ústí nad Orlicí, stav k 1.1.2019 /zdroj: CRV MV, MD

*Poznámka:* Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel Ministerstva dopravy (CRV MV, MD), stav k 1. 1. 2019; druh ostatní motorová vozidla obsahuje speciální automobily, tahače a ostatní vozidla.



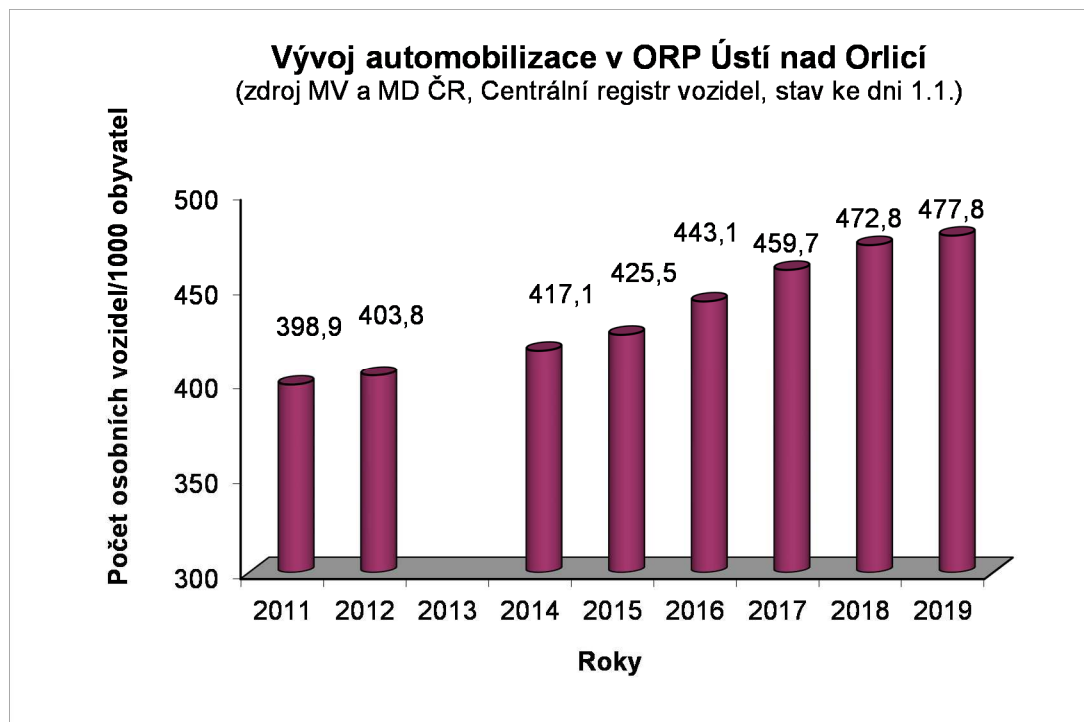
Graf 3: Podíly registrovaných motorových vozidel v ORP Ústí nad Orlicí k 1.1.2019

Stupeň motorizace v rámci pověřené obce s rozšířenou působností Ústí nad Orlicí (16 obcí – 26384 obyvatel) ke dni 1. 1. 2019 činil 1:1,46 (tzn., 1 motorové vozidlo připadlo na 1,46 obyvatele), resp. 684,4 motorových vozidel/1000 obyvatel. Stupeň automobilizace dosáhl ke dni 1. 1. 2019 hodnoty 1:2,01 (tzn., 1 osobní automobil připadal na 2,01 obyvatele), resp. 477,8 osobních automobilů na 1000 obyvatel.

Pro srovnání uvádíme statistické údaje ke stupni automobilizace za celou ČR k 1. 1. 2019 (zdroj: MV, MD, ČSÚ a Eurostat). K uvedenému datu bylo evidováno v ČR zhruba 10,65 mil. obyvatel a registrováno bylo celkem 5,56 mil. osobních vozidel. Stupeň automobilizace tak dosáhl úrovně 521,7 osobních vozidel/1000 obyvatel, což je ve srovnání s automobilizací v ORP Ústí nad Orlicí o zhruba 9,2 % více. Například v sousedním Rakousku v roce 2014 připadlo na 1000 obyvatel přibližně 547 osobních vozidel.

## VÝVOJ AUTOMOBILIZACE V RÁMCI ORP ÚSTÍ NAD ORLICÍ

Uvedené statistické údaje dokládají trvalý růst automobilizace, z následujícího grafu lze odečíst, že od 1. 1. 2011 do 1. 1. 2019 (období 8 let) došlo v rámci ORP Ústí nad Orlicí ke zvýšení automobilizace o přibližně 19,8%, což představuje průměrný roční nárůst zhruba 2,3%, přičemž za poslední rok vzrostl stupeň automobilizace pouze o přibližně 1,1%. Uvedené statistické údaje dokládají trvalý růst automobilizace, přestože za poslední rok došlo ke zvýšení pouze o přibližně 1,1 %, za doložené období vychází průměrný roční nárůst auto-mobilizace zhruba 2,3 %.



Graf 4: Vývoj automobilizace v ORP Ústí nad Orlicí, stav k 1.1. daného roku /zdroj: CRV MV, MD

*Poznámka:* Údaje byly převzaty z Centrálního registru vozidel MV a MD ČR, stav k 1. 1. daného roku. Data k 1. 1. 2013 nejsou k dispozici z důvodu převodu registru vozidel z MV na MD ČR

## 2.5 PŘEPRAVNÍ VZTAHY, VNĚJŠÍ RELACE

Kapitola byla zpracována z podkladů Českého statistického úřadu, SLDB 2011. Data představují denní dojíždku a vyjíždku do zaměstnání a školy. Souhrnná denní dojíždka z jiných obcí do města Ústí nad Orlicí dosahuje celkového počtu 2606 osob, z toho do zaměstnání 1957 osob a do školy 649 osob. V rámci okresu Ústí nad Orlicí dojíždí denně do města Ústí nad Orlicí 2277 osob, z jiného okresu Pardubického kraje 197 osob a z jiných krajů ČR dojíždí 132 osob.

Souhrnná denní vyjíždka mimo hranice města Ústí nad Orlicí činí celkem 1203 osob, z toho do zaměstnání 945 osob a do školy 258 osob. V rámci okresu Ústí nad Orlicí vyjíždí denně z města Ústí nad Orlicí 858 osob, do jiného okresu Pardubického kraje vyjíždí 185 osob a do jiného kraje ČR vyjíždí 160 osob.

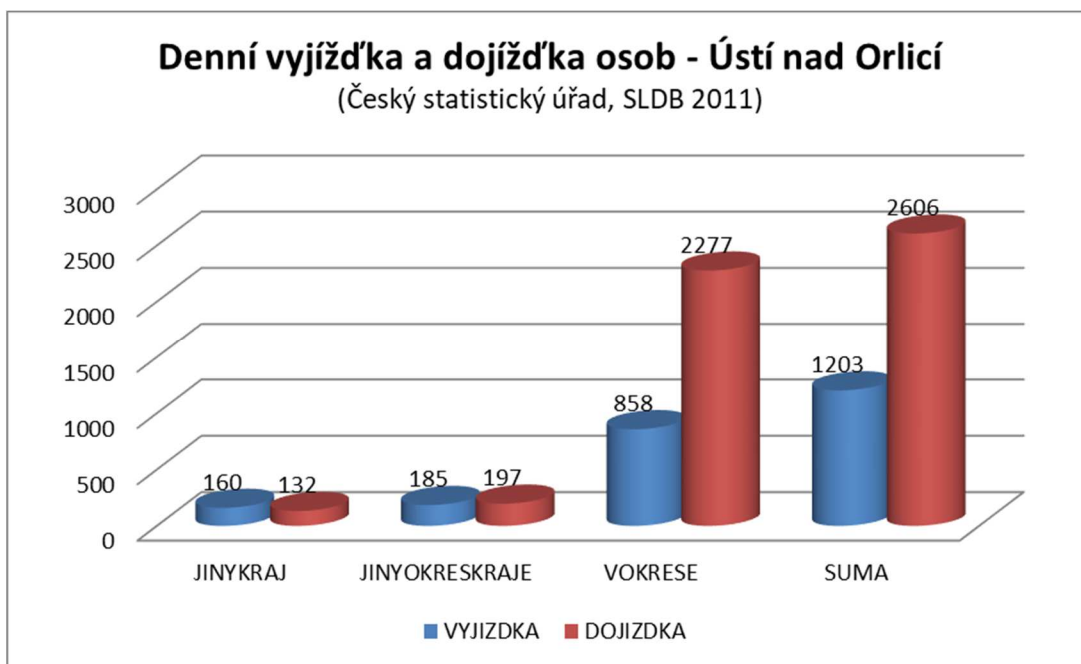
Největší objemy dojíždky z obcí do města Ústí nad Orlicí (tabulka vlevo) a vyjíždky do obcí z města Ústí nad Orlicí (tabulka vpravo) jsou uvedeny v následujících tabulkách, přičemž největší dojíždka byla zjištěna z obce Česká Třebová, 384 osob a největší vyjíždka rovněž do obce Česká Třebová, 226 osob.

SLDB 2011 - Ústí nad Orlicí, dojíždka	
Obec vyjíždky	ZamškoDen
Česká Třebová	384
Libchavy	167
Dolní Dobrouč	145
Letohrad	125
Choceň	117
Hnátnice	106
Dlouhá Třebová	101
Brandýs nad Orlicí	92
<b>Součet</b>	<b>1237</b>

SLDB 2011 Ústí nad Orlicí-vyjíždka	
Obec dojíždky	ZamškoDen
Česká Třebová	226
Libchavy	150
Pardubice	115
Letohrad	90
<b>Součet</b>	<b>581</b>

Zdroj: ČSÚ, SLDB 2011

Tabulka 4: Seznam obcí s největší denní dojíždkou (vlevo) a vyjíždkou (vpravo) do zaměstnání a školy



Graf 5: Přehled denní vyjíždky a dojíždky do zaměstnání a školy podle územního členění

### 3. PRŮZKUM DOPRAVY V KLIDU

Hlavním cílem dopravního průzkumu v centru města a navazujícím území bylo stanovit počty vozidel podle jednotlivých uživatelských skupin v rámci sledovaného pracovního dne.

V lokalitě vícepodlažního bydlení Hylváty byl dopravní průzkum zaměřen na zjištění v jakém rozsahu parkující a odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

V podmínkách města Ústí nad Orlicí byly průzkumy statické dopravy zaměřeny na:

- a) parkování vozidel v oblasti centra města a přilehlého okolí; oblasti A-E
- b) odstavování vozidel ve vícepodlažní bytové zástavbě, sídliště Hylváty; oblast F

#### 3.1.1 PRŮZKUM ÚZEMÍ CENTRA MĚSTA A PŘILEHLÉHO OKOLÍ

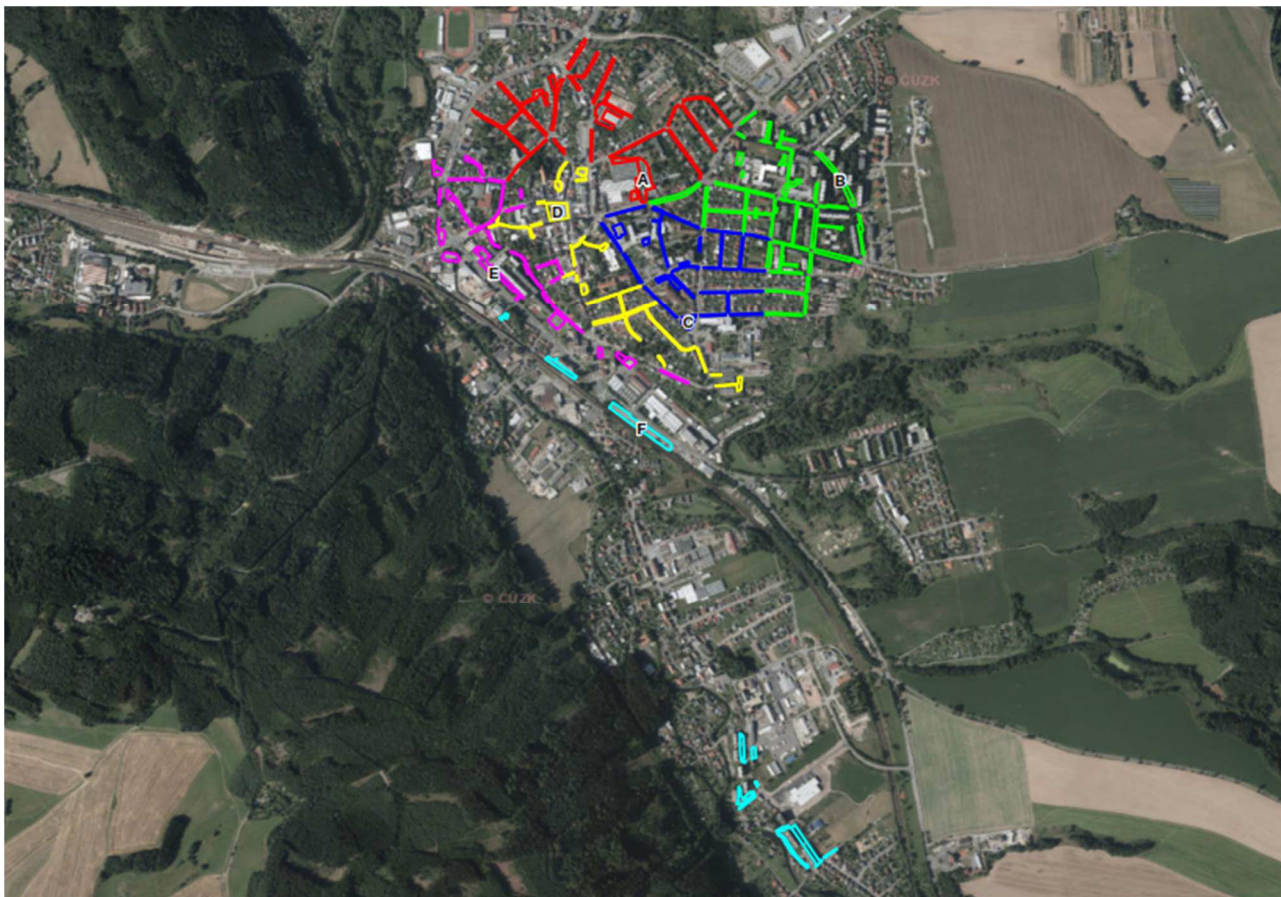
Průzkum statické dopravy na území centra a přilehlém okolí města Ústí nad Orlicí se uskutečnil v úterý, dne 5.3.2019, v časovém rozsahu 5-20 hodin. Z důvodu stanovení objemů zákaznických (poptávkových) skupin statické dopravy byl průzkum proveden záznamem registračních značek (RZ) vozidel (dříve státní poznávací značka). Registrační značky byly zaznamenávány v hodinových intervalech.

Vozidla byla rozdělena do 2 skupin:

- osobní vozidla, včetně dodávek
- nákladní vozidla bez dalšího dělení.

V souladu se zadáním bylo vymezené území pro sledování statické dopravy konzultováno a projednáno s objednatelem. Vymezené území bylo rozděleno na celkem 6 samostatných oblastí, ve kterých se uskutečnil dopravní průzkum. Následující obrázek dokládá vymezené území průzkumu, resp. oblasti A až F.

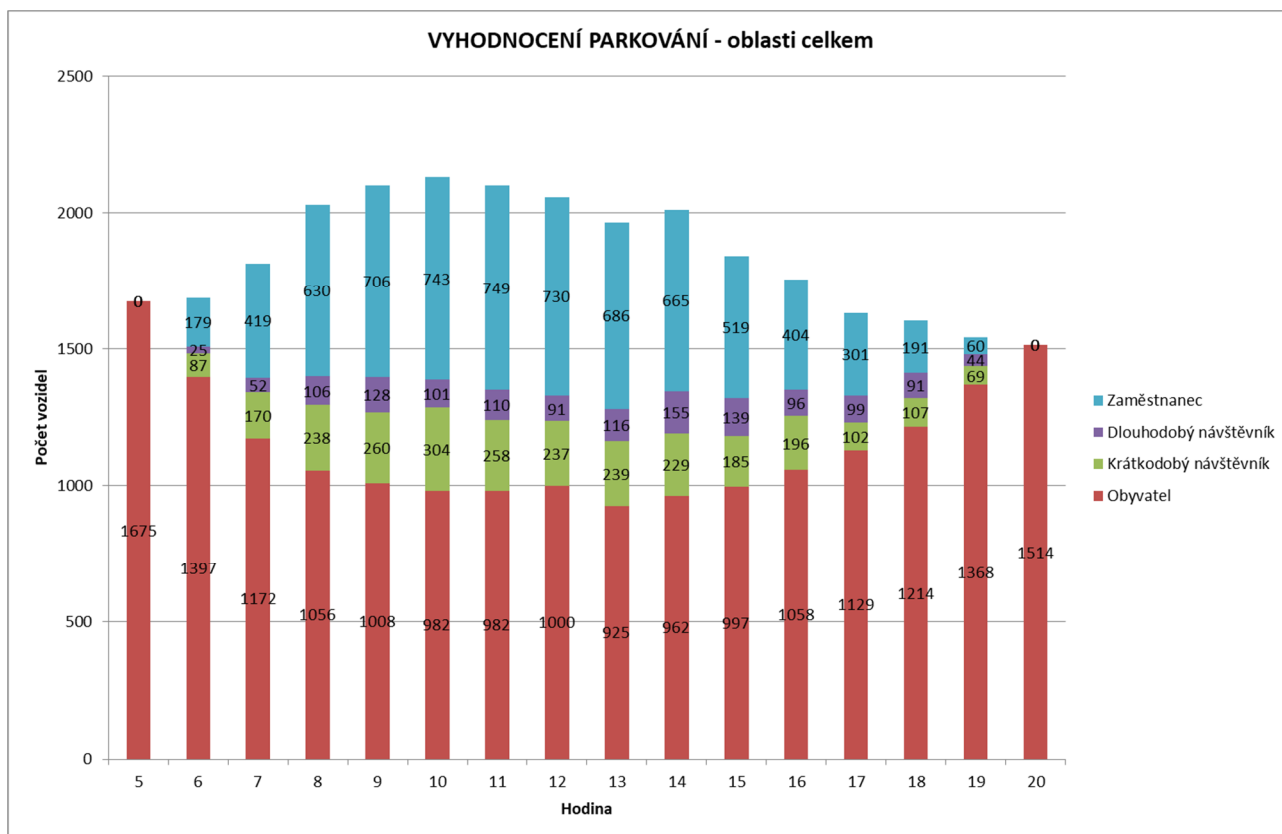
**Důležité upozornění:** v době dopravního průzkumu bylo parkoviště Hradecké předměstí (Perla) uzavřeno, z tohoto důvodu lze považovat stávající realitu příznivější, než ukazují výsledky průzkumu parkování, především v případě parkování na komunikacích.



Obrázek 9: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru města, přilehlém okolí a v sídlišti Hylváty (podrobněji v příloze)

Z následujícího grafu lze odvodit, že v počtech vozidel převládá parkování/odstavování uživatelské skupiny obyvatel (1675 vozidel v 5 hodin ráno), následována skupinou zaměstnanec (749 vozidel v 11 hodin dopoledne). Celková maximální poptávka 2130 vozidel byla zjištěna v 10 hodin dopoledne, zákaznické skupiny obyvatel a zaměstnanec tvoří podíl zhruba 81%, což činí v úhrnu 1725 vozidel. Maximální poptávka v 10 hodin je dále tvořena 304 vozidly krátkodobých návštěvníků (cca 14%), 101 vozidly dlouhodobých návštěvníků (cca 5%). Absolutně maximální poptávku tvoří uživatelská skupina obyvatel s počtem 1675 vozidel po 5 hodině. Celkem bylo provedeno 29455 záznamů při zjištěných 7105 jedinečných RZ. Průměrná doba parkování dosáhla cca 4,1 hodin, ta odpovídá spíše dlouhodobému parkování vozidel se zastoupením uživatelských skupin obyvatel a zaměstnanec.

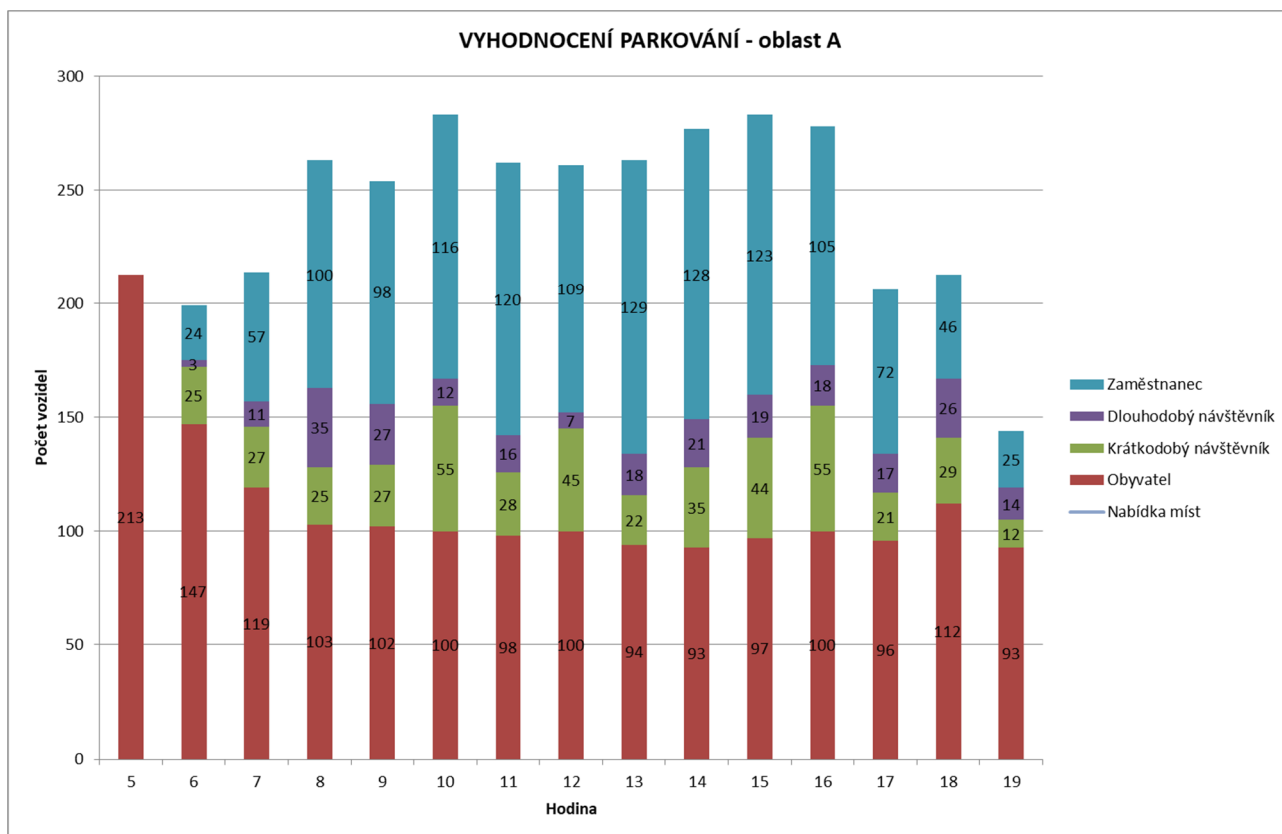




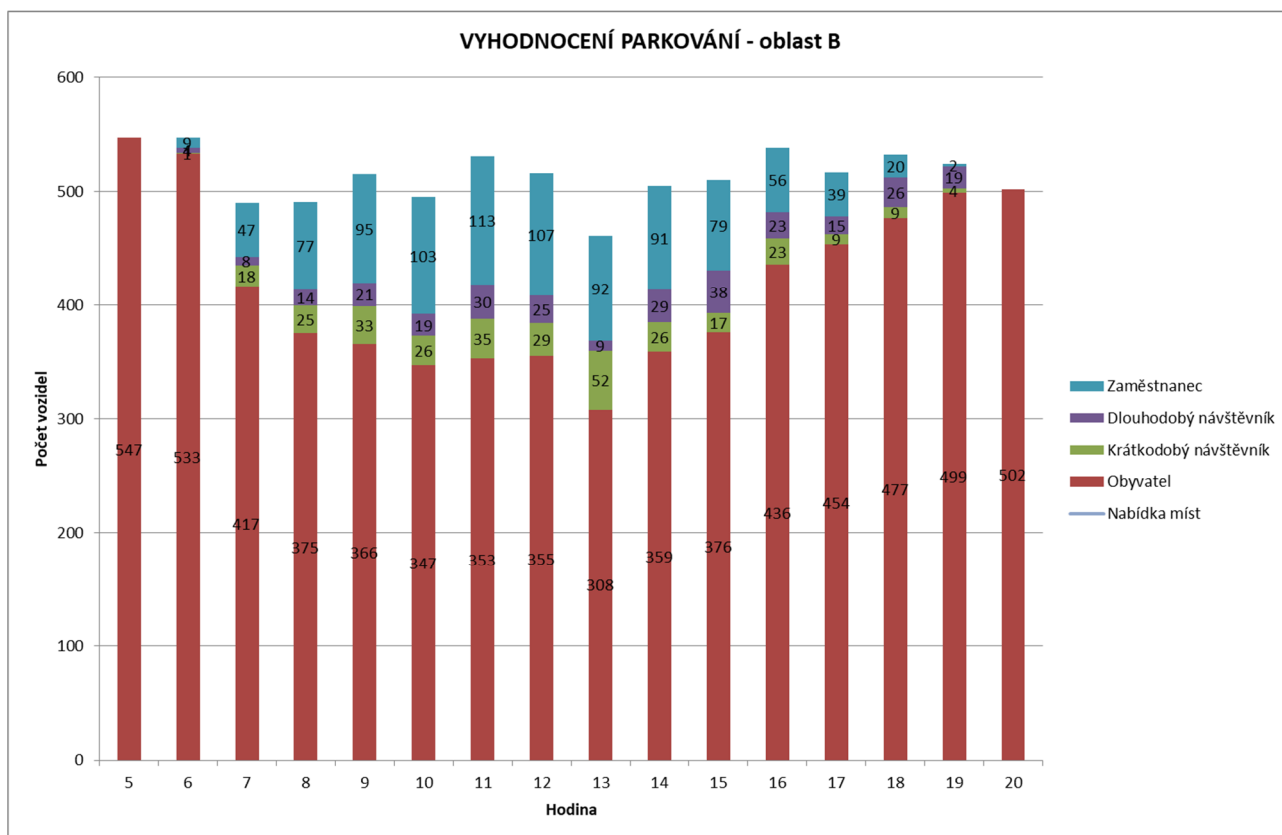
Graf 6: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem

Ve všech sledovaných oblastech se více méně opakuje zastoupení jednotlivých uživatelských skupin jako v případě celkového vyhodnocení. Výraznější odlišnosti lze vysledovat především v oblastech C a D, jádrové území centra města, kde jsou ve větší míře zastoupeny uživatelské skupiny krátkodobý a střednědobý návštěvník a zaměstnanec, znatelně nižší podíl tvoří skupina obyvatel. Průměrná doba parkování v oblastech C a D vychází 2,4 hodiny, resp. 3,0 hodiny, což potvrzuje výraznější zastoupení krátkodobého a dlouhodobého parkování. I v těchto oblastech je však zřetelná uživatelská skupina obyvatel, což signalizuje potřebnost rezidentního parkování.

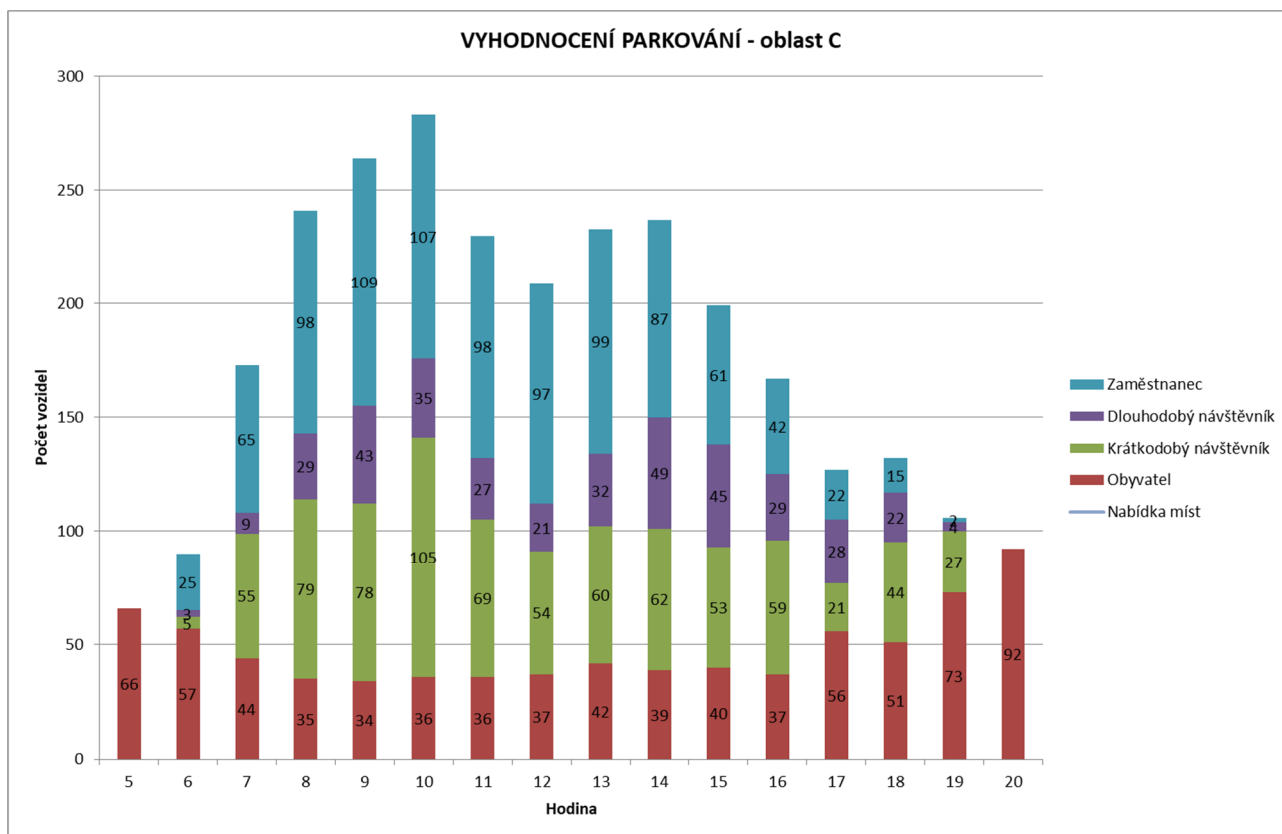
Naopak v oblastech A, B, E a F dominuje uživatelská skupina obyvatel, s odstupem pak zaměstnanec a nejmenší objemy vozidel přísluší skupinám krátkodobý a střednědobý návštěvník. V případech oblastí A/E lze navíc vysledovat vliv jádrového území centra města, kdy s ohledem na nedostatečnou nabídku se vozidla uživatelské skupiny zaměstnanec přesouvají dále od jádrového území. V oblastech A/E byla zjištěna průměrná doba parkování 3,9 hodiny, resp. 3,7 hodiny, průměrná délka parkování odpovídá vlivu jádrového území centra města. V případě oblastí B/F, kde převažuje uživatelská skupina obyvatel, vychází průměrná doba parkování 6,2 hodin, resp. 5,7 hodin



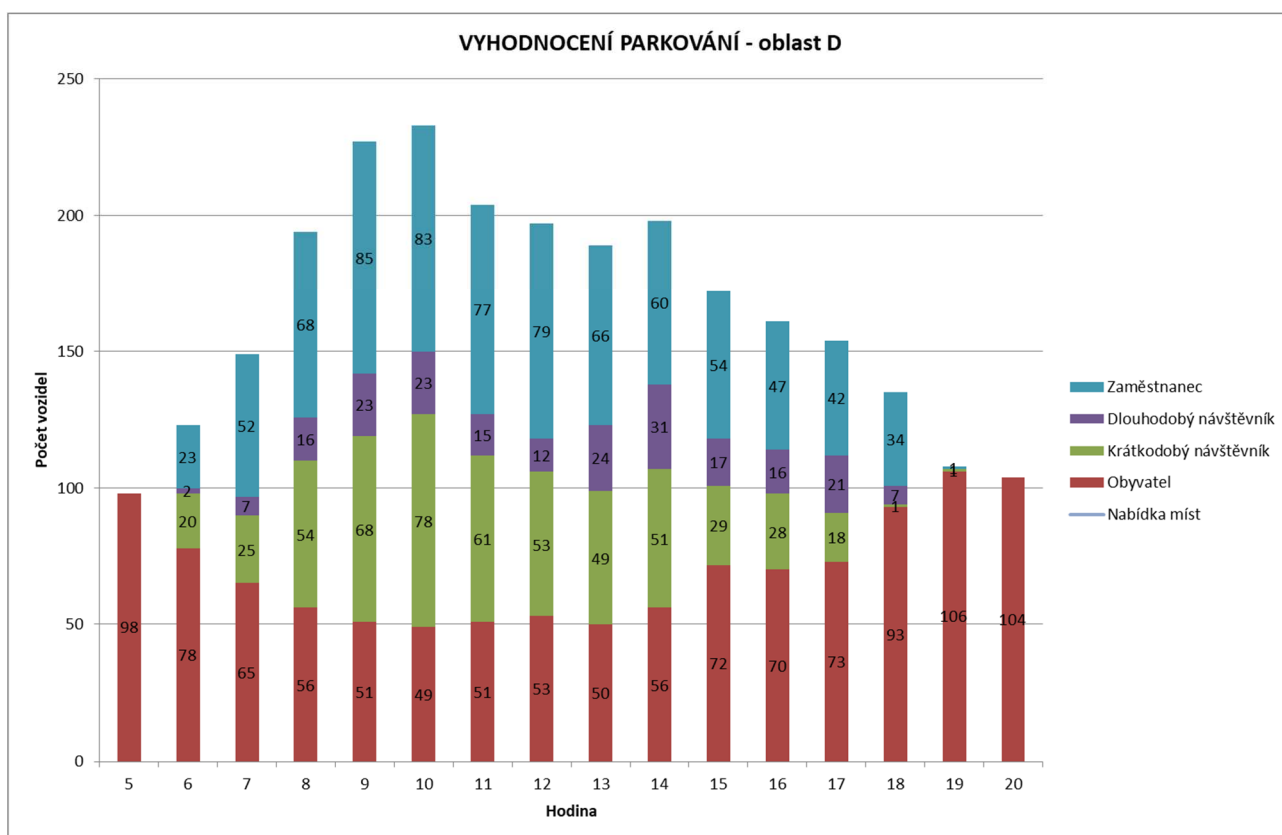
Graf 7: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast A



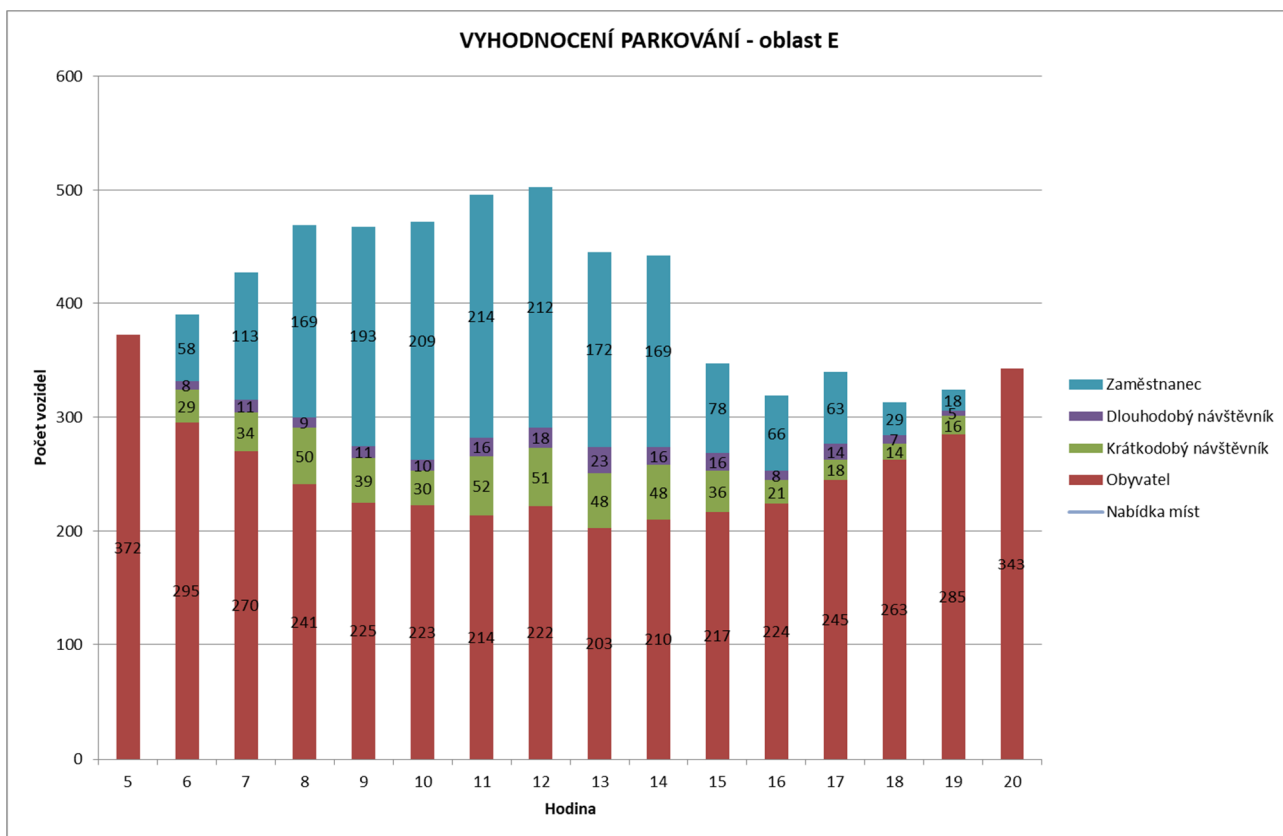
Graf 8: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast B



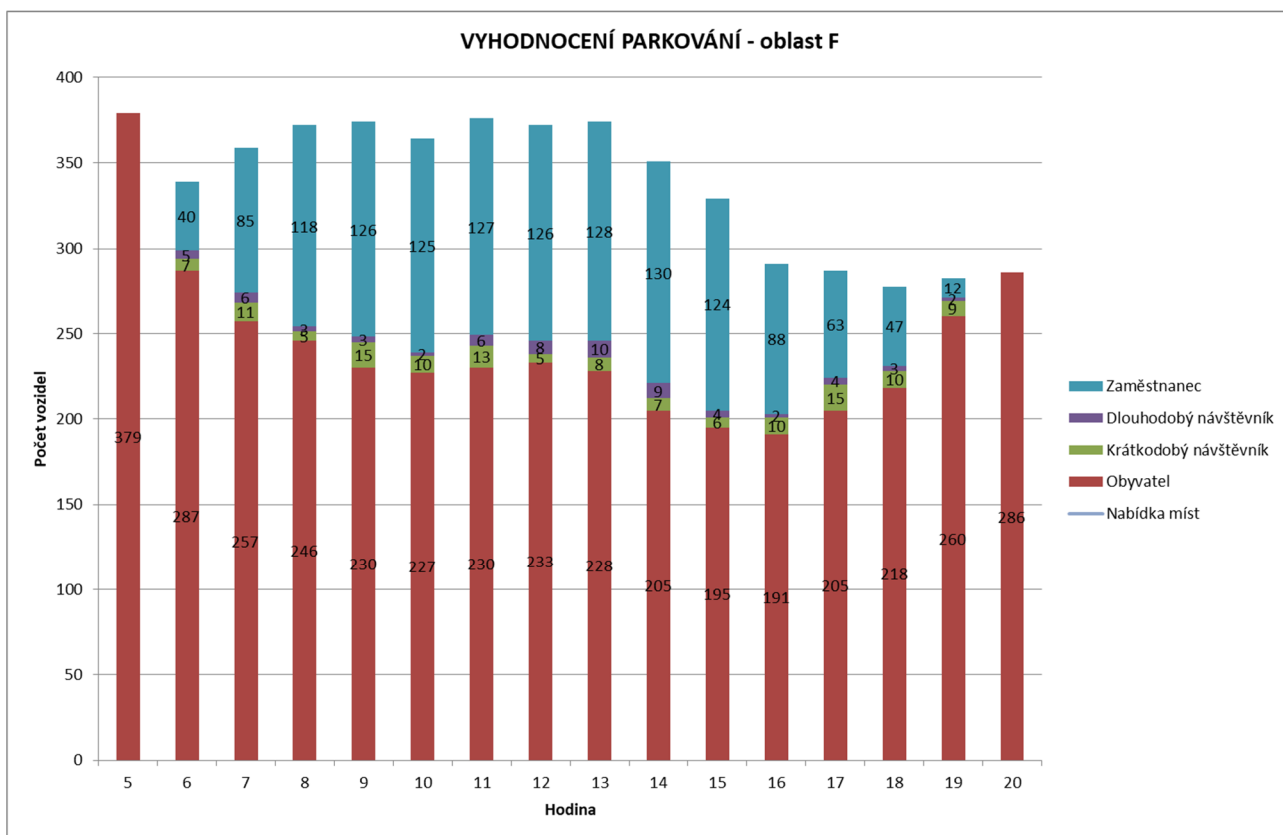
Graf 9: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast C



Graf 10: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast D



Graf 11: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E



Graf 12: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast F

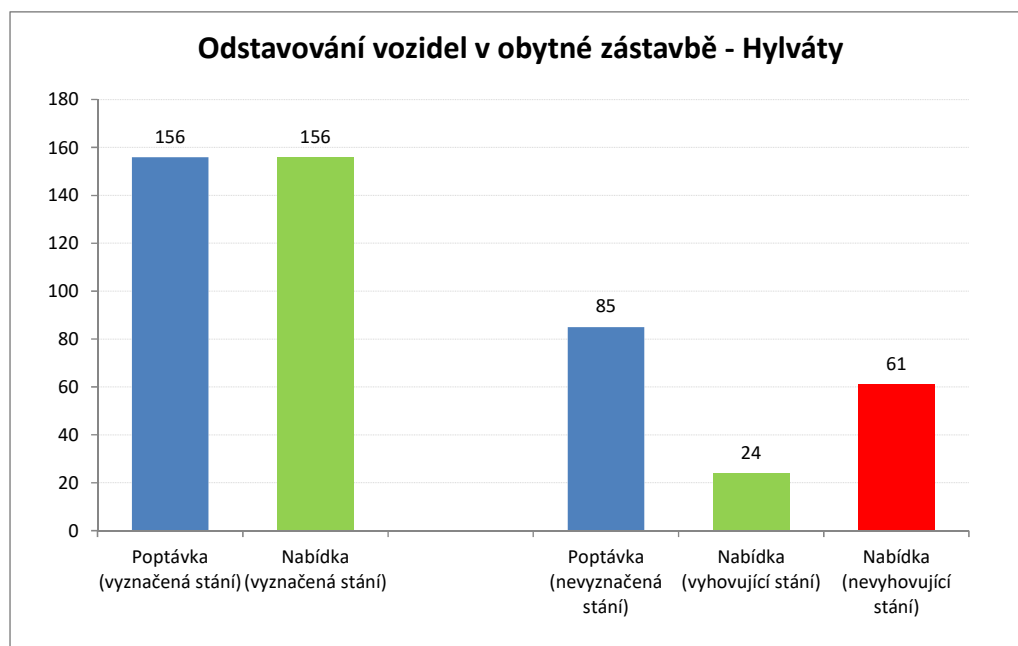
### 3.1.2 PRŮZKUM OBLASTI S VÍCEPDLAŽNÍ BYTOVOU ZÁSTAVBOU HYLVÁTY

Pro potřeby hodnocení území s vícepodlažní bytovou zástavbou byl proveden dopravní průzkum odstavení vozidel v lokalitě Hylváty s cílem definovat nabídku a poptávku, především pak počet vozidel odstavených v rozporu s legislativou. Dopravní průzkum byl proveden ve čtvrtek 5.3.2019 po 20 hodině večer.



Obrázek 10: Oblast průzkumu odstavení vozidel v obytné lokalitě Hylváty, část oblasti F

Také zde musí být nabídka a poptávka v rovnováze, rozhodující jsou vozidla, která nedodržují platnou legislativu týkající se parkování a odstavení vozidel. Souhrnná poptávka ve sledované lokalitě Hylváty dosáhla 241 zaparkovaných a odstavených vozidel. Z celkové poptávky bylo evidováno 61 vozidel zaparkovaných a odstavených v rozporu s legislativou, což představuje zhruba 25% vozidel. Z těchto vozidel výrazně převažuje stání na komunikacích, kde je dovozen obousměrný provoz, konkrétně se jedná o ulice Poříční a Třebovská. Výsledné hodnocení odstavení vozidel (večerní období) je doloženo v následujícím grafu.



Graf 13: Bilance nabídky a poptávky v lokalitě Hylváty

## 4. ANALÝZA DOPRAVY V KLIDU

Z obecného pohledu musí být bilance nabídky a poptávky v rovnováze. V oblasti centra města a navazujícím území se jedná o objektivní a efektivní přidělení veřejného prostoru jednotlivým uživatelským skupinám, přičemž důraz se klade na rezidentní parkování. Zásadní je pak dodržování platné legislativy, kdy nedostatky se v rozhodující míře týkají parkování a odstavení vozidel v blízkosti křižovatek, přechodů pro chodce a míst pro přecházení, což s ohledem na nedostatečná rozhledová pole zvyšuje riziko vzniku dopravní nehody.

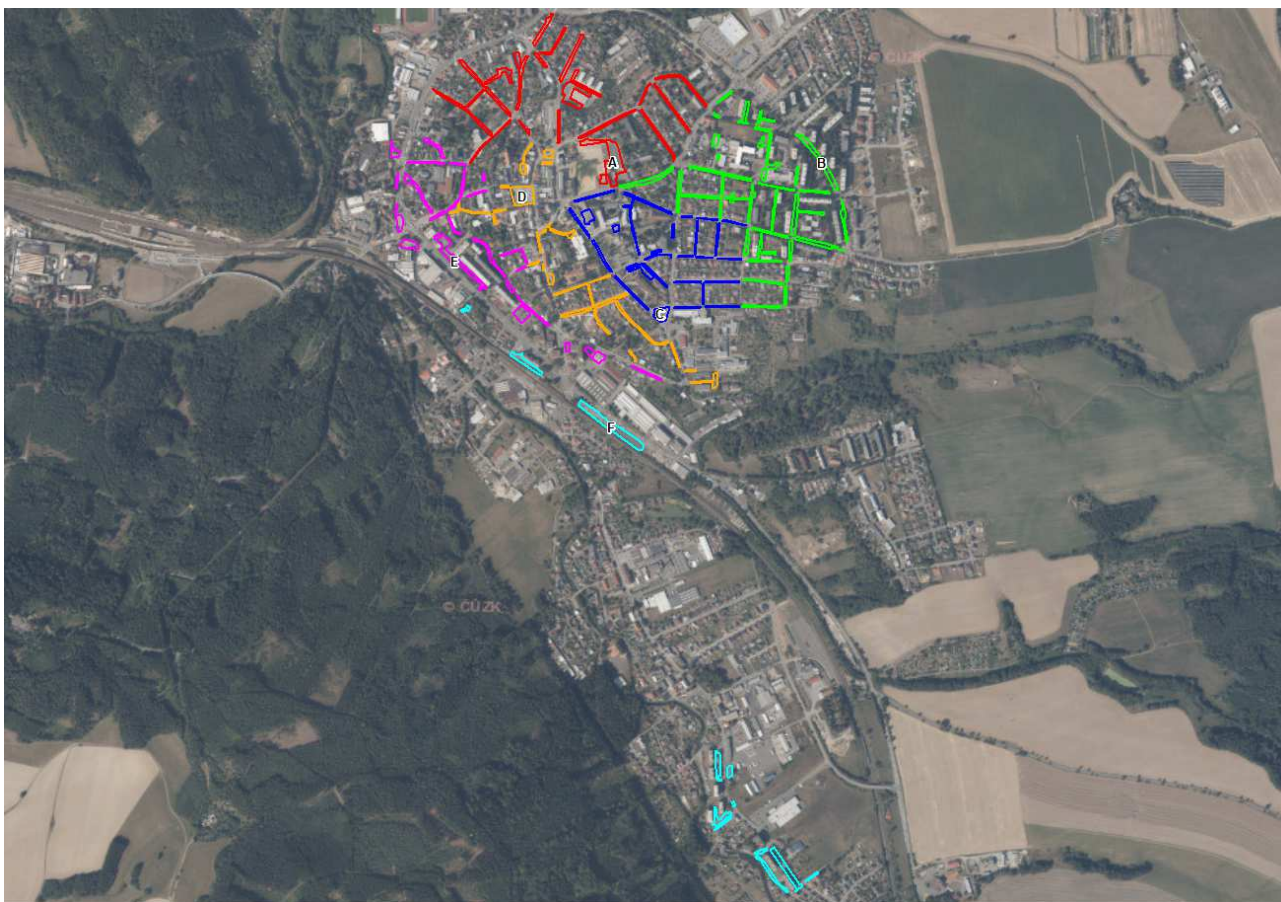
V lokalitě vícepodlažního bydlení Hylváty je rozhodující v jakém rozsahu parkující a odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Analýza dopravy v klidu byla, stejně jako průzkumy dopravy v klidu, samostatně řešena jako

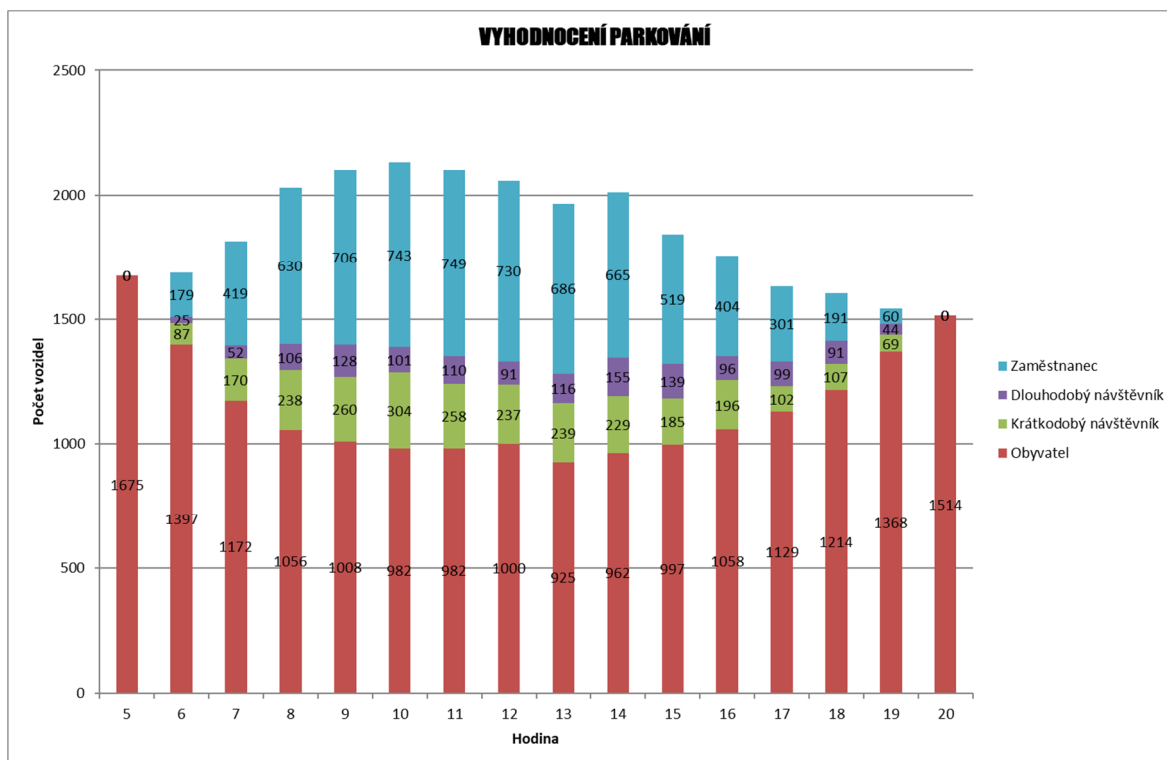
- a) Parkování/odstavování vozidel v oblasti centra města a navazujícím území
- b) Odstavování vozidel v oblasti s vícepodlažní bytovou zástavbou, lokalita Hylváty.

### 4.1 OBLAST CENTRA MĚSTA A NAVAZUJÍCÍ ÚZEMÍ

Pro potřeby zjištění stavu a rozložení poptávky byl v oblasti centra města navazujícím území proveden celodenní průzkum parkování a odstavení vozidel. Podrobněji o výsledcích v kapitole 3.1.1.



Obrázek 11: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Ústí nad Orlicí



Graf 14: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem

**Město Ústí nad Orlicí, sledované oblasti, maximální hodina 10:00 hod.**  
 Výchozí poptávka současného stavu (komunikace, plochy; zdroj: databáze, průzkumy)

Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů				Obyvatel max.	Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec			
A	100	55	12	116	213	283	396
B	347	26	19	103	547	495	695
C	36	105	35	107	66	283	313
D	49	78	23	83	98	233	282
E	223	30	10	209	372	472	621
F	227	10	2	125	379	364	516
<b>Celkem</b>	<b>982</b>	<b>304</b>	<b>101</b>	<b>743</b>	<b>1675</b>	<b>2130</b>	<b>2823</b>

*Poznámka: sloupec "Obyvatel max." reprezentuje poptávku v 5h ráno*

Tabulka 5: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 10 hodin dopoledne

Systém parkování a odstavení vozidel v centru města a navazujícím území (oblasti průzkumu C, D, částečně pak oblast A) odráží urbanistickou strukturu území a jeho funkce. Je zde zastoupena administrace, městské služby, kulturní a společenské aktivity, obchodní, komerční a ubytovací služby, významná v území je rovněž funkce bydlení. Důležitá je rovněž provázanost pěší zóny v ulici T. G. Masaryka s prostorem Mírového náměstí a navazujících komunikací. Tato značná koncentrace a pestrost aktivit vyvolává komplikace v rozsahu a organizování nabídky, která ve své podstatě musí zahrnout všechny uživatelské skupiny parkování a odstavení vozidel. Z doložených grafů a tabulky je zřejmé, že pro oblasti C a D jsou rozhodujícími uživatelskými skupinami zaměstnanec, návštěvník a obyvatel přibližně v rovnocenných počtech vozidel.

#### Nabídka dopravy v klidu ve veřejném prostoru zájmového území

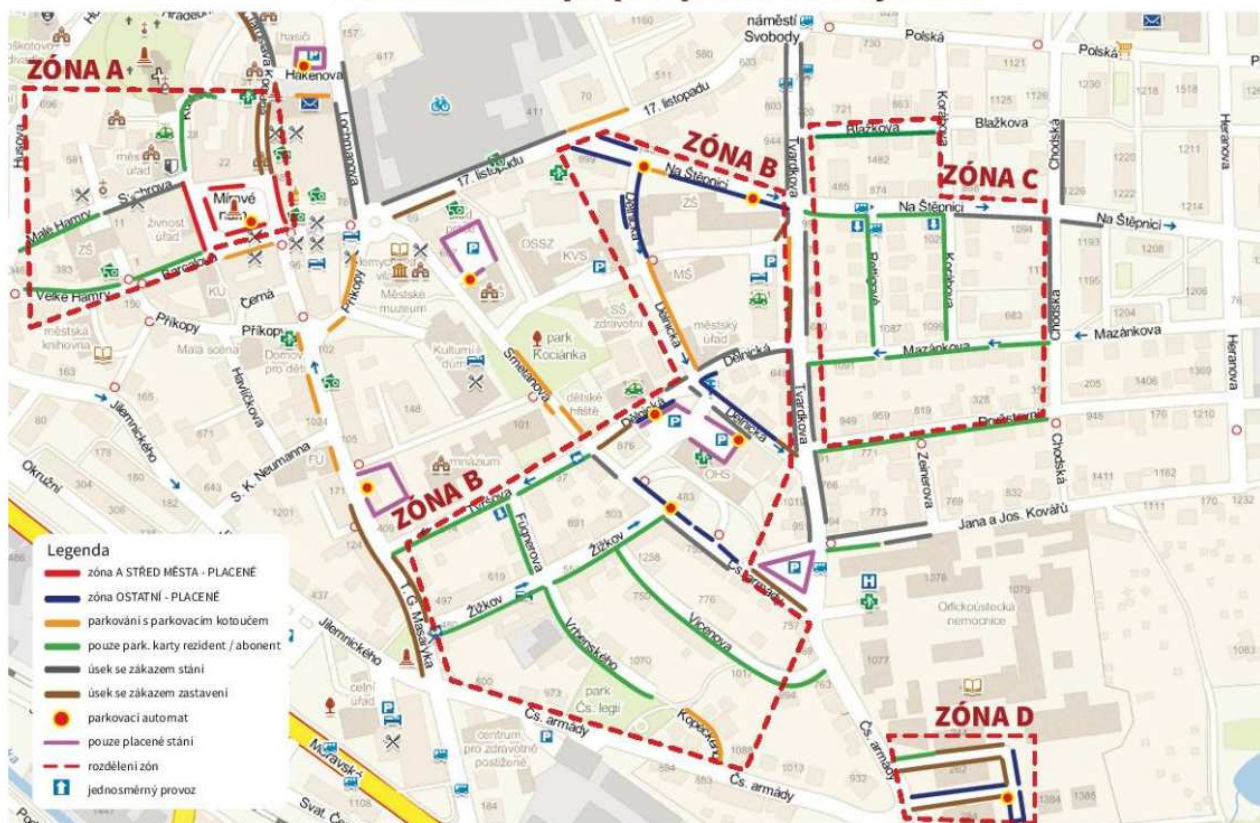
- Regulované parkování na plochách a komunikacích ve smyslu Nařízení města Ústí nad Orlicí číslo 3/2017 o placeném stání na místních komunikacích. Základem městského parkovacího systému je princip placeného stání v nejvíce vytížených lokalitách.
- Městská záchytná parkoviště nezaplatněná M. R. Štefanika, Jilemnického, Moravská, Hradecké Předměstí (Perla), včetně ulice Špindlerova, v omezeném rozsahu pak parkoviště Okružní a Albert.
- Soukromé parkovací plochy neveřejné jako např. Jilemnického, Tvardkova nebo Čs. armády, případně další.

- Nezaplatněná parkovací stání (vyznačená i nevyznačená) v ulicích jako např. ulice M. R. Štefanika, Husova, Pickova, Jilemnického, 17. listopadu, Čs. armády a řada dalších, kde parkují vozidla, která nejsou systémem regulace řešena.

### Regulované parkování

Základem parkovacího systému města Ústí nad Orlicí je regulace parkování ve smyslu Nařízení města Ústí nad Orlicí číslo 3/2017 o placeném stání na místních komunikacích. Nastavení systému cen má za cíl regulovat parkování ve prospěch krátkodobého stání. Zóny zařazené do parkovacího systému jsou uvedeny v příložené mapě.

### Orientační mapa pro parkovací systém



Obrázek 12: Rozsah systému placeného stání na MK ve městě Ústí nad Orlicí /zdroj: Město Ústí nad Orlicí

Oblast placeného stání ve městě Ústí nad Orlicí je územně vymezena dle doloženého obrázku, ceny parkování a nezbytné organizační a provozní podmínky jsou stanoveny již zmíněným Nařízením a Ceníkem. Provozovatelem služby po technické a organizační stránce je městská společnost Tepvos, spol. s r.o. Ve své podstatě se jedná o kombinovanou nabídku pro krátkodobé parkování vozidel a omezeným řešením rezidentního/abonentního parkování vozidel bydlících a firem ve vymezených 4 zónách. Krátkodobé parkování je řešeno v rozhodující míře PA, výjimkou je závorový systém u Orlickoústecké nemocnice, se sazbami dle ceníku, rezidentní/abonentní parkování formou parkovacích karet. Nabídka obsahuje v omezeném rozsahu také formu krátkodobého stání s parkovacím kotoučem zdarma v trvání max. 30 minut, resp. 60 minut dle lokalit.

Odhadujeme, že celková nabídka zpoplatněných stání, v rámci oblasti placeného stání, představuje 351 míst v tomto členění:

- |                               |           |                         |
|-------------------------------|-----------|-------------------------|
| ▪ Mírové náměstí              | 60 stání  |                         |
| ▪ ulice Hakenova              | 27 stání  |                         |
| ▪ ulice Smetanova, Úřad práce | 37 stání  |                         |
| ▪ ulice T. G. Masaryka        | 25 stání  |                         |
| ▪ ulice Dělnická              | 70 stání; | (vč. parkoviště u OSSZ) |



- |                                  |           |                                   |
|----------------------------------|-----------|-----------------------------------|
| ▪ ulice Na Štěpnici              | 36 stání  |                                   |
| ▪ ulice Čs. Armády               | 18 stání  |                                   |
| ▪ ulice Čs. armády (u nemocnice) | 48 stání; | max. obsazení 217 vozidel/24 hod. |
| ▪ ulice Wolkerova                | 30 stání. |                                   |

Nedostatky systému jsou zřejmé již z doloženého obrázku vymezeného území, předně jeho nekomplexnost (neúplnost) v řešeném území, kdy mezi jednotlivými oblastmi nebo v územích navazujících na tyto oblasti neexistuje regulace žádná. Dle dopravního průzkumu se v těchto územích soustřeďují zejména vozidla uživatelské skupiny zaměstnanec. Dalším nedostatkem je přednostní orientace systému na krátkodobé parkování, přičemž dle průzkumu tvoří ve špičkové hodině tato skupina zhruba 35%, při započítání max. počtu vozidel obyvatel pak jen 31% z celkové poptávky. Orientace by se měla přednostně rozšířit o uživatelské skupiny obyvatel a zaměstnanec, obyvatel ve smyslu větší územní a organizační ochrany, zaměstnanec ve smyslu doplnění nabídky parkování v přijatelné docházkové vzdálenosti. Z dříve doložených bilancí poptávky je zřejmý celkový nedostatek parkovacích míst, nabídka jen velmi omezeně řeší parkování obyvatel a zaměstnanců, kteří pak omezují rezidentní parkování v řešeném území.

Z analýzy dat parkovacího systému vyplývá, že pro celou oblast zpoplatněného stání v době od 7 do 17 hod. (pracovní den od 1.1.2018 do 4.9.2019) dosahuje průměrná obrátkovost uživatelů, kteří zakoupili parkovací lístek, hodnoty 6 až 7 vozidel/hodinu. Tento segment uživatelů obsazuje v rámci oblasti zpoplatněných stání cca 23% až 26% celkové nabídky. Celkovou obrátkovost/obsazenost zóny placeného stání lze díky existenci rezidentních/abonentních parkovacích karet a vozidlům, která nedodržují platnou legislativu určit až podrobným dopravním průzkumem. Následuje výtah nejdůležitější článků z platného Nařízení a Ceníku.

### SEZNAM MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍ

nebo jejich úseků (podle čl. 1 odst. 2 tohoto nařízení), ve městě Ústí nad Orlicí, na nichž je v souladu s ustanovením § 23 odst. 1 písm. c) zákona o pozemních komunikacích povoleno stání silničních motorových vozidel fyzických osob s místem trvalého pobytu nebo které jsou vlastníky nemovitosti ve vymezené oblasti města, nebo k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního právního předpisu<sup>2)</sup>, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města Ústí nad Orlicí, za cenu sjednanou v souladu s cenovými předpisy<sup>1)</sup>.

Zaplacení ceny sjednané v souladu s cenovými předpisy<sup>1)</sup> se prokazuje podle čl. 3 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení.

#### **ZÓNA A**

- parkovací místa na Mírovém náměstí
- ul. Kostelní - oblast před kostelem
- ul. Malé Hamry
- ul. Velké Hamry
- ul. Barcalova
- ul. Příkopy (v úseku od křižovatky s ul. Barcalova po křižovatku s ul. T. G. Masaryka)
- ul. Havlíčkova

#### **ZÓNA B**

- ul. Na Štěpnici - v úseku od křižovatky s ul. 17. listopadu po křižovatku s ul. Tvardkova – před budovou základní školy
- ul. Dělnická - v úseku od křižovatky s ul. Na Štěpnici po křižovatku u Mateřské školy Klubíčko
- ul. Dělnická - v úseku od křižovatky u budovy městského úřadu po křižovatku s ul. Tvardkova (nad poliklinikou Galen)
- ul. Dělnická - parkoviště před budovou Policie ČR (směrem k poliklinice Galen)
- ul. Dělnická - před budovou městského úřadu
- ul. Smetanova - v úseku od křižovatky s ul. Tyršova po křižovatku s ul. Žižkov
- ul. Čs. Armády - v úseku od křižovatky s ul. Žižkov po křižovatku s ul. Tvardkova
- ul. Vicenova
- ul. Vrbenského
- ul. Tyršova
- ul. Fügnerova
- ul. Žižkov
- parkoviště před Orlickoústeckou nemocnicí

### **ZÓNA C**

- ul. Na Štěpnici - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Korábova
- ul. Rettigové
- ul. Korábova - v úseku od křižovatky s ul. Na Štěpnici po křižovatku s ul. Mazánkova
- ul. Mazánkova - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Chodská
- ul. Družstevní - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Chodská
- ul. Blažkova - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Korábova

### **ZÓNA D**

- parkoviště u Dětské polikliniky

## VYMEZENÍ OBLASTÍ

(podle čl. 1 odst. 3 tohoto nařízení), kde musí mít fyzická osoba místo trvalého pobytu nebo vlastnit nemovitost, nebo právnická nebo fyzická osoba podnikající podle zvláštního právního předpisu<sup>2)</sup> sídlo nebo provozovnu.

- 1) Oblast pro vydání parkovací karty pro stání na místních komunikacích nebo jejich úsecích uvedených v příloze č. 2 tohoto nařízení pod bodem ZÓNA A se vymezuje takto:

- Mírové náměstí
- ul. Sychrova - s výjimkou fyzických osob s místem trvalého pobytu Sychrova čp. 16
- ul. Kostelní
- ul. Malé Hamry
- ul. Velké Hamry a dům čp. 346 v ul. M. R. Štefánika
- ul. Barcalova
- ul. Komenského
- ul. Mistra Jaroslava Kociana - v úseku od křižovatky s ul. Hakenova po Mírové náměstí (domy čp. 24, 25, 31, 32, 84, 85, 86)
- T. G. Masaryka - v úseku od křižovatky s ul. Příkopy po Mírové náměstí
- ul. Příkopy (v úseku od křižovatky s ul. Barcalova po křižovatku s ul. T. G. Masaryka)
- ul. Havlíčkova

- 2) Oblast pro vydání parkovací karty pro stání na místních komunikacích nebo jejich úsecích uvedených v příloze č. 2 tohoto nařízení pod bodem ZÓNA B se vymezuje takto:

- ul. Na Štěpnici - v úseku od křižovatky s ul. 17. listopadu po křižovatku s ul. Tvardkova a dům čp. 741 v ul. 17. listopadu
- ul. Dělnická - v úseku od křižovatky u budovy městského úřadu po křižovatku s ul. Tvardkova (nad poliklinikou Galen) a dům čp. 1030 v ul. Tvardkova
- ul. Smetanova - v úseku od křižovatky s ul. Tyršova po křižovatku s ul. Žižkov
- ul. Čs. Armády - v úseku od křižovatky s ul. Žižkov po křižovatku s ul. Tvardkova včetně čp. 758 a čp. 869
- ul. Tvardkova čp. 1191
- ul. Vicenova
- ul. Vrbenského
- ul. Tyršova
- ul. Fügnerova
- ul. Žižkov
- ul. T. G. Masaryka v úseku od kruhové křižovatky s ul. Jilemnického po křižovatku s ul. Příkopy a dům čp. 1024 v ul. S. K. Neumanna

- 3) Oblast pro vydání parkovací karty pro stání na místních komunikacích nebo jejich úsecích uvedených v příloze č. 2 tohoto nařízení pod bodem ZÓNA C se vymezuje takto:

- ul. Na Štěpnici - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Korábova
- ul. Mazánkova - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Chodská
- ul. Družstevní - v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Chodská
- ul. Korábova - v úseku od křižovatky s ul. Na Štěpnici po křižovatku s ul. Mazánkova

- ul. Rettigové
  - ul. Blažkova – v úseku od křižovatky s ul. Tvardkova po křižovatku s ul. Korábova
  - ul. Tvardkova - v úseku od křižovatky s ul. Jana a Jos. Kovářů po křižovatku s ul. Polská (mimo čp. 1030 a 1191) a dům čp. 639 na náměstí Svobody
- 4) Oblast pro vydání parkovací karty pro stání na místních komunikacích nebo jejich úsecích uvedených v příloze č. 2 tohoto nařízení pod bodem ZÓNA D se vymezuje takto:  
objekt čp. 284 v ul. Čs. Armády a dům čp. 1384 v ul. Wolkerova

## II.

### CENÍK PLACENÉHO STÁNÍ NA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH NEBO JEJICH ÚSECÍCH UVEDENÝCH V PŘÍLOZE Č. 1 NAŘÍZENÍ

#### Lokalita I.

- **parkovací místa na Mírovém náměstí**
- **parkoviště v ul. Hakenova** - u budovy požární zbrojnice

Provozní doba:        Po – Pá 7:00 – 17:00  
                              So        8:00 – 12:00

Ceny:                    1. hodina        10,- Kč  
                              každá další     20,- Kč  
                              celý den        100,- Kč

#### Lokalita II.

- **parkoviště na ul. T. G. Masaryka** - před gymnáziem
- **parkoviště v ul. Smetanova** - za budovou Základní umělecké školy Jaroslava Kociana
- **ul. Dělnická** - v úseku od křižovatky u budovy městského úřadu po křižovatku s ul. Tvardkova (nad poliklinikou Galen)
- **ul. Dělnická** - parkoviště před budovou Policie ČR (směrem k poliklinice Galen)
- **ul. Dělnická** - před budovou městského úřadu
- **parkoviště u objektu GALEN čp. 1390**
- **ul. Smetanova** - v úseku od křižovatky s ul. Tyršova po křižovatku s ul. Žižkov
- **ul. Čs. Armády** - v úseku od křižovatky s ul. Žižkov po křižovatku s ul. Tvardkova

– **parkoviště před Orlickousteckou nemocnicí**

Provozní doba: Po – Pá 7:00 – 17:00

Ceny: 1. hodina 10,- Kč  
každá další 10,- Kč  
celý den 50,- Kč

– **ul. Na Štěpnici** - v úseku od křižovatky s ul. 17. listopadu po křižovatku s ul. Tvardkova – před budovou základní školy

– **ul. Dělnická** - v úseku od křižovatky s ul. Na Štěpnici po křižovatku u Mateřské školy Klubičko

– **parkoviště mezi budovou Okresní správy sociálního zabezpečení a budovou Střední zdravotnické školy**

Provozní doba: Po – Pá 7:00 – 17:00

Ceny: 1. hodina 10,- Kč  
každá další 10,- Kč  
celý den 20,- Kč

– **parkoviště u Dětské polikliniky**

Provozní doba: Po – Pá 7:00 – 17:00

Ceny: 1. hodina 5,- Kč  
každá další 10,- Kč  
celý den 50,- Kč

### III.

#### CENÍK PLACENÉHO STÁNÍ NA MÍSTNÍCH KOMUNIKACÍCH NEBO JEJICH ÚSECÍCH UVEDENÝCH V PŘÍLOZE Č. 2 NAŘÍZENÍ

- 1) Ceny za parkovací karty k stání silničních motorových vozidel fyzických osob s místem trvalého pobytu nebo které jsou vlastníky nemovitosti ve vymezené oblasti podle přílohy č. 3 nařízení:

**ZÓNA A:** 600,- Kč/rok

**ZÓNA B, C a D:** 300,- Kč/rok

Parkovací karta se vydává na kalendářní rok.

Parkovací karta může být použita pouze v zóně uvedené na kartě.

- 2) Ceny za parkovací karty k stání silničního motorového vozidla provozovaného právnickou nebo fyzickou osobou za účelem podnikání podle zvláštního předpisu<sup>2)</sup>, která má sídlo nebo provozovnu ve vymezené oblasti města podle přílohy č. 3 nařízení:

**ZÓNA A:** 5.000,- Kč/rok

**ZÓNA B, C a D:** 3.000,- Kč/rok

Parkovací karta se vydává na kalendářní rok případně na jeho část od data vydání do konce kalendářního roku. Cena parkovací karty na dobu kratší než jeden rok je stanovena na:

**ZÓNA A:** 500,- Kč/na každý i započatý měsíc

**ZÓNA B, C a D:** 300,- Kč/na každý i započatý měsíc

Parkovací karta může být použita pouze v zóně uvedené na kartě.

**ZÓNA A:** 5.000,- Kč/rok

**ZÓNA B, C a D:** 3.000,- Kč/rok

Parkovací karta se vydává na kalendářní rok případně na jeho část od data vydání do konce kalendářního roku. Cena parkovací karty na dobu kratší než jeden rok je stanovena na:

**ZÓNA A:** 500,- Kč/na každý i započatý měsíc

**ZÓNA B, C a D:** 300,- Kč/na každý i započatý měsíc

Parkovací karta může být použita pouze v zóně uvedené na kartě.

Rizikem stávajícího řešení dopravy v klidu je nekomplexnost a celkový nedostatek nabídky pro všechny uživatelské skupiny v území. Takto postavená regulace zapříčiňuje mimo jiné také přesun vozidel do tzv. nárazníkového pásma, což jsou území mezi oblastmi a lokality navazující na prostor placeného stání, kde není parkování vozidel zpoplatněné. Důsledkem této dopravní situace je obecné a rozsáhlé ovlivňování kvality odstavování vozidel obyvatel jak v oblastech placeného stání, tak i v navazujících územích všemi dalšími uživatelskými skupinami, především pak skupinou zaměstnanec.

### ***Městská záchytná parkoviště***

Jedná se o parkovací plochy situované spíše na okraji oblasti placeného stání v ulicích M. R. Štefanika, Jilemnického, Moravská, Hradecké Předměstí (Perla), včetně ulice Špindlerova, v omezeném rozsahu pak parkoviště Okružní a Albert. Situováním a funkcí je lze považovat za městská záchytná parkoviště, která doplňují celkovou nabídku dopravy v klidu. Protože jde o nezaplatněnou nabídku, oslovuje především dlouhodobé parkování a odstavování vozidel uživatelských skupin zaměstnanec a obyvatel. U parkovacích ploch v ulicích Jilemnického a Okružní, kde je nedostatek rezidentních stání, se jedná o nevhodný způsob řešení. Obecně jsou záchytná parkoviště, včetně soukromých parkovacích ploch (např. Albert), nezbytnou součástí organizování dopravy v klidu, s pomocí které lze regulovat mobilitu v rámci centra města a navazujícího území.

### ***Nezaplatněná parkovací stání (vyznačená i nevyznačená) v ulicích a plochách***

Jedná se rozsáhlý soubor ulic a ploch jako např. ulice M. R. Štefanika, Husova, Pickova, Jilemnického, 17. listopadu, Čs. Armády, Zahradní, Ježkova a další. Rámcově se jedná o nezaplatněná parkovací místa v území navazující na oblast placeného stání. Většina parkovacích míst je bez regulace, mimo systém, což se odráží v poměrně různorodém využívání veřejných ploch a komunikací. Lze vysledovat i dopravní situace v rozporu s legislativou, které ohrožují dostupnost území pro vozidla IZS. V předmětném území se kumulují prakticky všechny uživatelské skupiny, v rozhodující míře skupiny dlouhodobého parkování, zejména zaměstnanci, což negativně ovlivňuje odstavování vozidel obyvatel. Doporučujeme diskusi nad územní a dopravně organizační regulací parkování a odstavování vozidel s výraznější ochranou bydlicích a podnikajících osob.

### ***Soukromé parkovací plochy neveřejné***

Soukromá nabídka, jako např. v ulicích Jilemnického, Tvardkova nebo Čs. armády, případně další představuje vyhrazená parkovací stání určená výhradně uživatelům příslušným k těmto objektům. Pro veřejné parkování jsou a budou tyto plochy nevyužitelné.

## **ANALYTICKÉ SHRUTÍ**

Nekomplexnost systému, bilanční deficit, složité podmínky bydlicích v rámci oblasti placeného stání, nedostatečná nabídka pro uživatelskou skupinu zaměstnanec, což má negativní dopad na kvalitu odstavování vozidel bydlicích obyvatel v řešeném území vytváří poměrně komplikovanou dopravní situaci. Na základě uvedeného doporučujeme zvažovat revizi a doplnění systému se zaměřením na rozšíření ochrany bydlicích v oblasti placeného stání a v územích navazujících na území regulovaná, stejně tak i doplnění nabídky pro uživatelskou skupinu zaměstnanec v okrajových lokalitách centra města.

Uživatelská skupina krátkodobý návštěvník do 1 hodiny parkování společně s dlouhodobým parkováním do 2 hodin parkování představují v oblastech C, D (centrum města) maximální poptávku 241 vozidel. Ta je bez problémů pokryta nabídkou v rámci oblasti placeného stání ve formě zpoplatněných parkovacích ploch a

vymezených úseků komunikací s úhrnnou nabídkou 351 stání (parkovací plocha u nemocnice vykazuje 52 stání). Naopak podhodnocena je nabídka rezidentního/ abonentního parkování se zjištěnou poptávkou 85 vozidel, resp. max. 164 vozidel. Poptávku uživatelské skupiny zaměstnanec s počtem 190 vozidel ve špičkové hodině nelze na území oblastí C, D prakticky zajistit, proto se vozidla přesouvají do neregulovaných lokalit navazujících oblastí A, B a E, kde s ohledem na nedostatečnou nabídku jsou nucena využívat, v rámci zastupitelnosti, volné kapacity v ulicích kolem oblasti placeného stání. Pokud bychom sledovali pokrytí upřednostněných uživatelských skupin jako obyvatel a návštěvníků byla by v současném stavu potřebná nabídka minimálně 405 parkovacích a odstavných stání pouze v oblastech C a D (centrum města).

## 4.2 LOKALITY S VÍCEPDLAŽNÍ OBYTNOU ZÁSTAVBOU

Z obecného pohledu musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Dalším důležitým aspektem řešení obytných lokalit je skutečnost, že růst automobilizace se zde projevuje naplno a zcela. Mírné korekce se mohou projevit díky demografickým změnám a probíhající migraci v území.

Byla sledována pouze lokalita s vícepodlažní bytovou zástavbou Hylváty.

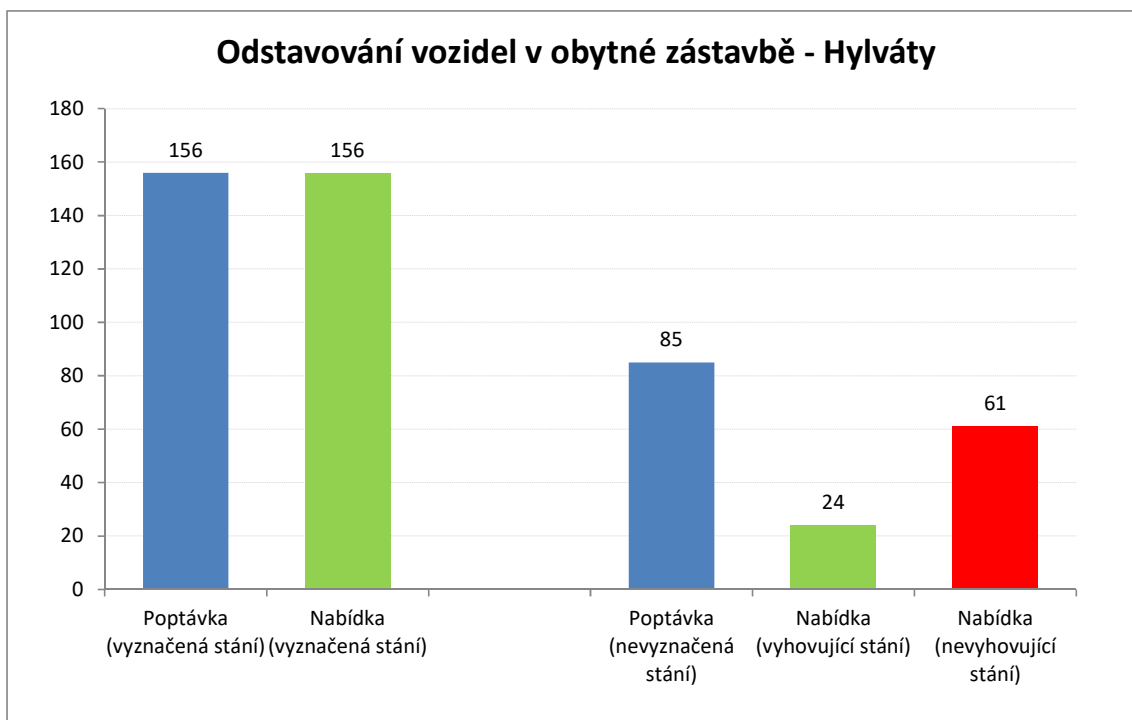


Obrázek 13: Analyzovaná obytná oblast Hylváty

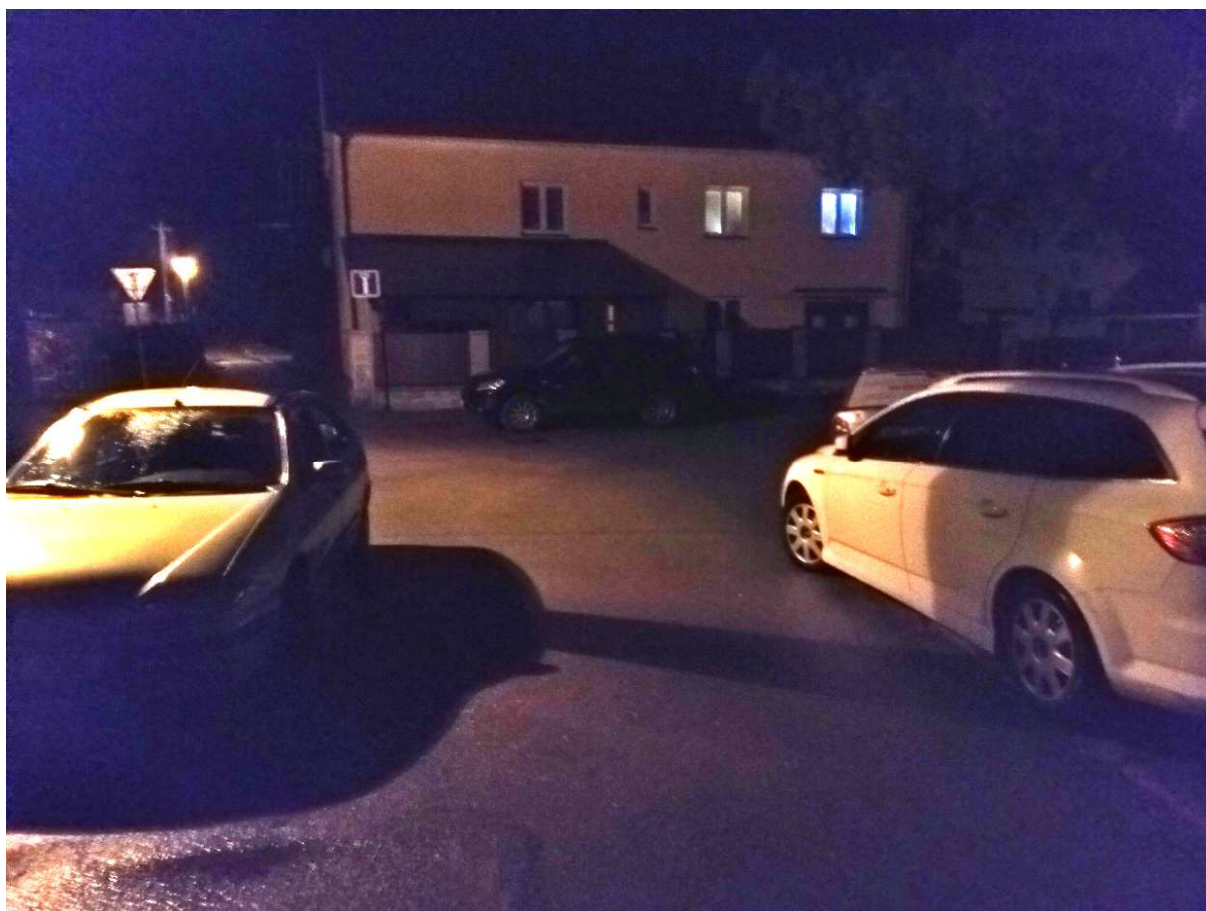
Nabídka odstavování vozidel ve sledované lokalitě je tvořena převážně následujícími druhy:

- parkovací plochy, nezaplatněné; podél ulice Třebovská
- parkování na komunikaci; ulice Třebovská, Poříční
- garážové objekty; ulice Za Vodou.

Následuje bilance průzkumu odstavování vozidel ve vícepodlažní zástavbě pro oblast Hylváty, včetně fotodokumentace odstavování vozidel.



Graf 15: Bilance nabídky a poptávky v lokalitě Hylváty



Obrázek 14: Křižovatka Poříční-Za Vodou, vozidla odstavená v křižovatce



*Obrázek 15: Ulice Poříčn1, vozidla odstavená na trávě*



*Obrázek 16: Pohled od ulice Třebovská k ulici Poříčn1, „zjednosměrnění komunikace“ odstavenými vozidly*



## ANALYTICKÉ SHRUTÍ

Dopravní dostupnost území vozidly IZS je nezbytný předpoklad zajištění bezpečnosti bydlení. Počet 61 vozidel odstavených v rozporu s legislativou z celkové počtu 241 vozidel představuje výrazný podíl zhruba 25% z celkové poptávky. Je tedy zřejmé, že řešení musí přednostně směřovat ke zvýšení nabídky. Vzhledem k tomu, že vícepodlažní bytové domy jsou situovány v těsném sousedství lokalit rodinného bydlení, doporučujeme diskusi nad realizací rezidentní oblasti.

### 4.3 DOPRAVNĚ TELEMATICKÉ A INFORMAČNÍ SYSTÉMY

Obsahově se jedná o organizování dopravy v klidu formou telematických a informačních systémů využívajících různé technologické způsoby a prvky.

Na území města Ústí nad Orlicí, ve veřejném prostoru, v rámci oblasti placeného stání, je pro krátkodobé parkování provozováno celkem 8 parkovacích automatů (PA) umístěných na plochách a v ulicích Mírové náměstí, T. G. Masaryka, Hakenova, Smetanova (Úřad práce), Čs. armády, Dělnická (plocha a komunikace) a Wolkerova (nemocnice). Formou závorového systému je řešena parkovací plocha u Orlickoústecké nemocnice.

Úhrada parkovného je možná i prostřednictvím mobilního telefonu.

Jiné technologie řízení dopravy v klidu ve veřejném prostoru na území města Ústí nad Orlicí nejsou k dispozici. Městská záchytná parkoviště v ulicích M. R. Štefanika, Jilemnického, Moravská, Hradecké Předměstí (Perla), včetně ulice Špindlerova, Okružní a Albert nejsou zpoplatněná, tedy bez jakékoli technologie.

Parkovací plochy a zařízení v rámci oblasti placeného stání fungují z hlediska organizace a řízení a telematických systémů izolovaně, bez propojení a provázanosti, a tedy bez možnosti přenosu dat a informací pro uživatele. Do budoucna doporučujeme komplexní propojení jednotlivých zařízení/kapacit do společného městského systému dopravy v klidu, včetně jeho zakomponování do městského informačního systému.

Důležitým prvkem telematiky dopravy v klidu je informační a naváděcí systém na volné parkovací kapacity v on-line podobě, s možností přenosu dat na mobilní zařízení. Nezbytnou součástí systému jsou informace o přístupových trasách k lokalitám a jejich cenová struktura. Ve městě Ústí nad Orlicí není tento systém zatím realizován. Zahraniční analýzy dokládají, že z důvodu hledání volného parkovacího místa se může dopravní výkon IAD v dotčeném území zvýšit až o 30%.

## 4.4 SWOT ANALÝZA

Shrnutí poznatků je přednostně zaměřeno na identifikaci rozhodujících územních, demografických a dopravních problémů a rizik, které jsou zpracovány do příslušné SWOT analýzy. Tuto analýzu a hodnocení lze dále upravovat, např. na základě výsledků prognózy dopravy, případně na základě stanovisek účastníků projednávání nebo odborné a veřejné diskuse.

### SWOT ANALÝZA

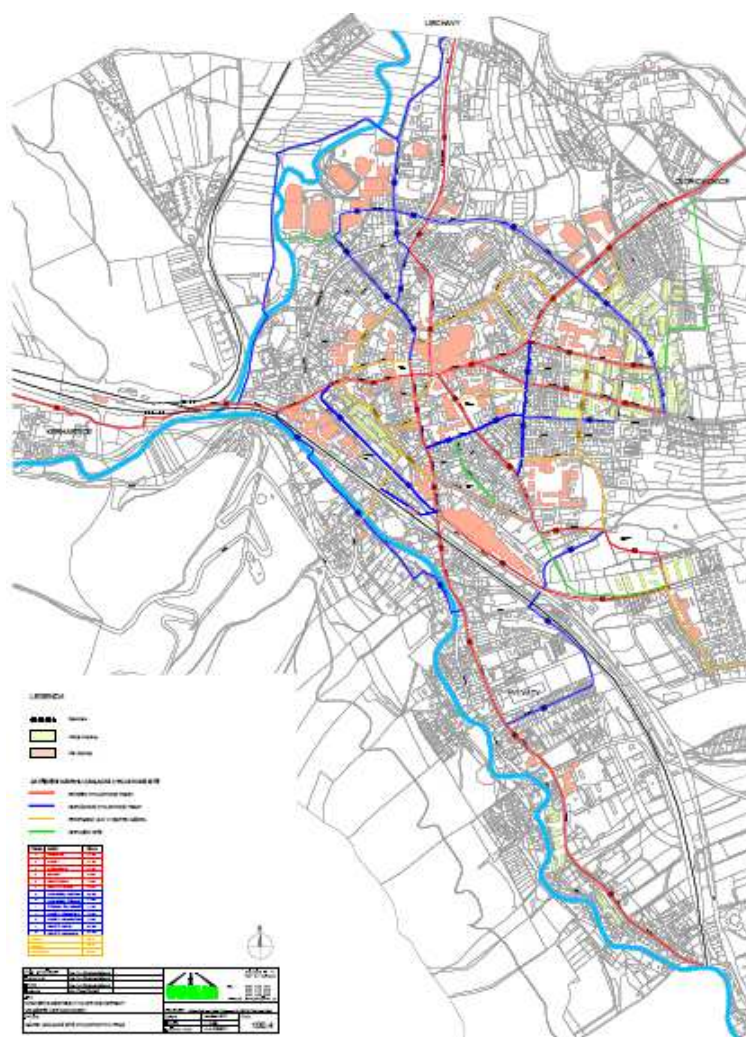
Silné stránky (S)	Slabé stránky (W)
<b>S1:</b> Existující systém placeného stání z důvodu nutnosti řešení dopravních problémů v nejvíce vytížených lokalitách.	<b>W1:</b> Absence koncepce a systému organizování a řízení dopravy v klidu, včetně jeho rozvoje a naváděcího systému.
<b>S2:</b> Dostatečný počet parkovacích míst ve veřejném prostoru pro krátkodobé parkování v oblasti placeného stání.	<b>W2:</b> Nedostatečné řešení parkování rezidentů v zóně placeného stání a v oblastech navazujících na centrum města.
<b>S3:</b> Vysoký počet vyznačených odstavných stání v lokalitě bydlení Hylváty.	<b>W3:</b> Nedostatečná nabídka záchytných parkovišť pro řešení dlouhodobého parkování skupin zaměstnanců a dlouhodobých návštěvníků.
<b>S4:</b> Efektivní systém smíšeného parkování v rámci oblasti placeného stání z hlediska využitelnosti a zastupitelnosti.	<b>W4:</b> Nedovolené odstavování vozidel na komunikacích v obytné zástavbě s nedostatečnou šířkou, na chodníku a zeleni.
Příležitosti (O)	Hrozby (T)
<b>O1:</b> Revize koncepce a systémového řešení dopravy v klidu, včetně jeho rozvoje a naváděcího systému.	<b>T1:</b> Výhledový stupeň automobilizace se může v cílovém stavu zvýšit až o 20%, komplikace u rezidentních parkování obecně.
<b>O2:</b> Revitalizace nabídky v oblasti placeného stání, dopravní a územní regulace poptávky.	<b>T2:</b> Odstavování vozidel na komunikacích s nedostatečnou šířkou komplikující obsluhu území a dostupnost vozidly IZS.
<b>O3:</b> Doplnění záchytných parkovišť pro dlouhodobé návštěvníky a zaměstnance, zvýšení nabídky.	<b>T3:</b> Náklady spojené s provozováním a rozvojem systému organizování dopravy v klidu.
<b>O4:</b> Zvýšení nabídky odstavných stání v lokalitě Hylváty, včetně dopravní a územní regulace.	<b>T4:</b> Nepochota uživatelů připustit, že parkování, případně i odstavování jsou služby, které mohou být regulovány a zpoplatněny.
<b>O5:</b> Podpora rozvoje systému Car Sharing, sdílení vozidel.	

## 5. KOLIZE S KONCEPCÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

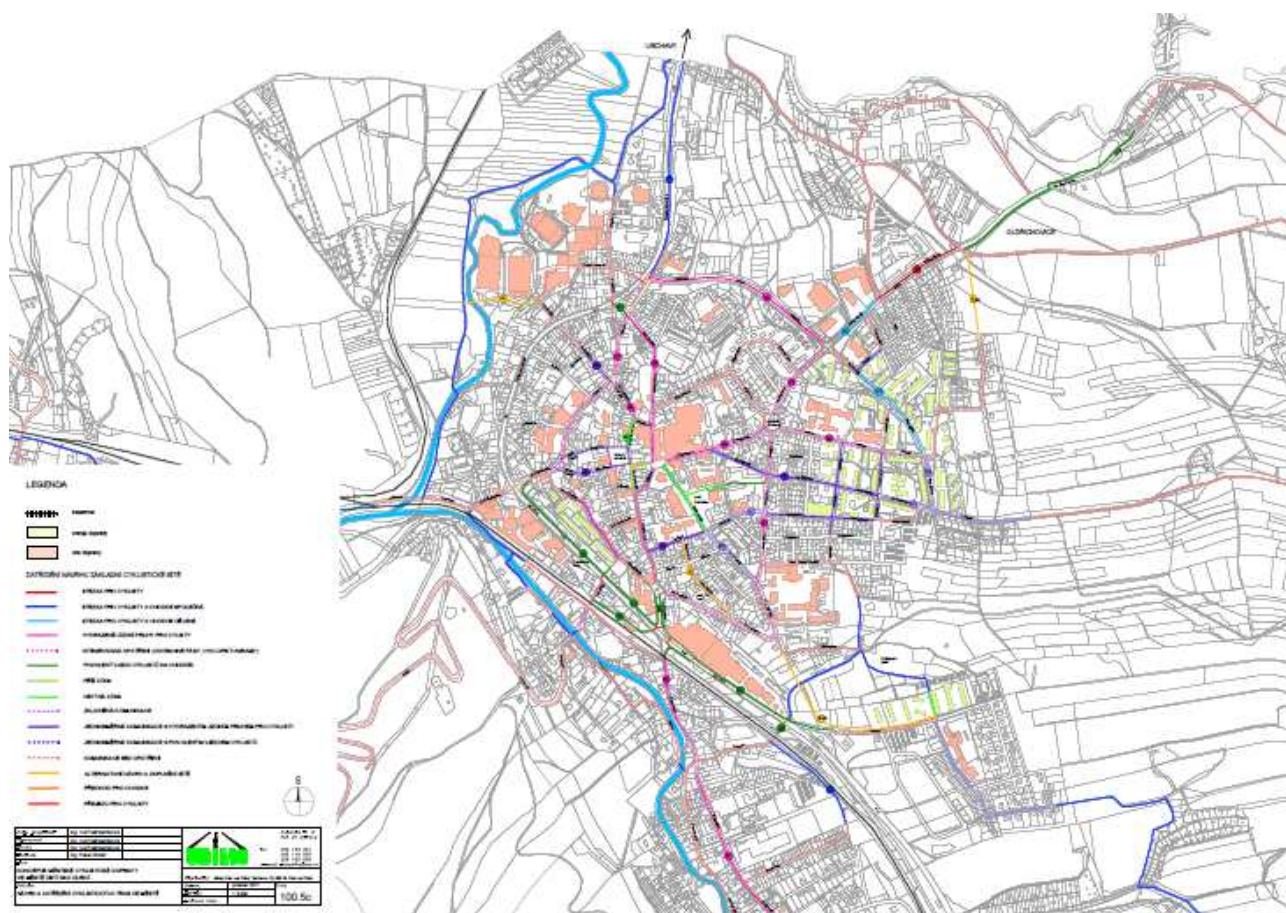
V prosinci 2017 byl vyhotoven dokument Koncepce městské cyklistické dopravy ve městě Ústí nad Orlicí, ve kterém koncepce řešení cyklistické dopravy je založena na definování ucelené základní kostry cyklistických tras podle používaných spojení a zjištěných intenzit nejen cyklistické ale i motorové dopravy a dopravy pěší. Základní kostrou cyklistické sítě jsou páteřní trasy (z větší části radiální) navzájem propojující místní části s centrem města a stávajícími místními cyklotrasami. Na páteřní trasy dále navazují doplňkové trasy propojující významné zdroje a cíle nebo samotné páteřní trasy. Nezbytnou součástí ucelené cyklistické sítě jsou některé ulice, na nichž je předpokládán výskyt cyklistů a doporučuje se navržená úprava. Následující 1. obrázek dokládá návrh zatřídění základní sítě cyklistických tras na území města Ústí nad Orlicí.

Základní síť cyklistických tras byla následně podrobněji specifikována podle jednotlivých typů/druhů cyklistické trasy, návrh zatřídění je doložen na následujícím 2. obrázku.

Kapitola 7. Potenciální rizika a kolizní místa dokládá přehled problémů a nejistot při budování navrhované základní sítě cyklistických tras. Vedle převedení cyklistů přes průtah silnice I/14 je dalším největším problémem doprava v klidu a to hlavně v okolí centra města. Pro vybudování bezpečné a komfortní ucelené cyklistické sítě je nutné zvážit rozvoj cyklistické dopravy na úkor parkujících vozidel. Na závěr kapitoly je zpracován přehled komunikací/ulic, na nichž doporučený návrh cyklistických tras koliduje se zaparkovanými nebo odstavenými vozidly.



Obrázek 17: Návrh základní sítě cyklistických tras /zdroj: Koncepce městské cyklistické dopravy ve městě Ústí nad Orlicí



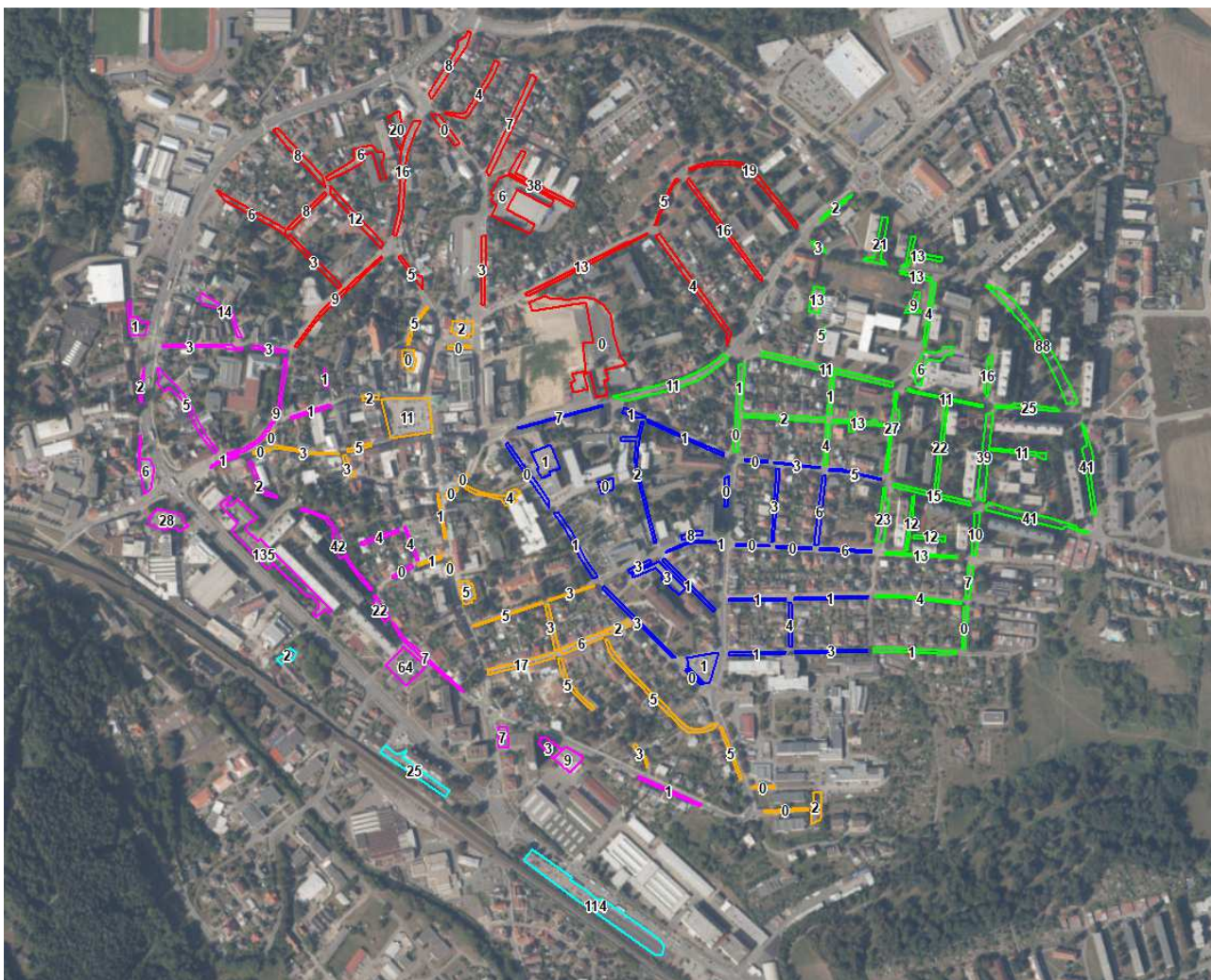
Obrázek 18: Návrh zatřídění cyklistických tras /zdroj: Koncepce městské cyklistické dopravy ve městě Ústí nad Orlicí

V rámci analýzy stavu a hodnocení rizik je následně vyhotoven přehled kolidujících komunikací s uvedením dalších podrobnějších údajů, které byly získány z průzkumu dopravy v klidu. S ohledem na poměrně značné nedostatky ve stávajícím systému dopravy v klidu a předběžně zmíněných opatření ke zlepšení stavu doporučujeme, aby rozhodujícím kritériem pro způsob řešení kolize byl počet vozidel zjištěný průzkumem v 5 hodin ráno, což v rozhodující míře, s výjimkou parkujících vozidel v ulici Moravská, před společností Rieter CZ s.r.o., budou vozidla obyvatel/rezidentů s přihlédnutím k atraktivitě dotčeného území. Následující obrázky dokládají počet vozidel na jednotlivých komunikacích a plochách v 5 hodin ráno a maximální počty vozidel, zjištěných průzkumem dopravy v klidu.

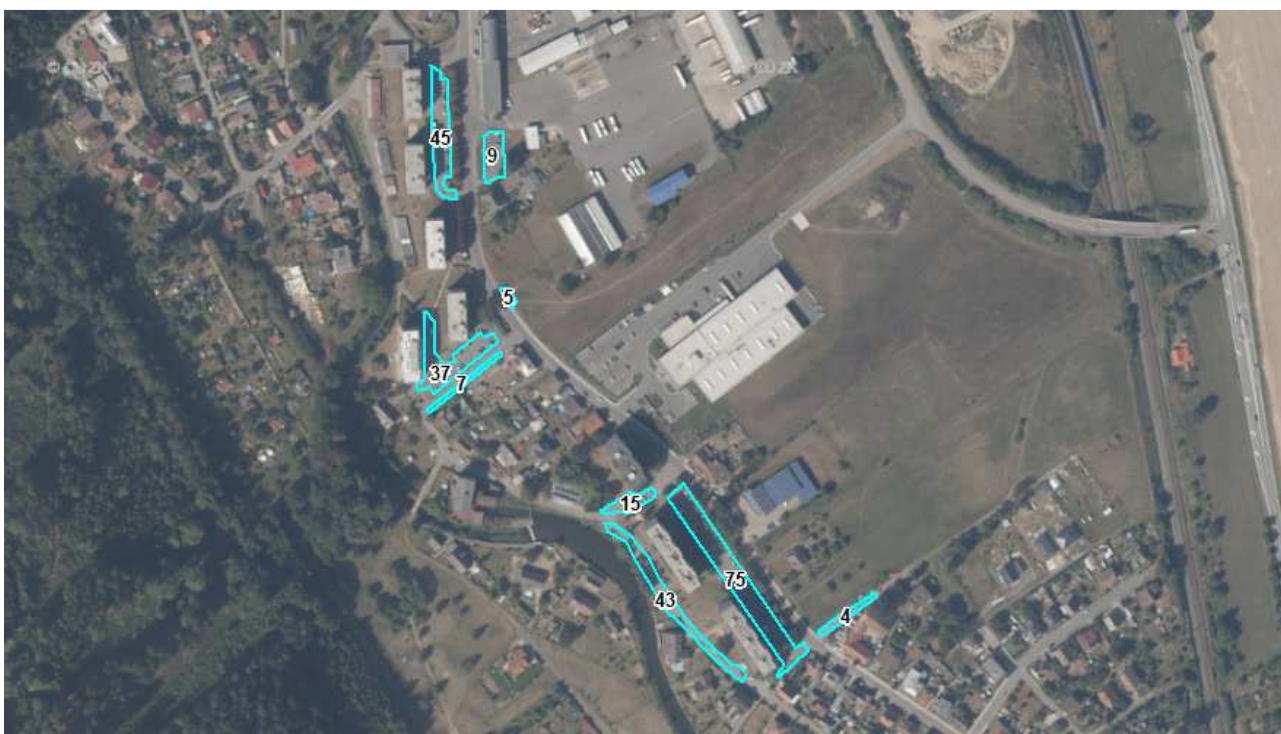
Možnými opatřeními umožňující řešení kolizí a současně i koncepci dopravy v klidu mohou být například:

- úprava stávající regulace dopravy v klidu
- doplnění/rozšíření systému regulace dopravy v klidu
- změna organizace provozu dopravy
- doplnění nabídky k řešení stávajícího/výhledového stavu dopravy v klidu.

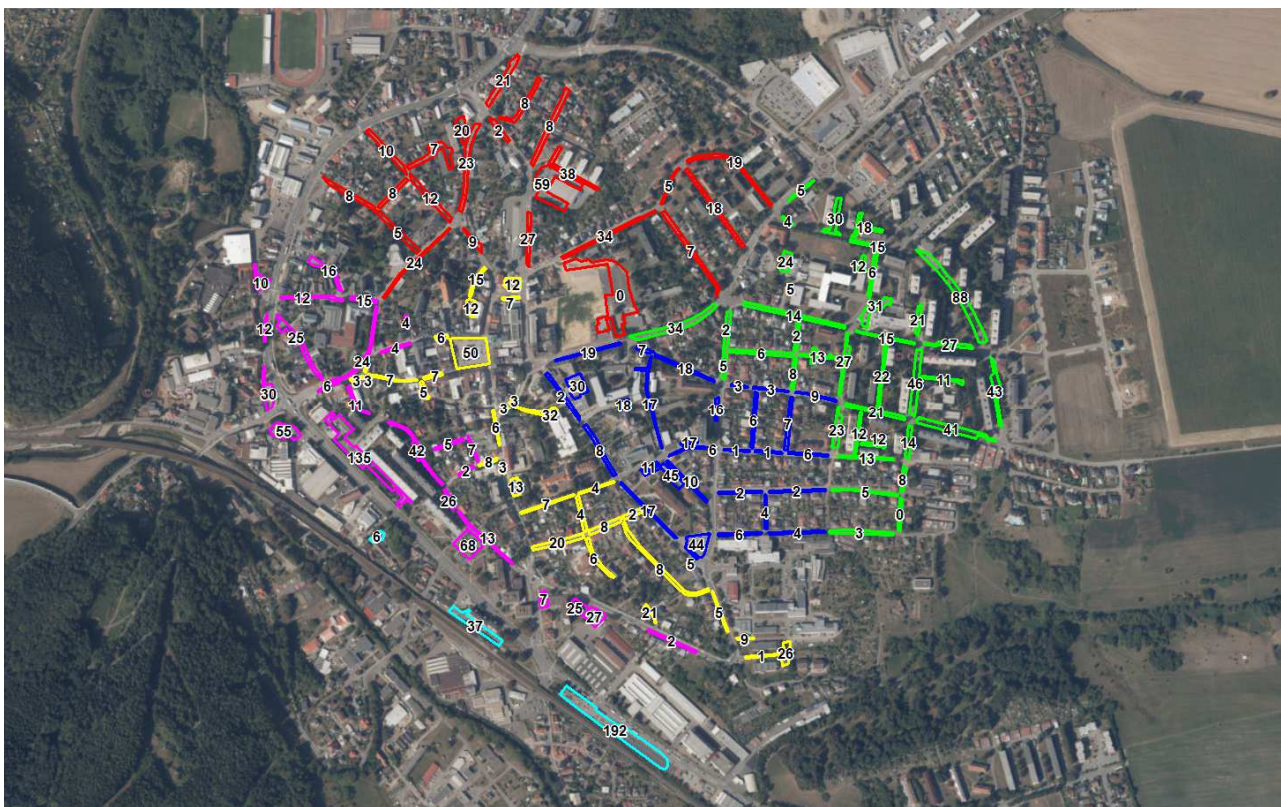
Náměty na opatření, uvedené v tabulce na závěr této kapitoly, jsou v rámci návrhové části zpřesněny nebo upraveny.



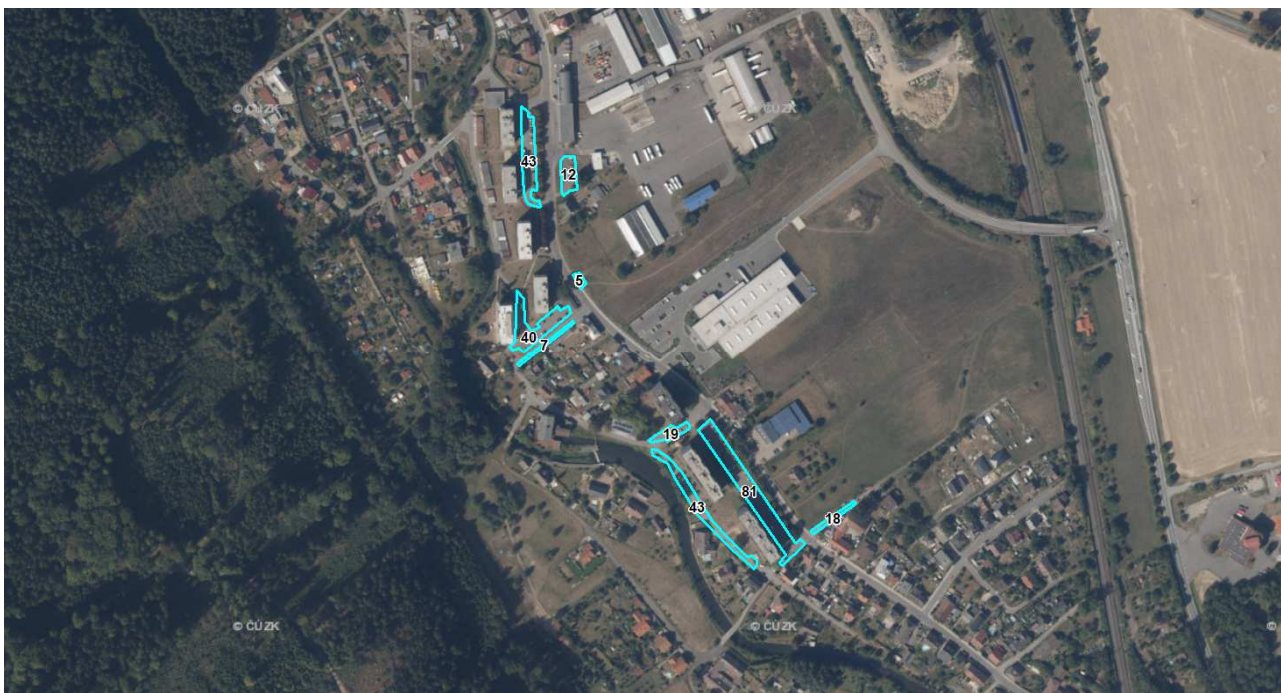
Obrázek 19: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v centru města dle průzkumu v 5 hodin ráno



Obrázek 20: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v lokalitě Hylváty dle průzkumu v 5 hodin ráno



Obrázek 21: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v centru města a okolí, dle průřezu



Obrázek 22: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v lokalitě Hylváty, dle průřezu

## 6. NÁVRH ŘEŠENÍ DOPRAVY V KLIDU

Doprava v klidu (statická doprava) představuje segment dopravní soustavy, který umožňuje výrazněji ovlivňovat mobilitu. Ve své podstatě se jedná o únosná opatření využívající zejména organizační, územní, ale také ekonomické nástroje při zachování principu svobodného přístupu k mobilitě.

Doprava v klidu je nedílnou a důležitou součástí plánování dopravy s významnou prostorovou náročností, má nezastupitelnou roli při souhrnném řešení mobility. Jako služba nabídkového charakteru vyžaduje komplexní organizovanost a systémové přístupy, včetně řízení a financování.

V obecné rovině, z pohledu strategie a koncepce lze problematiku dopravy v klidu rozdělit do dvou základních oblastí:

- strategie managementu (organizační a ekonomická úroveň)
- technické koncepce (technická a provozní úroveň).

Řešení dopravy v klidu je zaměřeno na pokrytí potřebných nároků na parkování a odstavování vozidel, v návrhu jsou sledovány tyto rozhodující cíle:

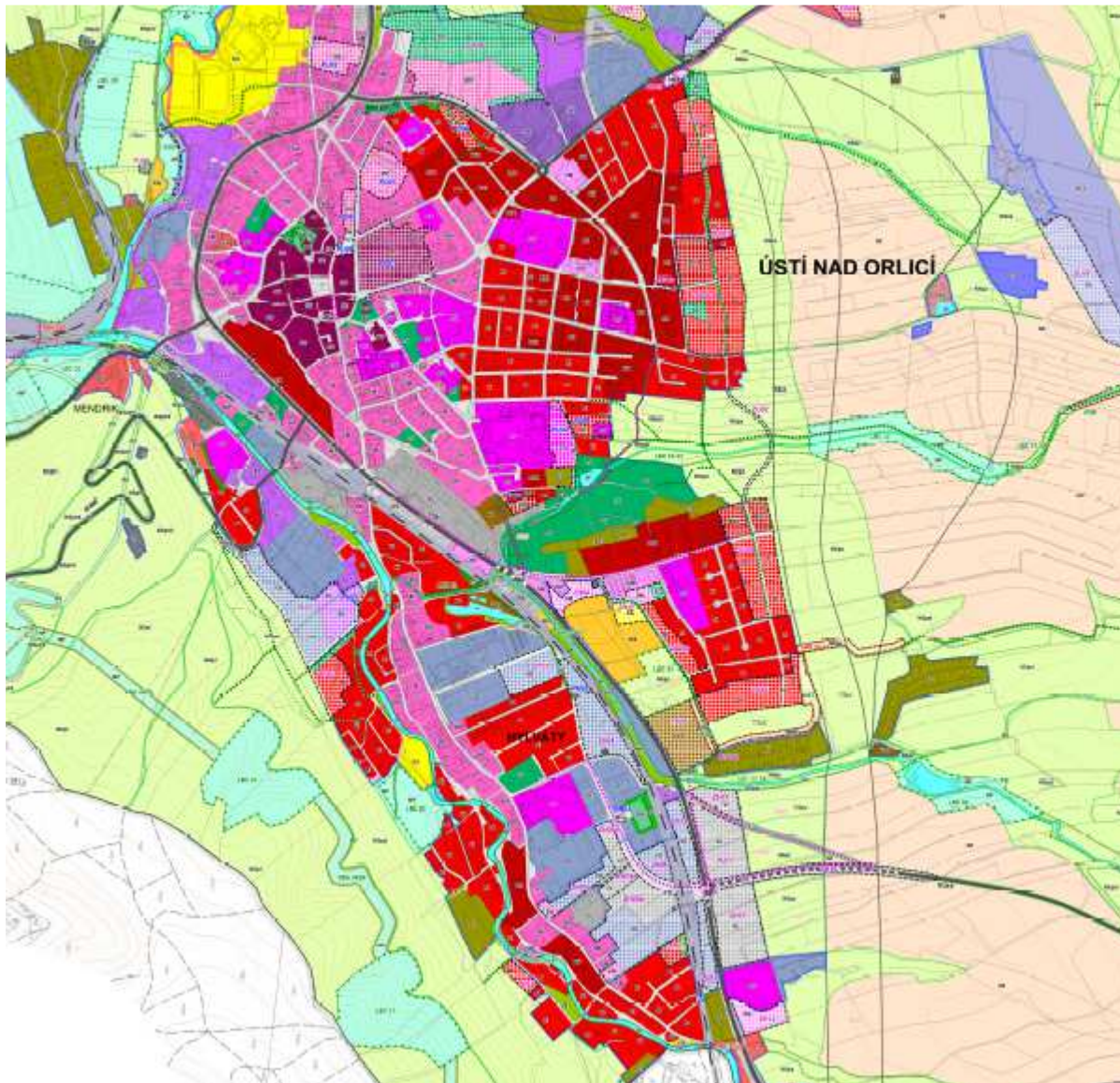
- zajištění atraktivity území a dostupnosti území
- udržení kvality života, kvality území a bydlení
- snížení negativních vlivů dopravy na životní prostředí
- ekonomická stabilita a rozvoj městského systému.

Pro řešení statické dopravy je nutné oddělit odstavování vozidel od parkování vozidel. Zatímco odstavování vozidel je spjato s vlastnictvím vozidla a bude se odvíjet od vývoje stupně automobilizace a demografických změn, parkování je spjato s jeho využíváním, resp. podmínkami mobility a rozsahem a hloubkou organizování a regulace. Řešeními tak jsou zajištění podmínek pro vlastnictví či dostupnost osobního vozu v rezidentních oblastech a komplexním naplňováním koncepce, jehož obsahem je také organizování dopravy v klidu v centru města územními podmínkami, kapacitou nabídky i cenovou regulací. V této souvislosti důležitý prvek koncepce dopravy představuje úroveň a kvalita nabídky MHD.

## 6.1 ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA

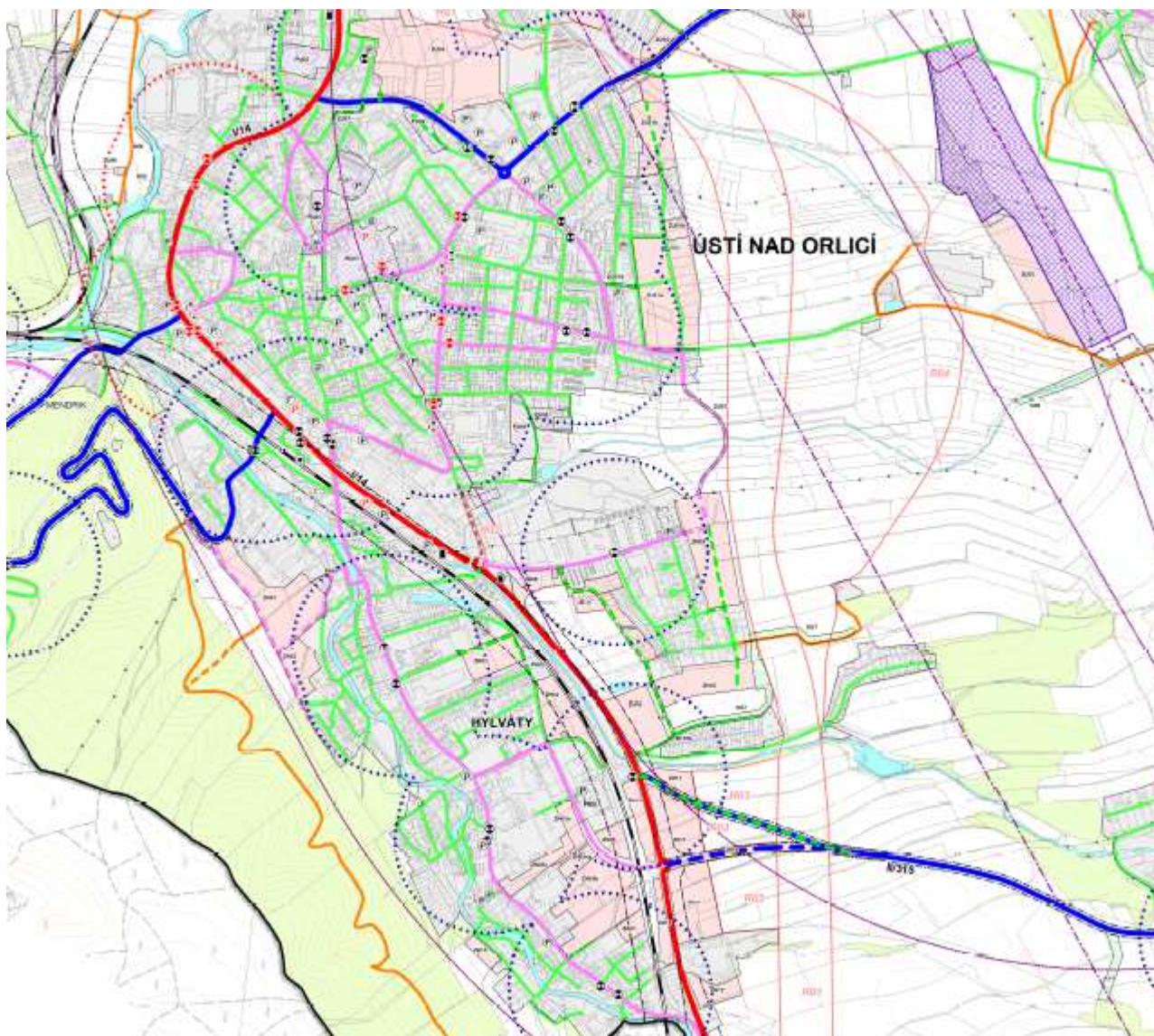
### 6.1.1 ROZVOJ A URBANIZACE ÚZEMÍ

Pro účely zpracování Koncepce dopravy v klidu byl využit zejména Územní plán města Ústí nad Orlicí, účinný dne 18.10.2017, dále koncepční a jiné dokumenty zaměřené na dopravní problematiku ve městě.



Obrázek 23: Návrh ÚP Ústí nad Orlicí, výřez hlavního výkresu





Obrázek 24: Návrh ÚP Ústí nad Orlicí, výřez výkresu koncepce dopravy

Územní plán, koncepce dopravy, nabízí v rámci centra města a navazujícího území velmi omezený rozsah nových ploch pro řešení dopravy v klidu, v zájmovém území se jedná například o lokality v ulicích Jilemnického a Okružní, v ulici 17. listopadu (Perla) a v ulici Moravská (průtah I/14). V lokalitách hromadného bydlení žádné dopravní plochy pro řešení dopravy v klidu nejsou k dispozici.

### 6.1.2 ODHAD VÝVOJE POČTU OBYVATEL

K 31.12.2018 bylo, dle ČSÚ, ve městě Ústí nad Orlicí evidováno celkem 14,2 tisíc obyvatel.

Český statistický úřad vytváří demografické prognózy pouze na úroveň České republiky a krajů, resp. oblastí. Podle ČSÚ, Projekce obyvatelstva v krajích ČR do roku 2050, bude mít Pardubický kraj v roce 2030 celkem 508,5 tisíc obyvatel oproti odhadu pro rok 2018, kdy se předpokládalo 514,5 tisíc obyvatel. Průměrný věk se z původních 42,7 let zvyšuje na 45,7 let, index stáří dosahuje hodnoty 182. Uvedený odhad představuje pokles zhruba 1,2%. Za uvedeného předpokládaného poklesu by mohlo mít město Ústí nad Orlicí k roku 2030 zhruba 14 tisíc obyvatel. Tento odhad nezohledňuje budoucí migrační trendy, přesto nabízí alespoň rámcovou představu o možném demografickém vývoji města. Doporučujeme v koncepci uvažovat s počtem obyvatel 14-15 tisíc osob.

## PŘEDPOKLÁDANÁ MIGRACE OBYVATEL PRO ROK 2030

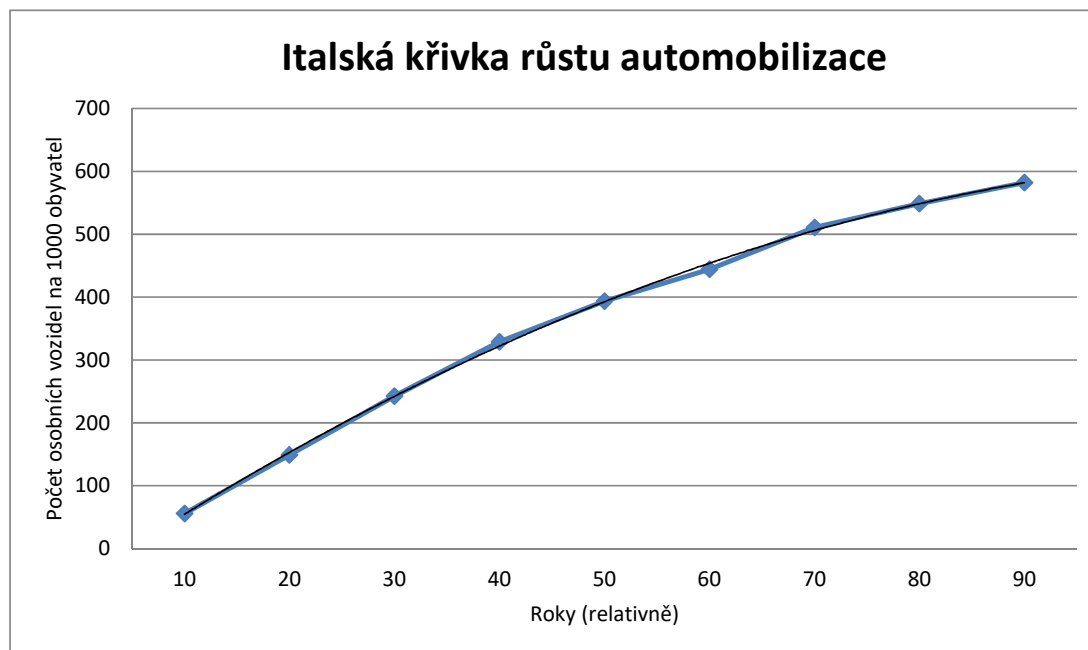
Rozhodující pro změny přepravních vazeb budou zejména rozvojová území rodinného bydlení. Dle SLDB 2011 bylo na území města celkem evidováno 6664 bytů, z toho v rodinných domech přibližně 36% bytů, pokud zohledníme bytovou výstavbu za období do roku 2018, kdy bylo dokončeno celkem 131 bytů, odhadujeme, že v rodinných domech bydlí v současnosti přibližně 5,2 tisíc obyvatel města s podílem zhruba 37%. Na základě uvedených skutečností odhadujeme, že ve výhledovém roce 2030 může v rodinných domech bydlet kolem 5,6 tisíc osob, jedná se o 39% podíl obyvatel města. Rozvojové lokality rodinného bydlení definuje ÚP města.

Odhad počtu obyvatel a podílu bydlících v lokalitách RD v roce 2030 je doložen následně:

- Počet obyvatel – 14 až 15 tisíc osob
- Podíl osob v RD – 39%, jedná se o přesun z oblastí vícepodlažní zástavby.

### 6.1.3 VÝVOJ AUTOMOBILIZACE, ODHAD PRO ROK 2030

Projekce vývoje individuální automobilové dopravy je zpracována na základě zjištěného stupně automobilizace v rámci obce s rozšířenou působností Ústí nad Orlicí ke dni 1.1.2019 (477,8 osobních vozidel/tisíc obyvatel) a „italské křivky“ růstu automobilizace, která zohledňuje obecnou závislost mezi počtem osobních vozidel a vývojem hrubého domácího produktu. Při stanovování výhledového stupně automobilizace nebyly zohledněny demografické změny ve „stárnutí“ populace.



Graf 16: Italská křivka vývoje automobilizace, relativní růst

#### Osobní vozidla, odhad dle „Italské“ křivky:

- |                                 |                             |
|---------------------------------|-----------------------------|
| ▪ Výchozí stav roku 2018/2019   | 477,8 vozidel/1000 obyvatel |
| ▪ Odhad vývoje do roku 2030     | 534,2 vozidel/1000 obyvatel |
| ▪ Koeficient růstu do roku 2030 | 1,12.                       |

*Poznámka: Jedná se o odborný odhad, a pokud budeme předpokládat, že vývoj automobilizace se promítne do intenzit dopravy, pak odhad přibližně odpovídá TP 225*

## TP 225 Prognóza intenzit automobilové dopravy, červen 2018

kraj: Pardubický kraj		délka cesty do 20 km					
skupina vozidel: A – Osobní vozidla							
velikost sídla	do 5 000		do 10 000	do 20 000	do 50 000	do 100 000	
rozvojová oblast	NE	ANO					
časový horizont	2016	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
	2020	1,05	1,07	1,06	1,06	1,07	1,07
	2025	1,10	1,13	1,12	1,12	1,14	1,14
	2030	1,13	1,18	1,16	1,17	1,20	1,20
	2035	1,15	1,22	1,19	1,20	1,24	1,24
	2040	1,15	1,24	1,20	1,22	1,26	1,27
	2045	1,14	1,25	1,20	1,23	1,28	1,29
	2050	1,13	1,26	1,20	1,23	1,29	1,30
	2055	1,11	1,26	1,20	1,23	1,30	1,31

## 6.2 CENTRUM MĚSTA A NAVAZUJÍCÍ ÚZEMÍ

Organizování statické dopravy (regulace parkování) by mělo být chápáno jako přiřazení vhodné parkovací kapacity veřejného prostoru mezi jednotlivé uživatelské skupiny zákazníků. Nezbytnou součástí řešení dopravy v klidu je systém navádění osobních vozidel na kapacitní parkovací plochy krátkodobého i dlouhodobého parkování. Obecně však platí podmínka, že regulace statické dopravy vyžaduje dostatečnou kapacitu nabídky.

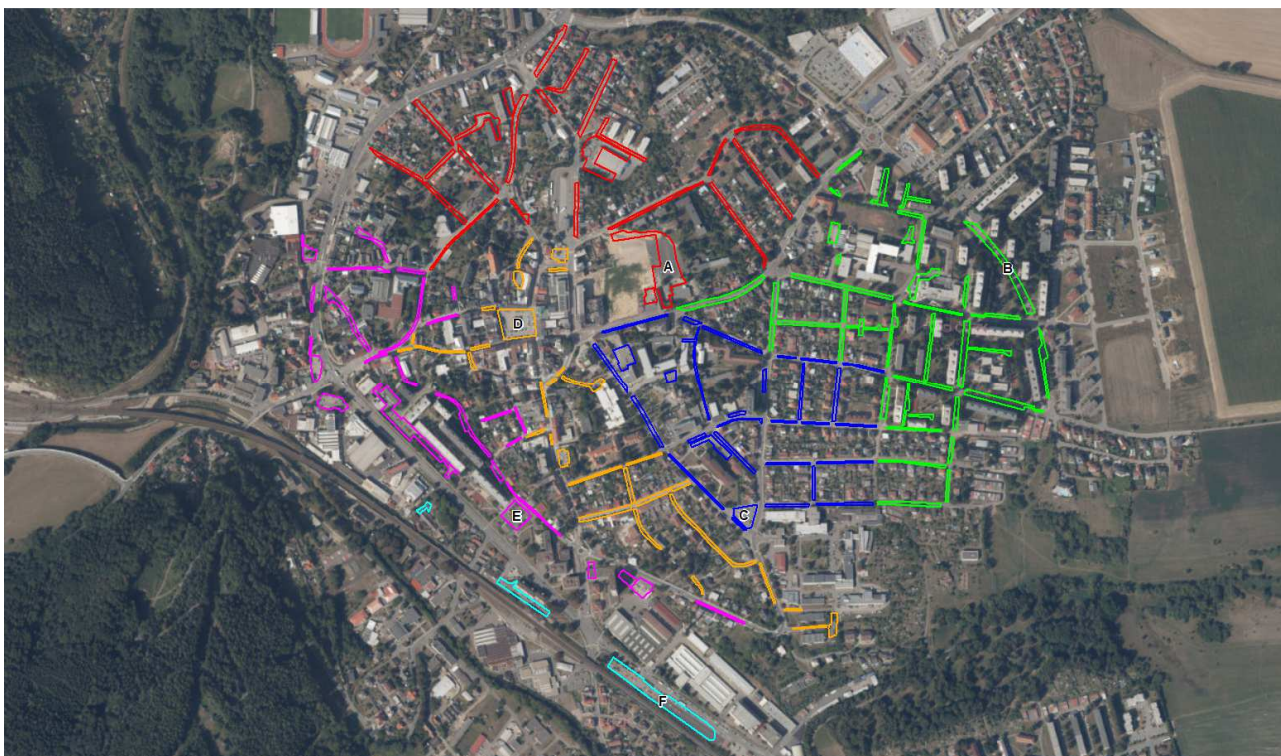
Při uspokojování požadavků doporučujeme pro území centra města a navazujícího území sledovat princip vyváženosti a vzájemného neomezování upřednostněných skupin

- obyvatelé bydlící v oblasti (zachování obytné funkce v území)
- právnické osoby se sídlem v oblasti (podpora podnikání)
- návštěvníci (zachování dostupnosti území pro veřejnost)
- zaměstnanci, kteří by měli mít „nejméně příznivé“ podmínky v dostupnosti území.

Systém řešení statické dopravy v centrálních oblastech zahrnuje obecně zejména tyto prvky:

- zóny placeného parkování, případně se zákazem stání mimo vyznačená parkoviště
- vyhrazená stání pro rezidenty a podnikatelské subjekty
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené, pro zásobování
- záchytná parkoviště na obvodu centrální oblasti (systém P+G, P+R)
- nezaplatněná krátkodobá stání ve veřejném dopravním prostoru
- parkovací a odstavná stání v objektech s různými režimy regulace.

Vlastní řešení parkování v centru města a navazujícím území vychází z provedeného dopravního průzkumu parkování a odstavení vozidel a následné bilance dopravy v klidu pro odhadovaný stupeň automobilizace ve výhledovém období roku 2030, počet obyvatel a jeho demografické složení nebylo zohledněno. V případě oblasti B, kde převažuje hromadné bydlení, byl růst automobilizace korigován probíhajícím úbytkem obyvatel, kdy za období 2001 až 2011 se snížil počet obyvatel o téměř 10%. Do celkové bilance dopravy v klidu byl u této oblasti uplatněn index růstu 1,08.



Obrázek 25: Ústí nad Orlicí, sledované oblasti dopravy v klidu, centrum města a navazující území

Město Ústí nad Orlicí, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030							
Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 534,2 osobních vozidel/1000 obyvatel (index růstu 1,12)							
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů					Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec	Obyvatel max.		
A	112	62	13	130	239	317	444
B	375	28	21	111	591	535	751
C	40	118	39	120	74	317	351
D	55	87	26	93	110	261	316
E	250	34	11	234	417	529	696
<b>Celkem</b>	<b>832</b>	<b>328</b>	<b>110</b>	<b>688</b>	<b>1430</b>	<b>1958</b>	<b>2556</b>

Poznámka1: sloupec "Obyvatel max." reprezentuje odhad poptávky v 5h ráno  
 Poznámka2: součty vycházejí ze zaokrouhlování dílčích výsledků, rozdíly mohou být v jednotkách  
 Poznámka3: u oblasti B (převážně hromadné bydlení) byl uplatněn index růstu 1,08

Tabulka 6: Ústí nad Orlicí, odhad poptávky pro výhledový rok 2030, automobilizace 534,2 vozidel/1000 obyvatel

#### DOPORUČENÁ KONCEPCE ŘEŠENÍ

Motivací koncepcí je rozšíření lokálních rezidentních oblastí a ulic, které snižují obrátkovost parkujících vozidel s efektem ve snižování intenzity dopravy na obslužných komunikacích. Systémovost a regulace také přispívá k intenzivnějšímu využívání soukromé nabídky, čímž je zajištěno hospodárnější využití území. Podmínkou pro fungování systému je dostatečná rezerva souhrnné nabídky, kterou lze dosáhnout infrastrukturním rozvojem, zapojením soukromé nabídky, územní, dopravně organizační a cenovou regulací.

Důležitou podmínkou je dohled nad využíváním nabídky, právě dodržování pravidel regulace zvyšuje efektivitu systému a nevyvolává nevhodný provoz a následný rozvoj. Domníváme, že zjištěné vysoké počty zaměstnanců a dlouhodobě parkujících v zóně placeného stání jdou právě na vrub kvalitě dohledu.

Nezbytným doprovodným prvkem řešení dopravy v klidu je integrovaný systém navádění vozidel na volné parkovací kapacity, včetně sledování obsazenosti parkovišť. Z tohoto titulu je upřednostněna koncentrace těchto kapacit před roztříštěností a fragmentací, týká se to všech uživatelských skupin s výjimkou rezidentů.

**ZÁKLADNÍ VÝSTUPY:**

- **Krátkodobé parkování návštěvníků (zóna placeného stání)**

Nabídka krátkodobého parkování ve veřejném prostoru v centru města, pokud budeme brát v úvahu pouze zónu placeného stání v rámci oblastí C a D, činí přibližně 320 míst, přičemž rozhodující parkovací plochy na Mírovém náměstí, v ulicích Dělnická a Čs. armády, u nemocnice zabezpečují kolem 180 míst. Předpokládaná poptávka v rámci uživatelské skupiny „návštěvník“ za všechny sledované oblasti vychází na 330 vozidel, v případě pouze oblastí C a D, i se započítáním skupiny „dlouhodobý“, pak vychází poptávka jen 270 vozidel, tedy zhruba 84% nabídky. Pokud bychom rozšířili ochranu bydlících, na základě přerozdělení stávající nabídky, bude pravděpodobně nutné doplnit kapacity pro krátkodobé parkování v jádrovém území centra města. S ohledem na možné uplatnění inteligentního naváděcího systému doporučujeme upřednostňovat kapacitní parkovací plochy před fragmentací nabídky. Dovolíme si připomenout, že největší zjištěnou uživatelskou skupinou v oblastech C a D jsou zaměstnanci, což nekoresponduje se systémem zóny placeného stání.

- **Odstavná stání obyvatel (rezidentní/abonentní oblasti)**

Stávající způsob řešení odstavování vozidel na území centra města a v navazujících oblastech je formou dalších lokálních rezidentních oblastí nebo ulic doplněn a kompletován, v celém předmětném území nelze vyloučit také územní regulaci. Lze rovněž předpokládat, že změnou organizace dopravy v klidu bude nezbytné rozšíření rezidentní oblasti do dalšího navazujícího území (oblasti A, B, E), které se při zavedení rezidentního parkování v centrální části stávají tzv. nárazníkovou zónou. Dle výhledových bilancí (bez oblasti F) se jednoznačně jedná o rozhodující uživatelskou skupinu s počtem 830 vozidel, přičemž maximální počet činí 1430 vozidel. Z tohoto důvodu regulace parkování v centru města a navazujícím územím, se zaměřením na větší ochranu a podporu rezidentní parkování, je zcela na místě. S velkou pravděpodobností bude muset dojít k přerozdělení části stávající nabídky z krátkodobého parkování na komunikacích směrem k odstavování rezidentů. Rovněž bude nezbytné doplnit nabídku o nová rezidentní stání v kapacitních objektech, z části polyfunkčních z hlediska dopravy v klidu, s využitím stávajících parkovacích ploch. Nabízejí se plochy v ulicích 17. listopadu (parkoviště Hradecké Předměstí, Perla) a Jilemnického, případně i Okružní. Možnou lokalitou je také stávající plocha na ulici Čs. armády, u nemocnice. Alarmující je dopravní situace v obytných oblastech ulic Na Štěpnici, Heranova, Chodská a Bratří Čapků, kde nejsou k dispozici žádné větší parkovací plochy, v těchto lokalitách ani ÚP nenabízí další vhodné plochy. Předpokládáme, že také v tomto území bude nutné doplnit nabídku rezidentních stání formou kapacitních objektů, nicméně vzhledem k rozsáhlému komplexu garáží u ulice Mazánkova doporučujeme zvážit zavedení rezidentní zóny, včetně územní regulace v předmětné oblasti, zde se také nabízí plocha k budoucí přestavbě na hromadné parkování.

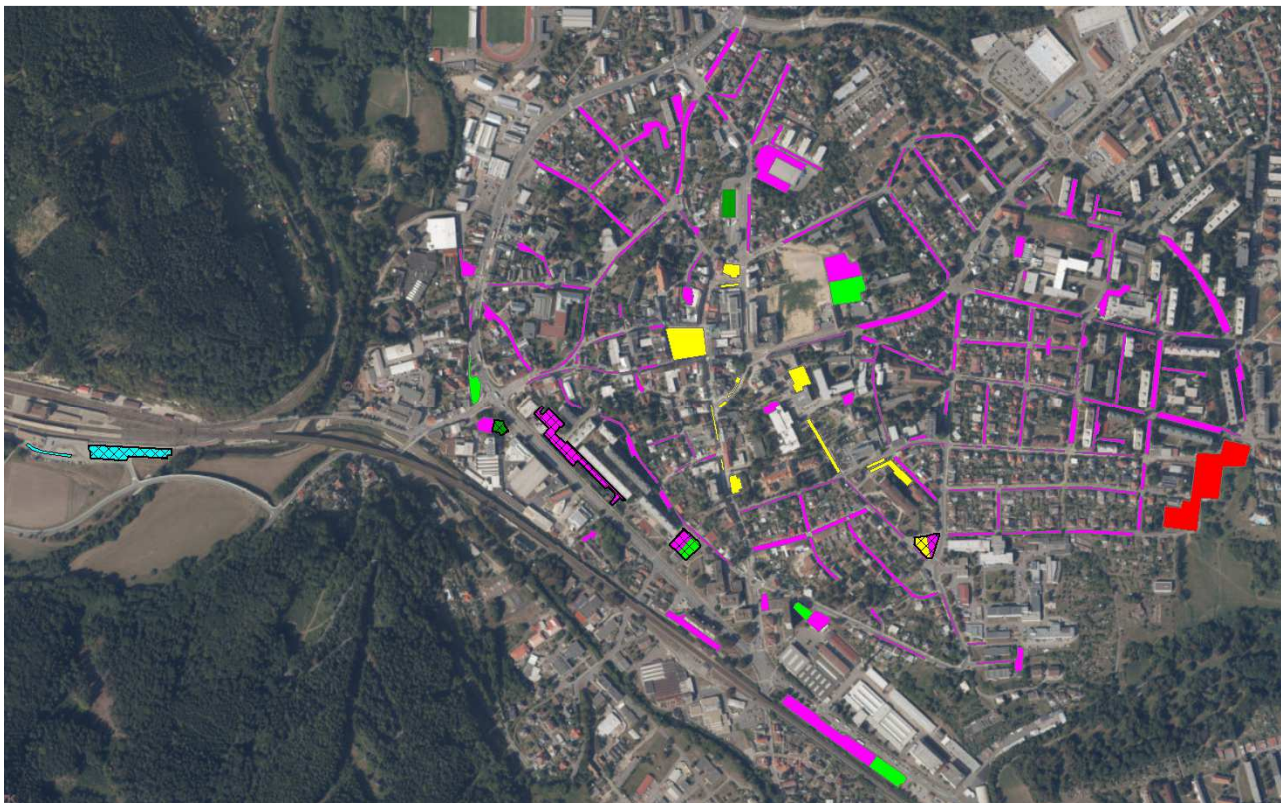
Nutno podotknout, že ne všechny komunikace vyhovují legislativním podmínkám, v tomto smyslu je nezbytné koncepty parkování lokálně revidovat.

- **Dlouhodobé parkování zaměstnanců (systém Park and Go, případně Park and Ride)**

Uživatelská skupina zaměstnanec je „vykázána“ regulací na okraj řešeného území (záchytná parkoviště), předpokládá se koncentrace nabídky s bezplatným provozem, případně s akceptovaným zpoplatněním. Lze uvažovat také s víceúčelovým využitím této nabídky např. pro obyvatele i podnikatele. Vzhledem k tomu, že v současné době je nabídka omezená a vozidla využívají prakticky veškeré prostory, kde je možné bezplatně parkovat, je doplnění kapacit na okraji území centra města zcela nezbytné. Doporučujeme, aby odhadovaná souhrnná výhledová poptávka 690 vozidel byla řešena formou záchytných parkoviště (systém P+G), vhodnými lokalitami mohou být stávající kapacitní plochy na ulici 17. listopadu (parkoviště Hradecké Předměstí, Perla), v ulici Jilemnického (polyfunkční objekt), případně i soukromá parkoviště M.R. Štefanika, hotel Avion, Moravská a Čs. Armády (zapojení soukromé nabídky). Další potenciální plochou může být území přestavby stávajícího autobusového nádraží, zapojení soukromé nabídky do systému dopravy v klidu bude nezbytné, v zahraničí je tato spolupráce běžná. Koncentrace nabídky bude příznivá také při eventuálním řešení naváděcího systému, ve smyslu menší fragmentace nabídky krátkodobého i dlouhodobého parkování. Další systémovou podporu lze hledat rozvojem systému P+R v rámci regionálního řešení obsluhy území VHD, parkování u vlakové stanice Ústí nad Orlicí je toho funkčním příkladem.

### Návrh záchytných parkovišť:

- parkovací plocha Hradecké Předměstí (Perla)
- parkovací plocha Jilemnického
- parkovací plocha Čs. armády
- Parkovací plocha Moravská
- parkovací plocha M.R. Štefanika hotel Avion
- v rezervě parkovací plocha v prostoru AN, M.R. Štefanika-semafor



Obrázek 26: Ústí nad Orlicí, návrh řešení statické dopravy pro centrum města a navazující území (podrobněji v příloze)

## Legenda

### Návrh statické dopravy

#### označení

-  Park and Go
-  Park and Go\_rezerva
-  Park and Ride
-  Krátkodobé parkování
-  Rezident/Abonent
-  Rezident/Abonent\_rezerva
-  zkapacitnění



Obrázek 27: Ilustrační foto, příklad montovaného parkovacího domu

### 6.3 LOKALITY VÍCEPDLAŽNÍHO BYDLENÍ

Z obecného pohledu musí být nabídka a poptávka v rovnováze. Otázkou však je v jakém rozsahu odstavená vozidla splňují a dodržují platnou legislativu danou zákonem 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Podle znění §25 odstavec 3) je stání a zastavení dovoleno za uvedených podmínek – „Při stání musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy; při zastavení musí zůstat volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro oba směry jízdy“. Toto ustanovení garantuje dopravní dostupnost vozidel HZS, resp. vozidel IZS obecně.

Dalším důležitým aspektem řešení obytných lokalit je skutečnost, že se zde projeví zcela očekávaný vývoj automobilizace, který může být korigován demografickými změnami a probíhající migrací v území.

V rámci analytické části byla sledována lokalita s vícepodlažní bytovou zástavbou Hylváty, oblast F.



Obrázek 28: Sledovaná lokalita hromadného bydlení Hylváty (oblast F)

Při řešení dopravy v klidu v lokalitě hromadného bydlení Hylváty bylo vycházeno z předpokládaného vývoje stupně automobilizace, který by k výhledovému roku 2030 mohl dosáhnout úrovně kolem 534,2 osobních vozidel/1000 obyvatel. Změna demografické struktury (stárnutí, migrace) obyvatel povede pravděpodobně k mírné korekci růstu počtu vozidel, nicméně s ohledem na stagnaci počtu obyvatel nebyla v rámci koncepce uplatněna. Principem řešení statické dopravy v obytném území je zajištění pokrytí poptávky, kterou nelze žádným zásadním způsobem omezovat či regulovat. Nároky výhledových potřeb jsou tak dány počtem obyvatel, resp. počtem domácností a úrovní automobilizace. Přednostně se jedná o řešení nevyhovujícím způsobem odstavených vozidel, důležitou součástí je zajištění dostupnosti vozidel IZS, včetně vymezení požárních ploch pro nástup IZS. Tyto plochy se beze zbytku uplatňují u bytových domů s 5 a více podlažími, tyto plochy mohou zhoršit výslednou bilanci v jednotlivých lokalitách.

Protože ve většině obytných oblastí jsou jen velmi omezené možnosti rozšiřování nabídky odstavných stání na terénu, budou muset být další chybějící kapacity statické dopravy, nad rámec řešení v uličních prostorách, zabezpečeny dostavbou/výstavbou objektů hromadných parkovišť/garáží za aktivní podpory města např. formou vlastní výstavby v lokalitách městských bytů nebo investičních pobídek v lokalitách družstevního nebo osobního vlastnictví. Široká nabídka typů hromadných garáží jak z hlediska stavebního uspořádání, technologického vybavení i finanční náročnosti umožňuje realizovat nabídku pro rozdílné sociální skupiny potenciálních uživatelů, resp. vlastníků. Odstavování vozidel mimo soukromé pozemky je v návrhu chápáno a koncipováno jako služba, která může být nabízena za úplatu.

Systém řešení statické dopravy v obytné oblasti zahrnuje obecně především tyto prvky:

- stání ve veřejném dopravním prostoru, volná nebo zabezpečená
- vyhrazená stání pro fyzické a právnické osoby
- vyhrazená stání pro zdravotně postižené osoby
- odstavná stání v objektech
- odstavná stání vozidel nákladní dopravy.

Společně s uvedenými využívanými prvky nabídky se nabízí vhodná dopravně regulační opatření ve formě například územní regulace, případně i zavádění rezidentních oblastí, kdy cílem může být větší využívání garážových objektů nebo regulace soukromé poptávky.

Nové kapacity parkovišť nebo v parkování v objektech jsou v návrhu téměř výhradně situovány na stávajících odstavných plochách, případně v uvolněných lokalitách. Současně doporučujeme, na základě dobrých zkušeností, rozvoj/podporu zabezpečeného rezidentního parkování, včetně cenové harmonizace nabídky a poptávky, případně i se zapojením soukromého sektoru.

Následuje výhledová bilance pro sledovanou oblast F a samostatnou lokalitu Hylváty, rozdílnost u uživatelské skupiny obyvatel (Tabulka 7 vers. Tabulka 8) je dána rozsahem sledovaných oblastí. Určující jsou výsledky podle Tabulka 8.

Město Ústí nad Orlicí, maximální hodina ve výhledovém období roku 2030, oblast F							
Konstrukce poptávky pro stupeň automobilizace 534,2 osobních vozidel/1000 obyvatel (index růstu 1,12)							
Oblast území	Počet vozidel ve skupinách uživatelů				Obyvatel max.	Celkem vozidel	Celkem max.
	Obyvatel	Návštěvník	Dlouhodobý	Zaměstnanec			
F	254	11	2	140	424	408	578
<b>Celkem</b>	<b>254</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>140</b>	<b>424</b>	<b>408</b>	<b>578</b>

*Poznámka 1: sloupec "Obyvatel max." reprezentuje odhad poptávky v 5h ráno*

Tabulka 7: Ústí nad Orlicí, oblast F, odhad poptávky pro výhledový rok 2030, automobilizace 534,2 vozidel/1000 obyvatel

Oblast	Vymezení území	Poptávka 2019	Poptávka 2030	Nabídka vyhovující	Bilance	Nevyhovující stání vozidel
1	Hylváty	241	270	180	-90	61
	<b>Celkem oblast</b>	<b>241</b>	<b>270</b>	<b>180</b>	<b>-90</b>	<b>61</b>

Tabulka 8: Ústí nad Orlicí, lokalita Hylváty, odhad poptávky a bilance pro výhledové období roku 2030

Následuje podrobnější dokumentování situace dopravy v klidu v předmětné lokalitě, odhady poptávky a bilance pro výhledové období roku 2030 pro jednotlivé ulice řešené oblasti vícepodlažního bydlení. Sloupec



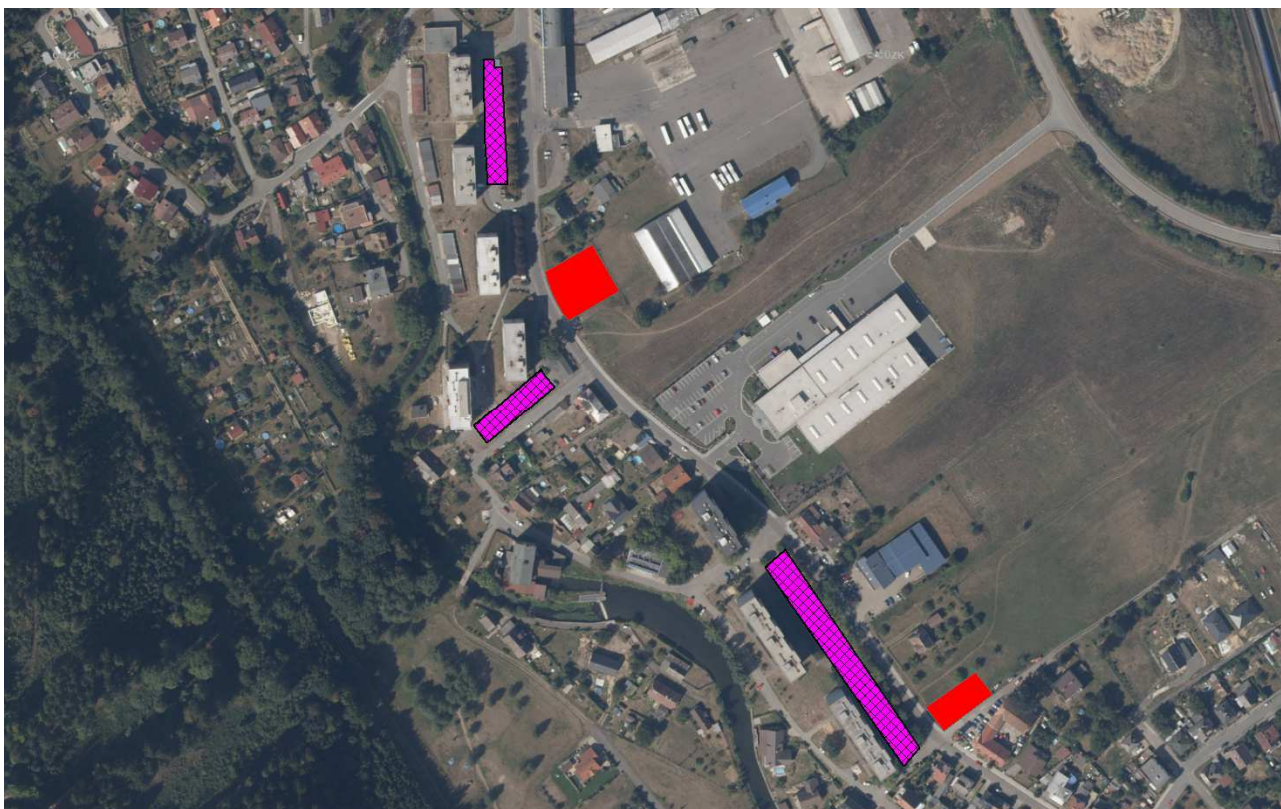
„Nevyhovující stání vozidel“ dokládá počet vozidel odstavených v částečném rozporu s legislativou dle průzkumu v roce 2019. Doložená grafická příloha představuje ideový návrh dopravy v klidu.

#### OBLAST HYLVÁTY

Oblast bydlení Hylváty vykazuje v celkovém úhrnu zápornou výhledovou bilanci (nedostatek) 90 stání, problémem je zhruba 60 vozidel odstavených již v současné době nevyhovujícím způsobem. Komplikace se vyskytují zejména v ulici Poříční, nedostatečná kapacita je zřejmá u obou odstavných ploch v ulici Třebovská.

#### Ideové náměty řešení:

- zabezpečená odstavná plocha v ulici Třebovská, na úrovni bytových domů 441, 442
- polozapuštěný rezidentní objekt v ploše stávající parkovací plochy v ulici Třebovská, u bytových domů 447 až 452
- dopravní opatření k zamezení odstavování vozidel v ulici Poříční, podél říčky Třebovka a domků rodinného bydlení.



Obrázek 29: Ideový návrh řešení statické dopravy pro oblast bydlení Hylváty

### Legenda

#### označení

-  Rezident
-  Rezident\_rezerva
-  zkapacitnit



Obrázek 30: Ukázka zabezpečené odstavné/parkovací plochy na okraji oblasti hromadného bydlení, Most



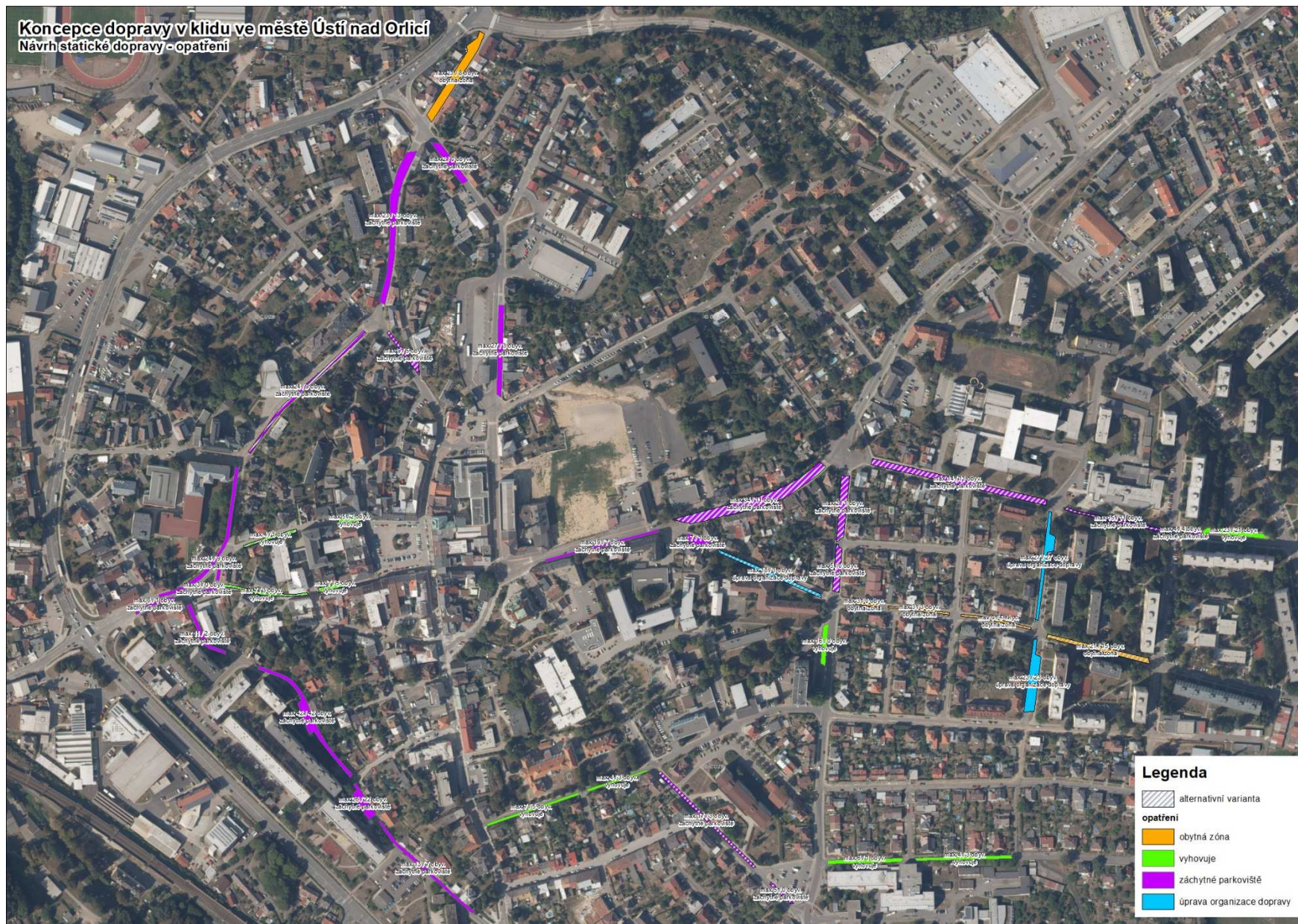
Obrázek 31: Dvoupodlažní polozapuštěná garáž s celkovou kapacitou 50 stání, Ostrava

## 7. NÁVRHY ŘEŠENÍ KOLIZÍ S KONCEPCÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Návrhy řešení kolizí s rozvojem cyklistické dopravy vycházejí přednostně z doporučené koncepce dopravy v klidu, která řeší komplexně, s výhledem do roku 2030, problematiku parkování a odstavení vozidel na území centra města, navazujících oblastí a lokalit hromadného bydlení. Koncepce dopravy v klidu je záměrně mírně "nadhodnocena" tak, aby byla možná případná redukce z titulu rozvoje cyklistické dopravy. Řešení kolizí rovněž zohledňují návrhy na řešení cyklistické dopravy v jednotlivých trasách, případně jsou tyto aktualizovány, zpřesněny nebo korigovány na základě nových skutečností. Podkladem jsou dále zjištěné počty vozidel v jednotlivých trasách nebo úsecích, uvedeny jsou maximální počty a odstavená vozidla dle průzkumu v 5 hodin ráno. Jsou respektovány šířky komunikací dle pasportu MK, stejně i záměry na předpokládané změny organizace dopravy v lokalitě Na Štěpnici.

Následující tabulka dokládá návrhy na řešení kolizí s koncepcí cyklistické dopravy pro jednotlivé trasy a úseky komunikací, v některých úsecích je možné hledat alternativní řešení jak způsobu parkování, tak i formy cyklistické trasy. Návrhy byly diskutovány a upravovány s ohledem na problematiku řešení dopravy v klidu v dotčených lokalitách. Finální podoba grafické přílohy upravující výchozí koncepci dopravy v klidu byla doplněna na základě jednání se zadavatelem, kdy rozhodujícím byla především volba druhu trasy, resp. úroveň ochrany cyklistů.

Následující grafická příloha obsahuje údaje o vozidlech zjištěných během dopravního průzkumu, nebylo však možné graficky zpracovat další navržená opatření a je proto potřeba ji studovat v kontextu s tabulkou na další straně.



Obrázek 32: Výřez návrhu opatření na jednotlivých parkovištích v kolizi s návrhem cyklistické dopravy (podrobněji v příloze)

Koncepce dopravy v klidu ve městě Ústí nad Orlicí

Zatřídění	Trasa	Ulice	Číslo MK	Průměrná šířka [m]	Obyvatel	Maximum	Navržený typ trasy	Náměty opatření	Alternativní varianta
páteří trasy	A	Barcalova	40c	6,4	5	7	provoz v jednosměrce (cyklistům vjezd povolen)	vyhovuje	jednosměrný cyklistický provoz v ul. Sychrova-Malé Hamry
		Velké Hamry	41c	5,3	3	10	provoz v jednosměrce (cyklistům vjezd povolen)	vyhovuje	
		Husova	43c1	15,0	2	9	cyklistické pruhy nebo stezka	přesun na záchytné parkoviště	integrační opatření
		M. R. Štefanika	44c	14,0	1	10	cyklistické pruhy nebo stezka	přesun na záchytné parkoviště	
	B	Třebovská	07b	9,4			vyhrazené jízdní pruhy a integrační opatření	přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci lokality Hylváty), úprava regulace	
			600b1	6,8					
			600b2	8,4					
			600b3	7,8					
			600b4	6,5	5	5			
			600b5	5,8					
	C	17. listopadu	10c2	9,6	7	19	vyhrazené jízdní pruhy	přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci lokality Perla)	ochranné cyklistické pruhy se zachováním jednostranných rezidentních stání
			10c3	10,6	11	34			
	D	Lochmanova	05c1	10,2			vyhrazené jízdní pruhy	vyhovuje	varianta regulačního plánu
			05c2	10,0	3	27		přesun na záchytné parkoviště, úprava regulace	
			05c3	7,8	0	2			
	E	Čs. armády	26c1	7,6			integrační opatření	přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci parkoviště Nemocnice), úprava regulace	obytná zóna
			26c2	7,1	3	22			
	F	Polská	16c1	7,1	11	14	integrační opatření	obytná zóna, přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci lokalit Bratří Čapků a Chodská)	zóna 30
			16c2	7,0					
			16c3	6,1	11	15			
16c4			9,1	4	4	provoz v komunikaci			
Na Štěpnici		12c1	8,4	2	25	provoz v jednosměrce (vyhrazený pruh)	úprava organizace dopravy, přesun na záchytné parkoviště	obytná zóna, přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v lokalitách Chodská a Na Štěpnici)	
		12c2	6,3						
		12c3	5,9	23	36				
		12c4	6,1						
12c5	6,9								
doplňkové trasy	G	Mistra Jaroslava Kociana	02c1	6,0			integrační opatření	přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci AN), úprava regulace	provoz v komunikaci a snížení dovolené rychlosti
			02c2	7,3	5	9			
	Pickova	03c2	8,9	8	21	provoz v komunikaci	obytná zóna	přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v rámci lokalit Zborovská a V Lukách), úprava regulace	
		03c1	8,7	13	23	integrační opatření			
	I	Tyršova	27c1	5,0	5	7	provoz v jednosměrce (cyklistům vjezd povolen)	vyhovuje	
			27c2	5,2	3	4			
	M	Tvardkova	04b1	11,4			integrační opatření	vyhovuje	provoz v komunikaci včetně zákazu stání (B29)
			04b2	8,0					
			04b3	7,9					
			04b4	10,0	0	(16)			
04b5			8,1	0	5				
04b6			8,1	1	2	přesun na záchytné parkoviště, úprava regulace			
propojení ulic	Chodská	20c1	5,9			provoz v jednosměrce (vyhrazený pruh)	úprava organizace dopravy, doplnění nabídky v rámci lokality Chodská	obytná zóna	
		20c2	9,9	23	23				
		20c3	7,3	27	27				
	Jana a Jos. Kovářů	23c1	6,0	1	6	provoz v komunikaci	vyhovuje	provoz v komunikaci včetně zákazu stání (B11)	
		23c2	6,0	3	4				
	Husova	43c2	8,3	5	12	integrační opatření	přesun na záchytné parkoviště, úprava regulace		
		43c3	8,0	9	24				
		43c4	8,5						
	Jilemnického	37c1	7,4	2	11	provoz v jednosměrce (vyhrazený pruh) a provoz v komunikaci	úprava regulace, přesun na záchytné parkoviště (doplnění nabídky v lokalitě Jilemnického)		
		37c2	6,6	42	42				
		37c3	6,1	29	39				

Tabulka 9: Návrhy opatření v dopravě v klidu ve vztahu k rozvoji cyklistické dopravy

## Záchytná parkoviště

Dle koncepce dopravy v klidu se předpokládají kapacitní záchytná parkoviště v následujících lokalitách, přičemž část nabídky by měla být (dle lokality) vyhrazena pro odstavení vozidel rezidentů (bydlících):

- parkovací plocha Hradecké Předměstí (Perla)
- parkovací plocha Jilemnického
- parkovací plocha Čs. armády
- Parkovací plocha Moravská
- parkovací plocha M.R. Štefanika-Avion
- v rezervě parkovací plocha v prostoru AN, M.R. Štefanika-semafor

Následuje podrobnější popis vybraných opatření:

### Trasa A, ulice Barcalova, Velké Hamry

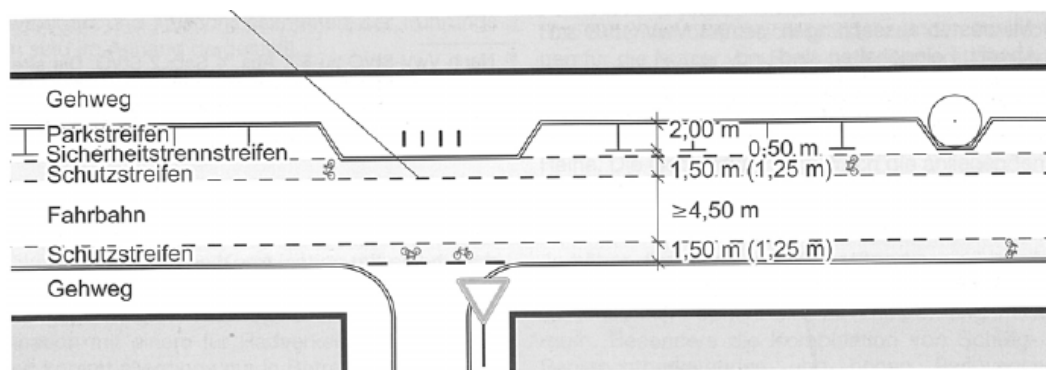
- Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrné komunikaci bez opatření předpokládá nízké intenzity vozidel a možnost míjení se v prostorách volných stání. Vzhledem k prudkému klesání cyklistů v protisměru se však zvyšuje riziko kolize.
- Jako alternativní variantu je možné doplnit stávající organizaci dopravy také pro provoz cyklistů, jedná se o jednosměrný provoz bez opatření Sychrova, Malé Hamry.

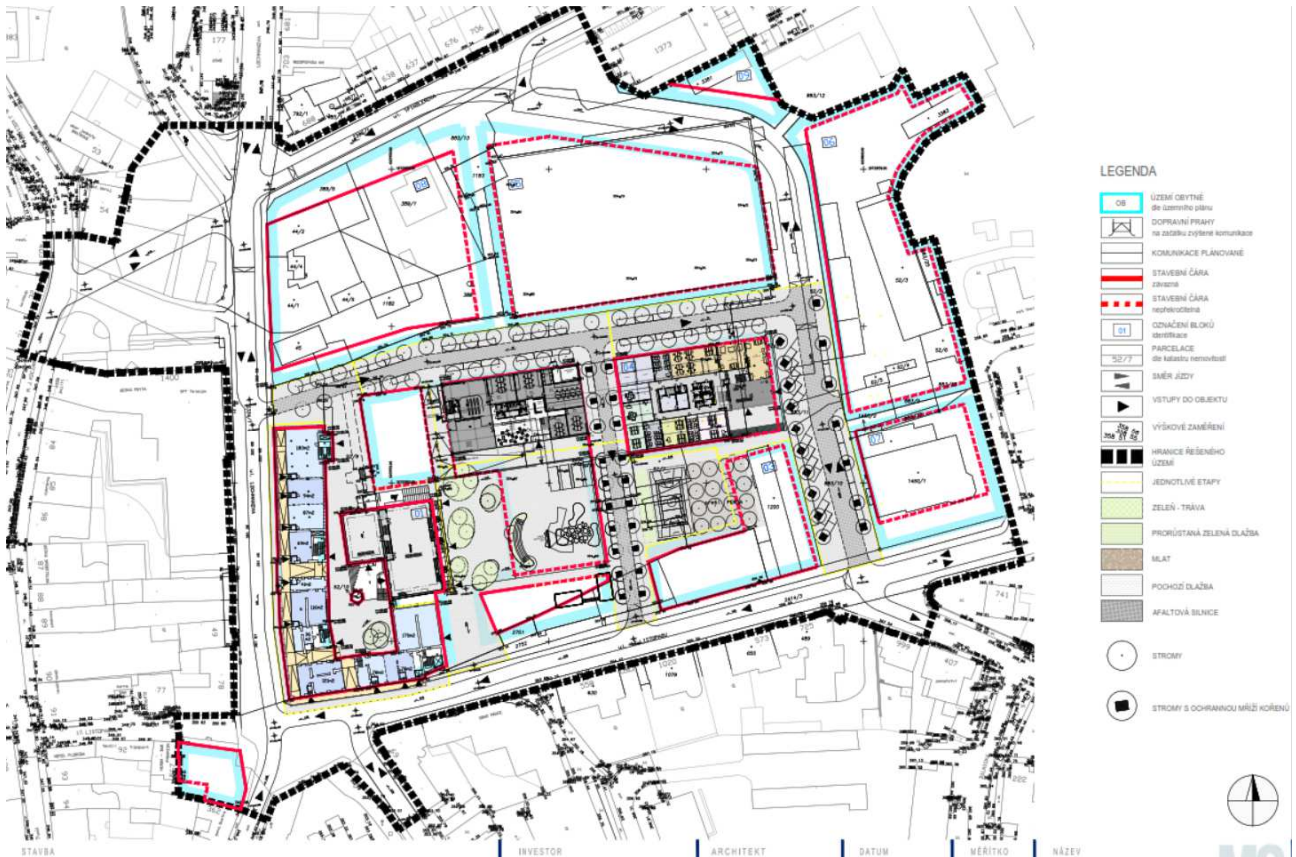
### Trasa A, ulice Husova

- Vzhledem k šířce komunikace navrhujeme vytvoření cyklistických pruhů nebo stezky s nutností přesunu stávající, převážně zaměstnanecké poptávky na záchytné parkoviště
- Alternativní variantou je zavedení integračních opatření v podobě ochranných pásů nebo cyklopiktogramů

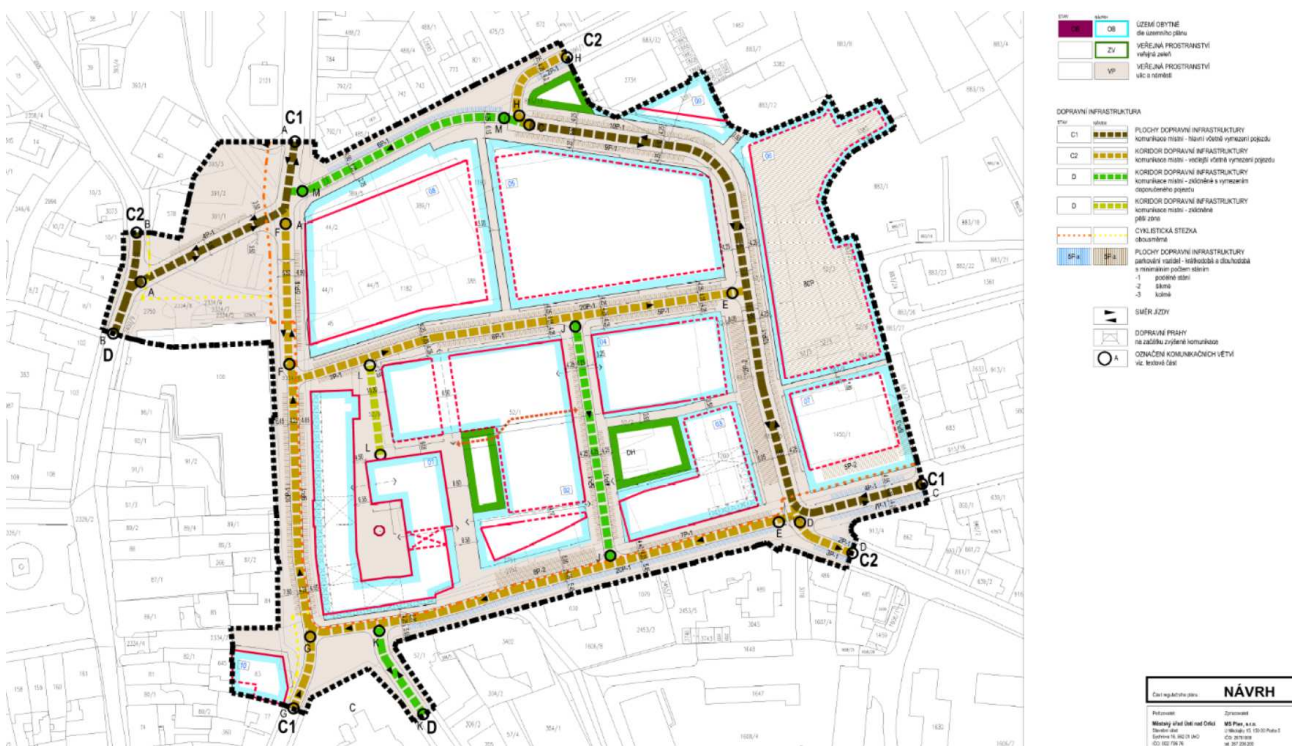
### Trasa C, ulice 17. listopadu

- Pro zavedení vyhrazených cyklistických pruhů předpokládáme přesun poptávky do lokality Hradecké předměstí (Perla), včetně vyhrazení části nabídky pro rezidentní stání.
- Alternativní variantou je v úseku MK 10c3 (10,6m) využití formy cyklistických ochranných pruhů se zachováním jednostranných rezidentních stání dle příkladu níže.





Obrázek 33: Výřez situace z IZ DDM Duha a Centrum rozvoje Perla Ústí nad Orlicí (MSPLAN) /zdroj: Ústí nad Orlicí



Obrázek 34: Výřez Regulačního plánu Revitalizace území Perla 01 – dopravní infrastruktura /zdroj: Ústí nad Orlicí

Řešení regulačního plánu navrhuje v ulicích 17. listopadu a Lochmanova stezku pro cyklisty. Toto řešení je akceptovatelné, nicméně mimo řešené území není jasné, jakým způsobem je cyklistická trasa řešena. Homogenizace tras je důležitým aspektem kvality cyklistických tras.

Doporučujeme, aby parkovací kapacity v rámci revitalizace území Perly byly zařazeny do celkové koncepce regulace území.

#### Trasa E, ulice Čs. armády

- Pro zavedení integračních opatření a zklidnění zónou 30 navrhujeme přesun poptávky do zóny placeného stání (parkoviště Nemocnice), včetně vyhrazení části nabídky pro rezidentní stání
- Alternativní řešení vychází z potřeby zachování rezidentní zóny v ulici s případným vymezením ploch pro odstavování vozidel.

#### Trasa F, ulice Polská

Šířka komunikace je mezi 6,1-7,1m, což je šířka, kdy o vhodném způsobu řešení cyklistické trasy rozhoduje intenzita dopravy. Značně problematické je zde podélné parkování na vozovce.

Smišený provoz je problematický na vozovkách, jejichž šířka se pohybuje v rozmezí 6,00 a 7,00 m v případě, že intenzita provozu přesahuje 400 motorových vozidel za hodinu.

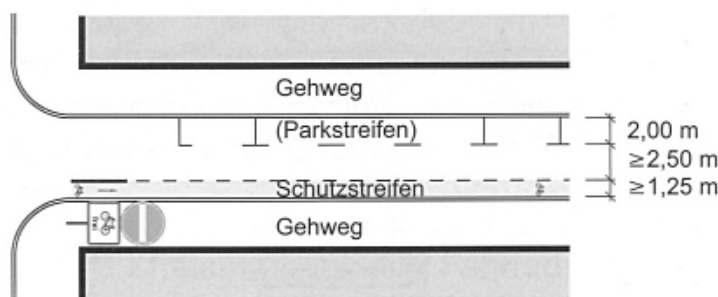
Parkovací místa mají být (např. pomocí vysazených bočních prostorů) uspořádána tak, aby mezi cyklistickou dopravou a parkujícími vozidly vznikly bezpečnostní odstupy. Tyto mají u podélného stání činit nejméně 0,50 m a u šikmého/kolmého stání nejméně 0,75 m. Rušivé vlivy následkem zastavování či zásobování na vozovce je nutno udržovat v přijatelných hranicích pomocí časových omezení.

- Při stávající organizaci dopravy je pro zavedení integračních opatření potřeba přesunout rezidentní poptávku do zkapacitněných lokalit Bratří Čapků a Chodská.
- Alternativním řešením je zavedení zklidněné zóny 30

#### Trasa F, ulice Na Štěpnici – úsek

- Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrné komunikaci s vyznačeným pruhem lze řešit podle doloženého příkladu. Upozorňujeme, že provoz cyklistů v protisměru se doporučuje na opačné straně než parkování vozidel, proto je nutné změnit stávající organizaci parkování. V úseku ulic 17. listopadu a Tvardkova bude nutná úprava stávajícího šikmého parkování na podélné

Schutzstreifen



#### Trasa G, Mistra Jaroslava Kociana

Šířka komunikace je 6,0m, to je šířka, kdy o vhodném způsobu řešení cyklistické trasy rozhoduje intenzita dopravy.

Smišený provoz je problematický na vozovkách, jejichž šířka se pohybuje v rozmezí 6,00 a 7,00 m v případě, že intenzita provozu přesahuje 400 motorových vozidel za hodinu.

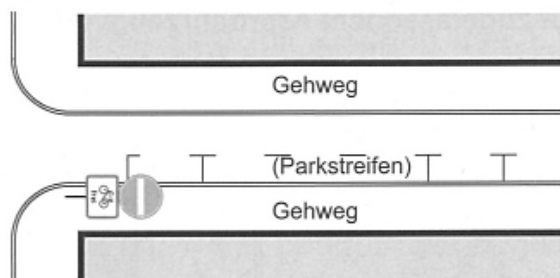
- Pro zavedení integračních opatření doporučujeme stávající poptávku přesunout na záchytné parkoviště, vhodnou lokalitou je vytvoření nové nabídky v lokalitě autobusového nádraží
- Jako alternativní variantu doporučujeme – vzhledem k délce úseku 91m – vedení cyklistů bez opatření a snížení dovolené rychlosti.



### Trasa I, ulice Tyršova

Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrné komunikaci bez opatření předpokládá nízké intenzity vozidel a možnost míjení se v prostorách volných stání. Vzhledem ke sklonu komunikace doporučujeme vytvořit zónu 30 a dále aby protisměrný provoz cyklistů byl orientován na stranu odstavených vozidel dle doloženého příkladu.

Mischverkehr auf der Fahrbahn



### Trasa M, ulice Tvardkova

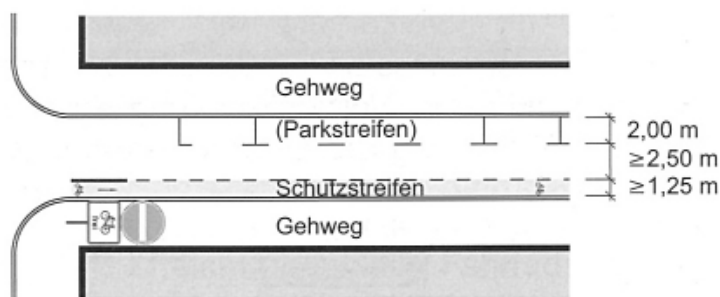
- Pro zavedení integračních opatření předpokládáme přesun poptávky na záchytná parkoviště
- Jako alternativa se nabízí provoz cyklistů bez opatření, resp. instalace svíslého dopravního značení B29 – zákaz stání

### Ulice Chodská

Obě varianty předpokládají doplnění nabídky v rámci lokality Chodská.

- Předpokládá se změna organizace dopravy s jednosměrným provozem k ulici Polská. Za tohoto stavu lze v některých úsecích komunikace využít formu obousměrného provozu cyklistů v jednosměrné komunikaci s vyznačeným pruhem podle doloženého příkladu. Upozorňujeme, že provoz cyklistů v protisměru se doporučuje na opačné straně než parkování vozidel.
- Jako alternativní variantu lze navrhnout zavedení rezidentní zóny s vymezením ploch pro odstavení vozidel.

Schutzstreifen



### Ulice Jana a Jos. Kovářů

Návrh předpokládá provoz cyklistů v komunikaci bez opatření, bezpečný provoz cyklistů pak lze dále podpořit instalací svíslého dopravního značení B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel s dodatkovou tabulkou Mimo dopravní obsluhu.

### Ulice Husova

Alternativní řešení předpokládá využití oboustranných cyklistických integrovaných pruhů v komunikaci, což neumožňuje zřízení rezidentní zóny v ulici, vozidla mohou využívat rezidentní zónu v okolních komunikacích, případně záchytná parkoviště s rezidentní nabídkou. Řešení v tabulce zachovává v ulici rezidentní zónu, cyklisté jsou řešeni jednosměrným cyklistickým integrovaným pruhem nebo piktogramy



## 8. PŘEHLED PRIORITNÍCH VĚCNÝCH OPATŘENÍ

Kapitola obsahuje pouze věcné záměry, týkající se rozvoje cyklistické dopravy a řešení dopravy v klidu. Časový rámec z hlediska realizace bude muset být řešen v souvislosti s přednostními kroky v rámci priorit a finančními možnostmi města. Doporučujeme, aby harmonogram rozvoje cyklistické dopravy a řešení statické dopravy vycházel z prioritních kroků týkajících se cyklistické dopravy.

Na tento dokument je nutno navázat podrobnější projektovou přípravou.

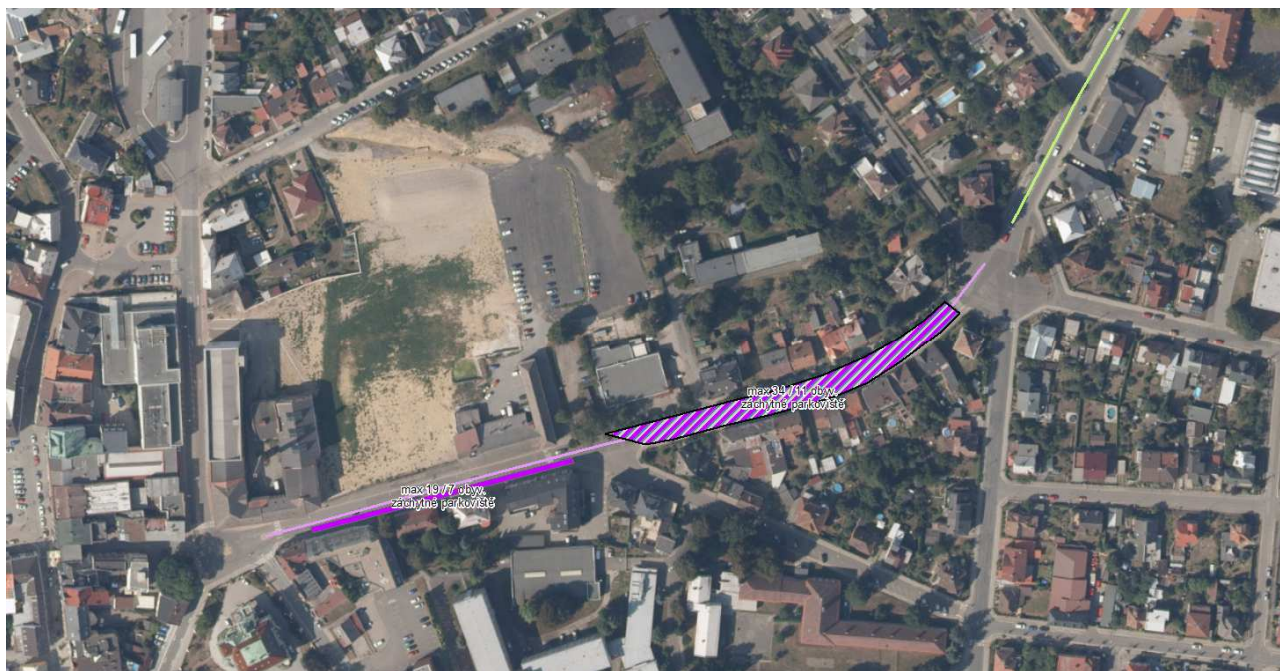
### 8.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Jako přednostní kroky cyklistické dopravy doporučujeme orientaci na rozhodující trasy navazující na regionální trasy, které byly dále vybrány na základě intenzit dopravy a současně jsou v koncepci cyklistické dopravy zařazeny mezi páteřní trasy:

- Letohradská – 17. listopadu
- Pickova – Lochmanova
- Třebovská – T. G. Masaryka
- M. R. Štefanika – centrum (Husova)

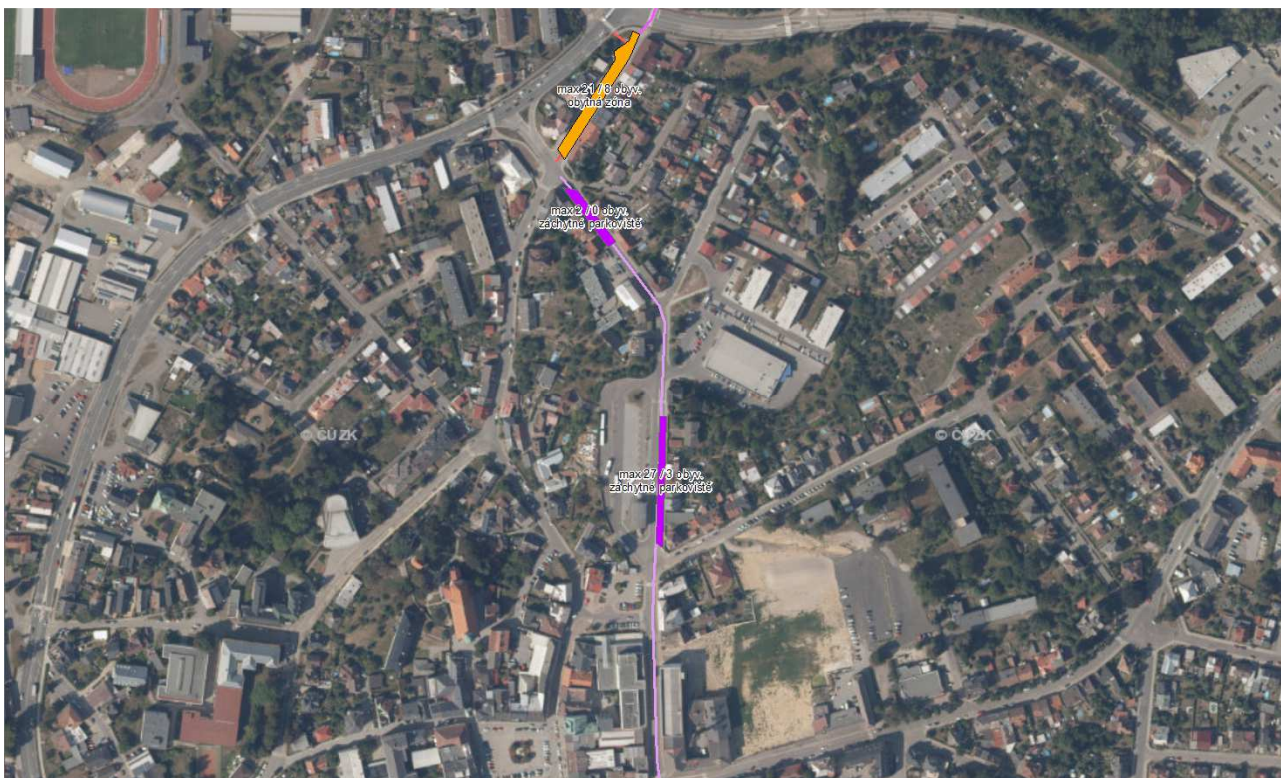
Opatření při kolizi těchto tras se statickou dopravou jsou obsažena v Tabulka 9, konkrétně se jedná o:

Ad 1) Trasa C: návrh vyhrazených jízdních pruhů v ulici 17. listopadu s alternativním řešením v části jeho úseku – kolizní statickou dopravu je doporučeno přesunout do lokality Hradecké Předměstí (Perla) s vymezením části nabídky pro rezidenty.



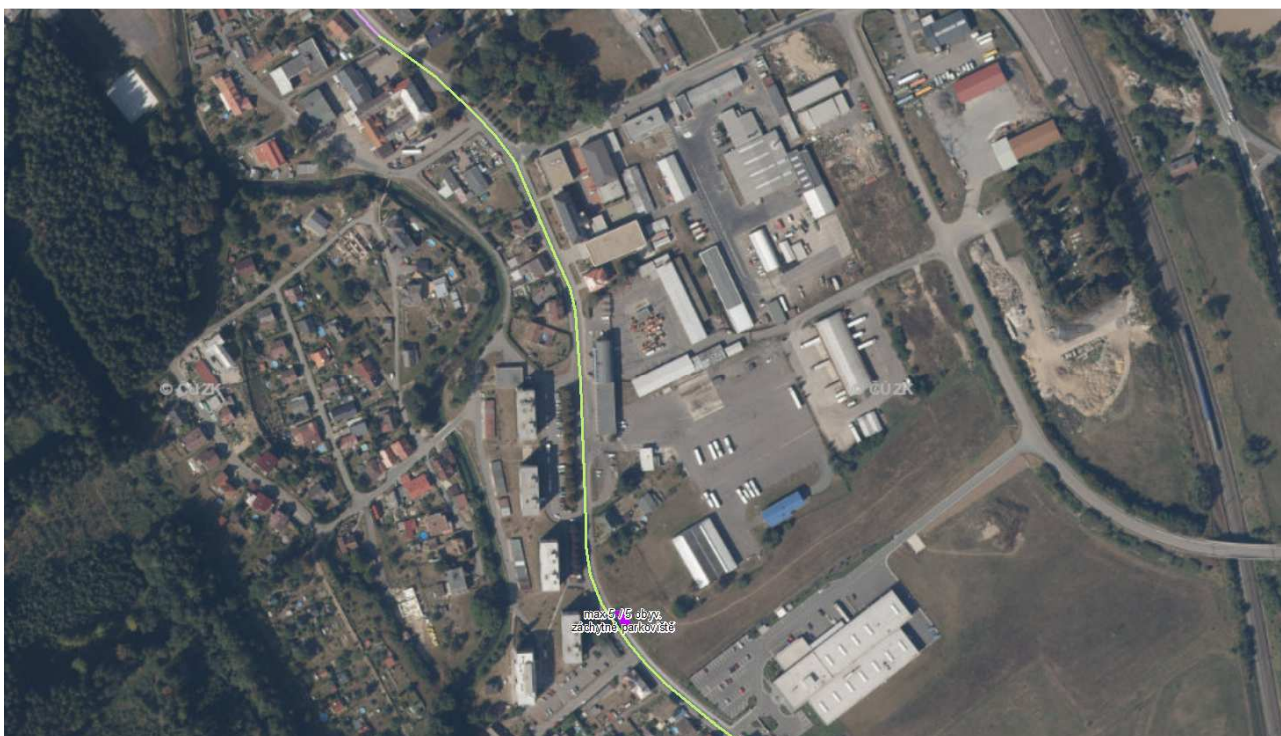
Obrázek 36: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu C

Ad 2) Trasa D: návrh vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v širokém jízdním pásmu ulice Lochmanova a návrh integračních opatření v další části tohoto úseku – kolizní statickou dopravu je doporučeno přemístit na zachyt. parkoviště. Návrh obytné zóny v ulici Pickova s provozem cyklistů bez opatření – kolizní statická doprava by měla být ošetřena případným vymezením stání pro odstavení vozidel.



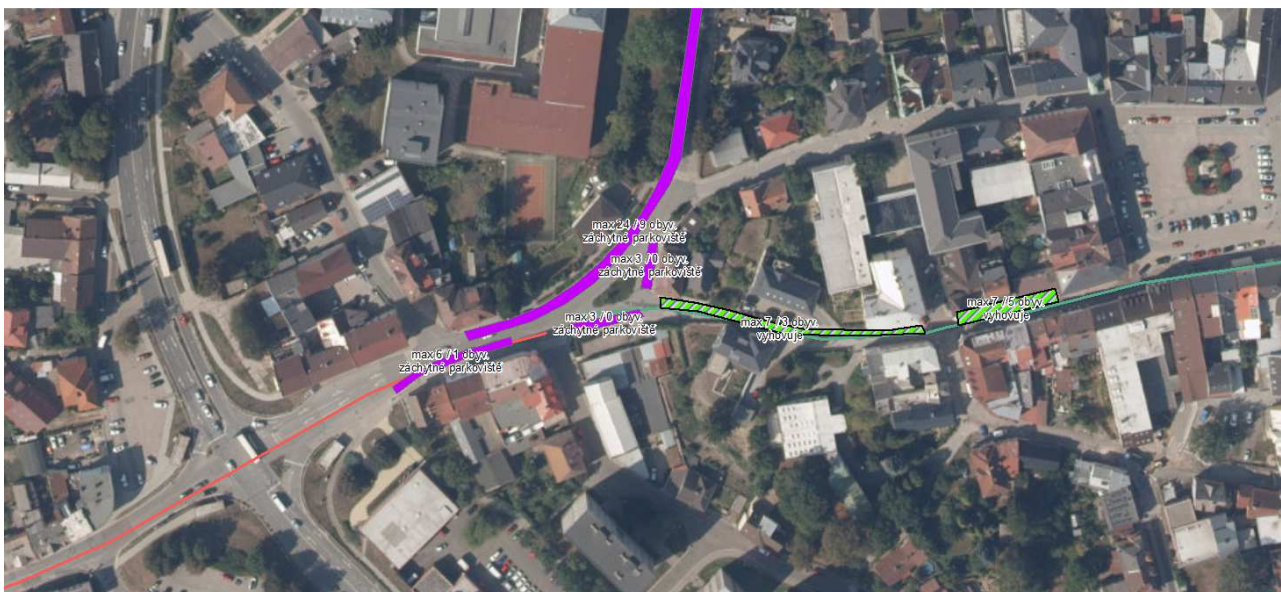
Obrázek 37: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu D

Ad 3) Trasa B: návrh vyhrazených jízdních pruhů a integračních opatření v ulici Třebovská – kolizní statická doprava by měla být přesunuta na zkapacitněné záchytné parkoviště v lokalitě Hylváty.



Obrázek 38: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu B

Ad 4) Trasa A: návrh cyklistických pruhů nebo stezky v ulici M. R. Štefanika – kolizní statickou dopravu je doporučeno přesunout na záchytné parkoviště. Navazující ulice Velké Hamry a Barcalova s navrženým provozem cyklistů v jednosměrce tomuto provozu vyhovují.



Obrázek 39: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu A

Kapacitní parkování v prostoru Perla bude pro vybrané přednostní kroky dostatečné.

Jakákoli změna organizace statické a přesun statické dopravy, ať už z důvodu zamýšleného vedení cyklistů nebo nelegálního odstavování vozidel, je podmíněna dostatečnou kapacitou záchytných parkovišť, na které bude tato doprava odvedena.

Jakmile je zabezpečena dostatečná kapacita záchytných aj. parkovišť, je možné přistoupit k restrikci a vymezování jednotlivých druhů parkovacích zón a úprava regulace dopravy na komunikacích.

Organizaci statické dopravy, zejména jedná-li se o záchytná parkoviště, je důležité podpořit veřejnou hromadnou dopravou, která z daných míst řidiče přiblíží do centrálních, případně rezidentních oblastí. Lepší integraci a využití obou těchto systémů dokáže vhodně zvolená cenová nabídka – doporučujeme spojení parkovacího dokladu s jízdním dokladem MHD vhodnou cenovou nabídkou. Možným řešením je parkovací lístek za jízdní doklad MHD.

Některá řešení cyklistické dopravy dodatečnou kapacitu záchytných aj. parkovišť nevyžadují, neboť je možné tuto poptávku uspokojit v rámci stávající nabídky. V takových lokalitách je pak možné začít budovat navržená opatření pro vedení cyklistické dopravy.

Trasy vybrány na základě intenzit cyklistické dopravy, v koncepci cyklistické dopravy jsou zařazeny mezi páteřní trasy a navazují na regionální síť.

## 8.2 STATICKÁ DOPRAVA

Kapitola obsahuje doporučené kroky pro vytvoření vhodných podmínek v oblasti parkování a odstavování vozidel, za účelem možného rozvoje cyklistické dopravy.

### **Sídliště Štěpnice:**

- regulace parkování/rezidentní oblast s cílem zvýšení využívání garážových objektů, resp. zjištění reálné poptávky po rezidentním parkování
- doplnění omezeného počtu rezidentních stání na ulici Polská (na severní straně)
- zjednosměrnění ulice Chodská
- možnou lokalitou pro podzemní parkovací objekt je území mezi ulicemi Popradská-Polská (pod stávajícím hřištěm). Výhledově lze uvažovat o výstavbě parkovacího objektu v lokalitě stávajících garážových stání (Mazánkova), případně v ÚP vymezit lokalitu jinou

### **Oblast centra města a lokalita Podměstí:**

- rozšíření lokálních rezidentních oblastí a ulic s cílem využití stávající nabídky přednostně pro krátkodobé parkování a rezidentní odstavování vozidel
- dlouhodobě parkující vozidla zaměstnanců budou využívat zejména parkoviště Perla, ve výhledu předpokládáme zvýšení nabídky v lokalitách Jilemnického, M. R. Štefanika, Čs. Armády
- v souvislosti s regulací parkování zůstává problematická oblast ulice Husova, resp. obsluha objektů Okresní soud, Roškotovo divadlo a další. K diskuzi může být využití prostor v těsném sousedství divadla, případně prostory v okolí technických služeb (ul. Královehradecká)

### **Oblast Hylváty:**

- doplnění nabídky na ulici Třebovská (východní strana) formou zabezpečených parkovacích stání na terénu – jedná se o změnu původního návrhu, který předpokládal finančně a technicky náročnější řešení zkapacitnění stávajících ploch
- současně by mělo být zamezeno parkování podél řeky Třebovka

## 9. STANOVISKA A VYJÁDŘENÍ

POLICIE ČR, DOPRAVNÍ INSPEKTORÁT ÚSTÍ NAD ORLICÍ

JID: PCR17ETRfo96707216



Pomáhat a chránit

KRAJSKÉ ŘEDITELSTVÍ POLICIE PARDUBICKÉHO KRAJE

Územní odbor Ústí nad Orlicí  
Dopravní inspektorát



Č. j. KRPE-74520-1/ČJ-2019-171106

Ústí nad Orlicí 7. října 2019  
Počet stran: 2

Městský úřad Ústí nad Orlicí  
odbor dopravy, silničního hospodářství  
a správních agend

-----  
**Koncepce dopravy v klidu ve městě Ústí nad Orlicí - stanovisko**  
K č. j. MUJO/29124/2019/DSS/ska

Na Krajské ředitelství policie Pardubického kraje, Územní odbor Ústí nad Orlicí, Dopravní inspektorát byla dne 20.9.2019 doručena Vaše žádost o stanovisko. Dopravní inspektorát Policie ČR Ústí nad Orlicí jako orgán státní správy ve věcech bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na pozemních komunikacích ve smyslu ust. § 2 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu § 1 zákona č. 12/1997 Sb., o bezpečnosti a plynulosti silničního provozu, s odkazem na ust. § 124 odst. 1 odst. 11 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, v platném znění a po absolvování několika jednání ve věci "Koncepce dopravy v klidu ve městě Ústí nad Orlicí" má k řešení zadané problematiky tato stanoviska:

1. Zajistit bezpečné parkování co největšího počtu rezidentů, abonentů a krátkodobých návštěvníků města.

- Parkování rezidentů, abonentů a krátkodobých návštěvníků města je k dnešnímu dni bez zásadních problémů a po realizaci projektu na zjednosměrnění komunikací na sídlišti Štěpnice bude vyřešeno i parkování na úzkých místních komunikacích. Koncepce dopravy navrhuje zkapacitnit stávající parkoviště, výstavbu rezervních parkovacích ploch s rozumnou docházkovou vzdáleností. Toto řešení je aktuální a jeho bezodkladnou realizaci jednoznačně podporujeme.

2. Zavést efektivní systém parkování dlouhodobých návštěvníků a zaměstnanců města v přijatelné docházkové vzdálenosti.

- Díky placenému parkování v centru města již nyní zaměstnanci využívají místa pro bezplatné parkování v okolí placené zóny. Parkoviště v Perle podstatným způsobem řeší v současnosti parkování zaměstnanců, kteří využívají i vzdálenější placená parkoviště od centra, která jsou pro ně finančně přijatelná. Parkování zaměstnanců je k dnešnímu dni bez zásadních problémů.

Tvardkova 1191  
562 27 Ústí nad Orlicí

Tel.: 974 580 250  
Fax:  
Email:  
ID DS: ndihp32

www.policie.cz

3. Koordinovat řešení dopravy v klidu se záměry rozvoje cyklistické dopravy.

- Snížení počtu parkovacích stání by v Ústí nad Orlicí nemělo jít na úkor cyklistické dopravy, pokud nedojde k jejímu nárůstu. Cyklistická doprava je sezónní, a oproti městům jako například Choceň slabá. Navržené trasy byly projednány s ohledem na nutnost spojení jednotlivých cílů se kterými souhlasíme. Další stupeň dokumentace bude řešit konkrétní technické řešení. Jako první trasu doporučujeme zvolit propojení Hylvát s Ústím nad Orlicí, kde je předpoklad nárůstu cyklistické dopravy, pokud bude komfortně, např. pomocí světelných signálů pro cyklisty, převedena přes silnici V14.

Naše stanoviska jsou k aktuálnímu stavu dopravy ve Městě Ústí nad Orlicí. Koncepce je však nadčasová, odborně zpracovaná bez zátěže znalostí vývoje dopravy k dnešnímu dni, což je její výhodou. Přesné je poukázání parkování u nádraží ČD. Snížením počtu vozidel zejména zaměstnanců může dojít i k jejich zvýšením zájmu o přepravu vozidel hromadné dopravy do okresního města.

Při zpracování dalších stupňů dokumentace v rámci řešení cyklistické dopravy bude z naší strany kladen důraz zejména na její bezpečnost. Cyklisté jako jedni z velmi zranitelných účastníků silniční dopravy musí být chráněni. Jejich ochrana nemusí být jenom fyzická ve zřizování nových cyklistických stezek, ale i zřízením cyklistických pruhů které budou jednoduché a zřetelné pro řidiče i cyklisty.

Zpracoval:  
por. Jiří Kaplan, DiS.  
974580258

npor. Ing. Pavel Mikulecký  
komisař, vedoucí DI





## 10. SEZNAM PŘÍLOH

- 1\_ Průzkum statické dopravy – oblasti průzkumu
- 2\_ Návrh statické dopravy
- 3\_ Návrh statické dopravy – opatření

## 11. SEZNAM ZKRATEK

AN	autobusové nádraží
CRV	Centrální registr vozidel
ČR	Česká republika
ČSÚ	Český statistický úřad
HZS	Hasičský záchranný sbor
IAD	individuální automobilová doprava
IZS	Integrovaný záchranný systém
MD	Ministerstvo dopravy
MHD	městská hromadná doprava
MK	místní komunikace
MV	Ministerstvo vnitra
P+G	Park and Go (zaparkuj a jdi / kombinace z IAD na pěší dopravu)
P+R	Park and Ride (zaparkuj a jeď / kombinace z IAD na VHD)
PA	parkovací automat
RD	rodinný dům
RZ	registrační značka
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SO ORP	správní obvod obce s rozšířenou působností
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (silné stránky, slabé stránky, příležitosti, rizika)
TP	Technické podmínky
ÚP	územní plán
VHD	veřejná hromadná doprava

## 12. SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1: Hranice města Ústí nad Orlicí .....	4
Obrázek 2: Vymezení řešeného území města Ústí nad Orlicí na základě sčítacích obvodů .....	4
Obrázek 3: Vymezení území SO ORP Ústí nad Orlicí /zdroj: ČSÚ .....	5
Obrázek 4: Širší územně dopravní vazby ORP Ústí nad Orlicí /zdroj: ŘSD .....	6
Obrázek 5: ÚP města Ústí nad Orlicí; výkres koncepce dopravy, výřez aktuální verze .....	7
Obrázek 6: Hustota zalidnění dle SO (dle SLDB 2011) .....	9
Obrázek 7: Rozmístění subjektů právnických osob na území města Ústí nad Orlicí /zdroj: Kurzy.cz .....	11
Obrázek 8: Podrobnější rozmístění subjektů právnických osob na území města Ústí nad Orlicí /zdroj: Kurzy.cz .....	11
Obrázek 9: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru města, přilehlém okolí a v sídlišti Hylváty (podrobněji v příloze).....	16
Obrázek 10: Oblast průzkumu odstavování vozidel v obytné lokalitě Hylváty, část oblasti F.....	21
Obrázek 11: Oblasti průzkumu statické dopravy v centru a navazujícím území města Ústí nad Orlicí .....	22
Obrázek 12: Rozsah systému placeného stání na MK ve městě Ústí nad Orlicí /zdroj: Město Ústí nad Orlicí	24
Obrázek 13: Analyzovaná obytná oblast Hylváty.....	30
Obrázek 14: Křižovatka Poříční-Za Vodou, vozidla odstavená v křižovatce .....	31
Obrázek 15: Ulice Poříční, vozidla odstavená na trávě .....	32
Obrázek 16: Pohled od ulice Třebovská k ulici Poříční, „zjednosměrnění komunikace“ odstavenými vozidly	32
Obrázek 17: Návrh základní sítě cyklistických tras /zdroj: Koncepce městské cyklistické dopravy ve městě Ústí nad Orlicí .....	35
Obrázek 18: Návrh zatřídění cyklistických tras /zdroj: Koncepce městské cyklistické dopravy ve městě Ústí nad Orlicí.....	36
Obrázek 19: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v centru města dle průzkumu v 5 hodin ráno .....	37
Obrázek 20: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v lokalitě Hylváty dle průzkumu v 5 hodin ráno .....	37
Obrázek 21: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v centru města a okolí, dle průzkumu .....	38
Obrázek 22: Přehled parkujících vozidel na komunikacích a plochách v lokalitě Hylváty, dle průzkumu .....	38
Obrázek 23: Návrh ÚP Ústí nad Orlicí, výřez hlavního výkresu .....	40
Obrázek 24: Návrh ÚP Ústí nad Orlicí, výřez výkresu koncepce dopravy .....	41
Obrázek 25: Ústí nad Orlicí, sledované oblasti dopravy v klidu, centrum města a navazující území .....	44
Obrázek 26: Ústí nad Orlicí, návrh řešení statické dopravy pro centrum města a navazující území (podrobněji v příloze).....	46
Obrázek 27: Ilustrační foto, příklad montovaného parkovacího domu .....	47
Obrázek 28: Sledovaná lokalita hromadného bydlení Hylváty (oblast F).....	47
Obrázek 29: Ideový návrh řešení statické dopravy pro oblast bydlení Hylváty .....	49
Obrázek 30: Ukázka zabezpečené odstavné/parkovací plochy na okraji oblasti hromadného bydlení, Most	50
Obrázek 31: Dvoupodlažní polozapuštěná garáž s celkovou kapacitou 50 stání, Ostrava .....	50
Obrázek 32: Výřez návrhu opatření na jednotlivých parkovištích v kolizi s návrhem cyklistické dopravy (podrobněji v příloze) .....	52
Obrázek 33: Výřez situace z IZ DDM Duha a Centrum rozvoje Perla Ústí nad Orlicí (MSPLAN) /zdroj: Ústí nad Orlicí.....	55
Obrázek 34: Výřez Regulačního plánu Revitalizace území Perla 01 – dopravní infrastruktura /zdroj: Ústí nad Orlicí.....	55
Obrázek 35: Výřez situace ze studie nám. Svobody, ul. Polská a okolí (IDProjekt s.r.o.) /zdroj: Ústí nad Orlicí .....	58
Obrázek 36: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu C .....	59

Obrázek 37: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu D .....	60
Obrázek 38: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu B .....	60
Obrázek 39: výřez návrhu opatření statické dopravy s podkladem koncepce cyklistické dopravy pro trasu A .....	61

## 13. SEZNAM TABULEK

Tabulka 1: Věkové složení obyvatel města Ústí nad Orlicí, stav k 31.12.2018 .....	8
Tabulka 2: Počet ekonomických subjektů v obci Ústí nad Orlicí /zdroj: ČSÚ .....	10
Tabulka 3: Počet registrovaných vozidel v ORP Ústí nad Orlicí, stav k 1.1.2019 /zdroj: CRV MV, MD .....	12
Tabulka 4: Seznam obcí s největší denní dojížděkou (vlevo) a vyjížděkou (vpravo) do zaměstnání a školy .....	14
Tabulka 5: Poptávka parkování podle uživatelských skupin, maximální obsazení v 10 hodin dopoledne .....	23
Tabulka 6: Ústí nad Orlicí, odhad poptávky pro výhledový rok 2030, automobilizace 534,2 vozidel/1000 obyvatel.....	44
Tabulka 7: Ústí nad Orlicí, oblast F, odhad poptávky pro výhledový rok 2030, automobilizace 534,2 vozidel/1000 obyvatel .....	48
Tabulka 8: Ústí nad Orlicí, lokalita Hylváty, odhad poptávky a bilance pro výhledové období roku 2030.....	48
Tabulka 9: Návrhy opatření v dopravě v klidu ve vztahu k rozvoji cyklistické dopravy.....	53

## 14. SEZNAM GRAFŮ

Graf 1: Vývoj počtu obyvatel ve městě Ústí nad Orlicí .....	8
Graf 2: Věkové složení obyvatel města Ústí nad Orlicí, stav k 31.12.2018 .....	9
Graf 3: Podíly registrovaných motorových vozidel v ORP Ústí nad Orlicí k 1.1.2019 .....	12
Graf 4: Vývoj automobilizace v ORP Ústí nad Orlicí, stav k 1.1. daného roku /zdroj: CRV MV, MD .....	13
Graf 5: Přehled denní vyjížděky a dojížděky do zaměstnání a školy podle územního členění.....	14
Graf 6: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem.....	17
Graf 7: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast A.....	18
Graf 8: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast B.....	18
Graf 9: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast C.....	19
Graf 10: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast D.....	19
Graf 11: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast E .....	20
Graf 12: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za oblast F .....	20
Graf 13: Bilance nabídky a poptávky v lokalitě Hylváty .....	21
Graf 14: Denní variace poptávky podle uživatelských skupin za sledované území celkem.....	23
Graf 15: Bilance nabídky a poptávky v lokalitě Hylváty .....	31
Graf 16: Italská křivka vývoje automobilizace, relativní růst .....	42