

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Strategický rozvoj silniční infrastruktury v Pardubicích  
Lukáš Prachař

Bakalářská práce

2008

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Lukáš PRACHAŘ**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Dopravní management, marketing a logistika**  
  
Název tématu: **Strategický rozvoj silniční infrastruktury v Pardubicích**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

#### Úvod

1. Charakteristika současné dopravní infrastruktury
2. Analýza a porovnání strategických plánů
3. Analýza, zhodnocení a dopad rekonstrukce křižovatky u sv. Trojice
4. Návrh vhodných opatření k řešení dopravní situace

#### Závěr



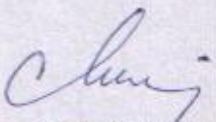
Rozsah grafických prací: dle doporučení vedoucího  
Rozsah pracovní zprávy: 40 - 50 stran  
Forma zpracování bakalářské práce: tištěná  
Seznam odborné literatury:  
dle pokynů vedoucího práce

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Alexander Chlaň, Ph.D.**  
Katedra dopravního managementu, marketingu  
a logistiky

Datum zadání bakalářské práce: **30. listopadu 2007**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **27. května 2008**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
prof. Ing. Vlastimil Měřičar, CSc.  
vedoucí katedry

dne 30.11.2007

## SOUHRN

Tato bakalářská práce je věnována strategickému rozvoji silniční infrastruktury. Práce zachycuje analýzu současného stavu dopravní infrastruktury, strategického plánování a doporučené řešení rekonstrukce křižovatky „U Trojice“. Dále je zde popsán návrh mých možností, jak snížit negativní dopady plánované rekonstrukce.

## KLÍČOVÁ SLOVA

dopravní infrastruktura, dopravní systém a dopravní soustava, strategické plánování a strategický plán, rozvoj regionu, Pardubice, křižovatka „U Trojice“

## TITLE

Strategic development of transport infrastructure in the city of Pardubice

## ABSTRACT

This bachelor work is dedicated to the strategic development of transport infrastructure. The work describes the analysis of the current situation of the transport infrastructure, strategic planning and recommended solution of the reconstruction of U Trojice crossing. Next the author's suggestion of possibilities for declining of negative influences of the planned reconstruction is described in the work.

## KEYWORDS

Transport infrastructure, transport system, strategic planning and strategic plan, development of a region, Pardubice, U Trojice crossing

## Obsah

Úvod .....	8
1 Charakteristika současné dopravní infrastruktury .....	10
1.1 Infrastruktura .....	10
1.2 Region .....	11
1.3 Dopravní systém státu .....	12
1.4 Dopravní infrastruktura .....	16
1.4.1 Silniční infrastruktura .....	18
1.4.2 Železniční infrastruktura .....	20
1.4.3 Vodní infrastruktura .....	24
1.4.4 Letecká infrastruktura .....	25
1.5 Dopravní infrastruktura města Pardubice .....	27
1.5.1 Silniční infrastruktura .....	28
1.5.2 Železniční infrastruktura .....	29
1.5.3 Lodní infrastruktura .....	30
1.5.4 Letecká infrastruktura .....	30
1.6 Jiné druhy infrastruktury ve městě Pardubice .....	31
1.6.1 Cyklistická doprava .....	31
2 Analýza a porovnání strategických plánů .....	32
2.1 Vymezení základních pojmů .....	32
2.2 Teorie v oblasti strategického plánování .....	34
2.2.1 Představení strategického plánování .....	34
2.2.2 Důvody strategického plánování pro město .....	34
2.2.3 Účastníci procesu strategického plánování .....	35
2.2.4 Dělení a kritéria strategických dokumentů .....	35

2.1.1	Expertní a komunitní metoda zpracování strategických dokumentů.....	35
2.2.5	Krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty .....	38
2.2.6	Krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty .....	39
2.3	Proces vzniku strategického dokumentu.....	40
2.4	Strategické plánování města Pardubic .....	46
2.5	SWOT analýza .....	48
2.5.1	Silné stránky .....	49
2.5.2	Slabé stránky.....	50
2.5.3	Příležitosti .....	51
2.5.4	Hrozby .....	51
2.6	Strategická vize.....	52
2.7	Kritická oblast dopravy.....	52
3	Analýza, zhodnocení a dopad rekonstrukce křižovatky „U Trojice“ .....	54
3.1	Základní údaje.....	54
3.1.1	Rozsah stavební činnosti.....	55
3.1.2	Orientační lhůty výstavby .....	56
3.1.3	Orientační cena výstavby.....	56
3.1.4	Plán výstavby .....	56
3.2	Stručný popis stavby .....	58
3.3	Vliv technického řešení na životní prostředí: .....	59
3.4	Dopravní vztahy.....	61
3.5	Mostní konstrukce.....	62
3.6	Grafické zpracování výše uvedeného řešení problémové situace „U Trojice“ ... .....	66
3.6.1	Doporučovaný postup výstavby.....	67

3.7	Rizikovost lokality „U Trojice“ .....	73
3.7.1	Pyrotechnický průzkum .....	73
3.7.2	Likvidace kontaminace .....	73
4	Návrh vhodných opatření k řešení dopravní situace .....	75
4.1	Výhledový stav a prognózy .....	75
4.2	Dopad na silniční infrastrukturu .....	75
4.2.1	Objízdne trasy pro osobní automobily.....	76
4.2.2	Objízdne trasy pro nákladní automobily.....	76
4.3	Dohodnutá opatření.....	77
4.4	Návrh uzavírek, objízdnych tras a dalších opatření .....	79
4.5	Jiný úhel pohledu na navrhované řešení .....	83
	Závěr .....	88
	Použitá literatura .....	90
	Seznam tabulek .....	92
	Seznam obrázků.....	93
	Seznam zkratek .....	95

## Úvod

Územní a strategické plánování jsou poměrně mladými disciplínami, v jejichž pozadí společně stojí efektivní využití území, organizace činnosti v území a územní rozvoj. Obě disciplíny se neustále dynamicky rozvíjejí a svými výstupy zasahují do života občanů, ať už se jedná o sociální politiku, technický či ekonomický rozvoj, ochranu zdraví a bezpečnost obyvatel nebo ochranu kulturního a přírodního dědictví.

Práce je rozdělena na 4 samostatné kapitoly, které jsou ještě dále členěny do dvou úrovní. Kapitola první se zabývá teoretickou rovinou současné dopravní infrastruktury, zejména vznikem a postupným vývojem do současnosti. Dále je rozebráno podrobně jednotlivé členění dopravní infrastruktury, kde předmětem zájmu je hlavně nastínění současného stavu jak v České Republice, tak právě i ve městě Pardubice. V závěru této kapitoly je ve stručnosti zmíněn jiný druh dopravní infrastruktury v Pardubicích a to cyklistická doprava.

Druhá kapitola je představením mladé disciplíny strategického plánování, popisem jejího vývoje a teoretickým zakotvením u nás i ve světě. Dále je pozornost věnována dělení strategických dokumentů podle metody jejich zpracování a podle délky časového období, na které se sestavují a také všeobecně přijímaným kritériím, jež by strategické dokumenty měli splňovat. Samostatnou subkapitolou je zde proces vzniku strategického dokumentu se všemi jeho fázemi od počáteční organizace, přes analýzy, stanovení vizí, cílů a strategií až po jeho schválení a následnou implementaci, vyhodnocování a aktualizace. Neméně důležité jsou pak vnější vazby strategického plánování, které jsou pojednány samostatně.

Třetí a čtvrtá kapitola se zabývá praktickou částí této práce. Křižovatka „U Trojice“ je představena polohou řešené oblasti ve vztahu k urbanistickému uspořádání okolí města. Třetí kapitola řeší velmi podrobně analýzu, zhodnocení a dopad rekonstrukce právě této křižovatky ve vztahu k dopravní situaci ve městě Pardubice. Je zde zachycena jak část popisová, která se zabývá podrobným popisem plánování stavby, tak část grafická, kde jsou zobrazeny jednotlivé etapy výstavby. V kapitole nechybí zmínka o rizikovosti lokality a dopadu na životní prostředí.



Čtvrtá kapitola je kapitolou závěrečnou a je zaměřena na návrh vhodných opatření k řešení dopravní situace. Řešení je pojato ze dvou úhlů pohledu, a to jak z dopadu na osobní dopravu tak i na dopravu nákladní. Nechybí zde výhledový stav, návrh uzavírek, objízdných tras a dalších opatření.

## 1 Charakteristika současné dopravní infrastruktury

První zmínka o infrastruktuře pochází z 19. století, ve stejném století má taktéž i původ a to zejména ve Francii, kde se tak během první poloviny 20. století primárně označovala vojenská zařízení. Pojem se stal módním v 80 letech 20. století v USA, kdy kniha *America in Ruins*<sup>1</sup> odstartovala veřejně politickou diskuzi o národní infrastrukturní krizi, zaviněnou desetiletými nedostatečnými investicemi do veřejných komunikací a staveb včetně jejich špatné údržby. Jednání trpěla nepřesnou definicí pojmu infrastruktura. *Národní výzkumná rada U. S. (National research council)*<sup>2</sup> zjistila, že pojem infrastruktura je mezi lidmi různě chápán a tak pojmu infrastruktura dala jednotný význam. Veřejná infrastruktura se vztahuje jak ke specifickým funkcím, kterými jsou:

- dálnice, ulice, silnice a mosty,
- hromadná doprava, letiště a letecká síť,
- vodárny a vodní zdroje,
- čistírny odpadních vod,
- zpracování komunálního odpadu,
- výroba a přenos elektrické energie,
- telekomunikace a zpracování nebezpečného odpadu,

tak i ke složeným polyfunkčním systémům.

### 1.1 Infrastruktura

Infrastruktura je v nejobecnějším smyslu slova množina propojených procesních prvků, které pak udržují celý proces pohromadě. Obvykle se používá pouze pro soubory prvků, které jsou uměle vytvořené. Termín infrastruktura je užíván velmi často. Nejvíce se s ním však setkáváme zejména v odvětví ekonomie a stavebnictví, kde se jím popisují zejména nemovitě statky, jako např. budovy silnice, atd.

---

<sup>1</sup> America in Ruins (Choate and Walter, 1981)

<sup>2</sup> vědeckotechnický poradní orgán americké vlády

Infrastruktura je soubor pevných zařízení, která zajišťují předpoklady pro celkový růst a rozvoj ekonomiky. Do této kategorie patří zejména budování dopravního a spojového systému, energetických zdrojů, vodohospodářských zařízení, bytů, škol, zdravotnictví, výzkumných institucí apod. Podle formy užití se infrastruktura dělí na:

- **ekonomickou** (např. dopravní a energetický systém, průmysl atd.),
- **sociální** (např. zdravotnická zařízení, školství atd.).

Infrastruktura obecně je množina propojených stavebních prvků, které poskytují rámcovou podporu celku. Termín dopravní infrastruktura má různé významy v různých oblastech, ale nejčastěji je chápán ve vztahu k silnicím, letišti či technickému vybavení. Tyto různé prvky mohou být souhrnně pojmenovány jako:

- civilní infrastruktura,
- městská infrastruktura,
- či veřejné komunikace a stavby.

Infrastruktura může být zřízena a spravována soukromým sektorem nebo státem.

Význam infrastruktury není jen ve veřejném zařízení, ale i v jeho správě, rozvoji a údržbě, který souvisí se společenskými požadavky, aby usnadnil dopravu lidí a zboží, poskytl vodu k pití i technickému využití, bezpečně naložil s komunálním odpadem, poskytl energii, kde je třeba a přenesl informace v rámci a mezi komunitami.

## 1.2 Region

Důležitým prvkem charakteristiky dopravy v rámci dané země je rozdělení dle jednotlivých regionů. Region můžeme charakterizovat jako území vymezené na základě společných znaků (hospodářských, dopravních, kulturních, ekologických apod.) charakterizující relativně uzavřený celek, odlišující se od okolí specifickými funkcemi a rolemi. Územní celek, jehož velikost je dána rozsahem vzájemné provázanosti z pohledu jednotlivých hledisek (hospodářského, sociálního, kulturního aj.).

Definice regionu z ekonomického hlediska je problematická. Hlavní problém spočívá v tom, že velikost regionu se může pohybovat od malých sídel a jejich okolí až po rozsáhlé oblasti – části kontinentů a závisí na typu a oboru zkoumaných otázek. Jestliže chceme řešit

problémy regionu, nestačí tedy identifikovat jen věcnou podstatu problémů, ale je také nezbytné se shodnout na jednotném výkladu pojmu region pro daný účel.

### 1.3 Dopravní systém státu

Dopravní systém je tvořen dopravními soustavami a dopravní soustavy jsou tvořeny jednotlivými dopravními obory (např. železniční, silniční atd.) na dopravní síti, které jsou navzájem více či méně provázány. Dopravní cesty jsou tak tvořeny jednotlivými dopravními obory, které slouží určitému typu dopravního prostředku. Dopravní systém má roli dohledu nad dopravní soustavou a tedy jeho účelem je dohlížet na kvalitu a plynulost dopravní soustavy.

V knize *Doprava a městské komunikace*<sup>1</sup> popisuje Veselý dopravní soustavu jako soustavu, která svým rozsahem a složením odpovídá rozsahu a potřebám území:

- od soustav světových,
- kontinentálních,
- státních,
- až po soustavy měst, případně obcí.[1]

Členění dopravní soustavy, tak jak uvádí Veselý ve své knize, není možné aplikovat na současný stav dopravní infrastruktury. Z tohoto důvodu, pro potřeby mé práce a současně i pro řešení stávajících problémů v dopravě, člením dopravní soustavu v rozsahu:

- soustavy světové,
- národní a nadnárodní,
- meziregionální,
- regionální,
- a soustavy měst a obcí.

Z výše uvedeného členění vyplývají oproti Veselému odlišnosti, které jsou dány vývojem infrastruktury v čase. Jedná se zejména o začlenění *meziregionu*<sup>1</sup> a regionu. Podle

---

<sup>1</sup> VESELÝ, Vladimír. *Doprava a městské komunikace*. 1966

konkrétních potřeb jsou dopravní soustavy složeny z různého počtu a z různých druhů dopravních systémů. Čím větší území, tím komplexněji je vybavena dopravní soustava, tím více má specializovaných a propojených dopravních systémů.

Spolupráce systémů účelnou kombinací cest i prostředků zabezpečuje přepravu osob i nákladů optimálně s ohledem na spotřebu času, energie, prostoru, tedy ekonomicky a také ohleduplně k životnímu prostředí. Vznikají tak dopravní procesy:

- **jednoduché**, které jsou tvořeny jedním druhem dopravního prostředku,
- **kombinované**, které jsou tvořeny dopravními prostředky více druhů.

Do kombinované dopravy postupně vstupují nové druhy dopravy především v zájmu úspory času, ale také energie a prostoru, které vhodně využívají specifické vlastnosti jednotlivých dopravních prostředků a systémů. Výrazem kombinované přepravy jsou terminály, logistická centra, která na jedné straně mají určité nároky na prostor, ale na druhé straně snižují prostorové nároky dopravní soustavy jako celku.

Návrh dopravní soustavy (dopravní infrastruktury) je nedílnou součástí *územně plánovací dokumentace*<sup>2</sup>. Působnost dopravní soustavy vždy přesahuje hranice řešeného území a musí respektovat vzájemné sousední vazby.

Obecně musí platit u všech dopravních systémů zásada minimalizace nároků na plochy, na stavební náklady, na energie, princip minimalizace negativních vlivů na životní prostředí.

Dopravní systém státu respektive dopravní soustava tvoří v podmínkách ČR soubor dopravních oborů, které můžeme rozdělit na dopravy:

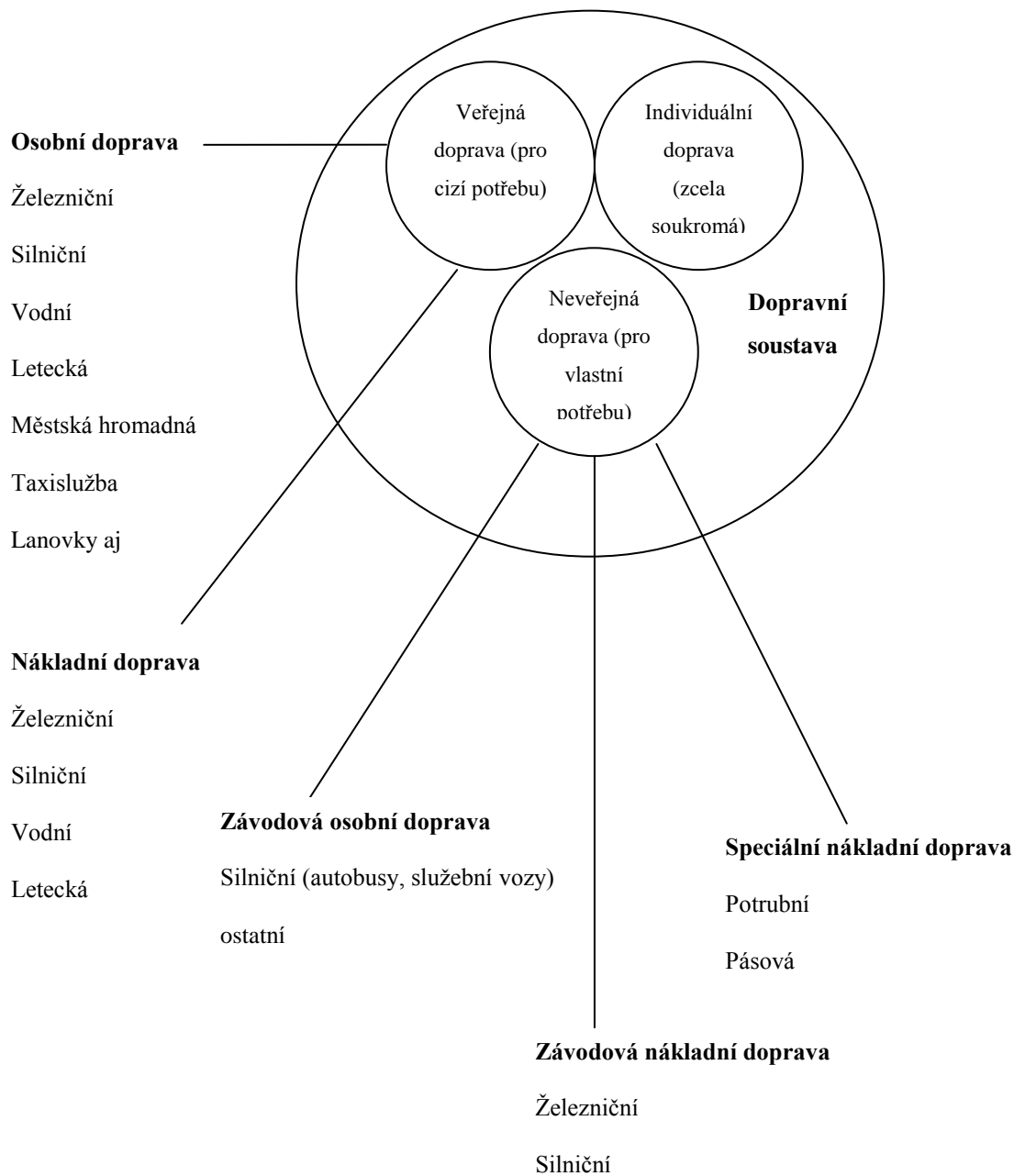
- **veřejné osobní** (drážní, silniční, letecká, vodní) – doprava na cizí účet,
- **neveřejné osobní** – doprava na vlastní účet,
- **individuální** – soukromá. [1] [8]

---

1 problémy 2 a více regionů či problémy na hranici regionu

<sup>2</sup> Kapitola 2.1

Obrázek č. 1: Podrobné schéma členění dopravy



Zdroj: autor

**Veřejná doprava** je částí dopravního systému, kterou tvoří dopravní podniky, tj. podniky vytvořené za účelem provádění přepravních služeb. Podniky veřejné dopravy mohou podnikat:

- v dopravě osobní,
- nebo nákladní,



- popř. v obou dopravách.

Aby infrastruktura byla účinným nástrojem k ekonomickému a sociálnímu rozvoji, musí být budována v předstihu. Převážně jde o oblast státních investic, neboť kapitálové vklady do infrastruktury jsou značné a návratnost vložených prostředků dlouhodobá. To je obvykle pro soukromý sektor málo přitažlivé a často také nad jeho kapitálové síly a možnosti.

***Stát<sup>1</sup> zasahuje do odvětví infrastruktury z řady důvodů:***

- nejstarším je význam infrastruktury pro vojenské účely,
- podpora rozvoje některých oblastí dříve zaostalých,
- politických,
- ekologických,
- legislativních,
- fiskálních (z důvodu příjmů státního rozpočtu).

Ve státech s tržní ekonomikou jsou uplatněny různé způsoby ekonomického řízení a financování infrastrukturálních odvětví. Např. ve Velké Británii byla privatizována energetika, v USA jsou v soukromých rukou železnice, tunel pod Britským kanálem (La Manche) stavělo konsorcium bank a podnikatelů, v Itálii soukromý kapitál stavěl dálnice a vybírá poplatky za jejich použití, jinde stát staví dálniční síť a někdy vybírá (Francie) a jindy nevybírá (SRN) poplatky za její použití. [8]

Doprava je podle Eislera proces, který probíhá v čase a prostoru. Jde tedy o dopravní proces a jeho výsledkem je přemístění zboží nebo osob<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Stát je institucí (či organizací) disponující mocí vládnout, soudit a vytvářet zákony společnosti (státu).

<sup>2</sup> Eisler, J.: Podniky a podnikání v dopravě. VŠE, Praha, 2000

## 1.4 Dopravní infrastruktura

Soubor pevných zařízení v dopravě, která slouží k soustavnému zabezpečení procesu dopravy, tj. pohyb dopravních prostředků po dopravní cestě včetně dalších zařízení (napájecí systémy, zabezpečovací systémy, stavby atd.), nazýváme **dopravní infrastrukturou**.

### **Dopravní infrastruktura musí:**

- zajistit bezpečnost účastníků dopravy,
- podílet se aktivně na tvorbě a ochraně krajiny a veřejných prostorů,
- být službou pro rozvoj území,
- chránit životní prostředí, minimalizovat, nebo zcela odstranit negativní dopady dopravy,
- zabezpečit nároky na přepravu,
- obsluhovat území.

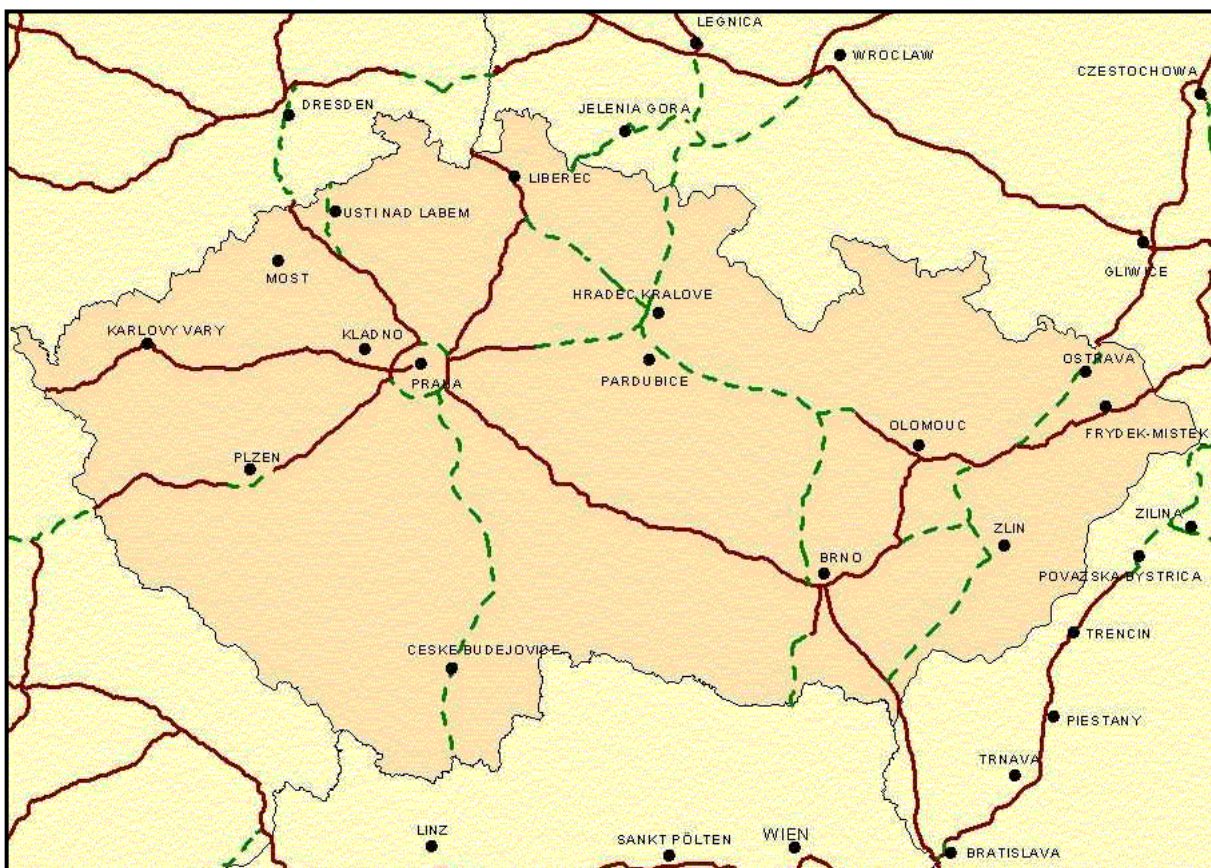
Hustota železniční či *silniční*<sup>1</sup> dopravní infrastruktury je srovnatelná se státy Evropské unie. V současnosti probíhají investice do technického stavu dopravní infrastruktury a zároveň jsou připraveny plány na rozšíření návaznosti infrastruktury na evropské dopravní cesty. Hlavní pozornost je po roce 1993 v ČR věnována výstavbě dálnic a rychlostních silnic a výstavbě obchvatů obcí. Investice do této kategorie infrastruktury vzrostly po vstupu České republiky do EU, zejména díky možnostem čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů.

Důkazem toho je, že v ČR bylo do konce roku 2006 vybudováno 633 km dálnic a 322 km rychlostních komunikací. Dálniční síť dosahuje zatím pouze jedné třetiny plánovaného stavu.

---

<sup>1</sup> Pouze silnice I., II. a III. třídy

Obrázek č. 2: Napojení na evropskou síť



Zdroj: Ekolist, 2008

Z obrázku je patrné, že hustota dálniční sítě je takřka jedna z nejhorších. Do roku 2010 je v *plánu*<sup>1</sup> vybudovat cca 2000 km dálnic a napojit se tak na trans-evropskou dálniční a rychlostní síť.

**Dopravní infrastrukturu dělíme na:**

- silniční infrastrukturu,
- železniční infrastrukturu,
- vodní infrastrukturu,
- leteckou infrastrukturu.

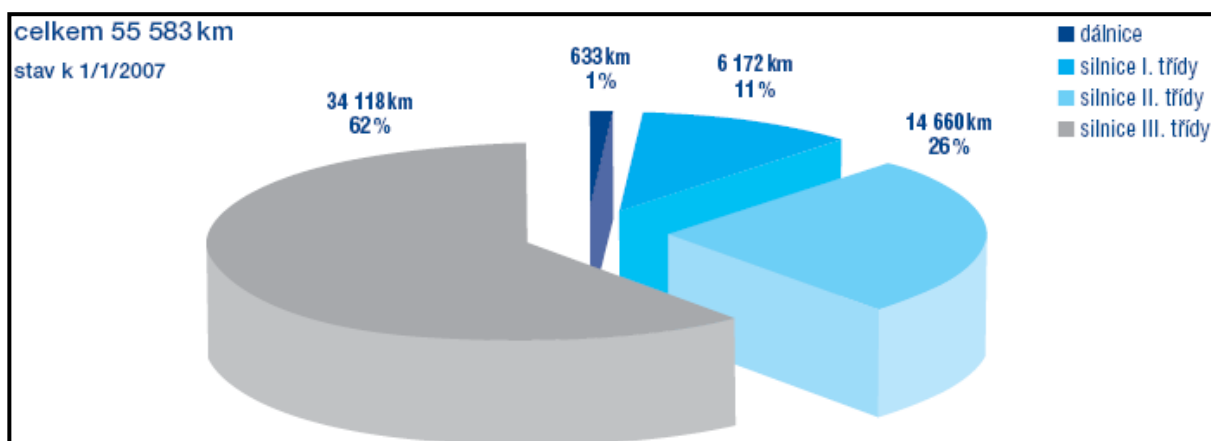
---

<sup>1</sup> Plány dle ředitelství dálnic a silnic

### 1.4.1 Silniční infrastruktura

V České republice existuje více než 55 tis. km silnic a dálnic, z toho na evropskou silniční síť typu E připadá 2 601 km. V ČR bylo do konce roku 2006 vybudováno 633 km dálnic a 322 km rychlostních komunikací. Dálniční síť dosahuje dosud jedné třetiny plánovaného stavu. Regionální silniční síť je svojí hustotou dostatečná. Hustota silnic a dálnic v ČR sice dosahuje 0,737 km/km<sup>2</sup> (v zemích EU 0,389 km/km<sup>2</sup>), ale hustota samotných dálnic pouze 0,006 km/km<sup>2</sup> (EU 0,015 km/km<sup>2</sup>). [9]

Obrázek č. 3: Délka silniční a dálniční sítě



Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, 2008

Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích třídí **pozemní komunikace** na:

- dálnice,
- silnice,
- místní komunikace,
- účelové komunikace.

**Silnice** dále člení podle významu na:

- rychlostní silnice,
- silnice I., II. a III. třídy.

**Místní komunikace** se podle zákona rozdělují na čtyři třídy A, B, C a D.

## **Dálnice**

Dálnice je podle silničního zákona komunikace určená pro rychlou dálkovou dopravu. Má zpravidla zeleným pásem směrově rozdělené jízdní pásy o několika jízdních pružích a pouze mimoúrovňová křižení. Z hlediska ochrany životního prostředí a ochrany krajiny jako integrální součásti životního prostředí a začlenění komunikací do krajiny je náš přístup nevhodný. Na dálnicích (i silnicích) je jen malý podíl tunelových úseků, nežívá se oddělené vedení jízdních pásů v zájmu vhodnějšího začlenění do krajiny. Např. v USA standardní umístování servisních stanic (motořestů, čerpadel pohonných hmot) do středu dálnice se sníženými prostorovými nároky, je u nás nepřípustné.

## **Silnice**

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace, která se dále dělí na rychlostní silnice (pouze pro motorová vozidla) a silnice standardní, nerychlostní, které se podle významu člení na silnice I., II. a III. třídy.

## **Chodci a cyklisté**

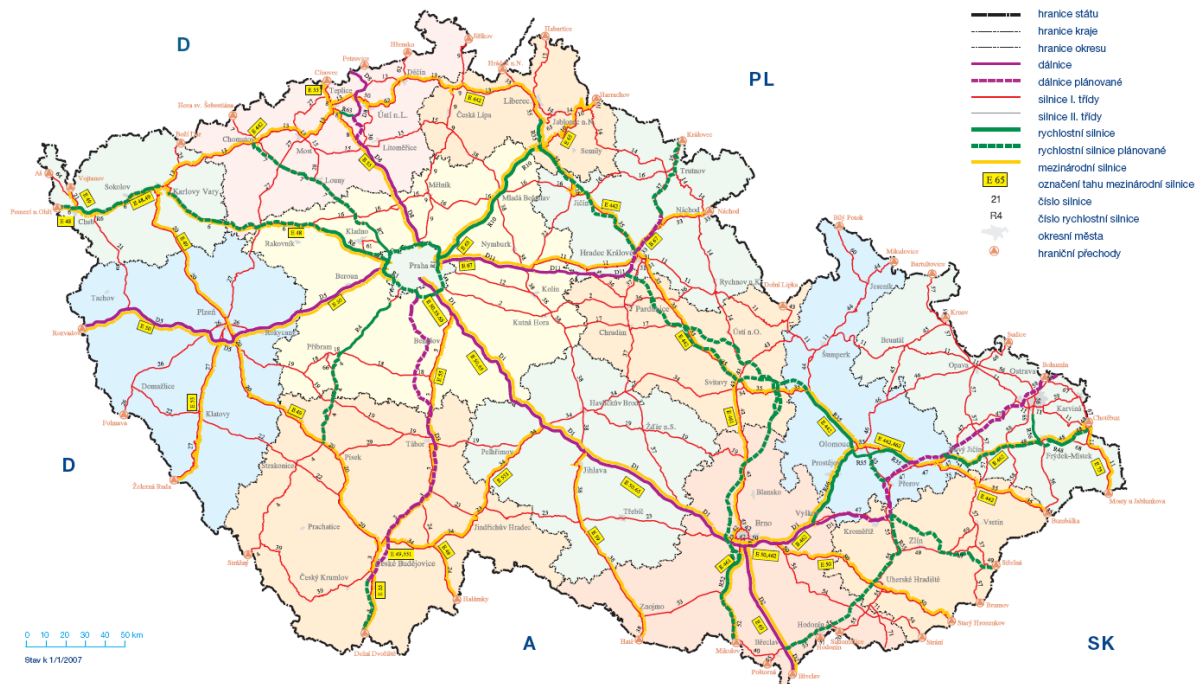
Přirozené potřeby chodců a cyklistů musí být v uspořádání pozemních komunikací respektovány přednostně. Jde především o zajištění maximální bezpečnosti a jejich možného klidného pohybu i pobytu všude tam, kde se mohou chodci a cyklisté nacházet. Jsou to zejména veškeré veřejné uliční prostory obcí a měst, kde dochází k největší koncentraci chodců a cyklistů, dále oblasti a trasy turistické a rekreační, ale také (i když v menší míře) veškeré silnice mimo obce a města. Ty tvoří přirozené komunikační koridory i pro chodce a cyklisty, na všech musí být těmto účastníkům provozu zajištěna maximální bezpečnost v souladu s podmínkami a pravidly provozu, s nanejvýš možnou ohleduplností (vhodné a nejbezpečnější je vedení chodců a cyklistů po samostatných stezkách). Výjimkou jsou komunikace rychlostního charakteru, v jejichž dopravním prostoru je přítomnost chodců a cyklistů logicky nežádoucí a nepřípustná.

**Základní principy v uspořádání pozemních komunikací podmiňující udržitelný rozvoj území:**

- bezpečnost všech účastníků provozu,
- hustota a uspořádání sítě zajišťující udržitelný rozvoj, tj. dokonalou obsluhu území včetně všech objektů,

- trasové vedení v souladu s potřebami rozvoje území,
- rozsah sítě a prostorové nároky v nezbytném rozsahu,
- tvorba uličního prostoru,
- optimální začlenění do krajiny.

Obrázek č. 4: Silniční a dálniční síť v ČR



Zdroj: mdcr.cz, 2007

#### 1.4.2 Železniční infrastruktura

V železniční síti je v provozu celkem 9 501 km tratí, z toho dvoukolejných a vícekolejných tratí je 1845 km. ČR vyniká vysokou hustotou železniční sítě (0,120 km/km<sup>2</sup>, EU 0,047 km/km<sup>2</sup>, viz tabulka 1). Hlavní pozornost v posledních deseti letech byla věnována modernizaci I. koridoru (Břeclav-Brno-Česká Třebová-Praha-Děčín) a II. koridoru (Břeclav-Přerov-Bohumín), tj. vysokorychlostních tratí (až 160 km/hod.) zařazených do evropských sítí podle mezinárodních dohod. Modernizace I. a II. tranzitního koridoru bude brzy dokončena. [9]

Stav železniční dopravy v České republice je charakteristický zastaralým vozovým parkem jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Většina staničních budov pochází ještě z dob Rakouska-Uherska, a stav značné části tratí je nesrovnatelný se stavem ve vyspělých



zemích Evropské unie. Stav zabezpečovacích zařízení a zařízení pro řízení provozu je taktéž zastaralý, s nevyhovující čistotou a hygienickým zařízením. Rychlost, pravidelnost a četnost spojů neodpovídá standardům vyspělých zemí EU. Nepříznivý stav železnice se projevuje především nedostatečným podílem v přepravě nákladů (zejména na dlouhé vzdálenosti) a v přepravě osob na krátké i střední vzdálenosti v rozměrech regionů. Na silnicích tak zůstává nepřiměřená část přepravy se všemi negativními dopady. Příkladem v podpoře železnice mohou být Rakousko nebo Švýcarsko, které umí omezovat silniční nákladní i osobní dopravu, a to jak cílenými opatřeními ekonomickými a legislativními, tak nabídkou kvalitních služeb železnice.

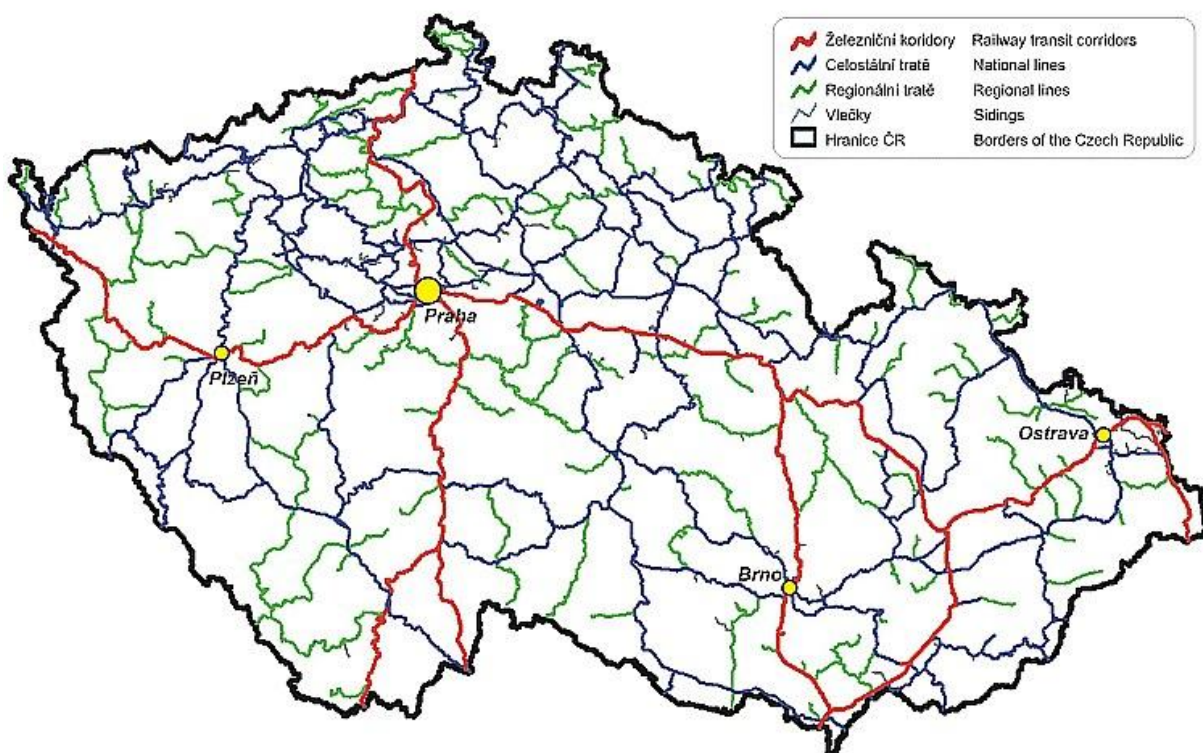
Zvyšování možné rychlosti na tratích se do roku 1989 odehrávalo pouze za pomoci starších technologií pro rychlosti do 120 km/h. Teprve v roce 1993 byly předloženy *plány*<sup>1</sup>, které předpokládaly síť čtyř zásadně modernizovaných tratí, nazvaných Tranzitní železniční koridory, které mají splňovat následující parametry:

- nejvyšší rychlost do 160 km/h,
- přečhodnost podle evropských standardů 22,5 t na nápravu,
- prostorová průchodnost podle ložné míry evropských standardů.

---

<sup>1</sup> Plány dle SFDI – státní fond dopravní infrastruktury

Obrázek č. 5: Železniční síť ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2007

**Jsou to tyto trasy:**

**I. koridor:** Německo–Děčín–Praha–Česká Třebová–Brno–Břeclav–Rakousko,

**II. koridor:** Rakousko–Břeclav–Přerov–Ostrava–Polsko,

**III. koridor:** Německo–Plzeň–Praha–Česká Třebová–Ostrava–Slovensko,

**IV. koridor:** Německo–Děčín–Praha–Veselí nad Lužnicí–Rakousko.

Tabulka 1: Srovnání vybraných zemí podle délky železničních tratí na 1 000 km<sup>2</sup>

Pořadí	Země	km železnic	Rozloha km <sup>2</sup>	km žel./1 000 km <sup>2</sup>
1	Německo	45 514	245 614	146,5
2	Švýcarsko	5 063	41 285	122,6
3	Česká republika	9 574	78 864	121,4
4	Belgie	3 471	30 519	113,7
5	Maďarsko	7 875	93 030	84,7
6	Polsko	23 420	312 683	74,9
7	Slovensko	3 668	49 500	74,1
8	Dánsko	3 164	43 070	73,5
9	Rakousko	6 024	83 845	71,8
10	Velká Británie	16 994	244 110	69,6
11	Nizozemsko	2 809	41 526	67,6
12	Itálie	19 493	301 278	64,7
13	Slovinsko	1 229	20 256	60,7
14	Francie	32 682	543 965	60,1
15	Portugalsko	2 850	92 389	30,8
16	Španělsko	14 189	505 000	28,1
17	Švédsko	11 481	449 793	25,5
18	USA	199 731	9 629 091	20,7
19	Finsko	5 850	338 145	17,3
20	Norsko	4 178	323 878	12,9

Zdroj: Ústav územního rozvoje

#### **Základní principy v uspořádání železnice jsou:**

- bezpečnost provozu a účastníků přepravy,
- hustota a uspořádání sítě zajišťující udržitelný rozvoj, tj. obsluhu území a objektů,
- vhodných pro obsluhu železnicí,
- trasové vedení v souladu s potřebami rozvoje území,
- rozsah sítě v dostatečné hustotě a prostorové nároky v nezbytném rozsahu,
- optimální začlenění do krajiny.

### 1.4.3 Vodní infrastruktura

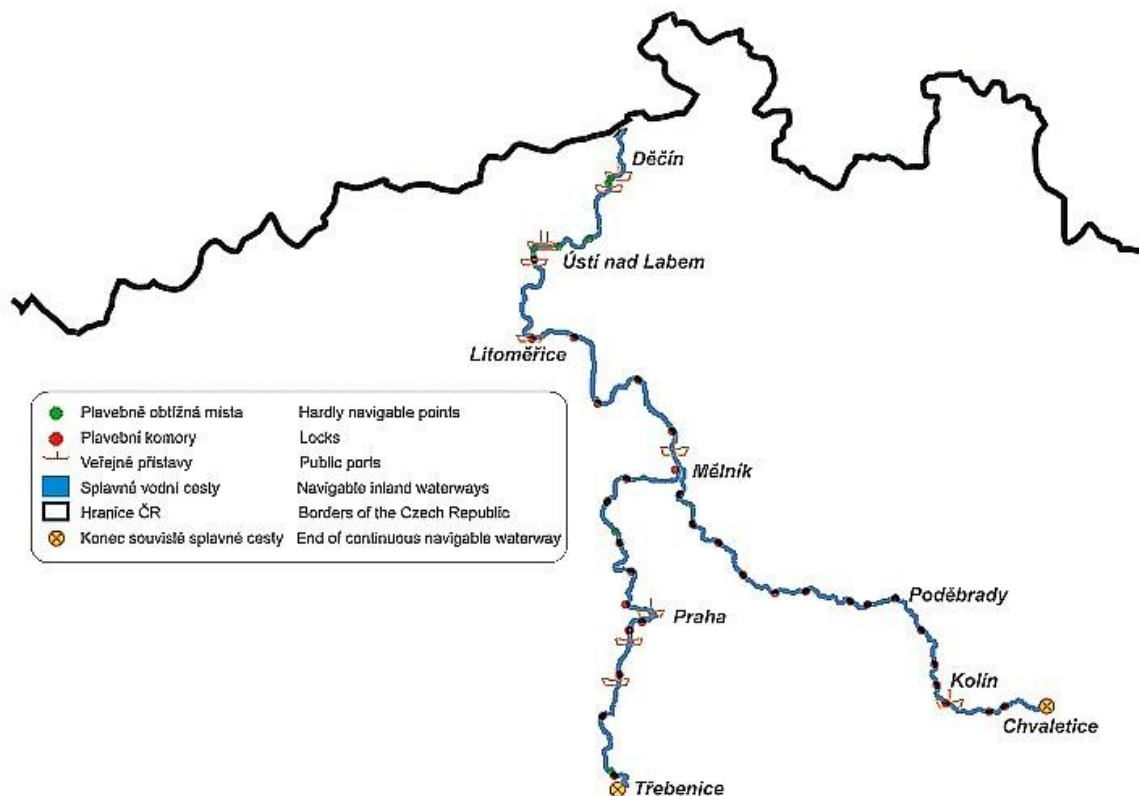
Vodní doprava je v podmínkách České republiky omezena pouze na splavné úseky Vltavy a Labe, pomineme-li rekreační osobní dopravu na některých vodních tocích a nádržích, případně vodních kanálech. V lodní nákladní dopravě se jedná o nepříliš významné objemy, jejichž přepravu může také zajistit železnice. Zařízení, která souvisejí s provozem lodní dopravy (plavidla, přístavy, loděnice, vlastní vodní cesta) jsou u nás, podobně jako celá dopravní infrastruktura, ve stavu neodpovídajícím současné úrovni techniky.

#### **Základní podmínky pro uspořádání lodní dopravy:**

- prověřit Odra–Dunaj–Labe a územní ochranu trasy,
- zhodnotit význam nákladní lodní dopravy na Labi i na Vltavě a rozhodnout o jejím dalším rozvoji nebo útlumu,
- vytvářet podmínky pro rozvoj rekreační osobní lodní dopravy v zájmu podpory
- turistického ruchu.

Délka využívaných vodních cest na území ČR je 664 km, z toho pro dálkovou vodní dopravu je využitelných 303 km splavných vodních toků. Vodní doprava má v ČR poměrně malý podíl na přepravních výkonech, je to zčásti dáno jediným napojením sítě vodních cest v ČR na Labe. [8]

Obrázek č. 6: Vodní síť ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2001

#### 1.4.4 Letecká infrastruktura

U letecké dopravy v České republice se stagnace a devastace v období před rokem 1990 projevila ještě výrazněji než u jiných článků dopravní infrastruktury, a to jak v dopravě mezinárodní, tak vnitrostátní. I když do současné doby došlo k výraznému pokroku zejména v dopravě mezinárodní a k podstatnému rozšíření a zkvalitnění našeho hlavního letiště Praha–Ruzyně, u letišť dalších velkých a významnějších měst v České republice rekonstrukce teprve probíhají, nebo se připravují. Také provoz na těchto regionálních letištích je nesrovnatelný s provozem podobných měst ve vyspělých zemích EU. Příčiny pramení jednak z celkového nedostatku státních finančních prostředků. Dalším důvodem je nízký životní standard většiny obyvatelstva, pro nějž je letecká doprava zatím příliš finančně nákladná. V dopravě na kratší i střední vzdálenosti hraje významnou úlohu celková doba přepravy, která

je výrazně ovlivňována organizací odbavování, bezpečnostními procedurami a dále špatnou úrovní dopravy mezi centry měst a letišti.

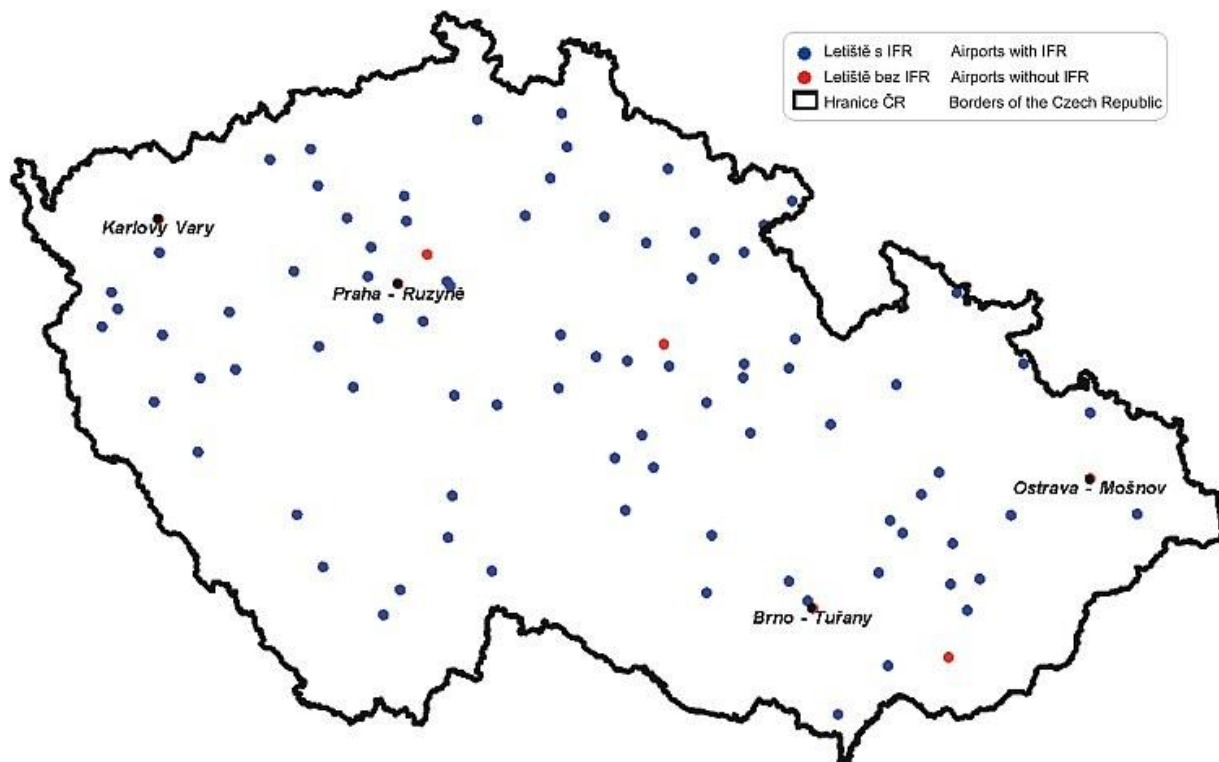
Letecká doprava v ČR zaznamenává v současné době nejrychlejší nárůst přepravy. Létat do zemí EU bude možné nejen z 20 tuzemských mezinárodních letišť, ale ze všech 75 letišť a 45 heliportů, které jsou v Česku registrované Úřadem pro civilní letectví. Naprostá většina výkonů se však realizuje na letišti Praha-Ruzyně, které zajišťuje přes 94 % celkových výkonů v osobní přepravě a přes 84 % v nákladní letecké přepravě. Mezi další hlavní mezinárodní letiště patří letiště Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov a Karlovy Vary. Kapacita těchto menších letišť je doposud poměrně málo využívána. V roce 1993 bylo na letištích v Česku odbaveno 1,358 mil. osob, v roce 2006 už tento počet činil 11,500 mil. osob.

**Základní podmínky pro uspořádání leteckého provozu jsou:**

- bezpečnost a s ní související nároky na prostor,
- vytvoření územních předpokladů pro rozvoj všech druhů letecké dopravy,
- umístění a prostorové uspořádání zařízení pro leteckou dopravu v souladu s potřebami územního rozvoje,
- prostorové nároky v nezbytném rozsahu,
- optimální začlenění do krajiny těchto zařízení, jejichž lokalizace má volnější podmínky (malé létání).



Obrázek č. 7: Letiště ČR



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2001

### 1.5 Dopravní infrastruktura města Pardubice

Téměř stotisícové město Pardubice má z pohledu investorů velmi zajímavou polohu. Rozkládá se cca 100 km východně od hlavního města Prahy. Město má rozlohu téměř 78 km<sup>2</sup> a přibližně 90 tisíc stálých obyvatel.

Pardubice jsou velmi dobře dopravně dostupné, jsou železničním dopravním uzlem. Výhodou je i přítomnost letišť. Územím města prochází evropská železniční magistrála, je zde mezinárodní osobní a nákladní letecká doprava. Plánováno je také zesplavnění Labe, což znamená připojení Pardubic k evropské síti vodních cest.

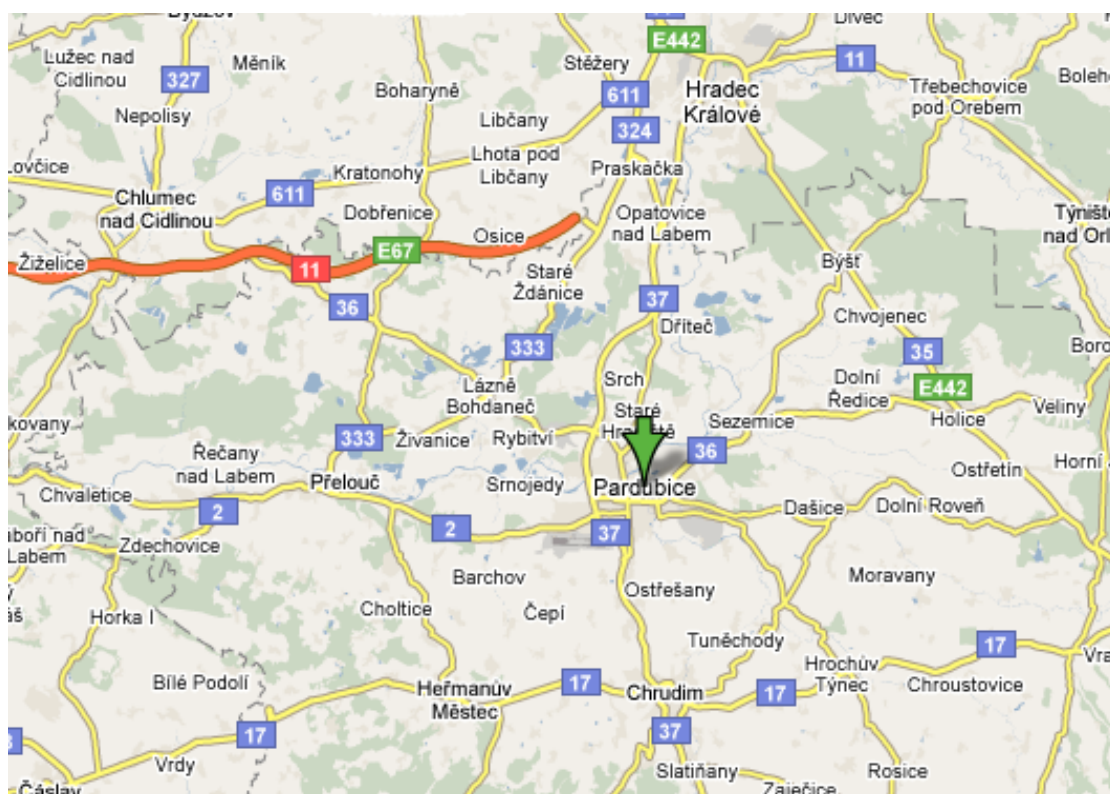
Po zrealizování jednoho z plánů, na které je tato práce zaměřena, se město Pardubice stane součástí evropské dálniční sítě. [7]

### 1.5.1 Silniční infrastruktura

Dopravní připojení města Pardubice na vyšší dopravní síť vychází z tras sítě komunikací D 11: Praha – Hradec Králové a R 35: Hradec Králové (D 11) – Vysoké Mýto – Olomouc. Obě komunikace budou procházet po jejich dokončení kolem Pardubic v severním a severovýchodním sektoru územního celku. Z toho se vyvíjí i částečné asymetrické připojení města.

Základní komunikační síť města doplňuje komunikace I/37 směrem na jih. Tato komunikace má především regionální význam, spojuje aglomerace Chrudim – Pardubice – Hradec Králové, vzdáleněji pak připojení území na jižní směry s napojením na D1. Výstavbou D11 dojde pravděpodobně k přerozdelení dopravních zátěží ve východních Čechách. [11]

Obrázek č. 8: Dopravní vztahy



Zdroj: <http://maps.google.com>, 2008

#### Z hlediska složení dopravy mají Pardubice specifický model:

- cca 61 % doprava tvoří doprava vnitřní,
- 37 % doprava cílová,
- 2 % doprava tranzitní.

V České republice je ve srovnání se zeměmi EU malý rozsah samostatných pruhů pro nemotorovou dopravu (cyklostezky). Nepříznivý vývoj je ovlivněn dosažením vysokého stupně motorizace srovnatelným se zeměmi západní Evropy.

### 1.5.2 Železniční infrastruktura

Železniční stanice Pardubice je významnou stanicí celostátního významu. Leží současně na dvou koridorech, na kterých probíhá modernizace:

Německo – Děčín – Praha – Pardubice – Brno – Rakousko, Slovensko

Německo – Cheb – Plzeň – Praha – Pardubice – Ostrava – Polsko, Slovensko

#### 1. Osobní železniční doprava:

Pardubice mají:

- přímé mezinárodní spojení s městy: Varšava, Moskva, Košice, Žilina, Vídeň, Hamburg,
- mezinárodní spojení s přestupem v Praze (100 km od Pardubic): Vídeň, Linec, Benátky, Řím, Mnichov, Norimberk, Frankfurt nad Mohanem, Kolín nad Rýnem, Dortmund, Drážďany, Lipsko, Hamburk, Berlín, Paříž, Curych, Bern, Budapešť, Varšava,
- vnitrostátní přímé spojení s městy: Praha, Děčín, Cheb, Plzeň, Liberec, Hradec Králové, Brno, Přerov, Olomouc, Ostrava.

#### 2. Nákladní železniční doprava:

V Pardubicích je terminál nákladní dopravy včetně služby svozu a rozvozu zboží z domu do domu. Kromě přepravy vagóny je ve městě také kontejnerový terminál se stejnou službou.

Počet přepravených cestujících ve druhé polovině 90. let stagnoval, výrazně se ovšem změnila struktura podle způsobu přepravy. Došlo k výraznému přesunu přepravených osob z veřejné silniční a železniční dopravy k dopravě individuální automobilové. Obdobný přesun byl zaznamenán i v oblasti přepravních výkonů, kde celkový ukazatel mírně stoupal, avšak výkony veřejné silniční a železniční dopravy klesaly ve prospěch výkonů individuální automobilové přepravy osob. V devadesátých letech rovněž došlo k přesunu značné části přepravních výkonů nákladní dopravy ze železniční na silniční dopravu při mírném poklesu

celkové přepravy zboží, ovšem za nárůstu celkových přepravních výkonů o polovinu. Velmi výrazně zvýšila dopravní zátěž na silnicích a místních komunikacích. [9]

### 1.5.3 Lodní infrastruktura

Splavnění Labe do Pardubic a vybudování *multimodálního logistického centra*<sup>1</sup>, jehož součástí je přístav v Pardubicích, je dlouhodobým záměrem. Pro multimodální logistické centrum je na území Pardubic rezervováno území na levém břehu Labe mezi Svítkovem a Srnojedy. Plocha o výměře cca 102 ha je dělena takto:

- veřejný přístav,
- multimodální logistické centrum,
- území „zimního přístavu“.

Navazujícími aktivitami je pardubický železniční uzel, letiště se smíšeným provozem a Free Zone.

### 1.5.4 Letecká infrastruktura

V Pardubicích je mezinárodní letiště se smíšeným civilním a vojenským provozem pro lety *IFR*<sup>2</sup> a *VFR*<sup>3</sup> zařazené do sítě 5ti páteřních letišť ČR. Letiště je umístěno cca 4 km od centra města a 2 km od nádraží na trati Praha – Vídeň s kontejnerovým překladištěm. Leží přímo u silnice Praha – Pardubice, 2 km od plánovaného říčního přístavu a 10 km od plánované dostavby dálnice D11. Civilní letiště v Pardubicích je letištním hraničním přechodem.

V roce 2004 bylo na tomto letišti uskutečněno 1288 pohybů civilních letadel a bylo odbaveno 46 954 cestujících. Uskutečnilo se i několik cargo letů velkokapacitními letadly IL – 76. Celkem bylo odbaveno 755 tun (305 nákladu a 450 tun zavazadel). [10]

---

<sup>1</sup> Je charakterizováno umístěním v regionu s dostatečně silnou klientelou v oblasti průmyslu, obchodu a služeb, polohou na významných trasách zbožíových proudů (co nejvíce druhů dopravy), blízkostí a snadným napojením na hlavní vnitrostátní a mezinárodní trasy, velkým rozsahem možných služeb v oblasti přepravy, odpovídajícími plochami a manipulačními prostředky.

<sup>2</sup> Let podle přístrojů

<sup>3</sup> Let pouze za viditelného počasí

Obrázek č. 9: Pardubické letiště



Zdroj: [www.berth.cz/stranky/o-pardubicich.htm](http://www.berth.cz/stranky/o-pardubicich.htm)

## 1.6 Jiné druhy infrastruktury ve městě Pardubice

### 1.6.1 Cyklistická doprava

Terénní podmínky území města a poměrně příznivé klimatické podmínky jsou předpokladem pro masové používání jízdního kola jako dopravního prostředku ve městě. Podle průzkumů cyklistické dopravy v roce 2001 je objem cyklistické dopravy ve městě velmi významný. Jízdní kolo je využívaným dopravním prostředkem pro každodenní cesty do zaměstnání a v letním období i pro rekreaci (dojíždka na zahrádky, příměstské lesy, Kunětická hora apod.). Významné jsou rovněž počty dojíždějících cyklistů ze sousedních měst a obcí.

Celková síť samostatných, ale i společných stezek s pěšími na území města Pardubic dosahuje k roku 2005 cca 45 km. [12]

## 2 Analýza a porovnání strategických plánů

### 2.1 Vymezení základních pojmů

Tato kapitola je věnována vymezení základních pojmů, definic a charakteristik oblasti strategického plánování.

**Území** – zemský povrch a relevantní (např. z hlediska průchodnosti, ale i zobrazitelnosti na mapě) objekty na něm: porosty, vodstvo, komunikace, budovy, technické zařízení apod.

**Infrastruktura území** – systém staveb (staveb dopravních, rozvodných energetických, telekomunikačních, ostatního technického vybavení, průmyslových a obdobných) zajišťující efektivní a zákonné využití urbanizovaného území měst a obcí.

**Dokumentace, územně plánovací** – jeden ze základních nástrojů územního plánování, podle kterého se komplexně řeší funkční využití území a stanoví se zásady její organizace; věcně a časově koordinuje výstavbu a jiné činnosti, které ovlivňují vývoj území. Tvoří ji územní prognóza, územní plán, územní projekt.

**Projekt, územní** – kategorie územní plánovací dokumentace; řeší způsob využití vymezených ploch pro místní a časově soustředěnou výstavbu a způsob její zástavby a stanovuje podmínky věcné a časové koordinace výstavby.

**Územní plán** – nejdůležitější územně plánovací dokumentací je územní plán, který je pro další rozvoj obce nezbytným materiálem, jež má funkci jak regulační, tak motivační. Platný **územní plán**, uložený na okresním úřadu, je prvním základním dokumentem, s nímž by měl každý investor konfrontovat svůj záměr. Jde o místním, zastupitelstvem schválený závazný právní předpis.

**Průzkumy a rozbory**, tato část územního plánu, obsahuje důkladnou analýzu všech funkčních systémů (bydlení, výroby, rekreace, infrastruktury apod.). Výsledkem návrhové části územního plánu (děje se složitým procesem projednávání, a to ve dvou krocích – koncept řešení a návrh) je kompromis v rozvoji jednotlivých funkcí v zájmu celku. Nejdůležitější součástí územního plánu je **závazná část**, kde jsou v textové i grafické podobě specifikované:



- **Regulativy funkčního využití území** – každému pozemku v řešeném území je přiřazena určitá funkční náplň podrobně popsaná v textu, bývá určeno, které stavby, resp. aktivity jsou dominantní, vhodné nebo výjimečně přístupné. Funkční regulace se uplatní vždy při umístění stavby nebo souboru staveb, úpravě stavby, změně využití stavby nebo ploch.
- **Regulativy prostorového uspořádání** – regulovány bývají jak půdorysné rozměry (uliční, stavební a regulační čáry nebo koeficienty zastavění atd.), tak výškové rozměry staveb (počet pater, výška římsy apod.). Prostorová regulace se uplatní při umístění stavby nebo úpravě existující stavby.
- **Vymezení veřejně prospěšných staveb** (např. tras komunikací, pozemků pro stavbu škol atd.) – pro ně lze pozemky, stavby a práva k nim vyvlastnit.
- Důležité jsou i další části územního plánu – např. návrh dopravy, návrh řešení technického vybavení (zejména vodohospodářské a energetické systémy), návrh místního systému ekologické stability atd.
- Vedle územního plánu mohou existovat i jiné materiály. Mohou to být např.: **Rozvojové studie sídel, strategické rozvojové plány, urbanistické studie.** Dále pak **Generely dopravy, infrastruktury, rekreace, školství a dalších oblastí.**
- Pokud je investorský záměr v souladu s územním plánem, je možné přejít k dalším, pro investory konkrétnějším.

**Územní řízení** – Správní řízení, ve kterém stavební úřad rozhoduje o využití území nebo o umístění stavby nebo o chráněném území nebo ochranném pásmu nebo o stavební uzávěře nebo o dělení nebo scelení pozemků.

**Územní rozhodnutí** – rozhodnutí, kterým správní orgán vymezí území pro navrhovaný účel a stanoví podmínky, kterými zabezpečí zejména soulad s cíly a zájmy územního plánování; územní rozhodnutí jsou různé, např. o umístění stavby, o využití území, o chráněném území nebo ochranném pásmu, o stavební uzávěře apod. [13]

## **2.2 Teorie v oblasti strategického plánování**

### **2.2.1 Představení strategického plánování**

Strategické plánování je cílevědomá činnost, kterou lze charakterizovat jako činnost, která je založená na logickém postupu vedoucího od ujasnění cílů a změn, přes analýzu současného stavu, zejména pak možností a omezení, vedoucí k návrhu optimálního způsobu, jak ze současného stavu dospět k stanoveným cílům. Nezbytnou součástí komplexního plánování pak také je realizace navrženého způsobu a průběžné sledování, vyhodnocování souladu reálného vývoje s vývojem požadovaným.

Na rozdíl od tradičních centralistických forem plánování je strategické plánování založeno na aktivní participaci všech aktérů, kteří se plánovacího procesu účastní a nesou plnou odpovědnost za využívání svých zdrojů, přidělování jednotlivých kompetencí a případným úspěchem či neúspěchem výstupu strategického plánování.

Výstupem výše uvedených činností je dokument – strategický plán, jenž je ve své podstatě souborem postupných a zcela konkrétních kroků, které povedou v konečném důsledku ke zlepšení socio-ekonomického prostředí v řešeném území. S těmito kroky by měly být všichni aktéři procesu seznámeni a samozřejmě s nimi také souhlasit. Strategický plán, respektive jednotlivé kroky, by měly být uskutečnitelné a měly by vycházet z reálných přírodních, finančních i lidských zdrojů v dané oblasti.

### **2.2.2 Důvody strategického plánování pro město**

Strategické plánování je velmi důležité, neboť vývoj a hledání řešení je nedílnou součástí jak života lidského, tak života komunitních celků, kterým je také město. Jestliže se zaměříme na strategické plánování města, lze důvody pro jeho tvorbu nalézt v následujících oddělených činnostech:

- město si zlepšuje a upevňuje svou pozici v konkurenčním soupeření s ostatními městy především o nové investice, pracovní místa, obyvatele a návštěvníky,
- ujasní se hlavní směry a cíle rozvoje města včetně prostředků jak jich dosáhnout na podkladě veřejně soukromého partnerství,
- umožní městu využívat své zdroje a možnosti a hospodařit se svými finančními prostředky efektivněji,

- zlepšuje pozici města pro získávání vnějších finančních zdrojů-zejména dotací,
- je dlouhodobým nástrojem rozvoje města snižujícím vlivy a tlaky prosazování zájmů jednotlivých osob či skupin ve svůj prospěch na úkor zájmu většiny obyvatel města.

### 2.2.3 Účastníci procesu strategického plánování

Strategický plán se týká všech obyvatel města, avšak pro jeho vytváření jsou klíčové osoby ty, které kontrolují rozhodující zdroje a kompetence = nesou největší odpovědnost za budoucnost řešeného území:

- zástupci radnice,
- zástupci úřadů a institucí ve městě,
- zástupci firem (zaměstnavatelů),
- občané.

### 2.2.4 Dělení a kritéria strategických dokumentů

Jednotlivé hierarchické úrovně vytváří patřičné strategické dokumenty, přičemž konkrétnější priority a stanovené cíle v dokumentech na nižších úrovních by měly vycházet z obecněji definovaných a akceptovaných priorit na vyšších úrovních.

Strategický plán rozvoje města je ucelený koncepční plán rozvoje města propojený na rozvoj celého regionu či větších územních celků. Strategický plán rozvoje města musí být v souladu s Územním plánem města a jsou v něm zahrnuty všechny strategické dokumenty rozvoje města.

Při tvorbě strategického plánu resp. strategických dokumentů je důležité zvolit správnou metodu, kterou na tvorbu dokumentu aplikovat.

#### 2.1.1 Expertní a komunitní metoda zpracování strategických dokumentů

Podle míry *participace*<sup>1</sup> expertů a místních představitelů v procesu strategického plánování se rozlišuje expertní a komunitní metoda zpracování strategických dokumentů. Tým expertů je zpravidla externí subjekt, který přijal zakázku a zavázal se smluvně

---

<sup>1</sup> podíl, účast, účastnictví

k vypracování strategického plánu pro danou oblast. Je tedy nazýván **zpracovatelem strategického dokumentu**.

Skupina aktérů (tzv. iniciativní skupina) čítající představitele obce (kraje) z veřejných i soukromých institucí, významných podniků, představitele zájmových skupin a ostatní široké veřejnosti, která se rozhodne pro pořízení strategického dokumentu, by měla nechat rozhodnutí o jeho zadání schválit zastupitelstvem a obec (kraj) je pak (v souladu s výše uvedenými zákony o obcích a o krajích) **zadavatelem strategického dokumentu**.

Podle *Perlína (2002)*<sup>1</sup> by měl zadavatel již ve fázi zadání formulovat, jaký rozsah práce ze strany zpracovatele očekává a jakou míru participace ze své strany nabízí. Při výběru zpracovatele se pak zadavatel orientuje zejména podle dostupných referencí o zpracovateli, nabídnuté ceně za zpracování a podle hloubky a rozsahu a někdy i rychlosti zpracování, kterou je vybíraný subjekt schopen zvládnout.

Při použití **expertní metody** převažuje v celém procesu plánování hlavně aktivita zpracovatele – týmu expertů, který s místními představiteli a zadavatelem komunikuje a spolupracuje málo nebo vůbec. Naopak při použití **komunitní metody** je participace místních představitelů vysoká a expertní tým s nimi aktivně spolupracuje, komunikuje své kroky v plánovacím procesu a je otevřený případným připomínkám a námětům ze strany místní „komunity“. Zásadní rozdíly mezi oběma metodami zpracování ilustruje následující tabulka. Nutno ještě dodat, že v praxi se lze setkat spíše s kombinací obou metod, než s jednostranným využitím některé z nich. [8]

---

<sup>1</sup> PERLÍN, R. *Strategický plán mikroregionu*. Praha : Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002

Tabulka 2: Charakteristika expertní a komunitní metody zpracování strategického dokumentu

	<b>Expertní metoda</b>	<b>Komunitní metoda</b>
<b>Použitelnost</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Mikroregiony s malým potenciálem místních expertů a znalců</li> <li>-Velká a velmi složitá území, kde hrozí problém složité horizontální komunikace mezi zpracovatelem a zadavatelem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Oblasti, kde se osvědčila vzájemná spolupráce mezi místními aktéry (mikroregiony s vybudovanou místní a regionální strukturou, některá města)</li> </ul>
<b>Výhody</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-nezávislost expertů na místním prostředí</li> <li>-často velmi odborné a metodicky kvalitní dokumenty s množstvím statistických údajů a hodnocením</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-jasná orientace na konkrétní problémy a konkrétní řešení v dané oblasti</li> <li>-absence zdoluhavých a časově náročných často zbytečných analýz jednotlivých funkčních složek území</li> <li>-společná diskuze všech zúčastněných aktérů a výsledná srozumitelnost dokumentu</li> </ul>
<b>Nevýhody</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-malá či povrchní znalost místního prostředí a vztahů mezi jednotlivými aktéry rozvoje ze strany zpracovatele</li> <li>-malá hloubka projednání s těmito aktéry</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-častá povrchnost analýzy jednotlivých důležitých odvětví a opominání identifikace některých témat a problémů</li> <li>-často přehnaný důraz a orientace na obtížně realizovatelné strategické záměry</li> <li>-požadavek aktivní spoluúčasti místních odborníků</li> </ul>
<b>Podmínka úspěšnosti</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-komunikace mezi zadavatelem a zpracovatelem</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-formulace širokého týmu místních aktérů (iniciativní skupiny)</li> </ul>

Zdroj: vlastní tabulka s využitím Perlín (2002)

### 2.2.5 Krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty

Jednotlivé strategické dokumenty se sestavují pro předem stanovená časová období, ve kterých se počítá s dosažením vytyčených rozvojových cílů. Tato časová období však není možné stanovovat dogmaticky jako pevná a neměnná, nýbrž pouze jako orientační rámce. Výstupy strategického plánování jsou obecně charakteristické svou dlouhodobější povahou, nicméně jednotliví autoři se vymezením časových horizontů liší.

Perlín (2002) hovoří o **krátkodobých strategiích**, jestliže obsahují realizaci svých cílů a nástrojů v časovém horizontu *do 5 let*. V tomto případě se tvůrci i realizátoři strategického plánu orientují na rychle uskutečnitelné a zcela konkrétní opatření a rozhodnutí v současnosti<sup>1</sup>, které si nekladou za cíl změnit existující procesy a trendy, nýbrž pro ně vytvořit příznivé podmínky, s výhledem jejich změny v budoucnu. Tento typ strategických dokumentů je pak doporučován pro plánování strategií rozvoje středně velkých měst a také malých, pevně spojených mikroregionů<sup>2</sup> s jasně definovanou škálou společných problémů.

**Střednědobé strategie** jsou pak podle něj dokumenty s horizontem rozvoje v rozmezí *5-10 let* a zaměřují se na řešení částečných problémů a témat s cílem umožnit další rozvoj řešeného regionu. Kroky vedoucí k rychlým a krátkodobým změnám se zde kombinují se snahou o postupné nastartování změn a procesů, které povedou ke zlepšení socio-ekonomické situace v dlouhém časovém období<sup>3</sup>. K využití je pak tento typ dokumentů doporučován pro venkovské mikroregiony.

**Dlouhodobé strategie** se sestavují pro období přesahující horizont *10 let* a neřeší se v nich žádná konkrétní dílčí témata, ale pouze dlouhodobé trendy rozvoje a na ně navazující potřebné změny<sup>4</sup>. Jde v podstatě o identifikaci směrů a cílů budoucího rozvoje a nástrojů,

---

1 např. jednotlivé stavební, rekultivační, revitalizační akce apod.

2 Mikroregion je dobrovolné sdružení obcí, které bylo založeno, aby obce v určitých oblastech mohly lépe spolupracovat, a současně by takové sdružení mělo v blízké budoucnosti být žadatelem o finanční prostředky z fondů Evropské unie.

3 např. stabilizace populace, strukturální změny v místní ekonomice apod.

4 např. podpora rozvoje inovativního podnikání, propojování dopravní infrastruktury nebo trvale udržitelný rozvoj.

pomocí kterých se dojde k jejich naplnění, ovšem až v horizontu několika let. Tyto strategie se potom doporučují pro větší území nebo pro území s potřebou obecnější vize rozvoje. [8]

Jiní autoři<sup>1</sup> zase uvádějí použitelnost krátkodobé strategie na časový horizont do 2 let, střednědobé pak na 2-5 let a dlouhodobé na období přesahující 5 let.

Podle analýzy reálné situace ve strategickém plánování obcí v ČR na konci 90. let 20. století<sup>2</sup> je nutné konstatovat jako běžně používané spíše druhé uváděné rozdělení a v rámci něj zase značnou převahu krátkodobých strategických dokumentů, tj. těch na časové období do 2 let, se kterými se rovněž nejvíce ztotožňují představitelé jednotlivých regionů. Většina dokumentů obsahovala také některé střednědobé záměry cílené na přípravu území regionu pro složitější rozvojové záměry, ale dlouhodobé koncepce byly obsaženy jen v malém procentu strategických dokumentů a samotní představitelé regionů je považovali za méně důležité. Z toho je možné vyvodit (a v podstatě koresponduje s Perlinem), že jestliže představitelé jednotlivých obcí a regionů jakožto pořizovatelé strategických dokumentů nejeví přílišný zájem o delší než 5 leté časové období, těžko lze přikládat dlouhodobým strategiím zmíněných v prvním případě (tj. nad 10 let) nějaký zvláštní význam na místní úrovni.

#### 2.2.6 Krátkodobé, střednědobé a dlouhodobé strategické dokumenty

Strategické dokumenty pro všechny hierarchické úrovně i časové období, pro které jsou zpracovávány, by měly být postavené na kriteriích:

**Dlouhodobosti**, které odlišuje strategické plány od jiných typů plánů a v podstatě vychází ze čtyřletého období, na které jsou u nás voleni představitelé veřejné správy, tj. pořizovatelé strategických dokumentů.

**Systematičnosti**, kde strategický dokument mapuje a dává do souvislostí všechny podstatné oblasti spojené s budoucím rozvojem řešené lokality.

**Selektivnosti**, což znamená, že strategický dokument nemůže řešit veškeré aspekty rozvoje v daném území, ale pouze některé prioritní problémy a cíle.

---

<sup>1</sup> Žítek, V., Halámek, P. a kol., 2003.

<sup>2</sup> Urbanismus a územní rozvoj, ročník II, číslo 1/1999, s.9.

**Provázanosti (komplexnosti)**, které uvádí nutnost strategického dokumentu zvažovat dopady naplánovaných záměrů i do dalších odvětví v regionu.

**Soustavnosti**, jež zdůrazňuje nutnost neustále se k dokumentu vracet, doplňovat a opravovat jednotlivá vstupní data a tím v podstatě aktualizovat jednotlivé dílčí cíle.

**Otevřenosti**, a to jak vůči veřejnosti a její kritice a podnětům, tak vůči podnětům zcela novým, které se můžou v průběhu tvorby či realizace strategického dokumentu objevit.

**Reálnosti**, z hlediska finančních, přírodních, lidských a dalších zdrojů jako základních předpokladů pro uskutečnění naplánovaných záměrů a koncepcí.

### 2.3 Proces vzniku strategického dokumentu

Při tvorbě strategického dokumentu, což je především tvořivý a otevřený proces, který směřuje k nalezení *konsensu*<sup>1</sup> ohledně budoucího rozvoje v určité lokalitě, by měl být proces postaven na široké spolupráci těch, kteří jsou jím přímo či nepřímo dotčeni.

Stejně tak se při tvorbě strategického plánu provádí konkrétní kroky, které lze např. rozdělit a definovat následovně:

- formulace **mise** – hlavního smyslu zpracování strategického plánu rozvoje města,
- zpracování **průzkumu podnikatelského klimatu** (jako samostatného produktu využitelného jako podkladu pro vnitřní a vnější analýzu),
- zpracování **profilu města** (jako samostatného produktu využitelného jako podkladu pro vnitřní a vnější analýzu),
- **vnitřní analýza** (zhodnocení vlastních předpokladů města),
- **vnější analýza** (zhodnocení vnějších faktorů, které mohou výrazně ovlivnit rozvoj města),
- **SWOT analýza** (porovnání silných a slabých stránek města s vnějšími příležitostmi a hrozbami a identifikace hlavních problémů),
- vymezení **strategických = kritických oblastí** (oblastí, které mají klíčový význam pro rozvoj města),

---

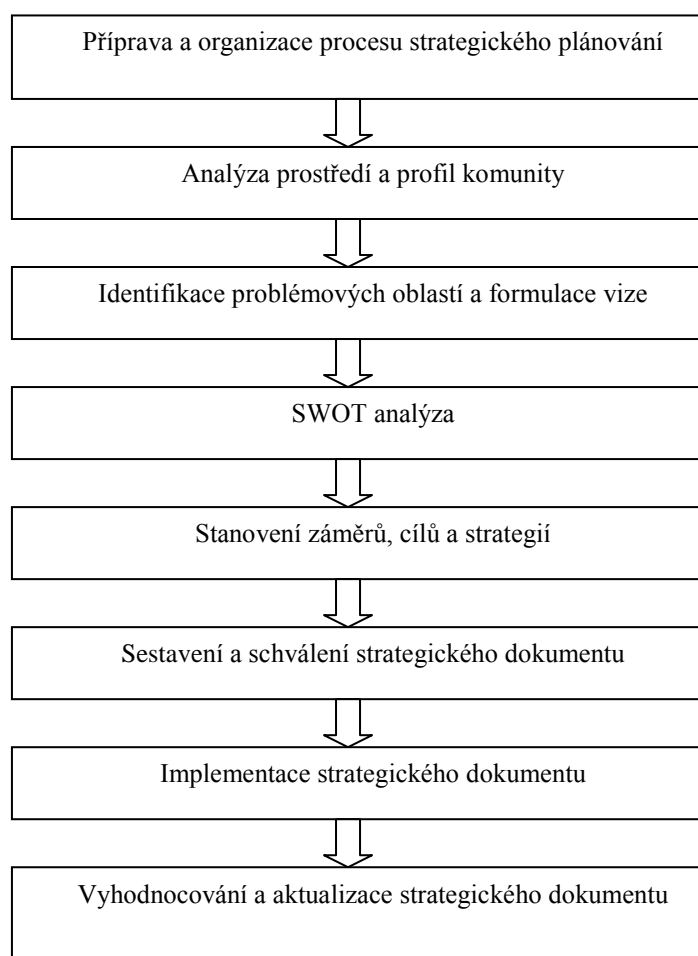
<sup>1</sup> shoda názorů, souhlas, společný postoj, součinnost



- formulace **vize** (žádoucího cílového stavu, společně sdílené představy o tom, jak má město v budoucnosti ve vymezených strategických oblastech vypadat),
- stanovení **strategických záměrů** (klíčových požadovaných tendencí vývoje města v jednotlivých strategických oblastech, zhodnocení důležitosti jednotlivých záměrů a popis jejich vzájemných vztahů),
- zpracování **akčních plánů = cílů** (stanovení konkrétních dílčích cílů pro realizaci jednotlivých strategických záměrů a z nich vyplývajících úkolů, stanovení priorit cílů a úkolů, plán realizace úkolů zahrnující termíny zahájení a ukončení, přímé osobnostní odpovědnosti a podmínky nutné pro jejich splnění včetně vymezení zdrojů finančních prostředků nutných k jejich realizaci),
- založení **monitoringu** (vytvoření systému sledování a vyhodnocování průběhu a výsledků realizace strategického plánu, vymezených cílů),
- **realizace** akčních plánů = cílů (provádění praktických opatření),
- **monitoring** (sledování a vyhodnocování průběhu realizace strategického plánu)
- **adaptace = aktualizace** (úprava strategického plánu v závislosti na průběhu a výsledcích realizace, na vývoji situace v městě a na změnách ve vnějším prostředí).

Na základě výše uvedeného je zapotřebí si tak uvědomit, že jednotná a všeobecně používaná metodika strategického plánování neexistuje. Je však možné důležité kroky identifikovat a sestavit tak obecné schéma (viz níže uvedené), které by znázorňovalo postup ve strategicko-plánovacím procesu:

Obrázek č. 10: Obecné schéma



Zdroj: Autor

**Příprava a organizace** celého procesu je jednou z nejdůležitějších fází, neboť tento počáteční krok zcela jistě ovlivní kroky následující. Je obvyklé zřídit orgán (komisi), který má na starosti management celého procesu. Členové komise by měli být vedoucí představitelé jednotlivých zájmových skupin s patřičným vlivem ve své oblasti. Čím početnější pak je tento orgán, tím větší je zde pravděpodobnost potřebného konsensu a následné úspěšné

implementace strategického dokumentu. Doporučuje se rovněž za vedoucího tohoto orgánu zvolit některého zástupce soukromého sektoru k jasné ilustraci veřejně-soukromého partnerství a apolitičnosti celé akce.

**Analýza prostředí** dává obraz současné (výchozí) situace v regionu a jejím výstupem je tzv. **profil komunity**, který by měl být zaměřen na analýzu ekonomické, sociální a demografické situace v lokalitě; zejména na údaje o obyvatelstvu, o zaměstnanosti a nezaměstnanosti, o příjmech, o struktuře místní ekonomiky a jejích podnicích, o infrastruktuře, bydlení a životním prostředí, o rozsahu veřejného sektoru a kvalitě poskytovaných služeb. Cílem této analýzy je odhalit místní specifické rysy a charakteristiky, které je možné považovat za komparativní výhody či nevýhody vůči jiným regionům a dát do vzájemných souvislostí všechny podstatné oblasti, kterých se strategické plánování bude dotýkat.

**Identifikace problémových oblastí a formulace vize** následuje hned po předchozí analytické fázi a jde v podstatě o stanovení toho, na co je nutné se v dalším postupu zaměřit a jaký je požadovaný stav, kterého se má dosáhnout. Doporučuje se zvolit spíše menší okruh problémových (kritických) oblastí<sup>1</sup>, a to těch nejdůležitějších<sup>2</sup>. Již v této fázi je při formulování rozvojových vizí nutné zvažovat disponibilní finanční, lidské a ostatní zdroje a držet se v hranicích budoucí realizovatelnosti.

**SWOT analýza** je posledním krokem v první polovině plánovacího procesu – jeho analytické fázi. Měla by doplňovat předchozí zkoumání současného prostředí v regionu, s podrobnějším zaměřením na identifikované problémové oblasti. Vnější analýza se věnuje určení *příležitostí a ohrožení*<sup>3</sup> místní ekonomiky a jde především o ty faktory a trendy, které nemůže obec svým chováním přímo ovlivnit jako například vydání či změny právních předpisů a norem, pokrok v technologiích, ekonomické, sociální, demografické a politické změny a trendy na národní či regionální úrovni. Z těchto vnějších faktorů je potom nutné

---

<sup>1</sup> např. podpora malého a středního podnikání, rozvoj cestovního ruchu, zkvalitnění poskytování veřejných služeb apod.

<sup>2</sup> O důležitosti a sledu jednotlivých priorit je nutné dosáhnout širokého konsensu, protože názory jednotlivých zájmových skupin se v určování prioritních směrů rozvoje budou zřejmě lišit.

<sup>3</sup> z anglického OT – Opportunities and Threats.

zaměřit se jen na ty, které se vztahují k řešené lokalitě a zvažovat jakým způsobem ovlivní konkrétní strategický plán a potažmo celou místní komunitu a jak na ně dokáže tato komunita reagovat. Je zřejmé, že v komplexní tržní ekonomice existují situace, které mohou působit pro jednu stranu jako příležitosti, zatímco pro druhou jako ohrožení<sup>1</sup>. Vnitřní analýza se zaměřuje na vlastní *silné a slabé stránky*<sup>2</sup> dané ekonomiky a je pro strategicko-plánovací proces klíčovou, protože stanovuje pozici regionu ve srovnání s okolními, se kterými soutěží o pracovní místa a investice. Silné stránky představují pro místní ekonomiku komparativní a konkurenční „výhodu“, zatímco slabé naopak komparativní „nevýhodu“. Zaměřena by měla být opět na výše identifikované kritické oblasti, kterými mohou být například klíčová odvětví ekonomiky, atraktivita regionu, infrastruktura a občanská vybavenost, cestovní ruch, životní prostředí apod. [5]

**Stanovení záměrů, cílů a strategií** plynule navazuje na výsledky předešlé analýzy. Záměry vyjadřuje konsensus o tom, čeho by se mělo v rámci ekonomického rozvoje dosáhnout. Měly by být definovány jasně a stručně, například podpora inovativního podnikání v regionu. Cíle jsou potom specifické programy a projekty vedoucí k naplnění stanovených záměrů. Při jejich definování je třeba zvažovat jejich specifickou, měřitelnost, všeobecné akceptování, reálnost a termínovatelnost. V návaznosti na předchozí příklad tedy třeba vybudování inovačního podnikatelského centra napojeného na místní univerzitu. Strategie jsou konkrétní aktivity, které vyjadřují, jak bude dosaženo cílů a kdo je odpovědný za jejich implementaci a monitoring. V našem případě pak „zajištění a úprava parcel, vlastní výstavba objektu a navázání kontaktů s univerzitou.“ Na základě záměrů, cílů a strategií se pak sestaví jednotlivé konkrétní akční plány rozvoje.

**Sestavení strategického dokumentu** je v podstatě skloubení jednotlivých akčních plánů dohromady s přihlédnutím k jejich souladu s nejdůležitějšími potřebami a prioritami města. Tuto činnost má na starosti orgán (komise) pověřený managementem procesu, který zde opět zvažuje realizovatelnost jednotlivých akčních plánů a dostupné finanční, lidské a další zdroje. Sestavený dokument by měl být následně prezentován místním občanům, a to

---

<sup>1</sup> např. depreciace (znehodnocení) měny je příležitostí pro místní vývozce, ale také ohrožením pro místní dovozce.

<sup>2</sup> z anglického SW – Strengths and Weaknesses.

jak publikací všech akčních plánů prostřednictvím dostupných médií a informačních prostředků, tak svoláním veřejné schůze, na které bude plán představen a diskutován. Jestliže se v průběhu těchto aktivit nevyskytnou žádné překážky ohledně konsensu v dané komunitě, je možné přikročit k formálnímu **schválení strategického dokumentu**. Jak již bylo zmíněno, strategický plán je schvalován jako „Program rozvoje“ konkrétní obce nebo kraje podle zákona o obcích a zákona o krajích a k tomuto kroku je odpovědné místní zastupitelstvo. Nicméně jedná se o právně nezávazný dokument a je pouze na představitelích dané lokality do jaké míry ho v budoucnu využijí a aplikují.

**Implementace strategického dokumentu** je klíčovou fází, ke které také celý proces vlastně směřuje. Až v této fázi se projeví, do jaké míry byla důležitá počáteční organizace procesu, zdali byly cíle a strategie a zdroje zvoleny a rozloženy správně a jak širokého se podařilo dosáhnout konsensu. To všechno se projeví v potřebné angažovanosti jednotlivých místních subjektů, na které požadovaný ekonomický rozvoj závisí. Jednotlivé subjekty a místní aktéři by měly především znát požadované výsledky a časový rámec jejich dosažení a být si vědomi vlastní odpovědnosti a participace na akčních plánech. Nejde zde tedy o existenci strategického dokumentu, ale hlavně o ztotožnění se s tím, co je v něm obsaženo a snaha to provést.

**Vyhodnocování a aktualizace** z hlediska současných podmínek je nutným prvkem každé formy lidského jednání a plánování a je proto nezbytné i v procesu strategického plánování. K úspěšným kalkulacím v rychle se měnícím ekonomickém a politickém prostředí je nezbytné průběžně vyhodnocovat dosažené výsledky a srovnávat je s tím, co bylo naplánováno. Doporučuje se pro tento účel vytvořit orgán pro řízení implementace, ve kterém budou opět zastoupeny všechny místní zájmové skupiny a představitelé veřejné i soukromé sféry. Proces vyhodnocování by měl být tedy zaměřen na srovnání dosaženého s požadovaným výstupem, spotřebované finanční a časové zdroje v souvislosti s přidělenými, změny v jednotlivých cílových oblastech a vnějším prostředím, které by mohly ohrozit cíle a hodnocení výsledků doposud realizovaných strategií. Tento krok je v podstatě naplněním kritérií soustavnosti a otevřenosti, které zdůrazňují nutnost nezbytné aktualizace a vstřícnosti strategického dokumentu novým podnětům. [5]

## 2.4 Strategické plánování města Pardubic

Strategické plánování města Pardubic sahá až do roku 1992, kdy tehdejší předseda komise předložil tzv. Konceptci města – strategické cíle, která postihovala všechny oblasti, zahrnuté i v dnešním strategickém plánu. Tento dokument, zpracovaný vedoucími odborů magistrátu, nebyl pochopitelně kompaktní, šlo především o vyjádření subjektivních pohledů, ale lze tvrdit, že to byl materiál, který vyjadřoval záměry města nejobektivnějším způsobem.

V roce 1995 byla navržena komise pro zpracování analýzy současného stavu a koncepce dalšího rozvoje města. Za základ bylo vzato **12 problémových okruhů**, jejichž gestory se stali členové komise. Kromě základních oblastí byly navrženy tyto gesce: mezinárodní vztahy, urbanismus, komunální služby a technologie. Každý gestor měl za úkol zpracovat „Popis současného stavu“, který je v podstatě určitou SWOT analýzou a profilem města dohromady.

V březnu roku 1996 byla následně schválena **Střednědobá koncepce rozvoje města Pardubice**, která měla být řešena v průběhu nejbližších 3 – 5 let. Podkladové materiály bez úprav a v plném rozsahu měly přes 200 stran. Komise se poté scházela půlročně a hodnotila, jak je koncepce uplatňována, co je třeba změnit nebo doplnit.

V říjnu 1998 nabídlo ministerstvo pro místní rozvoj městu Pardubice možnost zpracovat strategický plán ekonomického rozvoje založený na hledání konsensu mezi vedoucími představiteli veřejného i soukromého sektoru ve městě.

Na základě výše uvedeného došlo v lednu 1999 k oslovení vedoucích představitelů velkých pardubických firem, škol, institucí, členů zastupitelstva a zaměstnanců města a požádal je, aby se stali členy pardubické komise pro strategický rozvoj. Úkolem komise bylo sestavit strategický plán ekonomického rozvoje města založený na hledání konsensu v rámci celé komunity. Práce na tvorbě plánu byly zahájeny v lednu analytickou částí, tzv. **průzkumem prostředí**. Součástí toho bylo zpracování „Profilu města“, který mimo jiné zahrnuje demografická data a populační trendy, popis místní ekonomické základny, infrastruktury, bydlení či stavu životního prostředí. Profil byl sestaven odborem strategie magistrátu za asistence mnoha dalších odborů a institucí včetně okresního úřadu, Úřadu práce a Českého statistického úřadu.

Všechny tyto materiály pomohly komisi při rozhodování o kritických oblastech, na jejichž řešení je celý strategický plán zaměřen. Jako rozhodující problémy, jimž město čelí a které tvoří jádro plánu, byly označeny

- ekonomický rozvoj,
- Pardubice – centrum regionu,
- životní prostředí,
- doprava.

Následně byla v únoru 1999 dvěma subkomisemi provedena **analýza SWOT**. Tvůrčí, syntetická část procesu byla zahájena tím, že členové komise vytvořili čtyři pracovní skupiny, jednu pro každou kritickou oblast. Pracovní skupiny byly kromě členů komise tvořeny i dalšími odborníky, kteří mohli svou specifickou znalostí a zkušeností přispět k řešení uvedených problémů.

Pracovní skupiny vytvořily Akční plány skládající se ze záměrů, cílů a strategií, které řeší čtyři uvedené kritické oblasti. Tyto čtyři plány byly jádrem pardubického strategického plánu ekonomického rozvoje. Celkově se jednalo o velmi ambiciózní plán, na jehož realizaci se kromě města podílela celá řada dalších organizací. Tento plán také vycházel z toho, že město současně aktualizuje **Územní plán** a snažil se postupovat v souladu s touto aktualizací.

#### **Plán byl přijat Zastupitelstvem města Pardubic koncem června 1999.**

Obecně lze konstatovat, že strategický plán ekonomického rozvoje byl poměrně úspěšně plněn, i když u některých bodů se zpožděním. Některé jiné body zase měly nevhodně určené zodpovědnosti a nereálné termíny plnění. Nejvíce úkolů obsahovala část s názvem Pardubice -centrum regionu, která měla 79 úkolů. Plán byl splněn na 88,6 % z celkových 181 úkolů, přičemž nesplněné úkoly byly převedeny a aktualizovány v současném strategickém plánu.

V roce 2002 bylo přistoupeno k vytvoření druhého strategického plánu pro oblast lidské zdroje, který obsahoval oblasti bydlení, sociální, kultura, sport, cestovní ruch, školství a zdravotnictví. Jednalo se v podstatě o bližší rozpracování původní oblasti **Pardubice – centrum regionu**.

V roce 2004 byly oba strategické plány spojeny v jeden společný dokument s názvem **Strategický plán města Pardubic**.

Práce na aktualizaci **Strategického plánu rozvoje města Pardubice pro další plánovací období 2007 – 2014** byly zahájeny schůzkami pěti pracovních skupin (pro dopravu, životní prostředí, sociální oblast a vzdělávání, ekonomický rozvoj a bydlení a pro cestovní ruch, kulturu a sport). Na těchto schůzkách byly znovu posouzeny a případně přeformulovány zejména slabé stránky města, popsány největší překážky rozvoje a bylo hodnoceno plnění úkolů ze stávajícího strategického plánu. Současně odbor strategie a rozvoje aktualizuje Profil města.

Členové řídicí komise na svém jednání v dubnu 2007 posoudili, doplnili a upravili strategickou vizi města a rozhodli o kritických – rozvojových oblastech, pro které budou zpracovány akční plány.

Po diskusi bylo přijato toto nové rozčlenění kritických oblastí:

- Ekonomický rozvoj, vzdělávání a příprava pracovní síly,
- přitažlivé, aktivní město – sociální oblast, kultura, sport, volný čas a cestovní ruch,
- životní prostředí a bydlení,
- doprava.

Hlavním důvodem je jak snížení počtu řešených témat, tak snaha po jejich větší vzájemné provázanosti a komplexním řešení, které bude nezbytné pro práce na integrovaném plánu rozvoje.

Pracovní skupiny ke každé kritické oblasti se sešly v polovině dubna a definovaly záměry akčních plánů a specifikovaly náplň jednotlivých oblastí. Na následných schůzkách byly vytipovány konkrétní cíle, které by měly záměry naplnit, nebo byly zmíněny další koncepce a strategie, které problematiku řeší. [13]

## **2.5 SWOT analýza**

Jak již bylo uvedeno výše, je jedním z významných kroků plánovacího procesu SWOT analýza. Při konkrétním zaměření na lokalitu města Pardubice, je nejdůležitější silnou stránkou zejména geografická poloha města, která se nachází na křižovatce několika druhů dopravy, včetně cyklistické. Silniční doprava do města a ve městě je však téměř ve všech



aspektech slabou stránkou. Mezi slabé stránky pak patří jak špatný stav řady dopravních staveb (mosty, místní komunikace, parkoviště,...), tak stále nevyhovující koncepce městské hromadné dopravy.

A právě na řešení jedné ze slabých stránek se tato práce zaměřuje a strategickou rekonstrukci křižovatky „U Trojice“.

Pro účely detailního rozpracování výše uvedené problematiky je nezbytné vzájemně porovnat strategické plány, které v posledním desetiletí město Pardubice zpracovalo. Toto porovnání je níže provedeno SWOT analýzou.

### **Porovnání strategických plánů**

#### **2.5.1 Silné stránky**

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Výhodná geografická poloha uprostřed ČR a na křižovatce více druhů dopravy</li><li>• Poloha na hlavním železničním tahu, velmi dobré spojení do Prahy a na Moravu</li><li>• Bezbariérovost v železniční stanici Pardubice – hlavní nádraží</li><li>• Relativně dobrá dopravní dostupnost pracovních příležitostí</li><li>• Relativně malá plocha města položeného v rovině – možnost využití cyklistické dopravy</li><li>• Provoz mezinárodního veřejného letiště ve městě (hraniční přechod)</li><li>• ZmP bylo doporučeno doplnění územního plánu o vnější dopravní systém a pracuje se na schválení vnitřního dopravního systému</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Výhodná geografická poloha uprostřed ČR a na křižovatce více druhů dopravy</li><li>• Poloha na hlavním železničním tahu, velmi dobré spojení do Prahy a na Moravu</li><li>• Relativně dobrá dopravní dostupnost pracovních příležitostí</li><li>• Relativně malá plocha města položeného v rovině – možnost využití cyklistické dopravy, plynulý rozvoj cyklostezek na území města a v jeho okolí</li><li>• Provoz mezinárodního veřejného letiště ve městě (hraniční přechod)</li><li>• Stabilizovaná nehodovost na území města</li><li>• Labská vodní cesta, probíhající práce na splavnění řeky Labe do Pardubic, připravuje se území pro multimodální dopravně logistické centrum</li></ul> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

### 2.5.2 Slabé stránky

- Současné špatné vnější napojení města, chybí spojení po dálnici
  - Nevhodné řešení průjezdu městem, chybí vnější dopravní trasy
  - Nedokončené řešení dopravy v klidu města v poměru s nárůstem stupně automobilizace (řešení v centru a na jednotlivých sídlištích)
  - Špatný stavebně technický stav mostů a místních komunikací
  - Prozatím nedokončený systém bezkolizních cyklostezek na území města
  - Stále nenalezená vyhovující koncepce městské hromadné dopravy v souladu s potřebami občanů, podniků, problematické stanovení ceny a systému přestupů, zastaralý odbavovací systém
  - Špatná prostorová návaznost mezi některými železničními stanicemi resp. železničními zastávkami a zastávkami MHD.
  - Autobusové nádraží Pardubice není bezbariérové, má špatnou prostorovou vazbu na železniční dopravu a MHD.
  - Špatné prostorové napojení MHD na hypermarkety.
- Současné špatné vnější napojení města, chybí spojení po dálnici
  - Nevhodné řešení průjezdu městem, chybí vnější a vnitřní dopravní trasy
  - Nevyhovující železniční spojení ve směru sever – jih
  - Nedokončené řešení dopravy v klidu města v poměru s nárůstem stupně automobilizace (řešení v centru a na jednotlivých sídlištích)
  - Technický stav místních komunikací
  - Nedostatečné dopravní napojení některých průmyslových zón
  - Nutnost zvýšení bezpečnosti účastníků silničního provozu a prozatím nedokončený systém bezkolizních cyklostezek na území města
  - Nepatrný objem vyznačených cyklotras regionálního významu
  - Autobusové nádraží Pardubice není bezbariérové, má špatnou prostorovou vazbu na železniční dopravu a MHD – autobusové nádraží není v majetku města ČSAD BUS Chrudim
  - Integrovaný dopravní systém prozatím není komplexně realizovaný odstavné parkoviště ... větší konkretizace

### 2.5.3 Příležitosti

- Možnost čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a ze státního rozpočtu (dotace)
- Revitalizace panelových sídlišť – zkapacitnění parkovacích míst
- Příprava výstavby rychlostní komunikace R35
- Možnost čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů EU a ze státního rozpočtu
- Revitalizace panelových sídlišť – zkapacitnění parkovacích míst
- Rozvoj cyklistické dopravy
- Rozvoj bezbariérovosti města
- Realizace Integrovaného dopravního systému
- Příprava výstavby rychlostní komunikace R35

### 2.5.4 Hrozby

- Špatný systém rozpočtového určení výnosu daní
- Nedostatek finančních prostředků do dopravy
- Zánik civilního provozu letiště
- Neschválený územní plán Pardubického kraje (zásadní pro vypracování projektové dokumentace na R35 a jiné)
- Nesplavnění Labe, zánik multimodálního logistického centra, přístaviště atd.
- Špatný systém rozpočtového určení výnosu daní
- Nedostatek finančních prostředků do dopravy
- Zánik civilního provozu letiště
- Nesplavnění Labe, zánik multimodálního logistického centra, přístaviště atd.
- Další preference a podpora individuální automobilové dopravy na úkor dopravy veřejné.

## 2.6 Strategická vize

V původním strategickém plánu z roku 1999 byla schválena strategická vize, kterou v roce 2004 řídicí komise upravila a navrhla jako **strategickou vizi do roku 2010**. Tato vize se stala základním východiskem akčních plánů v jednotlivých kritických oblastech.

Strategická vize je formulována natolik obecně, že by její platnost neměla podléhat častým změnám. Komise usoudila, že zásady, které jsou ve vizi obsaženy, jsou stále platné a pouze upravila formulaci (město má být rostoucí bez stanovení cílového počtu obyvatel, místní ekonomika má zvyšovat využití výsledků vědy a výzkumu).

Pardubice jsou harmonicky se rozvíjejícím kulturním, společenským a průmyslovým centrem kraje kde občané naleznou zaměstnání, kulturní a společenské vyžití a příjemné a čisté životní prostředí. Rozvoj města by měl být v souladu s vizí trvalé udržitelnosti.

Ekonomická prosperita se opírá o vyváženou strukturu jak velkých, tak i středních a malých firem s důrazem na postupný přechod od materiálově náročných provozů k progresivním technologiím a službám s rostoucím podílem vědy a výzkumu.

Ekonomickou prosperitu podporuje efektivní využití výhodné geografické polohy, dopravní dostupnosti a kvalifikované pracovní síly. [13]

## 2.7 Kritická oblast dopravy

Dostavba dálnice D11 a napojení Pardubic na tuto dálnici, blízkost připravované rychlostní silnice R35, zvýšení kapacity silnice I/37 do Hradce Králové, výstavba vnějších dopravních systémů, fungující veřejné mezinárodní letiště, poloha města na modernizovaném železničním koridoru, připravované splavnění Labe a multimodální logistické centrum<sup>1</sup>, výhodná geografická poloha města ve středu republiky – to jsou některé příležitosti, které by město mělo využít, aby zvýšilo svou konkurenční schopnost přilákat investory a návštěvníky. Pro dopravní situaci ve městě Pardubice je nepřijatelné, aby výstavba této klíčové dopravní

---

<sup>1</sup> Je charakterizováno umístěním v regionu s dostatečně silnou klientelou v oblasti průmyslu, obchodu a služeb, polohou na významných trasách zbožíových proudů (co nejvíce druhů dopravy), blízkostí a snadným napojením na hlavní vnitrostátní a mezinárodní trasy, velkým rozsahem možných služeb v oblasti přepravy, odpovídajícími plochami a manipulačními prostředky.

stavby v délce cca 700 m probíhala téměř 3 roky a rychlost realizace tak byla podmíněna nikoliv stavebně-technickým podmínkám a možnostem výstavby, ale byla podmíněna postupnému přidělování zdrojů od SFDI, resp. ze státního rozpočtu. Situace v dopravě současně bezprostředně ovlivňuje všechny další oblasti – ekonomiku, cestovní ruch, životní prostředí, bydlení a bez jejího vyřešení se město neobejde.

Strategický plán města v oblasti dopravy řeší podporu výstavby, rekonstrukce, zkvalitnění dopravní (zejména silniční) infrastruktury, která patří do kompetence města (komunikace, chodníky, parkoviště, cyklostezky,...), ale současně musí brát na vědomí a vytváření podmínek pro zlepšení vnější dopravní dostupnosti, která je / má být zajišťována státem a krajem.

Vedle dopravní infrastruktury je součástí této kritické oblasti i provoz na komunikacích, kde je třeba věnovat pozornost dvěma oblastem – bezpečnosti provozu a podpoře hromadné a jiné ekologické dopravy. Město Pardubice v posledních letech začalo se systematickým budováním Integrovaného dopravního systému, podporuje cyklistickou dopravu, buduje bezbariérové přechody i ucelené bezbariérové trasy, vytváří pro snadnější pohyb vozíčkářů po městě mapový podklad. Ve všech těchto pozitivních aktivitách je žádoucí pokračovat a současně řešit problémy a nedostatky, které se v provozu objevují.

Jelikož není příliš reálné očekávat v budoucnu snížení individuální automobilové dopravy, musí město zaměřit svou pozornost na podporu ostatních druhů jako například MHD, cyklistická a pěší doprava. Aktivity v této oblasti by měly směřovat jak do budování nové infrastruktury tak zároveň a především do modernizace stávající. [13]

### **3 Analýza, zhodnocení a dopad rekonstrukce křižovatky „U Trojice“**

#### **3.1 Základní údaje**

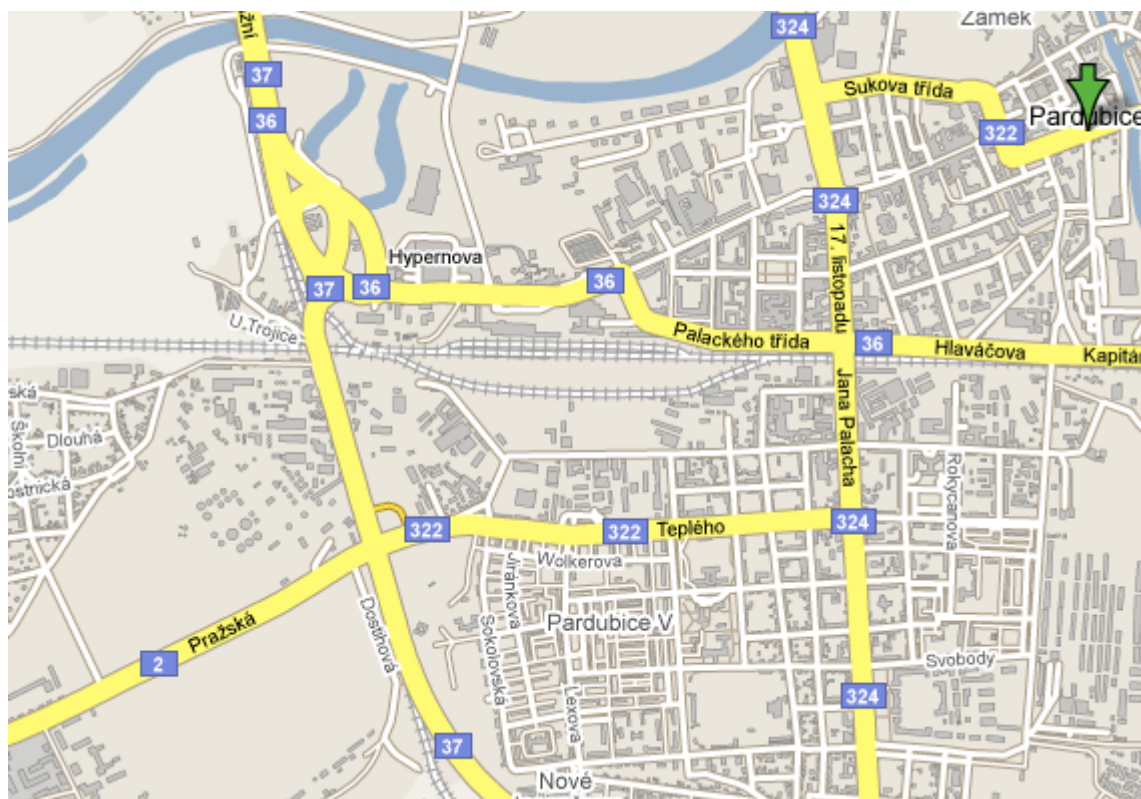
Objednavatelem a zároveň i investorem je Ředitelství silnic a dálnic ČR a generálním projektantem je společnost Chládek a Tintěra a.s.

Řešená stavba se nachází na jihozápadním okraji Pardubic na rozhraní obytné zástavby a užitkových ploch města, v blízkosti zeleného pásu dukelského lesa. Nachází se v katastrálním území Pardubice a v katastrálním území Svítkov. Poloha stavby bude patřit do městských obvodů *ÚMO*<sup>1</sup> I, V a VI. V blízkosti dotčeného území se nachází důležitý průmyslový závod Paramo a.s., který ovlivňuje podíl těžké nákladní automobilové dopravy v těchto místech. Území je složité zejména kvůli křížení tratí ČD, konkrétně to je dráha 010 Praha – Pardubice, 031 Pardubice – Hradec Králové a 238 Rosice nad Labem – Havlíčkův Brod. Železničních tratí se stavba přímo dotýká. Mimoúrovňová křižovatka silnice I/2 a I/37 je součástí severojižního obchvatu města a zároveň začátek přeloučské výpadovky. Silnice I/2 obsluhuje také městské satelitní části Staré Čivice a Svítkov. K tomu náleží obsluha průmyslové zóny u Starých Čivic, kde se předpokládají vyšší intenzity nákladních vozidel. Dále do této křižovatky ústí sběrná komunikace sídliště Dukla a jeho okolí, velkého urbanistického celku s obytnou funkcí.

---

<sup>1</sup> Úřad městského obvodu

Obrázek č. 11: Poloha rekonstrukce křižovatky „U Trojice“



Zdroj: <http://maps.google.com>, 2008

### 3.1.1 Rozsah stavební činnosti

Stavební činnost bude zahrnovat

- rozšíření komunikace I/37 Pardubice – Trojice, včetně všech vyvolaných objektů a konstrukcí (mosty přes železniční tratě, opěrné zdi, atd.),
- rozšíření rampy MÚK<sup>1</sup> Závodiště – včetně obou sub-křižovatek,
- úpravy komunikací I/2 a II/322 přiléhající k MÚK Závodiště.

---

<sup>1</sup> Mimoúrovňová křižovatka

Tabulka 3: Stavba se dělí na 4 prvky

<b>Hlavní trasa I/37</b>	<b>Vedlejší trasa I/2</b>	<b>Vedlejší trasa II/322</b>	<b>Rampa MÚK Závodíště</b>
Délka 986,5 m	Délka 241,5 m	Délka 114,5 m	Délka 198,5 m
<b>S 24,5</b> Návrhová rychlost 70km/h	<b>MS 17,5</b> Návrhová rychlost 50km/h	<b>MS 11,0</b> Návrhová rychlost 50km/h	<b>MS 14,5</b> Návrhová rychlost 30km/h
Celkový součet délek silnic v řešeném úseku je 1,54 km.			
Celková výměra plochy vozovek je 30868 m <sup>2</sup> .			

Zdroj: Autor

### 3.1.2 Orientační lhůty výstavby

Zahájení stavby je plánováno na listopad 2009 a přibližný konec v prosinci 2012. Tyto termíny mají pouze orientační charakter, jelikož může dojít k jejich změně v návaznosti na financování stavby a probíhání přípravy stavby a další jiné aspekty, které mohou výše uvedený termín ovlivnit.

### 3.1.3 Orientační cena výstavby

Předpokládaná cena je velmi hrubý odhad a zahrnuje jak samotnou výstavbu tak i silniční a železniční omezení. Pro rok 2009 je na stavbu vyčleněno 50 milionů Kč, z toho je 39 milionů OPD<sup>1</sup>. **Celkový odhad je 439 000 000,- Kč bez DPH.**

### 3.1.4 Plán výstavby

Postup stavebních prací celé stavby popisuje 5 základních etap. Detailní popisy jednotlivých etap jsou řešeny v kapitole 3.6. Plánovaný postup výstavby je tedy složen:

<sup>1</sup> Operační program Doprava je největší operační program v České republice - připadá na něj 5,774 mld. EUR, tj. zhruba 22 % ze všech prostředků pro ČR z fondů EU pro období 2007-2013.



- **Etapa 1**

První částí stavby bude provedení přípravy území a provizorních stavebních objektů.

- **Etapa 2**

V další části postupu bude zhotoven silniční most přes trať ČD Pardubice – Hradec Králové. Současně bude možné realizovat stavbu lávky pro pěší a cyklisty se stavebním označením SO 206, provést úpravu nadjezdu u Parama se stavebním označením SO 211 i realizovat dodání stavebních objektů se stavebním označením SO 103 a SO 105 – Komunikace I/2, resp. Komunikace II/322.

Provádění uvedených dílčích stavebních objektů vyvolá nutnost realizace některých prací týkajících se úprav inženýrských sítí. V neposlední řadě dojde k úpravám trakčního vedení dráhy a k provedení neutrálních polí pro stavbu mostů.

- **Etapa 3**

V této části výstavby budou prováděny zejména mostní konstrukce a tím vyvolané práce na stavebních objektech komunikací a inženýrských sítí. Postup výstavby mostů v oblasti nepřístupné lokality mezi železničními tratěmi řeší také tato kapitola.

- **Etapa 4**

V předposlední etapě budou jednak dokončovány rozsáhlejší a pracnější stavební objekty, jako stezka pro pěší a cyklisty, sanace opěrné zdi, apod. Dojde také na realizaci dokončujících stavebních objektů, jako světelná signalizace, nebo obnova odstraněného oplocení dotčených areálů.

- **Etapa 5**

V závěrečné etapě stavby dojde na provedení sadových úprav a rekultivací ploch dotčených stavbou.

### 3.2 Stručný popis stavby

Silnice I/37 tvoří páteřní silniční komunikaci východočeského regionu, zejména aglomerace Pardubice – Hradec Králové.

Projekt řeší rozšíření a zvýšení kapacity komunikace I/37 v průjezdním úseku městem Pardubice, mezi **MÚK Palackého** a **MÚK Závodiště**.

Začátek úpravy naváže na MÚK Palackého, jejíž rozšíření se také připravuje. Konec úpravy se nachází za MÚK Závodiště ve směru na Chrudim. Dobudováním MÚK Palackého a právě akce I/37 Pardubice – Trojice vznikne kapacitní severojižní páteřní průtah ve čtyřproudovém uspořádání na celé své délce.

Směrové i výškové řešení respektuje stávající komunikace, a to jak v trase I/37, tak v prostoru MÚK Závodiště. Rozšíření silnice I/37 si vyžádá úpravy a přeložky dotčených inženýrských sítí. Vzhledem k výškovému vedení nivelety budou vybudovány opěrné stěny.

Železniční tratě budou přemostěny nově budovanými mosty, konkrétně trať 010 Praha – Pardubice i trať 031 Pardubice – Hradec Králové. Komunikace pro nemotorovou dopravu bude oddělena od komunikací pro silniční dopravu, což vyvolá potřebu stavby nové lávky podél silnice I/2 v prostoru MÚK Závodiště.

Součástí stavby je rekultivace ploch dotčených stavbou. Dostavbou nedojde k záborům zemědělské půdy. Zásah do lesního porostu je minimalizován.

Silnice I/37 bude rozšířena ze stávající dvouproudové na komunikaci čtyřproudovou, dělenou středním dělicím pásem. Dále dojde k rozšíření rampy MÚK Závodiště a komunikace I/2, také na čtyřproudové uspořádání.

Zlepšení stávajícího řešení MÚK Závodiště spočívá ve zvýšení kapacity obou stykových křižovatek. Zvýšení propustnosti horní světelné křižovatky spočívá ve vybudování 2 samostatných odbočovacích pruhů vpravo, které nebudou řízeny SSZ<sup>1</sup>, a toto odbočení bude probíhat plynule. V křižovatce budou řízeny světelným signalizačním zařízením pouze 4 jízdní směry. Křížení dvou čtyřproudových komunikací v dolní křižovatce MÚK Závodiště je efektivně řešeno okružní křižovatkou o průměru 40,0 m, se dvěma samostatnými

---

<sup>1</sup> Světelné signalizační zařízení

odbočovacími pruhy vpravo a jedním samostatným přímým pruhem ve směru HK – Chrudim, vedeným mimo okružní křižovatku.

**Celkový součet délek silnic v řešeném úseku je 1,54 km. [6]**

Součástí projektu je návrh stezky pro pěší a cyklisty. V úseku, kde je nyní stezka vedena po silničním mostě dojde k vybudování samostatné lávky pro pěší a cyklisty. Veškerá křížení pěších a cyklistů s motoristickou dopravou jsou řešena jako mimoúrovňová, což bude mít výrazně pozitivní vliv na bezpečnost dopravy.

Stavba zahrnuje vybudování 2 silničních mostů přes tratě ČD, vybudování 2 podchodů pro pěší, lávky pro pěší a cyklisty, 4 opěrné zdi a provedení přeložek inženýrských sítí. V rámci stavby dojde k odstranění zemin a spodních vod, kontaminovaných ropnými látkami v rámci staré ekologické zátěže.

**Součástí stavby bude:**

- Rozšíření silnice I/37 – přestavba na čtyřproudové uspořádání,
- rozšíření a zvýšení kapacity rampy MÚK Závodiště,
- přestavba, resp. rozšíření křižovatek na MÚK Závodiště (malá okružní křižovatka, resp. průsečná s bypassy),
- rozšíření silnice I/2 v prostoru nadjezdu u Parama,
- oddělení a provedení mimoúrovňových křížení a vedení stezky pro pěší a cyklisty,
- přeložky inženýrských sítí,
- úprava veřejného osvětlení,
- úprava světelného signalizačního zařízení,
- instalace svislého i vodorovného dopravního značení, sadové úpravy. [6]

**3.3 Vliv technického řešení na životní prostředí:**

Výstavbou řešeného projektu dojde ke zlepšení plynulosti silniční dopravy v dané lokalitě. Bude tím snížena hlučnost a množství emisí. Hluková studie byla zpracována ve stupni územního řízení a prokázala normovou hlukovou zátěž, při které nevzniká nutnost provádět protihluková opatření (stěny, výměna oken, apod.)

Životní prostředí v bezprostřední blízkosti bude po dobu trvání stavby dočasně **zhoršeno**. Vlivem zásobování stavby stavebním materiálem dojde k nárůstu hluchosti a prašnosti. Organizací výstavby budou negativní vlivy eliminovány na co nejmenší míru a na co nejkratší časový úsek.

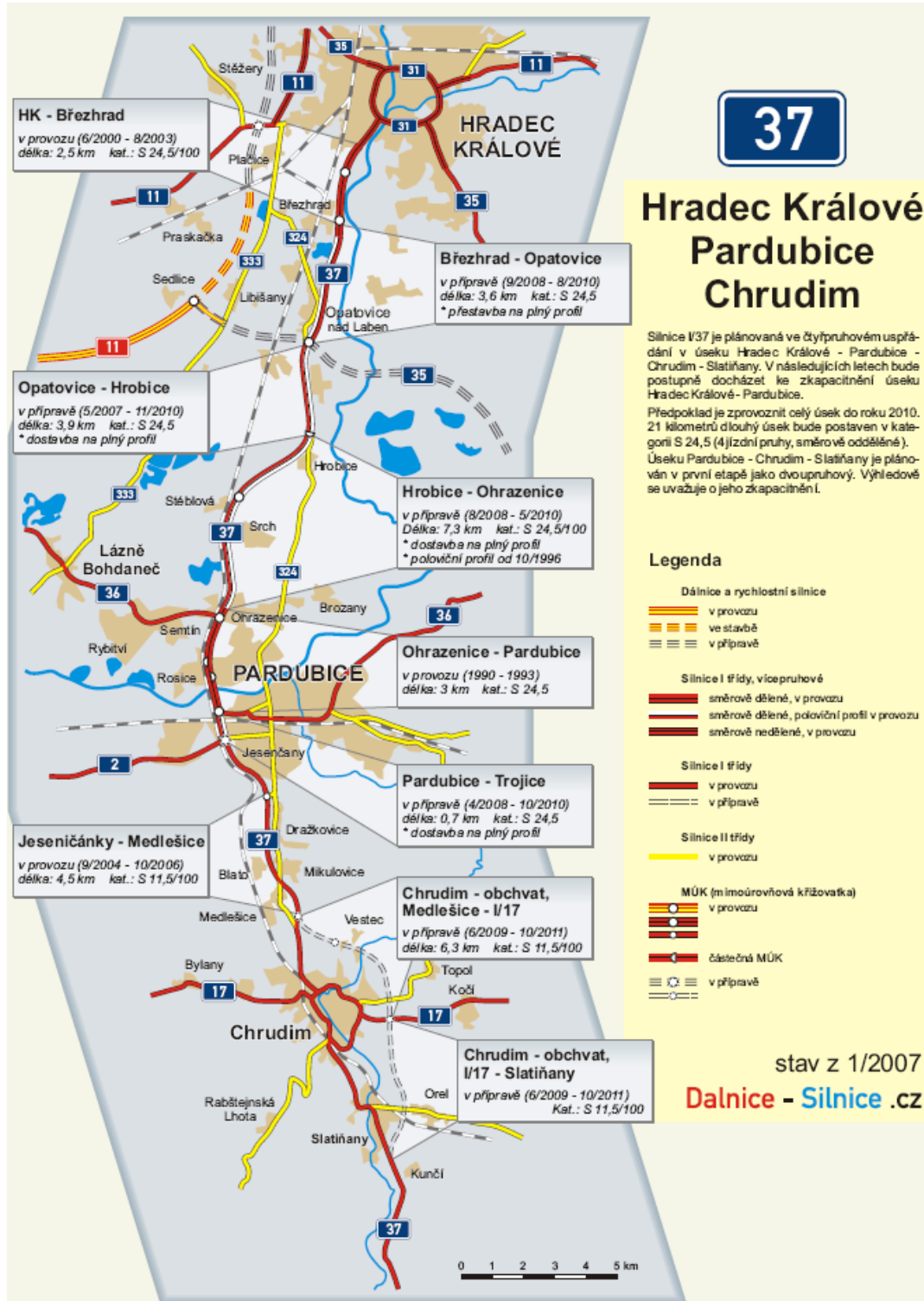
Stavba vyvolá nutnost zásahu do vzrostlé zeleně – kácení. Zeleň dotčenou navrhovanou stavbou je možné rozdělit do dvou základních skupin.

Jednak je to izolační a doprovodná zeleň komunikace s nadjezdem u závoďišť. Tato zeleň je ca 10 let po výsadbě a je tvořena především dnes urostlými borovicemi, podsadbou tavolníků a hlavně akátů, ale i jiných domácích dřevin v keřovité formě.

Druhá skupina zeleně jsou značně dožívající stromové a keřové porosty většinou náletového charakteru mezi stávající komunikací a areálem ČD. Jsou to především mohutné topoly v různém stupni poškození, břízy, akáty, slivoně, v keřovém patru hlohy, bezy, pámelník. Stromy z části dusí chmel otáčivý. Nachází se zde i několik dubů a borovic. Porosty povětšinou rostou na svahu silničního tělesa a vytvářejí poměrně značnou zelenou hmotu v jinak velice průmyslové části města.

### 3.4 Dopravní vztahy

Obrázek č. 12: Dopravní vztahy



Zdroj: <http://dalnice-silnice.cz/>, 2007

Komunikace I/37 tvoří páteřní komunikaci aglomerace Hradec Králové – Pardubice – Chrudim. V současné době se již počítá se zvýšením její kapacity na směrově rozdělený 4pruh. Bude tvořit dálniční přivaděč k dálnici D11 Praha – Hradec Králové – Wrocław (trasa evropského významu E 67), která je dokončena v plném profilu ke křižovatce s R35 u Libišan. Dále tvoří I/37 návaznost na rychlostní silnici R 35 Liberec – Hradec Králové – Lipník nad Bečvou (E 442). S rychlostní silnicí R 35 se I/37 bude křížit u Opatovic nad Labem.

Komunikace I/2 je převedena přes I/37 nadjezdem. Nadjezd byl vybudován v roce 1994 jako dlouhodobé provizorium. Jedná se o šesti pólovou mostní konstrukci. Jedním polem prochází železniční trať ČD 238 Pardubice – Havlíčkův Brod. Druhým polem prochází silnice č. 37 a při zvyšování její kapacity nebude potřeba nadjezd stavebně upravovat. Ve třetím poli zbývá dostatek prostoru na průchod pěších a cyklistů. Ostatní pole zůstanou prázdná. Mostní konstrukce je betonová, trámová. Přes silnici I/2 je funkční napojení na Letiště Pardubice (strategická funkce) a na Dostihové závodiště (povaha zde konaných akcí způsobuje nárazové převyšování kapacit přílehlých komunikací a uzlů. Průmyslová zóna u Starých Čivic se bude dle územního plánu a zájmů města nadále rozšiřovat.

Sběrná komunikace náležící k sídlišti Dukla je ve stávajícím stavu dvou pruhová, městská a šířkově velkorysá komunikace s vysokým podílem osobní automobilové dopravy. Cca 200 m od řešené lokality se nachází Dopravní podnik města Pardubic se svými garážemi, což zvyšuje podíl vozidel MHD (autobusy) ve skladbě dopravního proudu. Je zřejmé, že kvůli zvyšování stupně automobilismu budou intenzity dopravy na této komunikaci jen stoupat.

Řešenou lokalitou procházejí 4 linky MHD a relativně velký počet linek dálkové autobusové přepravy.

### **3.5 Mostní konstrukce**

Stavba se nachází v ochranném pásmu **tří železničních tratí:**

- Praha – Pardubice
- Pardubice – Hradec Králové
- Rosice n/L – Chrudim

Dojde k budování 4 mostů přes tyto železniční tratě, konkrétně most přes hradeckou trať, 2 mosty pražskou trať a lávka pro pěší a cyklisty přes Chrudimskou trať. Dále dojde k budování ostatních konstrukcí v blízkosti vedení tratí, což vyvolá potřebu výluk a omezení drážního provozu.

Po dobu provádění jakýchkoliv prací na bourání a výstavbě nových mostů musí být zřízeno **nulové pole = vypnutá trakce** (důvodem je bezpečnost). Toto opatření se týká trati Praha – Pardubice i trati Pardubice – Hradec Králové. Na trati Rosice n/L – Chrudim se trakční elektrické napájení nenachází.

Výstavba mostních konstrukcí v návaznosti na železniční provoz bude provedena v následujících krocích.

#### **Bourání a výstavba mostu přes hradeckou trať**

- výluka silniční – jednosměrný provoz Hradec Králové – Chrudim,
- při bourání mostovky dočasná úplná výluka,
- výluka trakce úplná – nulové pole,
- při bourání opěr omezení provozu na jednotlivých přilehlých kolejích,
- v této etapě dojde k založení a výstavbě opěrných zdí severně přilehlých k hradeckému mostu.

---

#### **Doba trvání – cca 25 týdnů.**

Etapa musí být provedena samostatně, bez jakýchkoliv omezení na trati Praha – Pardubice!

#### **Výstavba nového mostu přes pražskou trať – zakládání (piloty, základové pasy)**

- při budování opěry a podpěry částečné omezení provozu na jednotlivých kolejích,
- výluka trakce úplná – nulové pole.

---

#### **Doba trvání – cca 12 týdnů.**

### **Výstavba lávky pro pěší a cyklisty – zakládání (piloty, základové pasy)**

- výluka trakce na hradecké trati – nulové pole,
  - v této etapě dojde k zakládání opěrné zdi mezi pražským a hradeckým mostem.
- 

**Doba trvání – cca 10 týdnů.**

### **Výstavba nového mostu přes pražskou trať – zbytek mimo zakládání**

- silniční provoz převeden na starý most,
  - postupné vynucené operativní výluky v nočních hodinách jednotlivých kolejí záhloví ve směru do Přelouče, popř. krátkodobé noční zastavení provozu v obou kolejích záhloví ve směru do Přelouče (zastavení provozu musí být projednáno s provozovatelem dráhy při jednání k sestavě ročního plánu výluk a dále musí být upřesněno ve střednědobém plánu 60 dní před požadovaným termínem konání výluky se zastavením provozu),
  - výluka trakce úplná – nulové pole.
- 

**Doba trvání – cca 15 týdnů.**

### **Výstavba lávky pro pěší a cyklisty – zakládání (piloty, základové pasy)**

- výluka trakce na hradecké trati – nulové pole,
  - krátké výluky na hradecké trati pro montáž a demontáž bednění mostovky,
  - v této etapě dojde k dobudování opěrné zdi mezi pražským a hradeckým mostem.
- 

**Doba trvání – cca 12 týdnů.**

Etapa musí být provedena samostatně, bez jakýchkoliv výluk na trati Pardubice – Hradec Králové! (pouze nulové pole).



### **Rekonstrukce stávajícího mostu přes pražskou trať**

- výluky dle předběžného harmonogramu – při budování vrchní i spodní stavby postupné vynucené operativní výluky (převážně v noci) jednotlivých kolejí, výjimečně celé trati,
  - silniční provoz převeden na nový most,
  - výluka trakce úplná – nulové pole.
- 

**Doba trvání – cca 19 týdnů.**

### **Opěrná zeď mezi komunikací I/37 a tratí Rosice n/L – Havlíčkův Brod**

- rozsah výluk závisí na zvolené technologii rekonstrukce (sanace / budování nové zdi) – není v tuto chvíli známo,
  - Při horší variantě (budování nové zdi) výluky v delším časovém horizontu,
  - silniční provoz omezen, popř. převeden na druhý jízdní pás,
  - trakce není.
- 

**Doba trvání – cca 14 týdnů.**

### **Ostatní mostní objekty – nadjezd u Parama, lávka u nadjezdu u Parama**

- omezení silničního provozu zúžením, max. „po polovinách“,
  - při budování mostovky nějaká opatření proti nebezpečí nehody (výlukové okno při provádění bednění, mech. ochrana, atd.),
  - trakce není.
- 

**Doba trvání – cca 25 týdnů.**

Doba výstavby mostních objektů, jejichž budování ovlivní železniční provoz, se předpokládá **132 týdnů**. [6]

### 3.6 Grafické zpracování výše uvedeného řešení problémové situace „U Trojice“

Z hlediska problematiky postupu výstavby se jako klíčový jeví prostor mezi železničními tratěmi a silničním násypem v obvodu UŽST<sup>1</sup> Pardubice. Toto místo je nedostupné pro silniční vozidla. Případné provádění stavby ze stávající silnice I/37 je vyloučeno z důvodů snahy o zachování silničního provozu.

Obrázek č. 13: Nepřístupná oblast



Zdroj: <http://mapy.cz>, 2008

Problém bude řešen realizací stavebního objektu SO 901 – Dočasný železniční přejezd, který umožní vjezd do nepřístupného trojúhelníku, zřízený dle požadavků Drážního úřadu.

---

<sup>1</sup> Uzlová železniční stanice

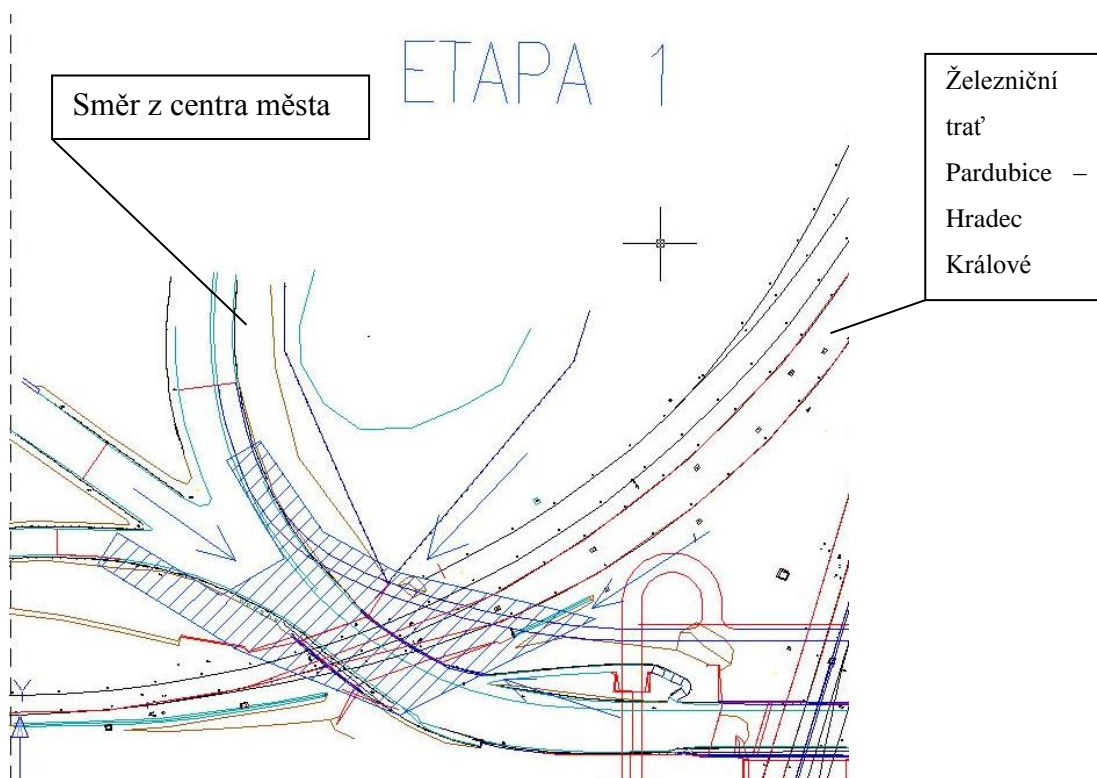
Dočasný železniční přejezd umožní vjezd do oblasti mezi železniční tratě. Budování objektů SO 201<sup>1</sup>, 202<sup>2</sup>, 203<sup>3</sup>, 209<sup>4</sup> bude probíhat z této lokality. Tzn., že stavební mechanizace se bude pohybovat v těchto místech, a z tohoto směru dojde k realizaci bouracích prací i nové výstavby.

Jelikož je zpřístupňující prostor stísněný a prostorově omezený, bude postup stavebních prací složitější a bude vyžadovat koordinaci.

### 3.6.1 Doporučovaný postup výstavby

Postup výstavby, který umožňuje postupnou realizaci všech stavebních objektů je naznačen takto:

Obrázek č. 14: Etapa 1



Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

<sup>1</sup> Silniční most přes trať ČD 030 – Pardubice – Hradec Králové

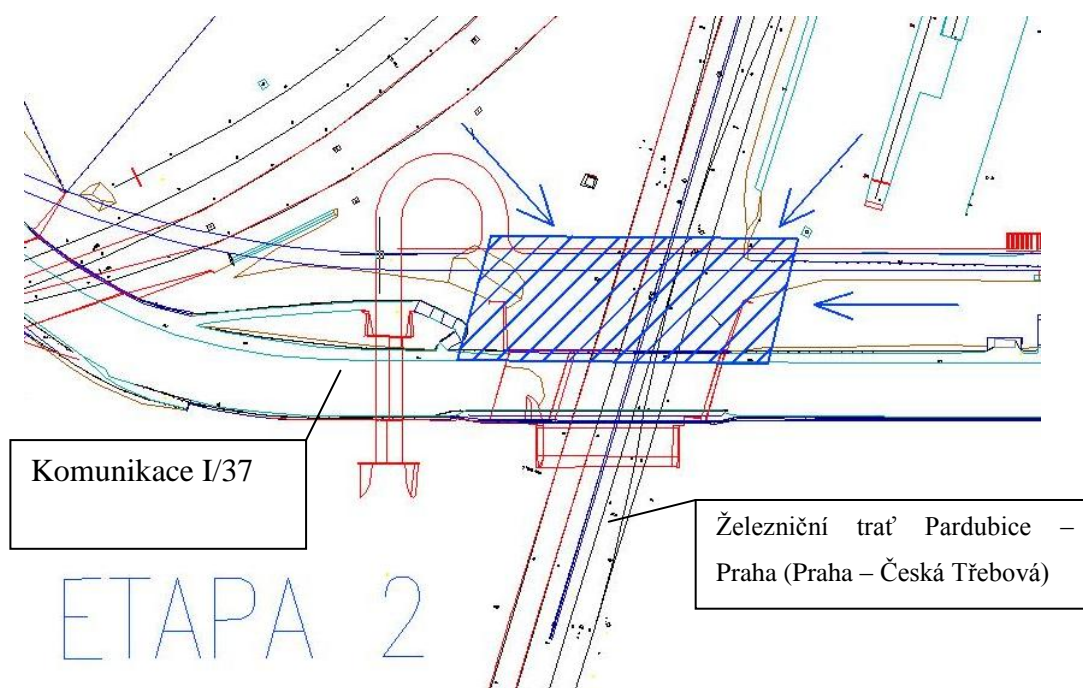
<sup>2</sup> Přečhod pro pěší pod I/37

<sup>3</sup> Silniční most přes trať ČD 010 – Praha – Česká Třebová

<sup>4</sup> Opěrná zeď u MÚK Palackého - východní

Na obrázku je znázorněno vybourání a výstavba nového objektu SO 201 s přístupem z naznačených směrů. Jedná se o silniční most přes trať ČD 030 Pardubice – Hradec Králové. Jde o křížení komunikace I/37 a železniční tratě ČD 030 Pardubice – Hradec Králové. Během této etapy, která je plánovaná na 25 týdnů dojde k omezení provozu na komunikaci Hradec Králové – Chrudim. Při bourání mostovky bude dočasná úplná uzavírka.

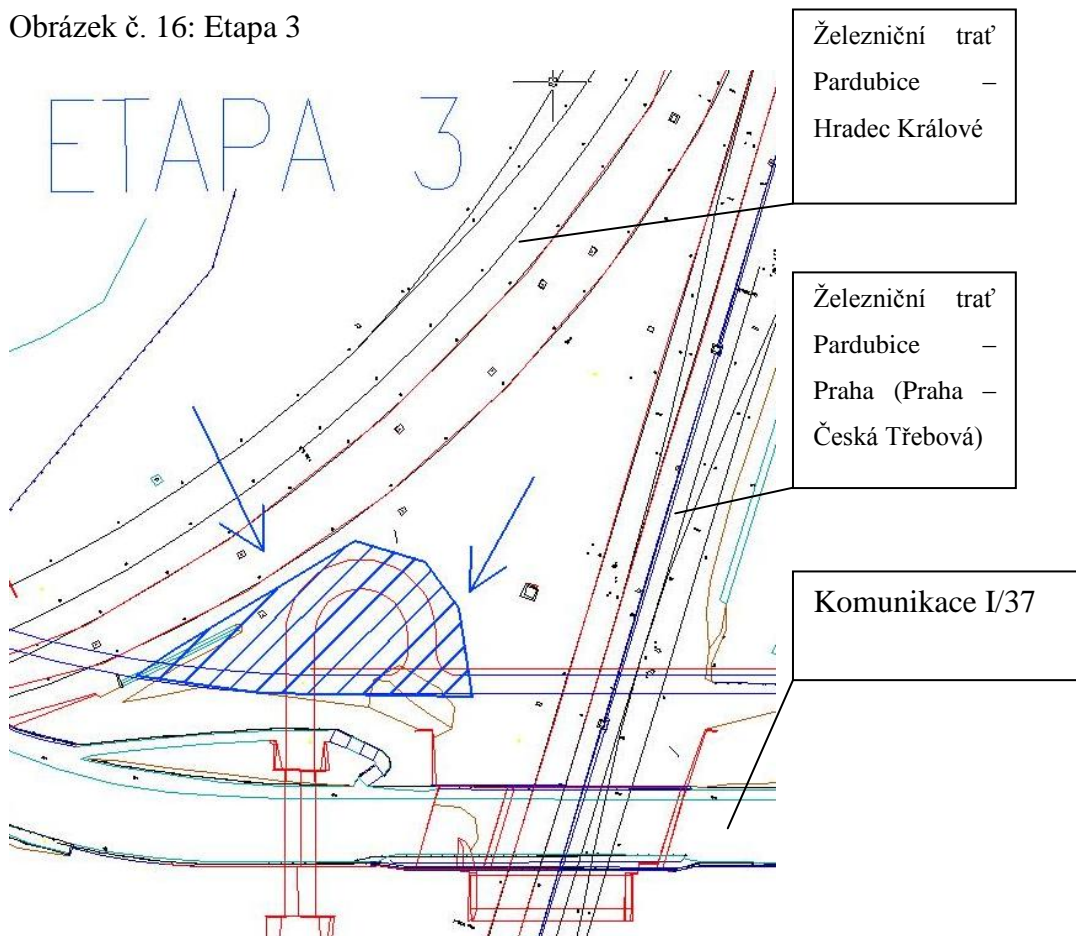
Obrázek č. 15: Etapa 2



Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

V následujících 12 ti týdnech dojde k založení a vybudování nového silničního mostu SO 203, tj. silniční most přes trať ČD 010 Praha – Česká Třebová. Etapa je rozdělena do dvou částí. V první části dojde při budování opěry a podpěry k částečnému omezení provozu na jednotlivých kolejích, v druhé části, tj. dostavby nového silničního mostu bude silniční provoz převeden na starý most. V nočních hodinách jsou naplánovány postupné vynucené operativní výluky jednotlivých kolejí záhlaví ve směru do Přelouče, popř. krátkodobé noční zastavení provozu v obou kolejích záhlaví ve směru do Přelouče.

Obrázek č. 16: Etapa 3

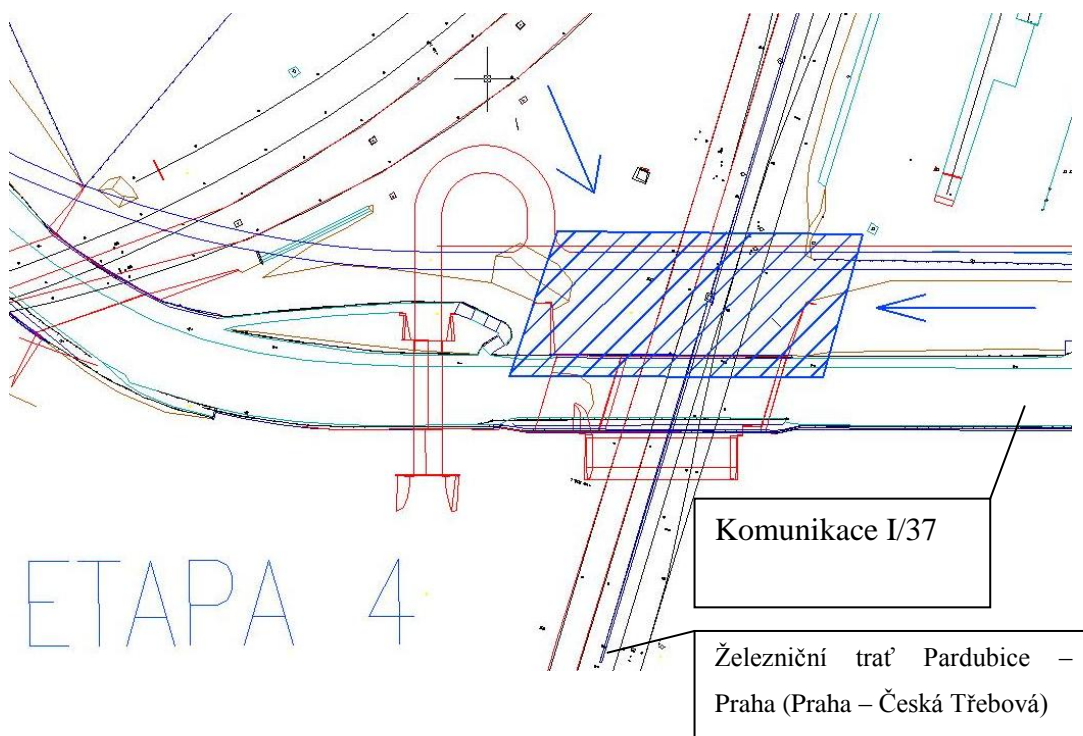


Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

Podle plánu výstavby dojde v dalších cca 22 týdnech k vybudování SO 202, tj. lávka pro pěší a cyklisty. V první polovině dojde k založení opěrné zdi mezi pražským a hradeckým mostem. V druhé části dojde k dobudování opěrné zdi mezi pražským a hradeckým mostem. Na obrázku je zřejmé, že tato etapa se nachází v nepřístupné oblasti, což bude mít za následek krátké výluky na hradecké trati, konkrétně pak hlavně pro montáž bednění mostovky.



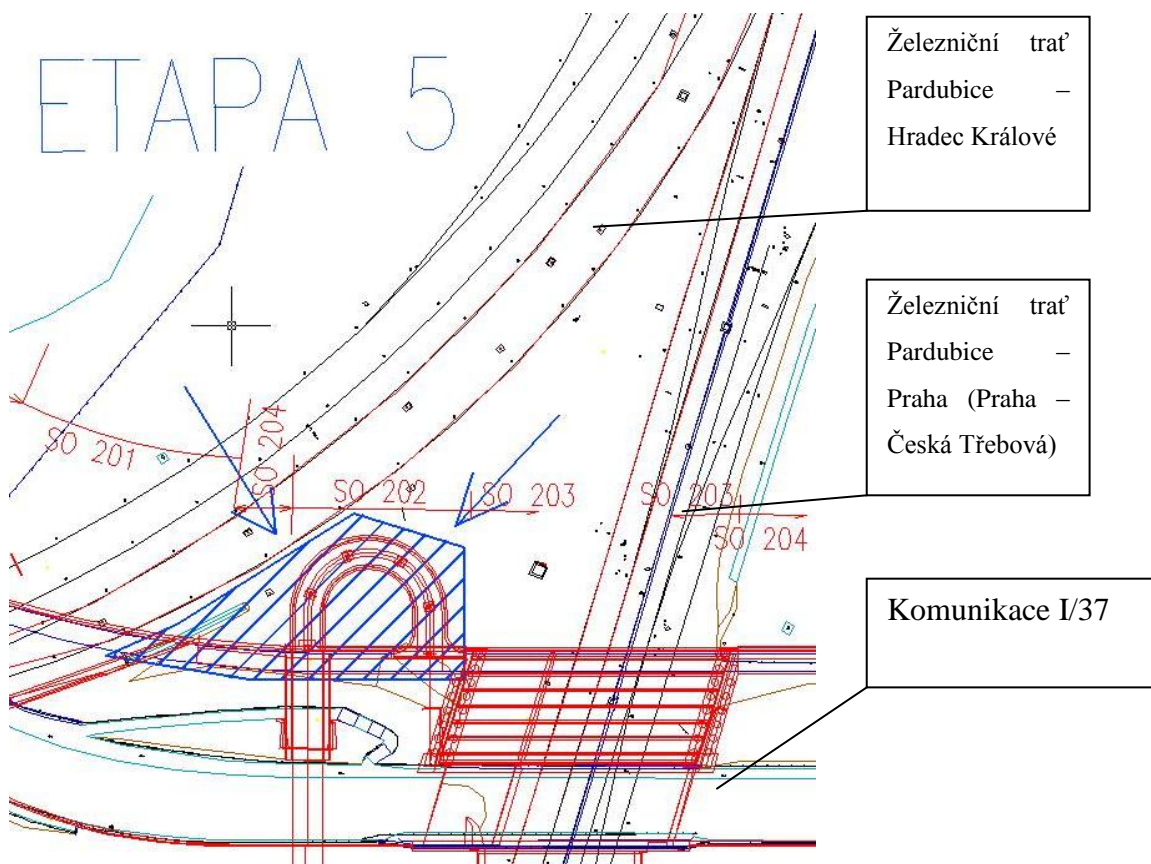
Obrázek č. 17: Etapa 4



Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

Etapa 4 je druhou částí etapy 2, jedná se tedy o dostavbu SO 203, tj. silničního mostu přes trať ČD 010 Praha – Česká Třebová. Poté, co v druhé etapě byly položeny základy, tato etapa řeší samotný objekt SO 203. V této etapě bude silniční provoz převeden na starý most. V nočních hodinách jsou naplánovány postupné vynucené operativní výluky jednotlivých kolejí záhlaví ve směru do Přelouče, popř. krátkodobé noční zastavení provozu v obou kolejích záhlaví ve směru do Přelouče.

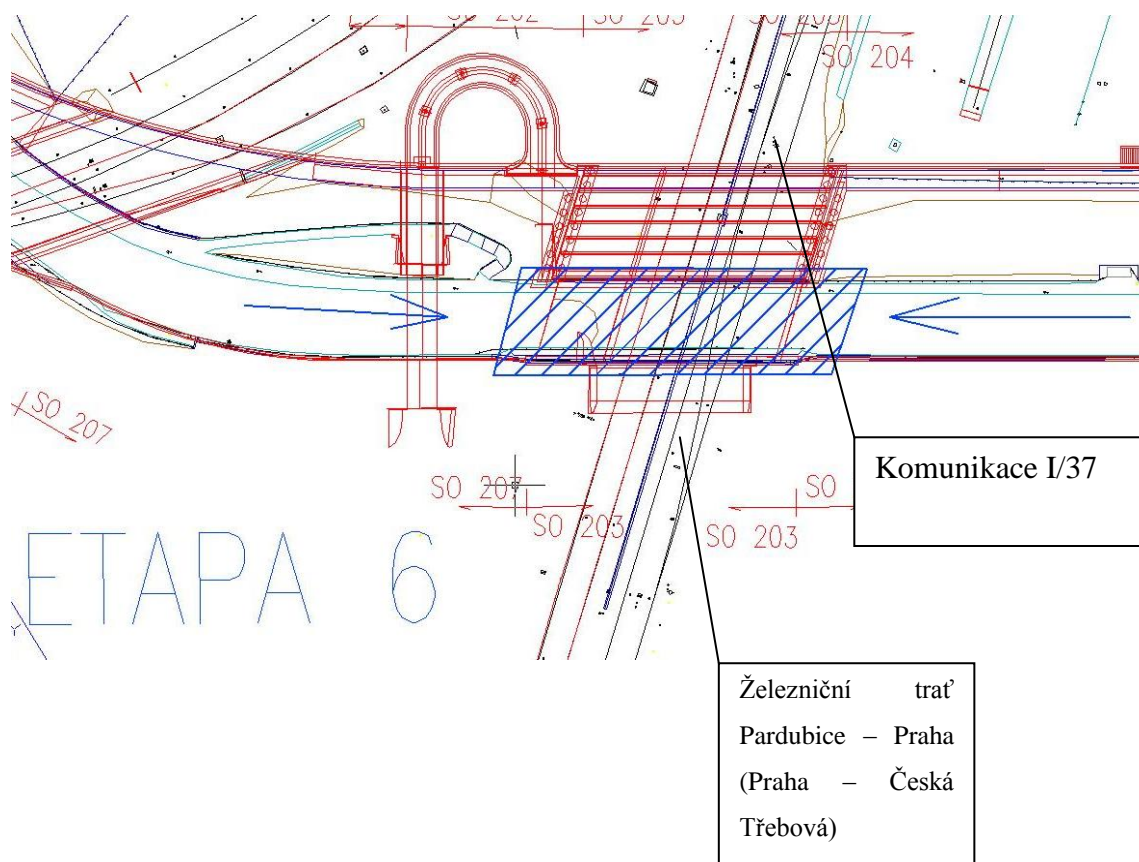
Obrázek č. 18: Etapa 5



Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

Pátá etapa řeší kompletní dokončení SO 202, tj. lávky pro pěší a cyklisty. Tato etapa je náročná v tom, že musí být provedena samostatně, bez jakýchkoliv výluk na trati Pardubice – Hradec Králové. Dalším prvkem, který ztěžuje technologický postup je již výše zmíněná nepřístupná oblast, která je ohraničena pražskou a hradeckou železniční tratí. Předpokládaná doba na dobudování stavebního objektu je stanovena na 12 týdnů.

Obrázek č. 19: Etapa 6



Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

Tato etapa je etapou závěrečnou a zároveň nejvíce náročnou jak po technologické stránce, tak po stránce časové. Řeší dobudování všech mostních objektů výše uvedených. Jedním z bodů řešení, jak je znázorněno na obrázku, je výstavba nového mostu přes pražskou trať. Po technologické stránce dojde k vybourání nosné konstrukce stávajícího silničního mostu a následné výstavbě mostu nového v kompletní konstrukci. Tato náročná etapa přinese postupné vynucené operativní výluky v nočních hodinách jednotlivých kolejí záhlaví ve směru do Přelouče. Dalším dopadem bude omezení silničního provozu zúžením, max. „po polovinách“. Časový fond je odhadnut cca na 40 týdnů.



### **3.7 Rizikovost lokality „U Trojice“**

#### **3.7.1 Pyrotechnický průzkum**

Je všeobecně známo, že v průběhu II. Světové války byly Pardubice třikrát bombardovány. Z toho dva nálety zasáhly rafinerii Paramo a přilehlé okolí.

Z tohoto důvodu byl objednan pyrotechnický posudek obsahující posouzení možných rizik spojených s výskytem nevybuchlé munice.

Pro detekci leteckých pum je nejvýhodnější využít magnetometrie, tj. metody založené na detekci magnetických předmětů.

Dosud provedené průzkumy v dané lokalitě ukázaly na možné technické potíže. Jedná se zejména o velké množství železných předmětů v blízkosti železničních tratí. Dalším rušícím prvkem jsou rozvody elektrické energie, zejména rozvaděče typu VN.

Žádné stavební práce nesmějí být zahájeny bez vypracování technologického postupu s ohledem na pyrotechniku. Určení technologie a preventivních opatření bude určeno odborným subjektem a bude součástí realizační dokumentace stavby.

Dále je doporučeno, aby subjekt provádějící pyrotechnický průzkum prokázal odpovídající praxi při realizaci obdobných zakázek, a aby byla uzavřena pojistná smlouva na krytí případných rizik zhotovitele pyrotechnického průzkumu ve výši min. 50 mil. Kč.

#### **3.7.2 Likvidace kontaminace**

V prostoru lokality Trojice se nachází kontaminace spodních vod a následně podložních vrstev únikem ropných látek z firmy Paramo, a.s.

Směr proudění podzemní vody je v lokalitě stavby orientován z jihozápadu na severovýchod. Proto je nejvyšší stupeň kontaminace očekáván v prostoru nově budovaných mostů a opěrných zdí. Konkrétně se jedná o objekty SO 201, 202 a 203. Způsob jejich založení (vrtané piloty) zřejmě vyvolá potřebu sanovat postižená místa.

V současné době je stav monitorován průzkumem – informace na České inspekci životního prostředí v Hradci Králové. Plánuje se kompletní sanace celé lokality.

Pro ulehčení a zlevnění výstavby by bylo vhodné provádět stavební práce „I/37 Pardubice – Trojice“ až po provedení kompletních sanačních prací.

Dodavatel stavby je povinen řídit se platnou legislativou v oblasti odpadového hospodářství, zejména předpisy týkajícími se nebezpečných odpadů.

Žádné stavební práce nesmějí být zahájeny bez vypracování technologického postupu s ohledem na kontaminaci ropnými látkami. Určení technologie a preventivních opatření bude určeno odborným subjektem a bude součástí realizační dokumentace stavby.

## 4 Návrh vhodných opatření k řešení dopravní situace

### 4.1 Výhledový stav a prognózy

Komunikace I/37 bude rozšířena na profil S 24,5. Rozšíření bude provedeno zbudováním druhého jízdního pásu na straně do centra města. Na druhé straně brání rozšíření trať ČD 238.

Silnice I/2 se neuvažuje rozšiřovat, nýbrž se plánuje její přeložka. Dle územního plánu má přeložka vést od Starých Čivic okolo letiště a ústít do stávající komunikační sítě v MÚK Dražkovice s přímou návazností na jihovýchodní obchvat města. Přeložka silnice I/2 odvede tranzitní dopravu z dotčené lokality. **Pro lokální dopravu nepřinese zásadní význam.**

S rozšířením městské sběrné komunikace u sídliště Dukla se ve výhledu nepočítá. Ale je pravděpodobné zkvalitnění a dobudování pěších a cyklistických tras kolem této dopravní tepny.

### 4.2 Dopad na silniční infrastrukturu

Provádění stavby I/37 Pardubice – Trojice vyvolá potřebu omezení silničního provozu a uzavírek komunikací.

Uzavírky a omezení byly projednány s dotčenými orgány, zejména Policie ČR krajský i okresní dopravní inspektorát, Odbor dopravy Pardubického kraje, Odbor dopravy Města Pardubic, ŘSD, SÚS, Dopravní podnik, atd.

**Potřebu uzavírek a značení objízdnych tras bude vyvoláno těmito stavebními pracemi:**

- **Budování mostu přes hradeckou trať SO 201**

V této etapě bude provoz veden po provizorním přemostění trati Pardubice – Hradec Králové, avšak pouze ve směru od Hradce Králové na Chrudim. Opačný směr, tj. od Chrudimi na Hradec Králové bude veden po objízdnych trasách přes Anenský podjezd a ul. 17. listopadu.

- Některé práce a technologické postupy při výstavbě všech mostů si vyžádají úplnou uzavírku silnice I/37. Jedná se např. o bourací práce a odstraňování stávajících nosníků, výstavbu provizoria, kladení nových ocelových nosníků, betonáž desky,

apod. Vždy se bude jednat o úplnou uzavírku v řádu max. dvou dní, která půjde zkoordinovat na víkendové dny, popř. dny pracovního klidu.

- **Budování podchodu pro pěší a cyklisty pod rampou MÚK Závodiště SO 205.** Tento objekt bude budován za provozu, přičemž kvůli bezpečnosti bude na rampě veden pouze jednosměrný provoz, a to ve směru od Přelouče na Hradec Králové. V opačném směru budou vyznačeny objíždné trasy, opět Anenským podjezdem, resp. ul. 17. listopadu.

#### 4.2.1 Objíždné trasy pro osobní automobily

Objíždné trasy pro osobní automobily, které budou značeny:

- ul. Hradecká – 17. listopadu – J. Palacha – Chrudimská/Teplého
- Ul. Hlaváčova – Karla IV – Anenský podjezd – S:K:Neumanna – Chrudimská/Teplého

#### **Další možné objíždné trasy:**

- **Centrum Města** – ul. Štrossova – Kyjevská – Nemošice – Dražkovice – Chrudim/Svítkov
- **Centrum Města** – ul. Dašická – Černá za Bory – Nemošice (Chrudim) / – Úhřetice (Chrudim)
- II/322 – Břehy u Přelouče – Přelouč – St. Čivice
- Rosice n/L – Svítkov (tzv. Svítkovský most)

#### 4.2.2 Objíždné trasy pro nákladní automobily

Objíždné trasy pro nákladní automobily, které budou značeny:

- Ul. Hlaváčova – Karla IV – Anenský podjezd – S:K:Neumanna – Chrudimská/Teplého

#### **Další možné objíždné trasy:**

- D11 – Týnec n/L – Přelouč – St. Čivice
- Hradec Králové – Zámorsk – Hrochův Týnec – Chrudim

### 4.3 Dohodnutá opatření

Po dobu vyznačení objízdnych tras byla dohodnuta opatření, která zlepši bezpečnost a plynulost a dopravní situaci na objízdnych trasách ve městě Pardubice. Pro zmírnění rozsahu předpokládaných kongescí projekt uvažuje s následným typem a počtem opatření:

- **Úprava na křižovatce ul. Anenská x Karla IV**  
jedná se o změnu SSZ, kdy od ul. SK. Neumanna bude pravé odbočení směr ul. Hlaváčova osazeno stálou zelenou šipkou umožňující stále odbočení. Současně se změnou SSZ dojde k instalaci vodorovného značení, plastový vyvýšené vodící linie z tvrzeného plastu tak, aby nedocházelo k přejíždění vozidel z pruhu do pruhu bezprostředně za křižovatkou ve směru ul. Hlaváčova
- **Zvýšení kapacity ul. 17. listopadu**  
směrem do centra budou v úseku křižovatka s ul. Smilovou až křižovatka s ul. Palackého vyznačeny dva jízdní pruhy. V opačném směru na Chrudim bude vyznačen jeden jízdní pruh. Tato úprava vyvolá dočasný zákaz zastavení v tomto úseku. Pro zásobování zůstane vyhrazeno místo u ul. Smilovy a výjimka ze zákazu zastavení od 18 do 06 hodin pouze ve směru do centra. Žádný jízdní pruh nebude vyhrazen pro autobusy. Účel tohoto opatření je snížit velikost tzv. „**chrudimského vzdutí**“ v ul. 17. listopadu.
- **Zvýšení kapacity ul. Teplého**  
směrem do centra budou vyznačeny dva jízdní pruhy, přičemž ten pravý bude vyhrazen pro autobusy, směrem na Přelouč bude vyznačen jeden jízdní pruh. Tato úprava bude provedena v úseku křižovatka s ul. Lexovou až křižovatka s ul. V Ráji. Účelem je umožnit projetí vozidel MHD a linkové dopravy místem, kde se očekává zvýšený výskyt kongescí.
- **Úprava výjezdu z dopravního podniku**  
výjezd z dopravního podniku bude upraven kvůli očekávaným kongescím na ul. Teplého. Bude proveden třípruhový úsek, přičemž krajní jízdní pruhy budou průběžné a v prostředním pruhu se bude realizovat levé odbočení z výjezdu z dopravního podniku. Při odbočení do tohoto pruhu budou dávat vozidla MHD přednost vozidlům přijíždějícím pouze zleva a dále bude následovat připojení z připojovacího = prostředního pruhu do krajního průběžného. Prostřední jízdní pruh bude protažen směrem na Svítkov, kde coby ostrůvek rozdělí stávající přechod

pro chodce, což zvýší bezpečnost přecházejících chodců v této lokalitě s očekávanou vysokou intenzitou vozidel.

- **Na křižovatce ul. Teplého a Lexovy** bude instalováno provizorní světelné signalizační zařízení pro řízení jízdy vozidel touto křižovatkou.
- **Vyznačení vodorovného dopravního značení V12B** (Žluté zkrřížené čáry) toto vodorovné dopravní značení bude vyznačeno v prostoru výjezdu IZS na ul. Teplého a dále v těchto křižovatkách: ul. Teplého x rampa MÚK Závodiště, ul. Pražská, Lexova, Čs. Armády, Rožkova, V Ráji, Češkova, J. Palacha. Ul. J. Palacha x Pod Břízkami, Gorkého, Milheimova. Ul. 17. listopadu x Smilova, Palackého, ul. Hradecká x Sukova, ul. Palackého x Kpt. Bartoše, Nádražní, Macanova, K Polabinám, ul. SK:Neumanna x Pichlova, Svobody, Na Spravedlnosti, ul. Karla IV x Anenská, Arnošta z Pardubic, Jahnova. Ul. Pichlova x B. Němcové, Rokycanova, Žel. Pluku. Celkem se jedná o 28 křižovatek, kde bude vyznačeno toto značení zabraňující stání vozidel v křižovatkách. Opatření by mělo zamezit zacpání křižovatek a znemožnění jízdy všech směrů.
- V dostatečných vzdálenostech bude avizován zákaz vjezdu vozidel vyšších než 3,3 m do podjezdu na ul. 17. listopadu, resp. J. Palacha. Zvýrazněné značky budou osazeny do ul. Palackého, Hradecká, 17. listopadu, J. Palacha, Chrudimská, Teplého, Pichlova. Ostatní značky budou osazeny na MÚK Ohrazenice, MÚK Dražkovice, MÚK Palackého, MÚK Závodiště, ul. Na Drážce, Dašická a Poděbradská. Jedná se o 14 ks dopravních informačních tabulí, z toho 7 ks na zvýrazněném pozadí.
- Pokud již bude v provozu vratná větev na MÚK Ohrazenice silnice I/37 (směr Hradec Králové – centrum), bude objízdná trasa pro osobní automobily napojena již tam.[6]

**V průběhu výstavby I/37 Pardubice – Trojice nebude možné povolovat další uzavírky komunikací, které by mohly negativně ovlivnit plynulost silniční dopravy.**

**Předpokládaná celková doba trvání uzavírek a omezení silničního provozu je 139 týdnů.**

#### 4.4 Návrh uzavírek, objízdnych tras a dalších opatření

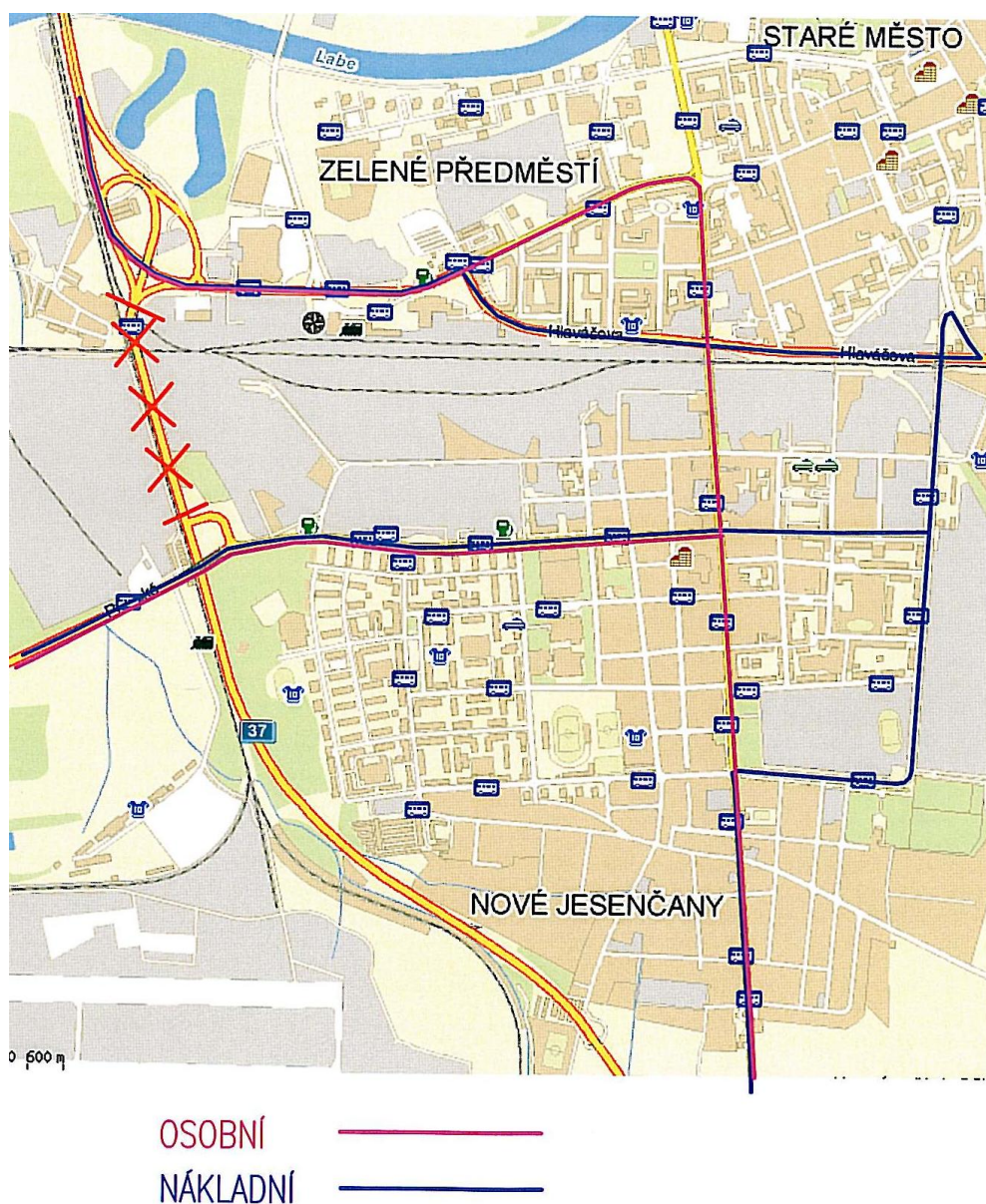
##### Příprava území (SO 001 až 004)

Kácení zeleně, příprava staveniště, příprava území, atd.

Veškeré práce budou prováděny za provozu s případným lokálním zúžením, či omezením. Nedojde k potřebě objízdnych tras, nedojde k uzavírkám.

**Doba trvání – 4 týdny.**

Obrázek č. 20: Objízdny trasy při případné úplné obousměrné uzavírcce I/37



Zdroj: Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

### **Výstavba provizorního přemostění u mostu přes hradeckou trať (SO 901, 902 a 903)**

Při výstavbě provizorního přemostění bude zhotoven provizorní násyp, provizorní mostní opěry a bude osazena provizorní nosná konstrukce typu MMT.

Některé práce (osazování opěr, osazování samotného provizoria) vyvolají nutnost úplných uzavírek (v obou směrech) v délce cca 2 x 2 dny. Nejlépe realizovat ve víkendových dnech, při nižších intenzitách dopravy, zejména nákladní).

---

**Doba trvání – 3 týdny.**

### **Most přes hradeckou trať (SO 201)**

Při budování SO 201 mostu přes hradeckou trať bude silniční provoz na komunikaci I/37 převáděn po provizoriu, a to pouze v jednom směru Hradec Králové – Chrudim.

Směr Chrudim – Hradec Králové bude veden po objízdné trase Anenským podjezdem.

---

**Doba trvání – 25 týdnů.**

### **Mosty přes pražskou trať, lávka a podchod pro pěší (SO 101, 104, 203, 202, 204, 207, 209, 210)**

Jedná se o 2 nezávislé silniční mosty – práce na nich budou prováděny postupně, tj. silniční provoz bude převeden vždy na jeden jízdní pás směrově rozdělené čtyřproudové komunikace.

---

**Doba trvání – 68 týdnů.**

### **Podchod pro pěší na rampě MÚK Závodiště (SO 205 a 102)**

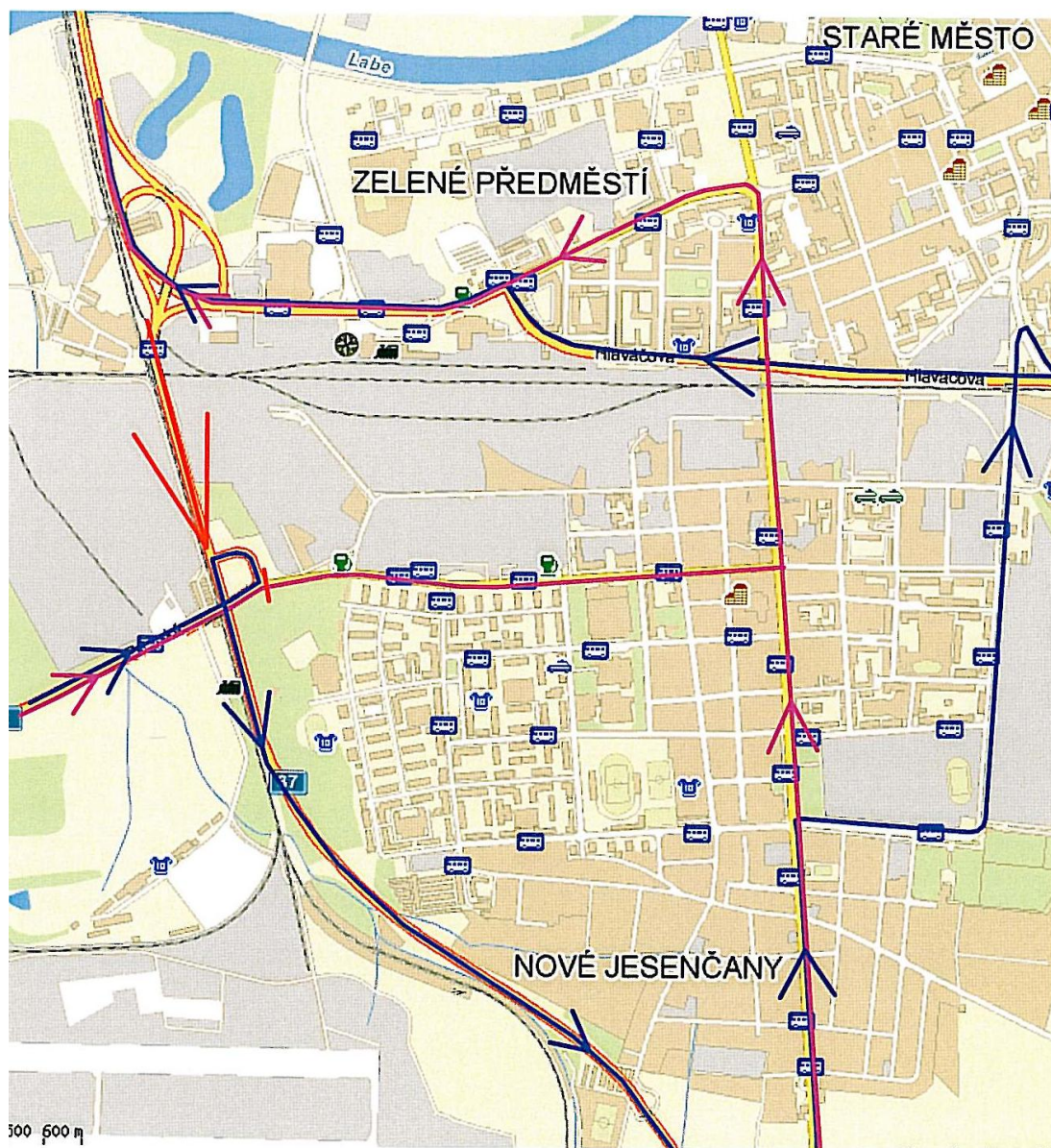
Podchod pod rampou MÚK Závodiště bude stavebně prováděn po polovinách, přičemž z hlediska bezpečnosti bude zprovozněn pouze jeden směr dotčené rampy. Provoz bude umožněn pouze ve směru od Přelouče na Hradec Králové. Opačný směr bude veden po objízdných trasách.

---

**Doba trvání – 10 týdnů.**



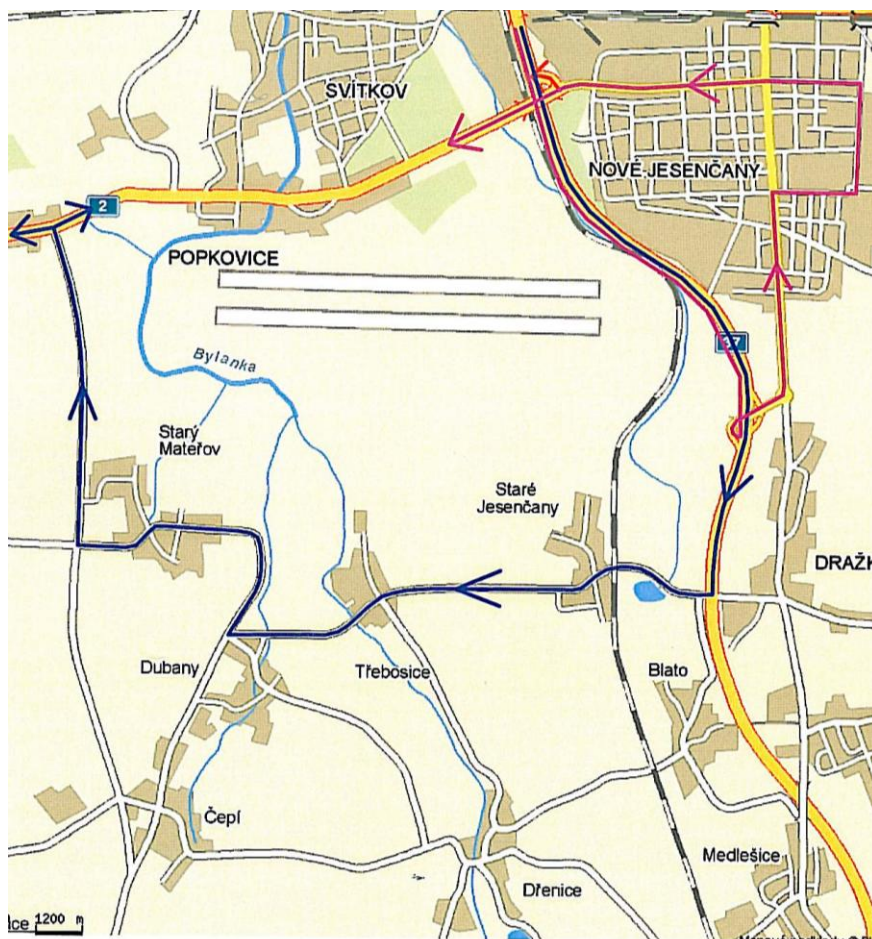
Obrázek č. 21: Jednosměrné vedení provozu na I/37 (pro Chrudim – Hradec králové)



OSOBNÍ ———  
NÁKLADNÍ ———

Zdroj: Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

Obrázek č. 22: jednosměrné vedení provozu na rampě MÚK Závodiště (pro Hradec králové – Přelouč)



OSOBNÍ ———  
NÁKLADNÍ ———

Zdroj: Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s., 2007

### Nadjezd u Parama, lávka u nadjezdu u Parama (SO 206 a 211)

Stavební práce na nadjezdu u Parama bude nutné provádět za provozu, jelikož nejsou k dispozici žádné objízdné trasy. Provoz bude veden obousměrně s jedním zúženým jízdním pruhem pro každý směr. Vedení jízdních pruhů na nadjezdu bude operativně měněno podle potřeb dodavatele.

**Doba trvání – 25 týdnů.**

## **7. Rozšíření silnice II/322 (SO 105)**

Silnice II/322 bude rozšiřována a upravována při zachovaném silničním provozu. Jízdní pruhy budou operativně zužovány a vedeny dle okamžitých potřeb dodavatele stavby.

---

**Doba trvání – 4 týdny.**

**Předpokládaná celková doba trvání uzavírek a omezení silničního provozu je 139 týdnů.**

### **4.5 Jiný úhel pohledu na navrhované řešení**

Z výše uvedeným technologickým postupem, který vznikl ve spolupráci Ředitelství silnic a dálnic ČR a společnosti Chládek a Tintěra a. s., se ztotožňuji, nicméně po stránce načasování zde sledávám větších procesních vad.

V polovině roku 2006 obdržel Pardubický kraj od Ředitelství silnic a dálnic ČR výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2005, přičemž tato sčítání jsou prováděna jedenkrát v průběhu pěti let. V tabulce jsou uvedeny komunikace, které patří do nejzatíženějších úseků silnic Pardubického kraje

Tabulka 4: Nejzatíženější úseky silnic Pardubického kraje

Komunikace	Počet vozidel za 24 hodin pro rok 2005	Počet vozidel za 24 hodin pro rok 2000
Silnice I/37 v prostoru u Parama	26 359	22 613
Silnice II/324 v úseku křiž. U zimního stadionu a křiž. Hradecká a Poděbradská	26 854	25 164
Ulice Jahnova MK (u Prokopova mostu)	24 611	21 185
Silnice I/36 v úseku křiž. U Trojice - křiž. U Globusu	24 757	23 057

Zdroj: Pardubický kaleidoskop, 2006



Z tabulky vyplývá, že komunikace I/37 patří k jedné z nejvíce vytížených komunikací v Pardubicích. Pokud dojde k omezení či úplnému uzavření této komunikace, znamená to vést dopravu skrze město.

V této části právě spatřuji hlavní pochybení navrhovaného řešení. Řešení nebylo pojato koncepčně, ale pouze částečně a to se zaměřením zejména na technologické řešení rekonstrukce. Z žádných studií nebylo patrné zamyšlení se nad souvislostmi, které při uzavírcce nadjezdu nastanou, kterými jsou např. provázanost silniční a železniční dopravy, plynulost MHD a linkové osobní dopravy, potřeby obyvatel města Pardubice a v neposlední řadě rychlá dostupnost vozidel s předností v jízdě (tj. záchranná služba, policie, hasiči). A právě tyto souvislosti, na které se nikdo cíleně nezaměřil, povedou k nadměrnému zvýšení zátěže silniční dopravy a to po nepředstavitelnou dobu minimálně 139 týdnů. Na takovéto omezení není město Pardubice vůbec připraveno, což je zásadní problém řešení, které je sice po technologické stránce řešeno optimálně, nicméně po stránce logického načasování se jedná o návrh takřka „na hranici zdravého rozumu“.

Pro minimalizaci negativních dopadů, které výše identifikuji, doporučuji zaměřit plánované aktivity na vybudování minimálně jednoho z plánovaných obchvatů. Město by se tedy mělo zaměřit na získání zdrojů jak z veřejného, tak soukromého sektoru, které by použilo na urychlení výstavby obchvatu. Tím budou zajištěny minimální vhodné podmínky pro odklon dopravy mimo město Pardubice a tehdy bude možné přistoupit k plánované realizaci rekonstrukce křižovatky, aniž by se to ve větší míře dotklo plynulosti dopravy uvnitř města Pardubice.

Přestože strategický plán byl již schválen a je dle něj postupováno, mělo by město přistoupit k možnosti jeho přepracování resp. přeskupení a to za účelem výše uvedeným tj. realizace výstavby minimálně jednoho z obchvatů, který by zajistil městu Pardubice odlehčení při uzavírcce křižovatky.

Obrázek č. 23: Jihovýchodní obchvat



Zdroj: Autor

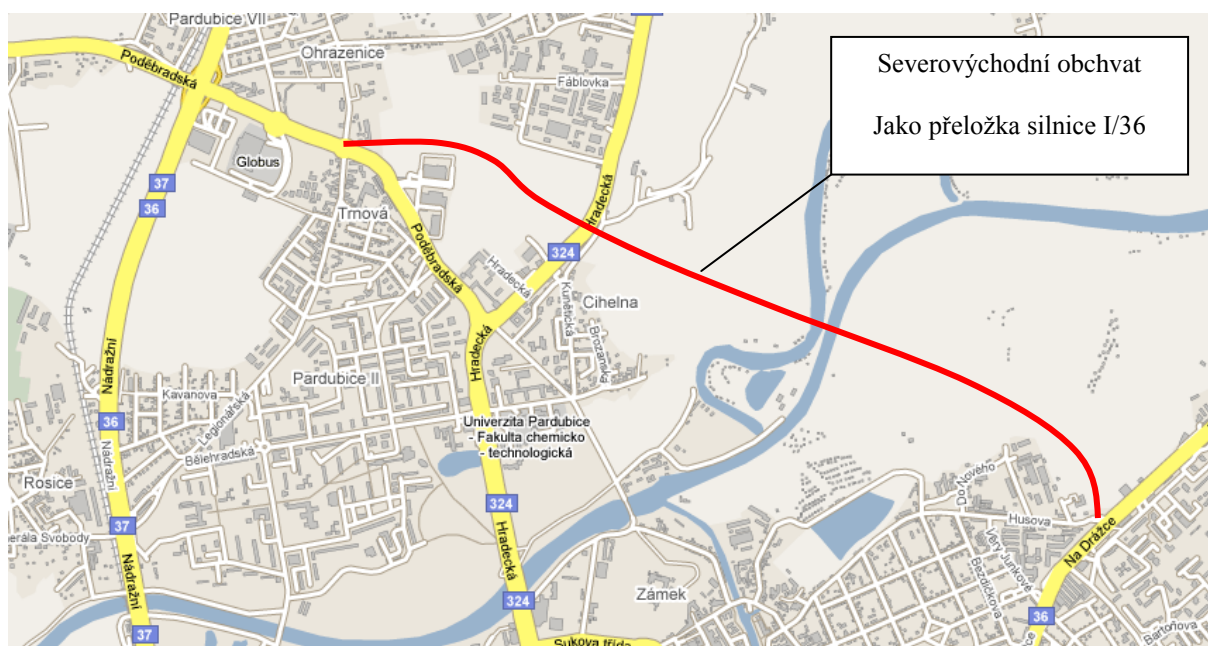
Na obrázku je znázorněn plánovaný jihovýchodní obchvat. Výstavbou přeložky silnice I/2 vznikne nové dopravní napojení obytné a průmyslové zóny v Černé za Bory a její napojení na silnici I/37 a tím i na R35 a dálnici D11, které umožní vymístit z centra města tranzitní, zdrojové a cílové dopravy.

Základní problém v pomalé výstavbě obchvatu osobně spatřuji v průtazích okolo výkupů pozemků a ne v nedostatku finančních prostředků. Osobně si myslím, že razantnější přístup stavebního úřadu by mohl termín zahájení stavebních prací více přiblížit. Je třeba si umět odpovědět na otázku, co má prioritu. Je-li to zájem vlastníků pozemků nebo je-li to hodnota zdraví 80 tisíc občanů, cena lidského života v rámci nebezpečné přehuštěné vnitroměstské dopravy a negativní dopady na životní prostředí uvnitř města. Z mého pohledu ta druhá miska vah má rozhodně prioritu před zájmy několika vlastníků pozemků.

Dalším krokem k přiblížení se obchvatu celého města je obchvat severovýchodní. Na vybudování tohoto obchvatu bude potřeba vytvořit rozpočet o výši cca 823 milionů korun. Touto částkou spadá do jedné z nejdražších projektů města. Severovýchodní obchvat by měl dopravu vést od obchodního domu Globus na sídliště Dubina. Cesta povede od Globusu kolem Intersparu a před Starým Hradištěm překročí starou silnici II/324 na Hradec Králové. Pak bude pokračovat za Cihelnou, kde by měl vyrůst velký most přes Labe a celý obchvat bude ukončen kruhovou křižovatkou za věznicí na sídlišti Dubina.

Samotná příprava stavby obchvatu však nebude vůbec levná a jednoduchá záležitost. Dá se opět počítat s velkými problémy s výkupy pozemků, které momentálně brzdí výstavbu jihovýchodního obchvatu

Obrázek č. 24: Severovýchodní obchvat



Zdroj: autor

Obchvat města, který svojí podobu má zatím jen na papíře, je jihozápadní obchvat. Trasování silnice, která odvede dopravu z Pardubic, není ještě u konce. Obchvat by měl svést dopravu ze silnice I/2 ve směru od Přelouče, minout Staré Čivice, obejít letiště, vést kolem Starého Mateřova a napojit se na mimoúrovňovou křižovatku v Dražkovicích. Jeho příprava a výstavba zřejmě potrvá roky. Na obrázku je znázorněn graficky jeho možný profil.

Obrázek č. 25: Jihozápadní obchvat



Zdroj: Autor

## Závěr

Bakalářská práce se zabývala tématem strategického rozvoje silniční infrastruktury v Pardubicích. Původním záměrem práce bylo zhodnotit technologické řešení plánované rekonstrukce křižovatky „U Trojice“. Při provádění analýzy kvality technologického řešení, byl však odhalen velmi zásadní problém, který byl identifikován, popsán a stejně tak bylo i navrženo možné řešení pro minimalizaci jeho dopadu, neboť kompletní odstranění dopadů již není možné, neboť všechny stavební úpravy jsou závislé na správném načasování a právě tento hlavní bod, jakéhokoli plánování výstavby, nebyl zohledněn natož dodržen ve strategickém rozhodnutí o době realizace rekonstrukce křižovatky.

Jak je možné vysledovat z výše uvedených faktů a souvislostí, navrhované řešení plánovaných stavebních úprav vyplývající ze strategického plánu města Pardubice je sice pojato komplexně, ale některé velmi významné body, vedoucí k zachování plynulosti resp. minimalizace jejího omezení, řeší minimálně a zejména pak neefektivně. Složitost sama, je již zprvu ovlivněna křížením tratí ČD a mimoúrovňové křižovatky dotčené oblasti I/2 a I/37, která je součástí severojižního obchvatu města. V minulosti byly zpracovávány studie na objízdné trasy města, ale minulý strategický plán byl zaměřen zejména na město jako takové.

Jak je uvedeno výše, první strategický plán se zabýval hlavně budováním intravilánu města, jako bylo budování cyklostezek, rekonstrukce silnic, opravy budov atd. Dokonce i do tohoto strategického plánu byla již začleněna plánovaná rekonstrukce „U Trojice“ a tehdy se zjistilo, že bude zapotřebí se také zaměřit na extravilán města, tedy na řešení obchvatů města. Bohužel i přes toto zjištění se k realizaci obchvatů nepřistoupilo a dopad tohoto rozhodnutí bude znatelný v okamžik, kdy všechna doprava bude tažena přes město Pardubice.

Ale aby se na tento významný problém nezapomnělo, byl začleněn taktéž do strategického plánu následného tj. aktuálního, podle kterého má být i provedena realizace rekonstrukce oné křižovatky. Avšak logika věci nahrává tomu, že se jednalo o nešťastné rozhodnutí, neboť, jak uvedeno výše, zahájení rekonstrukce křižovatky bez zajištěných obchvatů povede k dopravním kolapsům, kdy objízdné trasy jsou naplánovány skrze historické centrum města Pardubice.

Dalším negativním dopadem je potřebná délka provádění rekonstrukce, která se předpokládá na minimální dobu tří let, a tedy se jedná o tříleté nadměrné zatížení dopravy ve městě a stejně tak i o nemalé zvýšení nákladů s tímto spojených.



Řešený dopravní uzel, stejně jako celé dotčené území, je potřeba stavebně i dopravně vyřešit tak, aby bylo splněno urbanistické, estetické a ekologické hledisko, ale zároveň aby se zvýšila bezpečnost a plynulost silničního provozu. Kvůli umístění lokality v intravilánu je potřeba vylepšit infrastrukturu pro nemotoristickou dopravu (chodníky, cyklostezky) a stejně tak je i potřeba zajistit dostatečnou průchodnost křižovatky se zřetelem na širší dopravní vztahy v rámci kraje i celorepublikové silniční sítě.

K tomuto celkovému a velmi významnému cíli je i směřována tato práce, která se zaměřuje zejména na možnosti dopravy a realizace s uvedeným předpokládaným řešením spojených s rekonstrukcí křižovatky „U Trojice“ a návrhem mých možností jak snížit negativní dopady plánované rekonstrukce.

## Použitá literatura

- [1] VESELÝ, Vladimír. *Doprava a městské komunikace*. Praha, 1966.
- [2] PAVLÍČEK, Jan. *Městské komunikace*. VUT, Brno, 1988.
- [3] Eisler, J. *Podniky a podnikání v dopravě*. VŠE, Praha, 2000. ISBN 80-245-0111-2.
- [4] PERLÍN, R. *Strategický plán mikroregionu*. Praha: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2002. 52 s. ISBN 80-903093-0-5.
- [5] Žítek, V., Halámek, P. a kol., *Teoreticko-metodologická východiska hodnocení programů podpory regionálního rozvoje*. Brno: Masarykova univerzita, 2005. 132 s. VaV. ISBN 80-210-3639-7.
- [6] Interní zdroj Chládek a Tintěra a.s.

## Elektronické dokumenty

- [7] *Wikipedie – otevřená encyklopedie* [online]. Aktualizováno 22. 2. 2008 [cit. 2007-12-20]. Dostupný z WWW: <<http://cs.wikipedia.org/wiki/Infrastruktura>>
- [8] *Ústav územního rozvoje* [online]. Aktualizováno 28. 2. 2008 [cit. 2008-01-22]. Dostupný z WWW: <[http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/C7\\_DopravniInfrastruktura\\_20061206.pdf](http://www.uur.cz/images/pap/KapitolaC/C7_DopravniInfrastruktura_20061206.pdf)>
- [9] *Česká republika – oficiální webové stránky ČR* [online]. [cit. 2008-03-15]. Dostupný z WWW: <<http://www.czech.cz/cz/ekonomika-podnikani-veda/vseobecne-informace/hospodarstvi-rust-a-potencial/infrastruktura/dopravni-infrastruktura/>>
- [10] *Berth, a.s.* [online]. Aktualizováno 2004 [cit. 2008-03-02]. Dostupný z WWW: <<http://www.berth.cz/stranky/o-pardubicich.htm>>
- [11] *Synthesia* [online]. Aktualizováno 2007 [cit. 2008-02-15]. Dostupný z WWW: <[http://www.synthesia.eu/cz/obchod/nemovitosti\\_na\\_prodej\\_v\\_prumyslove\\_zone\\_semtin/o\\_1\\_okalite](http://www.synthesia.eu/cz/obchod/nemovitosti_na_prodej_v_prumyslove_zone_semtin/o_1_okalite)>
- [12] *Město Pardubice* [online]. Aktualizováno 2008 [cit. 2007-12-20]. Dostupný z WWW: <[http://www.mestopardubice.cz/spravamesta/dulezite\\_informace/stratplan/sp\\_profil/profil\\_do\\_prava/prof\\_doprava040616.html?sablona=newweb\\_tisk](http://www.mestopardubice.cz/spravamesta/dulezite_informace/stratplan/sp_profil/profil_do_prava/prof_doprava040616.html?sablona=newweb_tisk)>

[13] *Pozemky na prodej* [online]. Aktualizováno 2008 [cit. 2008-02-29]. Dostupný z WWW:  
<<http://www.pozemky.cz/page.php?textcat=11&textpg=30>>

## **Seznam tabulek**

Tabulka 1: Srovnání vybraných zemí podle délky železničních tratí na 1 000 km <sup>2</sup> .....	23
Tabulka 2: Charakteristika expertní a komunitní metody zpracování strategického dokumentu .....	37
Tabulka 3: Stavba se dělí na 4 prvky .....	56
Tabulka 4: Nejzatíženější úseky silnic Pardubického kraje .....	83

## Seznam obrázků

Obrázek č. 1: Podrobné schéma členění dopravy.....	14
Obrázek č. 2: Napojení na evropskou síť .....	17
Obrázek č. 3: Délka silniční a dálniční sítě .....	18
Obrázek č. 4: Silniční a dálniční síť v ČR.....	20
Obrázek č. 5: Železniční síť ČR.....	22
Obrázek č. 6: Vodní síť ČR.....	25
Obrázek č. 7: Letiště ČR.....	27
Obrázek č. 8: Dopravní vztahy.....	28
Obrázek č. 9: Pardubické letiště .....	31
Obrázek č. 10: Obecné schéma.....	42
Obrázek č. 11: Poloha rekonstrukce křižovatky „U Trojice“ .....	55
Obrázek č. 12: Dopravní vztahy.....	61
Obrázek č. 13: Nepřístupná oblast.....	66
Obrázek č. 14: Etapa 1.....	67
Obrázek č. 15: Etapa 2.....	68
Obrázek č. 16: Etapa 3.....	69
Obrázek č. 17: Etapa 4.....	70
Obrázek č. 18: Etapa 5.....	71
Obrázek č. 19: Etapa 6.....	72
Obrázek č. 20: Objízdné trasy při případné úplné obousměrné uzavírce I/37 .....	79
Obrázek č. 21: Jednosměrné vedení provozu na I/37 (pro Chrudim – Hradec králové) .....	81
Obrázek č. 22: jednosměrné vedení provozu na rampě MÚK Závodiště (pro Hradec králové – Přelouč).....	82
Obrázek č. 23: Jihovýchodní obchvat.....	85

Obrázek č. 24: Severovýchodní obchvat .....	86
Obrázek č. 25: Jihozápadní obchvat .....	87

## **Seznam zkratek**

ČD - České dráhy

ČTK – Česká tisková kancelář

ČR – Česká republika

D – Dálnice

E – Evropská mezinárodní silnice

EU – Evropská unie

HDP – hrubý domácí produkt

IFR – Let podle přístrojů

IZS – Integrovaný záchranný systém

MHD – Městská hromadná doprava

MS – Městská komunikace

MÚK – Mimoúrovňová křižovatka

OPD – Operační program Doprava

ŘSD – Ředitelství silnic a dálnic

S – Silnice

SFDI – Státní fond dopravní infrastruktury

SO 001 – Zásah do vzrostlé zeleně

SO 002 – Bourací práce, příprava území

SO 003 – Zkrácení kolejí v areálu žst. Pardubice

SO 004 – Odstranění oplocení areálu DOM Pardubice

SO 101 – Komunikace I/37 a MOK

SO 102 – Rampa MÚK I/37 x I/2

SO 103 – Komunikace I/2

SO 104 – Stezka pro pěší a cyklisty

SO 105 – Komunikace II/322

SO 201 – Silniční most přes trať ČD 030 Pardubice – Hradec Králové

SO 202 – Podchod pro pěší pod I/37 – rekonstrukce

SO 203 – Silniční most přes trať ČD 010 Praha – Česká Třebová

SO 204 – Opěrná zeď u I/37

SO 205 – Podchod pro pěší a cyklisty pod větví MÚK I/2 x I/37

SO 206 – Lávka pro pěší a cyklisty přes I/37

SO 207 – Opěrná zeď – rekonstrukce

SO 208 – Opěrná zeď u stezky pro pěší a cyklisty

SO 209 – Opěrná zeď u MÚK Palackého – východní

SO 210 – Opěrná zeď u MÚK Palackého – západní

SO 211 – Nadjezd u Parama

SO 901 – Dočasný železniční přejezd

SO 902 – Provizorní vozovka pro SO 201

SO 903 – Provizorní přemostění pro SO 201

SSZ – Světelné signalizační zařízení

SÚS – Správa a údržba silnic

ÚMO – Úřad městského obvodu

UŽST – Uzlová železniční stanice

VFR – Let pouze za viditelného počasí