



nadace
partnerství
| LIDÉ A PŘÍRODA

MANUÁL PRO TVORBU VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚSTA PŘÍBORA

OBJEDNATEL: MĚSTO PŘÍBOR | ZPRACOVATEL: PARTNERSTVÍ, O.P.S., ZALOŽENÁ NADACÍ PARTNERSTVÍ | ŘÍJEN 2016

Objednatel:

Město Příbor / Městský úřad Příbor – Odbor rozvoje města
náměstí Sigmunda Freuda 19, 742 58 Příbor
zastoupené Ing. Jaroslavem Venzarou
venzara@pribor-mesto.cz

Zpracovatel:

Partnerství, o.p.s., založená Nadací Partnerství
Údolní 33, 602 00 Brno
Tel: +420 515 903 111
Fax: +420 515 903 110
e-mail: partnerstvi-ops@nap.cz
web: www.partnerstvi-ops.cz

Zpracovatelský tým:

Ing. arch. Robert Sedlák
Ing. Marie Fikoczková, MSc.
Mgr. Martin Nawrath
Ing. Jakub Kutílek
Ing. arch. Magdalena Maceková, PhD.

Fotografie: archiv Partnerství o.p.s.

Říjen 2016



Nadace Partnerství pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné znalosti i služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje výsadbu stromů, ochranu přírody, šetrnou dopravu a turistiku, využívání obnovitelných zdrojů energie a kvalitní veřejná prostranství. Společně se čtyřmi sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership Association.

Nevyřešíme problém za vás, vyřešíte ho s námi!

WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ

Obecně prospěšná společnost Partnerství byla založena Nadací Partnerství v roce 2001 za účelem poskytování služeb pro trvale udržitelný rozvoj komunit, obcí a jejich partnerů z neziskového a podnikatelského sektoru. Nabízí zajištění služeb při přípravě a vedení projektů zaměřených především na oblast životního prostředí a trvale udržitelného života.

Podporujeme, plánujeme a tvoříme v partnerství s vámi.

WWW.PARTNERSTVI-OPS.CZ

1.1. Východiska - význam veřejných prostranství

Veřejná prostranství vytváří základní urbanistickou strukturu města. Uspořádání a kvalita veřejných prostranství má zásadní vliv na kvalitu života ve městě a je jednou z podmínek pro harmonický rozvoj města. Systematická péče o veřejný prostor tedy může být silným nástrojem pro ochranu hodnot města a jeho další kvalitativní rozvoj.

Města byla vždy místem setkávání, spolupráce a lidského sdílení, a to do značné míry přímo na veřejných prostranstvích. V minulých dekáдах však města procházela řadou změn s dopadem na podobu a užívání veřejných prostranství. Na degradaci veřejného prostoru se podepsal funkcionalistický přístup k plánování města a necitlivé upřednostňování automobilové dopravy. Současně se ve společnosti odehrávaly změny, které „odvedly“ lidi z veřejných prostranství. Technologické vynálezy jako rádio, telefon, televize a internet způsobily, že se čím dál více mezilidských kontaktů odehrává mimo fyzický veřejný prostor. Stále efektivněji chápaná mobilita se děje do značné míry v izolovaném prostředí automobilů.

V posledních letech dochází v reakci na individualizaci společnosti k určité renesanci veřejných prostranství, která se stávají opět vyhledávaným místem setkávání a nenahraditelných sociálních kontaktů. Spolu s tím roste také poptávka po kvalitě prostředí. Přítomnost lidí na veřejných prostranstvích je dnes však méně nutností a více volbou. Pokud chceme obyvatele města a jeho návštěvníky pozvat k trávení času na veřejných prostranstvích, musíme jim nabídnout určitou kvalitu.

Tento Manuál tedy má ambici generovat poptávku po užívání veřejných prostranství nad rámec nutných přesunů z místa na místo. Základním východiskem pro doporučení obsažená v Manuálu je podpora kvality prostředí s důrazem na každodenní užítelnost a obyvatelnost veřejných prostranství, spolu s ochranou a rozvojem pozitivního obrazu města.

Vitalita veřejných prostranství je úzce spojena s využitím budov, které je obklopují, s vitalitou celého města. Kvalita veřejných prostranství může být impulsem pro nové využití okolních budov. Nicméně zásadním faktorem je přítomnost dostatečného počtu lidí během celého dne. Město by tedy mělo usilovat o jistou intenzitu využití území - dostavbu proluk, ožívování brownfieldů, rozvoj pracovních příležitostí v místě oproti každodennímu odlivu lidí z města za prací jinde.

1.2. Shrnutí Pasportu veřejných prostranství

V Pasportu byla popsána soustava veřejných prostranství města. Jednotlivá prostranství byla zařazena do kategorií a následně bylo provedeno vyhodnocení silných a slabých stránek, příležitostí a ohrožení. Veřejnost byla zapojena prostřednictvím ankety i veřejného plánovacího setkání.

Předpoklady pro rozvoj veřejných prostranství byly vzhledem k rozloze města a počtu obyvatel v Pasportu popsány takto:

- Město má jedno výrazné centrum, které soustřeďuje téměř veškerou vybavenost (obchody, školy, úřady, kulturní instituce apod.) a je velmi dobře (časově) dostupné pro většinu obyvatel města.
- Hlavní (rozsáhlejší) veřejná prostranství s rekreačním využitím tvoří městský park v těsném sousedství centra a nábřeží Lubiny, které také těsně sousedí s centrem a propojuje jej s krajinným zázemím města.
- Krajinné zázemí města lze dosáhnout do 15 minut chůze nebo 5 minut jízdy na kole.
- Lokality se soustředěnou bytovou výstavbou (sídliště) zahrnují veřejná prostranství pro krátkodobou rekreaci v těsné vazbě na bydlení.
- V lokalitách se soustředěnou výstavbou rodinných domů jsou ulice bez tranzitní dopravy, umožňující posílení jejich pobytového využití (obytné zóny v těsné vazbě na bydlení).

Tyto principy považujeme za hlavní kvality, které je třeba chránit a rozvíjet.



1.3. Obsah a struktura Manuálu

Manuál stanovuje principy a požadavky pro rekonstrukce, úpravy i každodenní péči o veřejné prostory města. Tyto principy a doporučení jsou členěny podle tří kritérií: ve vztahu prostranství k urbanistické struktuře, ve vztahu k typu prostranství a podle jednotlivých aspektů kvality.

Pro vybrané lokality stanovuje Manuál podrobnější náměty pro jejich zlepšení ve formě koncepčních úprav i drobnějších zásahů nebo organizačních opatření a doporučuje další postup.

Závěrečná kapitola je věnována procesům utváření prostranství s důrazem na to, jak zapojit do plánování a rozhodování místní obyvatele, kteří jsou každodenními uživateli řešeného prostoru a tedy i jeho dobrými znalci.

Přílohou dokumentu je Dopravní studie ulic Lidická–Jičínská–Karla Čapka, která byla zpracována jako podklad pro formulaci doporučení pro tato klíčová prostranství města.

Soustava ulic, náměstí, parků a dalších prostranství města tvoří systém veřejných prostranství, v ideálu spojitou síť liniových a plošných prvků. Pro zařazení jednotlivých prostranství do systému je nutná určitá zjednodušující kategorizace, která není schopná postihnout a popsat jedinečnost každého prostranství. Míra zjednodušení je dána snahou o srozumitelnost a možnost praktického využití Manuálu.

Orientace v dokumentu

Manuál obsahuje více vrstev, které se doplňují. Pro užívání Manuálu uvádíme konkrétní příklad:

Připravuje se rekonstrukce/úprava běžné ulice bez průjezdné dopravy v lokalitě rodinného bydlení:

→ v kapitole 2.4 jsou sepsána doporučení pro úpravu prostranství v rezidenčních lokalitách

→ kapitola 3.2 obsahuje principy pro dopravně zklidněné ulice

→ principy a požadavky kapitoly 4 - aspekty kvality - se uplatní průřezově a podle kontextu by mělo být naplněno maximum těchto požadavků.

1. Úvod – východiska a struktura Manuálu

2. Požadavky podle urbanistické struktury

- > historické jádro
- > širší centrum
- > sídliště, soustředěná bytová výstavba
- > lokality rodinného bydlení

3. Požadavky podle typu prostranství

- > ulice s vyšším dopravním významem (sběrné)
- > ulice dopravně zklidněné
- > nábřeží
- > parky
- > sídlištní prostranství (viz kapitola struktury)
- > areály s regulovaným přístupem

4. Požadavky podle aspektů kvality

Pohyb

- > dopravní bezpečnost
- > podmínky pro chůzi
- > podmínky pro jízdu na kole

Pobyt

- > podmínky pro pobývání
- > aktivní parter
- > nabídka aktivit

Přírodní prvky

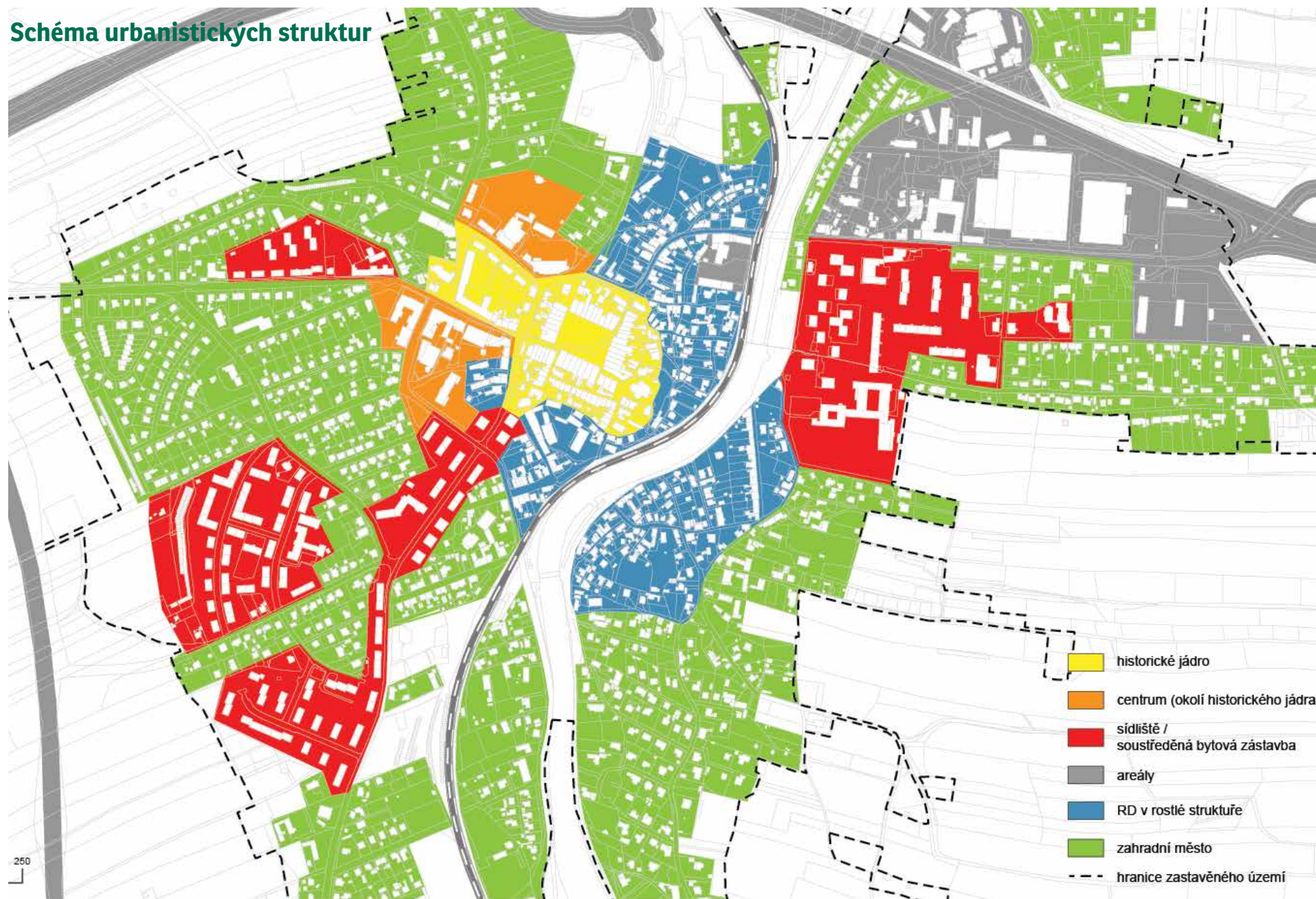
- > zeleň
- > adaptace na změnu klimatu

5. Principy řešení konkrétních vybraných lokalit

6. Standardy participace při plánování veřejných prostranství

Příloha: Dopravní studie ulic Lidická–Jičínská–Karla Čapka

Schéma urbanistických struktur



2. PRINCIPY A POŽADAVKY PODLE TYPU URBANISTICKÉ STRUKTURY

Požadavky na veřejná prostranství a předpoklady pro jejich úpravu a užívání lze do jisté míry zobecnit ve vztahu k urbanistické struktuře – způsobu zástavby a využití území.

V Příboře jsme definovali tyto základní urbanistické struktury:

- > historické jádro
- > širší centrum města
- > sídliště, soustředěná bytová zástavba
- > lokality rodinného bydlení

2.1. Historické jádro

Charakteristika:

Kompaktní středověká struktura kolem ústředního náměstí a kostelního návrší; s přiřazením areálu bývalého piaristického kláštera. Veřejná prostranství ulic a náměstí jsou převážně jasně vymezena a ohraničena souvislou uliční frontou s výjimkou řady proluk nebo neuzavřených bloků, zejména na severu a západě centra. Ulice a náměstí v historickém jádru mají v rámci města velký podíl společenské a obchodní funkce ve vazbě na živý parter. Území je památkově chráněno v režimu Městské památkové rezervace.

Cíl:

- zachovat atraktivitu hodnotného historického prostředí
- umožnit rozvoj života na veřejných prostranstvích
- zajistit kvalitní podmínky pro uživatele dopravující se pěšky, na kole nebo veřejnou dopravou
- zachovat a rozvíjet pestré využití historického jádra, vč. nabídky obchodu a služeb

Možnosti zlepšení:

ulice:

- více prostoru zcela pro pěší nebo s preferencí pěších
- individuální automobilovou dopravu a parkování umožnit nad rámce nezbytné obsluhy území jen do té míry, ve které nebrání rozvoji aktivit na veřejných prostranstvích
- doplnit urbanistickou strukturu dostavbami nebo prostorovým vymezením veřejného prostranství od soukromých pozemků (zídky, práce se zelení)
- realizovat úpravy drobných prostranství (na nárožích, před významnými budovami apod.) pro pobytové aktivity všude tam, kde to prostorové možnosti dovolují
- odstraňovat bariéry (humanizace dopravního průtahu) a zvyšovat komfort pěších vazeb mezi historickým jádrem a okolím

náměstí: (podrobněji viz kapitola 5. Řešení konkrétních lokalit):

- redukovat rozsah ploch pojížděných automobily
- nabídnout více pobytových míst
- omezit parkování s ohledem na umožnění snadné prostupnosti plochy náměstí (z okrajů do středu a naopak)



Náměstí a přilehlé ulice v historickém jádru jsou většinou kvalitně upraveny. Potenciál spočívá v rozšíření nabídky pro jejich využívání - v případě náměstí zvětšení pobytových ploch bez ohrožení auty.



"Uličky" poctivě vydlážděné kombinací žulové kostky a tradiční oblázkové dlažby. Nezbyvá než podpořit realizaci dalších etap v uličkách, které jsou vyasfaltované a nebo nerovným povrchem nebezpečné.

2.2. Širší centrum města

Charakteristika

Území navazující severozápadně na historické jádro, s velkým podílem veřejných budov většího měřítka I důležitých z hlediska vyšší návštěvnosti a frekvence pohybu lidí.

Cíl:

- rozšířit o toto území centrum města a rozvíjet zde centrální charakter území (vice podlaží, polyfunkce, souvislá stavební čára)
- provázat toto území (jeho veřejná prostranství) s historickým jádrem
- snížit zatížení průjezdnou dopravou

Možnosti zlepšení

- veřejná prostranství řešit s důrazem na bezpečnost a pohodu pěších a cyklistů a s nabídkou pobytových míst
- vytvářet důstojné předprostory veřejných budov
- podporovat proměnu přízemní zástavby v ulici Karla Čapka na vícepodlažní objekty s polyfunkčním využitím



Klášteřní zahradu mohou jiná města Příboru jen závidět. Zahrada je srdcem části města, která soustřeďuje veřejné budovy a je tak jeho rozšířeným centrem.



Úpravu bývalého dopravního průtahu ve prospěch pěších a cyklistů považujeme za jedno z klíčových témat v proměně veřejného prostoru města. Kvalitní podmínky generují poptávku po využívání (Kodaň).

2.3 Sídliště a soustředěná bytová výstavba

Charakteristika

Zástavba tvořená bytovými domy o třech až třinácti podlažích doplněná nízkopodlažními objekty občanské vybavenosti. Uspořádání objektů založené na funkcionalistických principech vytváří převážně volně plynoucí veřejný prostor bez zřejmé hierarchie.

Zatímco urbanistické soubory z 50. a 60. let 20. století naznačují vymezení uličního prostoru a vnitrobloku, případně tvoří řádkovou strukturu s meziprostory (Dukelská, Čs. armády, Štramberská), panelová sídliště budovaná od 70. let 20. století často opomínají přirozené lidské měřítko a vytváří volný monotematický neohraničený prostor mezidomí s vloženými komunikacemi, často oddělenými pro pěší a motorovou dopravu (Místecká / dolní sídliště).

Zeleň tvoří podstatnou složku sídlištního prostředí. Charakteristické jsou rozsáhlé travnaté plochy se vzrostlými stromy nebo smíšené výsadby s keřovým podrostem.

Vzhledem k velké různorodosti typů obytných souborů a jejich prostorů lze jen omezeně definovat společná konkrétní pravidla pro úpravy prostranství.

Požadavky / cíl:

- hierarchizovat a strukturovat prostranství (i jednotlivé části sídliště) a zlepšit tak měřítko veřejných prostranství a jejich využitelnost
- zlepšit prostorovou orientaci
- snížit anonymitu a zvýšit sociální kontrolu veřejných prostranství
- „otupit“ ostrou hranu mezi veřejným a soukromým prostorem
- doplnit (rozvíjet) ve vhodných místech lokální centra s kombinací různých funkcí

Možnosti zlepšení:

- rozlišit hlavní veřejná prostranství a poloveřejné „vnitrobloky“, tato prostranství vymežit pomocí alejí, stromořadí, živých plotů, zídek, dlážděných ploch a zlepšit tak „čitelnost“ prostředí, v této souvislosti ověřit potřebnost stávajících cest v území a upravit trasování, případně potvrdit a upravit vyšlapané cesty („desire paths“)

- ve spolupráci s obyvateli mj. na základě poptávky a také na základě analýzy aktuálního užívání veřejných prostranství identifikovat prostranství přílehlá jednotlivým domům (sekcím, vchodům), která je vhodné vymezit jako poloveřejná pro rekreaci nebo komunitní aktivity
- rozvíjet místní centra obchodu, služeb a setkávání (Dukelská, Místecká) – s živým parterem a navazujícími plochami umožňující zastavení, pobývání i neformální setkávání (hřiště, kavárna, komunitní centrum), doplněním mobiliáře a zajištěním kvalitní dostupnosti těchto ploch
- koncepční prací se zelení zlepšovat mikroklima, retenci srážkových vod a také orientaci, čitelnost a měřítko veřejných prostranství
- umožnit soukromou údržbu ploch zeleně (květinové předzahrádky, komunitní zahrady apod.)
- stanovit různé intenzitní třídy údržby veřejných prostranství ve vazbě na jejich hierarchii a využití (intenzivní údržba pro pobytový trávník a naopak „luční“ charakter v okrajových částech bez poptávky po využití)



Základem revitalizace sídlištních ploch je jejich prostorové rozčlenění a rozlišení jejich charakteru od polosoukromých předzahrádek po veřejná parková prostranství (Kodaň).

2.4 Lokality rodinného bydlení

Charakteristika

V lokalitách s převažujícím využitím pro rodinné bydlení rozlišujeme několik typů struktur. A) Rostlá zástavba se nachází mezi historickým jádrem, ulicí Ostravskou a řekou i na jejím druhém břehu v lokalitě Benátky. Tato struktura je typická drobným měřítkem s absencí větších veřejných prostranství. Území má buď venkovský charakter (Benátky) nebo kompaktní ve vazbě na historické jádro (uličky). B) Zahradní město tvoří již prostorově regulovaná zástavba převážně 20. století kolem většinou pravidelné uliční sítě. C) Výčet doplňují administrativně připojené obce Prchalov a Hájov a území na jižním okraji města s nespojité zastavěným územím.

Požadavky / cíl:

- vytvářet kvalitní bezpečné obytné prostředí bez zatížení tranzitní dopravou
- vytvářet podmínky pro pobytové využívání veřejných prostranství a rozvoj sousedských vztahů
- úpravou prostranství přispět k pozitivnímu mikroklimatu i posílení svěbytného charakteru jednotlivých lokalit

Prostředky / možnosti zlepšení:

- pokračovat v trendu zavádění režimu Obytné zóny nebo Zóny 30 (zvyšujících dopravní bezpečnost a zlepšujících podmínky pro chůzi a jízdu na kole) – všude, kde má komunikace pouze místní obslužný význam s nízkou intenzitou dopravy
- sjednotit výšku chodníků a vozovky a vyjádřit tak princip sdílení
- stavebními opatřeními neumožnit automobilům rychlou jízdu
- podrobněji > *kap. 4. Požadavky dle aspektů kvality*
- identifikovat místa s potenciálem pro zastavení a pobyt – plácky s lavičkami na nárožích, zklidněné křižovatky atd. a jejich úpravou podporovat identitu místa
- zlepšit mikroklima výsadbou souvislých stromořadí, alej i solitérních stromů
- umožnit obousměrný provoz cyklistů podrobněji > *kap. 4. Požadavky dle aspektů kvality*

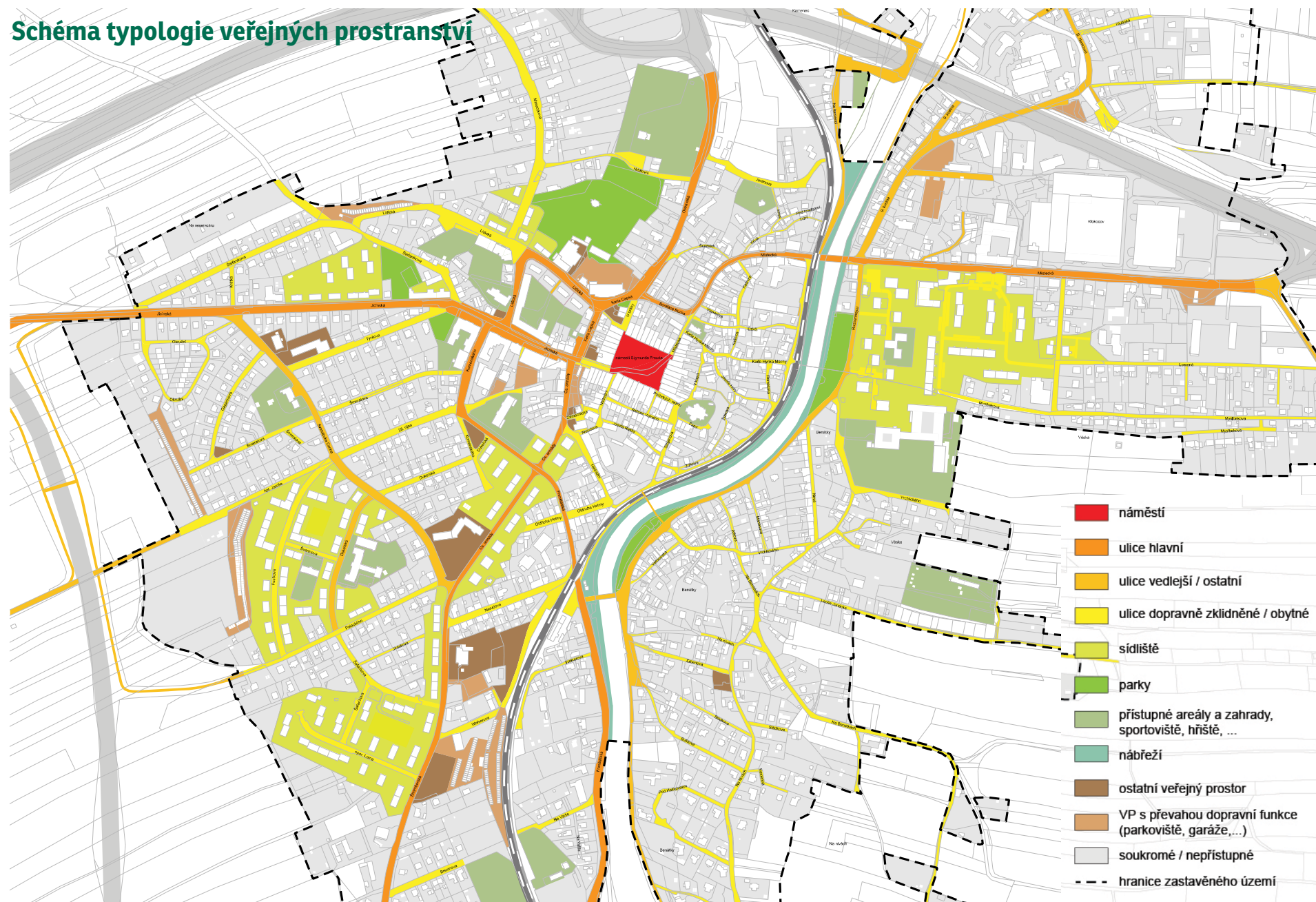


Uliční prostor v obytné zástavbě by měl svým řešením podporovat chůzi a jízdu na kole a naopak neumožňovat rychlou jízdu autem. To je předpoklad pro obývání ulice (Culemborg, NL).



Soukromá zahrada u rodinného domu je skvělá věc. Ale i setkání se sousedy nebo hry dětí na "neutrální půdě" před domem jsou atraktivou. Inspirovat se můžeme v západních městech, např. v Utrechtu, NL.

Schéma typologie veřejných prostranství



3. PRINCIPY A POŽADAVKY PODLE TYPU PROSTRANSTVÍ

Veřejná prostranství dělíme do typologických kategorií, které se odvíjejí zejména od jejich prostorového a funkčního vymezení.

Pro každý typ veřejného prostranství jsou uvedeny požadavky, které by měly být splněny s ohledem na jeho kvalitu.

- ulice s vyšším dopravním významem (sběrné)
- ulice dopravně zklidněné
- nábřeží
- parky
- sídlištní prostranství (viz kapitola 2. *Požadavky dle urbanistické struktury*)
- areály s regulovaným přístupem

Počet typů prostranství je redukován zejména s ohledem na praktické používání Manuálu a orientaci v něm. Typ „náměstí“ není v této kapitole zpracován a doporučení pro Náměstí Sigmunda Freuda (jediné příborské prostranství zařazené do této kategorie) jsou obsažena v kapitole 5. *Řešení konkrétních lokalit.*

3.1 Ulice s vyšším dopravním významem

Charakteristika

Ulice je základním prvkem urbanistické struktury města. Je liniovým prostorem se zřejmou úlohou obsluhy objektů a často i širšího území města. Význam ulice však nemůže být zužován na pouhou dopravní funkci. Každá ulice by měla podle kontextu nabízet také maximum příležitostí pro pobyt a společenské kontakty.

Na území města je minimum ulic s tranzitním významem. Po dokončení obchvatu města (silnice I/58 Frenštát p. R. - Ostrava) budou komunikace, které byly dříve výrazně zatížené tranzitní dopravou, sloužit jen dopravě místní, případně příměstské a regionální.

Ulice, které mají přenést určité dopravní zatížení, mají tímto daný limit v uspořádání prostoru – prioritní zůstávají podmínky pro automobilovou dopravu, která plní roli základní kostry pro obsluhu území.

I na dopravně zatížených ulicích lze však realizovat úpravy zejména s ohledem na bezpečnost všech účastníků provozu, zejména těch zranitelnějších – chodců a cyklistů – a to v přímých úsecích, na přechodech i v místech křížení.

Požadavky / cíl:

- zajistit vhodné uspořádání uličního profilu s ohledem na městské prostředí (kde se pohybují pěší a cyklisté)
- zklidňovat automobilovou dopravu a umožnit bezpečný a maximálně komfortní pohyb i pěším a cyklistům
- vytvářet podmínky pro zvýšení podílu nemotorové dopravy (pěší a cyklistické v kombinaci s veřejnou dopravou), která na sebe váže žádoucí pobytové aktivity

Prostředky / možnosti zlepšení:

- v rámci dopravní politiky koncepčně redukovat automobilovou dopravu, která svými prostorovými nároky a dalšími vlivy negativně ovlivňuje užitnost veřejného prostranství
- zajistit snadnou prostupnost území zejména pro chodce (stezky, průchody) a cyklisty (sportovně-rekreační stezky, obousměrný průjezd cyklistů jednosměrkami)

- vhodnou (nejmenší možnou) šířkou jízdních pruhů psychologicky zpomalovat automobilovou dopravu
- uliční profil dle možností doplňovat stromořadími
- bezpečné přechody a místa pro přecházení řešit s využitím ostrůvků pro přecházení
- zejména ve stísněných podmínkách umožnit v těchto typech ulic pouze krátkodobé parkování pro zajištění nezbytné obsluhy přilehlých objektů
- využít koridor pro vedení souběžných pěších nebo cyklistických tras pro zajištění celoměstských vazeb



I dopravně zatížená ulice může být řešena tak, aby se zde chodci necítili ohroženi dopravou a měli možnost bezpečného přecházení (Plzeň).

3.2 Ulice dopravně zklidněné - obytné zóny

Charakteristika:

Ulice v obytném prostředí bez tranzitní dopravy sloužící především k obsluze přilehlých domů/objektů. V režimu obytné zóny, zóny 20 nebo 30 jsou členěny tak, aby zde vznikaly i plochy pobytové a plochy zeleně. Na ulici vzniká zvýšením bezpečnosti prostor pro pobyt lidí, hry dětí apod.

Požadavky / cíl:

- zklidněním dopravy a uspořádáním uličního profilu umožnit bezpečný pohyb pěších i cyklistů a nabízet také možnosti pro pobytové využití
- vhodným řešením redukovat hluk z dopravy jako předpoklad pro pobytové využití prostranství
- využít prostranství pro zlepšení městského mikroklimatu

Prostředky / možnosti zlepšení:

- zavádět režim obytné zóny a Zóny 30 jak v centrální části města, tak i v rezidenčních oblastech – všude, kde má komunikace pouze místní obslužný význam s nízkou intenzitou dopravy
- sjednotit výšku chodníků a vozovky (zejména ve stísněných uličních profilech) a vyjádřit tak princip sdílení
- stavebními opatřeními neumožnit automobilům rychlou jízdu (nepřímé jízdní pruhy, měnící se profil, střídání parkovacích stání, členěním zelení a stromy)
- materiálovým řešením potlačit dopravní charakter ulice (dlažby apod.)
- identifikovat místa s potenciálem pro zastavení a pobyt – plácky s lavičkami na nárožích, zklidněné křižovatky atd.
- zlepšit mikroklima výsadbou souvislých stromořadí a alejí
- umožnit obousměrný provoz cyklistů podrobněji > *kap. 4. Požadavky dle aspektů kvality*
- identifikovat místa s potenciálem pro zastavení a pobyt – plácky s lavičkami



Závory na ulicích nejsou dobrým řešením. Pokud však jen brání rychlé nebo tranzitní dopravě, je možností, jak vytvořit z ulice skutečně obytnou zónu (Culmborg, NL).



Drobné měřítko a různé detaily dokládají, že za pěkného počasí se na ulici bydlí (Utrecht, NL).

3.3 Nábřeží

Charakteristika

Prostranství lemující vodní toky nebo plochy můžeme zjednodušeně členit na urbanizovaná a krajinná (přírodní). V Příboře má i část nábřeží Lubiny protékající centrem města spíše přírodní charakter, který je vhodné respektovat.

Požadavky / cíl:

- umožnit souvislou a maximálně bezbariérovou prostupnost nábřeží jako vycházkových i dopravních tras pro pěší a cyklisty
- nabídnout místa zastavení a pobytu s možností přístupu k vodě.
- umožnit pohodlnou dostupnost nábřeží ze zastavěného území města
- umožnit dostatečný počet „překročení“ řeky v žádaných trasách (řeka by neměla být bariérou)
- sladit požadavky na přístupnost břehů a jejich podmínky pro pobyt s požadavky protipovodňové ochrany a bezpečnosti

Prostředky / možnosti zlepšení:

- zajistit souvislou prostupnost říční krajiny a tam, kde je to možné a účelné, také přímou dostupnost říčních břehů
- prověřit a doplnit chybějící úseky cest pro pěší a cyklisty podél nábřeží
- vytvořit pobytová místa v kontaktu s řekou a vybavit je odpovídajícím mobiliářem
- na „zelené stezky“ směřující podél řeky mimo město umístit místa zastavení, odpočinku a rekreace s odpovídajícím vybavením a mobiliářem (lavičky, pikniková místa, přístřešky, informační a orientační prvky)



Nábřeží Lubiny vnímáme jako další z klíčových veřejných prostorů města. Zejména snadná souvislá prostupnost břehů a doplnění pobytových míst by jeho atraktivitu ještě zvýšila.



Obnovené nábřeží soutoku Mže a Radbuzy v Plzni nabízí zajímavá místa k zastavení.

3.4 Park(-y)

Charakteristika

Prostranství s převažujícím podílem zeleně, primárně určené pro relaxaci a rekreaci, plní také ekologické funkce. Park má ve městě důležitý význam mj. jako místo ke krátkodobé rekreaci. Pro obyvatele Příbora by měl být pěšky dostupný během 5-10 minut buď Městský park nebo nábreží, případně jiná nová parkově upravená rozlehlější plocha. Městský park plní také roli dějiště společenských a kulturních akcí.

Požadavky / cíl:

- rozvíjet dostupnost lokálního „zeleného“ veřejného prostranství
- dbát na sociální bezpečnost městských parků
- nabídnout odpovídající prostředí pro pobyt a rekreaci

Prostředky / možnosti zlepšení:

- v koncepci parkových ploch vycházet mj. ze scénáře, resp. programové náplně:
 - pro pohybové aktivity: síť cest, okruhy a extenzivní údržba,
 - pro pobyt: cílová místa s vybavením, nabídkou aktivit a intenzivní údržbou
- rozlišovat typologii parků s příslušnými požadavky:
 - městské parky malé rozlohy intenzivně udržované, s pobytovými trávníky, občerstvením, programy a službami
 - krajinné přírodní parky s extenzivní údržbou jako místa pro klidnou rekreaci v přírodě blízkém prostředí
- jasně členit a odlišovat (v rámci jednoho parku) funkční plochy, například:
 - „bezpečné“ pobytové plochy s kvalitním trávníkem a úpravou zeleně
 - plochy pro venčení psů s extenzivní údržbou a méně atraktivní lokalizací



Zvláště v blízkosti škol jsou parky a jejich pobytové trávníky hojně navštěvovány (Kodaň).

3.5 Areály s regulovaným přístupem

Charakteristika

Areály s regulovaným přístupem jsou zahrady, hřbitovy, školní zahrady a hřiště. Jsou to intenzivně upravované plochy s komponovanými plochami buď zeleně nebo vybavení. Jsou vyhledávaným místem pro kulturní, společenské a sportovní aktivity.

Požadavky / cíl:

- využít potenciál ploch zeleně jako intenzivní formy městské zeleně, která vzhledem k regulovanému přístupu poskytuje vyšší kvalitu prostředí
- zajistit úroveň údržby v požadované intenzitě

Prostředky / možnosti zlepšení:

- podpořit pobytovou funkci mobiliářem a vybavením
- zřídit roli správce areálu



Přístupnost areálů příborských mateřských a dalších škol jsou dobrým modelem zajištění dostupnosti jak dětských tak i sportovních hřišť a výhody jejich snazší údržby v rámci těchto institucí.



Při řešení dětských hřišť by se mělo myslet na pohodu nejen dětí, ale také jejich dospělého doprovodu.

4. PRINCIPY A POŽADAVKY PODLE ASPEKTŮ KVALITY

Kritéria kvality veřejného prostoru můžeme zjednodušeně dělit na podmínky pro pohyb a pobyt. Zvláštní kategorii tvoří přírodní složka veřejných prostranství.

A) Podmínky pro pohyb

Doprava (mobilita) patří mezi základní funkce veřejného prostoru. Je třeba nalézt vyvážený poměr mezi různými druhy dopravy, především automobily, cyklisty a chodci, aby nedocházelo ke kolizím a ohrožení. Auta mají největší nároky na prostor jak v pohybu (silnice), tak v klidu (parkování).

Cyklodoprava umožňuje v městském prostředí dostatečně rychlou variantu pro běžné vzdálenosti. Nemá velké prostorové nároky, nedochází ke znečištění, ani hlukové zátěži okolí. Cyklodoprava podporuje vitalitu veřejných prostor.

Pěší pohyb je sice nejpomalejší, ale přináší řadu výhod. Zajišťuje přirozenou relaxaci a udržení dobrého zdraví, působí jako prevence civilizačních chorob (obezity, srdečních chorob, stresu). Umožňuje jak přepravu, tak zážitky (vycházky). Přítomnost chodců zvyšuje přirozenou kontrolu míst a jejich atraktivitu („Lidi přitahují další lidi.“). Pěší mají největší ekonomický potenciál (menší obchody, kavárny). V neposlední řadě je přátelská vůči všem obyvatelům bez rozdílu (různý věk, různé sociální postavení). Pokud pro chůzi nejsou dobré podmínky technické (bariéry, úzké nebezpečné průchody) a estetické (hlučnost, nudnost), stává se z radostné velmi obtížnou.

B) Podmínky pro pobyt

Veřejné prostory mají sloužit především lidem. To znamená splňovat všechny předpoklady pro příjemný a podnětný pobyt venku, umožňovat plánovaná i náhodná setkání. I když to působí až příliš samozřejmě, není to tak zcela banální. Proto, aby lidem bylo na veřejných prostorech dobře, musí být splněna řada podmínek. A nestačí pouze přidat některé prvky, většinou se jedná o vhodnou kombinaci podmínek a prvků, aby prostor mohl dobře sloužit obyvatelům.

C) Přírodní prvky veřejných prostranství

Dostatečný podíl přírodních prvků podporuje souběžně hned několik funkcí – zvýšení pobytové a estetické kvality míst, redukce vlivu klimatických změn na území města, snížení energetické náročnosti, snížení negativních vlivů městského prostředí (prašnost, hluk apod.).

4.1. Dopravní bezpečnost

Požadavky / cíl:

- minimalizovat pocit ohrožení z dopravy zejména u pěších a cyklistů
- umožnit bezpečný plynulý pohyb po souvislých (vzájemně propojených) veřejných prostranstvích
- odstraňovat bariéry liniové (dopravní stavby), plošné (neprostupné areály) i výškové (nadchody a podchody nahrazovat úrovnovým propojením), naplňovat požadavky na bezbariérový pohyb pro všechny, především pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- v uspořádání uličních profilů v městském prostředí upřednostňovat „měkké formy dopravy“ (pěší a cyklistickou) ve vazbě na veřejnou dopravu před individuální automobilovou
- zajistit provázanost různých druhů dopravy mezi sebou, hlavně s důrazem na veřejnou dopravu (vlak)

Prostředky / možnosti zlepšení:

- uplatňovat dopravní a architektonické řešení zpomalující automobilovou dopravu (psychologicky či fyzicky pomocí zpomalujících prvků)
- realizovat v městském prostředí minimální dostačující šířky jízdních pruhů s ohledem na zklidnění dopravy a získání prostoru pro chodce a cyklisty
- prosazovat řešení umožňující co nejkratší délku přechodu pro chodce s využitím vložených ostrůvků a/nebo vysazených chodníkových hran umožňujících oční kontakt mezi řidičem a chodcem
- minimalizovat plochy vozovky v křižovatkách (malé poloměry, kompaktní řešení)
- realizovat dostatečnou šířku chodníku (prostoru pro chodce) s ohledem na potenciální míru využití (podrobněji > 4.2. *Podmínky pro chůzi*)
- pro cyklisty zřizovat na hlavních ulicích cyklopruhu nebo cyklostezky, ve vedlejších ulicích podpořit bezpečný provoz cyklistů zaváděním Zón 30 (podrobněji > 4.3. *Podmínky pro jízdu na kole*)



Přechod na vjezdu do obytné zóny zvýšený do úrovně vozovky (Chrudim).



Zpomalující opatření - nepřímé úseky vozovky vymezené zahrazovacími sloupky (Praha).



Úzký jízdní pruh a chodníková hrana vysazená před parkovací záliv - řešení zvyšující (viditelnost) bezpečnost chodců (Tábor).



Vhodným zpomalovacím opatřením v zóně 30 je také zvýšená plocha celé křižovatky. Pro chodce také bezbariérové řešení ve všech směrech (Brno).



Přechod pro chodce s dělícím ostrůvkem mezi dvěma směry pomůže bezpečnějšímu přecházení všem, zvláště pak pomalejším seniorům nebo dětem (Plzeň).



Dlouhý příčný práh (vozovka zvýšená do úrovně chodníku) v místě, kde vedlejší ulice kříží chodník podél ulice hlavní, jako funkční řešení ve prospěch chodců (Plzeň).

4.2. Podmínky pro chůzi

Požadavky / cíl:

- zajistit logické uspořádání území umožňující prostupnost bez zbytečných zacházek a přispívající ke snadné orientaci v území
- umožnit bezbariérový a maximálně plynulý pěší pohyb městem (podrobněji > Dopravní bezpečnost)
- vytvářet podmínky pro vzájemnou podporu pohybových a pobytových aktivit ve veřejném prostoru

Prostředky / možnosti zlepšení:

- na každém veřejném prostranství hledat optimální formu soužití všech druhů dopravy s maximálním možnou preferencí a komfortem pro chodce (ve vazbě na veřejnou dopravu) a cyklisty (kteří svojí přítomností též přispívají k vitalitě veřejných prostranství)
- prosazovat řešení umožňující co nejkratší délku přechodu pro chodce s využitím vysazených chodníkových hran a případně vložených ostrůvků, zajistit nasvětlení přechodů
- umožnit přecházení i mimo křižovatky a přechody v podobě „míst pro přecházení“ dle ČSN 73 6110 a příslušných TP (Technických podmínek) s ohledem na to, aby vozovka nebyla bariérou (komplikující např. využívání služeb na obou stranách ulice)
- připojení vjezdů a vedlejších ulic realizovat formou chodníkového (nebo stezkového) přejezdu tak, aby nebyl narušen komfort chodníku nebo stezky na hlavní ulici
- umožnit přímé pěší vazby ve všech směrech křižovatky (přechody pro chodce nebo místa pro přecházení na všech ramenech křižovatky)
- v dopravně zklidněných lokalitách realizovat zvýšené křižovatky (plocha křižovatky zvýšená na úroveň chodníku) zpomalující dopravu a upřednostňující zde chodce
- důsledně dodržovat vyhlášku o bezbariérovém řešení zajišťující přístupnost pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace

→ doporučená šířka chodníků dle typu ulice:

- zklidněné: v maximální míře využívat režim Obytná zóna
- hlavní ulice: minimálně 3 m
- ostatní:
 - 2 m minimum ve stísněných podmínkách a tam, kde je nízká intenzita pěšího provozu (se zachováním volného průchodu 1,5 m v případě ojedinělé překážky)
 - 3 m jako základní míra běžného chodníku
 - více než 3 m tam, kde je předpoklad doprovodných aktivit (předzahrádky, vystavování zboží / předsunutý prodej, zastávky VHD apod.)

- na chodnících zachovat stanovený průchozí profil bez bariér (sloupky osvětlení, odpadkové koše, zahrádky, dopravní značky, zábradlí apod.)
- při nedostatku prostoru v profilu ulice je třeba hledat soulad dopravní koncepce a koncepce veřejných prostranství. S ohledem na význam prostranství případně upřednostnit pěší a cyklisty i na úkor IAD a to jak v pohybu, tak i v klidu (parkování).
- cíleně snižovat poptávku po parkování postupným omezováním nebo alespoň nezvyšováním kapacity v místech, kde parkování zabírá prostor jiným žádoucím aktivitám a nabídkou alternativy (parkování mimo exponovaná území, v docházkové vzdálenosti, spolu s podporou pěší a cyklo dopravy)
- kvalitním podmínkám pro pěší věnovat zvýšenou pozornost ve vazbě na zastávky veřejné dopravy – pohodlná dostupnost zastávek je jedním z kritérií pro volbu dopravního prostředku
- pro zachování nebo obnovení prostupnosti území mimo stávající uliční prostory a další veřejná prostranství (krajina, areály, přestavbové a zastavitelné plochy) je nutné stanovit podmínky v územně plánovací dokumentaci s jejich následným upřesněním v podrobnější dokumentaci (územní studie, územní rozhodnutí)
- v architektonickém a technickém řešení chodníků a dalších prostranství pro pěší dbát na technicky a esteticky vyhovující řešení v souladu s významem místa a charakterem prostranství (chodníky přednostně dlážděné kamennou, případně betonovou dlažbou, na prostranstvích s přírodním charakterem preferovat přírodnější povrchy – pískový mlat, minerální beton)
- koordinovat umístění sloupů osvětlení, další technické infrastruktury i mobiliáře tak, aby ponechal jasné a dostatečně široké pěší, resp. cyklistické koridory; sdružovat infrastrukturu na společné sloupy
- architektonickým řešením uzlových míst (nároží, křižovatky) a instalací orientačního systému podporovat snadnou orientaci



Dopravně zklidněná ulice, kde chodci mají respekt. V ulicích však mají své místo také cyklisté, auta i zeleň (Berlín).



Charakter prostředí rozhoduje o tom, zda je člověk ochoten jít a nebo se rozhodne pro jiný způsob dopravy. Chodci jsou pro město nejlevnějším a neefektivnějším řešením. Razantní rozšíření chodníku na jedné z hlavních ulic v Kodani.

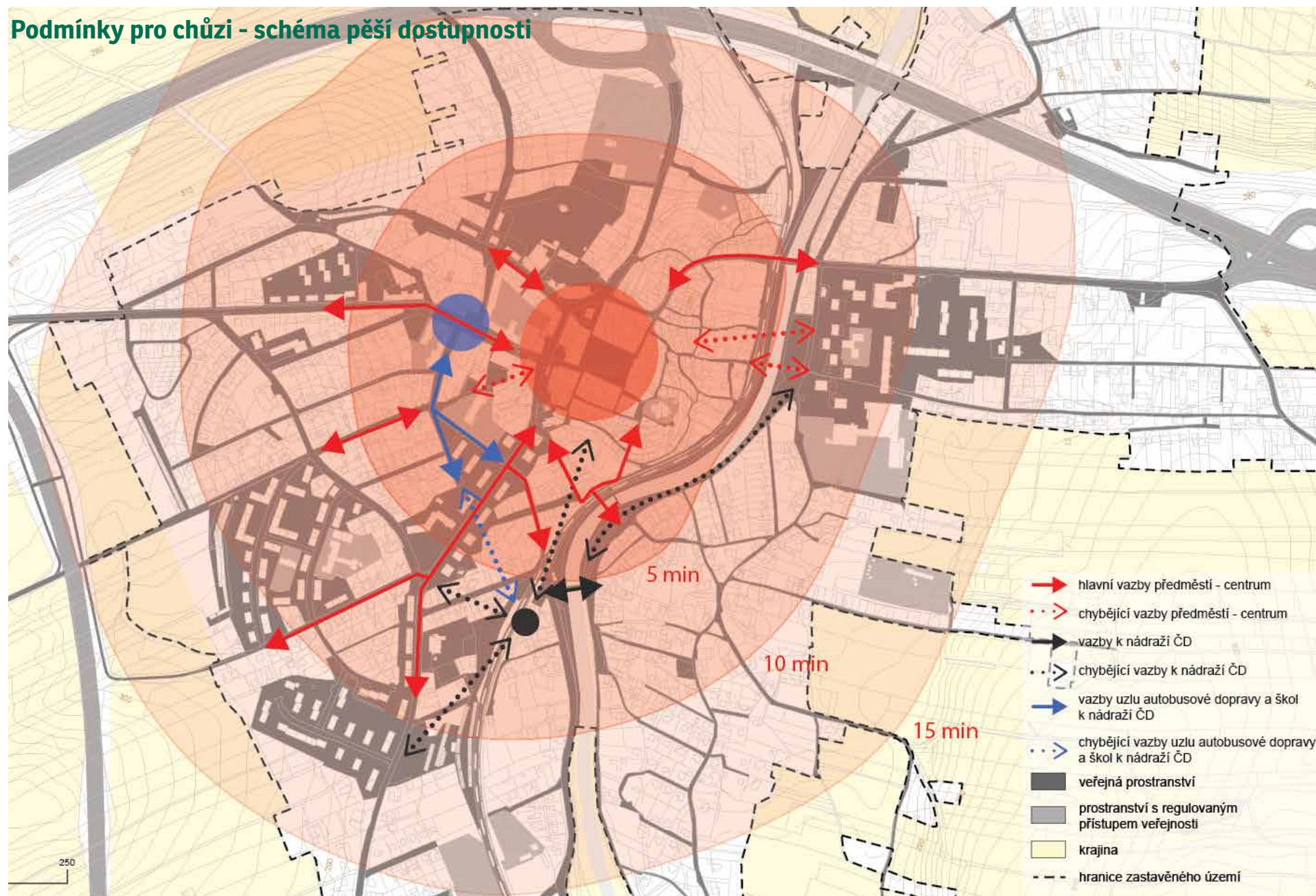


Povrchy v jedné výškové úrovni, odlišené pouze materiálovým řešením (Brno).

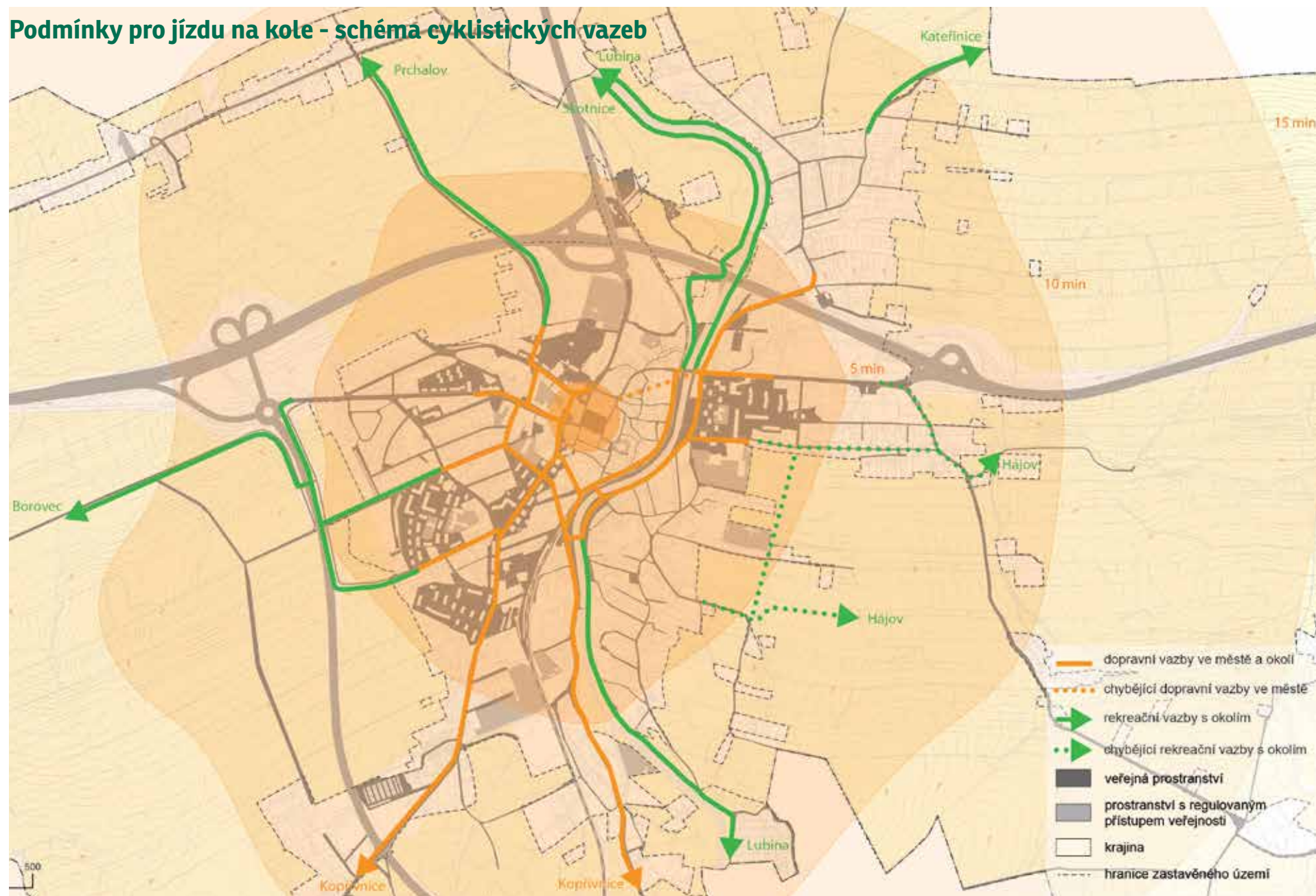


Řešení pěší zóny s dostatečnou dimenzí chodníku doplněného o lavičky a další mobiliář (Erfurt).

Podmínky pro chůzi - schéma pěší dostupnosti



Podmínky pro jízdu na kole - schéma cyklistických vazeb



4.3. Podmínky pro jízdu na kole

Požadavky / cíl:

- nabídnout přímé a bezpečné trasy pro každodenní dopravu na kole
- využít potenciál zelených rekreačních koridorů a propojit je do snadno dostupné sítě cyklotras pro rekreační účely nebo jako alternativu pro dopravu městem
- umožnit bezpečné parkování kol před veřejnými budovami, v dopravních terminálech, v místě bydliště, škol a pracovišť a v dalších cílech (centrum města, městské třídy apod.)

Prostředky:

- na hlavních trasách (tangenty + radiály) zřizovat cyklopruhy nebo samostatné cyklostezky
- ve vedlejších ulicích při zklidnění provozu začlenit cyklisty do hlavního dopravního prostoru
- zřizovat v jednosměrných ulicích cykloobousměrky pro snadný a přímý průjezd požadovaným směrem bez zbytečných zajižděk
- dostatečným zázemím pro cyklisty v uzlech veřejné dopravy umožnit intermodalitu (kombinaci různých dopravních prostředků během cesty – kolo+vlak, kolo+bus)
- na území celého města, zejména v blízkosti významnějších cílů, instalovat bezpečné stojany na kola – nejlépe ve tvaru obráceného písmene U, ke kterému je možné kolo přimknout bezpečně rámem, případně úschovny a cykloboxy pro krátkodobé a střednědobé bezpečné odložení
- podporovat sdílení kol a další projekty podporující šetrnou mobilitu
- vhodným řešením podporovat soužití pěších a cyklistů – vhodné způsoby křížení tras, souběh cyklostezky a chodníku odlišit např. různými povrchy, uplatnit vhodné formy zpomalení v nebezpečných úsecích



Při dostatečné šířce vozovky je vhodné vyznačit plnohodnotný cyklopruh. Pokud nelze splnit normovou šířku, je vhodné podpořit bezpečnost cyklistů piktogramovým koridorem (Brno).



Základním předpokladem pro využívání jízdního kola k dopravě po městě je pocit bezpečí. Ten je dán mj. existencí souvislých tras v hlavních dopravních směrech - zejména radiálně do centra města (Kodaň).



Příklad uspořádání uličního profilu v hlavní ulici: samostatný jednosměrný cyklopruh mezi chodníkem a pásem využitým pro parkování a stromořadí (Utrecht).



Možnost bezpečného parkování kola je dalším předpokladem pro jeho využívání. Ideální jsou stojany ve tvaru obráceného písmene U, ke kterým lze kolo zamknout bezpečně rámem (Drážďany).



Ve vedlejších ulicích (zóny 30, zóny 20 a obytné zóny) není třeba zřizovat vyhrazené pruhy pro cyklisty. V Berlíně však i přesto některé ulice označují jako prostor s předností cyklistů.



Parkování pro kola je velmi důležité u veřejných budov (škol, úřadů apod.), ale také u stanic a zastávek veřejné dopravy (na nádraží), kde umožní žádoucí kombinaci způsobu dopravy (kolo+vlak na místo auta).

4.4. Podmínky pro pobývání

Požadavky / cíl:

- vytvořit prostorové podmínky a umístit vhodné prvky pro pobytové aktivity nejen na náměstích a v parcích, ale také na ulicích a dalších typech veřejných prostranstvích s ohledem na potenciální míru využití
- dostatečnou nabídkou pestrých možností sezení podpořit obytnou a sociální funkci veřejných prostranstvích
- užitnost mobiliáře podpořit jeho vhodným umístěním spolu s odpovídajícím tvarovým a materiálovým řešením
- vstřícností při žádostech o zřizování předzahrádek kaváren a restaurací podpořit obytnou a sociální funkci veřejných prostranstvích a podpořit tak místní ekonomiku a aktivní parter
- při zřizování předzahrádek zachovat prostupnost veřejných prostranstvích
- vhodnými regulativy zajistit estetickou úroveň a kulturu prostředí

Prostředky / možnosti zlepšení:

- na veřejných prostranstvích zajistit přiměřený prostor pro pobytové aktivity s ohledem na potenciál místa
- zajistit dostupnost veřejných WC a píték přiměřeně k intenzitě a charakteru užívání veřejných prostranstvích (centrum města, terminály veřejné dopravy, prostranství celoměstského významu, velké rekreační plochy)

Lavičky a druhotné možnosti sezení

- četnost laviček navrhovat s ohledem na potenciál místa, s ohledem na méně mobilní chodce také v pravidelných kratších docházkových vzdálenostech
- možnosti sezení situovat na místa s dobrým výhledem, pokud možno preferovat umístění s krytými zády (živý plot, zídka, dům apod.)
- nabídnout místa k sezení na slunci i ve stínu, je-li to v místě možné
- některé prvky sezení uspořádat tak, aby byla umožněna komunikace ve skupině (konverzační ostrůvky), tedy ne v přímé řadě, ale například dvě lavičky orientované kolmo k sobě apod.
- cíleně vytvářet také druhotné sezení na (schodišťových) stupních, zídkách apod.
- v souvislosti s uspořádáním mobiliáře pro sezení zohlednit požadavky na měřítko a mikroklima

Specifikace mobiliáře a dalších prvků

- využívat design odolný vandalismu a současně nenáročný na údržbu
- sedák laviček se nedoporučuje z kovu ani kamene (v zimě studí, v létě pálí), záměr použití těchto materiálů v konkrétních případech musí být odůvodněný
- na každém prostranství s pobytovým významem vždy nabídnout mimo jiné typy sedacího mobiliáře i klasické lavičky s opěradlem
- ve vhodných případech zvážit využití mobilního sedacího nábytku (oblíbený koncept pro oplocené parky a zahrady např. Jardin du Luxembourg Paříž, Bryant Park New York, ale nově i Malostranské náměstí nebo Piazzeta Národního divadla v Praze)



Trávení času ve veřejném prostoru je zcela přirozené a také příjemné, pokud jsou k tomu vytvořené podmínky, tedy pokud se zde můžeme cítit příjemně a máme zajímavý výhled. Často tento pobyt souvisí s aktivitami v přízemí přilehlých domů: kavárny, školy, obytného domu apod. (Utrecht).



Lavička lákající k posezení - pohodlná, s možností volby na osluněném místě nebo ve stínu. Výhled na pouliční scénu je dalším lákadlem, neboť "největší atrakcí pro člověka je druhý člověk", jak praví severské přísloví.



Atypický sedací prvek (Kodaň).



Nejen mladé lákají k sezení i jiné prvky než klasické lavičky. Oblíbené je stupňovité sezení, buď s dřevěnými sedáky, případně i s jiným povrchem (Lubljana).



Berlínské rezidenční čtvrti jsou ukázkou bezprostředního obývání ulic. Zahrádky kaváren se neformálně střídají s lavičkami pro volné sezení "bez útraty".

4.5. Aktivní parter

Požadavky / cíl:

→ rozvíjet živý parter jako jeden ze základních atributů města - jako atraktor pro přítomnost lidí ve veřejném prostoru, pro atraktivitu pěšího pohybu, jako prostředek neformální sociální kontroly

Prostředky:

- na významných veřejných prostranstvích uplatňovat v územních studiích, regulačních plánech a v územním rozhodování požadavek na veřejně přístupný parter
- podporovat zachování a rozvoj malých provozoven v centrální části města, na městských třídách a hlavních ulicích, v místních centrech cílevědomou péčí o kvalitní veřejný prostor v těchto lokalitách
- v obytných územích vytvářet podmínky pro rozvoj rezidenčního parteru – dopravně zklidněné ulice a obytné zóny, členěním prostranství na prostorově vymezené části veřejné / poloveřejné / polosoukromé / případně soukromé umožňující různé způsoby využívání prostranství
- architektonickým řešením objektů vytvořit podmínky pro zastavení, postávání a úkryt před povětrnostními vlivy (podloubí, niky, římsy apod.)
- podporovat zřizování předzahrádek kaváren a restaurací:

Předzahrádky

- při zřizování předzahrádek zajistit zachování volného pěšího průchodu minimálně v čistém profilu 1,5 m, ideálně v dimenzích specifikovaných v kapitole 4.2 *Podmínky pro chůzi*, ve výjimečných případech řešit individuálně
- v uličních profilech je vhodné při nedostatečné šířce chodníku zřizovat předzahrádky na úkor parkovacího pruhu
- preferované je umístění mobiliáře přímo na dlažbě, bez koberců, pódíí, oplocení a exotických dřevin
- výši poplatku za zábor veřejného prostranství pro účely předzahrádek stanovit tak, aby poplatek nebyl překážkou a naopak fungující předzahrádky oživovaly veřejný prostor a přispívaly k pestrému veřejnému životu
- umožnit zájemcům celoroční provoz předzahrádek (teplé zimy), nevhodné však je zastřešení a mobilní stěny



Souvislá uliční čára členěná nikami vstupů vytváří prostředí pro rozvoj pobytových aktivit (Kodaň).



Pocit živého parteru a atraktivního prostředí obecně má člověk při chůzi ulicí s tradiční parcelací o délce průčelí kolem deseti metrů, díky čemuž je scéna velmi proměnlivá. Dalším faktorem je řemeslný detail (Utrecht).



Široký chodník a na něm volně rozmístěný mobiliář je velmi flexibilním modelem pro rozvoj pouličních aktivit. (Utrecht).



Zatímco dříve lidé mířili do ulic za povinnostmi a nákupy, v dnešní době je častějším důvodem i trávení volného času a setkávání s přáteli. V této souvislosti je také zjevný nárůst míst na letních zahrádkách. Město by mělo ve svém zájmu nastavit příznivé podmínky pro jejich vznik (Brno).



Velmi dobře zvládnutý kontakt interieru a exteriéru - otevírací stěna tržnice v Kodani.



Otázka živého parteru a tedy přítomnosti lidí venku je aktuální také v bytových domech - příklad polo-soukromého vnitrobloku v nové zástavbě Kodaně.

4.6. Nabídka aktivit

Požadavky / cíl:

- vytvořit podmínky pro rozvoj různých kulturních, společenských, rekreačních a dalších aktivit na veřejných prostranstvích, akcí pravidelných i sponzánních, formálních i neformálních
- ochránit společnost (rezidenty, pracující, návštěvníky) před případnými negativními vlivy aktivit ve veřejném prostoru (zejména hluk, případně zábor veřejného prostranství)

Prostředky:

- cílevědomě posilovat roli pobytových veřejných prostranství v centru města, případně místních centrech Místecká a Dukelská - trhy, kulturní programy, podmínky pro neformální pobývání ve společnosti
- vytvářet podmínky pro sdružování aktivit s efektem jejich vzájemné podpory (například zastávka VHD + vstup do parku + občerstvení + dětské hřiště + půjčovna sportovních potřeb apod. + veřejné WC)
- podporovat konání tematických trhů na veřejných prostranstvích při regulaci sortimentu a sjednocení vizuálního stylu (farmářské a regionální produkty, starožitnosti, bleší trhy), odstranit případné bariéry v povolovací administrativě
- časově limitovat kulturní akce s reprodukcí hudby/ pódiovou produkcí
- nastavit pravidla pro pouliční muzicírování (busking): bez ozvučení, max. hodinu na jednom místě
- podpořit aktivity ve veřejném prostoru zjednodušením pravidel pro ohlašování a zábory veřejných prostranství
- uspořádáním prostranství do „sousedství“ podpořit neformální aktivity v rezidenčních lokalitách
- podporovat venkovní expozice a programy před veřejnými budovami (radnice, muzea, galerie, školy, divadla apod.)



Trhy jsou tradiční náplní veřejných prostranství a farmářské i jiné tematické trhy jsou opět populární. Prostranství musí splňovat zejména nároky na dopravní obsluhu prodejců. Úspěchu může pomoci manažer trhu, jehož úkolem je přivést na jedno místo dvě strany: prodejce a zákazníky.



Voda je také tradiční atrakcí veřejného prostoru. Atraktivnější je voda "živá" - tekoucí, tryskající, které se lze dotýkat (Brno).



Sdružování aktivit: dobře situované aktivity se podporují navzájem, jako například park s dětským hřištěm a možností občerstvení (Brno).



Spontánní muzicírování nebo jiné formy happeningu jsou ve veřejném prostoru vítané. Neměly by však být pravidelné a dlouhotrvající s ohledem na "stálé obyvatele" místa - ať už bydlící či pracující.



Veřejný prostor může sloužit také jako místo pro výstavy a osvětu. Mnoho takových výstav je připraveno jako putovní a pořadatelé je rádi zapůjčí (Lubjana).



Kulturních a společenských akcí na náměstích, v ulicích a parcích přibývá. Nejen pro místní podnikatele je dobře, pokud je sestaven kalendář akcí a oni se tak mohou všas připravit se svou nabídkou. Lepší než jedna událost pro tisíce návštěvníků je řada akcí drobnějšího měřítka.

4.7. Zeleň

Požadavky / cíl:

- zajistit přítomnost zeleně a vody v prostředí města v maximální míře vzhledem k danému typu VP a charakteru zástavby při ekonomické udržitelnosti
- rozvíjet dostupnost parkových nebo přírodních ploch: bezprostřední dostupnost pro krátkodobé formy rekreace, větší vzdálenost na významnější parkové nebo přírodní plochy

Prostředky:

- koncepčně řešit síť „zelené infrastruktury“ (Územní plán, Generel zeleně-územní studie)
- ve všech ulicích vysazovat stromořadí nebo aleje a vytvářet pro to podmínky při rekonstrukcích ulic a inženýrských sítí (viz Pražské stavební předpisy - výsadbové pásy)
- diferencovat intenzitu údržby ve vazbě na způsob využití, estetické požadavky a ekonomickou udržitelnost (využití štěrkových kvetoucích záhonů, mulčovaných ploch, květnatých luk s omezenou frekvencí sečení atd.)
- zajistit různé formy vodních prvků dle typu veřejného prostoru
- uplatňovat výběr druhů dle stanoviště a druhů vhodných pro městské prostředí
- v řešení zeleně zohlednit kritérium sociální bezpečnosti (přehlednosti prostranství, vhodného osvětlení apod.)
- na veřejných prostranstvích s vyšší intenzitou využití (náměstí atp.) řešit plochy zeleně tak, aby nevytvářely pohledové ani komunikační bariéry
- umožnit soukromé užívání veřejných ploch zeleně (květinové předzahrádky před obytnými domy, komunitní zahrady apod.)



Při cílené snaze lze ve veřejném prostoru zkombinovat požadavky na využití veřejného prostoru s výsadbou stromů. Pražské stavební předpisy (08/2016) definují v uličním prostoru tzv. výsadbové pásy, které je třeba respektovat při umísťování podzemních inženýrských sítí.



Zeleň v ulicích, to nejsou jen stromy a trávníky. V posledních letech se spektrum řešení velmi rozšířilo, mj. i s ohledem na ekonomiku údržby. Na snímku záhony z nízkých keřů a pokryvných trvalek (Brno).



Kvalitní úprava uliční zeleně přímo v Příboře na ulici Jičínské. Štěrkový záhon s odolnou výsadbou typu "silber sommer" a v pozadí parkování na vsakovací dlažbě.



Někteří obyvatelé sídlišť a obytných souborů mají chuť zkrášlovat své okolí nad rámec péče zajišťované městem. Těto snaze je vhodné vyjít vstříc a nastavit jí určitá pravidla. Ve Vídni například město těmto iniciativním jednotlivcům i skupinám finančně přispívá na materiál.



Další příklad úpravy zeleně, která esteticky obohacuje okolí a přitom nevyžaduje náročnou péči (Litomyšl).



Městské zahradničení (urban gardening) je trend, který ke klasickému pěstitelskému zájmu přidává i další rozměr - relaxaci a setkávání se sousedy. Vhodný způsob pro potlačení anonymity a využití prázdných ploch na našich sídlištích (Berlín).

4.8. Adaptace na změnu klimatu

Požadavky / cíl:

- snížit rizika spojená s vlnami horka a přehříváním
- zvýšit efektivitu hospodaření se srážkovou vodou ve smyslu „zadržet a využít“
- snižovat světelný smog a energetickou spotřebu
- umožnit ekovzdělání vhodnými pozitivními příklady ve veřejném prostoru

Prostředky:

- doplnit uliční stromořadí a další uliční výsadbu s ohledem stínění v horkých měsících (lze využít např. i popínavé zeleně na ploty či fasády)
- eliminovat plochy absorbující teplo (nahrazovat šterkové plochy mulčem, betonové a kamenné zídky dřevem apod.)
- snižovat rozsah zpevněných ploch pro obsluhu území (parkovací plochy s možností vsaku, šterkové pochozí trávníky ve vhodných místech místo dlažby apod.)
- využít vhodných ploch pro retenci dešťové vody (průlehy pro vsak dešťové vody, ve vhodných místech umožnit vznik přírodně blízkých retenčních jezírek, využívat dešťovou vodu k závlahám apod.)
- pro osvětlení důsledně používat energeticky úsporná svítidla s paprsky směřujícími dolů (spodní kryt svítidla bývá rovný, ne vypouklý), zbytečně nepřesvětlovat veřejné prostory, zajistit cílené osvětlení potřebných míst místo plošného přesvětlení (např. přechody)
- při budování dětských hřišť využívat přírodní hrací prvky (různé typy povrchů, terénní vlny, vrbové stavbičky atd.)
- podpořit soukromé vlastníky nemovitostí v úsporách energie a šetrném nakládání s vodou a dalších vhodných opatřeních



Jedním z projevů měnícího se klimatu jsou letní extrémní teploty, které ve městech ještě narůstají vlivem sálavých povrchů. Adaptovat městské prostředí lze efektivně například systematickou výsadbou stromů prakticky ve všech ulicích.



Dalším tématem klimatických změn je voda a extrém s ní spojené - sucha nebo povodně. Proto je třeba s vodou důsledně hospodařit i ve městě a umět ji zadržet - například efektivně formou průlehy/příkopů (Utrecht).



Parkoviště, které odpovídá požadavkům adaptace na změny klimatu je takové, které má vsakovací povrch (štěrk apod.), případně je voda sváděna do průlehu mezi parkovacími místy, zkrátka srážková voda není odváděna pryč (Culemborg, NL).



Zelené střechy jsou také efektivním opatřením, které funguje jak při zadržování dešťových vod, tak také brání přehřívání města v letních měsících (Brno - otevrenazahrada.cz).



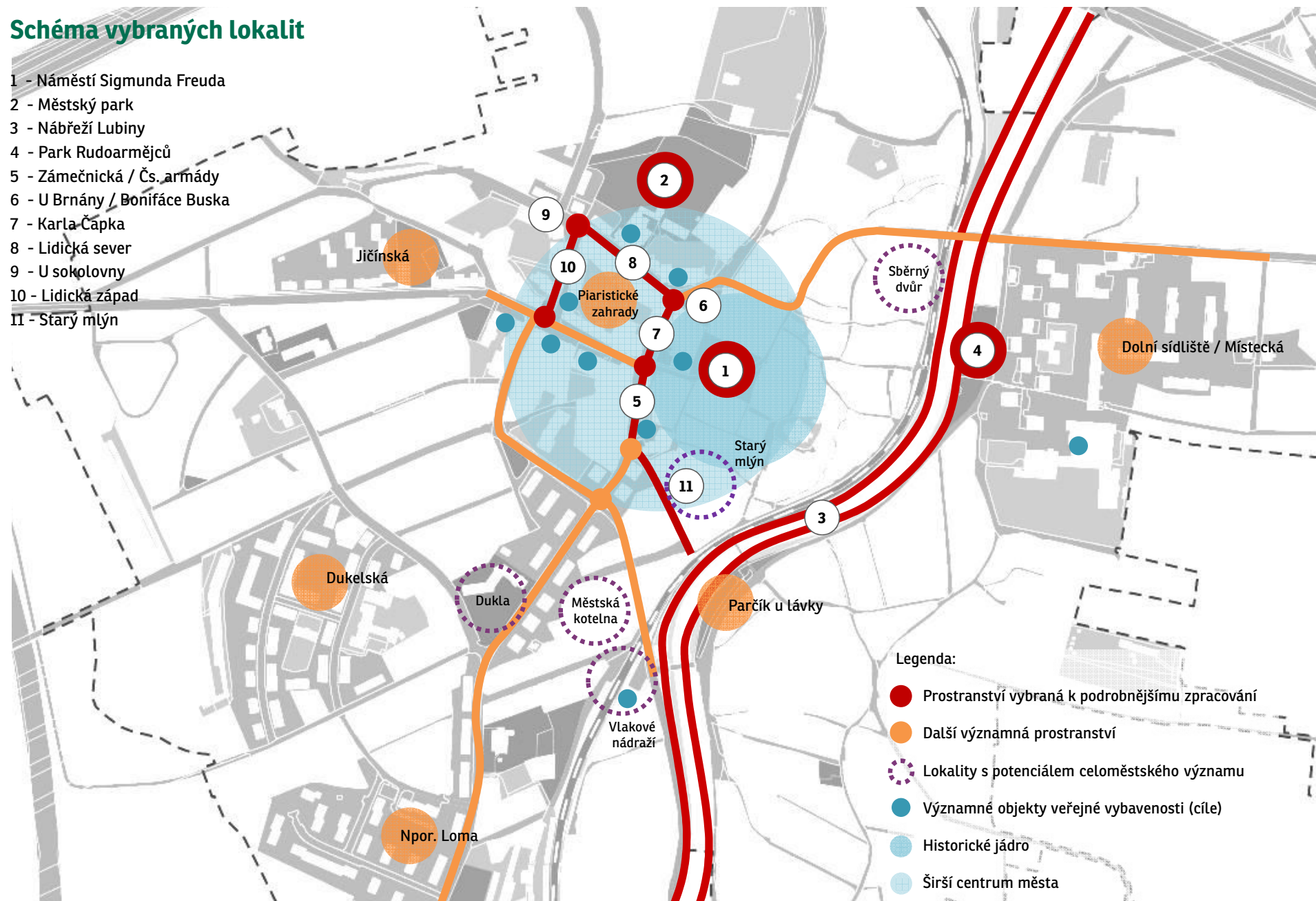
Dalším požadavkem na plochy parkovišť s ohledem na adaptaci na klimatické změny je stínění stromy. V Plzni vyhláška určuje povinnost vysadit jeden strom na každých pět parkovacích stání.



Také zelené fasády jsou příspěvkem k adaptacím na změny klimatu - snižují podíl sálavých ploch (Amsterdam).

Schéma vybraných lokalit

- 1 - Náměstí Sigmunda Freuda
- 2 - Městský park
- 3 - Nábřeží Lubiny
- 4 - Park Rudoarmějců
- 5 - Zámečnická / Čs. armády
- 6 - U Brnány / Bonifáce Buska
- 7 - Karla Čapka
- 8 - Lidická sever
- 9 - U sokolovny
- 10 - Lidická západ
- 11 - Starý mlýn



5. PRINCIPY ŘEŠENÍ KONKRÉTNÍCH VYBRANÝCH LOKALIT

Následující kapitola obsahuje podrobnější zpracování jedenácti prostranství na území města (viz schéma na protější straně). Tato místa byla vybrána jako klíčová prostranství, jejichž proměna by znamenala významné zlepšení prostředí města pro velké množství obyvatel i návštěvníků.

Mezi další vybraná místa by mohla patřit hlavní prostranství sídlišť a dalších bytových souborů. Přednost v první desítce však dostala právě prostranství s předpokládaným přínosem pro největší počet uživatelů.

Výběr míst vychází ze základních stanovených principů rozvoje veřejných prostranství města:

- oživení a zvýšení atraktivity historického jádra
- rehabilitace území bývalého dopravního průtahu městem a tedy zlepšení propojení historického jádra a centrální části města soustředující vybavenost
- zvýšení pobytové kvality „zelených“ veřejných prostranství v centrální části města, tedy zejména Městského parku a nábřeží

Výběr neobsahuje prostranství, která již dnes velmi dobře fungují (např. klášterní zahrada) nebo je pro ně již zpracován projekt úprav (např. park u lávky).

Vybraná místa nacházející se na bývalém průtahu městem tvoří souvislý celek, který vykazuje společné znaky. Jednotlivá místa mají však současně svá specifika a proto byla v této kapitole zpracována jednotlivě.

Paralelně byla zpracována dopravní studie tohoto území (viz příloha) pro prověření možného dopravního řešení, které do jisté míry předurčuje uspořádání a pojetí celého veřejného prostoru.

Průtah městem - silnice II/464 - ulice Lidická - Jičínská - Karla Čapka

Před pojednáním jednotlivých míst uvádíme vyhodnocení souboru lokalit jako celku.

HODNOTY:

- školy a další vybavenost soustředěná v místě
- Penny Market architektonicky atypicky řešený ve prospěch veřejného prostoru

NEDOSTATKY:

- prostorová roztříštěnost
- automobilová doprava ovládající prostor

PŘÍLEŽITOSTI:

- atraktivní propojení obytných čtvrtí s centrem

HROZBY:

- další oslabování role centra města vlivem špatné dostupnosti

VIZE:

- bezpečné prostředí pro pěší a cyklisty propojující centrum města a okolní rezidenční lokality (souvislé pěší trasy s možností bezpečného přecházení, opatření pro bezpečnou cyklodopravu)
- důstojné a dostatečně prostorné předprostory veřejných (a) historických budov
- zachování parkovacích míst nebo zajištění jejich adekvátní náhrady
- zpomalení aut a upřednostnění ostatní dopravy redukcí šířek pruhů, úpravou uličních profilů a křižovatek

5.1. Náměstí Sigmunda Freuda

Stav:

- vizuálně pěkně upravené (s výjimkou fasád několika domů)
- sdílený prostor s volným pohybem aut - pocit ohrožení při pohybu náměstím
- náměstí nemá dostatečnou přitažlivost pro nákupy ani využívání služeb

Vize:

- náměstí slouží v první řadě pěším uživatelům a pobytu, auta v roli hostů
- oživení náměstí se zakládá na souboru vzájemně se podporujících dílčích zlepšení – více míst k posezení, více kulturních a společenských akcí, větší soustředění nabídky zboží a služeb

Opatření:

Krátkodobě:

- vymezení vnitřní (pobytové) plochy pomocí mobilních prvků (sloupky, květináče)

Dlouhodobě:

- zvětšení pobytových ploch změnou dláždění: „hladká dlažba pro pěší, hrubá pro auta“ (na vstupech do prostoru náměstí - v rozích, středová plocha, průchod mezi řadami zaparkovaných vozidel), doplnění získaných ploch mobiliářem - je třeba sladit s požadavky na pořádání trhů, kulturních a společenských akcí (což hovoří spíše pro volné prostranství bez členění)
- „odsunutí“ parkování na východní straně náměstí, které vytvoří bezbariérový chodník před schodišťovou částí
- podpora letních zahrádek přímo na náměstí
- vytvoření koalice majitelů domů, podnikatelů, organizátorů akcí a patriotů s cílem společného rozvoje centra, marketingu a organizace akcí
- diskutabilní otázka doplnění stromů na náměstí s cílem zlepšení mikroklimatu a obyvatelnosti náměstí

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- sdílený prostor s nevýhodou možných kolizí chodců a aut versus přísné členění ploch pro auta a chodce, které však nevhodně rozbíjí plochu náměstí
- zlepšení mikroklima v horkých dnech rozprašováním vody namísto stromů, které narušují původní charakter náměstí (příklad Frenštát p.R.)
- výhrada k výjezdu z náměstí ulicí Místeckou

Další postup:

→ diskuse a vyjasnění preferencí:

- a) charakteru vymezení ploch poježděných a pěších (pobytových)
- b) možnosti zlepšení mikroklimatu doplněním stromů

→ zvážení možností dočasných úprav (v testovacím režimu)

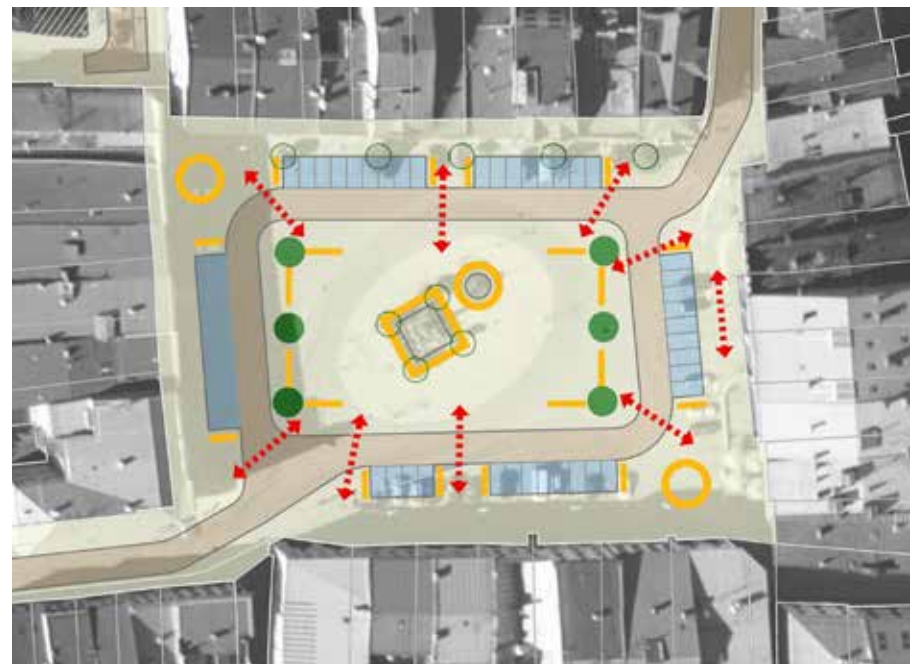


Schéma návrhu členění ploch - popis viz odstavec Opatření (propojení obvodu a středu náměstí, rozmístění mobiliáře, variantní návrh dolnění stromů)



Sdílený prostor s dlažbou bez rozlišení vozovky a pochůzích ploch (Vastervik, Švédsko).

5.2. Městský park

Stav:

- + rozlehlá plocha zeleně v bezprostřední blízkosti centra
- + dětské hřiště, dopravní hřiště, letní scéna
- + vazba na Kulturní dům a M klub
- nepřehlednost (keřové patro)
- chybějící přístup ze západní strany
- špatná kvalita povrchů
- bariéra objektu skautských kluboven
- špatná pověst (údajně není bezpečno)

Vize:

- zelená oáza v centru města, místo pro snadno dostupnou relaxaci, prostor pro společenské a kulturní akce

Opatření:

- „otevření“ parku, zlepšení trasování cest (doplnění), zlepšení orientace
- zvýraznění průchodu kolem objektu kluboven ze strany KD
- zlepšení přístupu přes parkoviště
- propojení aktivit s Kulturním domem (občerstvení, půjčovna her apod.)
- pobytový trávník (kvalitní, čistý) – možnost pikniků, gril, půjčovna vybavení
- zvýšení přehlednosti prostoru redukcí keřového patra
- obnova povrchů – zvýšení podílu přírodních materiálů

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- využít zázemí M klubu i za cenu jeho nutné rekonstrukce
- objekt kluboven je zde v pořádku, nevádí průchodu
- existuje původní projekt parku i závěry plánovacího setkání před cca 18 lety
- mlatový povrch je módní přírodní povrch, ale je náročný na údržbu

Další postup:

- revize starších studií a projektů parku
- prověření možnosti přístupu ze západní strany
- koncepce pro revitalizaci M klubu
- vyjasnění zadání revitalizace mj. formou komunitního plánování
- architektonická soutěž na obnovu parku



Principy revitalizace parku: cestní síť, prostranství před M klubem: občerstvení, půjčovna vybavení pro hry, relax zóna apod., kvalitní pobytový trávník



Více volného času spolu s potřebou setkávání vede v posledních letech k většímu zájmu o využívání městských parků.



Přemístitelná křesílka umožňují přizpůsobení sezení individuálním představám (Lucemburské zahrady, Paříž).

5.3. Nábřeží v kontaktu s centrem města

Stav:

- + nábřeží v kontaktu s historickým jádrem
- + zelená osa - prvek atraktivity s rekreačním potenciálem
- + v území dvě plošná „zelená“ prostranství – Park u lávky a Park Rudoarmějců
- souběh s železniční tratí, úzký profil
- nesouvislé pěší trasy
- řeka jako bariéra
- limity v protipovodňových opatřeních

Vize:

- výrazný liniový prostor s navazujícími parkovými plochami užívaný ke krátkodobé rekreaci v těsné vazbě na centrum města
- potlačit drážní charakter železnice a přiblížit jej městské dráze odhlučněním, vizuální atraktivitou a operativnějším zastavením

Opatření:

- vytvoření maximálně souvislých pěších tras (cyklotras) po obou březích
- dosadba souvislého stromořadí na březích se zakomponováním výhledů na kostelní návrší
- zpřístupnění „vody“ – umožnění kontaktu s vodou – „pláž“, pobytové terasy, úprava s možností koupání
- nová lávka naproti ulici K. H. Máchy
- zřízení vlakové zastávky Místecká

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- vlaková zastávka Místecká zřejmě technicky nemožná, asi ani není třeba
- schody do vody existují - občanská aktivita jejich očištění a využívání
- lávka naproti ulici K. H. Máchy v historii bývala
- prověřit zjednosměrnění nábřeží Rudomajců s cílem zlepšit podmínky pro pěší a cyklisty v tomto stísněném profilu

Další postup:

- podrobnější studie s cílem prověření možnosti odstranění bariér, doplnění cest, pobytových míst a dosadby stromů
- jednání s Povodím Odry o navržených opatřeních

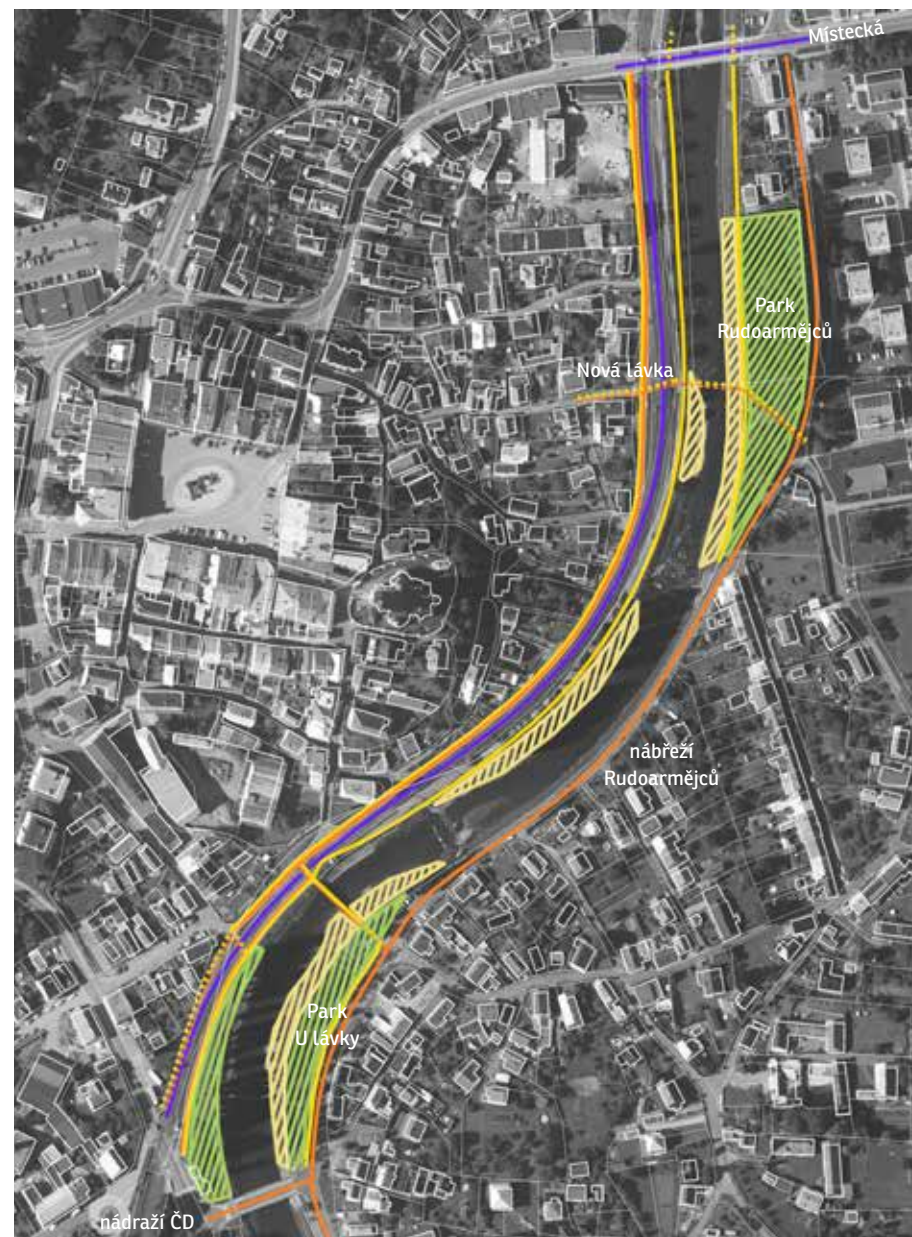


Schéma návrhu členění ploch - popis viz odstavec Opatření
(cyklotrasy, pěší trasy, parkové plochy, břehy - přístup k vodě, železnice)

5.4. Nábřeží - Park Rudoarmějcu

Stav:

- + parková plocha na nábřeží u nového sídliště nejhustěji osídlené části města
- + vzrostlá stromová zeleň
- + atraktivní výhled na historické centrum města
- chybějící vazba na ulici Místeckou
- chybějící propojení severně podél toku Lubiny (průchod pod mostem na ul. Místecké)
- chybějící mobiliář
- nekvalitní povrchy cest
- přílišné zastínění prostoru velkým počtem vzrostlých stromů

Vize:

- městský park v kontaktu s řekou – přístup k vodě, posezení na břehu s výhledem na město, intenzivní využití pro krátkodobou rekreaci – zábava pro děti, možnost občerstvení a relaxace pro všechny

Opatření:

- rozdělení na zónu nábřežní (kontakt s vodou, výhled na město, dostatek možností posezení) a zónu parkovou, aktivní, s hřišti apod.
- probírka zeleně, vytvoření slunných míst
- doplnění pěších vazeb podél břehu i přes řeku
- přístup k vodě snížením terénu, stupňovité sezení, dřevěné molo

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- nová lávka ve formě pontonového mostu jako vhodné řešení s ohledem na výškové poměry (nutnost „podejít“ železniční trať)?

Další postup:

- studie parkové plochy včetně nábřeží, vhodné formou ideové arch. soutěže
- prověření možnosti zřízení lávky
- jednání s Povodím Odry o navržených opatřeních (hledání přijatelného řešení založeného na nezúženém průtočném profilu)
- samostatné řešení překonání bariéry ul. Místecké pod mostem podél toku, eventuálně napojením nábřežní cesty na ul. Místeckou s jejím bezpečným překonáním



Principy revitalizace parku a nábřeží: cestní síť (vč. polohy nové lávky), parkové plochy, úprava nábřeží s přístupem k vodě, prostranství před lávkou / zahrádka občerstvení.



Hranici parku a nábřežní promenády může tvořit průběžná lavička nabízející výhled na řeku i na panorama města.



Možnost sestoupit k řece a posedět v její blízkosti pod korunami stromů nebo se vyhřívat na slunci - v tom spočívá potenciál zdejšího nábřeží.

5.5. Ulice Zámečnická / ulice Čs. Armády

Stav:

- prostranství vytvořené po zbourání historické zástavby
- sousedství s rodným domem Sigmunda Freuda
- neupravený prostor využívaný jako parkoviště, v severní části zastřešená stavba tržnice, neestetická / architektonicky nevhodná
- urbanisticky narušená východní hrana prostranství (proluky, řada garážových vrat)
- neupravenost, asfaltový povrch, parkoviště, převaha ploch pro automobilovou dopravu, východní strana zcela bez chodníku!
- jednosměrný provoz v části ul. Čs. Armády neumožňující jízdu na kole v obou směrech

Vize:

- základní otázku zda místo zastavět nebo ponechat volným prostranstvím v této práci nerozhodujeme a předkládáme dva scénáře se soupisem jejich výhod a nedostatků:

A) zástavba

- + žádoucí doplnění původní urbanistické struktury
- + existují různé studie (arch. Davídek, arch. Mrva, studentská soutěž)
- jsou zde poměrně stísněné podmínky
- parkování pokryje jen potřeby novostavby, tzn. žádná veřejná parkovací místa
- ? otázka ekonomické realizovatelnosti stavby s ohledem na složité, prostorově omezené podmínky

B) nezastavěné prostranství

- otázka účelu prostranství: plocha s charakterem náměstí / primárně parkoviště / snaha spojit obě tyto funkce
- iniciovat dostavbu východní strany prostranství, která je v souč. době neupravená

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- prostor řešit spolu se související křižovatkou s ulicí Karla Čapka a Jičínskou a návazným prostranstvím u pomníku Sigmunda Freuda
- rezerva pro parkování je za „Zetkou“
- nelze zde zrušit parkování - parkují zde jak návštěvníci města, tak i trhovci a jejich zákazníci

Další postup:

- otázku parkování a potřebných kapacit zvažovat v širším kontextu (zvážit možné alternativy ve variantě záboru stávajícího parkoviště jiným využitím)
- prověřit reálné možnosti zástavby z hlediska typu investora (město/soukromý investor), typu využití (vybavenost/komerce/bydlení)



A) zástavba: schéma zobrazuje maximální zastavěnou plochu, resp. návrh stavební čáry.



B) nezastavěno: východní strana parkoviště může sloužit variabilně jako tržiště.

5.6. Ulice U Brány, ulice Bonifáce Buska

Stav:

- + živý parter, vč. předzahrádek
- - malá šířka chodníků, lidé chodí po vozovce
- - urbanisticky neuspořádané území, neupravené plochy, proluky

Vize:

- prostranství malého (příjemného) měřítka na přístupech k náměstí
- lidé se zde cítí dobře a zastaví se v místních obchodech a posedí na lavičce nebo předzahrádkách
- pro nárožní proluky existuje možnost dostavby. Pokud by nebyl o dostavby zájem, lze hranici veřejného a soukromého prostranství artikulovat i jiným způsobem, byť ne zcela plnohodnotně

Opatření:

- úprava bez výškového členění chodníku a vozovky s vyznačením parkovacích stání
- výsadba stromořadí
- stanovit uliční čáru s cílem jasně vymezit soukromý a veřejný prostor
- vytvořit důstojný předprostor naproti kostelu sv. Kříže

A) zástavba proluk

- dobrým vodítkem jsou soutěžní návrhy ze studentské soutěže (2013); nárožní pozemky patří městu, při případném prodeji je třeba stanovit základní prostorové regulativy
- + doplnění urbanistické struktury (požadavek na živý parter)
- ? ekonomie projektu vzhledem ke stísněným podmínkám

B) bez dostavby proluk

- stanovit uliční čáru s cílem jasně prostorově vymezit soukromý a veřejný prostor; pokud by se nedařilo dostavět objekty, pak prostor vymezit zídou, průběžnou lavičkou, ev. živým plotem

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- zkoordinovat se záměrem umístění podzemních kontejnerů na odpad



A) Schéma doplnění "špalíčku" v ulici u Brány a uzavření bloku v ulici B. Buska - návrh vymezení uliční čáry, s vymezením prostranství před kostelem sv. Kříže.



B) Návrh kultivace území bez dostavby proluk

Další postup:

- podrobnější studií prověřit realizovatelnost zástavby
- vypracovat regulační plán
- nabídnout (městské) pozemky k zástavbě

5.7. Ulice Karla Čapka

Stav:

- důležitá ulice mezi náměstím a klášterem, v centru
- šířkově předimenzovaná vozovka
- nevyhovující stav a šířka chodníků
- otevřené zadní trakty domů na straně k náměstí
- nevyužitý potenciál nároží s bustou S. Freuda (zadní vchod do radnice)
- jednosměrný provoz neumožňující jízdu na kole v obou směrech

Vize:

- prostranství spojující náměstí a zahradu piaristického kláštera novým vstupem z ulice K. Čapka, spojující článek mezi historickým jádrem a rozšířeným centrem (býv. klášter, kulturní dům, supermarket, školy)
- živá městská ulice odpovídající významné poloze v centru města
- nároží na vstupu do náměstí jako důstojný vstupní prostor

Opatření:

- úprava profilu ulice ve prospěch chodců a cyklistů, zúžení vozovky
- parkovací zálivy s vysazenými přechody a místy pro přecházení
- dosadba stromořadí
- zvýraznění vstupu do Piaristické zahrady, zřízení místa pro přecházení
- jasnější vymezení veřejného prostoru zejména na východní straně – vizuální /materiálové oddělení od soukromých „dvorů“ na východní straně ulice
- úprava nároží u busty S. Freuda – zpřístupnění prostoru a doplnění možnosti posezení a doplnění vodního prvku, variantně dostavba budovy radnice

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

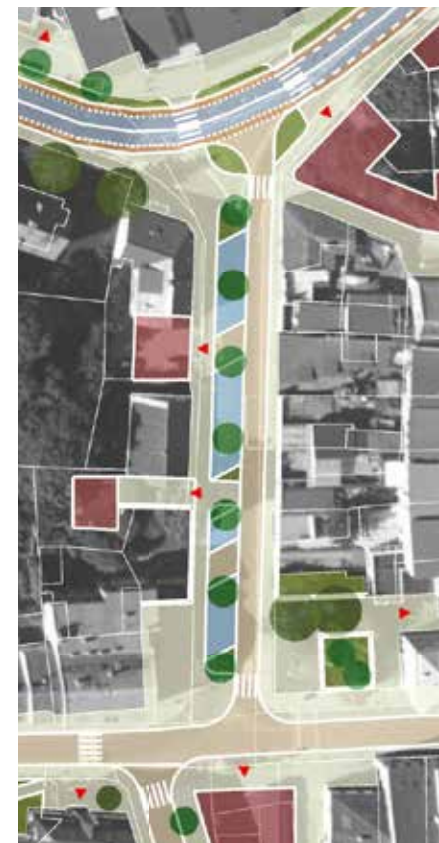
- úpravy mohou komplikovat inženýrské sítě, kterých je zde hodně
- přemístění busty S. Freuda, pokud brání lepší úpravě a využití prostoru

Další postup:

- dopracovat a vyhodnotit možné varianty dopravního řešení; další dílčí úpravy řešit v souladu s touto koncepcí
- otázku parkování a potřebných kapacit zvažovat v širším kontextu
- studií nebo soutěží podrobněji prověřit úpravu nároží za radnicí, vč. možné dostavby



A) Zachování vedení jednosměrné sběrné komunikace, avšak s redukcí šířky pruhů, křižovatek a doplněním cyklopruhů, přechodů a aleje.



B) Zklidněná ulice v režimu Zóny 30 s vyloučením tranzitní dopravy. Cyklisté se pohybují ve vozovce oběma směry, parkování šikmé na couvání, stromy vzhledem k uspořádání profilu jen v jedné řadě.

5.8. Lidická sever (u Penny Marketu a Kulturního domu)

Stav:

- městotvorné řešení supermarketu a kombinace s dalšími funkcemi (restaurace, bydlení), odcloněné parkoviště
- výrazná architektura „německých“ bytových domů s alejí hrušní a živými ploty (kvalitně vymezený veřejný prostor)
- opravený Kulturní dům
- vazba na Klášterní zahrady (existující vstup)
- chybějící přechody, místa přecházení
- jednosměrný provoz neumožňující jízdu na kole v obou směrech

Vize:

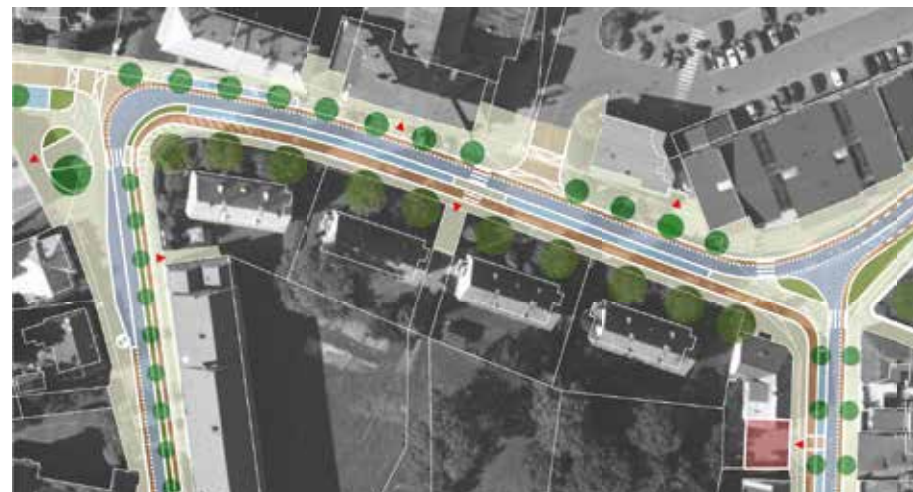
- zklidněná městská ulice zpřístupňující a propojující přilehlé cíle - Kulturní dům, Městský park, klášterní zahrady i supermarket a další navazující cíle
- zachovaná charakteristická tvář „německých“ bytovek s alejí hrušní a živými ploty

Opatření

- přeřešit křižovatku ve prospěch pěších a cyklistů (minimalizovat plochy vozovky, doplnit cyklopruhy, zachovat a zvýšit komfort přecházení)
- redukovat šířku vozovky v ul. Lidické a zapojit tak vstup do KD do okolí, umožnit přecházení mezi KD a klášteřem
- zachovat alej hrušní a řešit adekvátní náhradu pro případ jejich dožití

Další postup:

- dopracovat a vyhodnotit možné varianty dopravního řešení; další dílčí úpravy řešit v souladu s touto koncepcí
- otázku parkování a potřebných kapacit zvažovat v širším kontextu



A) Jednosměrná sběrná komunikace v minimální šířce, doplněná cyklopruhy v obou směrech a podélným parkováním. Jednostranné stromořadí počítá se zachováním nebo obnovou řady hrušní na jižní straně ulice. Zachovaný předprostor Kulturního domu včetně přechodu ke vstupu do klášterní zahrady.



B) Obousměrný provoz v Lidické uvolňuje od tranzitní dopravy Jičínskou a Karla Čapka a znamená tak o něco horší poměry v ulici Lidické. Přesto zde zůstávají dostatečně široké chodníky, prostor pro cyklo dopravu, stromořadí i předprostor Kulturního domu a supermarketu.

5.9. Křižovatka u sokolovny

Stav:

→ předimenzovaná plocha křižovatky jako bariéra a nebezpečné prostředí pro chodce a cyklisty

Vize:

→ příjemné prostranství mezi kulturním domem, klášterem a sokolovnou, bezpečné pro pohyb pěšky i na kole, nabízející možnost pobytu ve vztahu k uvedeným veřejným budovám

Opatření:

- redukovat plochy vozovky v křižovatce
- rozšířit plochy chodníků, vytvořit předprostor Sokolovny (na nároží i u vstupu ze severní strany)
- nabídnout možnost sezení na lavičkách i předzahrádce restaurace
- případně zdůraznit místo tématickou skulpturou
- uspořádat plochy pro parkování
- ulici Lidickou západně od křižovatky před sokolovnou řešit jako obytnou zónu (vyznačené parkování + pohyb cyklistů a chodců ve sdíleném prostoru)
- doplnit uliční zeleň – stromořadí, případně travnaté vsakovací pásy atd.

Krátkodobě

- případně dočasně vymežit předprostor sokolovny mobilními prvky (květináče, mobilní ohrubníky)
- zlepšit image objektu sokolovny opravou fasády a kulturním pojetím případných reklamních ploch

Dlouhodobě

- koncepční úprava prostranství v rámci nového dopravního řešení v duchu výše uvedených zásad

Další postup:

- do úvah zahrnout podrobnější znalost provozu sokolovny (vč. venkovních ploch), jejích potřeb a plánů rotvoje
- dopracovat a vyhodnotit možné varianty dopravního řešení; další dílčí úpravy řešit v souladu s touto koncepcí



Stav prostranství v zálivě 2016



A) Minimalizované plochy pro dopravu umožňují vytvoření zklidněného prostranství před sokolovnou. Při zachování přímých pěších vazeb však nevzniká větší celistvý klidový prostor.



B) Ve srovnání s předchozí variantou méně komfortní avšak stále přínosné řešení vzhledem ke stávajícímu stavu. Kromě hlavní obousměrné komunikace se jedná o dopravně zklidněné (pobytové) plochy

5.10. Lidická západ (mezi klášteřem a kostelem sv. Valentina)

Stav:

- prostor vymezený atraktivními historicky hodnotnými budovami Piaristického kláštera a kostela sv. Valentina
- vstup do kláštera (ZUŠ, muzeum, klášterní zahrady) je prakticky z ulice - chybějící předprostor vstupu do kláštera a vstupu do kostela sv. Valentina
- převaha ploch pro automobilovou dopravu a nedostatečná šířka chodníku pro pěší
- jednosměrný provoz neumožňující jízdu na kole v obou směrech

Vize:

- klidné prostranství mezi historickými budovami kostela sv. Valentina a bývalým piaristickým klášteřem umožňující příjemný a bezpečný pohyb pěšky i na kole
- důstojný předprostor před vstupem do kostela i do budovy býv. kláštera
- prostorově sjednocené prostranství na křižovatce ulic Lidické a Jičínské

Opatření

- redukce šířky komunikace a plochy křižovatky, úprava profilu ve prospěch pěších a cyklistů
- zvýraznění prostranství mezi kostelem a vstupem do kláštera s důrazem na zklidnění dopravy
- usnadnění přecházení
- doplnění stromořadí a úprava plochy mezi kostelem a gymnáziem

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

- námět na uzavření komunikace mezi klášteřem a kostelem sv. Valentina (a dostavbu původní kryté chodby mezi klášteřem a kostelem) při převedení dopravy západně směr Lidická-Štěfánikova - zřejmě nepřijatelné z důvodu zatížení rezidenčního území tranzitní dopravou

Další postup:

- dopracovat a vyhodnotit možné varianty dopravního řešení; další dílčí úpravy řešit v souladu s touto koncepcí



Původní propojení kláštera s kostelem sv. Valentina.



A) Jednosměrná sběrná komunikace s pruhem pro cyklisty v obou směrech. Podél kláštera zelený pás se stromořadím. Vazba klášter - kostel zvýrazněna členěním porchů.



B) Obousměrný provoz odůvodněný odvedením průjezdné dopravy z Jičínské a Karla Čapka ulicí Lidickou v tomto úseku poškozují.

5.11. Starý mlýn a ulice Nádražní

Stav:

- areál bývalého mlýna v atraktivní poloze mezi historickým jádrem a řekou
- nemovitosti v soukromém vlastnictví
- ulice Nádražní jako důležitá (přirozená) spojnice centra a vlakového nádraží
- + historická urbanistická struktura a atypická typologie staveb umožňující zajímavé funkční využití
- - brownfield (bez využití, chátrající, negativně ovlivňující přilehlý veřejný prostor), malý vliv města kvůli soukromému vlastnictví areálu

Vize:

- revitalizace areálu na polyfunkční areál pro bydlení / ubytování / sociální služby, školství, komerční plochy, kanceláře, služby, parkování, kulturní účely) vedoucí k vyšší atraktivitě této části města a propojení historického jádra s nábřežím
- společný projekt města a soukromých vlastníků, případně odkup nemovitostí městem, koordinace se sousedními vlastníky v rámci bloku Nádražní-Josefa Rašky-Smetanova
- úprava ulice Nádražní na pěší promenádu mezi náměstím a nábřežím

Vybrané komentáře z veřejného setkání:

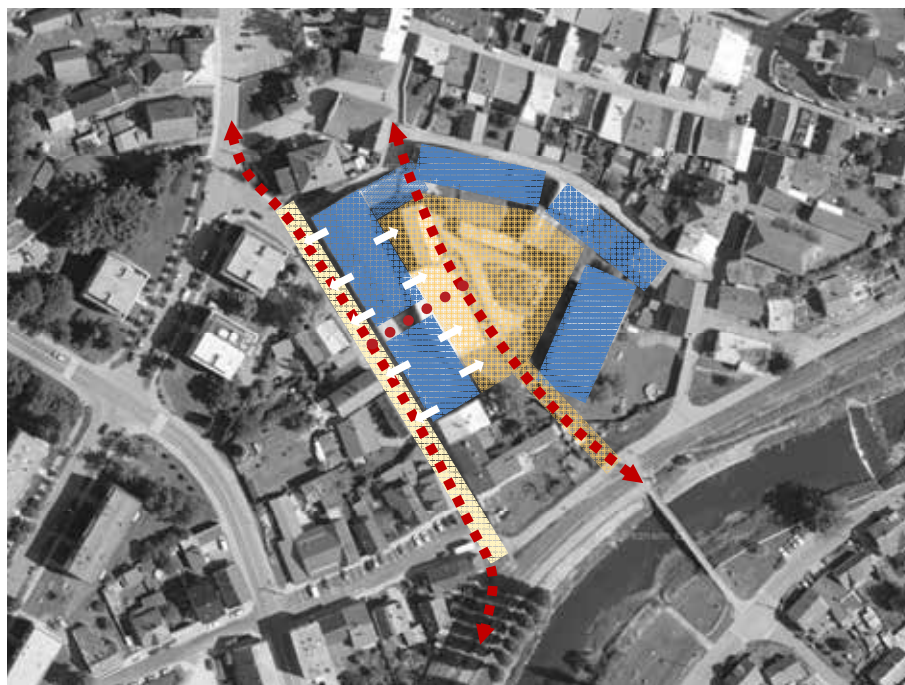
- údajně existují starší studie revitalizace areálu (arch. Mrva a studenti VŠB TU Ostrava?)

Další postup:

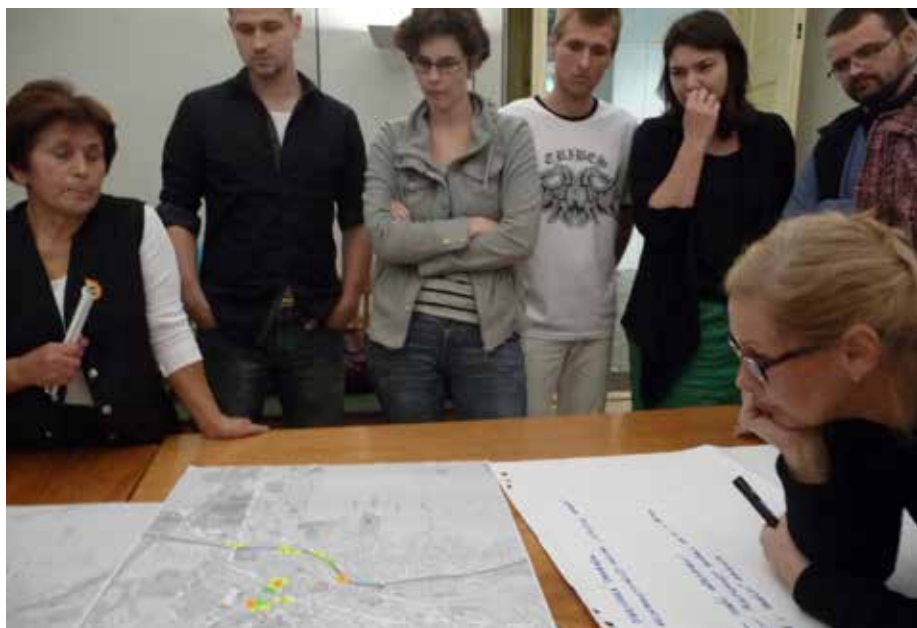
- vyjasnit roli města v revitalizaci areálu (město nevlastní žádné pozemky ani nemovitosti, nicméně soukromý majitel nabízí hlavní budovu k prodeji)
- jednání s vlastníky v území o společné vizi oživení areálu



Stávající podoba hlavní budovy - průčelí do ulice Nádražní.



Potenciál revitalizace: hlavní budova s aktivním parterem do ulice Nádražní i do nádvoří. Atraktivitu by podpořila ideálně dvojice **pěších tras** centrum - nádraží a centrum - lávka / nábřeží.



6. STANDARDY PARTICIPACE PŘI PLÁNOVÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ

**Téma podoby a kvality veřejných prostranství
je pochopitelně bezprostředně svázáno s postoji,
chováním a názory těch, kteří tyto prostory využívají.**

**Snaha o zachování nebo zlepšování kvality veřejných
prostranství tak musí jít ruku v ruce s trvalou
komunikací veřejnosti o těchto prostorech.**

Doporučení pro komunikaci s veřejností při přípravě a realizaci projektů úpravy veřejných prostranství:

Pro komunikace s veřejností (s občany) by měly být nastaveny určité standardy, které pomohou proces strukturovat a zefektivnit. Komunikaci je vhodné opřít o zpracované (schválené) dokumenty, např. strategický plán města, územní plán nebo nyní i Manuál veřejných prostranství. Díky tomu bude každý konkrétní zájem podložený celkovou koncepcí. Uvedené materiály by měly být základním informačním zdrojem i východiskem pro komunikaci o tématu veřejných prostranství i o konkrétních lokalitách jak pro zástupce města, tak pro veřejnost.

Obecné zásady

- Zpřístupnit všechny základní strategické dokumenty týkající se veřejných prostranství, jakož i dokumenty o jednotlivých lokalitách v elektronické formě (webový portál města), případně papírové podobě (informační centra, příprava revitalizace konkrétních míst); v graficky přehledné a srozumitelné podobě.
- Při rozvoji nových veřejných prostranství, respektive rekonstrukci stávajících vycházet ze schválených strategických dokumentů a dát tak projektům pochopitelný rámec; v komunikaci využívat metodiku a kritéria v ní použitá
- Z pozice města proaktivně komunikovat a iniciovat diskuzi o připravovaných záměrech a projektech.
- Během celého procesu komunikovat otevřeně a poskytovat snadno dostupné a srozumitelné informace.
- Zapojení veřejnosti realizovat na základě důvěry aktérů projektu (procesu) ve smysl participace.
- Pro vyjasnění představ členů týmu o průběhu projektu poslouží společně sestavený komunikační plán s jasně definovanými kroky, etapami a okamžiky formálního rozhodování (usnesení zastupitelstva, stavební povolení apod.), včetně soupisu cílových skupin (vlastníci, uživatelé, dotčené orgány apod.) a způsobu komunikace s nimi.
- Při přípravě projektu zvážit vhodné komunikační nástroje podle typu projektu, např. ankety, veřejná plánovací setkání, workshopy, prezentace návrhu projektu apod., ale také rozhovory s uživateli, happening v místě realizace, procházku místem s architektem či historikem, fotografickou nebo výtvarnou soutěž apod.

- Na začátku každého participativního projektu vymezit (nejlépe smluvně, každopádně písemně) role, kompetence a zodpovědnosti mezi zadavatelem (obvykle město), zpracovatelem (obvykle architektonický ateliér) a facilitátorem (externí konzultant, komunikační agentura apod.).
- Zejména u složitějších a dlouhodobějších projektů spolupracovat s externí, nezávislou osobou/organizací jako facilitátorem (nebo konzultantem) procesu či dílčích akcí.
- V plánu zapojení veřejnosti vyvažovat dlouhodobé a krátkodobé cíle projektu tak, aby každý občan rozuměl dlouhodobé vizi území a současně mohl sledovat konkrétní výsledky v rozumném a adekvátním čase.
- Průběžně zvyšovat porozumění tématu rozvoje města a participace ze strany veřejnosti formou přednášek, workshopů, exkurzí apod.

Typické schéma aktivit zapojení veřejnosti do projektu úpravy veřejného prostranství

1) Pracovní skupina

- Sestavená se zástupců města (politiků i úřadu), zpracovatele projektu, odborníka na komunikaci a zástupce dalších zájmových skupin.
- Schází se pro projednání důležitých podkladů a výstupů projektu a plánování aktivit.

2) Anketa - dotazníkové šetření

- Dotazníkové šetření (anketa) je osvědčeným způsobem kvantitativního zjištění názorů občanů na určité téma. Nelze očekávat reprezentativní výsledek a vysokou návratnost, ale přesto anketa nabízí občanům snadnou možnost strukturovaně se k tématu vyjádřit.
- Kromě tištěné ankety šířené jako součást obecních novin nebo distribucí do schránek se užívá on-line anketa na webu města.
- Je vhodné respondentům nabídnout možnost zaznačení problémů a námětů do jednoduché mapky řešeného prostranství.

3) Rozhovory s klíčovými partnery a s uživateli prostranství

- Důležitými partnery pro diskusi o budoucí podobě prostranství jsou vlastníci přilehlých nemovitostí, podnikatelé, obchodníci nebo zástupci institucí. Jejich názory je vhodné získat přímou osobní komunikací.
- Osobní komunikace vede k jejich většímu zájmu o budoucí řešení, ke kterému i oni sami mohou přispět svým dílem.
- Touto cestou lze také omezit riziko pozdější nespokojenosti a nepřijetí nového řešení ze strany těchto zainteresovaných skupin.
- Rozhovory s uživateli prostranství jsou také vhodnou formou pro doplnění informací o jeho každodenním užívání.

4) Analýzy a průzkumy, formulace zadání

- Nejprve diagnóza, potom léčba. Jedním ze základních měřítek kvality veřejného prostoru je způsob a četnost jeho využívání. Je proto vhodné shromáždit objektivní údaje o tom, jak prostranství „funguje“.
- Nejde v tomto případě o přímé zapojení veřejnosti, spíše o pozorování toho, jak lidé prostor využívají, kde jsou bariéry, kde nebezpečná místa apod.
- Pokud toto není úkolem zpracovatele projektu, lze tyto analýzy objednat zvlášť.
- Objektivní údaje o současném stavu jsou důležitou součástí zadání a něčím, o co se lze v dalším plánování „opřít“.

5) Vstupní setkání s veřejností

- Odborně vedené setkání s veřejností je vhodnou formou, jak zjistit představy občanů a vzájemně si osobně vysvětlit různé pohledy a postoje.
- Účastníci by zde neměli být ovlivněni prezentací konkrétní představy vedení města nebo zpracovatele. Jde primárně o sběr podnětů - hodnoty území, problémy a náměty pro zlepšení, které se uplatní v zadání.
- Touto otevřenou a aktivní komunikací s občany město podpoří pozitivní vztah lidí k záměru a celému procesu.
- Osobně se lze dozvědět informace více do hloubky a lépe je pochopit ve srovnání s mnohdy heslovitými výsledky ankety.

6) Veřejné setkání nad návrhem

- Klíčovou postavou tohoto setkání je zpracovatel návrhu, resp. jeho tým, který prezentuje „příběh návrhu“, tedy návrh samotný a vlivy, podle kterých byl návrh připraven.
- Zpracovatel návrhu by měl také veřejnosti vysvětlit, proč některé náměty a požadavky do návrhu nebylo možné zpracovat.
- Klíčová je srozumitelnost prezentace - výkresů i samotného projevu.
- Také občané, kteří se neúčastní veřejného setkání by měli být seznámeni s návrhem (na webu, v obecním zpravodaji, výstavou apod.)

7) Připomínkování projektu a informování o dalším postupu

- Projekt čeká k realizaci ještě dlouhá cesta. I po představení návrhu veřejnosti by měla veřejnost mít možnost vývoj projektu sledovat.
- Otevřené informování na webu města a v obecním zpravodaji předejde nepříjemnému momentu překvapení ve chvíli, kdy na prostranství vyjedou bagry.

PŘÍLOHA: DOPRAVNÍ STUDIE ULIC LIDICKÁ - JIČÍNSKÁ - KARLA ČAPKA

Současně se zpracováním Manuálu veřejných prostranství byla zpracována dopravní studie prověřující uspořádání uličního prostoru v ulicích Lidická – Jičínská a Karla Čapka.

Toto území bylo vyhodnoceno Pasportem veřejných prostranství jako jedna z klíčových lokalit pro zlepšení kvality veřejných prostranství města Příbora. Dopravní řešení přitom do značné míry předurčuje uspořádání a pojetí celého veřejného prostoru.

Cílem studie je sladění nároků dopravy a požadavků na kvalitu veřejných prostranství.

Stav / výchozí podmínky

Současná podoba řešených ulic je podřízena požadavkům masivní automobilové zejména tranzitní dopravy. Poté, co byl v roce 2011 uveden do provozu severojižní obchvat města (silnice I/58 Ostrava – Frenštát p.R.), významně se snížily intenzity dopravy na řešených komunikacích. Další přerozdělení dopravní zátěže lze očekávat po dokončení další etapy této přeložky, včetně Prchalovského tunelu a zrušení sjezdu z D48 na ulici Ostravskou. Ačkoli řešené ulice mají status silnic II. třídy (krajských komunikací), veškerou tranzitní dopravu převádějí (mohou převádět) silnice vyšších tříd vedené mimo městskou zástavbu (D48 a I/48) a je zde tedy příležitost pro změnu jejich charakteru z kapacitního průtahu na městské ulice odpovídající poloze ve vazbě na těsné centrum města Příbora. V uvedených ulicích by nové řešení dopravy mělo zvýšit zejména bezpečnost a komfort pěších a cyklistů. Dovoluje také umístit do uličního profilu zeleň a stromořadí. Navržené profily počítají i s parkováním, které by však mělo být umožněno pouze v časově omezeném režimu. Zda je navržený počet optimální, nebo zda by se měl zvýšit či snížit, je otázkou dalšího rozhodování v kontextu širšího území a dopravní politiky města.

Studie byla zpracována ve dvou variantách. Podkladem byla pouze kastastrální mapa, ortofoto snímek a údaje z ručního měření několika základních uličních profilů. Pro účely této studie byla v režii Odboru rozvoje Městského úřadu města Příbora provedena sčítání intenzity dopravy v řešeném území a to ve dnech 21.7. a 9.9. 2016 (viz příloha - digitální část). Sčítání v září vykazalo oproti prázdninovému termínu cca 20% nárůst intenzit.

Výběr z výsledků sčítání dopravy:

- je zřejmé, že po dokončení JZ obchvatu už centrum města netrápí těžká nákladní doprava
- potvrdilo se, že cyklisté nerespektují jednosměrky (jezdí v protisměru)

Intenzity ve vybraných profilech (čt 21.7. 5-9 a 12-17 hodin)

- ulice Jičínská před křížením s K. Čapka a ČSA: 2997 malá vozidla, 108 velká vozidla, cyklisté 105 intenzita v ulici Lidické před klášterem a kostelem: 2524 malá, 97 velká, cyklisté 102
- ulice Lidická před Penny (srovnatelná s intenzitou mezi klášterem a kostelem): malá vozidla cca 2600, velká vozidla 100, cyklisté 100.

Varianata 1 - Zachování jednosměrného „okruhu“ kolem kláštera

Uliční profily byly navrženy tak, aby využily omezené šířky ulic pro všechny druhy dopravy i další funkce. V každé z řešených ulic je jednosměrný jízdní pruh pro automobily, prostor pro jízdu na kole v obou směrech a po obou stranách ulice chodníky šířky minimálně 2,0 m, resp. 1,5 m ve velmi stísněných poměrech před kostelem sv. Valentina. Ve všech ulicích jsou navržena stromořadí nebo aleje, v případě ulice Jičínské je zachována zeleň stávající. Uliční profily jsou dle možností doplněny parkováním.

Na komunikacích na okruhu kolem kláštera byl jednosměrný jízdní pás zredukován na šířku 4,0m, přičemž jeho součástí je i jízdní pruh pro cyklisty šířky 1,25m (ve výkrese vyznačen pro přehlednost oranžovým podbarvením). Provoz cyklistů v protisměru je veden po výškově odděleném cyklistickém pásu šířky 2,5 m v ulici Lidické u KD a 2,25 m v ulici Karla Čapka, kde tato šířka zajišťuje odstup od parkovacího pásu situovaného mezi vozovku a pás pro cyklisty. V ulici Lidické v úseku mezi klášterem a kostelem sv. Valentina má cyklopruh šířku 1,5 m a od vozovky jej dělí pás zeleně šířky 1,5 m. V ulici Jičínské je maximálně využito stávající stavební uspořádání a cyklisté jsou proto i v protisměru vedeni ve vozovce v cyklopruhu (ve výkrese zvýrazněno oranžovým podbarvením). Parkování je řešeno jako podélné v ulicích Karla Čapka a Lidické-sever (u KD). V ulici Jičínské je zachováno stávající parkování. V ulici Lidické-západ (mezi klášterem a kostelem) nejsou navržena parkovací stání, nicméně parkování je dostupné v pokračování ulice Lidické severně od areálu sokolovny v podobě kolmého stání. Autobusové zastávky zůstávají ve stávajících polohách.

Plochy křižovatek jsou redukovány a doplněny přechody pro chodce. Na křižovatce Lidická x Jičínská je zmenšen ostrůvek a navržen přechod pro chodce z jižního chodníku na tento ostrůvek. Naopak stávající přechod přes východní rameno Jičínské bude nahrazen místem pro přecházení. Přechod pro chodce přes západní rameno Jičínské bude zachován v odsunuté poloze s prodloužením střední dělicího pásu. Na křižovatce Lidická x Karla Čapka je ostrůvek zcela vypuštěn a jsou navrženy přechody pro chodce přes západní a jižní (jednosměrná) ramena křižovatky. Křižovatky s dalšími (zklidněnými) ulicemi jsou řešeny formou dlouhého příčného prahu.

Navržené řešení vytváří adekvátní předprostory veřejných budov situovaných v řešeném území:

- upravené nároží na ústí ulice Jičínské do náměstí
- vstupy do piaristické zahrady z ulic Karla Čapka a Lidické
- předprostor Penny marketu
- předprostor Kulturního domu
- předprostor sokolovny
- prostor mezi vstupem do býv. kláštera a kostela sv. Valentina (kompoziční vazba těchto vstupů je posílena přerušením cyklopruhu a zeleného pruhu v tomto místě, nejlépe i se změnou povrchu (žulová kostka)
- prostranství mezi kostelem sv. Valentina a gymnáziem
- prostranství před poštou s pěším průchodem směr ulice Frenštátská
- předprostor nákupního střediska Coop s úpravou teras pro neformální posezení a s bezbariérovým napojením chodníku směrem k nároží ulic Jičínské a Zámečnické

LIDICKÁ - ZÁPAD

MEZI KOSTELEM SV. VALENTÝNA A BÝV. KLÁŠTEREM

kostel

klášter

> 1,5 m	4,0 m	1,5 m	1,5 m	2,5 m
chodník	vozovka s cyklopruhem 1,25 m	zeleň	cyklo- pruh	chodník
> 11,0 m				

LIDICKÁ - SEVER

PŘED KULTURNÍM DOME

kulturní
dům

	2,0 m	2,5 m	2,0 m	4,0 m	> 3,4 m
předzahrádka	chodník	cyklopruh	parkování	vozovka s cyklopruhem 1,25 m	chodník
> 13,9 m					

JIČÍNSKÁ

MEZI KLÁŠTEREM A PRODEJNOU COOP
S VYUŽITÍM STÁVAJÍCÍ ŠÍŘKY VOZOVKY

klášter

coop

	> 2 m	5,2 m	> 2,3 m	
trávník	chodník	vozovka cyklo-obousměrka	chodník	předprostor nákupního centra
> 9,5 m				

UL. KARLA ČAPKA

> 1,9 m	2,5 m	2,0 m	4,0 m	> 2,8 m
chodník	cyklopruh	parkování	vozovka s cyklopruhem 1,25 m	chodník
> 13,2 m				



LIDICKÁ - ZÁPAD

MEZI KOSTELEM SV. VALENTÝNA A BÝV. KLÁŠTEREM

kostel

klášter

> 2,0 m	7,5 m	> 1,5 m
chodník	vozovka s cyklopruhy 1,25 m	chodník
> 11,0 m		

LIDICKÁ - SEVER

PŘED KULTURNÍM DOMEM

	2,0 m	7,5 m	> 4,4 m
předzahrádka	chodník	vozovka s cyklopruhy 1,25 m	chodník
> 13,9 m			

JIČÍNSKÁ

MEZI KLÁŠTEREM A PRODEJNOU COOP
S VYUŽITÍM STÁVAJÍCÍ ŠÍŘKY VOZOVKY

	> 2 m	5,2 m	> 2,3 m	
trávník	chodník	vozovka cyklo-obousměrka	chodník	předprostor nákupního centra
> 9,5 m				

UL. KARLA ČAPKA

> 2,5 m	5,2 m	4 m	> 1,5 m
chodník	šikmé parkování	vozovka	chodník
> 13,2 m			



Varianta 2 - Obousměrný provoz po ulici Lidické a zklidnění dopravy v ul. Jičínské a Karla Čapka

Hlavní ideou tohoto návrhu je soustředění dopravy projíždějící přes centrum města pouze na jednu z dnes využívaných komunikací, a to dále od centra, mimo ulice Jičínskou a Karla Čapka, které bezprostředně sousedí s historickým jádrem města. Navržené převedení těchto ulic do režimu jednosměrné zóny 30 je možné za cenu zobousměrnění ulice Lidické. I v tomto případě je navrženo řešení, které umožní plošně bezpečný a co nejkomfortnější pohyb chodcům i cyklistům. Cyklistům bude ve zklidněných ulicích Jičínské a Karla Čapka umožněna jízda v obou směrech při zachování jednosměrek pro motorová vozidla, na Lidické budou zřízeny jízdní pruhy pro cyklisty. V návrhu je obsaženo i řešení parkování a doplnění uličních profilů zelení v rozsahu, který umožňuje dané dopravní uspořádání.

Jízdní pruhy na sběrné komunikaci - ulici Lidické - mají šířku 3,75m včetně jízdního pruhu pro cyklisty o šířce 1,25 m. Toto uspořádání umožňuje bezpečné míjení cyklistů s osobními automobily (které představují převážnou část městského provozu), rozměrnější vozidla (zejména autobusy) mohou cyklopruhy částečně pojíždět. V Lidické ulici je parkování umístěno pouze před bytovým domem naproti sokolovně a dále severně od sokolovny v dopravně zklidněné boční ulici. V ulici Karla Čapka má jízdní pruh šířku 4,0 m - pro motorová vozidla je jednosměrný, pro cyklisty obousměrný – protisměr může být označen piktogramovým koridorem pro cyklisty. Parkování je navrženo jako šikmé s orientací pro couvání, které umožňuje lepší oční kontakt mezi řidičem parkujícího/vyjíždějícího vozidla a cyklistou a tedy vyšší bezpečnost dopravy. Obdobně jako v ulici Karla Čapka je doprava organizována i v ulici Jičínské, kde však je nakresleno řešení využívající převážně stávajících obrub s předpokladem splnění nových dopravních nároků bez nutnosti nákladnější rekonstrukce ulice. Případně by bylo možné profil této ulice změnit na uspořádání stejné, jako je navrženo v ulici Karla Čapka. Autobusové zastávky jsou v obou směrech umístěny v ulici Lidické-západ.

Křižovatky na Lidické jsou řešeny s rozlišenou předností. Vedlejší ulice směřující do centra (resp. podél sokolovny a k Penny Marketu) jsou oddělené dlouhými příčnými prahy, které jednak tvoří vjezd do zklidněných zón, jednak usnadňují přecházení. Plochy křižovatek jsou redukovány na nezbytné provozní minimum a jsou doplněny přechody pro chodce.

Navržené řešení opět vytváří adekvátní předprostory veřejných budov situovaných v řešeném území obdobně jako ve variantě 1 (výčet viz výše). Výjimku tvoří v ulici Lidické prostor mezi klášterem a kostelem sv. Valentina a také kolem zde situovaných zastávek, kde jsou podmínky poněkud stísněné. Naopak dopravní zklidnění ulice Jičínské a zejména ulice Karla Čapka vytváří předpoklady pro výraznější propojení historického jádra a klášterní zahrady.

Urbanistické řešení

Dopravní řešení nastavuje podmínky pro úpravu veřejných prostranství. V rámci této studie byla snaha o koordinované řešení dopravy a veřejného prostoru, nicméně vyžadované parametry dopravy (šířky pruhů, poloměry křižovatek apod.) umožňují jen omezené úpravy ve prospěch veřejného prostoru.

Řešení veřejných prostranství tedy vychází z hledání souladu dopravy a dalších funkcí a z maximálního zklidnění motorové dopravy a upřednostnění pěší a cyklistické dopravy spolu s nabídkou prostředí k pobývání.

Řešené předprostory veřejných budov jako významnější prostranství jsou popsána ve variantě 1. Varianty dopravní studie souvisí i s variantním urbanistickým řešením. Jedná se zejména o prostor křižovatky Karla Čapka x Zámečnická a prostor kontaktu ulic Karla Čapka a U brány. Urbanistické principy jsou dále popsány v kapitole 5. *Řešení konkrétních lokalit.*

Podklady

- Katastrální mapa
- Ortofoto snímky
- Vlastní průzkumy
- Uliční profily měřené ručně (zdroj: Městský úřad města Příbora, Odbor rozvoje)
- Výsledky sčítání dopravy v řešeném území dne 21. 7. 2016 a 9. 9. 2016 (zdroj: Městský úřad města Příbora, Odbor rozvoje)

Zdroje, literatura, odkazy

- Gehl, J., 2012: Města pro lidi. Nadace Partnerství, Brno
- Nadace Partnerství, 2013: PROSTORY, průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství, Nadace Partnerství, Brno
- IPR Praha, 2014: Manuál tvorby veřejných prostranství hl. města Prahy (dostupné z www.iprpraha.cz)
- IPR Praha, 2014: Pražské stavební předpisy (dostupné z www.iprpraha.cz)
- Koucký, R., 2014: Koncept odůvodnění Metropolitního plánu Praha (dostupné z www.iprpraha.cz)
- Nadace Partnerství, 2003: Utváření místa: Příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství. Nadace Partnerství, Brno
- Sitte, C., 1995: Stavba měst podle uměleckých zásad. ABF, Praha
- Šilhánková, V., 2003, Veřejné prostory v územně plánovacím procesu. VUT Brno
- Šindlerová, V., 2012, Analýza soustavy veřejných prostorů města Pardubice. DHV CR, spol. s r.o. (dostupné z <http://uzemniplan.pardubice.eu/index.html>)
- Čablová, M., 2005: Kvalita veřejných prostorů a její rozvoj. Disertační práce, VUT Brno
- Veřejný prostor, veřejná prostranství, sborník z konference AUÚP Znojmo 2013. ÚÚR, Brno (příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj 06/2013)
- Hledání plánu pro město: Regulační plán nebo územní studie?, sborník z konference AUÚP Praha 2014. ÚÚR, Brno (příloha časopisu Urbanismus a územní rozvoj 06/2014)
- Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a evidenci územně plánovací činnosti.
- Kopáčík, G. a kol., 2014: Moje náměstí – hodnocení kvality veřejných prostranství. Akademické nakladatelství CERM, Brno

