

Náměstí J. A. Alise

Studie



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

**Revitalizace náměstí J. A. Alise v Příbrami
- Březových Horách**

Objednatel:

Město Příbram
Tyršova 108, 261 01 Příbram I.
IČO 00243132

zastoupený Mgr. Janem Konvalinkou, starostou města

Zhotovitel:

monom works s.r.o.
U Průhonu 467/26, 170 00 Praha 7
IČO 01483951

zastoupený Ing. arch. Michalem Bernartem

05/2024

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Architektonická studie

reakce na podněty města Příbram

Anotace

Náměstí J. A. Alise v Březových Horách je v současnosti bohužel definované pouze svým názvem, nikoliv skutečným významem. Celé prostranství je nepřehledné, nebezpečné a znesnadňuje pohyb chodcům, řidičům i cyklistům. Tím navíc připravuje náměstí nejen o jeho charisma, identitu, důstojnost, ale také o využitelnost pro místní obyvatele.

Spíše než jako reprezentativní historické náměstí, kde by lidé mohli trávit čas, sejít se a posedět, slouží jako neoficiální parkoviště, kterým se proplétají žáci místní základní školy.

Návrh si klade za cíl vrátit náměstí identitu a charisma, učinit ho důstojným centrem z hlediska významu historického ale také městotvorného. Vytvořit takový prostor, který budou místní moci a také chtít hojně navštěvovat a využívat v plné míře. Prostor pro trhy, kulturu, vánoční slavnosti ale také pro běžné setkávání ve stínu stromů, prostor pro dětské hry.

Svou důležitost má také citlivá práce s přírodními prvky ve městě, tedy s vegetací a především s dešťovou vodou, využít jejich estetických hodnot a zároveň díky nim pomoci s ochlazováním náměstí během horkých letních dní.





Koncept

Koncept celého návrhu vychází ze tří základních principů, kterými jsou navrácení charisma a identity historickému náměstí, přiblížení prostranství lidem společně s vytvořením možností pro jeho užívání a v neposlední řadě citlivá a šetrná práce se stávající i novou vegetací a dešťovou vodou.

Dopravní řešení

Pro naplnění těchto principů je nutný značný zásah do stávajícího dopravního řešení. Na řešeném území je navržen dopravní režim sdílené zóny. V rámci sdílené zóny se chodci i cyklisté mohou pohybovat v celé šíři veřejného prostranství, všichni uživatelé prostoru (chodci, cyklisté i řidiči motorových vozidel) musí dbát zvýšené ohleduplnosti a nesmí se vzájemně ohrozit, parkování je možné pouze na místech k tomu určených a nejvyšší dovolená rychlost je 20 km/h.

Na náměstí J. A. Alise byla automobilová a cyklistická doprava usměrněna do jednoznačně vymezeného koridoru po obvodu jižní a východní strany náměstí. Koridor je vymezen jak vizuálně (materiálem povrchu odlišným od ostatních ploch prostranství určených primárně pro pěší pohyb), tak fyzicky umístěním sloupků, mobiliáře a stromořadím (tyto prvky zároveň chrání bezpečné prostory pro pohyb pěších, zejména nevidomých a slabozrakých). Místa předpokládaného zvýšeného příčného pohybu pěších přes koridor určený pro motorovou dopravu (u vchodu do základní školy, v místech logických pěších vazeb po obvodu náměstí) jsou dále vizuálně zdůrazněna příčnými vizuálními prvky v rámci materiálu povrchu, což dále přispívá ke zklidnění (motorové) dopravy.

Autobusové zastávky jsou navrženy jako špuntové (zátkové) a umístěné v ul. Mariánská.

Díky těmto úpravám vznikl v okolí kostela sv. Vojtěcha a sochy sv. Jana Nepomuckého volný centrální pobytový prostor. Podél vzniklé komunikace jsou na rozšířeném chodníku vytvořena parkovací stání, nová stromořadí a prostory pro předzahrádky.

Základní uspořádání

Tematicky by se řešené území dalo rozdělit do několika částí specifických svým charakterem a formou užívání. Tyto části jsou pracovně nazvané Náměstí, Socha, Prostor před školou I, Prostor před kostelem, městská zahrada a Prostor před školou II.

• prostor před školou II

• městská zahrada

• prostor před kostelem

• prostor před školou I

• socha

• náměstí

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Sdílená zóna

Na řešeném území je navržen dopravní režim sdílené zóny. V rámci sdílené zóny se chodci i cyklisté mohou pohybovat v celé šíři veřejného prostranství, všichni uživatelé prostoru (chodci, cyklisté i řidiči motorových vozidel) musí dbát zvýšené ohleduplnosti a nesmí se vzájemně ohrozit, parkování je možné pouze na místech k tomu určených a nejvyšší dovolená rychlost je 20 km/h.

Na náměstí J. A. Alise byla automobilová a cyklistická doprava usměrněna do jednoznačně vymezeného koridoru po obvodu jižní a východní strany náměstí. Koridor je vymezen jak vizuálně (materiálem povrchu odlišným od ostatních ploch prostranství určených primárně pro pěší pohyb), tak fyzicky umístěním sloupků, mobiliáře a stromořadím (tyto prvky zároveň chrání bezpečné prostory pro pohyb pěších, zejména nevidomých a slabozrakých). Místa předpokládaného zvýšeného příčného pohybu pěších přes koridor určený pro motorovou dopravu (u vchodu do základní školy, v místech logických pěších vazeb po obvodu náměstí) jsou dále vizuálně zdůrazněna příčnými vizuálními prvky v rámci materiálu povrchu, což dále přispívá ke zklidnění (motorové) dopravy.

Prostor za kostelem je koncipován především jako pobytový prostor pro studenty přilehlé základní školy a děti a dospělé, kteří budou trávit čas v městské zahradě. Pohyb motorových vozidel je zde vyloučen s výjimkou dopravní obsluhy č.p. 35, 41, 42, 284 a 636, technických služeb a IZS. Pro speciální akce (svatba, pohřeb) související s funkcí kostela sv. Vojtěcha bude možné využít 15 příležitostných parkovacích stání.

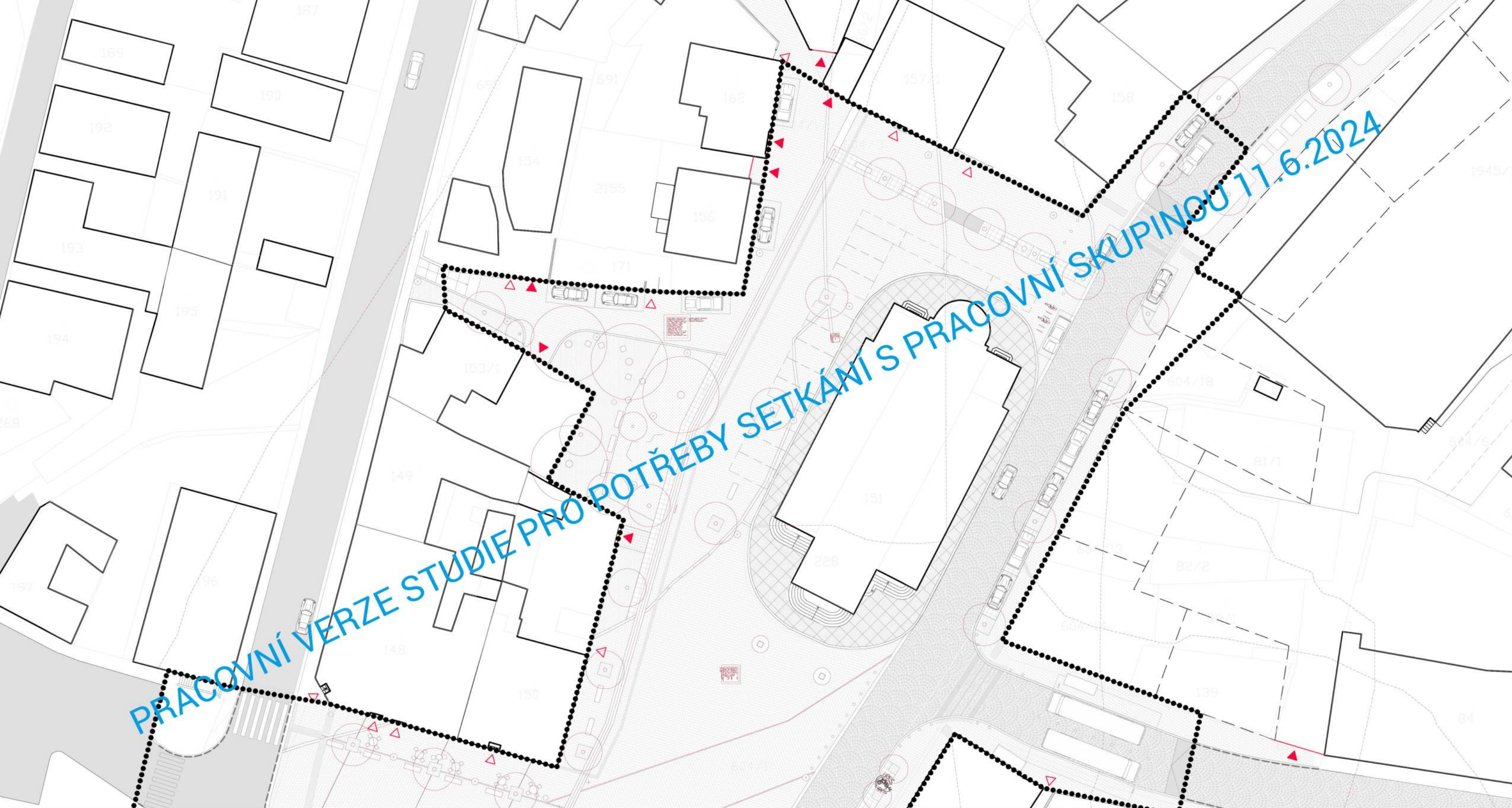
Obytná zóna je dle TP 103 primárně určena pro zklidněné ulice v nízké rezidentní zástavbě (bez aktivního parteru). Dle bodu TP 103, bodu 4.1 se obytné zóny primárně zřizují v obytných souborech mimo centra měst v oblastech čistého bydlení. I dle nově připravovaných TP 132 Zklidňování dopravy v obcích se obytné zóny navrhuje na komunikacích s malým dopravním významem s doporučenou intenzitou do 500 voz/den. Jsou situovány zpravidla v oblastech obce s výhradní nebo převažující funkcí bydlení. Prostor náměstí J. A. Alise v tomto smyslu nespĺňuje znaky typické lokality pro užití obytné zóny. Navíc z hlediska dopravního režimu a postavení jednotlivých účastníků silničního provozu jsou dopravní režimy sdílené zóny a obytné zóny obdobné.

příležitostné stání (svatba)
+ 5 rezidentních stání

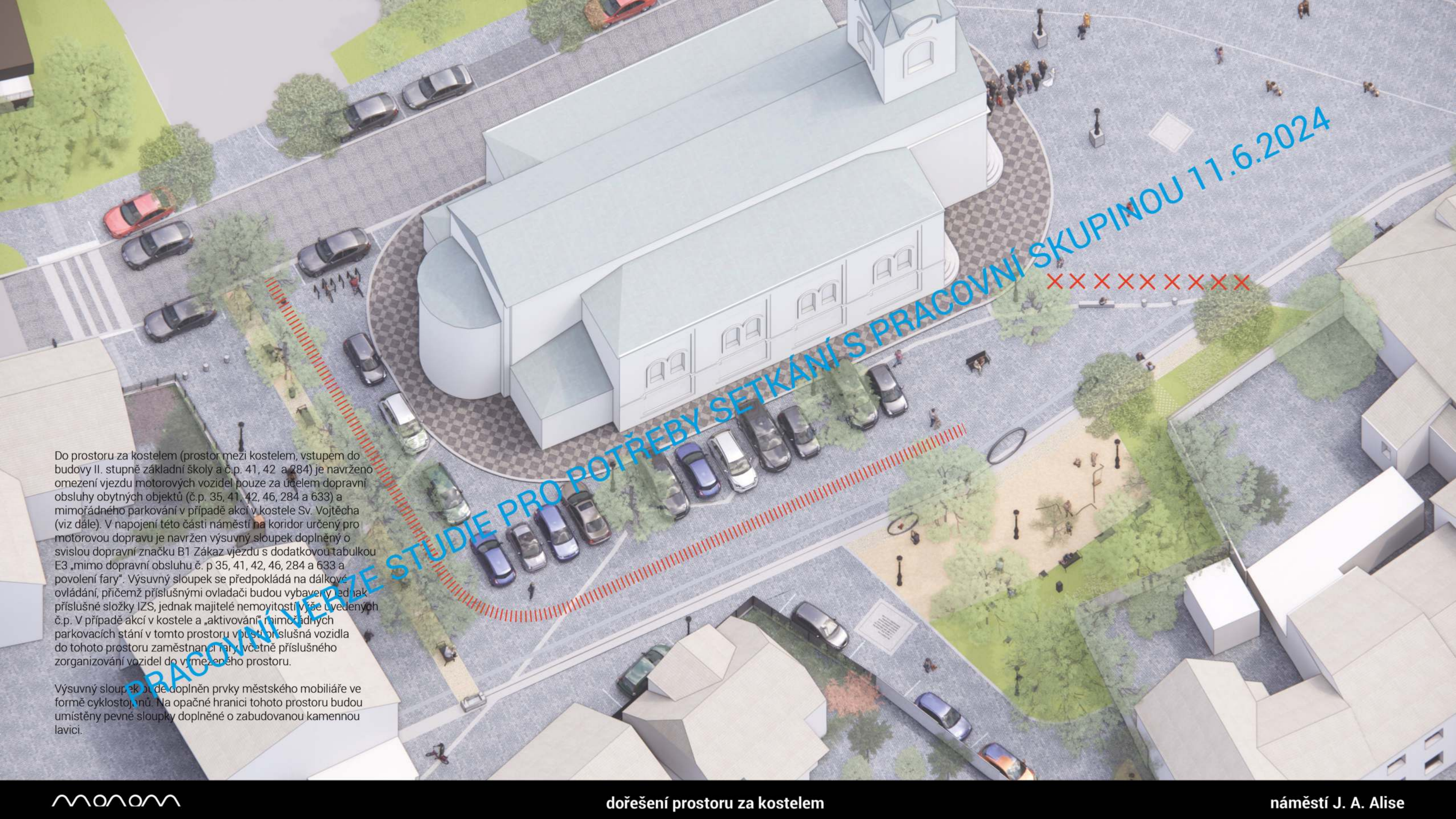
krátkodobé zastavení - škola

okaz průjezdu mimo TS a IZS

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



Do prostoru za kostelem (prostor mezi kostelem, vstupem do budovy II. stupně základní školy a č.p. 41, 42 a 284) je navrženo omezení vjezdu motorových vozidel pouze za účelem dopravní obsluhy obytných objektů (č.p. 35, 41, 42, 46, 284 a 633) a mimořádného parkování v případě akcí v kostele Sv. Vojtěcha (viz dále). V napojení této části náměstí na koridor určený pro motorovou dopravu je navržen výsuvný sloupek doplněný o svislou dopravní značku B1 Zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou E3 „mimo dopravní obsluhu č. p 35, 41, 42, 46, 284 a 633 a povolení fary“. Výsuvný sloupek se předpokládá na dálkové ovládání, přičemž příslušnými ovladači budou vybaveny i led jak příslušné složky IZS, jednak majitelé nemovitosti výše uvedených č.p. V případě akcí v kostele a „aktivování“ mimořádných parkovacích stání v tomto prostoru v případě příslušná vozidla do tohoto prostoru zaměstnanci fary, včetně příslušného zorganizování vozidel do vymezeného prostoru.

Výsuvný sloupek bude doplněn prvky městského mobiliáře ve formě cyklostojků. Na opačné hranici tohoto prostoru budou umístěny pevné sloupky doplněné o zabudovanou kamennou lavici.

Mimořádná parkovací stání (využitelná v případě svateb, pohřbů a podobných událostí v kostele Sv. Vojtěcha) nejsou v rámci prostranství konkrétní vyznačena, nicméně pro tato stání je počítáno s využitím prostoru za a vedle kostela. Rozkreslení umístění 15 těchto stání je součástí této studie. Aktivace těchto stání se předpokládá na základě dohody města Příbram (městské policie) s farou – při předem definované akci bude zaměstnanec fary oprávněn umožnit vjezd těmto vozidlům „přes sloupek“ do prostoru za kostelem, zároveň bude zodpovědný za informování řidičů těchto vozidel o organizaci parkovacích stání (například formou plánu), respektive organizace parkování přímo na místě).a

Návštěvníci sportovní haly budou moci využít stálá parkovací stání na náměstí a v docházkové vzdálenosti, stejně tak osoby imobilní, pro které jsou podél uliční fronty na jižní hraně náměstí dedikována 2 bezbariérová parkovací stání. V odůvodněných případech a po důkladné rozvaze nad každým jednotlivých případem lze využít příležitostná stání za kostelem, konkrétně pro zásobování haly a pro seniory a osoby imobilní za účelem návštěvy kostela nebo sportovní haly.

zakaz průjezdu mimo TS a IZS

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024





Na hranici prostranství za kostelem je pomocí měřičské mobilní aplikace ve formě cyklostojanů a zasouvacích souborů na dálkové ovládnutí zmodernizován pohyb motorových vozidel s výjimkou dopravní obsluhy č.p. 25, 41, 42, 284 a 636, technických služeb a IZS. Pro speciální akce (svatba, pohřeb) související s funkcí kostela sv. Vojtěcha bude možné využít 15 příležitostných parkovacích stání. Tato stání nebudou v dlažbě nijak vyznačena. Informace o prostorovém uspořádání příležitostných dopravních stání a dopravní obsluze budou uvedeny na svislém dopravním značení umístěném u vjezdu na území za kostelem.

PRACOVNÍ SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



STUDIE VERZE SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Prostor je koncipován především jako zklidněný pobytový prostor pro studenty přilehlé základní školy. Děti se zde mohou volně a bezpečně pohybovat, a níž by se musely vyhýbat projíždějícím vozidlům. V těchto místech je také umístěn začátek vodní strouhy, která má podobu jednoduchého korytka. Z hrdla je do něj přiváděna voda v pitné kvalitě, po dopadu do korytka už je v kvalitě užitkové. Tato informace bude uvedena na vodním prvku.



Prostor mezi městskou zahradou a kostelem sv. Jana Nepomuckého je na své jižní hranici osazen zabudovanými prvky městského mobiliáře ve formě lavice a sloupků, tak aby se zabránilo případným tendencím řidičů tudy projíždět.

Provedení křižovatky Husova x Rožmitálská x nám. J. A. Alise v zásadě odpovídá výchozímu stavu, zejména vlivem nemožnosti změny dopravního režimu a výraznějšího zkvalitnění prostoru křižovatky a příčných pěších vazeb minimálně do doby převedení silnice I/18 na alternativní trasu přes připravovaný obchvat města Příbram. Křižovatka Husova x Rožmitálská x nám. J. A. Alise x nám. H. Kličky zůstává jako průsečná křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením (SSZ). Geometrie křižovatky je optimalizována v kontextu posunu osy koridoru pro provozu motorových vozidel na náměstí J. A. Alise a snahy o zkvalitnění podmínek pro pěší prostřednictvím zvětšení ploch nároží a zvětšení šířky přechodů pro chodce. Dopravní řešení SSZ počítá se zachováním dvoufázového řízení plnými signály. Vzhledem k výsledkům prověření vlečnými křivkami je doplněn zákaz odbočení vpravo z ul. Rožmitálská na náměstí J. A. Alise pro vozidla nad 3,5 t (alternativně pro všechna vozidla). Pro dosažení nám. J. A. Alise či případnou další jízdu do ulice Mariánská či Prokopova mohou řidiči z tohoto směru využít trasu přes ul. K Dolu Marie. Poloha stopčár křižovatky je optimalizována dle prověření pomocí vlečných křivek. Stopčáry je doporučeno provést včetně prostoru pro cyklisty (vodorovná dopravní značka V19). Změna výškové úrovně mezi plochou náměstí a vozovkou Husova – Rožmitálská je navržena při hraně křižovatky, avšak postupně tak, aby neomezovala rychlost výjezdu vozidel z nám. J. A. Alise při zelené fázi. Přechod pro chodce přes toto rameno křižovatky je standardně signalizován, dopravní značení začátku sdílené zóny je formálně odsunuto o cca 15 m od hranice křižovatky (nicméně v praxi může být umístěno i přímo při křižovatce).

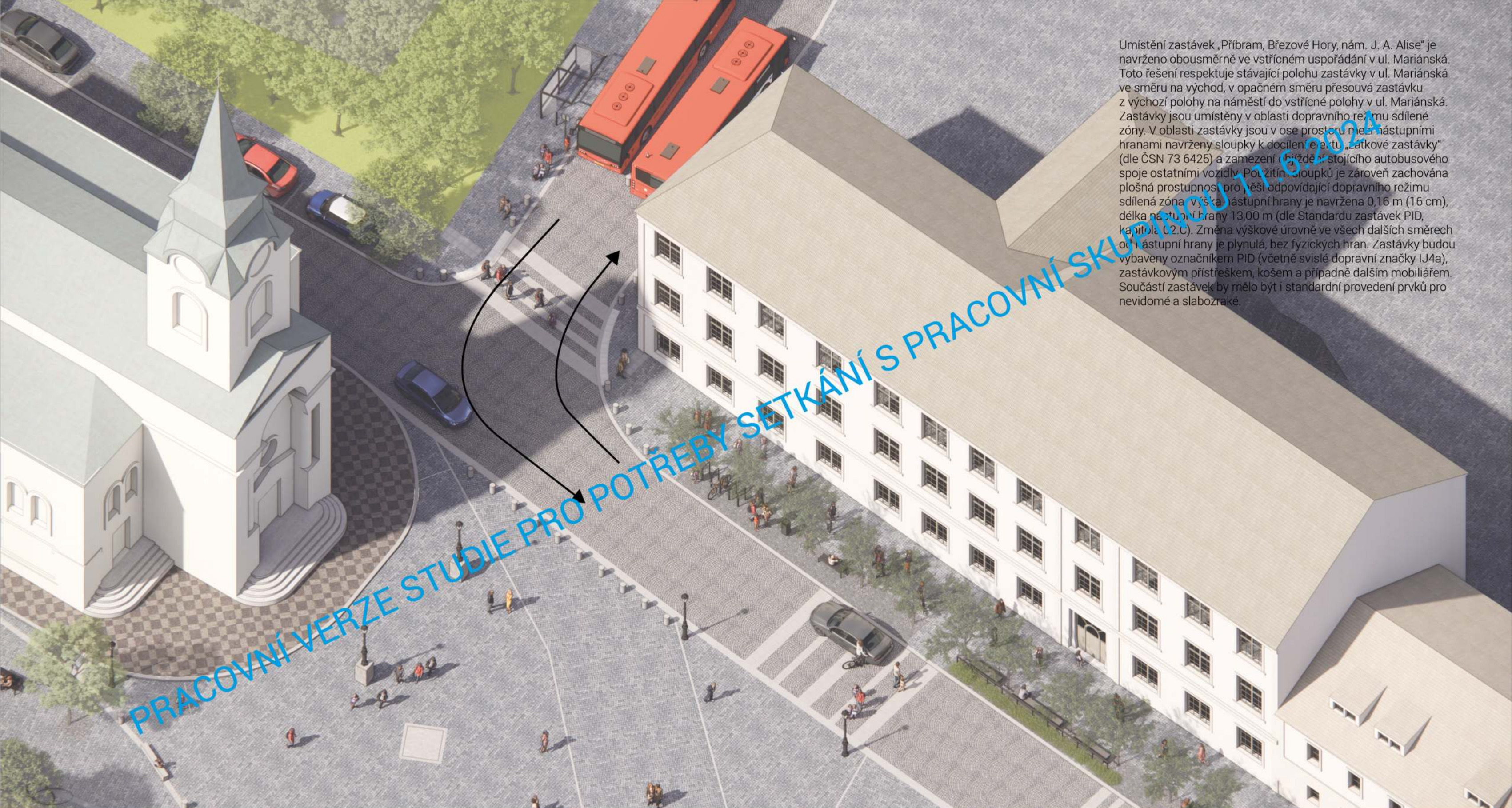
PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



Předpokládáme, že dopravní režim křižovatky náměstí J. A. Alise x Rožmitálská x Husova zůstane v principu nezměněn. Bude zachováno řízení křižovatky prostřednictvím SSZ (plné signály, 2. fáze). Poloměry nároží a i koncept návrhu dopravního značení byl upraven dle výsledků prověření vlečnými křivkami pro 12m autobus (v relevantních směrech jízdy - primárně ve směrech pravidelného provozu spojů).

Šířka chodníku na jižní straně náměstí byla upravena a nově dosahuje hodnot 2,8 až 3,4 m. Tato kolísavost je dána nepravidelností přilehlé uliční fronty.

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ SPRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

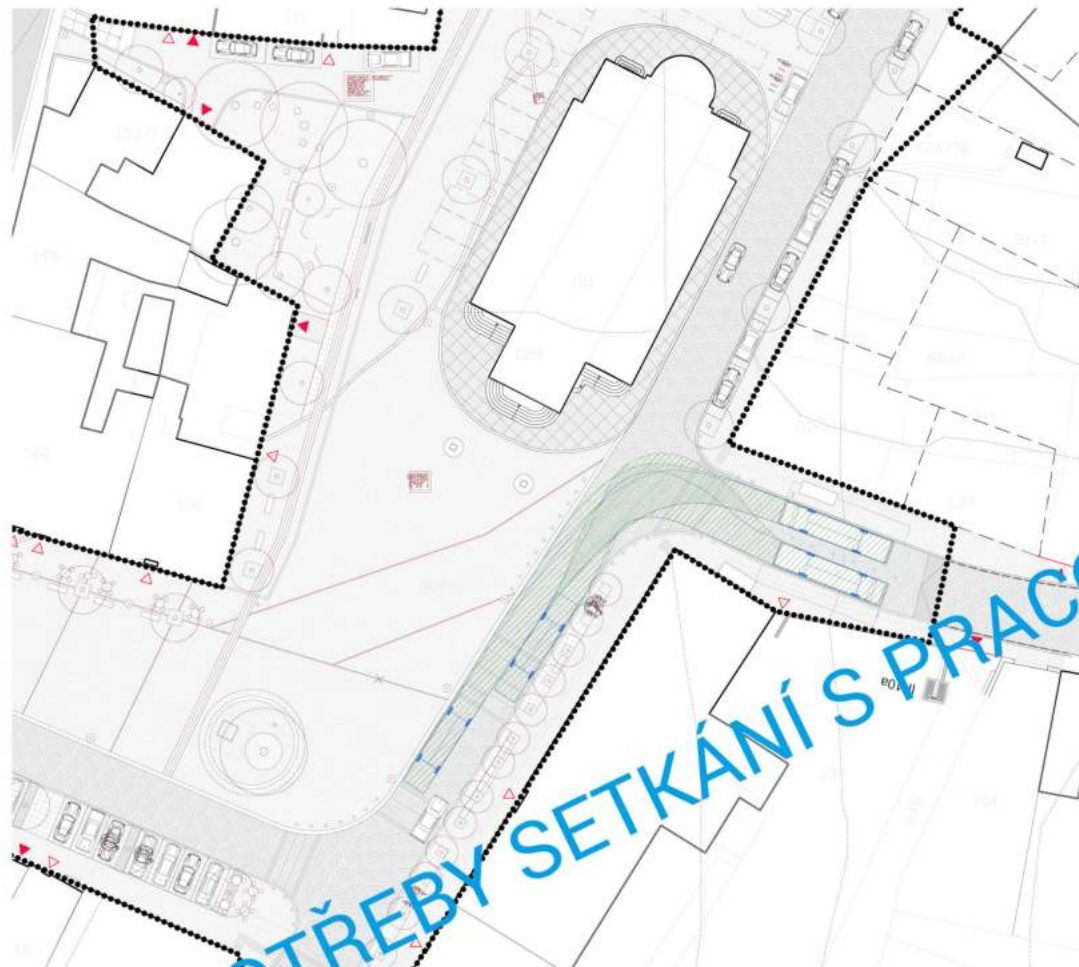


Umístění zastávek „Příbram, Březové Hory, nám. J. A. Alise“ je navrženo obousměrně ve vstřícném uspořádání v ul. Mariánská. Toto řešení respektuje stávající polohu zastávky v ul. Mariánská ve směru na východ, v opačném směru přesouvá zastávku z výchozí polohy na náměstí do vstříčné polohy v ul. Mariánská. Zastávky jsou umístěny v oblasti dopravního režimu sdílené zóny. V oblasti zastávky jsou v ose prostoru mezi nástupními hranami navrženy sloupky k docílení efektu „zatkové zastávky“ (dle ČSN 73 6425) a zamezení „přehřezání“ stojícího autobusového spoje ostatními vozidly. Požití sloupků je zároveň zachována plošná prostupnost pro větší odpovídající dopravního režimu sdílená zóna. Výška nástupní hrany je navržena 0,16 m (16 cm), délka nástupní hrany 13,00 m (dle Standardu zastávek PID, kapitola C.2.C). Změna výškové úrovně ve všech dalších směrech od nástupní hrany je plynulá, bez fyzických hran. Zastávky budou vybaveny označníkem PID (včetně svislé dopravní značky IJ4a), zastávkovým přístřeškem, košem a případně dalším mobiliářem. Součástí zastávek by mělo být i standardní provedení prvků pro nevidomé a slabozraké.



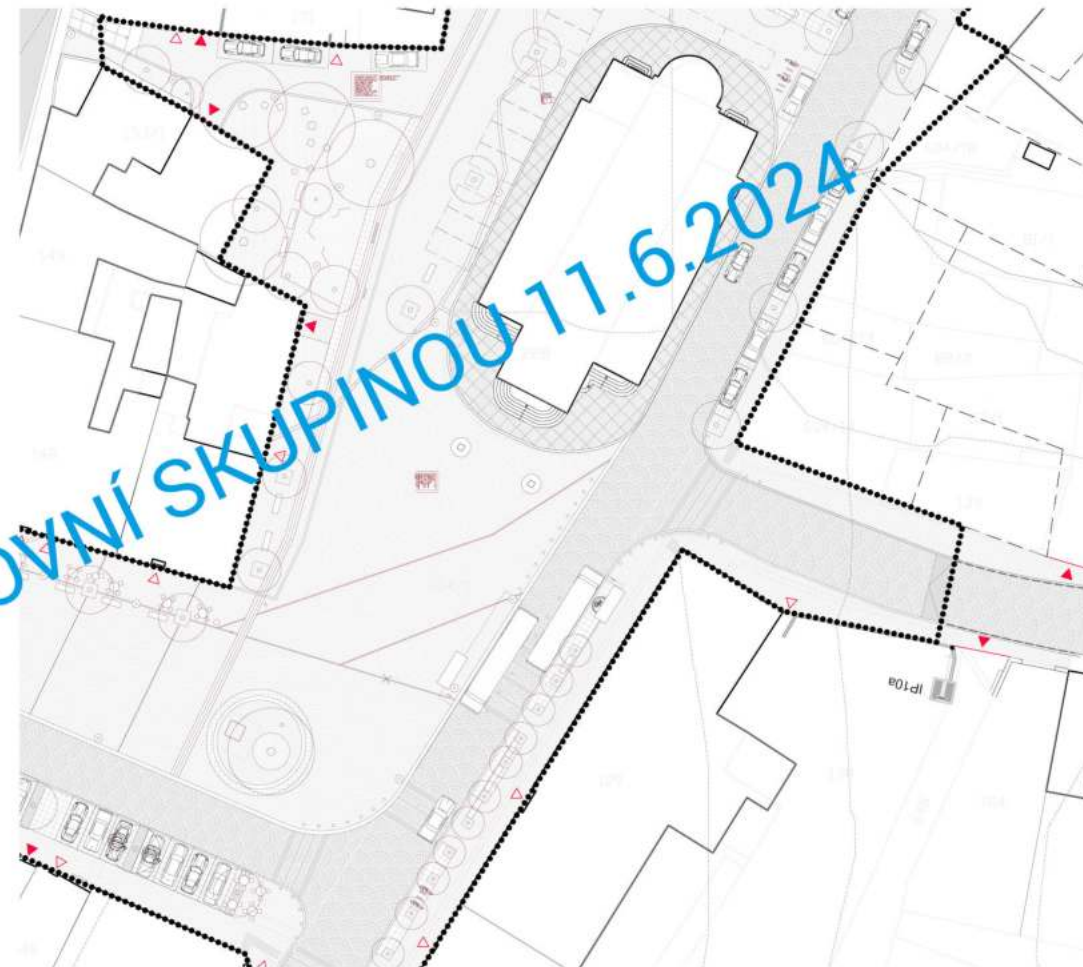
zastávky na náměstí a v ul. Mariánská

Výhodou původně navrhovaných umístění zastávek (tj. na náměstí před školou ve směru na sever a v ul. Mariánská ve směru na západ) je bezkolizní a nejkratší možná ranní pěší vazba od spojů PID a školních spojů k budově 1. stupně ZŠ.



zastávky ul. Mariánská

Umístění obou zastávek v ul. Mariánská je rovněž možné řešení. V takovém případě navrhujeme umístění zastávkových stanišť vstřícně (dle Standardu zastávek PID, kapitoly 2.A) v jízdním pruhu. Pro dosažení efektu "špuntové" (zátkové) zastávky je možné doplnit řadu sloupků v ose prostoru mezi nástupními hranami, které v principu indikují řidičům motorových vozidel, že autobus stojící v zastávce nemají objíždět a zároveň zachovávají prostupnost prostoru v duchu sdílené zóny. Umístění zastávek obousměrně v ul. Mariánská považujeme za vhodnější i vzhledem k bezpečnosti silničního provozu a rozptýlu chodců (dětí) na obě strany náměstí (do budovy 1. stupně a do budovy 2. stupně ZŠ).



zastávky na náměstí

Určitou výhodou je umístění zastávek PID přímo na náměstí, nevýhodou je pak narušení celistvého dojmu z náměstí nástupní hranou a umístěním příslušného mobiliáře ve vnitřním prostoru náměstí a složitější provedení vodicích linií pro nevidomé a slabozraké v oblasti zastávky (zejména zastávkového staniště ve směru na jih).

Preferované řešení je umístění obouzastávek v ulici Mariánská.

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

V období ranní školní špičky, kdy dochází k příjezdu většiny vozidel v režimu „mama-taxi“ ke škole, může být zastavení automobilu a výstup žáků (řádově sekundy) efektivně realizován v rámci sdílené zóny bez potřeby vyhrazení specifického místa pro parkovací stání. Místa vhodná k tomuto účelu se nacházejí na hranách koridoru pro automobilovou dopravu v místech před budovou 1. stupně základní školy a slouží pro obě školní budovy.

V případě, že řidič-rodič potřebuje jít s žákem do školní budovy, má možnost využít standardní parkovací stání.

Toto řešení:

1. Principiálně neomezuje možnost dovážení žáků do školy automobilovou dopravou.
2. Umožňuje bezpečnější výstup žáků z osobních automobilů (zklidnění dopravy, nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h, dopravní režim založený na vzájemné ohleduplnosti a prioritě chodců) oproti výchozímu stavu a zároveň nevyžaduje dedikovat v rámci náměstí konkrétní parkovací místa pro tento režim zastavení, který by navíc byly potřeba pouze řádově malé desítky minut v rámci dne.
3. Přirozeně psychologicky mírně omezuje tento typ cílové dopravy.





Chodník před školou je oproti současnému stavu rozšířen, tak aby umožnil pohodlný pohyb pro chodce a zároveň zajistil lepší podmínky pro stromořadí hlohů. Zábradlí, které se zde aktuálně nachází, je nahrazeno prvky městského mobiliáře ve formě laviček a cyklostanů, které jsou schopny plnit stejné funkce, ale zároveň nevytváří neprůchodnou bariéru. Před vstupem je umístěna zabudovaná lavice, která brání řidičům v tom, aby ze školy bez rozmyslu vběhly do koridorů pro motorovou dopravu.

V jízdním koridoru je v prostoru před školou navržena výrazná změna dlažby, která svým provedením navádí řidiče k větší pozornosti, čímž přispívá ke zklidnění dopravy a alternativuje tak tradiční přechod, který by byl ve svém důsledku v rozporu s principem sdílené zóny.

V případě, že se bude konat školní výlet, může autobus zastavit podél koridoru pro motorová vozidla, který se nachází na jižní straně náměstí. Toto řešení je rovněž společně pro oba stupně základní školy.



S ohledem zachování logiky fungování ve sdílené zóně je na „vstupech“ namísto plnohodnotných přechodů navržena zvýrazněná místa pro přecházení, tak jako tomu je v prostoru před školou. Změna v dlažbě vizuálně akcentuje potřebu zvýšit pozornost, stejně jako u klasického přechodu, a zároveň není svým významem v rozporu s fungováním ve sdílené zóně. Použití dvou dopravních režimů v těsné blízkosti - klasický přechod pro chodce a sdílená zóna považujeme za méně vhodný a pro uživatele, matoucí.

Bariéry ve formě sloupků jsou umístěny na nárožích byly doplněny v místech omezujících průjezd kolem kostela sv. Vojtěcha. V délkách hran lyze pobytové plochy náměstí jsou rozprostřeny prvky veřejného osvětlení, které přebírají funkci sloupků. Cílem je vytvořit balanč mezi všemi prvky náměstí. V případě umístění sloupků a dalších bariér by byla výrazně omezena možnost vysadit / vyzvednout děti ze školy.

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

V řadě evropských zemí jsou sdílené zóny systematicky zřizovány v prostranstvích před školami, sportovišti, knihovnami apod. právě s cílem zvýšení bezpečnosti pohybu chodců, tedy i dětí v daném prostoru. Maximální možné zklidnění dopravy je prostorem před školami vždy žádoucí.

Pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílená zóna ideálním řešením, neboť je z principu jedné výškové úrovně celého prostranství 100% bezbariérová.

Pohyb osob se sníženou schopností orientace (nevidomí a slabozrací) se ve sdílené zóně řeší principiálně obdobně jako v obytné zóně, respektive v běžné ulici, a to primárně s využitím přirozených vodících linií podél fasád budov po obvodu náměstí (a zajištění příslušného šířkového prostoru podél těchto linií bez fyzických překážek, zajištění umělých vodících linií v místech, kde přirozená vodící linie není k dispozici a zajištění "míst pro překonání koridoru s provozem motorové dopravy" pomocí hmatných prvků obdobných jako u míst pro přecházení).

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKANÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.5.2024



Díky vymezení koridorů pro motorová vozidla a jeho usměrnění blíže k jižní hraně náměstí zde vzniká klidná volná plocha, která nechává vyniknout dominantu souboru sv. Jana Nepomuckého a památné lípy. Celý prostor je lemován výsadbou nových stromů, které v kombinaci s volným prostranstvím vytváří ideální podmínky pro vznik předzahrádek. Vzniklý prostor může také sloužit k umístění dočasných stánků nebo pódiu pro případ pořádání kulturních akcí.

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Celý prostor kolem sochy sv. Jana Nepomuckého, památné lípy, pítka a mlžítka je ohraničen kameným kruhem, který doplňuje stávající řetězy kolem sochy sv. Jana Nepomuckého. Účelem tohoto prvku je především akcentovat sochu a památnou lípu, ale také prostor s mnoha prvky sjednotit a dodat jim celistvist.

Kamený kruh má jednotnou absolutní výšku horní plochy, což ve spojení se svažujícím se terénem znamená, že jeho relativní výška vůči terénu je proměnlivá - v nejvyšším bodě (před sochou sv. Jana Nepomuckého) má kamenný kruh výšku 560 mm, v nejnižším (směrem k budově základní školy), má výšku 20 mm. Díky tomu zhruba polovina kruhu může sloužit jako stíněná lavice, díky proměnlivé výšce snadno využitelná pro dospělé i děti, ze strany od základní školy je pak možné kamenný prvek překročit a dostat se do prostoru pod lípou a k pítku.

Důležitým aspektem náměstí J. A. Alise je průhled od sochy sv. Jana Nepomuckého na Brdy a Ševčínský důl, který je v návrhu ještě umocněn pomocí přesunutí koridoru pro motorová vozidla blíže k jižní uliční frontě. Výhled tak není zbytečně rušen dopravním provozem a díky kamenné lavici si ho lze užít během posezení pod památnou lípou.

V prostoru uvnitř kamenného kruhu jsou navrženy 2 typy povrchů. Kolem lípy bude travnatá plocha s květinovým záhonem, tak aby se nezhodšily podmínky pro vsak vody a strom měl zajištěné vhodné podmínky umožňující vsakování vody. Ve zbylé ploše bude šitá kamenná dlažba kladená s širokou spárou.

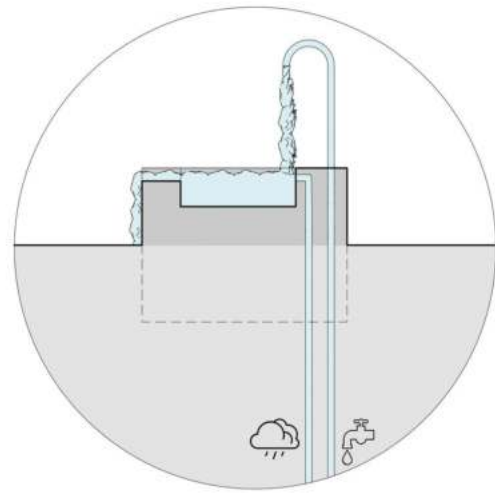




Podél kostela jsou umístěny vodní prvky ve formě mělké vodní strouhy a tří kol, která mají funkci mlžitek a prolézaček. Vodní kola odkazují na slavnou důlní minulost Březových Hor, kde systémem struh byla přiváděna voda z Brd k vodním kolům, která poháněla důlní čerpadla. Funkci mlžitek budou mít celkem dvě vodní kola. Mlžení bude možné spustit pomocí piezoelektrického tlačítka na stanovený časový doběh.

Kousek dál od kostela se nachází nezápevněná část náměstí s výraznou výsadbou stromů a květinovou výsadbou. Vzniká zde klidné a příjemné prostředí ve stínu stromů, kde je možné se schovat v horkých letních dnech. Součástí jsou lavičky a dětské herní prvky jako např. prolézačky, houpačky, splhací žebřík apod., které zde umožňují trávit čas dětem i dospělým.

V prostoru městské zahrady vznikne tzv. „rain garden“, tedy dešťová zahrada, kde bude zadržována voda z okolí. Budou zde vysazeny vybrané rostliny, jejichž kořenový systém bude sloužit jako filtr a bude pomáhat zadržovat vodu.



System vodního prvku bude mít dva okruhy - pro vodní strouhu a pro mlžítka.

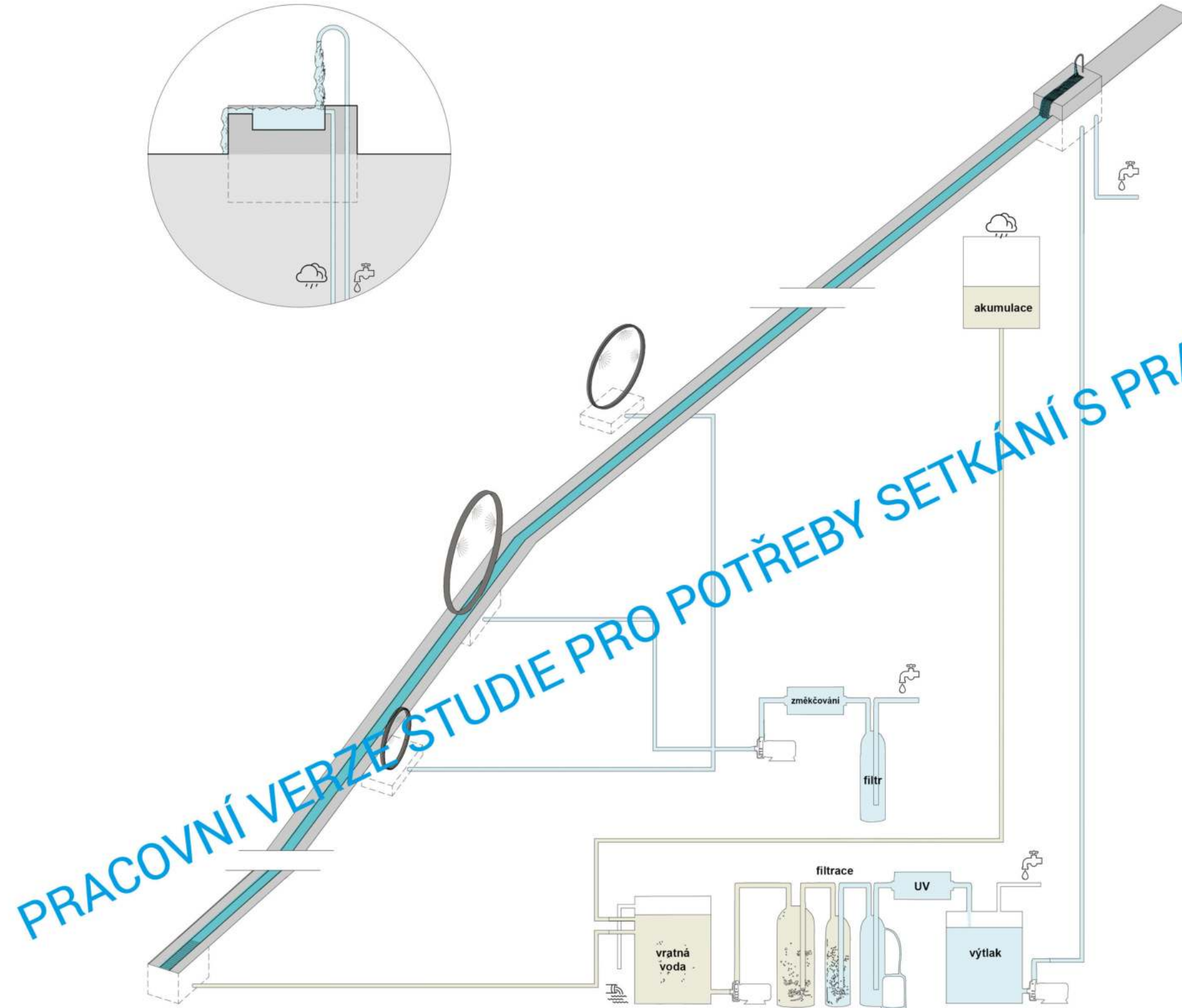
Zdrojem pro vodní kanálek bude zejména dešťová voda. Ta bude z části území zachytávána do akumulární nádrže, ze které bude dále svedena do nádrže ve strojovně vodního prvku. Projde kalovou částí, kde budou zachyceny největší nečistoty, přes pískový filtr, UVlampu a dávkování chloru, tak aby byla zajištěna požadovaná kvalita vody. Nakonec bude pomocí čerpadla přivedena na začátek vodního kanálku. System vodního prvku bude cirkulační. Pro případ, že nebudou dostatečné zásoby dešťové vody, bude k prvku přivedena také voda z řadu.

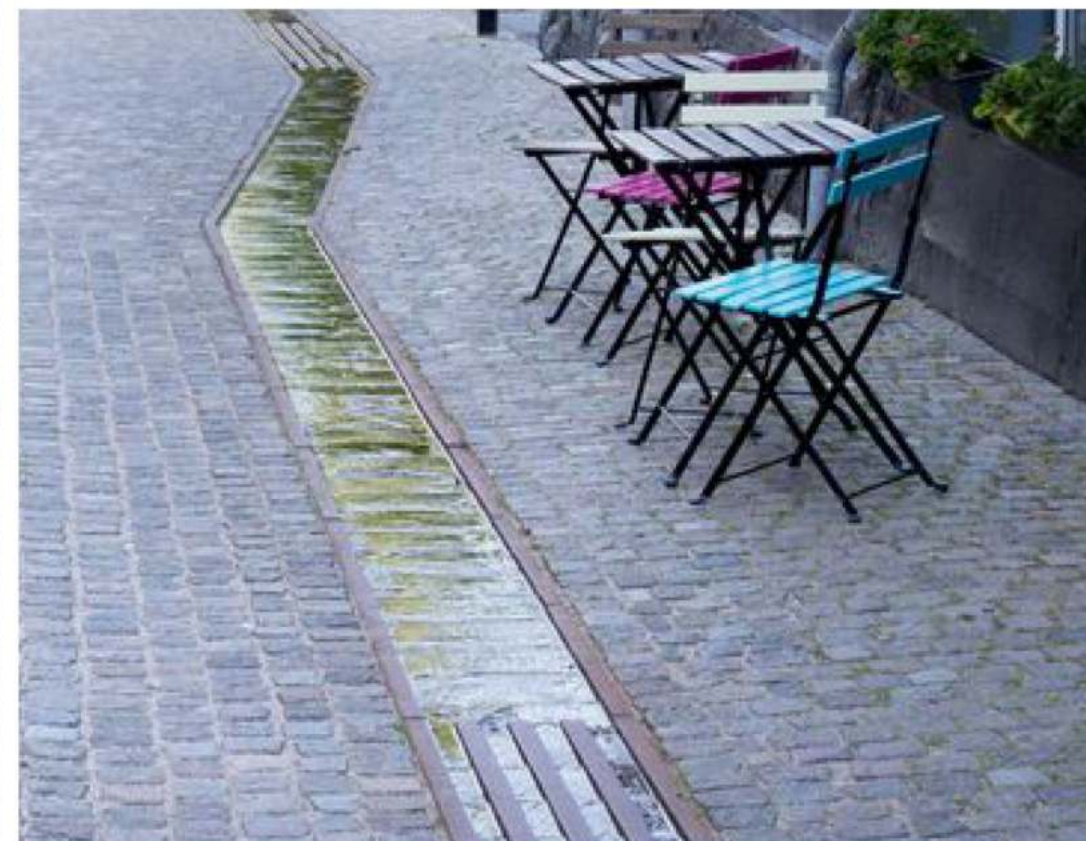
Voda, která bude vytékat z kohoutku na začátku vodní strouhy a v mlžítkách, bude pitná, nicméně v samotné strouze už bude užitková. Informace ohledně kvality vody bude uvedena na začátku vodní strouhy, v místě, kde bude voda vytékat na povrch. Oba typy prvků budou spouštěny pomocí piezoelektrického spínání s časovým doběhem.

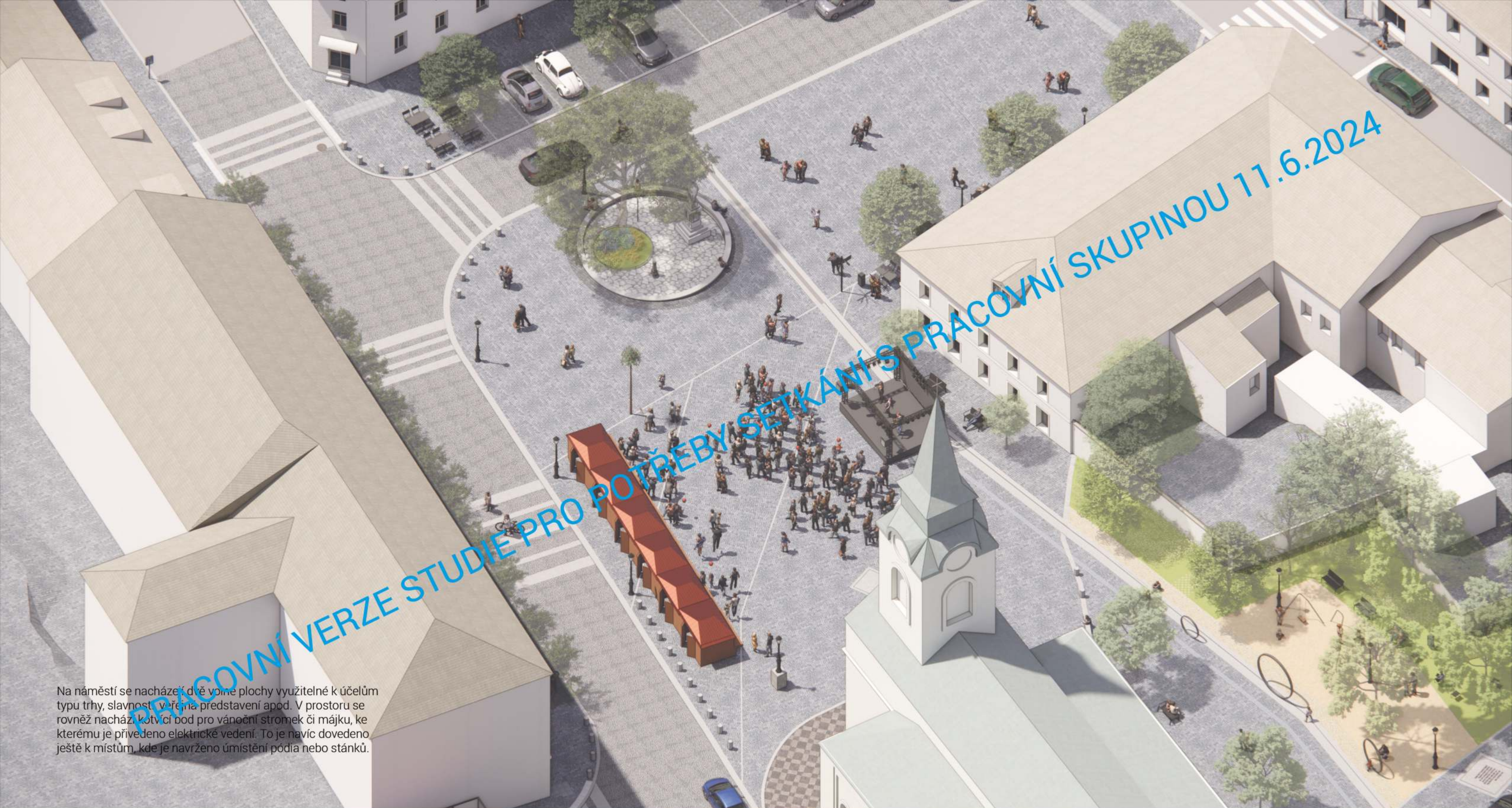
Příčný profil strouhy bude dostatečně mělký a plynulý tak, aby nepředstavoval žádnou bariéru.

Pro kola s mlžítky bude použita výhradně voda z řadu, která projde filtrací, změkčovací stanicí a generátorem mlhy až do trysek v samotných kolech. Funkci mlžitek budou mít celkem dvě vodní kola.

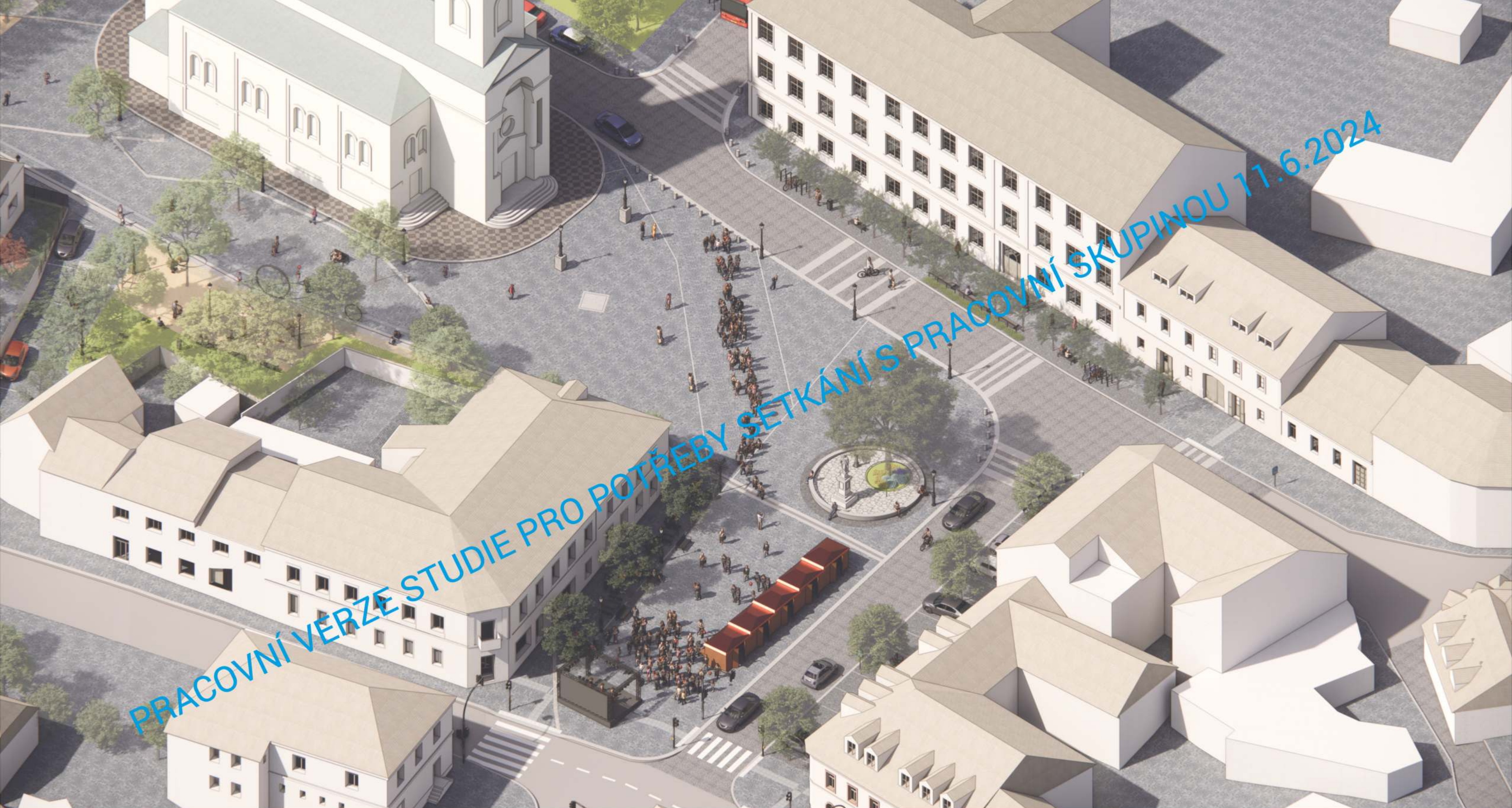
Vodní prvky budou fungovat pouze v letní sezóně, a to pouze během dne.







Na náměstí se nacházejí dvě volné plochy využitelné k účelům typu trhu, slavnost, veřejná představení apod. V prostoru se rovněž nachází kotvící bod pro vánoční stromek či májku, ke kterému je přivedeno elektrické vedení. To je navíc dovedeno ještě k místům, kde je navrženo umístění pódia nebo stánků.



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Dobíjení pro elektrokola bude umožněno u cyklostojanů, které se nacházejí před budovou 1. stupně základní školy

Situace - legenda

- stále stání
- příležitostné stání
- zvýšený obrubník
- 01 bezbariérové stání
- 02 dobíjecí stanice pro elektroautomobily
- 03 cyklostojany
- 04 dobíjecí stanice pro elektrokola
- 05 začátek vodní strouhy
- 06 vodní kola
- 07 herní prvky
- 08 kamenná lavice
- 09 kotevní bod pro májku / vánoční stromek
- 10 přívod elektro pro stánky

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Dopravní studie

VOJTĚCH
NOVOTNÝ
mobility consultancy & advisory

Vojtěch Novotný - mobility consultancy & advisory s.r.o.
IČO: 14403056
+420 602 385 922
vojtechnovotny@gmail.com
www.vojtechnovotny.cz

DOPRAVNÍ STUDIE K NÁVRHU ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ J. A. ALISE V PŘÍBRAMI

Dopravně-inženýrská analýza výchozího stavu řešeného území

Náměstí J. A. Alise je z hlediska urbanismu i dopravních vazeb v území lokálním centrem části města Březové Hory.

Dopravní vztahy na náměstí ovlivňuje i přítomnost cílů dopravy:

- ZŠ Příbram – Březové hory: jedná se o významný cíl z hlediska dopravních vztahů, který generuje řadu pěších pohybů v rámci náměstí i dopravní špičky v časových obdobích před začátkem a po konci vyučování (dvě budovy – nám. J. A. Alise, č. p. 1 a ul. Prokopská, č. p. 337 s vchodem z ul. Prokopská i z nám. J. A. Alise). Do základní školy dochází 490 žáků.
- kostel Sv. Vojtěcha (soliterní budova v rámci náměstí), ve které se konají pravidelné mše, svatby a pohřby s příslušnými požadavky na dopravní obslužnost
- aktivní parter (obchody a provozovny), zejména v západní části náměstí u křižovatky s ul. Rožmitálská / Husova



Obr. 1 Celkový pohled na náměstí J. A. Alise.

Z hlediska sítě místních komunikací je náměstí napojeno na ul. Rožmitálská a Husova, které jsou součástí komunikačního skeletu města (současný průtah silnice I/18), vlastní náměstí i okolní ulice jsou z hlediska komunikační sítě obsluhovatelnými komunikacemi (funkční skupiny C ve smyslu ČSN 73 6110 [1]). Náměstí i okolní ulice jsou z hlediska dopravního režimu standardními místními komunikacemi s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h prakticky bez žádných prvků zklidnění dopravy.

Z hlediska pěších vazeb je náměstí urbanisticko-dopravním ohniskem v území, intenzity pěších jsou ovlivněny zejména přítomností specifických cílů dopravy (viz dále). V rámci náměstí je vedena turistická tras ČKT. Přes náměstí nevede žádná značená cyklotrasa.

Dopravní obsluha náměstí veřejnou dopravou je zajištěna autobusovými linkami PID (MHD Příbram) prostřednictvím zastávky „Příbram, Březové Hory, náměstí“. Zastávka má dvě zastávková stanoviště (jedno přímo na náměstí, jedno v ul. Mariánská) a je obsluhována linkami 503 a 508. Pro obsluhu náměstí je ještě relevantní zastávka „Příbram, Březové Hory, domov seniorů“ v ul. K Dolu Marie obsluhovaná linkami 503 a 505. Všechny linky jsou obsluhovány autobusy městského typu o délce 12 m. Ve špičkové hodině projede přes prostor náměstí (včetně spojů školní posilové linky) celkem 6 spojů/h. Změna typu nasazovaných vozidel (městský autobus max. délky 12 m) se ve výhledové době neočekává.

Posouzení výchozího stavu

Vlastní náměstí je ve výchozím stavu prakticky neuspořádanou dopravní plochou, které neodpovídá současným požadavkům na řešení dopravy ve veřejných prostranstvích intravilánu a které je zároveň v neodpovídajícím stavebně-technickém stavu. Z hlediska současného městského dopravního inženýrství vykazuje celou řadu závad a nedostatků.



Obr. 2 Předškolní prostor před ZŠ Příbram – Březové Hory.



Obr. 3 Nadekvátní převaha dopravních ploch v rámci veřejného prostranství, neuspořádaná plocha parkoviště

Hlavními **dopravně-inženýrskými nedostatky výchozího stavu** řešeného území jsou zejména tyto:

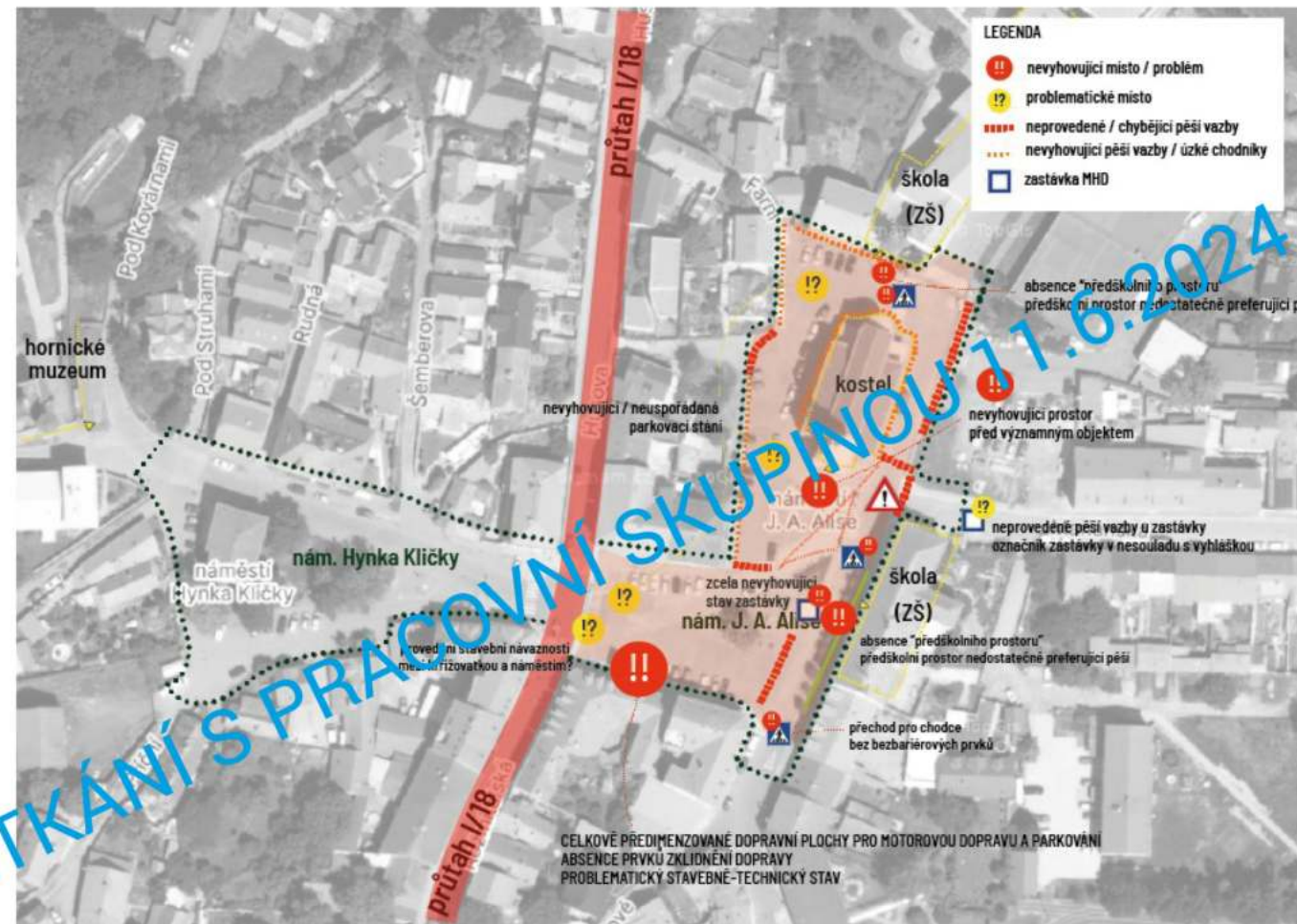
- dopravní plochy jsou v rámci náměstí značně předimenzované
Dopravní plochy náměstí jsou značně předimenzované ve prospěch motorové dopravy a parkování. To nejenže neodpovídá významu a funkci veřejného prostranství, ale je i v rozporu se všeobecnými zásadami řešení místních komunikací, zejména dle ustanovení 4.1.1 a 8.1.2 ČSN 73 6110 [1].
- neprovedené či zásadně nevyhovující pěší vazby, nesplněné zásady bezpečných cest do škol
Náměstí ze své podstaty vyžaduje umožnění pěšího pohybu všemi směry. Vzhledem k přítomnosti školy jsou nároky na kvalitní a bezpečné řešení pěších vazeb ještě vyšší. Řešené území nesplňuje požadavky na kvalitní, bezpečné a komfortní řešení pěších vazeb.

Přirozené pěší vazby v prostoru prakticky nejsou uspořádáním prostoru respektovány. Chodníky po obvodu náměstí jsou v nevyhovujícím stavebně-technickém stavu a často v nevyhovujících šířkových parametrech.

Řada pěších vazeb není přiznána či realizována, a to včetně těch, které běžně používají děti při cestě do školy a ze školy. Předškolní prostory (prostory před vstupy do školy) nesplňují současné požadavky na řešení těchto prostorů a preferenci pěšího pohybu.

Centrální část náměstí, včetně prostor před kostelem není prakticky propojena adekvátními pěšími vazbami s ostatními částmi náměstí.

- zcela nevyhovující podoba zastávkových stanovišť zastávek MHD „nám. J. A. Alise“
Stav zastávkových stanovišť neodpovídá normovým parametrům [4], ani požadavkům Standardu zastávek PID [5]. Zastávkové stanoviště na náměstí J. A. Alise nemá provedenou nástupní hranu (nástup cestujících se realizuje z úrovně vozovky), označnick zastávky je v nesprávné poloze, nejsou zajištěny pěší vazby, nejsou splněny parametry bezbariérového užívání zastávky. Zastávkové stanoviště v ul. Mariánská sice disponuje nástupní hranou, avšak s nedostatečnou výškou. Zároveň nejsou zajištěny adekvátní pěší vazby na zastávku.
- potenciálně problematický dopravní režim křižovatky s ul. Mariánská
V křižovatce nám. J. A. Alise s ul. Mariánská je ve výchozím stavu vyznačena hlavní pozemní komunikace z náměstí (od jihu) do ul. Mariánská. Jedná se o tzv. „zalomenou přednost“, která není obecně z hlediska bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích považována za vhodnou. Zároveň v rámci této křižovatky nejsou splněny rozhledové poměry (přes nároží budovy školy) na rychlost 50 km/h a nejsou důsledně provedeny pěší vazby v rámci křižovatky (rovněž viz výše).
- absence bezbariérových prvků
Prakticky celé náměstí postrádá prvky pro bezpečný pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace (ve smyslu Vyhlášky č. 398/2009 Sb. [6], respektive nástupnického právního předpisu).
- neuspořádané parkování, předimenzovaný počet parkovacích míst
Ve výchozím stavu je většina plochy náměstí využita pro parkování vozidel. Toto parkování je ve většině náměstí neuspořádané a často blokuje pěší prostupnost náměstí. Vzhledem k charakteru a významu veřejného prostranství se počet a rozsah parkovacích ploch jeví jako neadekvátní.



Obr. 4 Problémové schéma - zjištěné dopravně-inženýrské závady a nedostatky.



Obr. 5 Neprovedené / nepřiznané pěší vazby od zastávky BUS v ul. Mariánská do severní části náměstí – k budově ZŠ v ul. Prokopova.



Obr. 6 Neprovedené / nepřiznané pěší vazby v prostoru náměstí, nesplnění soudobých požadavků pro bezpečné cesty do školy.



Obr. 7 Neuspořádaná plocha náměstí, neprovedené pěší vazby.



Obr. 8 Neprovedené / nepřiznané pěší vazby v prostoru náměstí.



Obr. 13 Pohled na plochu náměstí přiléhající k průtahu silnice I/18 (Rožmitálská – Husova), neadekvátní převaha dopravních ploch neodpovídá charakteru a významu veřejného prostранství.



Obr. 14 Úzký pěší průchod nespĺňuje minimální normové parametry a neodpovídá významu pěší trasy (zastávka BUS – budova ZŠ).



Obr. 9 Neprovedené / nepřiznané pěší vazby v prostoru náměstí.



Obr. 10 Průjezd spoje veřejné dopravy prostorem náměstí (ve směru linky PID 505).



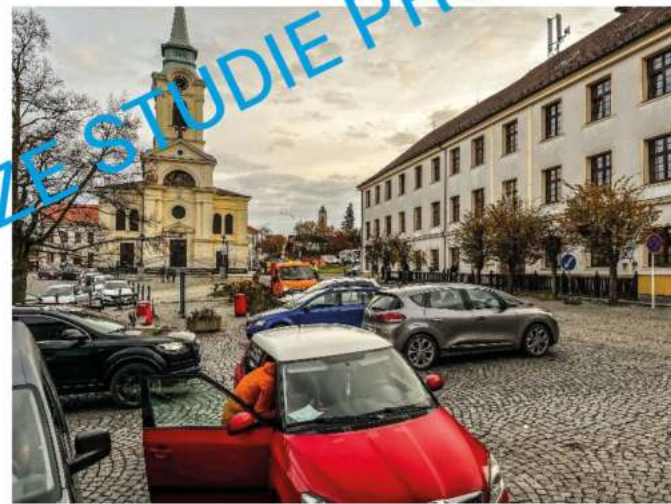
Obr. 15 Předškolní prostor bez odpovídající pěší rozptylové plochy a bez prostorového propojení s náměstím.



Obr. 16 Chodníky nespĺňující základní normové parametry, špatný stavebně technický stav.



Obr. 11 Nevyhovující provedení a technický stav parkovacího stání pro osoby se sníženou schopností pohybu.



Obr. 12 Dopravní situace před začátkem školního vyučování (před 8:00).



Obr. 17 Stavebně neprovedená zastávka BUS.



Obr. 18 Křižovatka s ul. Mariánská s problematickými rozhledovými poměry.

Intenzity silniční dopravy v prostoru vlastního náměstí

Komplexní analýza intenzit automobilové dopravy přes náměstí a skladby dopravního proudu není k dispozici. Na základě orientačních měření provedeného městem Příbram ve špičkové hodině ranní dopravní špičky [7] lze celkové zatížení náměstí intenzitami automobilové dopravy (ekvivalent RPDI) řádově odhadnout na 3 000 – 4 000 voz/24 h. Pro upřesnění konkrétních hodnot by musel být proveden profilový či směrový průzkum intenzit IAD v parametrech pro výpočet RPDI dle TP 189.

Výchozí kapacita parkování

Počet parkovacích míst a rozsah ploch pro parkování na náměstí J. A. Alise je vzhledem k typu a charakteru veřejného prostranství naddimenzovaná, parkovací plochy jsou rovněž neuspořádané a nesplňují současné dopravně-inženýrské parametry.



Obr. 19 Plocha „u Atolla“ v současné době využívaná k parkování vozidel.



Obr. 20 Neuspořádané stání vozidel před farou, je dům do ul. Farní.

Současná kapacita parkování na náměstí J. A. Alise je přibližně 60 stání (bez započítání kapacity parkoviště na soukromém pozemku přilehlém k objektu Atollo).

Současnou parkovací kapacitu náměstí rozšiřuje i plocha u objektu Atollo. Jedná se o zpevněnou plochu na stavebně nevyužitých pozemcích 604/14, 604/13, 81P1 82/1, 82/2, 139 se soukromým majitelem s kapacitou přibližně 15 stání. Tyto pozemky jsou dle územního plánu [9] stavebními parcelami určenými k zástavbě.

Průtah silnice I/18 (Rožmitálská – Husova)

Silnice I/18 je dvoupruhová silnice I. třídy v trase Rožmitál pod Třemšínem (s vazbou na I/19 směr Plzeň) – Příbram – D4 (směr Praha) – Sedčany – Votice s vazbou na I/3 směr Benešov / Tábor). V rámci města Příbram je vedena prostředím intravilánu po síti místních sběrných komunikací. Vedení silnice I. třídy zastavěným územím města je nevhodné. Průtah silnice I. třídy představuje zbytečnou dopravu I. stupně. Odstranění tohoto stavu zajistí plánovaná výstavba jihovýchodního obchvatu Příbrami (viz dále).



Obr. 21 Křižovatka nám. J. A. Alise x Rožmitálská x Husova x nám. Hynka Klíčky.



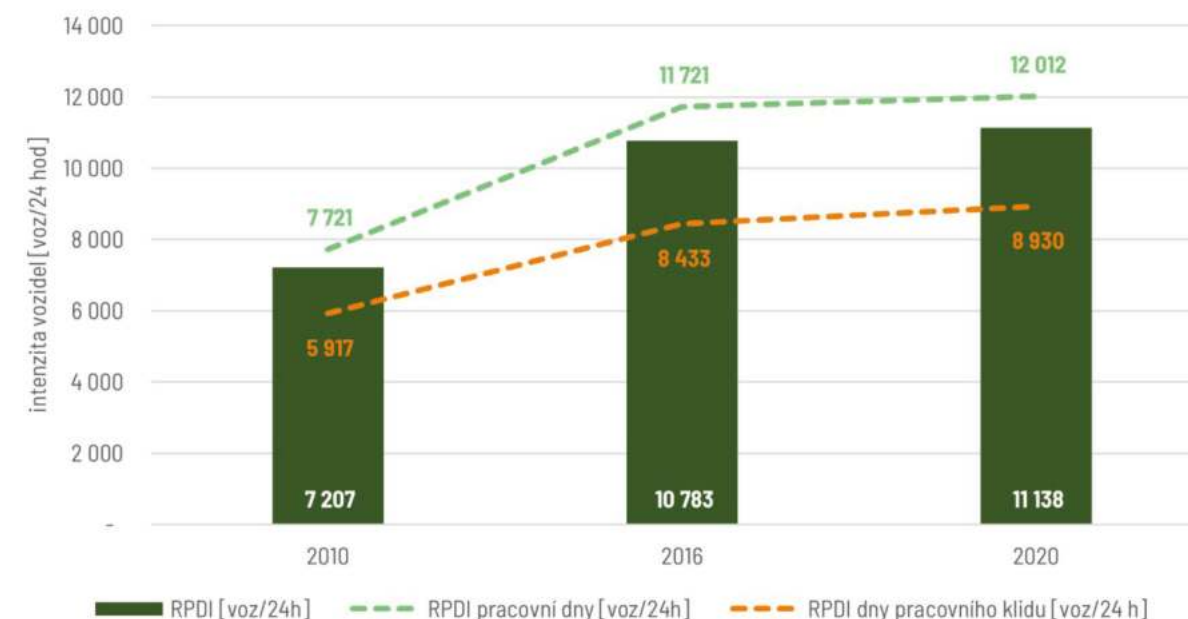
Obr. 22 Podoba průtahu silnice I/18 (Husova – Rožmitálská) přiléhající k náměstí J. A. Alise.

Z hlediska řešeného území zajišťují ulice Rožmitálská a Husova hlavní napojení nám. J. A. Alise na komunikační skelet města (síť místních sběrných komunikací). Vzhledem k současnému zatížení tranzitní dopravou však průtah silnice I/18 v současné době zatěžuje okolí hlukem, vibracemi, exhalacemi a dalšími negativními dopady na lidské zdraví a životní prostředí. Zároveň v současné době tvoří praktickou „bariéru“ mezi oběma náměstími.

Podle ŘSD 2020 (realizovaného v roce 2021) dosahovala roční průměrná denní intenzita na dopravu (RPDI) na silnici I/18 v oblasti Březových hor hodnoty 11 138 voz/24 h.

Intenzity silniční dopravy na průtahu I/18 v oblasti Příbram – Březové hory

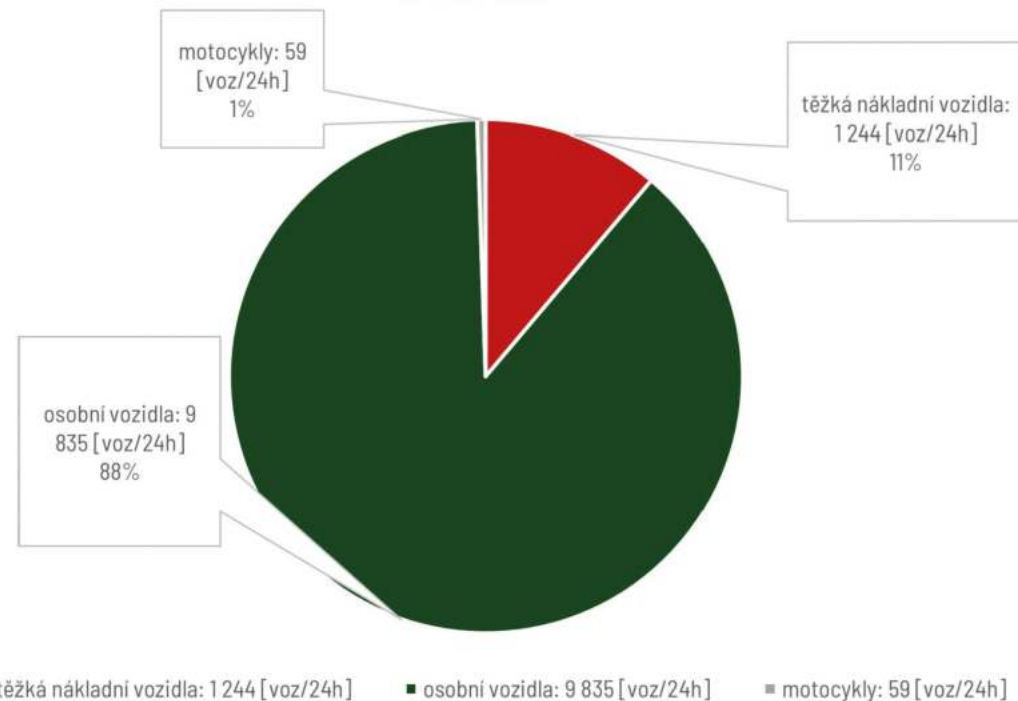
(zdroj dat: ŘSD)



Obr. 23 Vývoj intenzit silniční dopravy na průtahu silnice I/18 v oblasti Březových Hor.,

Z hlediska skladby dopravního proudu jsou intenzity na průtahovém úseku tvořeny z 88 % osobními automobily a lehkými nákladními vozidly, přibližně z 11 % těžkými nákladními vozidly a přibližně z 1 % motorkami.

Skladba dopravního proudu na silnici I/18 v oblasti Příbram – Březové hory dle CSD 2020



Obr. 24 Skladba dopravního proudu na silnici I/18 v oblasti Březových Hor.

Vyhodnocení potenciálních nehodových lokalit

Mezi 1. lednem 2013 a 31. prosincem 2022 (tedy v referenčním desetiletém období) se v oblasti Náměstí J. A. Alise a Náměstí Hynka Klíčky událo celkem 28 nehod, z nichž pouze 2 byly s lehkým zraněním, ostatní nehody byly zcela bez zranění. Při obou nehodách byli lehce zraněni chodci a nehody byly v obou případech zaviněny řidičem motorového vozidla. [26] Řešené území není rizikovou oblastí a nevyžaduje místo, které by bylo vyhodnotitelné jako nehodová lokalita.



Obr. 25 Grafický záznam dopravních nehod na náměstí J. A. Alise a na náměstí H. Klíčky (včetně křižovatky s ul. Husova – Rožmitálská – silnicí I/18) v období 1.1.2013 a 31.12.2022 (referenční období).

Východiska pro navrhované dopravní řešení na náměstí J. A. Alise

Koncepční rámec pro návrh dopravního řešení

Hlavním koncepčním dokumentem statutárního města Příbram v oblasti dopravy a mobility je Generel dopravy města Příbram z roku 2020 [2]. Ten definuje hlavní zásady, respektive cíle, dle kterých by měla být rozvíjena doprava ve městě a řešena uliční a další veřejná prostranství.

Zlepšení mobility a dostupnosti města	<i>zlepšení mobility pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest – zaměstnání, školy, služby, volný čas, podpora intermodality</i>
Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel	<i>rozšiřování sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížení tranzitu nákladní dopravy městem, snížení individuální automobilové dopravy, odstranění krizových míst a snížení nehodovosti, zvýšení ochrany obyvatel</i>
Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží	<i>zajištění podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy – zvýšení cestovní rychlosti a optimalizace tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití nákladní železniční dopravy</i>
Zvýšení kvality života ve městě	<i>rozvoj veřejných prostranství, snížení dopravní zátěže, rozvoj a optimalizace systému parkování, snížení negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie</i>
Ekonomický a společenský rozvoj města	<i>zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů</i>
Zlepšení image města	<i>zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy</i>

Jedním z hlavních cílů definovaných v rámci generelu dopravy je i zvyšování podílu ploch v uličním prostoru pro pěší, cyklisty a pobytovou funkci. Na mnoha místech ve městě jsou chodci a cyklisté utlačováni automobily a jejich veřejný prostor je velmi omezen. Tento cíl si dávat za úkol vrátit jim tento prostor na úkor dynamické i statické dopravy. Rozvojem ploch určených pěším a cyklistům se radikálně zvýší atraktivita veřejného prostoru a také se zvýší pozitivní pocit jeho uživatelů. [2]

Větší podíl pěší a cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce přináší společnosti méně kongescí, znečištění ovzduší, nižší nemocnost, vyšší průměrnou délku života a také nižší náklady na budování a údržbu infrastruktury. Dosažení vyššího podílu cest ovšem vyžaduje významnou změnu v nabídce komunikační sítě a také zajištění absolutní bezpečnosti těchto účastníků provozu.

Důraz tak musí být brán zejména na tyto aspekty:

- **důraz na preferenci nemotorové dopravy před motorovou**
- **zvětšování prostoru pro pěší (a cyklistickou dopravu)**
- **důraz na bezpečnost chodců**

Pro návrh veřejných prostranství v rámci měst a obcí je dopravně-inženýrského hlediska příslušná zejména norma ČSN 73 6110 [1].

Prostory místních komunikací jsou nejdůležitější veřejné prostory v obcích a městech všech velikostí. Ve velké míře vtiskují obci její jedinečnost a prožitek daného okolního prostředí. Tyto prostory neslouží pouze dopravě, nýbrž poskytují také rámec rozmanitým jiným projevům života, což se projevuje nejrůznějšími požadavky a funkcemi...

Předmluva k ČSN 73 6110

ČSN 73 6110 rovněž jednoznačně definuje, že účelem projektování místních komunikací v kontextu vytváření veřejných prostranství je vytváření takových podmínek, aby tyto prostory vyváženě plnili funkci dopravní, obslužnou, pobytovou a společenskou (viz ustanovení 4.1.1 [1]). ČSN 73 6110 také stanovuje pořadí důležitosti při splňování jednotlivých dopravních požadavků na veřejné prostranství při nemožnosti splnění všech, a to takto: **1.) chodci, 2.) veřejná doprava, 3.) cyklisté a 4.) motorová doprava (včetně parkování).**

Odůvodnění dopravního řešení formou sdílené zóny

Pro naplnění principů moderního dopravního inženýrství, odstranění zjištěných dopravně-inženýrských nedostatků, i výše uvedeného koncepčního rámce je navrženo zásadní přehodnocení dopravního řešení náměstí.

Dopravní řešení náměstí J. A. Alise je navrženo formou **sdílené zóny** (shared space). Shared space je standardní přístup navrhování veřejných prostranství a jejich dopravního řešení v lokalitách, která jsou z hlediska pěších vazeb ohnisky území, ve kterých je pohyb pěších různými směry a jsou významnými veřejnými prostranstvími, ve kterých je třeba podpořit aktivní mobilitu, zajistit zklidnění dopravy, zajistit bezpečný pohyb pěších a zároveň zvýšit kvalitu těchto veřejných prostranství.

Sdílená zóna je urbanisticko-dopravní přístup k navrhování vybraných typů veřejných prostranství, který je založen na integrovaném využívání prostoru všemi typy uživatelů, možnosti pohybu pěší a cyklistů v celé šířce prostranství, zajištění zklidnění dopravy, snížení rychlosti průjezdu motorových vozidel na 20 km/h, čímž dojde i k výraznému snížení rozdílu rychlosti pohybu jednotlivých uživatelů prostoru s výrazně pozitivním dopadem na bezpečnost silničního provozu. Sdílená zóna je rovněž typickým výrazem zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty, snížení hluku, vibrací a zatížení životního prostředí ze strany automobilové dopravy i odstranění „bariérového efektu“ vozovky v prostranství.

Typickými lokalitami pro navrhování sdílené zóny jsou:

- náměstí, návsi a další významná veřejná prostranství
- významné městské třídy a obchodní ulice
- přednádražní prostory a plochy přestupních bodů veřejné dopravy
- předškolní prostory, školní ulice, školní kampusy, či jiné předprostory před významnými cíli v území
- zklidněné ulice v blokové zástavbě s aktivním parterem
- prostor křižovatky s charakterem náměstí
- malá náměstí či úzké ulice, stísněné poměry

Sdílená zóna je nástrojem zklidnění dopravy i zvýšení kvality veřejných prostranství osvědčeným stovkami realizací v Evropě, v České republice je dopravní režim „sdílená zóna“ zaveden do legislativy (Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, §39 b) s účinností od 1.1.2024. Příslušné dopravní značení je definováno v novelizaci vyhlášky č. 294/2015 Sb. [14]

Náměstí J. A. Alise je jako centrum čtvrti Březové Hory **typickou lokalitou pro užití sdílené zóny, a to zejména z následující důvodů:**

- Jedná se o náměstí, významné veřejné prostranství, ve kterém se stýká více ulic a více různých směrů pěších vazeb s potřebou kvalitních podmínek pro pěší a další uživatele aktivní mobility.

- Jedná se o předškolní prostor s požadavky na přímý, kvalitní a bezpečný pohyb dětí – chodců.
- Jedná se o prostranství s potřebou významného zklidnění motorové dopravy a přerozdělení dopravních a pobytových ploch.
- Samotné náměstí není zatíženou významnou tranzitní dopravou či těžkou nákladní dopravou (mimo silnice I/18 na hranici náměstí).

Dopravní režim sdílené zóny na náměstí J. A. Alise rovněž odpovídá principům řešení dopravy ve městě stanovených strategickými dokumenty města Příbram. [2]

Ostatní dopravní režimy dostupné dle českých právních a technických norem nejsou pro aplikaci na náměstí J. A. Alise vhodné:

- "Standardní" dopravní režim (50 km/h) zcela neodpovídá podobě ani významu řešeného veřejného prostranství a nespĺňuje požadavek na zklidnění dopravy.
- Realizace pěší zóny by znamenala praktické vyloučení průjezdu automobilové dopravy přes náměstí.
- Obytná zóna je dle TP 103 primárně určena pro zklidněné ulice v nízké rezidentní zástavbě (bez aktivního parteru). Dle bodu TP 103, bodu 4.1 se obytné zóny primárně zřizují v *obytných souborech mimo centra měst v oblastech čistého bydlení*. I dle nově připravovaných TP 132 Zklidňování dopravy v obcích se obytné zóny navrhují *na komunikacích s malým dopravním významem s doporučenou intenzitou do 500 voz/den*. Jsou situovány zpravidla v *oblastech obce s výhradní nebo převažující funkcí bydlení*. Prostor náměstí J. A. Alise v tomto smyslu nespĺňuje znaky typické lokality pro užití obytné zóny.

Je třeba konstatovat, že z hlediska dopravního režimu a postavení jednotlivých účastníků silničního provozu jsou dopravní režimy sdílené zóny a obytné zóny obdobné.

Vybrané příklady sdílených zón

Následující fotografie prezentují vybrané příklady sdílených zón a ukázky jejich provedení:



Obr. 26 Příklad náměstí řešené formou sdílené zóny ve městě Schönebeck v Německu.



Obr. 27 V rámci náměstí se nachází řada místních cílů (radnice, obchody, školní zařízení).



Obr. 28 Malé náměstí a ulice Bahnhofstrasse, Bischofshofen, Rakousko.



Obr. 29 Vizuálně sjednocená plocha náměstí, umístění zeleně, prvků mobiliáře i parkovacích stání v rámci náměstí.



Obr. 30 Sdílená zóna (Begegnungszone) ve školním kampusu, Kufstein, Rakousko.



Obr. 31 Řešení vchodu do školní budovy v rámci sdílené zóny.



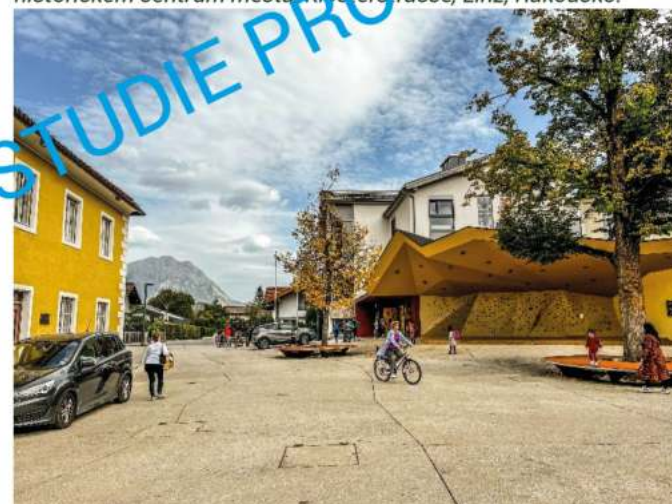
Obr. 32 Příklad řešení sdílené zóny a provedení povrchů v historickém centru města, Klosterstrasse, Linz, Rakousko.



Obr. 33 Příklad řešení sdílené zóny a provedení povrchů v historickém centru města, Klosterstrasse, Linz, Rakousko.



Obr. 34 Sdílená zóna na Oberer Stadtplatz, Kufstein, Rakousko.



Obr. 35 Sdílená zóna v prostoru před mateřskou a základní školou, Silz, Rakousko.

Popis navrhovaného dopravního řešení

Konkrétní navrhované dopravní řešení nám. J. A. Alise primárně vychází z charakteru urbanisticko-architektonického návrh veřejného prostranství a ze zásad pro řešení dopravy stanovených ve strategických a koncepčních dokumentech města Příbram [2] [22].

V rámci náměstí je navržen dopravní režim **sdílené zóny**, který svým charakterem zcela odpovídá navrženému uspořádání a stavebnímu řešení veřejného prostranství (viz výše). V rámci sdílené zóny se chodci a cyklisté mohou pohybovat v celé šíři veřejného prostranství, všichni uživatelé prostoru (chodci, cyklisté i řidiči motorových vozidel) musí dbát zvýšené ohleduplnosti a nesmí se vzájemně ohrozit, parkování je možné pouze na místech k tomu určených, nejvyšší dovolená rychlost je 20 km/h (viz § 39b Zákona č. 361/2000 Sb.).

V rámci plochy je **pro pohyb motorových vozidel jednoznačně vymezen koridor**, který svým umístěním de facto respektuje stávající směry provozu motorové dopravy, jeho poloha je však v rámci prostranství optimalizována. Šířka koridoru je 6,00 m, což je ekvivalent dvou jízdních pruhů o šířce 3,00 m (dle ČSN 73 6110, tabulka 3). Koridor je vymezen jak vizuálně (materiálem povrchu odlišným od ostatních ploch prostranství určených primárně pro pěší pohyb), tak fyzicky umístěním sloupků, mobiliáře a stromořadím (tyto prvky zároveň chrání bezpečné prostory pro pohyb pěších, zejména nevidomých a slabozrakých – viz dále). **Místa předpokládaného zvýšeného příčného pohybu pěších přes koridor určený pro motorovou dopravu** (u vchodu do základní školy, v místech logických pěších vazeb po obvodu náměstí) jsou **dále vizuálně zdůrazněna příčnými vizuálními prvky** v rámci materiálu povrchu, což dále přispívá ke zklidnění (motorové) dopravy. Geometrické parametry koridoru pro pohyb motorových vozidel v nárožích a křižovatkách odpovídají parametrům pro provoz vozidel do 12 t (provoz větších vozidel se na náměstí nepředpokládá) a autobusům PID provozovaným na linkách obsluhující náměstí (kategorie Sd, délka vozidla 12,00 m).

Sdílená zóna je vyznačena svislými dopravními značkami IZ 10a, respektive její konec svislými dopravními značkami IZ 10b. (Umístění svislých dopravních značek IZ 10b je v souladu s platnými právními a technickými normami vlevo ve směru jízdy na rubovou stranu dopravní značek IZ 10a.)

Do prostoru za kostelem (prostor mezi kostelem, vstupem do budovy II. stupně základní školy a č.p. 41, 42 a 284) je navrženo omezení vjezdu motorových vozidel pouze za účelem dopravní obsluhy obytných objektů (č.p. 35, 41, 42, 46, 284 a 633) a mimořádného parkování v případě akcí v kostele Sv. Vojtěcha (viz dále). V napojení této části náměstí na koridor určený pro motorovou dopravu je navržen výsuvný sloupek doplněný o svislou dopravní značku B1 *Zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou E3 „mimo dopravní obsluhu č. p 35, 41, 42, 46, 284 a 633 a povolení fary“*. Výsuvný sloupek se předpokládá na dálkové ovládání, přičemž příslušnými ovladači budou vybaveny jednak příslušné složky IZS, jednak majitelé nemovitostí výše uvedených č.p. V případě akcí v kostele a „aktivování“ mimořádných parkovacích stání v tomto prostoru vpustí příslušná vozidla do tohoto prostoru zaměstnanci fary, včetně příslušného zorganizování vozidel do vymezeného prostoru.

Umístění zastávek PID „Příbram, Březové Hory, nám. J. A. Alise“ je navrženo obousměrně ve vstřícném uspořádání v ul. Mariánská. Toto řešení respektuje stávající polohu zastávky v ul. Mariánská ve směru na východ, v opačném směru přesouvá zastávku z výchozí polohy na náměstí do vstřícné polohy v ul. Mariánská. Zastávky jsou umístěny v oblasti dopravního režimu sdílené zóny. V oblasti zastávky jsou v ose prostoru mezi nástupními hranami navrženy sloupky k docílení efektu „zátkové zastávky“ (dle ČSN 73 6425) a zamezení objíždění stojícího autobusového spoje ostatními vozidly. Použitím sloupků je zároveň zachována plošná prostupnost pro pěší odpovídající dopravního režimu sdílená zóna. Výška nástupní hrany je navržena 0,16 m (16 cm), délka nástupní hrany 13,00 m (dle Standardu zastávek PID, kapitola 02.C). Změna výškové úrovně ve všech dalších směrech od nástupní hrany je plynulá, bez fyzických hran. Zastávky budou vybaveny označником PID (včetně svislé dopravní značky IJ4a), zastávkovým přístřeškem, košem a případně dalším mobiliářem. Součástí zastávek by mělo být i standardní provedení prvků pro nevidomé a slabozraké.

Provedení křižovatky Husova x Rožmitálská x nám. J. A. Alise v zásadě odpovídá výchozímu stavu, zejména vlivem nemožnosti změny dopravního režimu a výraznějšího zkvalitnění prostoru křižovatky a příčných pěších vazeb minimálně do doby převedení silnice I/18 na alternativní trasu přes připravovaný obchvat města Příbram. Křižovatka Husova x Rožmitálská x nám. J. A. Alise x nám. H. Kličky zůstává jako průsečná křižovatka řízená světelným signalizačním zařízením (SSZ). Geometrie křižovatky je optimalizována v kontextu posunu osy koridoru pro provozu motorových vozidel na náměstí J. A. Alise a snahy o zkvalitnění podmínek pro pěší prostřednictvím zvětšení ploch nároží a zvětšení šířky přechodů pro chodce. Dopravní řešení SSZ počítá se zachováním **dvoufázového řízení plnými signály**. Vzhledem k výsledkům prověření vlečnými křivkami je doplněn zákaz odbočení vpravo z ul. Rožmitálská na náměstí J. A. Alise pro vozidla nad 3,5 t (alternativně pro všechna vozidla). Pro dosažení nám. J. A. Alise či případnou další jízdu do ulice Mariánská či Prokopova mohou řidiči z tohoto směru využít trasu přes ul. K Dolu Marie. Poloha stopčár křižovatky je optimalizována dle prověření pomocí vlečných křivek. Stopčáry je doporučeno provést včetně prostoru pro cyklisty (vodorovná dopravní značka V19). Změna výškové úrovně mezi plochou náměstí a vozovkou Husova – Rožmitálská je navržena při hraně křižovatky, avšak postupně tak, aby neomezovala rychlost výjezdu vozidel z nám. J. A. Alise při zelené fázi. Přechod pro chodce přes toto rameno křižovatky je standardně signalizován, dopravní značení začátku sdílené zóny je formálně odsunuto o cca 15 m od hranice křižovatky (nicméně v praxi může být umístěno i přímo při křižovatce).

Kapacita parkovacích stání na náměstí je optimalizována (snížena) v kontextu principů obsažených v ČSN 73 6110, strategických a koncepčních dokumentů města a charakteru veřejného prostranství. Přímo v prostoru náměstí je navrženo celkem 25 parkovacích stání – z toho 5 stání je situována v oblasti za kostelem a de facto určeno pouze pro rezidenty a 2 stání jsou vyhrazena pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace. Navržený počet parkovacích stání vychází z prostorových možností náměstí a provedení stanovení potřebného počtu parkovacích stání (viz následující kapitola). V tomto kontextu je třeba upozornit, že město Příbram hledá další parkovací kapacity v docházkové vzdálenosti od náměstí – nejedná se tedy o pouhou redukci parkovacích kapacit, ale přesun části parkovacích kapacit mimo náměstí.

Parkovací stání jsou v rámci náměstí situována při jižním okraji v provedení kolmých parkovacích stání a mezi ul. Mariánská a Prokopova v provedení podélných parkovacích stání. Rozměry stání odpovídají ČSN 73 6056. Omezení či zpoplatnění užívání parkovacích stání není v rámci této studie navrženo, nicméně v případě příslušného rozhodnutí města Příbram je možné.

Mimořádná parkovací stání (využitelná v případě svateb, pohřbů a podobných událostí v kostele Sv. Vojtěcha) nejsou v rámci prostranství konkrétně vyznačena, nicméně pro tato stání je počítáno s využitím prostoru za a vedle kostela. Rozkreslení umístění 15 těchto stání je součástí této studie. Aktivace těchto stání se předpokládá na základě dohody města Příbram (městské policie) s farou – při předem definované akci bude zaměstnanec fary oprávněn umožnit vjezd těmito vozidly „přes sloupek“ do prostoru za kostelem, zároveň bude zodpovědný za informování řidičů těchto vozidel o organizaci parkovacích stání (například formou plánku), respektive organizace parkování přímo na místě).

Místa pro odstavení jízdních kol jsou navržena v blízkosti vstupů do budov základní školy (poblíž nároží s ul. Mariánská a v prostoru za kostelem). V případě potřeby lze doplnit další místa pro odstavení jízdních kol v dalších stupních dokumentace.

Provedení svléhlého dopravního značení se doporučuje, vzhledem k charakteru prostranství, ve zmenšené velikosti (v kontextu TP 65, ustanovení 3.4.4).

Pro **osoby se sníženou schopností pohybu** je díky jedné výškové úrovni celý prostor náměstí plně bezbariérový.

Pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace je v souladu s Vyhláškou č. 398/2009 Sb. řešen primárně s využitím přirozených vodicích linií v podobě fasád budov po obvodu náměstí (včetně zajištění příslušného šířkového prostoru podél těchto linií bez fyzických překážek), případně s využitím umělých vodicích linií tam, kde přirozená vodicí linie chybí či není možné ji využít. Místa, kde tyto linie pohybu nevidomých a slabozrakých kříží koridor určený pro pohyb motorových vozidel, jsou vyznačena standardními hmatnými prvky odpovídající místům pro přecházení. Návrh řešení pohybu osob se sníženou schopností pohybu a orientace může být upřesněn v dalších stupních dokumentace zejména v souvislosti očekávaným vydáním nové normy ČSN 73 4001 *Přístupnost a bezbariérové užívání*, v které lze očekávat z přesnění řešení pohybu nevidomých a slabozrakých ve sdílených zónách. Termín očekávaného vydání normy není v době zpracování této studie zpracovatelům znám.

Stanovení potřebného počtu parkovacích stání

V zadání architektonické soutěže návrh náměstí J. A. Alise stanovilo město Příbram potřebu 15 parkovacích míst v prostoru náměstí.

V rámci jednání pracovní skupiny svolávané zadavatelem došlo k výraznému navýšení požadavků na kapacitu parkovacích míst [1], a to následovně:

Rezidentní parkování	cílové parkování pro služby	požadavek farnosti (kostel Sv. Vojtěcha)	požadavek ZŠ (parkování zaměstnanců)	Požadavky sportovní hala	Celkem (teoretický součet)	Režim K+R (ZŠ Příbram – Březové hory)
25 stání	5 stání	20 stání	40 stání	15 stání	105 stání	až 120 vozidel

Teoretický prostý součet požadavků z faktického hlediska nedává smysl, neboť poptávka po parkování všech cílových skupin zastoupených v rámci těchto požadavků je různě rozložena v čase dne a týdne.

Ve výchozím stavu je kapacita parkování na nám. J. A. Alise přibližně 60 míst a je třeba konstatovat, že tyto **parkovací plochy zabírají naprosto neadekvátní podíl plochy náměstí**.

Z hlediska urbanismu a tvorby kvalitních veřejných prostranství, z hlediska ustanovení příslušných technických norem Chyba: zdroj odkazu nenalezen i z hlediska běžné současné dopravně-inženýrské praxe je **žádoucí optimalizace (redukce) počtu parkovacích míst**. Dostupnost či nedostupnost zejména parkovacích míst pro cílové parkování je jedním z klíčových aspektů ovlivňující dopravní chování a volbu dopravního prostředku.

Tento princip je rovněž v souladu se strategickými a koncepčními dokumenty města v oblasti dopravy Chyba: zdroj odkazu nenalezen s tím, že obecnou prioritu má zajištění požadavků rezidentního parkování. Zajištění požadavků na cílové parkování má z hlediska uspořádání prostoru prioritu nejnižší.

Dostupné údaje o obsazenosti parkovacích míst

Podrobný průzkum obsazenosti parkovacích kapacit na nám. J. A. Alise není k dispozici.

Zpracovatel proto provedl alespoň orientační určení obsazenosti parkovacích kapacit na základě místního šetření:

den a čas	typ dne	plocha náměstí	plocha u objektu Atollo
pondělí 16.10.2023, 8:30	pracovní den	45 vozidel (tj. 75% obsazenost)	9 vozidel
pondělí 23.11.2023, 16:30	pracovní den	45 vozidel (tj. 75% obsazenost)	15 vozidel
čtvrtek 26.11.2023, 8:30	pracovní den, podzimní prázdniny	24 vozidel (tj. 40% obsazenost)	10 vozidel

Navyšení potřebné parkovací kapacity

Rezidentní parkování

Je třeba konstatovat, že zajištění parkování pro obyvatele obytných domů přímo před jejich domem není povinností veřejné správy. Je však logické, že v rámci veřejného prostranství má řešení rezidentního parkování určitou prioritu před řešením cílového parkování.

Přímo na náměstí J.A. Alise je 9 adresních bodů objektů s obytnými plochami. Dle katastru nemovitostí se většinou jedná o rodinné domy, některé z objektů však mají charakter bytových domů. V parteru části z nich se vyskytují komerční provozovny. Poptávku po rezidentním parkování na náměstí mohou teoreticky i objekty z ul. Farní a ul. Husova, které přiléhají k náměstí. Řada z těchto objektů má však k dispozici parkovací stání mimo veřejná prostranství (v objektu/na pozemku).

Z hlediska kvantifikace potřebného počtu stání pro rezidentní parkování toto posouzení vychází ze základního pravidla 1 stání na jednu bytovou jednotku.

Následující tabulka představuje přehled adresních bodů, počtu bytových jednotek, možnosti stání mimo veřejná prostranství a z toho vyplývající potřebná kapacita rezidentního parkování ve veřejném prostranství:

adresní bod	parcelní číslo	typ objektu dle katastru nemovitostí	počet bytových jednotek	potřebný počet stání (vzhledem k počtu bytových jednotek)	možnost stání mimo veřejná prostranství	potřebná kapacita rezidentního parkování ve veřejném prostranství
nám. J. A. Alise 27	110	rodinný dům	3-4 (odhad)	3-4	možné stání ve dvoře, 3-4 místa	0
nám. J. A. Alise 41	156	rodinný dům	1	1	1 stání	0
nám. J. A. Alise 42	162	rodinný dům	1	1	1 stání	0
nám. J. A. Alise 235	145	rodinný dům	4-5 (odhad)	4-5	není k dispozici	4-5
nám. J. A. Alise 149	147	bytový dům	5	5	není k dispozici	5
nám. J. A. Alise 150	146	rodinný dům	1	1	není k dispozici	1
nám. J. A. Alise 284	157/1	rodinný dům	1	1	garáž (1 stání)	0
nám. J. A. Alise 288	150	rodinný dům	1	1	1 stání	0
nám. J. A. Alise 289	148	rodinný dům	5 (odhad)	5	není k dispozici	5
Farní 35	160/1	rodinný dům	1	1	ano	0
Farní 36	164	rodinný dům	1	1	není k dispozici	1
Husova 33	165	rodinný dům	1	1	1 stání	0
Husova 46	153/1	rodinný dům	1	1	ano, vjezd z náměstí J. A. Alise	0
Husova 290	149	rodinný dům	2	2	1 stání	1
Husova 633	154	rodinný dům	1	1	ano, vjezd z náměstí J. A. Alise	0
CELKOVÝ POČET REZIDENTNÍCH STÁNÍ POTŘEBNÝCH VE VEŘEJNÉM PROSTRANSTVÍ						18

Z hlediska denní variace je typická poptávka po rezidentním parkování od večera (po skončení odpolední špičky) do rána (do začátku ranní špičky). Na základě dělby přepravní práce v Příbrami Chyba: zdroj odkazu nenalezen lze konstatovat, že přibližně 1/2 (46%) obyvatel města používá automobil při každodenních cestách, tedy lze předpokládat, že polovina přes noc zaparkovaných vozidel rezidentů nebudou na náměstí zaparkovaná přes den.

Cílové parkování

Cílové parkování v rámci náměstí je generováno zejména cíli dopravy lokalizované na náměstí:

— ZŠ Příbram – Březové hory

Dopravní obsluha ZŠ Příbram – Březové hory automobilovou dopravou má z hlediska kapacit parkování dvě roviny.

První rovinou je zejména dovážení žáků osobními automobily v ranních hodinách před začátkem vyučování (tzv. „mama-taxi“). Z hlediska parkování se prakticky jedná o režim K+R s velmi krátkou dobou stání. Lze předpokládat, že velký podíl žáků školy bydlí v dostupné pěší vzdálenosti od školy, případně může využít MHD Příbram či speciálně zřízenou školní autobusovou linku.

V tomto kontextu nedoporučujeme zřizovat žádná stání typu K+R.

V období ranní školní špičky, kdy dochází k příjezdu většiny vozidel v režimu „mama-taxi“ ke škole může zastavení automobilu a výstup žáků (řádově sekundy) efektivně realizován v rámci sdílené zóny bez potřeby vyhrazení specifického místa pro parkovací stání.

V případě, že řidič-rodíč potřebuje jít s žákem do školní budovy, má možnost využít standardní parkovací stání.

Toto řešení:

1. Principiálně neomezuje možnost dovážení žáků do školy automobilovou dopravou.
2. Umožňuje bezpečnější výstup žáků z osobních automobilů (zklidnění dopravy, nejvyšší dovolená rychlost 20 km/h, dopravní režim založený na vzájemné ohleduplnosti a prioritě chodců) oproti výchozímu stavu a zároveň nevyžaduje dedikovat v rámci náměstí konkrétní parkovací místa pro tento režim zastavení, který by navíc byly potřeba pouze řádově malé desítky minut v rámci dne.
3. Přirozeně psychologicky mírně omezuje tento typ cílové dopravy.

Druhou rovinou je **cílové parkování zaměstnanců základní školy** (učitelů), kteří do zaměstnání dojíždějí osobním automobilem. Dle vyjádření zástupce školy [1] je ze strany zaměstnanců poptávka po 40 místech. Dle webové stránky školy má škola 48 pedagogických pracovníků. [10]

Prioritou města Příbram jak z hlediska samosprávy odpovědné za zajištění dopravní obslužnosti v souladu s principy udržitelného rozvoje, tak z hlediska zřizovatele školy by mělo být vytvoření takových podmínek, aby zaměstnanci školy při dojíždě do zaměstnání v co nejvyšší míře využívali jiné módy dopravy, než je doprava automobilová. (Výhledově lze doporučit zpracování plánu mobility pro základní školu).

Zaměstnanci školy, kteří bydlí v Příbrami mohou pro cestu do zaměstnání využít autobusových linek MHD Příbram, případně speciálně zřízených školních linek. Zároveň z porovnání obsazenosti parkovacích kapacit mezi pracovním dnem s běžnou školní docházkou a pracovním dnem se školními prázdninami (viz výše) lze odhadnout, že poptávka po parkování ze strany zaměstnanců školy dosahuje nejvýše přibližně 25 vozidel (viz výše). Redukce kapacity cílového parkování, společně se zajištěním kvalitní MHD, případně podmínek pro jízdu na kole (byť město Příbram není z hlediska geomorfologie terénu pro cyklistickou dopravu optimálním městem), je neefektivnějším opatření pro změnu dopravního chování.

V kontextu výše uvedeného, i v kontextu nastavených priorit se jeví jako optimální vyjádření poptávky pro vstup do výpočtu potřebného počtu parkovacích míst na 10 stání.

— služby na náměstí

V rámci náměstí se vyskytuje celkem 6 provozoven (prodejna potravin, lékárna, kebab, obchodní plocha/kancelář a kosmetické studio). U většiny těchto provozoven se předpokládá velmi krátká doba stání do cca 15 minut (pouze čas nákupu), případně krátká doba stání do 1 hodiny v případě kanceláře a kosmetického studia). Na základě těchto skutečností lze odhadnout poptávku odpovídající cca 3-5 stání přes den, respektive cca 2 parkovací stání večer (otevřena jen část provozoven).

— sportovní hala

Součástí areálu ZŠ v ul. Prokopská je i sportovní hala, která je mimo potřeby školy využívána i pro sportovní veřejnosti. Zejména v odpoledních/večerních hodinách pracovní dny a o víkendech (v případě například konání sportovních turnajů apod.) tento cíl přirozeně generuje poptávku po cílovém parkování. Z hlediska náměstí se prakticky jedná o cílové parkování s nejnižší prioritou.

Pro potřeby určení poptávky po parkování je v kontextu nejnižší priority navržena hodnota vystihující potřebu parkovacích stání na 5–10 stání.

— kostel Sv. Vojtěcha

Primární poptávku po parkování v kontextu kostela Sv. Vojtěcha generují zde konané svatby, pohřby a další podobné události. Dle informací od farnosti kostela [1] v těchto případech potřeba kapacita 15–20 stání. Parkovací stání určená pro svatby a pohřby nemusí být zřízena formou trvalých parkovacích stání, návrh náměstí může počítat s plochou o kapacitě 10-15 vozidel, kterou lze dočasně „vyhradit“ pro parkování v případě těchto akcí.

V kostele Sv. Vojtěcha se konají pravidelné mše v pondělí v 7:30, ve středu v 18:00, ve čtvrtek v 7:30, v pátek v 18:00 a v neděli 9:00. Z dopravně-inženýrského pohledu je poptávka parkování generovaná mšemi v kostele standardní poptávka po cílovém parkování obdobně jako v případě služeb.

Shrnutí potřebné kapacity parkování v jednotlivých časových obdobích

	priorita splnění požadavků	typický pracovní a školní den				víkend (den pracovního klidu)
		ráno (před ranní dopravní špičkou)	přes den	večer (po odpolední dopravní špičce)	přes noc	
poptávka po rezidentním parkování	priorita 1	18	9	18	18	18
poptávka po cílovém parkování (provozovny, obchody, mše v kostele sv. Vojtěcha)	priorita 2	0	5	2	0	2
poptávka po cílovém parkování – zaměstnanci školy	priorita 3	0	10	0	0	0
poptávka po cílovém parkování – sportovní hala	priorita 4	0	0	5-10	0	5-10
Kostel Sv. Vojtěcha – svatby, pohřby, křtiny a další události (mimo běžné mše)	-	<i>Pro svatby, pohřby či obdobné události bude v rámci návrhu prostranství počítání s plochou pro 10 - 15 vozidel, která bude dočasně pro tento účel vymezena pouze v případě konání těchto</i>				

		událostí cca hodinu před začátkem události – cca hodinu po skončení události. „Provozní model“ tohoto řešení bude upřesněn – například prostřednictvím vhodné formy přenosného dopravního značení / informační tabule, která do vymezeného prostoru a za stanovených podmínek bude umístěna zaměstnanci fary či městskou policií.				
Potřebný počet stání	-	18	24	25–30	18	25-30

V tomto kontextu lze konstatovat, že **indikativní hodnota potřebné parkovací kapacity v oblasti náměstí J. A. Alise je 25 - 30 stání.**

Možná rozdělení distribuce parkovacích míst na náměstí J. A. Alise a jeho okolí

Výše uvedené indikativní hodnoty poptávky po parkování nemusí být uspokojeny přímo v prostoru náměstí, ale v případných dalších lokalitách v nejbližším okolí.

Volná kapacita parkování v okolní uliční síti v relevantní docházkové vzdálenosti od náměstí není k dispozici. Současné parkoviště u Atolla je dle územního plánu stavební parcelou („prolukou“) určenou k zástavbě. Plochy tedy nejsou dlouhodobě použitelné jako parkoviště a nejsou v majetku města. Teoreticky využitelné parkovací plochy na nádvoří Msgr. Korejse nejsou pro další rozšiřování parkovacích kapacit vhodné.

Možnosti případného rozšíření parkovacích kapacit v bezprostředním okolí jsou v zásadě tyto:

- ul. U Prokopa: teoretická možnost umístění cca 2 parkovacích míst v uličním prostoru v úseku mezi ul. Prokopská a čp.483 (v okolí stanoviště popelnic na tříděný odpad)
- využití pozemků 604/4 a 604/7 a části pozemku 604/1 pro parkování: Uvedené pozemky, jsou v současné době využívány jako účelovou komunikace kolem objektu č.p. 8 (parcelní číslo 1945/1). Pozemky jsou však v majetku města a při vhodné přestavbě mohou potenciálně poskytnout až 10 parkovacích stání.



Potenciálně využitelné parkovací plochy v boční větvi ulice Mariánská



Plochy v majetku města potenciálně využitelné pro parkování

Doporučený dopravní režim parkování

Doporučený dopravní režim z hlediska parkovacích míst je volný. V případě potřeby „ochrany rezidentních parkovacích stání“ je možné zavést dopravní režim stání pouze na základě vydání parkovacího oprávnění na základě trvalého či přechodného bydliště, tj. zóny regulovaného parkování ve smyslu kapitoly 2.3.6 Generelu parkování města Příbram [2].

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

V případě využití výše uvedených lokalit pro zřízení dodatečných parkovacích stání, **indikativní hodnota potřebného počtu parkovacích stání** (vyjma řešení parkování v případě svateb, pohřbů apod. – viz výše) v prostoru náměstí je 15–20 stání.

Použité zdroje:

- [1] ČESKO. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Praha: ČNI, 2006.
- [2] MĚSTO PŘÍBRAM. Generel dopravy města Příbram. HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 2020.
- [3] ŘSD. Mapa staveb (webová aplikace). [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby?filters\[\]=StavbyRealizace&filters\[\]=StavbyPriprava&page=0](https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby?filters[]=StavbyRealizace&filters[]=StavbyPriprava&page=0)
- [4] ČESKO. ČSN 73 6425 Zastávky autobusů, trolejbusů a tramvají. Praha: UNMZ 2007.
- [5] PID. Standard zastávek PID – koncepční dokumenty hl. m. Prahy a Středočeského kraje pro oblast zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy. Dostupné z: <http://standardzastavek.pid.cz/>
- [6] ČESKO. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398/zneni-20091118>
- [7] MĚSTO PŘÍBRAM. Rekonstrukce náměstí J. A. Alise, zadání architektonické soutěže na náměstí 2022. Dostupné z: <https://pribram.eu/investicni-projekty-mesta/rekonstrukce-namesti-j-a-alise.html>
- [8] Zápis z jednání pracovní skupiny k předání požadavků Ateliéru monom – zpracovateli návrhu a projektu nám J. A. Alise č. 4.
- [9] ČUZK. Geoportál - katastrální mapa. (webová stránka; cit. 2023-12-05)
- [10] ZŠ Příbram – Březové hory. (webová stránka cit. 2023-11-14). Dostupné z: <https://zsbrezovehory.cz/>
- [11] Zápis z jednání pracovní skupiny k předání požadavků Ateliéru monom – zpracovateli návrhu a projektu nám J. A. Alise č. 5.
- [12] MĚSTO PŘÍBRAM. Územní plán města Příbram. Dostupný z: <https://pribram.eu/mesto-pribram/rozvoj-mesta-a-uzemni-plan/uzemni-plan.html>
- [13] PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Integrace MHD Příbram od 10. 12. 2023. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-mhd-pribram-od-10-12-2023/>
- [14] Novotný, V.; Hájek, K. Zóna setkávání - nástroj rozvoje veřejného prostoru Praha: CTU. Czech Technical University Publishing House, 2023. ISBN 978-80-01-07056-7.
- [15] ČESKO. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Praha: ČNI, 2006.
- [16] MĚSTO PŘÍBRAM. Generel dopravy města Příbram. HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 2020.
- [17] ŘSD. Mapa staveb (webová aplikace). [cit. 2023-11-14]. Dostupné z: [https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby?filters\[\]=StavbyRealizace&filters\[\]=StavbyPriprava&page=0](https://www.rsd.cz/mapova-aplikace#/stavby?filters[]=StavbyRealizace&filters[]=StavbyPriprava&page=0)
- [18] ČESKO. ČSN 73 6425 Zastávky autobusů, trolejbusů a tramvají. Praha: UNMZ 2007.
- [19] PID. Standard zastávek PID – koncepční dokumenty hl. m. Prahy a Středočeského kraje pro oblast zastávek, stanic a přestupních bodů veřejné dopravy. Dostupné z: <http://standardzastavek.pid.cz/>
- [20] ČESKO. Vyhláška č. 398/2009 Sb., o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Dostupné z: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2009-398/zneni-20091118>
- [21] Zápis z jednání pracovní skupiny k předání požadavků Ateliéru monom – zpracovateli návrhu a projektu nám J. A. Alise č. 4.
- [22] MĚSTO PŘÍBRAM. Generel parkování města Příbram. HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., 2020.
- [23] MĚSTO PŘÍBRAM. Územní plán města Příbram. Dostupný z: <https://pribram.eu/mesto-pribram/rozvoj-mesta-a-uzemni-plan/uzemni-plan.html>
- [24] Zápis z jednání pracovní skupiny k předání požadavků Ateliéru monom – zpracovateli návrhu a projektu nám J. A. Alise č. 5.
- [25] PRAŽSKÁ INTEGROVANÁ DOPRAVA. Integrace MHD Příbram od 10. 12. 2023. Dostupné z: <https://pid.cz/integrace-mhd-pribram-od-10-12-2023/>
- [26] CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU. Dopravní nehody v ČR. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=249k>

zpracováno pro:

monom

architektonický ateliér

U Průhonu 467/26, 170 00 - Praha 7, IČ: 01483951, DIČ: CZ01483951

05.2023

Reakce na podněty města Příbram a veřejnosti

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024

Podněty města Příbram k dopracování návrhu stavby projektu Revitalizace náměstí J.A. Alise na základě podnětů z veřejné prezentace upraveného návrhu ateliéru monom, konané 21.3.2024 na Březových Horách a také na základě doporučení vzešlých z pracovního setkání s Ing. arch. Tomášem Cachem, konaného 9.4.2024 na Březových Horách v Příbrami:

1. Město požaduje další rozpracování předložených dopravních řešení, které jsou zejména v prostoru za kostelem zatím spíše ve schematické a nedokončené podobě. Město požaduje předložení možných scénářů parkovacích stání v režimu "dočasných" (s ohledem i na další specifické uživatele a návštěvníky - jako např. návštěvníci sportovní haly nebo osoby imobilní apod.).

Prostor za kostelem je koncipován především jako pobytový prostor pro žáky přilehlé základní školy, děti a dospělé, kteří budou trávit čas v městské zahradě. Pohyb motorových vozidel je zde vyloučen s výjimkou dopravní obsluhy č.p. 35, 41, 42, 284 a 636, technických služeb a IZS. Pro speciální akce (svatba, pohřeb) související s funkcí kostela sv. Vojtěcha bude možné využít 15 příležitostných parkovacích stání. Tato stání nebudou v dlažbě nijak vyznačena. Informace o prostorovém uspořádání příležitostných dopravních stání a dopravní obsluze budou uvedeny na svislém dopravním značení umístěném u vjezdu na území za kostelem.

Pro zamezení vjezdu ostatním vozidlům a průjezdu prostorem bude vjezd oddělen pomocí teleskopického sloupku na dálkové ovládání a městského mobiliáře ve formě cyklostojanů. Na opačné hranici tohoto prostoru budou umístěny pevné sloupky doplněné o prvek městského mobiliáře v podobě zabudované kamenné lavice. Příslušnými ovladači budou vybaveny jednak příslušné složky IZS, jednak majitelé nemovitostí výše uvedených č.p. V případě akcí v kostele a „aktivování“ mimořádných parkovacích stání v tomto prostoru vpustí příslušná vozidla do tohoto prostoru zaměstnanci fary, včetně příslušného zorganizování vozidel do vymezeného prostoru.

Návštěvníci sportovní haly budou moci využít stálá parkovací stání na náměstí a v docházkové vzdálenosti, stejně tak osoby imobilní, pro které jsou podél uliční fronty na jižní hraně náměstí dedikována 2 bezbariérová parkovací stání. V odůvodněných případech a po důkladné rozvaze nad každým jednotlivým případem lze využít příležitostná stání za kostelem, konkrétně pro zásobování haly a pro seniory a osoby imobilní za účelem návštěvy kostela nebo sportovní haly.

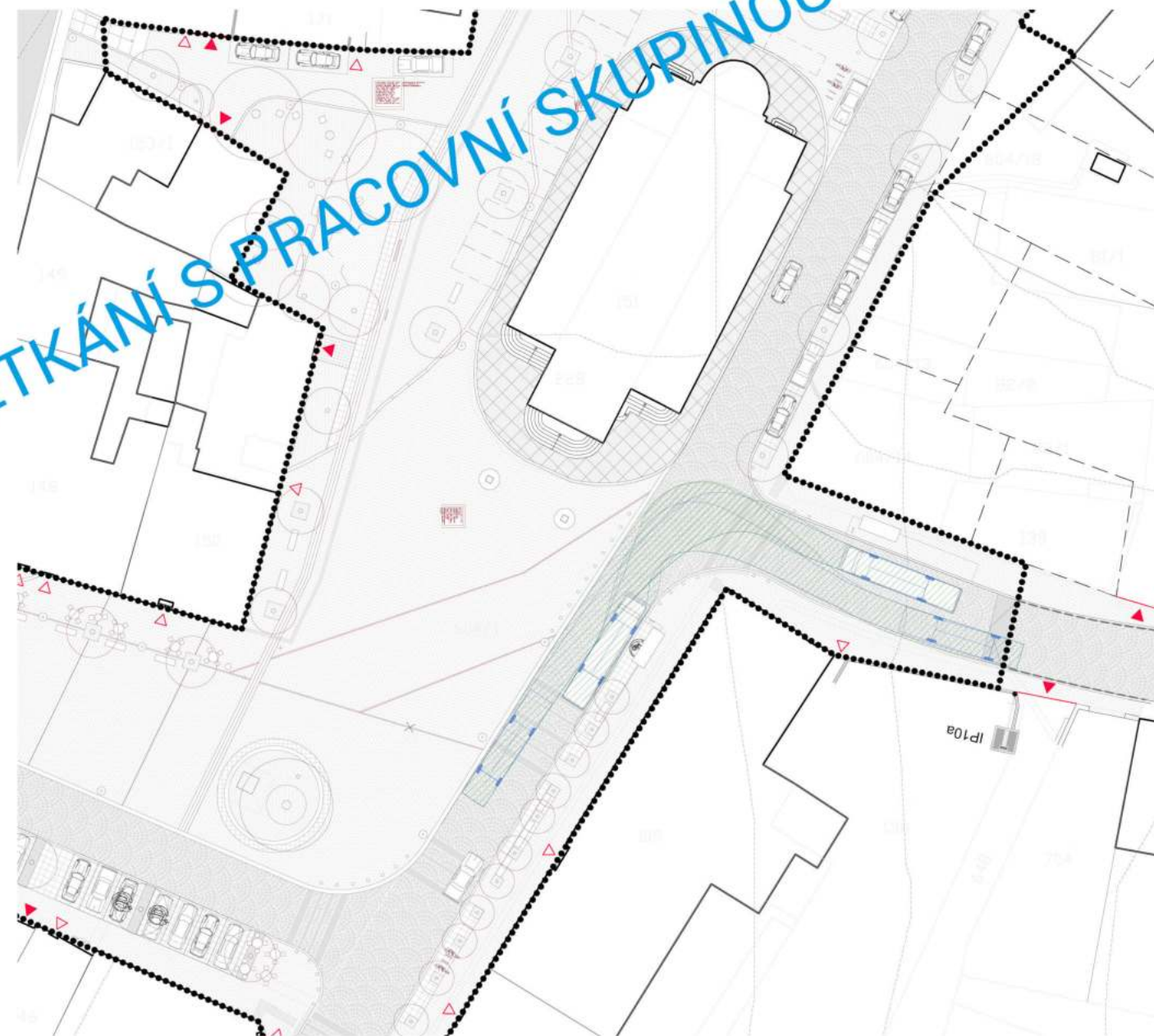
Využití prostoru z hlediska dočasných parkovacích stání je na uvážení autorit města a hlavních aktérů na náměstí, avšak důrazně doporučujeme vyžít tento prostor pro parkování výhradně v odůvodněných případech. Snížení parkovací kapacity přímo na náměstí je v souladu s ČSN i strategickými dokumenty města Příbram. Město se navíc snaží nalézt potenciál pro nová parkovací stání v docházkové vzdálenosti od náměstí.

Město požaduje ověření nutnosti umístění autobusové zastávky přímo na náměstí, a to s ohledem nedaleké zastávky u DS.

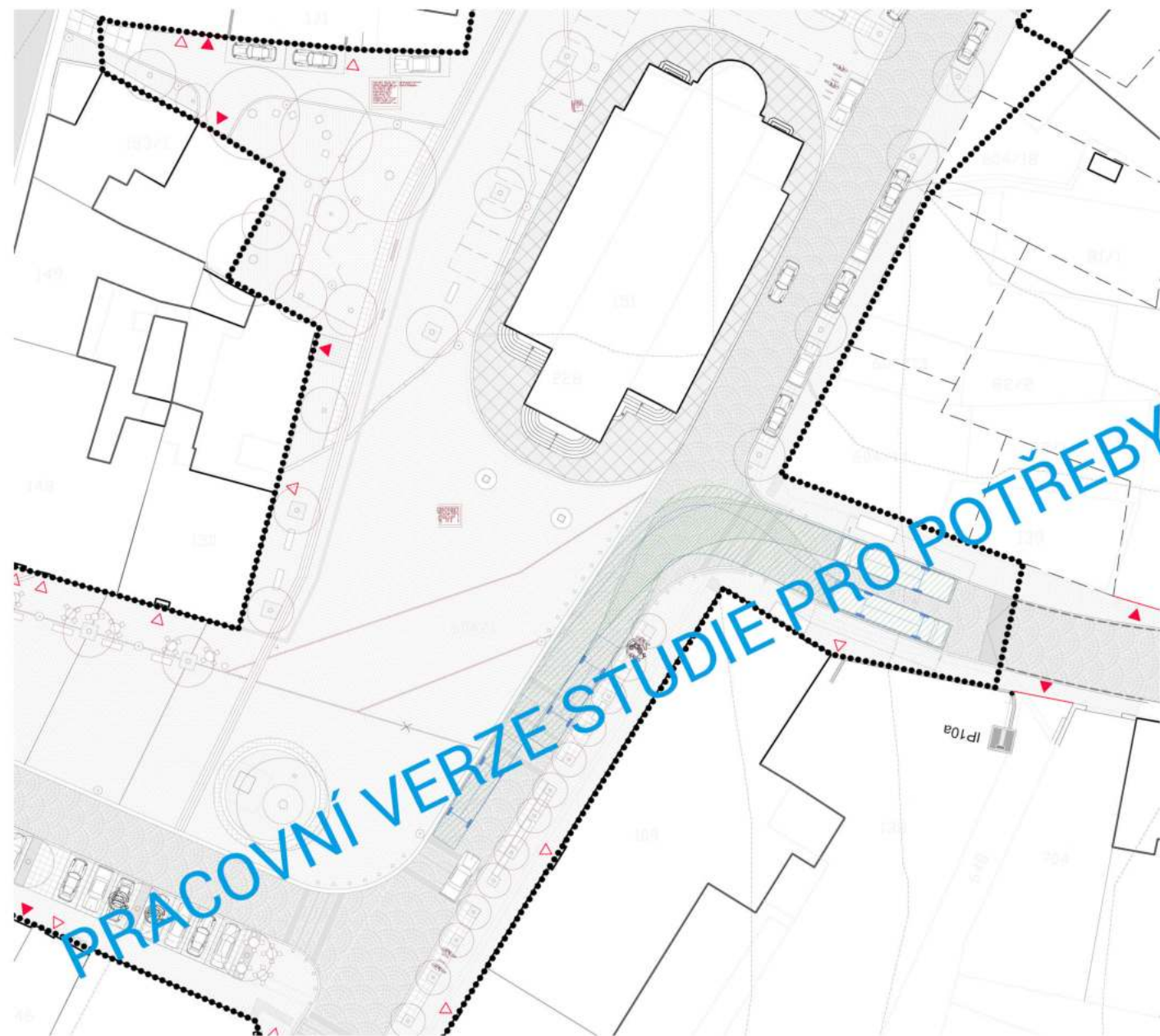
Na základě doporučení Ing. arch. Tomáše Cacha město také požaduje zpracovat varianty, v nichž je vždy dvojice autobusových zastávek přímo na náměstí JAA nebo naopak obě v Mariánské ulici (pokud možno jako zastávky "špuntové", tj. v jízdních pružích).

V rámci vypořádání podnětů města byly prověřeny celkem 3 varianty umístění zastávek PID, tedy jak varianta umístění obou zastávek PID vstřícně v ul. Mariánská, tak obou zastávek PID na náměstí a nakonec i původně navrhovaná varianta, která byla kombinací těch předchozích.

Výhodou původně navrhovaných umístění zastávek (tj. na náměstí před školou ve směru na sever a v ul. Mariánská ve směru na západ) je bezkolizní a nejkratší možná ranní pěší vazba od spojů PID a školních spojů k budově 1. stupně ZŠ.

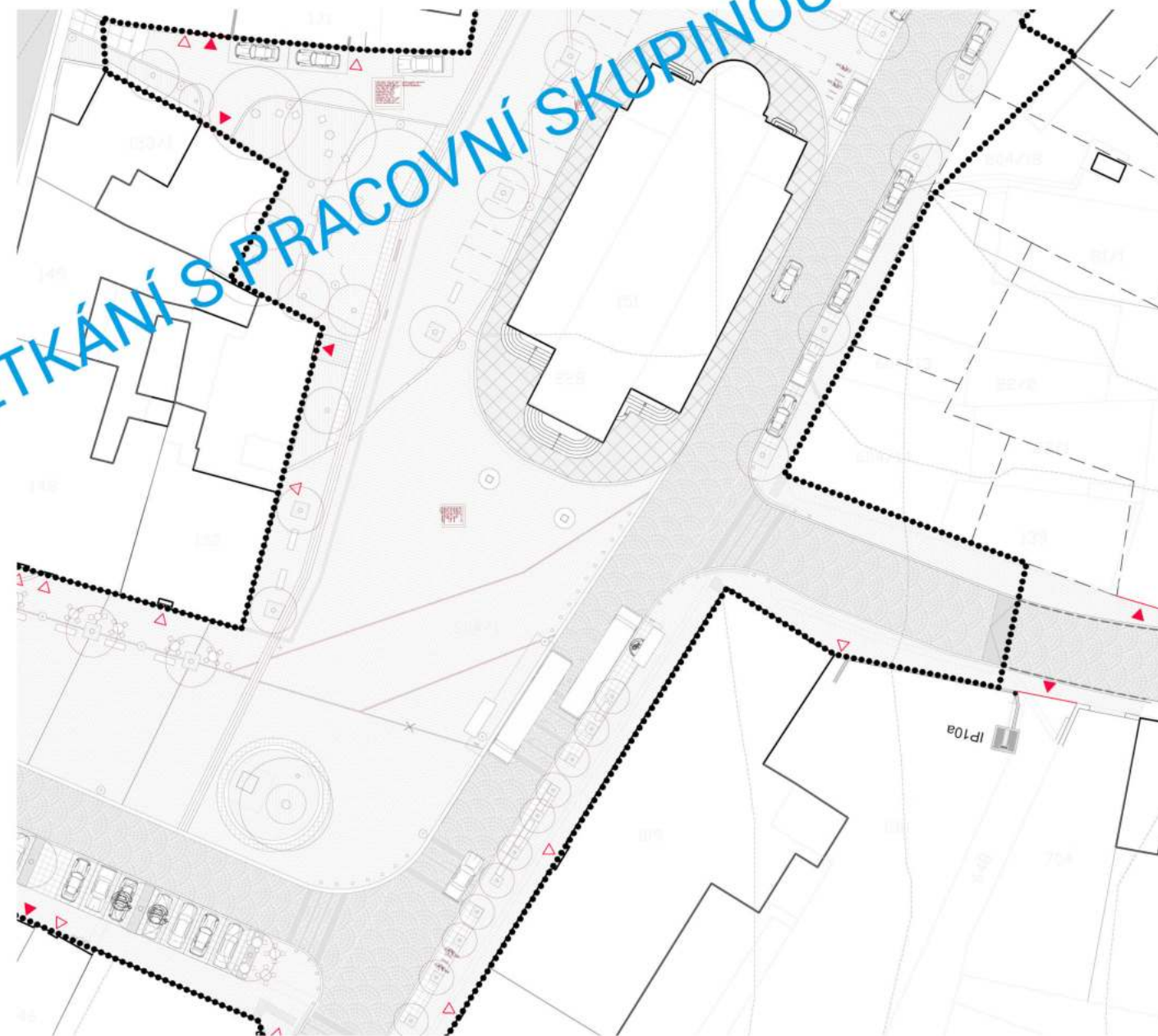


Umístění obou zastávek v ul. Mariánská je rovněž možné řešení. V takovém případě navrhujeme umístění zastávkových stanišť vstřícně (dle Standardu zastávek PID, kapitoly 2.A) v jízdním pruhu. Pro dosažení efektu "špuntové" (zátkové) zastávky je možné doplnit řadu sloupků v ose prostoru mezi nástupními hranami, které v principu indikují řidičům motorových vozidel, že autobus stojící v zastávce nemá objíždět a zároveň zachovávají prostupnost prostoru v duchu sdílené zóny. (Alternativně - či jako doplnění - lze užít před zastávkami svislou dopravní značku B32 Jiný zákaz s textem "Autobusy objíždět zakázáno". Umístění zastávek obousměrně v ul. Mariánská považujeme za vhodnější i vzhledem k bezpečnosti silničního provozu a rozptylu chodců (dětí) na obě strany náměstí (do budovy 1. stupně a do budovy 2. stupně ZŠ).



Umístění zastávek obousměrně přímo na náměstí J.A.Alise je možné řešení. Určitou výhodou je umístění zastávek PID přímo na náměstí, nevýhodou je pak narušení celistvého dojmu z náměstí nástupní hranou a umístěním příslušného mobiliáře ve vnitřním prostoru náměstí a složitější provedení vodicích linií pro nevidomé a slabozraké v okolí zastávky (zejména zastávkového staniště ve směru na jih).

Preferované řešení je umístění obouzastávek v ulici Mariánská.



2. Město požaduje v souvislosti s předchozím požadavkem také rozpracování předložených dopravních řešení s ohledem na jasnější vymezení a zpřehlednění dopravy v režimu navržené sdílené zóny (případně jiného režimu), tj. zejména v prostoru za kostelem a vedle něj.

Dle doporučení Ing. Tomáše Cacha požadujeme dopracovat zvolený dopravní režim sdílené zóny s podmínkou jasnějšího vymezení. V takovém případě požadujeme na "vstupech" přidat plnohodnotné přechody pro chodce s ohledem na jejich bezpečnost, tím se sdílená zóna jasně vymezí. Dále požadujeme přidat další bariéry (např. sloupky), především z důvodu skepse k chování řidičů a akceschopnosti MP.

S ohledem zachování logiky fungování ve sdílené zóně je na "vstupech" namísto plnohodnotných přechodů navržena zvýrazněná místa pro přecházení, tak jako tomu je v prostoru před školou. Změna v dlažbě vizuálně akcentuje potřebu zvýšit pozornost, stejně jako u klasického přechodu, a zároveň není svým významem v rozporu s fungováním ve sdílené zóně. Použití dvou dopravních režimů v těsné blízkosti - klasický přechod pro chodce a sdílená zóna považujeme za méně vhodný a pro uživatele, matoucí.

Bariéry ve formě sloupků jsou umístěny na nárožích byly doplněny v místech omezujících průjezd kolem kostela sv. Vojtěcha. V délkách hran ryze pobytové plochy náměstí jsou rozprostřeny prvky veřejného osvětlení, které přebírají funkci sloupků. Cílem je vytvořit balanc mezi všemi prvky náměstí. V případě umístění sloupků a dalších bariér by byla výrazně omezena možnost vysadit / vyzvednout děti ze školy.

Město zároveň požaduje pro daný prostor náměstí JAA zvážit i další možnosti pro zvolený dopravní režim, dle doporučení Ing. arch. Tomáše Cacha jako rovněž provozuschopné, byť by s sebou rovněž přinesly některá omezení. Tyto možnosti jsou následující:

a) v prostoru by mohla fungovat i zóna obytná. Výhodou by byl větší důraz na bezpečnost chodců. V takovém případě je potřeba se vypořádat s omezením v podobě přítomné tranzitní dopravy (do Prokopské a Mariánské) a možnosti "hry dětí ve vozovce".

Obytná zóna je dle TP 103 primárně určena pro zklidněné ulice v nízké rezidentní zástavbě (bez aktivního parteru). Dle bodu TP 103, bodu 4.1 se obytné zóny primárně zřizují v obytných souborech mimo centrální náměstí v oblastech čistého bydlení. I dle nově připravovaných TP 132 Zklidňování dopravy v obcích se obytné zóny navrhuje na komunikacích s malým dopravním významem s doporučenou intenzitou do 500 voz/den. Jsou situovány zpravidla v oblastech obce s výhradní nebo převažující funkcí bydlení. Prostor náměstí J. A. Alise v tomto smyslu nespĺňuje znaky typické lokality pro užití obytné zóny. Navíc z hlediska dopravního režimu a postavení jednotlivých účastníků silničního provozu jsou dopravní režimy sdílené zóny a obytné zóny obdobné.

b) další možností by mohla být kombinace zón sdílené a obytné (za a vedle kostela), s tím, že by toto řešení přineslo další dopravní značky. V takovém případě by byla potřeba se vypořádat s nevýhodou v podobě drobení pozornosti atp., např. zmenšením velikosti značek, které jsou vizuálně méně bariérové.

Řešení dopravního režimu kombinací sdílené zóny a obytné zóny (v prostoru za a vedle kostela) je sice teoreticky možné, nicméně se nejedná o účelné - jednak dopravní režimy sdílené zóny a obytné zóny jsou z hlediska postavení jednotlivých účastníků silničního provozu obdobné, jednak by to znamenalo zvýšenou potřebu dopravního značení a drobení pozornosti řidičů.

Z našeho pohledu vhodnější variantou je ponechání dopravního režimu sdílená zóna plošně, nicméně do prostoru "za kostelem" bude umožněn vjezd pouze rezidentům vyjmenovaných relevantních č. p., vozidlům využívající dočasných parkovacích stání určených pro akce v kostele (svatba, pohřeb), IZS a odvozu odpadu a to například formou výškového zahrazovacího sloupku.

Město požaduje rozpracovat režim odvozu dětí do/ze školy pro první a druhý stupeň.

Pro tento účel slouží prostor podél hrany ryze pobytové části náměstí poblíž vstupu do prvního stupně základní školy. Zde je možné maximálně na pár minut zastavit a vysadit či vyzvednout školáka. Tento prostor bude sloužit pro společně pro studenty prvního a druhého stupně základní školy (připadá si, že student druhého stupně nepotřebuje asistenci rodičů k dovedení přímo do budovy školy). Plnohodnotné parkování v těchto místech není možné.

Město také požaduje doložit, jak bude ve sdílené zóně (případně jiném dopravním režimu) řešena bezpečnost osob se specifickými požadavky, jako např. u nevidomých nebo dětí.

V řadě evropských zemí jsou sdílené zóny systematicky zřizovány v prostranstvích před školami, sportovišti, knihovnami apod. právě s cílem zvýšení bezpečnosti pohybu chodců, tedy i dětí v daném prostoru. Maximální možné zklidnění dopravy je prostorné před školami vždy žádoucí.

Pro osoby se sníženou schopností pohybu je sdílená zóna ideálním řešením, neboť je z principu jedné výškové úrovně celého prostoru 100% bezbariérová.

Pohyb osob se sníženou schopností orientace (nevidomí a slabozrací) se ve sdílené zóně řeší principiálně obdobně jako v obytné zóně, respektive v běžné ulici, a to primárně s využitím přirozených vodicích linií podél fasád budov po obvodu náměstí (a zajištění příslušného šířkového prostoru podél těchto linií bez fyzických překážek, zajištění umělých vodicích linií v místech, kde přirozená vodicí linie není k dispozici a zajištění "míst pro překonání koridoru s provozem motorové dopravy" pomocí hmatných prvků obdobných jako u míst pro přecházení.

Rovněž požadujeme dořešení a ověření režimu křižovatky náměstí J.A. Alise - nám. Hynka Kličky a ulic Rožmitálské a Husovy. Dle doporučení Ing. arch. Tomáše Cacha město požaduje křižovatku Husova/nám. Hynka Kličky přeprocovat především s ohledem na pěší (dořešit plnohodnotnou pěší vazbu na nám. JAA, rozšířit nároží, přechody apod.) a možnost vytočení autobusu.

Předpokládáme, že dopravní režim křižovatky náměstí J. A. Alise x Rožmitálská x Husova zůstane v principu nezměněn. Bude zachováno řízení křižovatky prostřednictvím SSZ (plné signály, 2. fáze). Poloměry nároží a i koncept návrhu dopravního značení byl upraven dle výsledků prověření vlečnými křivkami pro 12m autobus (v relevantních směrech jízdy - primárně ve směrech pravidelného provozu spojů PID).

V této souvislosti město také požaduje zvážit přeřešení jižní strany náměstí JAA, tak aby bylo eliminováno navržené neúměrné zúžení chodníku. Aktuálně navržené řešení snižuje komfort pěších.

Šířka chodníku na jižní straně náměstí byla upravena a nově dosahuje hodnot 2,8 až 3,4 m. Tato kolísavost je dána nepravidelností přilehlé uliční fronty.

3. Město požaduje větší rozpracování podoby centrálního prostoru okolo sochy sv. Jana Nepomuckého. Zejména požadujeme zvážit možnosti povrchů, prvků zabudovaného arch. prvku prstence kolem sochy a mobiliáře, tak aby byl prostor pro veřejnost uživatelsky více přívětivý. Požadujeme zvážit umístění historického prvku pítko ve formě "pumpy" jako zdroje vody, případně umístění jiného prvku jako např. historické lampy apod. Cílem by mělo být větší propojení místa se svou historií, sepjetí nového se starým může přinést větší přijetí nové podoby náměstí veřejnosti, a to díky větší možnosti identifikace se s místem.

V centrální části okolo sochy sv. Jana Nepomuckého, památné lípy, pítko a mlžítka, která je vymezena kamennou lavicí, jsou navrženy 2 typy povrchů. Kolem lípy bude travnatá plocha, tak aby se nezhoršily podmínky pro vsak vody a strom měl zajištěny vhodné podmínky pro život. Ve zbylé ploše bude kamenná dlažba kladená s širokou spárou.

Celý tento prostor je ohraničen kamenným kruhem, který supluje stávající řetězy kolem sochy sv. Jana Nepomuckého. Účelem tohoto prvku je především akcentovat sochu a památnou lípu, ale také prostor s mnoha prvky sjednotit a dodat jim celistvost. Kamenný kruh má jednotnou absolutní výšku horní plochy, což ve spojení se svažujícím se terénem znamená, že jeho relativní výška vůči terénu je proměnlivá - v nejvyšším bodě (před sochou sv. Jana Nepomuckého) má kamenný kruh výšku 560 mm, v nejnižším (směrem k budově základní školy), má výšku 20 mm. Díky tomu zhruba polovina kruhu může sloužit jako stíněná lavice, díky proměnlivé výšce snadno využitelná pro dospělé i děti, ze strany od základní školy je pak možné kamenný prvek překročit a dostat se do prostoru pod lípou a k pítku.

Dle doporučení bude pítko bude z litiny v historizující podobě, tak aby se vizuálně přiblížilo původnímu pítku.

4. Město požaduje ověření režimu vodního prvku (pitná vs. užitková vs. dešťová voda), spádování a odtoku dešťových vod z náměstí (kanálek) a možnosti propojení s předzahrádkami ve formě zahrady (tzv. rain garden) jako další možný způsob jímání dešťové vody v místě.

Město požaduje ověření možnosti návrhu vodního prvku kanálku snížením nášlapu ze současných 2 cm na 0 cm rovněž dle doporučení Ing. arch. Tomáše Cacha.

Dešťová voda z části území bude zachytávána do jednotlivých akumulacních nádrží, které budou sloužit jako zdroj vody pro vodní prvek a také pro zálivku zeleně, která se na náměstí bude vyskytovat. Zbylé části náměstí budou vyspádovány tak, aby dešťovou vodu dovedly k záhonům městské zahrady, případně ke stromům po obvodu náměstí. Přebytečná dešťová voda bude svedena do oddílné kanalizace. V prostoru městské zahrady vznikne tzv. "rain garden", tedy dešťová zahrada, kde bude zadržována voda z okolí. Budou zde vysazeny vybrané rostliny, jejichž kořenový systém bude sloužit jako filtr a bude pomáhat zadržovat vodu.

Voda, která bude vytékat z kohoutku na začátku vodního kanálku, bude pitná, nicméně v samotném kanálku a mlžítkách už bude užitková. Informace ohledně kvality vody bude uvedena na začátku vodní strouhy, v místě, kde bude voda vytékat na povrch. Profil vodního kanálku bude dle doporučení proveden bez nášlapu postupným vyspádováním.

5. Město požaduje doložit způsob umístění specifických prvků pro umístění vánočního stromu apod.

Pro tyto potřeby je určen ko v ní bod v ose vstupu do kostela poblíž památné lípy (vyznačeno v situaci). Zde bude osazena základová patky pro umístění a kotvení vánočního stromu a přípojky pro zemní rozvaděče.

6. Město požaduje do PD zpracovat možnost dobíjení pro elektrokola.

Dobíjení pro elektrokola bude umožněno u cyklostanů, které se nacházejí před budovou 1. stupně základní školy (viz situace).

Odpovědi na podněty veřejnosti v rámci veřejné prezentace konané 21.3. 2024 na Březových Horách dle doporučení města:

1. Není zbytečné přesouvat autobusovou zastávku o 50 m?

- připomínku požadujeme ověřit a zvážit variantní řešení

Po vypracování variant pozic autobusových zastávek se jako nejvhodnější a preferované ukázalo umístění obou zastávek v ul. Mariánská, kde k posunu diskutované zastávky ve směru z náměstí do ul. Mariánská nedochází.

2. Jak se řeší oddílná kanalizace? - zatím je společná

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Dle doporučení 1.SčV bude provedeno přepojení stávajících dešťových vod napojených na kanalizaci s odvodem na MěČOV Příbram do plánované oddílné dešťové kanalizace s retencí.

3. Jaká voda bude v prvcích?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Voda, která bude vytékat z kohoutku na začátku vodního kanálku, a v mlžítkách bude pitná, nicméně v samotné strouze už bude užitková. Informace ohledně kvality vody bude uvedena na začátku vodní strouhy, v místě, kde bude voda vytékat na povrch.

4. Jak bude voda přivedená?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Vodní prvky budou využívat především dešťovou vodu, která bude z přilehlých povrchů dlažby a střech veřejných budov svedena do akumulacní dešťové nádrže. Pro případ nedostatku dešťové vody bude k prvkům přivedena také voda z řadu.

5. Nejsou předimenzované vodní prvky a stromy - jak budou stromy velké?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Vodní prvky jsou ve formě mělkého spádovaného žlabu a 3 kol s funkcí mlžítka. Stromy jsou s ohledem na měnící se klimatické podmínky a zlepšení mikroklima umístěny po obvodu náměstí. Vzhledem k aktuálním požadavkům na zlepšování kvality veřejných prostranství je toto řešení i ve srovnání s jinými obdobnými projekty adekvátní.

6. Počítá se s auty za kostelem?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Pohyb motorových vozidel je zde vyloučen s výjimkou dopravní obsluhy č.p. 35, 41, 42, 284 a 636, technických služeb a IZS. Pro speciální akce související s funkcí kostela sv. Vojtěcha bude možné využít 15 příležitostných parkovacích stání. Tato stání nebudou v dlažbě nijak vyznačena. Informace o prostorovém uspořádání příležitostných dopravních stání a dopravní obsluhy budou uvedeny na svislém dopravním značení umístěném u vjezdu na území za kostelem.

7. Viděli architekti náměstí ráno, když přijíždějí děti? - je důvod zajíždět

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Ano, viděli. Místní šetření v různých denních dobách je standardní součástí analýzy současného stavu náměstí. Z dopravního hlediska je toto zaznamenáno v analýze současného stavu dopravy (popis stavu, fotodokumentace).

videozáznam z místního šetření je možné shlédnout zde:

<https://youtu.be/DxokycqYyoM?si=7Lr31-v-yPkkVnFC>

8. Jakým procesem jste vymysleli vodní prvek - kola?

- připomínku požadujeme respektovat a specifikovat řešení

Kola představují zjednodušenou podobu důlních vodních kol, která byla zásadní pro fungování místních dolů.

9. Viděli jste celkový projekt Březových Hor ohledně zeleně (?) - architekti konzultovali zahradní architektky i památkáře

- připomínku požadujeme ověřit

Z hlediska zeleně je projekt průběžně konzultován s dendrologem, památkáři a zástupcem Odboru životního - prostředí z Městského úřadu města Příbram.

10. Jak se mám dopravit večer s věcmi na trénink?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Uživatelé cílové automobilové dopravy na náměstí mohou využít parkovací stání na náměstí i v jeho bezprostředním okolí. Snížení parkovací kapacity přímo na náměstí je v souladu s ČSN i strategickými dokumenty města Příbram. Město se navíc snaží nalézt potenciál pro nová parkovací stání v docházkové vzdálenosti od náměstí.

11. Proč jste zrušili parkování v Prokopské ulici? (dotaz na město)

- připomínku nepožadujeme respektovat, zmíněná lokalita není součástí zadání

12. Jak se budou ve sdílené zóně pohybovat nevidomí?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Pohyb osob se sníženou schopností orientace (nevidomí a slabozrak) se ve sdílené zóně řeší principiálně obdobně jako v obytné zóně, respektive v běžné ulici, a to primárně s využitím přirozených vodicích linií podél fasád budov po obvodu náměstí (a zajištění příslušného šířkového prostoru podél těchto linií bez fyzických překážek, zajištění umělých vodicích linií v místech, kde přirozená vodicí linie není - tj. sponzíci a zajištění "míst pro překonání koridoru s provozem motorové dopravy" pomocí hmatných prvků obdobných jako u míst pro přecházení).

13. Jak auta mají vědět, kdy mají jet?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Pro pohyb motorových vozidel je v rámci prostoru náměstí jednoznačně vizuálně vymezení koridor - prostřednictvím odlišného typu povrchu, vizuálního ohraničení pásem odlišné dlažby a umístění sloupků, stromů a dalšího mobiliáře s cílem "oddělit" prostor určený pro pohyb motorových vozidel od ostatní plochy prostranství. V tomto smyslu je koridor pro pohyb motorové dopravy jednoznačně vymezený (včetně ochrany prostoru pro chodce na jednotlivých nárožích).

14. Jak bude zajištěno, aby předzahrádky před domy fungovaly, když zde nyní nejsou příslušné provozovny (restaurace, kavárny, cukrárny)

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Předzahrádky jsou navrženy výhledově pro případ, že by se v budoucnu v přilehlých objektech zřídily příslušné provozovny typu kavárna, cukrárna, restaurace apod. Ačkoliv se zde aktuálně žádné podobné provozovny nenacházejí, je potřeba počítat s tím, že tento stav nemusí být trvalý a proto je nutné mít pro předzahrádky prostorovou rezervu.

15. Kdo bude předzahrádky spravovat?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Předzahrádky budou spravovat majitelé jednotlivých provozoven.

16. Jak budou vizuálně rozlišena stálá a mimodělná parkovací místa? Bude tam dopravní značka? Jak bude řešena bezpečnost dětí? Ve sdílené zóně mohou snadněji vběhnout před auto. Občané vyjádřili obavu, že děti nebudou dodržovat zásady bezpečného chování.

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Bezpečnost pohybu chodců (tj. i dětí) je obecně ve sdílené zóně vyšší, a to zejména díky zklidnění motorové dopravy a snížení nejvyšší dovolené rychlosti na 20 km/h. To má řadu konsekvencí vedoucích k výraznému zvýšení bezpečnosti provozu.

Při nižších rychlostech (30 km/h či 20 km/h) je vnímání okolí (chodců, dětí, "situace" ve veřejném prostranství) výrazně vyšší než při rychlosti 50 km/h.

Při rychlosti 20 km/h má vozidlo výrazně kratší brzdnou dráhu.

Kombinace těchto dvou konsekvencí obvykle vede k výraznému zvýšení bezpečnosti chodců (tj. i dětí) ve sdílených zónách.

Zároveň může být zavedení sdílené zóny vhodným impulsem pro téma dopravní výchovy v rámci ZŠ a osvěty o chování chodců ve sdílené zóně pro žáky školy i jejich rodiče.

Stálá parkovací místa budou v rámci sdílené zóny vizuálně vyznačena (dle §39b odst. 4 Zákon č. 361/2000 Sb. je ve sdílené zóně možné parkovat pouze na místech k tomu určených). Mimořádná místa nebudou konkrétně vyznačena, jejich užití v případě potřeby formálně umožní dočasná (přenosná) dopravní značka (například i se schématem možných míst) umístění do daného místa dle potřeby.

17. Proč se studie odchýlila od záměru "jasného vymezení, kde se má auto pohybovat"?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Záměr jasného vymezení, kde se mohou pohybovat vozidla motorové dopravy je naplněn - v rámci sdílené zóny je jednoznačně vizuálně vymezen prostor (koridor) určený pro pohyb motorové dopravy.

18. Proč sdílená zóna, když od roku 2010 nedošlo na náměstí k žádné nehodě?

- připomínku požadujeme zvážit

Dopravní režim sdílené zóny odpovídá navrženému stavebnímu řešení a uspořádání veřejného prostranství, které zvítězilo v architektonické soutěži. Cílem zklidnění dopravy (jehož součástí navržený dopravní režim sdílené zóny je) je, zajištění volného a zároveň bezpečného pohybu chodců v celém prostranství.

19. Jak zařídit, aby auta nezajížděla v odpolední špičce za kostel, zde hledala místo k zaparkování, pak se složitě otáčela nebo couvala? (Je tu patrná obava, že menší počet parkovacích míst a jejich umístění vygeneruje ještě větší dopravní zmatek, než tu je dnes.)

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Pro zamezení vjezdu a průjezdu vozidlům, která k tomu nemají oprávnění bude vjezd oddělen pomocí zasouvacího sloupku na dálkové ovládání a městského mobiliáře ve formě cyklostojanů. Na opačné hranici tohoto prostoru budou umístěny pevné sloupky doplněné o prvek městského mobiliáře v podobě zabudované kamenné lavice.

20. Není 20 míst málo, když tam teď parkuje 100 aut?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Redukce parkovacích kapacit ve vlastním prostoru náměstí vychází z principů obsažených v ČSN 73 6110, z cílů a pravidel definovaných koncepčními dokumenty města Příbram (Generel dopravy, Generel parkování) i z požadavků města v rámci architektonické soutěže. Jako kompenzaci za snížení počtu parkovacích stání na náměstí město hledá potenciál rozšíření parkovacích kapacit v docházkové vzdálenosti od náměstí či o zvýšení počtu spojů MHD.

Funkcí významného veřejného prostranství, kterým náměstí je, není a nemůže být parkoviště. Veřejná prostranství mají řadu funkcí a doprava je pouze jednou z nich.

21. Jak to, že navrhuje předzahrádky, když majiteli restaurace památkáři předzahrádku zakázali?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Návrh je průběžně konzultován se zástupci NPÚ a Odboru památkové péče Městského úřadu města Příbram. V současné době se k návrhu předzahrádek nevyskytly žádné výtky.

22. Nebude plocha uprostřed náměstí bez osvětlení? Nešlo by tam dát ještě nějaké lampy?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V návrhu se počítá s umístěním historizujících lamp po obvodu náměstí. Konkrétně se budou nacházet na chodnících na jižní a východní hraně náměstí, dále pak podél uliční fronty domů přímo na náměstí (směrem k Husově ulici (aktuálně provozovna pojišťovny a lékárny), podél západní hrany kostela, v rámci tzv. městské zahrady a v předprostoru druhého stupně základní školy. V ploše uprostřed kostela bude osvětlení zabudováno v rámci kamenné lavice a prostoru, který obklopuje.

23. Není zastávka příliš blízko křižovatky?

- připomínku požadujeme zvážit

Dotaz se týká původně navrhované pozice zastávky, která již není aktuální. Po vypracování variant pozic autobusových zastávek se jako nejvhodnější a preferované ukázalo umístění obou zastávek v ul. Mariánská.

24. Autobus, co jezdí z Prokopské (zřejmě myšleno z Mariánské) - neměl by zastavovat v zálivu?

- připomínku požadujeme zvážit

Nikoliv. Zastávka v zálivu je pouze jedním ze stavebních typů autobusových zastávek dle ČSN 73 6425. Realizace zastávek v záliv není v městském prostředí na místních obslužných komunikacích nutná, respektive ani vhodná. Do potvrzuje jak uvedené norma ČSN 73 6425 (ustanovení 6.1.1), tak například i Standard zastávek PID (kapitola 02.B)

25. Není nová zastávka před školou zbytečná? Další je 50 m odsud.

- připomínku požadujeme ověřit

V původním návrhu je zastávka před školou navržena namísto zastávky v ul. Mariánská (ve směru na výhled). Po vypracování variant pozic autobusových zastávek se jako nejvhodnější a preferované ukázalo umístění obou zastávek v ul. Mariánská, kde k posunu diskutované zastávky ve směru z náměstí do ul. Mariánská nedochází.

26. Šlo by rozšířit Mariánskou ulici?

- připomínku požadujeme ověřit v rámci rozsahu zadaného rozsahu projektových prací

Šířka v místě napojení ul. Mariánská na náměstí J. A. Alise více rozšířit nejde vzhledem k nutnosti zachování pohodlné a bezpečné šířky chodníku po obvodu náměstí. Lokálně byly již dříve pruhy rozšířeny v místě aktuálně navrhovaných autobusových zastávek.

27. Jaký význam má beton kolem sochy? Proč tam není zeleň? Proč tam nejsou lavičky?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V prostoru kolem sochy a lípy je navržena travnatá plocha v kombinaci se štípanou kamennou dlažbou kladenou se širokou spárou, tak aby byl zajištěn dostatečný přísun vody k památné lípě. Celý tento prostor je ohraničen kamenným kruhem, který doplňuje stávající řetězy kolem sochy sv. Jana Nepomuckého. Tento kamenný kruh má jednotnou absolutní výšku horní plochy, což ve spojení se svažujícím se terénem znamená, že jeho relativní výška vůči terénu je proměnlivá - v nejvyšším bodě (před sochou sv. Jana Nepomuckého) má kamenný kruh výšku 560 mm, v nejnižším (směrem k budově základní školy), má výšku 20 mm. Díky tomu zhruba polovina kruhu může sloužit jako stíněná lavice, díky proměnlivé výšce využitelná pro dospělé i děti, ze strany od základní školy je pak možné kamenný prvek překročit a dostat se do prostoru pod lípou a k pítku.

28. Proč na náměstí chybí kašna?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V rámci soutěžního zadání byl požadavek na návrh interpretačního prvku, který by připomněl osobnost J.A. Alise a jeho přínosu pro Březové Hory. Interpretace měla využívat vodu, která byla v rámci těžby stěžejním prvkem. Tato interpretace byla na náměstí navržena formou vodní stoky s vodními koly společně s hladkými kamennými liniemi, které ponесou informace o místní důlní činnosti. Na náměstí se rovněž počítá s pítkem a mlžitky primárně v podobě zmíněných vodních kol podél vodní strouhy.

Vzhledem k rozsahu a množství ostatních zmíněných vodních prvků se již nepočítá s umístěním dalšího vodního prvku - kašny.

29. Nezanese se vodní prvek, když se přes něj bude jezdit?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V případě, že by došlo k zanesení, budou nečistoty zachyceny v kalové části akumulární nádrže vodního prvku a následně budou pomocí filtrace odstraněny.

30. Bude tam lepší pítko?

- připomínku požadujeme zvážit

Pítko bude z litiny v historizující podobě, tak aby se vizuálně přiblížilo původnímu pítku.

31. Nešlo by použít původní litinové prvky?

- připomínku požadujeme zvážit

Na náměstí budou použity historizující litinové lampy a pítko.

32. Posbírání vodní prvek všechnu dešťovou vodu?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Dešťová voda z části území bude zachytávána do jednotlivých akumulčních nádrží, které budou sloužit jako zdroj vody pro vodní prvek a také pro závlivku zeleně, která se na náměstí bude vyskytovat. Zbylé části náměstí budou vyspádovány tak, aby dešťovou vodu dovedly k záhonům městské zahrady, případně ke stromům po obvodu náměstí. Přebytečná dešťová voda bude svedena do oddílné kanalizace. V prostoru městské zahrady vznikne tzv. „rain garden“, tedy dešťová zahrada, kde bude zadržována voda z okolí. Budou zde vysazeny vybrané rostliny, jejichž kořenový systém bude sloužit jako filtr a bude pomáhat zadržovat vodu.

33. Jak bude návrh konkrétně pracovat s modro-zelenou infrastrukturou?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V rámci řešeného území bude zachytávána dešťová voda, která bude dále odvedena do jednotlivých akumulčních nádrží. Ty budou sloužit jako zdroj vody pro vodní prvek a také pro závlivku zeleně, která se na náměstí bude vyskytovat. Zbylé části náměstí budou vyspádovány tak, aby dešťovou vodu dovedly k záhonům městské zahrady, případně ke stromům po obvodu náměstí. Přebytečná dešťová voda bude svedena do oddílné kanalizace. Pro nově vysazené stromy budou použity prokořenitelné boxy, u stávajících stromů na náměstí budou provzdušněny kořeny a budou doplněny rovněž prokořenitelnými boxy anebo strukturálním substrátem. Obojí má za cíl stromům zlepšit životní podmínky.

34. Jak zajistit, aby to náměstí po proměně začalo žít?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

Náměstí má pro oživení nejlepší předpoklady už jen tím, že se na něm nacházejí 2 budovy základní školy a také kostel sv. Vojtěcha, které samy o sobě generují velký počet „navštěvníků“. Kvůli aktuálnímu stavu celého prostoru, který nyní připomíná spíše parkoviště než reprezentativní náměstí, zde není vůle ani příliš možností, jak zde trávit čas. Návrh řešení upravuje do podoby pobytového náměstí, tzn. vytváří různorodá prostředí, kde lze trávit čas, mimo jiné prostor městské zahrady, který bude využíván především dětmi z přilehlé školy, což samo o sobě představuje velké oživení. Jako podpůrný prostředek mohou sloužit krátkodobé venkovní výstavy, trhy nebo prvky typu food truck apod.

35. Jak velká a kde bude strojovna (pro vodní prvek)?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat možnosti řešení

Strojovna se bude nacházet v podzemí poblíž zakončení vodního prvku. Její rozměry jsou předběžně odhadovány na 3 x 2 x 2,1 m (hl. x š. x v.).

36. Jak bude fungovat křižovatka SSZ? Budou řidiči rozumět, zda a komu dát přednost? Nevzniknou zmatky, když se potkají dva odbočující vlevo?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat možnosti řešení

Geometrie křižovatky byla oproti původnímu návrhu optimalizována tak, aby byl zachován charakter průsečné křižovatky (a nikoliv odsazené).

37. Nezapomnělo se, kam se bude kotvit stromček a májka?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat možnosti řešení

S umístěním vánočního stromku a májky se počítá, pro tyto potřeby je určen bod v ose vstupu do kostela poblíž památné lípy (vyznačeno v situaci). Na místo bude dovedeno elektrické vedení pro potřeby slavnostního osvětlení.

38. Šlo by tam dát chodník slávy a barevný vzor Březových Hor?

- připomínku požadujeme zvážit

Součástí návrhu jsou hladké kamenné linie v úrovni dlažby, které jsou vedeny ve stopách podzemních štol. Tyto linie na sobě ponese edukativní informace o J.A. Alisovi a místní historii, mohou se také využít pro připomenutí významných místních osobností. Konkrétní text je bude zformulován v pozdějších fázích projektu na základě konzultace s historiky. S umístěním barevného vzoru Březových Hor se v návrhu nepočítá.

39. Jak se budou udržovat kola - mlžítka?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat možnosti řešení

Trysky mlžítka budou udržovány pravidelně pomocí UV lázně.

40. Nešlo by dočasná parkovací místa používat trvale?

- připomínku požadujeme zvážit

Návrh revitalizace náměstí koncipuje jako náměstí pobytové. Změna dočasných parkovacích stání na trvalá by tento koncept výrazně narušila a nevhodně by omezila pobytovost náměstí především v prostoru, kde se očekává zvýšený pohyb dětí, tedy v těsné blízkosti městské zahrady, kde budou umístěny herní prvky pro děti, a v předprostoru vstupu do 2. stupně základní školy.

41. Kde zaparkují senioři, když jdou na mši do kostela, pokud "dočasná" parkovací místa jsou jen na výjimečné události typu svatba či pohřeb? Mše je 3x týdně.

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat možnosti řešení

Návštěvníci sportovní haly budou moci využít stálá parkovací stání na náměstí a v docházkové vzdálenosti, stejně tak osoby imobilní, pro které jsou podél uliční fronty na jižní hraně náměstí dedikována 2 bezbariérová parkovací stání. V odůvodněných případech a po důkladné rozvaze nad každým jednotlivých případem lze využít příležitostná stání za kostelem, konkrétně pro zásobování haly a pro seniory a osoby imobilní za účelem návštěvy kostela nebo sportovní haly. Snížení parkovací kapacity přímo na náměstí je v souladu s ČSN i strategickými dokumenty města Příbram. Město se navíc snaží nalézt potenciál pro nová parkovací stání v docházkové vzdálenosti od náměstí.

42. Nepoteče z mlatu bahno?

- připomínku požadujeme ověřit a specifikovat řešení

V aktuálním návrhu je mlat ve vyšší míře ponechán pouze v části městské zahrady, která se nachází na nižší úrovni než vodní prvky. Kolem nich je nově navržen pás zpevněné plochy. Obě tyto opatření zamezí vytváření bahna z mlatu.

PRACOVNÍ VERZE STUDIE PRO POTŘEBY SETKÁNÍ S PRACOVNÍ SKUPINOU 11.6.2024



monom

team | Michal Bernart, Igor Hobza, Jitka Rumlová

adresa | U Průhonu 22, 170 00 Praha 7

Michal Bernart, + 420 604 565 601, mbernart@monom.cz,

Igor Hobza, + 420 605 825 370, ihobza@monom.cz

www.monom.cz