



HRDY  
ARCH  
ITEKT

 **Holice**

**KONCEPČNÍ URBANISTICKÁ STUDIE ÚPRAV  
NÁMĚSTÍ T. G. MASARYKA V HOLICÍCH**

Projekt:  
**KONCEPČNÍ URBANISTICKÁ STUDIE ÚPRAV  
NÁMĚSTÍ T. G. MASARYKA V HOLICÍCH**

Stupeň:  
Architektonická studie

Katastrální území:  
Holice v Čechách [641146]

Pořizovatel:  
**Město Holice,**  
Holubova 1, 53401 Holice

Zhotovitel:  
Ing.arch. **Pavel Hrdý** | Autorizovaný architekt, č. autorizace ČKA - 04 720  
Ing.arch. **Lukáš Burda**

#### **POZNÁMKA:**

Navržené řešení je zpracováno jako koncepční urbanisticko-architektonická studie, která slouží jako podklad pro další stupně projektové přípravy a rozhodování investora. Studie vymezuje základní principy uspořádání území, funkční a prostorové vztahy, dopravní a pobytové vazby a rámcové materiálové řešení. **Pro realizaci jednotlivých stavebních úprav, zásahů do komunikací, technické infrastruktury a veřejných prostranství je nutné zpracovat příslušnou projektovou dokumentaci dle platné legislativy a projednat ji v navazujících správních řízeních!!!**



#### **OBSAH DOKUMENTACE:**

<b>STÁVAJÍCÍ STAV</b>	<b>03</b>
ŠIRŠÍ VZTAHY	04
VYZNAČENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ	05
MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	06
SITUACE STÁVAJÍCÍHO STAVU	07
PROBLÉMOVÝ VÝKRES	08
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	09
<b>NÁVRH</b>	<b>10</b>
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	11
PRŮVODNÍ ZPRÁVA	12
URBANISTICKÁ SITUACE	13
KONCEPČNÍ NÁVRH ROZVRŽENÍ FUNKČÍCH PLOCH	14
<b>DETAIL PLOCH</b>	<b>15</b>
MULTIFUNKČNÍ PLOCHA	16
MULTIFUNKČNÍ PLOCHA - DETAIL	17
MULTIFUNKČNÍ PLOCHA - VIZUALIZACE	18
SEVEROJIŽNÍ PRŮJEZDNÁ KOMUNIKACE	19
SEVEROJIŽNÍ PRŮJEZDNÁ KOMUNIKACE - DETAIL	20
SEVEROJIŽNÍ PRŮJEZDNÁ KOMUNIKACE - VIZUALIZACE	21
CENTRÁLNÍ PARTER	22
CENTRÁLNÍ PARTER - DETAIL	23
CENTRÁLNÍ PARTER - VIZUALIZACE	24
JIHOVÝCHODNÍ SPOLEČENSKÝ PARTER	25
JIHOVÝCHODNÍ SPOLEČENSKÝ PARTER - DETAIL	26
JIHOVÝCHODNÍ SPOLEČENSKÝ PARTER - VIZUALIZACE	27
PARKOVÁ PLOCHA	28
PARKOVÁ PLOCHA - DETAIL	29
PARKOVÁ PLOCHA - VIZUALIZACE	30
PLOCHA ULIČNÍHO ŽIVOTA	31
PLOCHA ULIČNÍHO ŽIVOTA - DETAIL	32
PLOCHA ULIČNÍHO ŽIVOTA - VIZUALIZACE	33
KŘÍŽOVATKA PARDUBICKÁ x VYSOKOMÝTSKÁ	34
KŘÍŽOVATKA PARDUBICKÁ x VYSOKOMÝTSKÁ - DETAIL	35
KŘÍŽOVATKA PARDUBICKÁ x VYSOKOMÝTSKÁ - VIZUALIZACE	36
HISTORICKÉ JÁDRO	37
HISTORICKÉ JÁDRO - DETAIL	38
HISTORICKÉ JÁDRO - VIZUALIZACE	39
ULIČKA JUNGMANNOVA	40
ULIČKA JUNGMANNOVA - DETAIL	41
ULIČKA JUNGMANNOVA - VIZUALIZACE	42
<b>CELKOVÉ ŘEŠENÍ NÁVRHU</b>	<b>43</b>
ROZLIŠENÍ POVCHŮ	44
ŘEŠENÍ ZELENĚ	45
PRVKY TAKTICKÉHO URBANISMU	46
DETAIL GRAFICKÝCH PRVKŮ TAKTICKÉHO URBANISMU	47
VARIANTNÍ ŘEŠENÍ TAKTICKÉHO URBANISMU	48
ZELENÉ OSTRŮVKY S POSEZENÍM	49
MAPA MOBILIÁŘE	50
BILANCE LAVIČEK, KOŠŮ A STOJANŮ	51
BILANCE KVĚTNÍKŮ A MŘÍŽÍ KE STROMŮM	52
BILANCE ZAHRAZOVACÍCH SLOUPKŮ A INFO TABULÍ	53
BILANCE OSVĚTLENÍ	54
STÁVAJÍCÍ ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ	55
NAVRHOVANÉ ŘEŠENÍ PARKOVÁNÍ	56
DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	57
ROZSAH SDÍLENÉ ZÓNY	58
KŘÍŽOVÝ PROPOČET INVESTIC	59
ZÁKRES DO ORTOFOTOMAPY	60-61
<b>VIZUALIZACE NÁVRHU</b>	<b>62</b>
NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE ÚZEMÍ	63-68
VIZUALIZACE ÚZEMÍ	69-85
<b>VIZUALIZACE NÁVRHU - VARIANTNÍ ŘEŠENÍ</b>	<b>86</b>
NADHLEDOVÁ VIZUALIZACE ÚZEMÍ	87-90
VIZUALIZACE ÚZEMÍ	91-94
<b>VIZUALIZACE NÁVRHU - NOČNÍ REŽIM</b>	<b>95</b>
VIZUALIZACE ÚZEMÍ	96-99

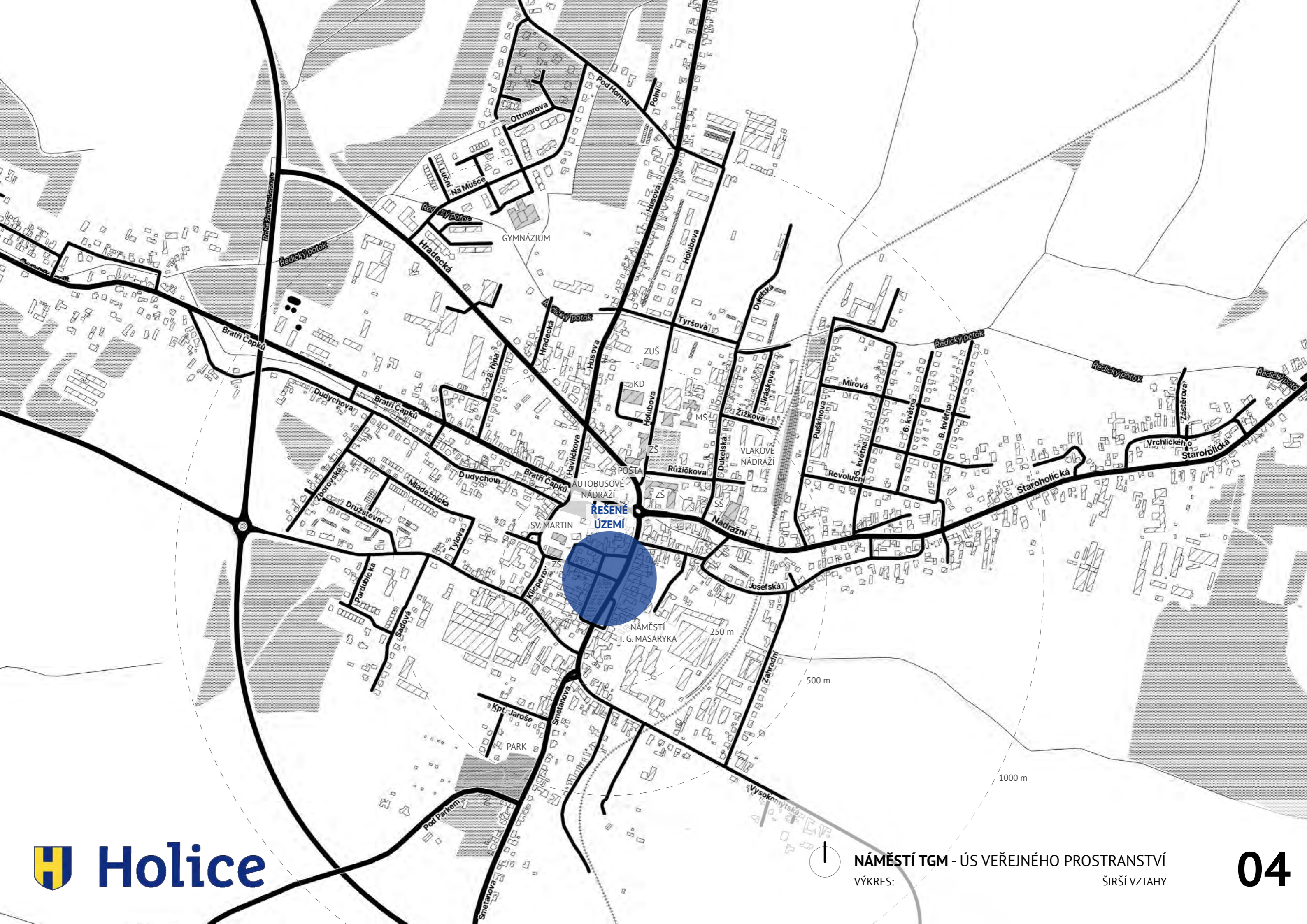
#### **NÁMĚSTÍ TGM - ÚS VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ**

VÝKRES:

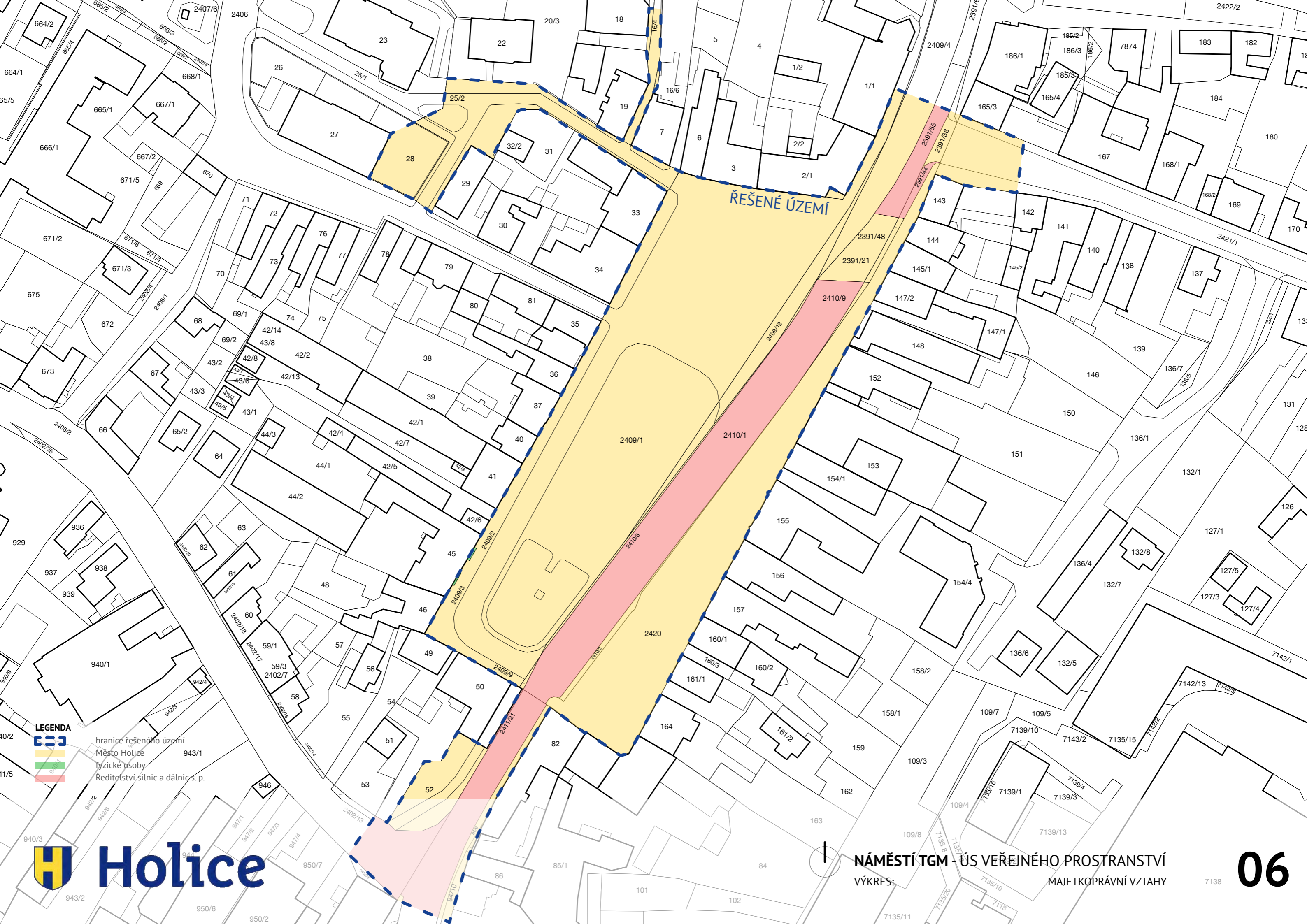
OBSAH DOKUMENTACE

**02**













ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

- LEGENDA**
-  hranice řešeného území
  -  Město Holice
  -  fyzické osoby
  -  Ředitelství silnic a dálnic s. p.



**NÁMĚSTÍ TGM - ÚS VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ**  
VÝKRES: MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

**06**

7138














LEGENDA

- okolní objekty
- katastrální mapa
- živý plot
- zeleň stávající / navržena

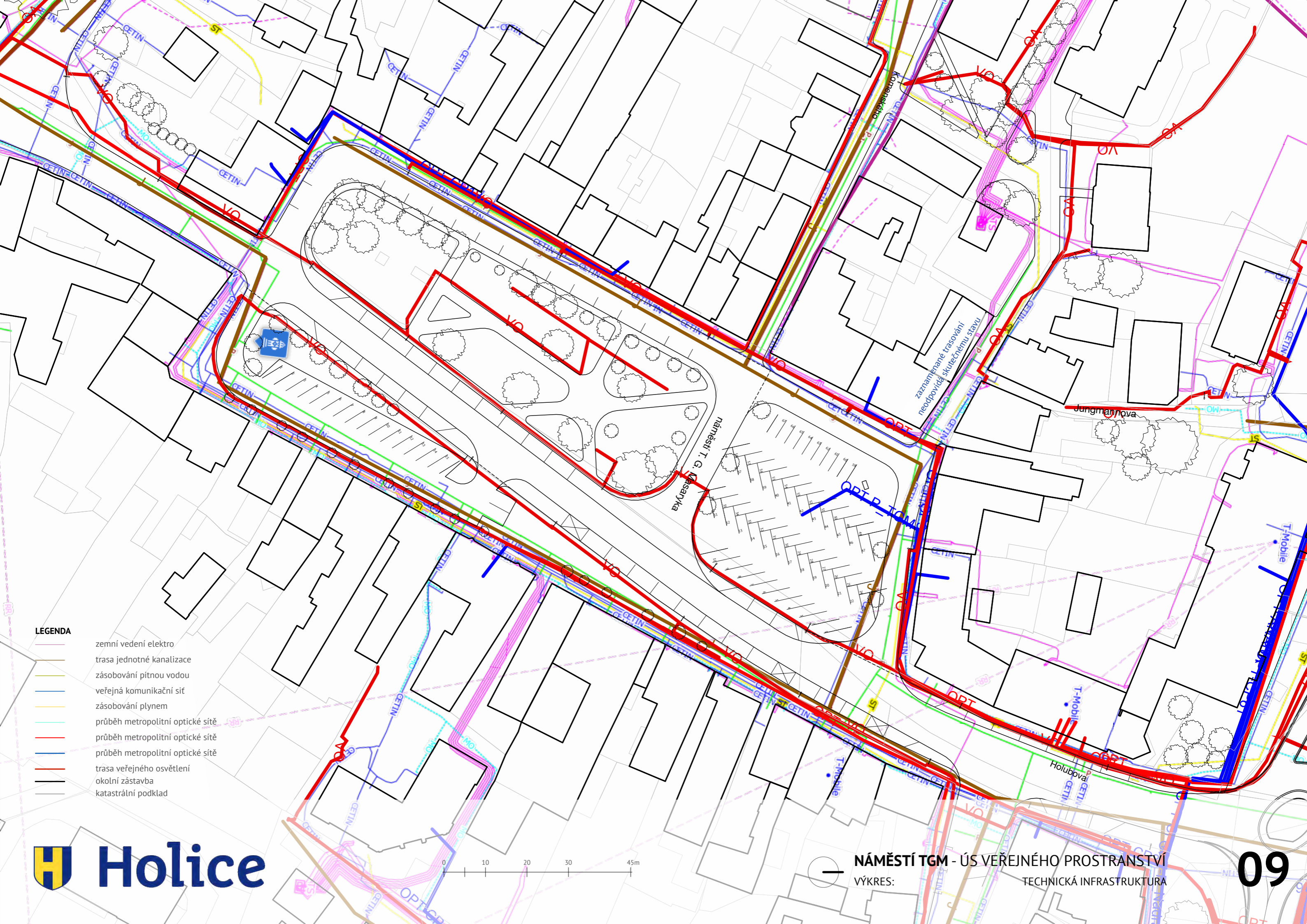


**LEGENDA**

-  bývalá silnice I. tř. v profilu neodpovídající průjezdné komunikaci náměstím
-  měšťanské domy náměstí s využitím obchodním parterem
-  měšťanské domy náměstí s potenciálním využitím obchodním parterem
-  problematický objekt trafostanice
-  problematické umístění sakrální památky
-  problematický / nekoncepčně řešený prostor
-  vjezdy obytných domů z prostoru náměstí
-  stávající pěší propojení
-  chybějící pěší propojení
-  možné propojení zelených ploch
-  intenzivní tranzitní doprava
-  okolní zástavba
-  katastrální podklad

**DALŠÍ PROBLÉMY:**

- neatraktivní ztvárnění parteru po celém obvodu náměstí
- vedení sítě v návaznosti na parter bez možnosti vysazení stromořadí
- nekoncepční řešení mobiliáře a osvětlení
- dožitý mobiliář
- velké množství parkovacích ploch bez možnosti kulturního rozvoje náměstí
- četnost malých stromů, které nezlepšují mikroklima prostoru
- průjezdná komunikace dělicí prostor náměstí na dvě rozdělené části s problematickým propojením



**LEGENDA**

- zemní vedení elektro
- trasa jednotné kanalizace
- zásobování pitnou vodou
- veřejná komunikační síť
- zásobování plynem
- průběh metropolitní optické sítě
- průběh metropolitní optické sítě
- průběh metropolitní optické sítě
- trasa veřejného osvětlení
- okolní zástavba
- katastrální podklad





## PRŮVODNÍ ZPRÁVA

### Identifikační údaje

Projekt:	<b>KONCEPČNÍ URBANISTICKÁ STUDIE ÚPRAV NÁMĚSTÍ T. G. MASARYKA V HOLICÍCH</b>
Stupeň:	Architektonická studie
Katastrální území:	Holice v Čechách [641146]
Pořizovatel:	<b>MĚSTSKÝ ÚŘAD HOLICE</b> Holubova 1, 534 01 Holice
Zhotovitel:	<b>HRDYARCHITEKT s.r.o.</b> Smilova 401, 530 02 Pardubice, Zelené Předměstí Ing.arch. <b>Pavel Hrdý</b>   Autorizovaný architekt, číslo autorizace ČKA - 04 720 Ing.arch. <b>Lukáš Burda</b>

### Vymezení řešeného území

Řešené území koncepční studie veřejného prostranství je vymezeno náměstím T. G. Masaryka v Holicích a jeho bezprostředně navazující strukturou ulic a městských bloků, jak je patrné z grafické části dokumentace. Jedná se o historické jádro města vymezené křižovatkou Vysokomýtské a Pardubické ulice na jižní straně, Kompaktní zástavbou náměstí a ulice Palackého na východní straně, kompaktní zástavbou a ulicí Komenského a propojením přes Jungmannovu uličku směrem k autobusovému nádraží na západní straně. Ze severu je území vymezeno okružní křižovatkou ulic Nádražní, Holubova a Bratří Čapků. Území zahrnuje plochu centrálního náměstí s rozsáhlými veřejnými prostranstvími, přilehlé uliční prostory s obchodními a obytnými domy městského typu, lokální dopravní napojení a plochy vhodné pro pěší i cyklistický pohyb.

Do řešeného území jsou zahrnuty pozemky parc. č.: 16/4, 16/5, 16/6, 25/2, 28, 52, 94/10, 2391/21, 2391/36, 2391/48, 2406, 2409/1, 2409/4, 2409/8, 2409/9, 2409/12, 2410/2, 2410/3, 2410/9, 2411/8, 2411/18, 2411/22, 2420, 2421/1 a 2422/2 ve vlastnictví města, pozemky parc. č.: 2391/44, 2391/55, 2391/61, 2402/15, 2410/1 a 2411/20 ve vlastnictví ŘSD u kterých se řeší předání do vlastnictví města a pozemku parc. č.: 25/1 ve vlastnictví Římskokatolické farnosti v katastrálním území Holice v Čechách. Jedná se o plochu přibližně 18 790 m².

Architektonická studie je řešena na pozemcích ve vlastnictví města Holice a ŘSD, kde je v jednání majetkový převod do vlastnictví města. Dále je studie řešena na vybraných částech sousedících parcel, kde koncepce slouží jako doporučení pro koordinovaný rozvoj úprav veřejných prostranství a potenciální budoucí stavební investice. Kompletní rozsah řešeného území je uveden a graficky vyznačen v úvodních výkresech této studie.

### Charakteristika řešeného území

Řešené území náměstí v Holicích a jeho bezprostředního okolí tvoří významný veřejný prostor v rámci městské struktury, který propojuje občanskou vybavenost, historickou zástavbu a navazující obytné území. Náměstí funguje jako přirozené centrum s koncentrací služeb, veřejných institucí a pobytových funkcí, zároveň však plní i důležitou dopravní roli v rámci města. Území je dobře dostupné pěšky i na kole z přilehlých obytných čtvrtí. Automobilová dostupnost je zajištěna napojením na hlavní městské komunikace, což se odráží ve zvýšených nárocích na organizaci dopravy a parkovací kapacity. Město Holice zároveň plní roli spádového centra pro širší okolí, což se významně promítá do intenzity dopravního zatížení v průběhu dne – zejména v ranních a odpoledních špičkách při přesunech obyvatel za prací, službami a občanskou vybaveností.

Charakter okolní zástavby je pestrý, s převahou městských domů s aktivním parterem, doplněných o objekty občanské vybavenosti a drobné komerční provozy. Veřejný prostor je v současnosti výrazně determinován dopravní infrastrukturou, plošně naddimenzovanými zpevněnými plochami a nedostatkem jasně definovaných pobytových zón. Technický stav povrchů je místy nevyhovující, s projevy opotřebení, lokálních poruch a nejednotného materiálového řešení. Zeleň je v území zastoupena spíše formou jednotlivých stromů či menších ploch, které vyžadují systematičtější koncepční uchopení a doplnění.

Řešené území je s patrným souvislým výškovým spádem v severojižním směru. Celkový výškový rozdíl v řešeném území činí přibližně 2,75 m, přičemž sklon je plynulý a bez výrazných terénních zlomů. Tento charakter terénu vytváří vhodné podmínky pro bezbariérové řešení a umožňuje citlivé začlenění pobytových ploch, pěších tras i dopravních prvků bez nutnosti rozsáhlých terénních úprav. Výškové členění území zároveň nabízí potenciál pro jemnou modelaci prostoru, práci s odvodněním a zvýraznění jednotlivých funkčních zón veřejného prostranství.

### Limity využití území

Řešené území je zatíženo souborem prostorových, dopravních i provozních limitů, které významně ovlivňují možnosti jeho využití a dalšího rozvoje. Zásadním omezením je stávající průjezdná komunikace severojižního směru, která dnes plní funkci hlavní

dopravní osy, avšak svým charakterem rozděluje náměstí na dvě obtížně propojitelné části a omezuje pobytový potenciál veřejného prostoru. Na tuto komunikaci navazuje vysoký podíl povrchového parkování, často řešeného bez jasného prostorového řádu, což vede k nečitelnosti prostoru, kolizím mezi jednotlivými druhy dopravy a potlačení pěšího pohybu.

Dalším významným limitem využití území je neatraktivní řešení parteru po celém obvodu náměstí. Aktivní městský parter je zde výrazně oslaben, v mnoha místech technicky zanedbaný a bez jasné vazby na veřejný prostor, což negativně ovlivňuje celkovou živost a pobytovou kvalitu náměstí. Vedení inženýrských sítí v těsné návaznosti na uliční frontu zároveň výrazně omezuje možnosti výsadby plnohodnotného stromořadí a vzniku souvislé zelené struktury, která by přispěla ke zlepšení mikroklimatických podmínek a prostorového měřítka náměstí. Stávající zeleň je tvořena převážně menšími, izolovanými stromy, jejichž rozsah a kvalita nejsou schopny účinně reagovat na přehřívání zpevněných ploch ani vytvořit dostatečný stín a pobytový komfort. Samostatnou skupinu limitů představuje dožilý městský mobiliář, který je v území rozmístěn nesystematicky a bez jednotného výtvarného i funkčního řešení. Tyto prvky dnes spíše tříští prostor než aby jej kultivovaly a podporovaly jeho společenské využití. Významným omezením dalšího rozvoje je rovněž vysoký podíl povrchových parkovacích ploch, které zabírají podstatnou část náměstí a výrazně redukují možnosti pro kulturní, společenské a pobytové aktivity.

### Architektonický a urbanistický koncept návrhu

Základní myšlenkou architektonického a urbanistického návrhu je sjednocení prostoru náměstí T. G. M. do čitelného a přehledného celku s jasně definovanými pobytovými a pohybovými vazbami. Návrh vychází z analytických podkladů již zpracovaných studií, zejména z analýzy Nadace Přátelství, jejíž závěry se shodují s vlastním terénním pozorováním, dále ze Studie dopravní situace a parkování v Holicích a v neposlední řadě navazuje na připravované úpravy okružní křižovatky ulic Holubova, Nádražní a Bratří Čapků. Tyto podklady definují hlavní problémy území i jeho potenciál a tvoří výchozí rámec pro navržené řešení. Hlavním motivem návrhu je vytvoření podélné městské osy sever–jih, která propojuje nejvíce vytižené funkce území – obchodní parter s obchodem a polyklinikou, parkovou plochu a navazující veřejná prostranství. Tato osa je doplněna systémem příčných vazeb, jež zajišťují přirozené propojení náměstí s okolní zástavbou, parkovištěm, parkem i autobusovým nádražím.

Nástrojem pro naplnění konceptu je zřízení sdílené zóny se zklidněným průjezdem náměstím, kolem něhož se soustřeďují hlavní pobytové plochy. Rozšířené chodníky a pobytové ostrůvky se zelení a stromovou výsadbou vytvářejí místa pro pobyt a přirozeně podporují společenský život. Zeleň zde plní nejen estetickou, ale i mikroklimatickou funkci, přičemž návrh pracuje s kombinací zachovaných stromů a nových výsadeb, které pomáhají definovat měřítko prostoru a vytvářejí „deštník“ náměstí.

Další důležitou myšlenkou návrhu je posílení vazby náměstí na parkovou plochu a klidnější části území. Přechod mezi rušným veřejným prostorem a parkem je řešen postupným zklidněním, doplněním pobytových ploch, zelených ostrůvků a mobiliáře, čímž vzniká plynulý přechod bez ostrých hranic. Návrh zároveň vytváří flexibilní rámec pro každodenní využití i příležitostně společenské a kulturní akce a podporuje dlouhodobý rozvoj náměstí jako živého centra města.

**K významným hodnotovým prvkům návrhu patří:**

- Přehledná a čitelná skladba veřejných prostranství, vycházející ze stávající urbanistické struktury náměstí a posílená jasným vymezením hlavních pobytových ploch, pěších vazeb a klíčových uzlů.
- Posílení přírodního charakteru území, zejména prostřednictvím systematického doplnění stromové a keřové zeleně.
- Jednoduché a účelné dopravní řešení, založené na zklidnění průjezdné komunikace a principu sdíleného prostoru.

**Architektonicko-materiálové řešení veřejných prostranství**

Řešení návrhu vychází z principů střízlivé současné architektury bez módních a formálních excesů. Cílem je vytvořit nadčasové a dlouhodobě udržitelné veřejné prostranství, které respektuje měřítko města a navazuje na charakter okolní zástavby. Návrh pracuje s využitím stávajících pěších vazeb a jejich propojením v rámci nově definovaných pobytových ploch náměstí, s důrazem na podporu a zachování stávající vzrostlé zeleně a její kompozičně promyšlené doplnění.

Materiálové řešení povrchů a detailů navazuje na stávající realizace veřejných prostranství v centru města Holic a pracuje s kvalitními, trvanlivými materiály – zejména s kamennými a betonovými povrchy v různém skladebném ztvárnění. Ty jsou citlivě doplněny současnými prvky městského mobiliáře, ocelovými detaily a dřevěnými sedacími prvky, které společně vytvářejí jednotný, kultivovaný a snadno udržovatelný celek.

### Sdílená plocha

Navržené řešení sdílených ploch v prostoru náměstí vychází z platné legislativy České republiky, zejména ze zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který v § 39 stanovuje pravidla provozu v obytných a pěších zónách. Tato pravidla jsou v návrhu aplikována do podoby sdílené zóny, kde je kladen důraz na přednostní postavení chodců, výrazné snížení rychlosti automobilové dopravy (max. 20 km/h) a vysokou míru ohleduplnosti všech účastníků provozu. Parkování je umožněno výhradně na jasně vymezených plochách, což je zásadní princip přenesený do celkové organizace náměstí.

Koncepce sdíleného prostoru je v plném souladu s Technickými podmínkami Ministerstva dopravy TP 132 Zásady zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obci. Uliční prostor je navržen převážně v jedné výškové úrovni, členění prostoru je dosaženo prostřednictvím urbanistických a krajinářských prvků, nikoli pomocí tvrdých bariér. Tento přístup umožňuje vytvořit

čitelný a pobytově hodnotný veřejný prostor, který přirozeně zpomaluje dopravu a podporuje vzájemnou interakci uživatelů.

Základním kompozičním prvkem sdílené plochy je středový pás severojižní komunikace, který slouží jako prostorový i funkční regulátor dopravy a je využit pro parkování na vymezených stáních a současně pro výsadbu aleje vzrostlých stromů. Stromořadí ve středovém pásu opticky zužuje jízdní prostor, čímž přispívá k přirozenému zpomalení provozu, zlepšuje mikroklima náměstí a vytváří srozumitelné členění sdílené plochy bez nutnosti výškového oddělení.

Hlavní pěší trasy a pobytové proudy jsou v návrhu zvýrazněny pomocí tečkované malby principů taktického urbanismu. Hustší tečkování je použito v místech největší koncentrace pěšího pohybu, zatímco řidší struktura teček umožňuje vnímat prostor jako jeden soudržný celek se smíšeným provozem.

Bezpečné oddělení automobilové dopravy od pobytových a pěších ploch je v návrhu řešeno pomocí sutilních zahrazovacích sloupků, které jsou umísťovány v blízkosti rozšířených chodníků, parkovacích stání a pobytových ploch. Sloupky nejsou vnímány jako bariéra, ale jako jemný navigační prvek, který zvyšuje bezpečnost chodců a současně zachovává otevřený charakter sdíleného prostoru v souladu s TP 132.

Důležitou roli v návrhu sdílené zóny hraje zeleň, která je využita nejen jako estetický prvek, ale jako aktivní nástroj regulace dopravy a prostorového členění. Stromové aleje, zelené ostrůvky a mobilní zeleň vymezují pobytové plochy, podporují orientaci v prostoru a přispívají ke zlepšení mikroklimatických podmínek náměstí. Zeleň je zároveň klíčovým prvkem pro vytvoření prostředí, které odpovídá charakteru sdílené zóny a podporuje její dlouhodobé využívání.

Vjezd do sdílené zóny je jednoznačně označen dopravními značkami IZ 10a „Sdílená zóna“ a IZ 10b „Konec sdílené zóny“ a je zároveň stavebně-technicky zvýrazněn změnou povrchů a prostorovým uspořádáním. Toto řešení odpovídá požadavkům TP 132 na jasnou čitelnost změny dopravního režimu a podporuje přirozené chování řidičů již při vjezdu do náměstí.

Navržená sdílená plocha tak propojuje legislativní rámec, technické standardy a konkrétní architektonické a urbanistické prvky návrhu do jednotného a srozumitelného systému. Výsledkem je bezpečný, přehledný a pobytově kvalitní veřejný prostor, který podporuje každodenní život náměstí. Zpracovaná studie je průběžně projednávána na Stavební prevenci HZS Pardubice a dopravním inspektorátu PČR Pardubice.

Návrh zároveň uvažuje s postupnou etapizací realizace podle investičních možností a aktuálních potřeb města. Návrh umožňuje možnost realizace dílčích záměrů pomocí nestavebních řešení, což umožňuje prověření návrhu s minimálními náklady, a následně řešení optimalizovat před finální stavební realizací.

V případě uplatnění nestavebních opatření vedoucích ke zřízení sdílené zóny je však nutné, aby tato řešení byla nejpozději do 2 let převedena do plnohodnotné stavební podoby, která bude odpovídat požadavkům platné legislativy a technických předpisů pro sdílené zóny. Klíčovým předpokladem pro zahájení fungování sdílené zóny je realizace minimálně v rozsahu nestavebních opatření, spočívajících zejména v reorganizaci středového pásu komunikace, doplnění grafického pojednání povrchů a instalaci prvků pro optické a fyzické vymezení prostoru. Rozsah sdílené zóny je v rámci návrhu doporučen a jednoznačně vymezen, přičemž jeho přesné vyznačení je součástí samostatného grafického výkresu č. 58.

## Popis stavebních prvků

### Zelené ostrůvky

Zelené ostrůvky jsou navrženy jako pobytové a prostorově členící prvky veřejného prostranství s kombinací trvalkových výsadeb a vzrostlé vysoké zeleně. Jejich umístění reaguje na provozní a pobytové vazby v území a zároveň plní funkci mikroklimatického zlepšení prostoru a vizuální regulace dopravy. Ostrůvky jsou situovány na rozšířeném parteru před objektem polikliniky a obchodem, kde vytvářejí pobytový prostor s možností krátkodobého setrvání. Další zelený ostrůvek vymezuje intimnější prostor morového kříže vůči přilehlým parkovacím plochám a zvyšuje jeho důstojnost. Další ostrůvek je součástí propojovací pobytové plochy s parkem, kde podporuje plynulý přechod mezi zpevněnými a zelenými plochami. Poslední zelený ostrůvek je umístěn v křižovatce pěších tras za kostelem a kromě pobytové funkce vytváří také podstavec pro přesunutou sochu Panny Marie, čímž posiluje význam tohoto místa jako orientačního a symbolického bodu území.

Konstrukčně jsou zelené ostrůvky řešeny jako monolitické betonové prvky s hladkým až jemně strukturovaným povrchem, doplněné o integrované laťované sedáky z přírodního dřeva, které umožňují neformální posezení a zvyšují pobytový komfort. Do konstrukce ostrůvků je zároveň svedena dešťová voda z okolních pochozích a zpevněných ploch, a to prostřednictvím skrytého drenážního systému, čímž je podpořeno hospodaření se srážkovou vodou a zlepšení vegetačních podmínek výsadeb.

### Zpomalovací prahy na vjezdech do náměstí

Na hlavních vjezdech do prostoru náměstí jsou navrženy zpomalovací prvky sloužící k výraznému zklidnění dopravy a jasnému vymezení vstupu do sdílené zóny. Na jižním vjezdu je navržen dlážděný ostrůvek, který opticky zužuje komunikaci a přirozeně snižuje rychlost projíždějících vozidel. Na severním vjezdu je navržen vyvýšený dlážděný přechod, jenž plní funkci zpomalovacího prahu a současně bezpečného přechodu pro chodce.

Materiálově jsou zpomalovací prahy řešeny z žulové kostky, která svým charakterem přirozeně upozorňuje řidiče na změnu režimu komunikace, zvyšuje čitelnost prostoru a zároveň navazuje na tradiční materiálové řešení.

### Zpevněné pobytové plochy z česaného betonu

V rámci zelených ploch náměstí jsou navrženy zpevněné plochy pevněné z česaného betonu jako soudobého, odolného a vhodného pro pobytové prostory. Tyto plochy vytvářejí místa pro setkávání, odpočinek a krátkodobý pobyt a zároveň propojují jednotlivé funkční části území. První pobytová plocha je situována v okolí navrženého vodního prvku a slouží jako jeho bezprostřední zázemí. Druhá plocha je řešena v prostoru se sochou Panny Marie a podporuje její vnímání jako klidového a symbolického místa. Třetí plocha je umístěna ve středovém pruhu komunikace a funguje jako zvýrazněný pěší přechod v kombinaci s výraznou zelenou plochou a vysazeným stromem aleje. Poslední pobytová plocha je navržena v návaznosti na pěší komunikace z parku a je doplněna zeleným ostrůvkem, čímž vytváří plynulý přechod mezi zpevněným a parkovým prostředím.

### Dopravní řešení

Dopravní řešení návrhu vychází ze stávající komunikační struktury území a respektuje jeho měřítko i charakter centrálního veřejného prostranství. Cílem není výrazná přestavba dopravní infrastruktury, ale její kultivace, zklidnění a lepší provázání jednotlivých částí náměstí a navazujících ploch. Návrh usiluje o vyvážení dopravní obslužnosti území s posílením pěšího a pobytového charakteru prostoru, a to zejména v místech s vysokou koncentrací pohybu obyvatel a návštěvníků.

Stávající síť pěších a obslužných komunikací je v převážné míře zachována a rozvíjena. V místech, kde současné řešení vykazuje provozní nebo orientační nedostatky, jsou navrženy korekce, které zvyšují přehlednost a bezpečnost pohybu.

Průjezdná severojižní komunikace je navržena v režimu zklidněné smíšené zóny se sdíleným provozem automobilů, cyklistů a chodců. Dopravní řešení zde pracuje s principy přirozeného zpomalování dopravy, omezením dopravních rychlostí a vizuálním sjednocením povrchů. Tím je dosaženo vyšší bezpečnosti, lepší prostupnosti území a zároveň potlačení bariérového efektu komunikace, která v současném stavu rozděluje náměstí na dvě obtížně propojené části.

Důležitým prvkem návrhu je posílení pěších vazeb napříč územím, zejména propojení parkové plochy s ostatními částmi náměstí bez nutnosti překonávání výrazných bariér. Pěší trasy jsou vedeny v přímých směrech a jsou čitelně zvýrazněny v ploše zpevněných povrchů. Cyklodoprava je integrována do společného prostoru bez samostatných vyhrazených tras, s důrazem na bezpečný a přirozený pohyb v nízkých rychlostech.

### Doprava v klidu

Návrh dopravy v klidu vychází z celkové koncepce zklidnění náměstí a posílení jeho pěšího a pobytového charakteru. Z tohoto důvodu je v řešeném území navrženo mírné snížení počtu parkovacích míst, a to ve prospěch integrace nových pěších tras, rozšíření pobytových ploch a zkvalitnění veřejného prostoru. Redukce parkování je cílená a vychází z analýzy skutečného využívání území, přičemž zachovává dostatečnou kapacitu pro obsluhu území, návštěvníky i krátkodobé stání a zároveň je uvažováno s posílením parkovacích kapacit pomocí zřízení odstavné plochy v ulici Bratří Čapků.

Nová parkovací stání jsou soustředěna především do středového pásu severojižní komunikace, kde jsou navržena jako součást sdílené zóny. Parkování je zde řešeno pomocí zatravněvací dlažby, která umožňuje vsakování dešťových vod, zlepšuje mikroklimatické podmínky a zároveň vizuálně snižuje dopravní charakter prostoru. Tento způsob řešení přispívá k lepšímu začlenění parkovacích ploch do celkové kompozice náměstí a podporuje jeho zelený a pobytový charakter.

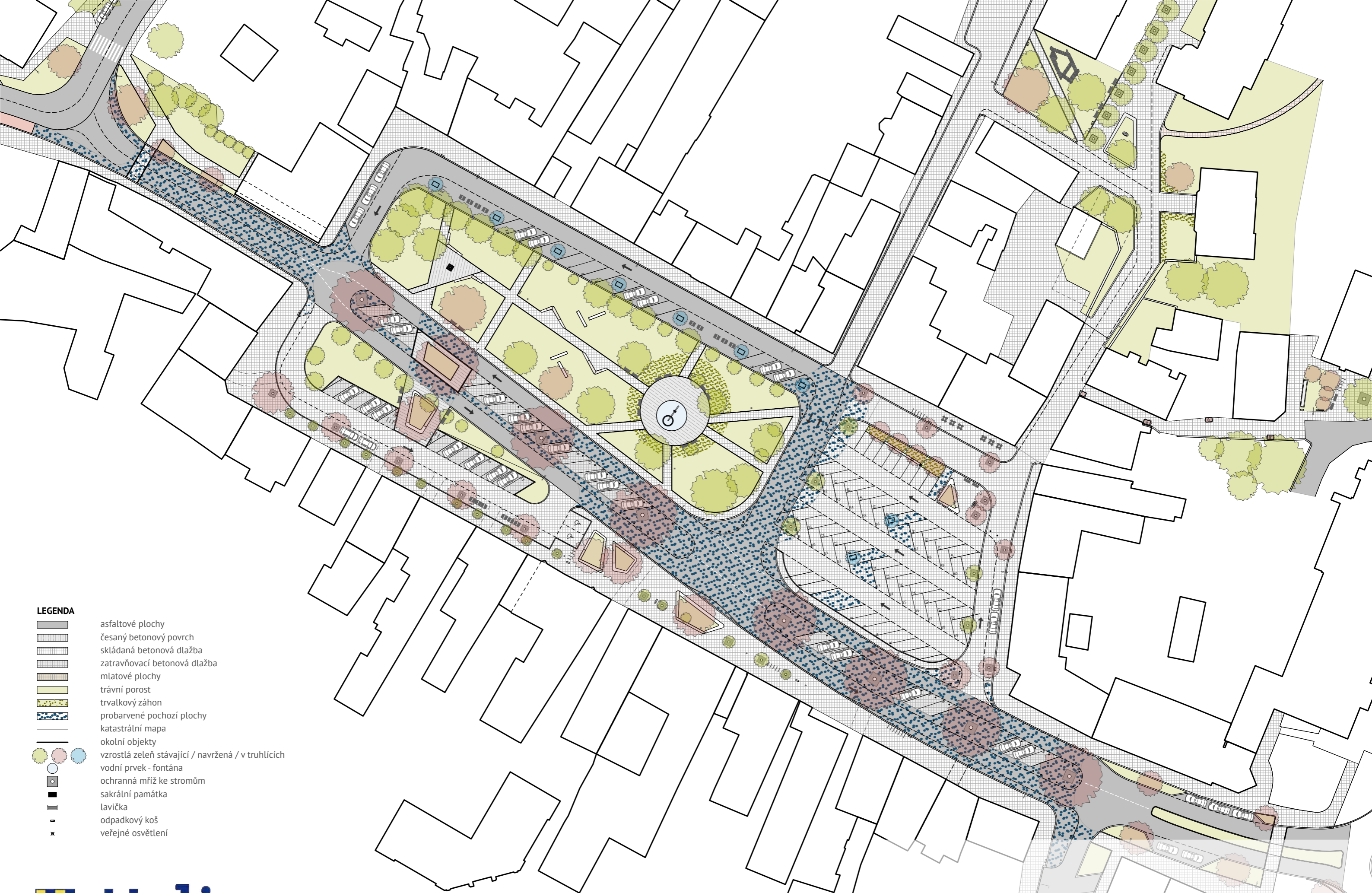
Zbylá parkovací stání v území jsou upravena především formou reorganizace stávajících ploch, nikoli jejich plošného rozšiřování. Parkování je jasně vymezeno materiálově i značením, aby nedocházelo ke kolízím s pěšími trasami ani k nežádoucímu záboru pobytových ploch. Celkové řešení dopravy v klidu tak odpovídá soudobým principům udržitelné mobility a podporuje proměnu náměstí z převážně dopravního prostoru na kvalitní a živé veřejné prostranství.

### Bilance parkovacích míst

Bilance parkovacích stání v území vychází z porovnání stávajícího a navrhovaného řešení s ohledem na celkovou koncepci zklidnění prostoru, posílení pěších vazeb a rozšíření pobytových a zelených ploch. Ve stávajícím uspořádání se v území nachází celkem 138 parkovacích míst, rozložených v ulici Holubova, podél hlavní silnice, na dlážděných plochách náměstí a v přilehlých ulicích a cípech prostoru. Navrhované řešení pracuje s celkovým počtem 124 parkovacích míst, což představuje snížení o 14 stání. Redukce parkovacích kapacit je záměrná a vychází z urbanistické snahy o omezení nadměrné automobilové dominance v centrálním veřejném prostoru. Úbytek parkovacích míst je kompenzován jejich kvalitnějším prostorovým uspořádáním, lepší čitelností a integrací do celkové koncepce náměstí. Nově navržená parkovací stání jsou v maximální možné míře začleněna do středového pásu severojižní komunikace, včetně posílení parkovacích kapacit pomocí zřízení odstavné plochy v ulici Bratří Čapků. Bilance tak reflektuje posun od kvantity parkování ke kvalitě veřejného prostoru a podporuje dlouhodobě udržitelný rozvoj náměstí.

### POZNÁMKA:

Navržené řešení je zpracováno jako koncepční urbanisticko-architektonická studie, která slouží jako podklad pro další stupně projektové přípravy a rozhodování investora. Studie vymezuje základní principy uspořádání území, funkční a prostorové vztahy, dopravní a pobytové vazby a rámcové materiálové řešení. **Pro realizaci jednotlivých stavebních úprav, zásahů do komunikací, technické infrastruktury a veřejných prostranství je nutné zpracovat příslušnou projektovou dokumentaci dle platné legislativy a projednat ji v navazujících správních řízeních!!!**



**LEGENDA**

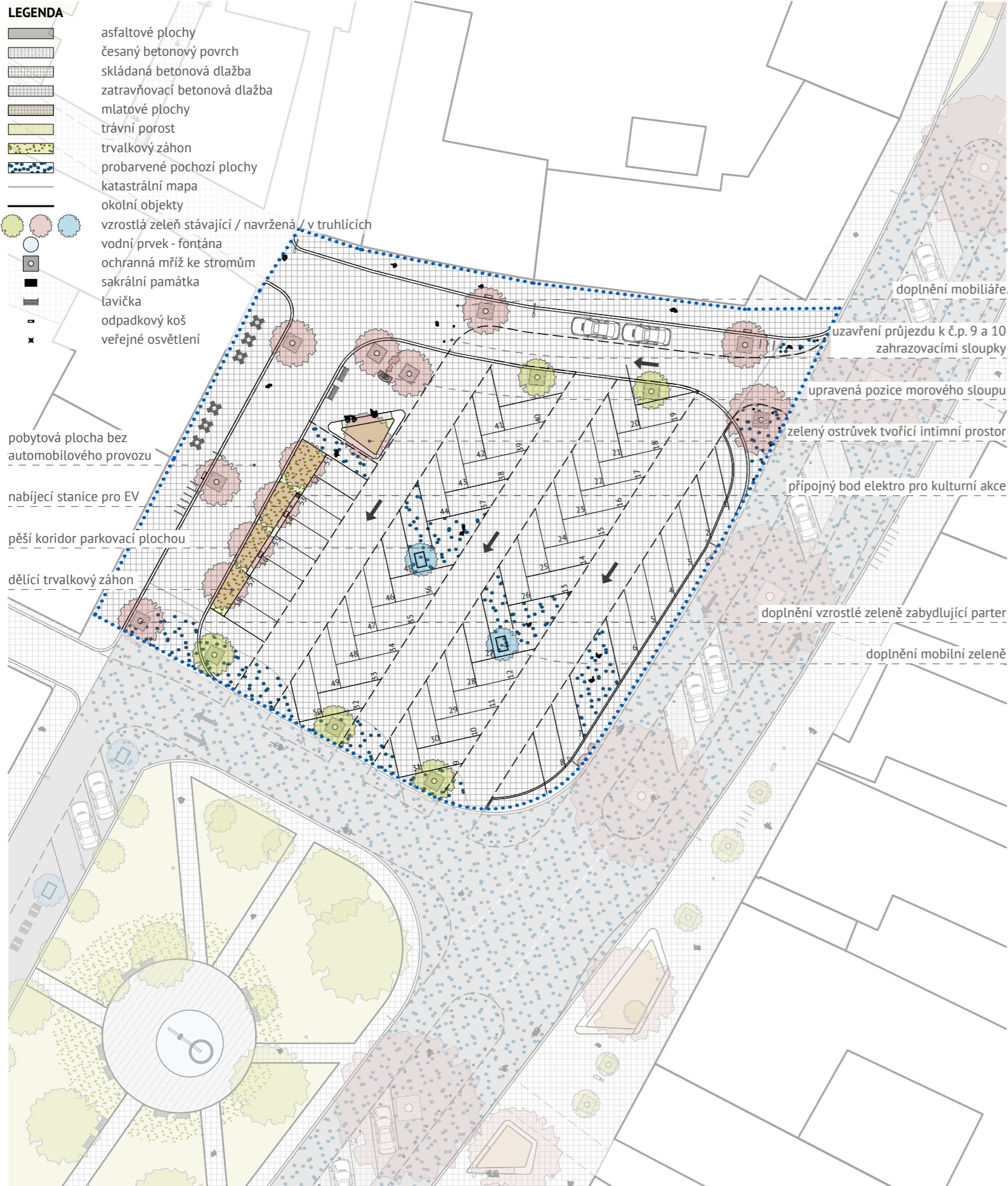
-  asfaltové plochy
-  česaný betonový povrch
-  skládaná betonová dlažba
-  zatravnovací betonová dlažba
-  mlatové plochy
-  travní porost
-  trvalkový záhon
-  probarvené pochozí plochy
-  katastrální mapa
-  okolní objekty
-  vzrostlá zeleň stávající / navržená / v truhlících
-  vodní prvek - fontána
-  ochranná mříž ke stromům
-  sakrální památka
-  lavička
-  odpadkový koš
-  veřejné osvětlení



**NÁMĚSTÍ TGM - ÚS VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ**  
 VÝKRES: URBANISTICKÁ SITUACE







**MULTIFUNKČNÍ PLOCHA - MODRÁ ZÓNA - POPIS VYUŽITÍ ZÓNY**

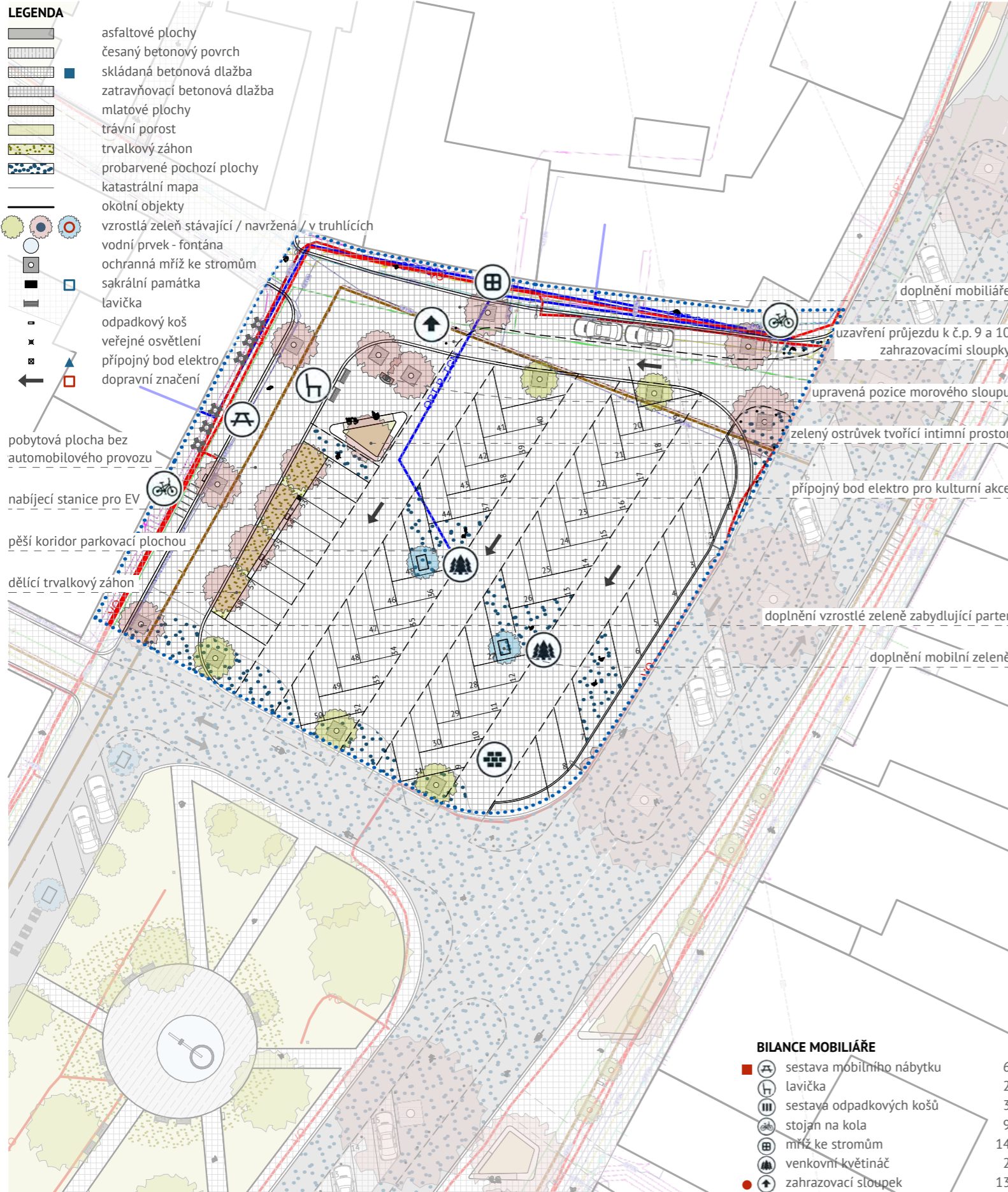
Navrhované úpravy přináší komplexní transformaci stávající plochy parkoviště a jeho navazujících zpevněných prostor s cílem vytvořit víceúčelové, kultivované a výrazně zklidněné městské prostředí. Dlážděná plocha parkoviště je řešena jako plně multifunkční – mimo standardní parkovací režim je schopna sloužit jako flexibilní veřejný prostor pro pořádání kulturních akcí, farmářských trhů, komunitních setkání či městských slavností. Dopravní koncepce této části náměstí se zásadně mění: automobilová doprava bude svedena výhradně do prostoru parkoviště, zatímco před komerčními provozy dojde k úplnému zrušení průjezdné komunikace. Tato plocha bude nově věnována pobytu – vznikne zde široká pobytová zóna určená pro zahrádky kaváren, posezení, pobytovou zeleň a volný veřejný život. Oddělení této klidové části od parkovací plochy zajistí nové navržené javorová alej doplněná o široký trvalkový záhon, který přinese nejen estetický prvek, ale také stín, mikroklimatickou funkci a jasné prostorové vymezení. Nedílnou součástí nového klidového prostoru jsou také přidružené aktivity v podobě možnosti usazení stánků s občerstvením, stánky drobných prodejců a podobně.

Důležitou součástí návrhu je úprava prostoru s morovým křížem, který je vnímán jako historicky hodnotný, avšak dnes prostorově potlačený prvek. Sloup bude pootočen směrem do náměstí tak, aby lépe vstupoval do hlavního prostoru a stal se jeho přirozenou součástí. Okolí památky bude přetvořeno do podoby klidového prostoru se zeleným ostrůvkem s možností posezení, který poskytne intimnější atmosféru a zároveň změkčí vizuální kontakt s parkovací plochou. Celým prostorem parkoviště bude nově veden pěší koridor, který propojí hlavní pěší trasy náměstí. Jeho linie bude zvýrazněna tečkovanou malbou taktického urbanismu, která jasně vymezení pohyb pěších v jinak flexibilní ploše. Do tohoto koridoru budou doplněny mobilní truhlíky se stromy, které zajistí větší komfort, stínění a zklidnění prostoru. Výsledkem je funkčně pestrá, vizuálně kultivovaná a dopravně uklidněná centrální plocha, která bude lépe sloužit obyvatelům i aktivitám města.

**MOŽNOSTI VYUŽITÍ ZÓNY - ILUSTRÁČNÍ FOTO**

**pobytový prostor, zelené ostrůvky, mobiliář**





**MULTIFUNKČNÍ PLOCHA - MODRÁ ZÓNA - POPIS ŘEŠENÝCH ÚPRAV**

**Nestavební řešení - popis navržených úprav:**

- Uzavření průjezdu k č.p. 9 a 10, doplnění zahrazovacích sloupků a vznik nové pobytové zóny s místy k posezení a pobytovou zelení. 250.000
- Doplnění mobilní zeleně v podobě truhlíků s vysazenými stromy doplněné o smíšené trvalkové výsadby typu perennemix a vysoké trávy. 250.000
- Doplnění mobilního vybavení parteru a drobného mobiliáře, zejména zahrádkové sety se stíněním, stánky pro konání kulturních akcí. 300.000
- Nové vodorovné a svislé dopravní značení reflektující změny v organizaci dopravy - grafické znázornění průchozího koridoru. 250.000

**Odhad nákladů:**

**Stavební řešení - popis navržených úprav:**

- Doplnění vrostlé zeleně a výsadeb, zahrnující nové stromy a trvalkové záhony, které posílí celkový charakter prostoru. 750.000
- Obnova a doplnění mobiliáře, zejména laviček, košů, stojanů na kola a dalších prvků podporujících komfort uživatelů. 500.000
- Úprava zpevněných ploch, oprava a stabilizace poškozených částí dlažby, doplnění ploch se zelení. 300.000
- Úprava prostoru v okolí kříž s cílem zvýšit jeho důstojnost a čitelnost v prostoru. 1.000.000
- ▲ Instalace přípojných bodů pro společenské a kulturní akce, umožňujících napojení mobilní techniky, stánků či osvětlení. 250.000
- ▲ Příprava pro nabíjecí infrastrukturu elektromobilů formou kabelových tras a osazením zemních boxů pro budoucí napojení. 250.000

**Σ nestavební řešení 1.050.000**

**Σ stavební řešení 3.050.000**

**Část navržených opatření lze realizovat okamžitě, neboť mají charakter běžné údržby, či drobných úprav :**

- Umístění mobilní zeleně – přenosné truhlíky, nádoby se zelení a sezónní vegetací, které nejsou stavebně kotveny.
- Doplnění mobiliáře – instalace volně stojících nebo lehce kotvených laviček, odpadkových košů, stojanů na kola a úprava stromových mříží.
- Drobné úpravy zpevněných ploch, jako je odstranění stávajících zahrazovacích sloupků, nebo doplnění povrchů bez zásahu do konstrukčních vrstev.
- Dočasná či mobilní značení – umístění přenosných prvků, informačních tabulek nebo dočasného vodorovného značení pro přechodné uspořádání.

**Klíčové úkoly před realizací jednotlivých stavebních úprav:**

- dopracování architektonické studie do příslušného detailu
- zpracování dokumentace pro povolení stavby a dokumentace pro provádění stavby
- projednání záměru s dotčenými orgány státní správy. Předpoklad:
  - Dopravní inspektorát
  - Hasičský záchranný sbor
  - Odbor dopravy města Holice
  - Stavební úřad města Holice

**MOŽNOSTI ÚPRAV VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ – ILUSTRÁČNÍ PŘEHLED**

**pobytový prostor, trvalkové záhony, zeleň, mobiliář**





MOŽNOSTI VYUŽITÍ ZÓNY - ILUSTRACNÍ FOTO

centrální alej, barevnost povrchů



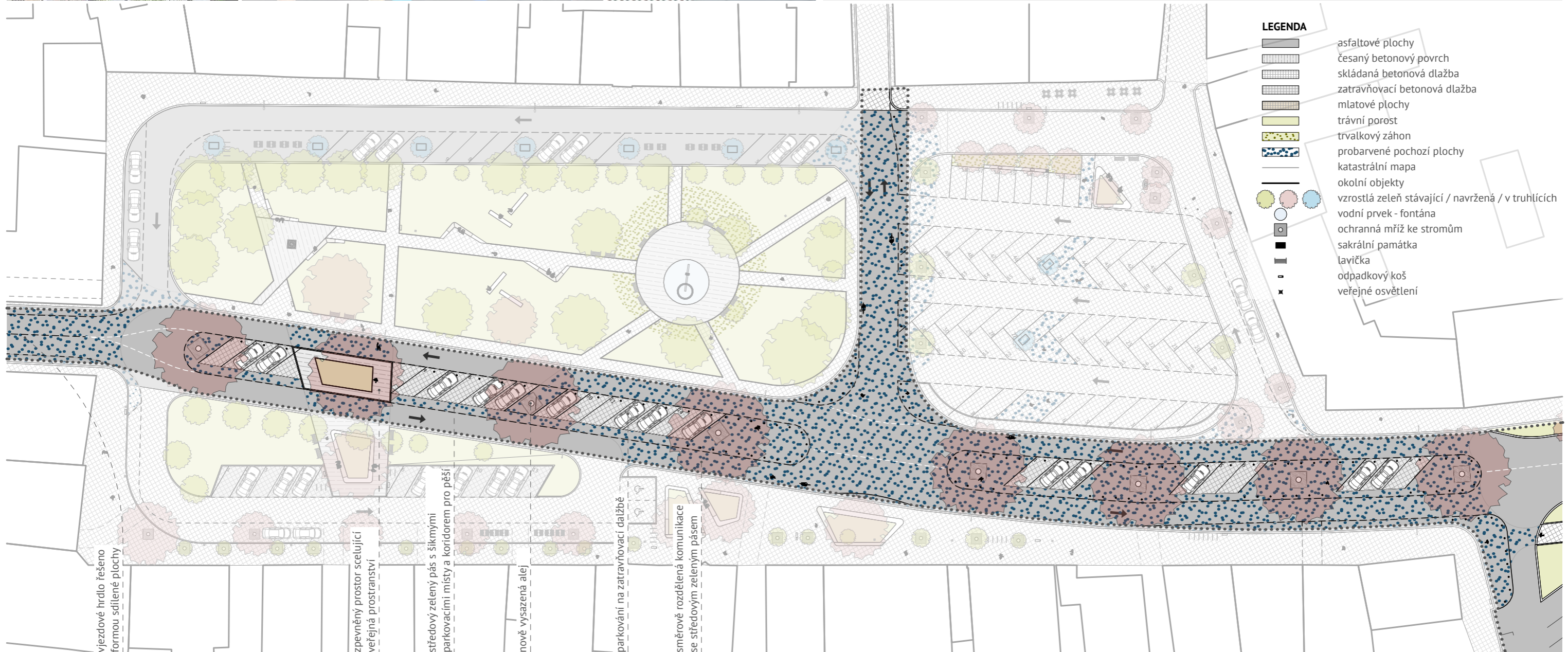
SEVEROJIŽNÍ PRŮJEZDNÁ KOMUNIKACE - ŠEDÁ ZÓNA - POPIS VYUŽITÍ ZÓNY

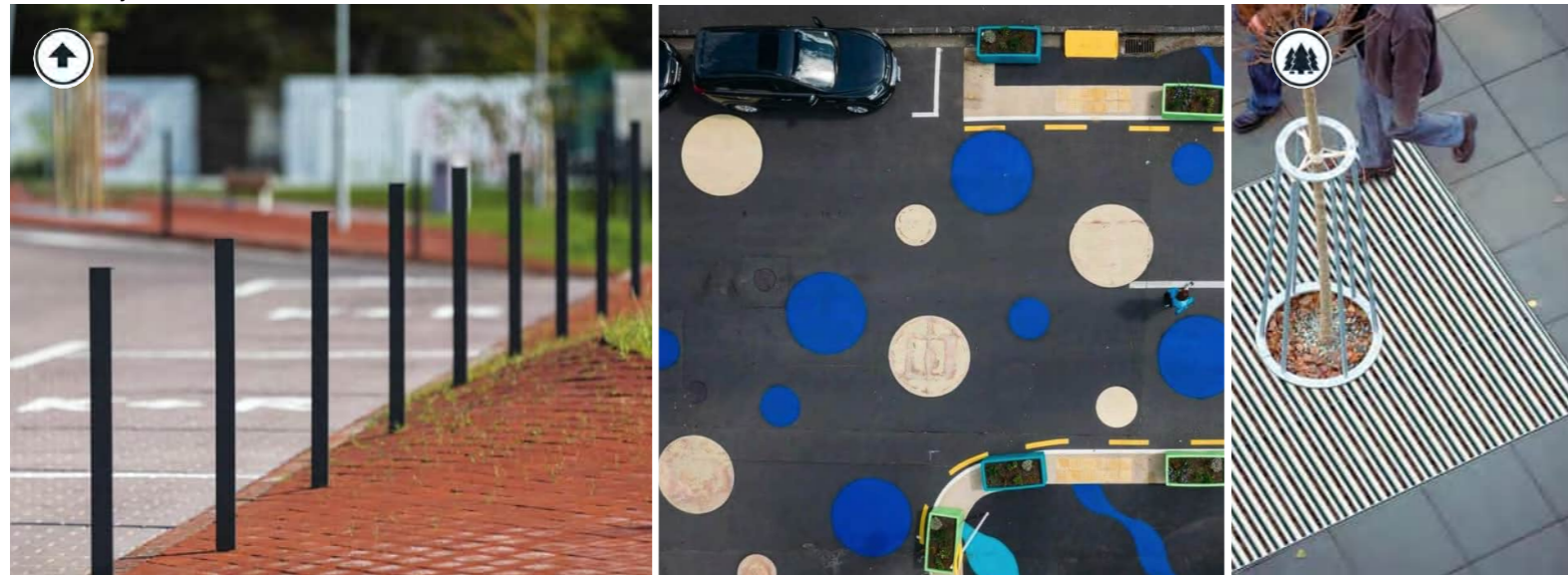
Severojižní průjezdná komunikace je navržena tak, aby nadále plnila svou dopravní funkci, avšak zároveň se stala kultivovanou součástí celého náměstí s důrazem na bezpečnost, přehlednost a komfort pro všechny uživatele. Využití stávajícího širokého uličního profilu umožňuje vložení středového parkovací pásu, který je doplněn souvislou alejí vzrostlých platanů. Tento pás plní nejen praktickou funkci parkování, ale také vizuálně usměrňuje dopravu a vytváří přirozené členění prostoru a také přirozeně ovlivňuje klimatické podmínky v rámci prostoru náměstí. Vysoká kvalita aleje bude zajištěna použitím velkoobjemových zemních prokořenitelných buněk, které poskytují stromům dostatečný prostor pro růst. Zároveň má zakládací systém retenční funkci s provzdušněním kořenového systému. Buňky budou zakryty ocelovými pochozími mřížemi, jež sjednocují povrch, umožňují pronikání vody a přitom nenarušují běžný pohyb chodců.

Celý průjezd náměstím je koncipován jako sdílená zóna odpovídající principům definovaným zákonem č. 361/2000 Sb., zejména jeho ustanovením týkajícím se pěších, obytných a sdílených prostor. Stejně jako v obytné či pěší zóně dle § 39 je zde klíčovým principem přednost chodců, kteří mohou užívat komunikaci v celé její šířce, zatímco řidiči musí dbát zvýšené ohleduplnosti, nesmí chodce ohrozit a jsou vedeni k přirozenému zpomalení provozu na rychlost maximálně 20 km/h. Podmínkou je také to, že stání vozidel je organizované pouze na vyznačených místech, což zde zajišťuje právě středový parkovací pás. Návrh přebírá všechny atributy sdíleného provozu vycházející z jeho logiky – tedy vzájemné respektování všech uživatelů, minimalizaci bariér a důraz na pobytovou i dopravní funkci prostoru.

Pro zvýšení orientace a čitelnosti je využit princip taktického urbanismu – povrchy jsou pokryty tečkovaním různé hustoty. Husté tečkování vymezuje hlavní pěší proudy, naopak řídkší tečkování umožňuje vnímat celou plochu jako soudržný sdílený prostor. Středový parkovací pás je doplněn zatravnovací dlažbou vymezující plochy pro parkování.

Pro zvýšení bezpečnosti a srozumitelnosti jsou v blízkosti hlavních pěších tras a kolem pobytových ploch umístěny subtilní zahrazovací sloupky. Ty pomáhají oddělit automobilový provoz od zón určených zejména pro chodce, a přitom nenarušují celkovou otevřenost sdíleného prostoru. Kombinace těchto prvků vytváří kultivovaný, přehledný a pobytově atraktivní uliční úsek, který odpovídá současným požadavkům na bezpečné, zelené a živé městské prostředí a zároveň respektuje zákonný rámec provozu v prostorách sdíleného typu.





**Nestavební řešení - popis navržených úprav:**

- **Doplnění mobilního vybavení a drobného mobiliáře**, zejména dočasných květníků oddělujících pojízdné plochy od pochozích. 300.000
- **Nové vodorovné a svislé dopravní značení**, které reflektuje optimalizaci provozu, zahrazovací sloupky v levném provedení. 300.000
- **Realizace malby taktického urbanismu**, která pomocí barevných symbolů zvýrazní dopravně zklidněné části sdílené zóny. 1.500.000

**Σ nestavební řešení 2.100.000**

**Stavební řešení - popis navržených úprav:**

- **Úprava povrchů parkovacích ploch** a jejich sjednocení žulovou dlažbou. 1.700.000
- **Vyznačení středového průchozího pásu** tvořícího průchozí trasu mezi hlavními částmi prostoru, zahrazovací sloupky ve standardním provedení. 800.000
- **Doplnění výsadby zeleně**, a to zejména výsadba středové aleje v podobě vzrostlých platanů. 1.600.000
- **Úprava výšky obrubníků** pro výškové sjednocení pochozích a pojízdných ploch. 650.000
- ▲ **Obnova asfaltového povrchu komunikace** po provedených úpravách 5.500.000

**Σ stavební řešení 10.250.000**

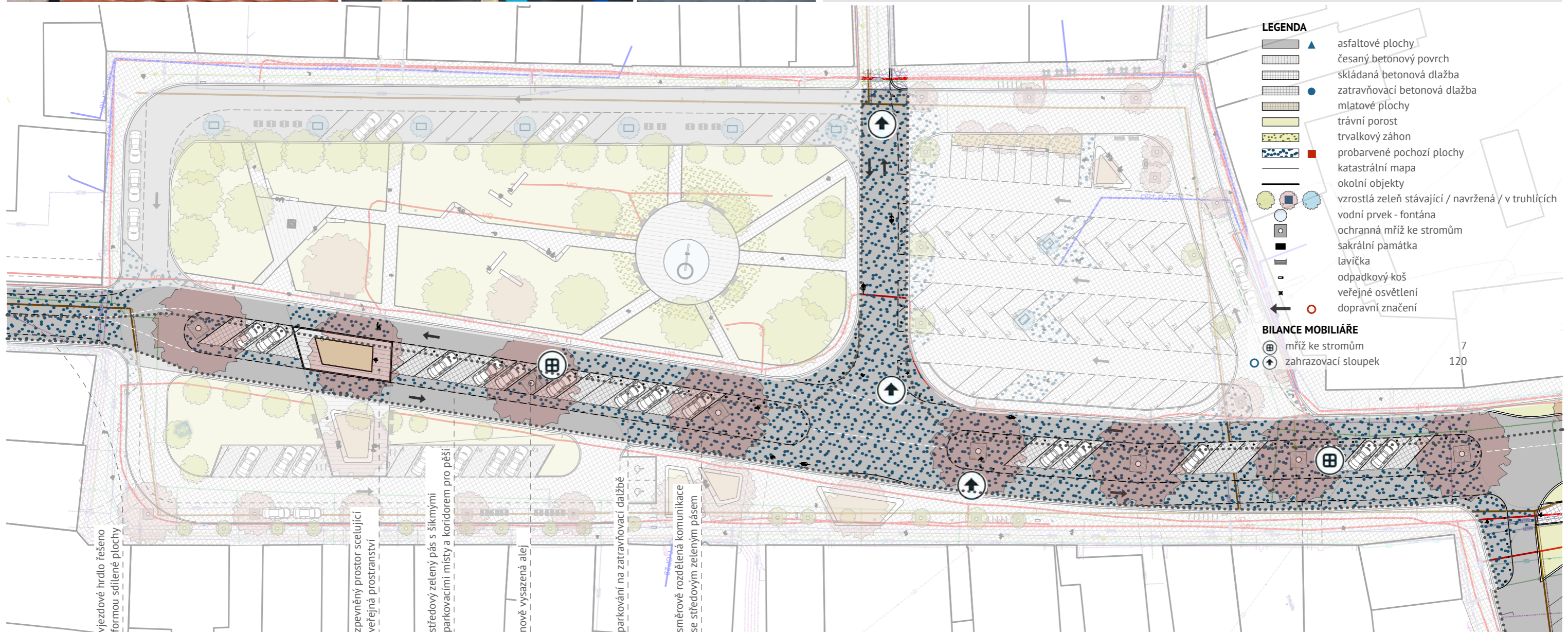
**Tečkování sdílené plochy:**

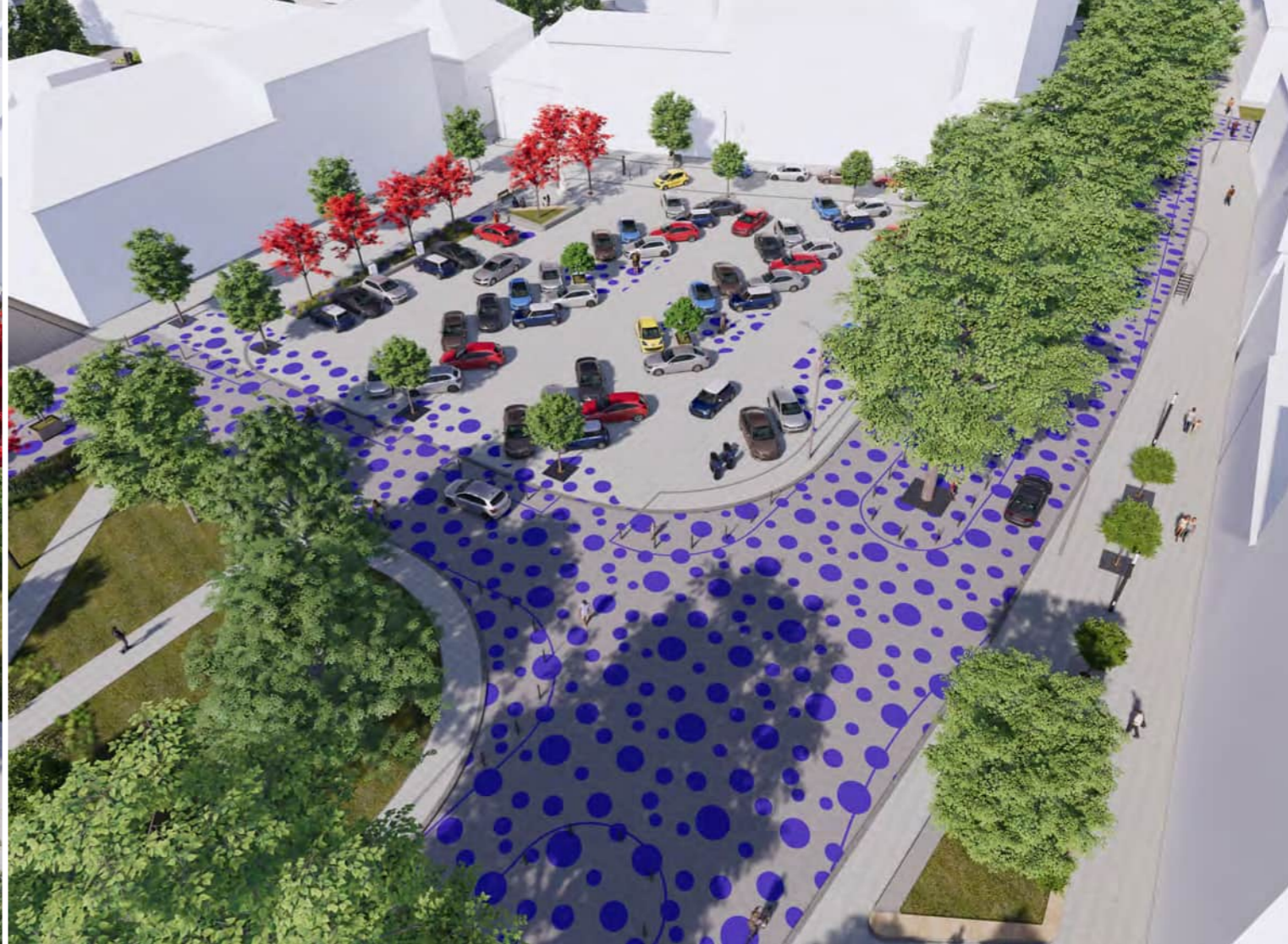
Grafické pojednání sdílené plochy vychází z předlohy velkoformátové šablony, přesná podoba prvků taktického urbanismu bude součástí dopracování detailu studie. Barva bude skrz šablonu malována na vyčištěné a odmaštěné zpevněné plochy Barvou pro silniční značení RAL 5012, nanášena válečkem, štětce, nebo stříkáním. Kontury jízdních pruhů jsou navrženy v plné barvě o šířce kontury 100 mm.

**Klíčové úkoly před realizací jednotlivých stavebních úprav:**

- dopracování architektonické studie do příslušného detailu
- zpracování dokumentace pro povolení stavby a dokumentace pro provádění stavby
- projednání záměru s dotčenými orgány státní správy. Předpoklad:
  - Dopravní inspektorát
  - Hasičský záchranný sbor
  - Odbor dopravy města Holice
  - Stavební úřad města Holice

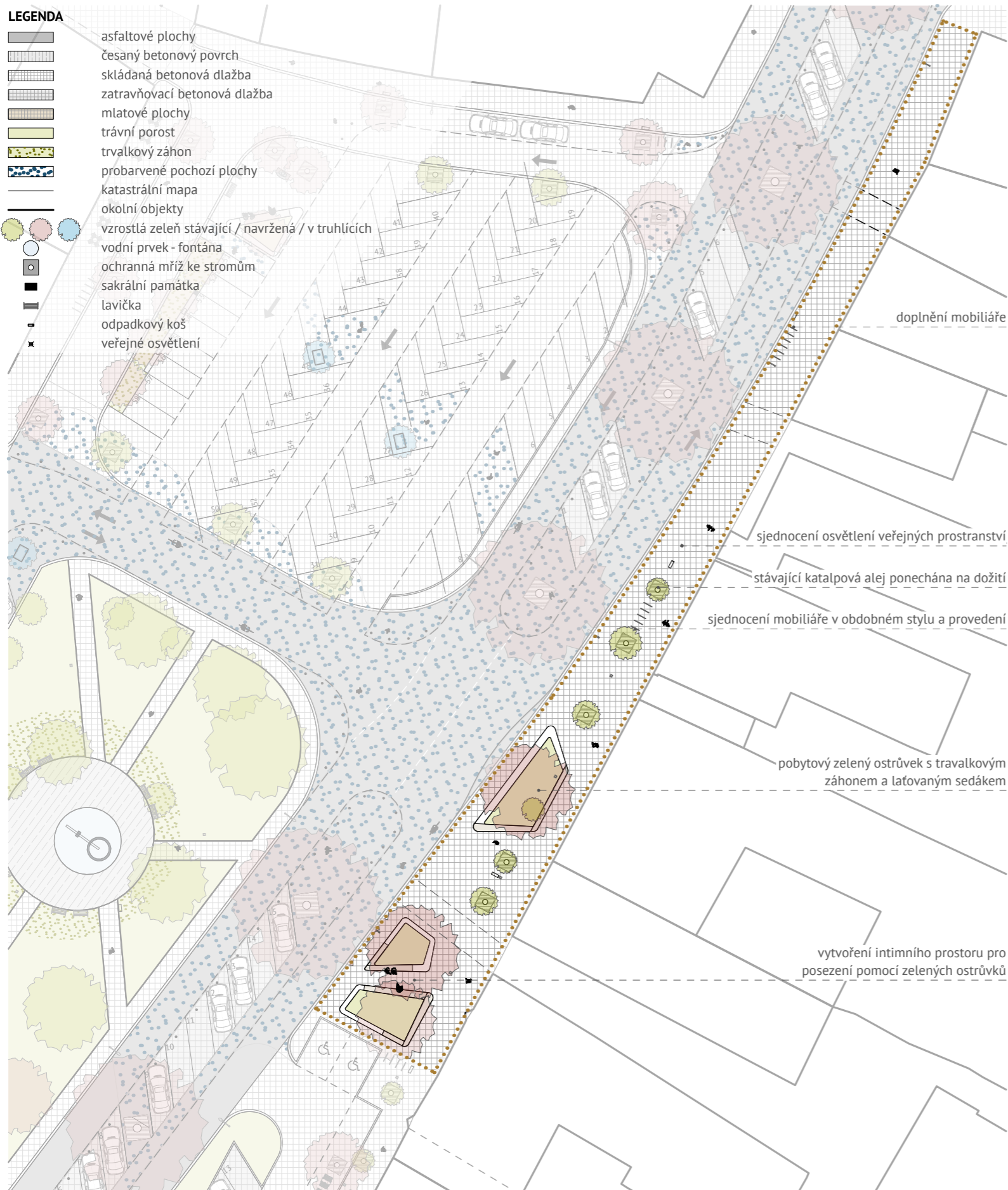
**Odhad nákladů:**





**LEGENDA**

-  asfaltové plochy
-  česaný betonový povrch
-  skládaná betonová dlažba
-  zatravnovací betonová dlažba
-  mlatové plochy
-  travní porost
-  trvalkový záhon
-  probarvené pochozí plochy
-  katastrální mapa
-  okolní objekty
-  vzrostlá zeleň stávající / navrhovaná / v truhlících
-  vodní prvek - fontána
-  ochranná mříž ke stromům
-  sakrální památka
-  lavička
-  odpadkový koš
-  veřejné osvětlení

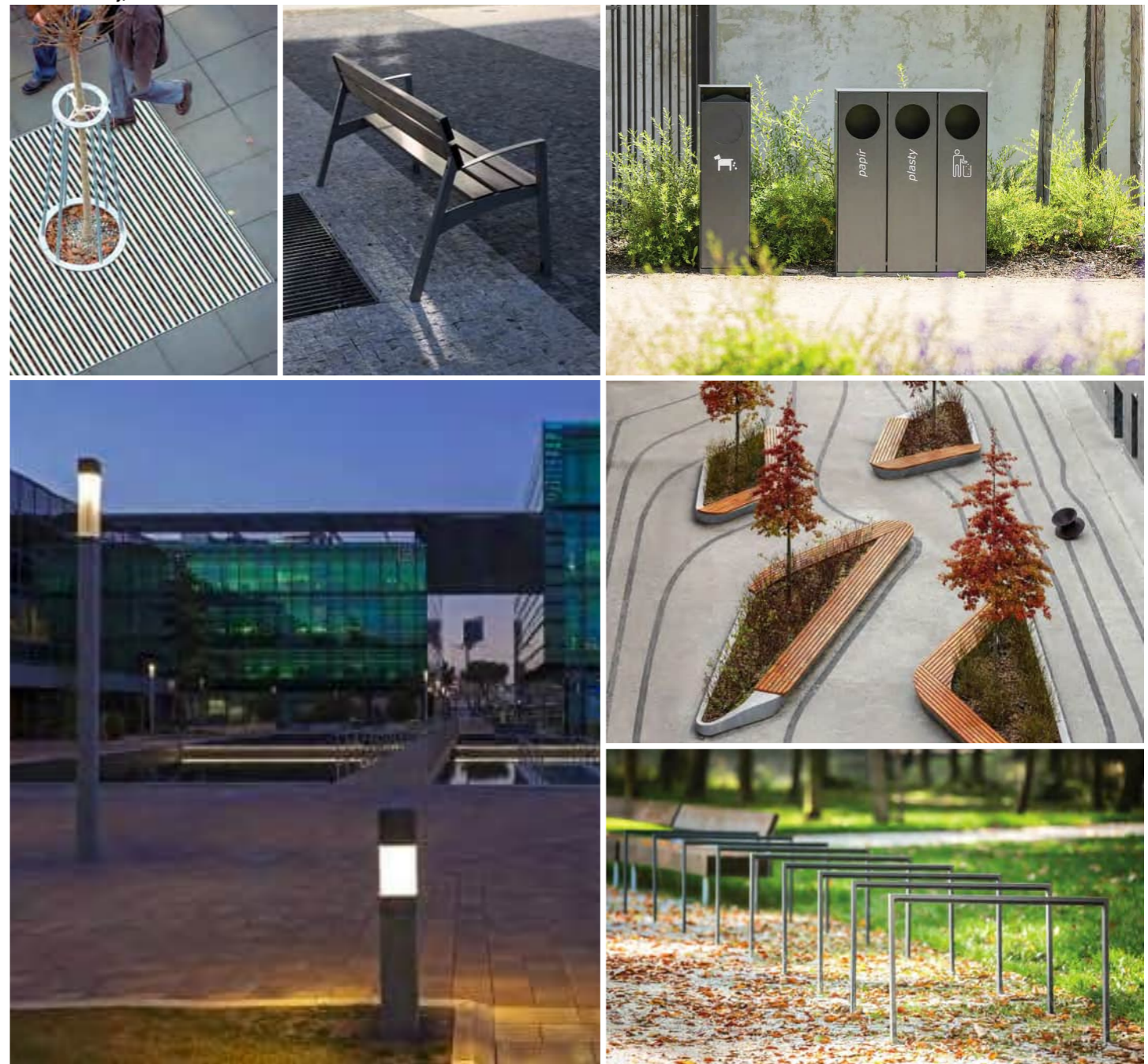


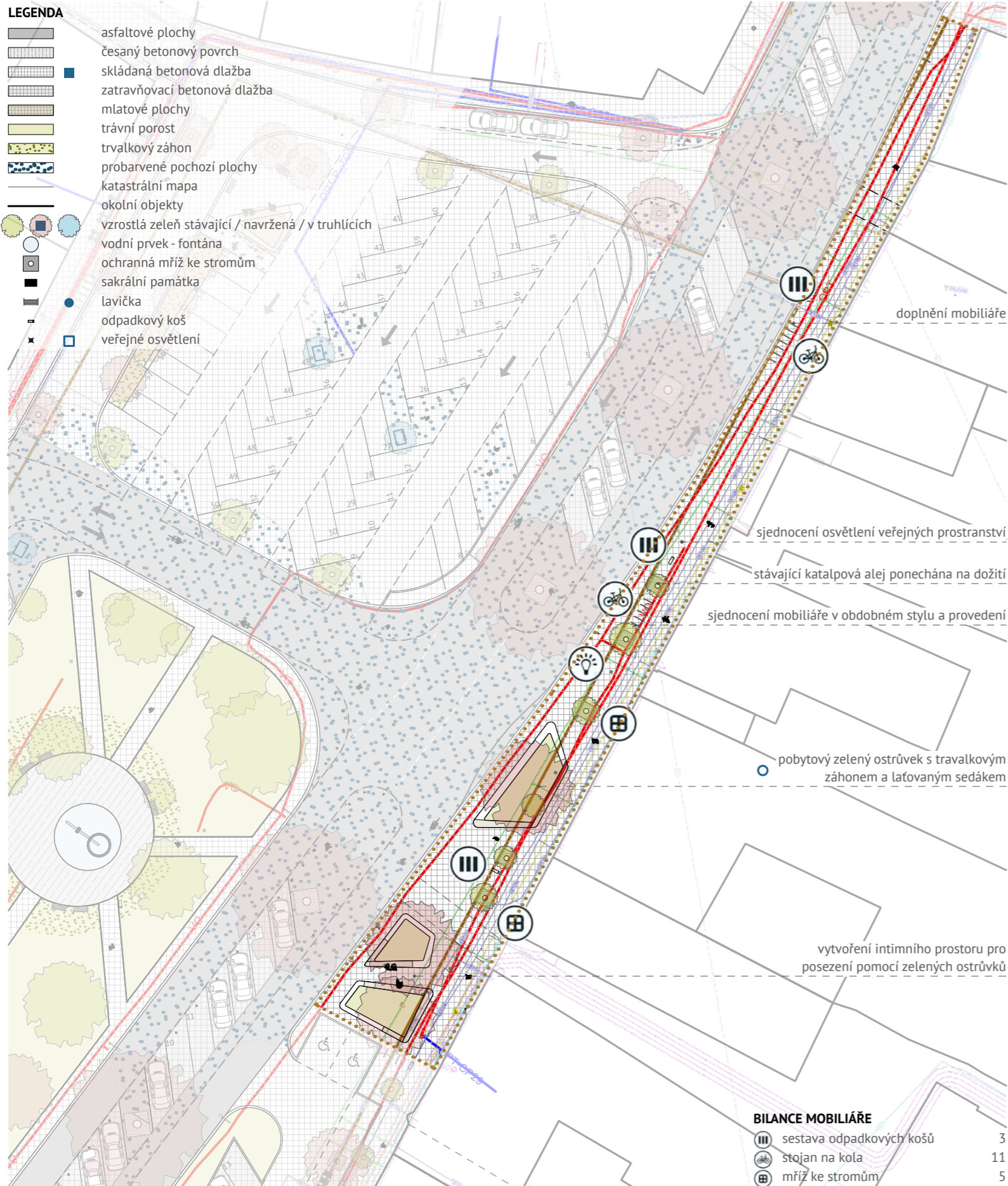
**CENTRÁLNÍ PARTER - HNĚDÁ ZÓNA - POPIS VYUŽITÍ ZÓNY**

Nejvíce vytižená část náměstí v okolí obchodů a polikliniky je v návrhu pojata jako komfortní, logicky organizovaný a pobytově hodnotný veřejný prostor, který odpovídá vysokému pěšímu zatížení i potřebám návštěvníků zdravotnických služeb a místních provozoven. Zklidnění navazující severojižní komunikace zásadně mění charakter místa – díky omezení tranzitní dopravy a preferenci pěších vzniká přehlednější, bezpečnější a lépe propojené území. Tím se výrazně posiluje vazba jak na plochu parkoviště s multifunkčním využitím, tak na sousední parkovou část náměstí. Pěší se budou moci volněji pohybovat mezi jednotlivými částmi centra, a to bez nutnosti překonávat rušné dopravní bariéry; prostor se stává kontinuálně průchozím a jasně čitelným. Široký chodník v této části náměstí zároveň umožňuje vytvoření několika vyvýšených pobytovcích ostrůvků, které dále podporují bezpečnost a plynulost pěšího pohybu. Tyto ostrůvky s vyvýšeným lemem z pohledového betonu, osazené laťovanými sedáky, trvalkovými záhony a novou stromovou výsadbou, poskytují příjemná místa k zastavení, odpočinku či čekání – a to zejména s ohledem na blízkost polikliniky. Stávající alej drobných katalp bude ponechána na dožití, čímž je zachována identita a kontinuita místa. Nově doplněné dominantní platany s širokými korunami vytvoří přirozený dešťník nad hlavní pěší osou, který zásadně zlepšuje mikroklima i estetickou kvalitu území. Stromy se zároveň stávají orientačním bodem a propojujícím prvkem mezi parkem, obchodní částí a plochou parkoviště. Celé území bude sjednoceno novým městským mobiliářem – lampami, lavičkami, odpadkovými koši a stojany na kola – které podpoří vizuální soudržnost a reprezentativní charakter prostoru. Zelené ostrůvky s laťovanými sedáky, doplněné o kvalitní trvalkové výsadby, pak dále umocní dojem příjemného městského parteru. Výsledkem je veřejný prostor, který vytváří propojený celek mezi parkem, náměstím a multifunkční plochou parkoviště.

**MOŽNOSTI VYUŽITÍ ZÓNY - ILUSTRÁČNÍ FOTO**

**zelené ostrůvky, mobiliář**





**CENTRÁLNÍ PARTER - HNĚDÁ ZÓNA - POPIS ŘEŠENÝCH ÚPRAV**

**Stavební řešení - popis navržených úprav:**

- **Obnova a doplnění mobiliáře**, zejména laviček, košů, stojanů na kola a dalších prvků podporujících komfort uživatelů.
- **Doplnění zelených ostrovů se sezením**, menších pobytových míst integrovaných do struktury veřejného prostranství.
- **Doplnění a obnova zeleně**, zahrnující výsadbu vzrostlých stromů a dosadbu trvalek.
- **Osazení doplňkového osvětlení**, v architektonickém řešení navazující na mobiliář.

**Odhad nákladů:**

300.000  
1.800.000  
400.000  
350.000

**celkový odhad stavebního řešení: 2.850.000**

**Část navržených opatření lze realizovat okamžitě, neboť mají charakter běžné údržby, či drobných úprav :**

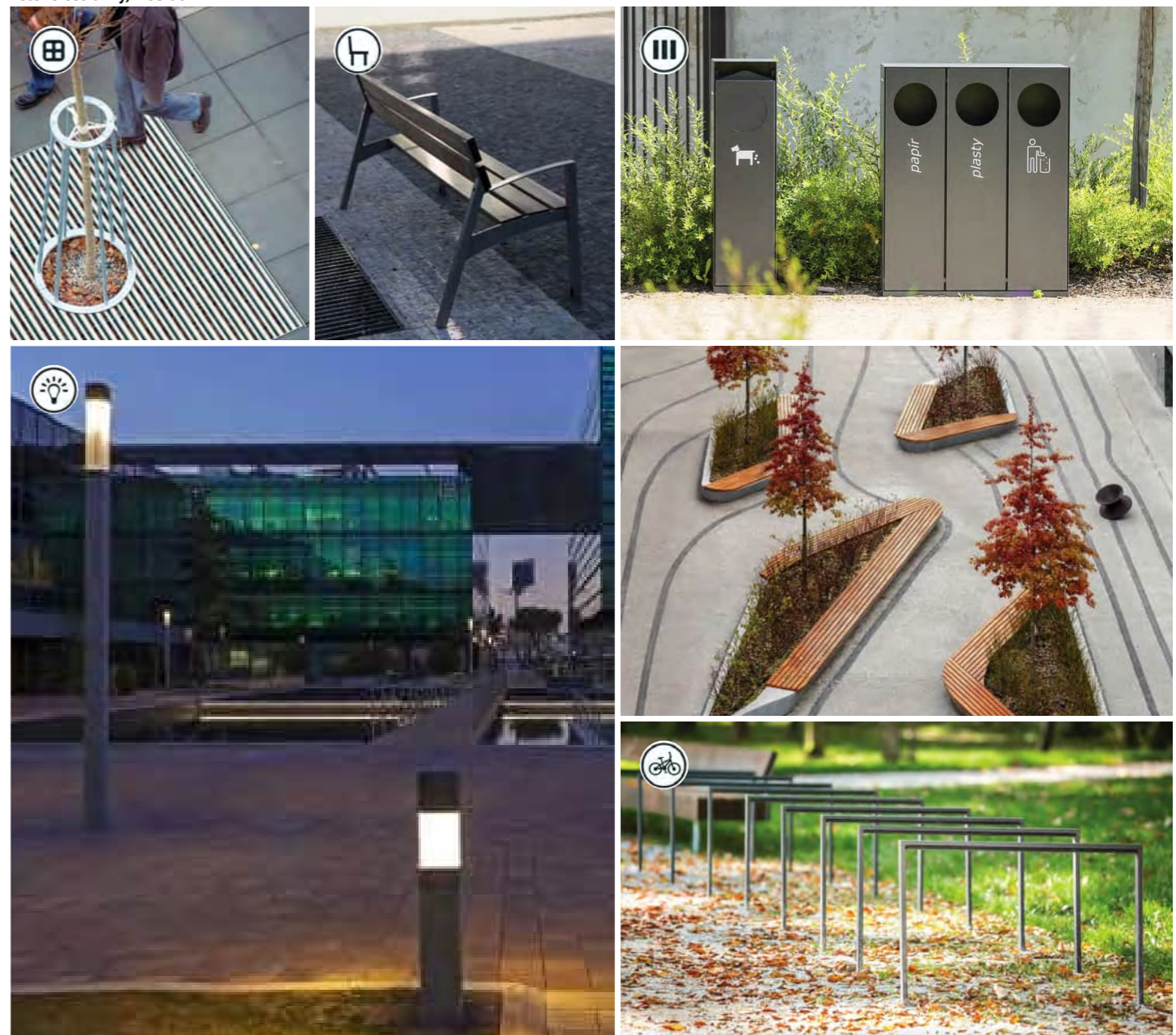
- Doplnění mobiliáře – instalace volně stojících nebo lehce kotvených laviček, odpadkových košů doplňkového osvětlení a stojanů na kola.
- Drobné úpravy zpevněných ploch, jako je odstranění stávajících zahrazovacích sloupků, nebo doplnění povrchů bez zásahu do konstrukčních vrstev.
- Obnova zeleně ve stávajících záhonech, doplnění mulče, úprava stromových mříží.

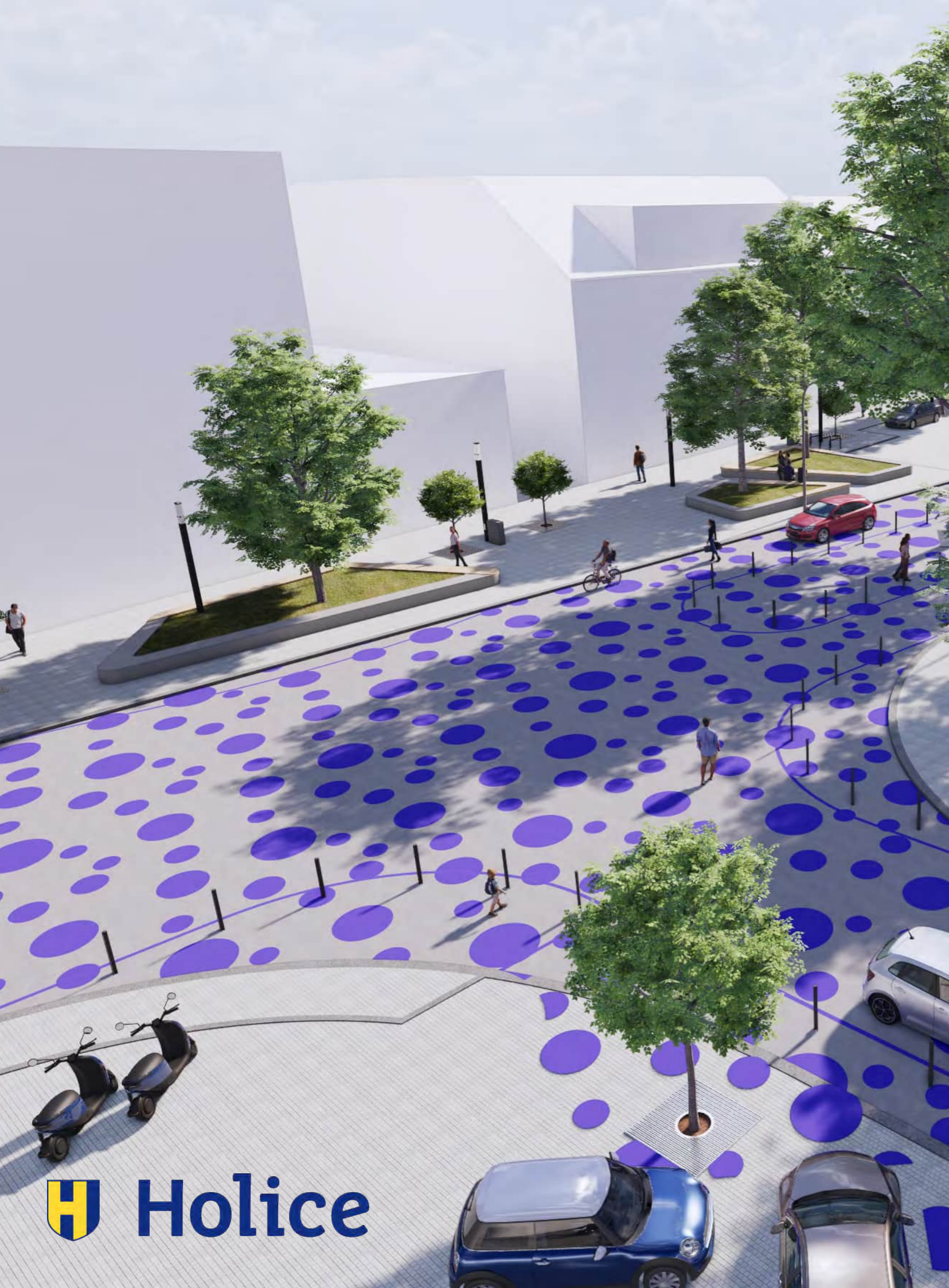
**Klíčové úkoly před realizací jednotlivých stavebních úprav:**

- dopracování architektonické studie do příslušného detailu
- zpracování dokumentace pro povolení stavby a dokumentace pro provádění stavby
- projednání záměru s dotčenými orgány státní správy. Předpoklad:
  - Dopravní inspektorát
  - Hasičský záchranný sbor
  - Odbor dopravy města Holice
  - Stavební úřad města Holice


















**MOŽNOSTI ÚPRAV VEŘEJNÉHO PROSTRANSTVÍ – ILUSTRÁČNÍ PŘEHLED**

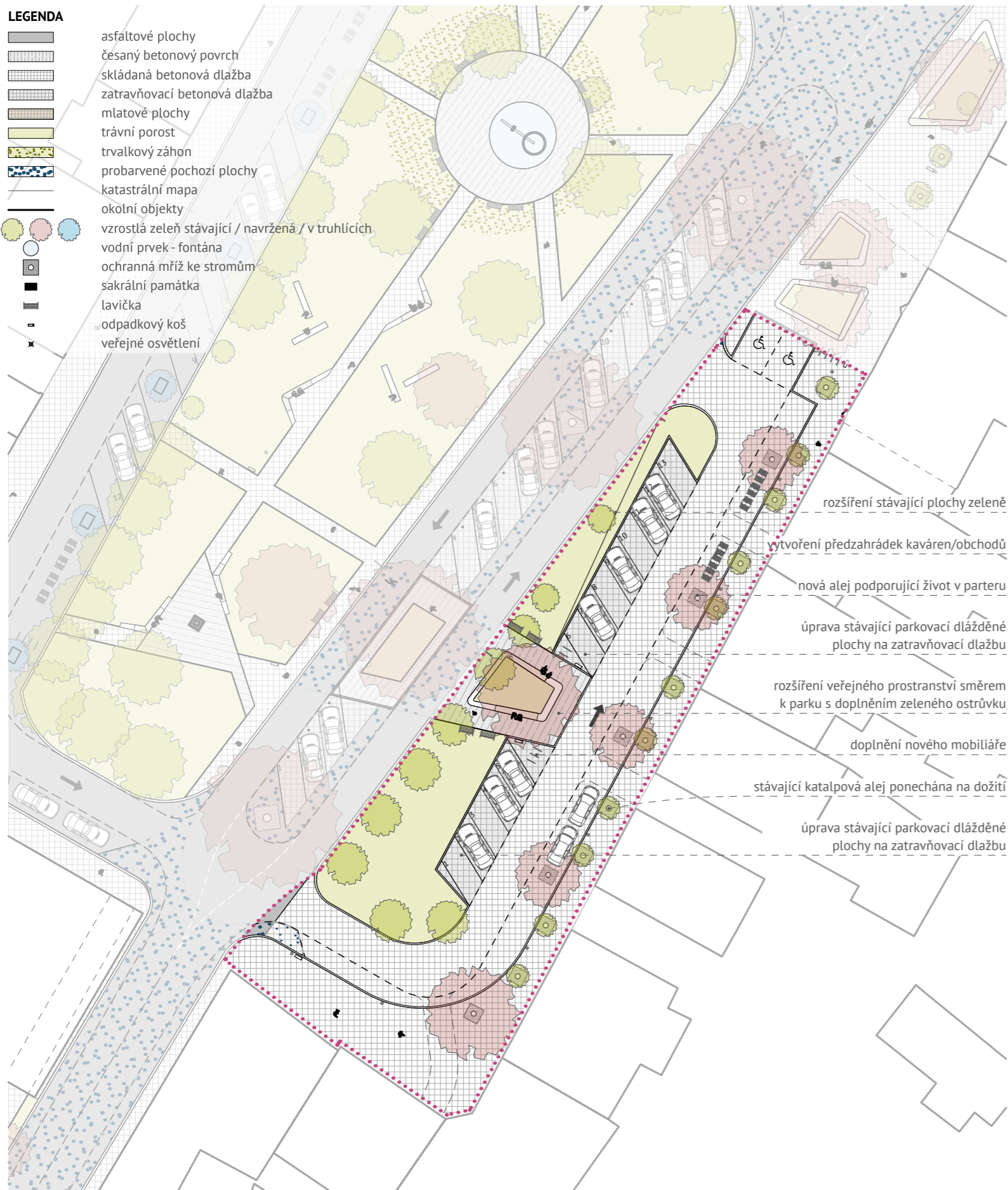
**zelené ostrůvky, mobiliář**





**LEGENDA**

-  asfaltové plochy
-  česaný betonový povrch
-  skládaná betonová dlažba
-  zatravnovací betonová dlažba
-  mlatové plochy
-  travní porost
-  trvalkový záhon
-  probarvené pochozí plochy
-  katastrální mapa
-  okolní objekty
-  vzrostlá zeleň stávající / navržená / v truhlících
-  vodní prvek - fontána
-  ochranná mříž ke stromům
-  sakrální památka
-  lavička
-  odpadkový koš
-  veřejné osvětlení



**JIHOVÝCHODNÍ SPOLEČENSKÝ PARTER - RŮŽOVÁ ZÓNA - POPIS VYUŽITÍ ZÓNY**

Zklidněný prostor navazující na nejvíce vytiženou část náměstí tvoří přirozený přechod mezi rušným městským parterem a klidnější jižní částí vedoucí směrem k Zemánkově vile, která jednou z hlavních dominant náměstí. Charakter tohoto území je definováno stávající alejí katalp, které jsou ponechány na dožití a jejichž přirozeně vytvořený stín i měřítko prostředí jsou pro místo typické. Návrh zde uvažuje pouze citlivé korekce, které respektují současný stav, ale zároveň zvyšují komfort a funkčnost prostoru.

Proměna se stávající alejí není pouze lineárním doplněním předchozí vytižené zóny – navazuje na ni plynule a její rozšíření do prostoru stávající dlážděné komunikace vytváří velkorysejší pěší prostor. Komunikace bude zúžena a její uvolněná šířka bude využita pro novou javorovou alej, předzahrádky obchodů a kaváren, čímž vznikne živý městský prostor s možnostmi posezení, zastavení i neformálního pobytu. Zároveň může být část této plochy využita pro příležitostné podélné parkování, aniž by to negativně ovlivnilo pěší komfort nebo celkový ráz území.

Na protilehlé straně je zachováno šikmé parkování, které bude nově realizováno se zatravnovací dlažbou. Toto řešení vizuálně odlehčí celou plochu, a zároveň vytvoří jemný přechod mezi tvrdým parterem a navazující zelenou plochou s javorovou alejí, která prostor propojuje směrem k hlavní komunikaci.

Návrh rovněž počítá s novým propojením území s parkem. Na úkor několika stávajících šikmých parkovacích stání vznikne klidový zelený ostrůvek, vybavený laťovanými sedáky, trvalkovým záhonem a soliterní vzrostlou lipou. Tento nový prvek nejen zpříjemní veřejný prostor, ale také jasně vyznačí pěší koridor směrem k parku. Přímé propojení přes zklidněnou severojižní komunikaci umožní pohodlný a bezpečný přístup na parkovou plochu s pomníkem Panny Marie, což posílí celkovou návaznost a logické prostorové vazby mezi jednotlivými částmi náměstí i parku.

**MOŽNOSTI VYUŽITÍ ZÓNY - ILUSTRÁČNÍ FOTO**

řešení pobytového prostoru

