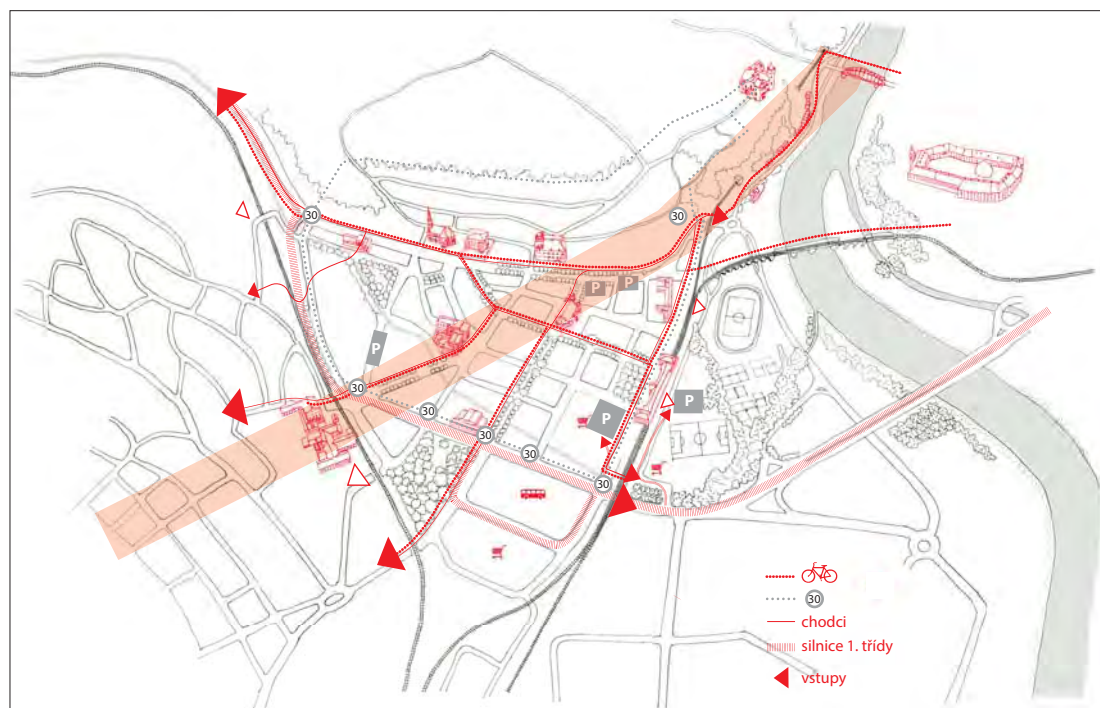


DOPRAVA

Pěši, kola, auta: Chceme, aby se ve všech ulicích dalo pohodlně chodit po širokých chodnících. Aby se ve všech ulicích dalo dobře jezdit na kole – bezpečně, na pohodlném povrchu. Aby ulice nebyly jednosměrné a ve městě se tak člověk dobře orientoval, aby se zde dalo parkovat. Ne vždy lze vše fyzicky uskutečnit, ale v mezích možností usilujeme o sdílený prostor, který myslí na všechny účastníky provozu v hierarchii od těch nejzranitelnějších. To znamená fyzické (ne formální – značkami) omezení rychlosti, pohodlné povrchy pro cyklisty. Decentní, ale jasné vymezení jednotlivých ploch. Navrhujeme v prostoru zadaného k řešení zřídit zónu 30, jednoduše ohraničenou silnicí I/13 a malým množstvím vstupů do území.

Širší dopravní vztahy: Jak je zmíněno výše, pěší a cyklo propojení chápeme jako klíčové pro zdravé fungování města. Obě považujeme za běžnou denní potřebu, proto mají hlavní cyklistické trasy spojovat části města po obchodních třídách a umožňovat každodenní dojíždění do práce (nebo třeba na nádraží). Tím je definováno, kudy a jak navrhujeme pohodlný cykloprůjezd – podstatné je bodové překonávání silnice I/13 a doporučení vést cyklostezku samostatně v místech, kde hrozí souběh s touto komunikací.

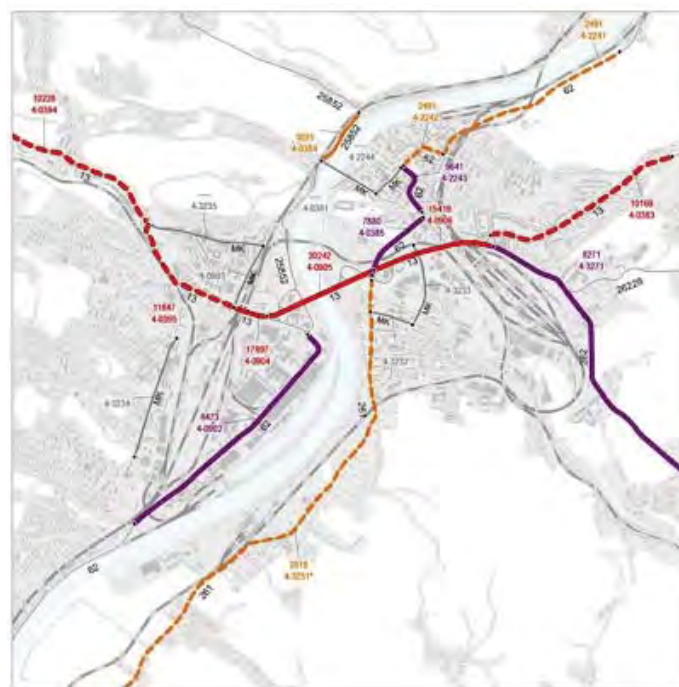
VELKÉ DOPRAVNÍ SCHÉMA



ŠIRŠÍ VZTAHY

V rámci města Děčín se čtvrt' Podmokly (resp. řešené území) nachází v blízkosti koridoru výpadovky na Teplice (silnice č. I/13). Z výsledků sčítání dopravy (ŘSD 2010) je patrné, že Podmokly denně mijí cca 10-20 tis. motorových vozidel, z toho cca 10 tis (obousměrně) ve směru Děčín – Teplice. V blízkosti se dále nachází kapacitní sběrná komunikace rychlostního charakteru a jižně od hlavního vlakového nádraží průmyslová zóna a soubor obchodních domů. Všechny tyto areály a budovy generují vyšší potenciál pro individuální a nákladní motorovou dopravu.

V Podmoklech se nachází mnoho komunálních cílů, včetně budovy magistrátu, divadla, muzea, atd., a dvou důležitých přestupních uzlů veřejné dopravy – hlavního vlakového a autobusového nádraží. Z hlediska dopravních vztahů funguje oblast zároveň jako zdrojová i cílová.

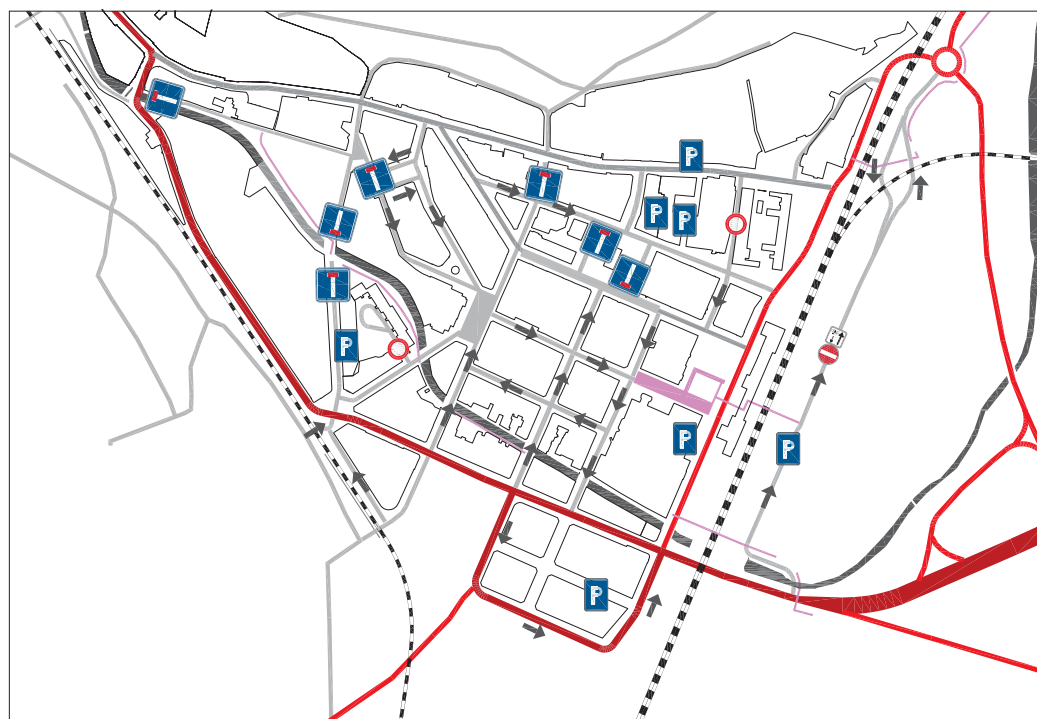


Výsledky sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2010



SOUČASNÝ STAV KOMUNIKACÍ, VÝZNAM

Všechny současné komunikace v části Děčín Podmokly jsou místní, obslužné, a v dopravním režimu dovolené rychlosti 50 km/h, pouze v ul. Prokopa Holého v místě Husova náměstí je snižena rychlost na 30 km/h. Kapacita parkování je zvýšena zjednosměrněním cca poloviny vnitřních ulic Podmokel nebo zaslepením (Husovo nám., severní úsek ul. Ruská, Raisova a Zbrojnická). Šířky vozovek komunikací jsou vzhledem k převažujícímu cílovému pohybu zpravidla předimenzované. Z toho vyplývá neuspořádané parkování a tedy horší pohyb chodců. Placená zóna parkování a vyznačená místa sice částečně regulují vlastní odstavování vozidel, ale stavební stav přesto nabízí jen chaotický způsob parkování. Parkovací pásy jsou řešeny pouze v rámci vozovek a místa pro přecházení, resp. přechody a logické pěší vazby, jsou mnohdy potlačeny a přechází se mezi zaparkovanými vozidly. Velké plochy křižovatek podporují parkování v nárožích, čímž se značně snižuje pěší komfort, přehlednost a prostupnost území. Povrchy nejsou ucelené, mnohdy jsou nekvalitní a některé obnovované dlažby jsou provedené v nevhodných a nejednotných materiálech, barevnosti či kombinacích.



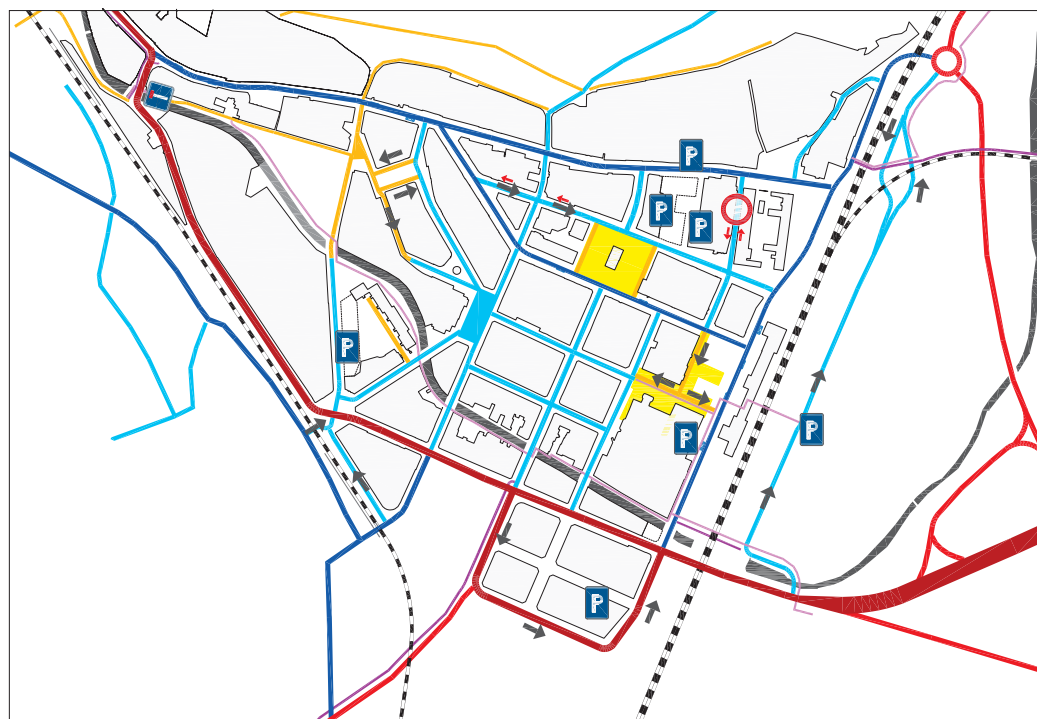
LEGENDA

—	komunikace: funkční skupina ~ třída	B ~ I.
—	místní sběrná (průtah I/13):	B ~ II. / III.
—	místní sběrná (městského významu):	C ~ III.
—	místní obslužná (vyššího významu):	C ~ III.
—	místní obslužná (ostatní):	D1 ~ IV.
—	obytné zóny:	D1 ~ IV.
—	pěší zóny:	D2 ~ IV.
—	významné pěší cesty a chodníky:	D2 ~ IV.
—	stezky pro chodce a cyklisty:	D2 ~ IV.
—	železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu	
—	železniční trať regionálního / místního významu	

NÁVRH ÚPRAV KOMUNIKACÍ, VÝZNAM

Základními principy usměrnění veškerého pohybu, regulace dopravy a současně zvýšení bezpečnosti všech účastníků dopravy jsou:

- v adekvátní míře nastavit přirozené chování všech účastníků dopravy ve veřejném prostoru samotným stavebním uspořádáním, tj. stavební stav jasně vymezuje práva a povinnosti (efekt zvýšení bezpečnosti a snížená nákladů s tímto souvisejícími)
- potvrdit převážně bytovou funkci území a vytvořit ucelenou urbanistickou jednotku (charakter), z dopravního hlediska – auto je zde hostem
- relativně rychlá dosažitelnost sběrné komunikace a nezatěžování ostatních ulic tranzitem
- minimalizace omezení vyplývající z místní úpravy = minimalizovat svislé a vodorovné značení (efekt snížení dlouhodobých nákladů na údržbu)
- v max. možné míře obousměrně a všemi dopravními prostředky prostupné území
- nabídku parkování pro zásobování a osobní vozidla rezidentů i návštěvníků řešit adekvátně funkci jednotlivých podoblastí Podmokel – tato místa jednoznačně vymezit
- lepší plošná prostupnost pro chodce i cyklisty
- zvýšení nejen dopravní, ale i sociální bezpečnosti
- bezpečné pěší cesty do škol a k veřejným institucím
- území bez bariér
- zajištění parkování i pro jízdní kola



LEGENDA

—	komunikace: funkční skupina ~ třída ~ typ (NÁVRH)	B ~ I. ~ MS2
—	místní sběrná (průtah I/13):	B ~ II. / III. ~ MS2
—	místní sběrná (městského významu):	C ~ III. ~ MO2
—	místní obslužná (vyššího významu):	C ~ III. ~ MO2
—	místní obslužná (ostatní):	D1 ~ IV.
—	obytné zóny:	D1 ~ IV.
—	pěší zóny:	D2 ~ IV.
—	významné pěší cesty a chodníky:	D2 ~ IV.
—	stezky pro chodce a cyklisty:	D2 ~ IV.
—	železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu	
—	železniční trať regionálního / místního významu	
→	jednosměrná komunikace / obousměrná pro cyklisty	

SOUČASNÝ STAV DOVOLENÝCH RYCHLOSTÍ



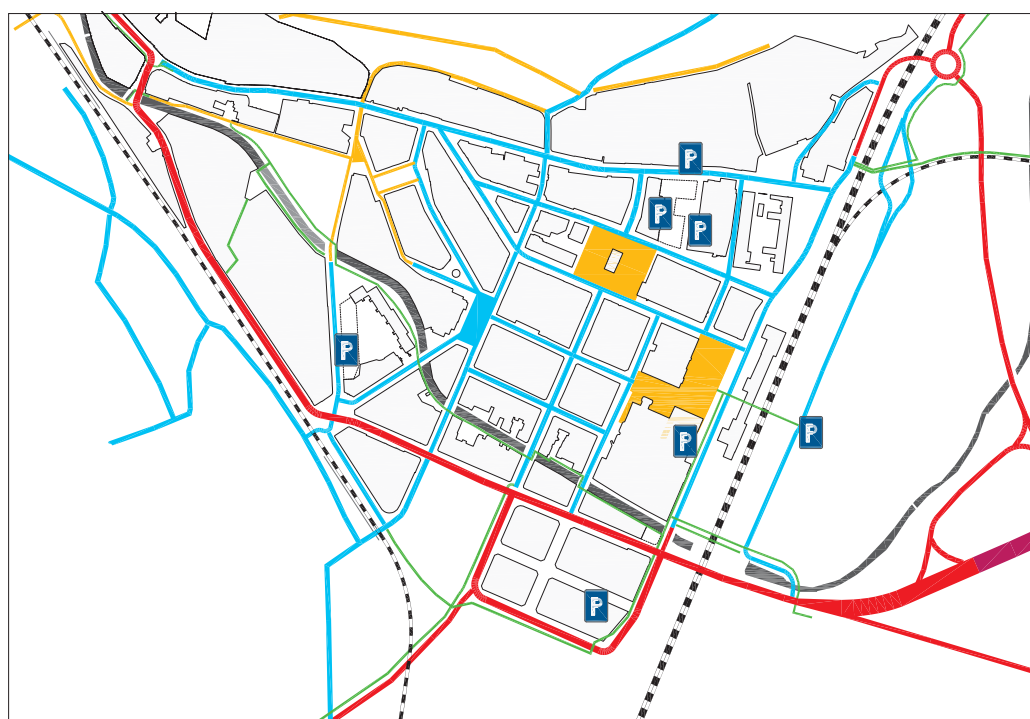
LEGENDA

- komunikace s dovolenou rychlostí 70 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 50 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod (zklidněné)
- komunikace s dovolenou rychlostí 20 km / hod (zklidněné)
- komunikace pro bezmotorovou dopravu

- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

NÁVRH DOVOLENÝCH RYCHLOSTÍ

Ulice Teplická a Čsl. mládeže jsou stavebně navrženy tak, aby byly schopny i v rámci krizového (povodňového) režimu zajistit provoz vozidel pohybujících se po I/12.



LEGENDA

- komunikace s dovolenou rychlostí 70 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 50 km / hod
- komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod (zklidněné)
- komunikace s dovolenou rychlostí 20 km / hod (zklidněné)
- komunikace pro bezmotorovou dopravu

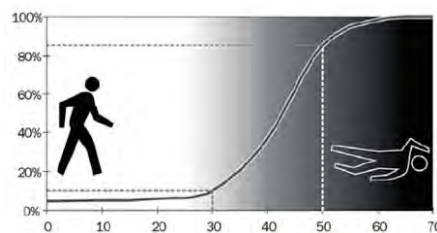
- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

PRVKY ZKLIDNĚNÍ

- celoplošná zóna 30
vybrané koncové úseky řešeny jako obytná zóna (Máchovo nám, ul. Chelčického, vnitroblok Jungmannova)
Husovo náměstí jako pěší zóna s povolený vjezdem jízdních kol a dopravní obsluhy
zvýšené křižovatkové plochy s předností zprava park a pěší zóna mezi přednádražím a ul. Plzeňská
odlišný materiál povrchu v běžné úrovni vozovky (Mírové náměstí)
- liniové
série opakujících se bodových či maloplošných prvků zklidnění (Teplická, Ruská)
dovolená rychlost 30 km/h
- bodové
zklidnění na vjezdu (dopravní polštáře, změna povrchu a charakteru komunikace – stavebního uspořádání, vjezdová brána tvořená charakterem osvětlení)
stavební práh s integrovaným přechodem či místem pro přecházení
chodníkový přejezd

ZÁKLADNÍ ZNAKY ZÓNY 30

- přednosti zprava
- prvky zklidnění (vertikálními – výškové, horizontální -)
- provést zpravidla na vjezdech do oblasti
- v místech křížení
- upozornění na jiný charakter prostředí
- přímé úseky a v úsecích nepřiměřené jízdy
- nepřehledná a nehodová místa
- u budov veřejného vybavení - školy, domovy pro seniory, sociální služby, kulturní zařízení, úřady,
- v blízkosti odpočinkových a pobytových prostranství (hřiště, parky, sportoviště, náměstí atp.)
- absence signalizace, svislého i vodorovného značení, minimalizovat přechody pro chodce



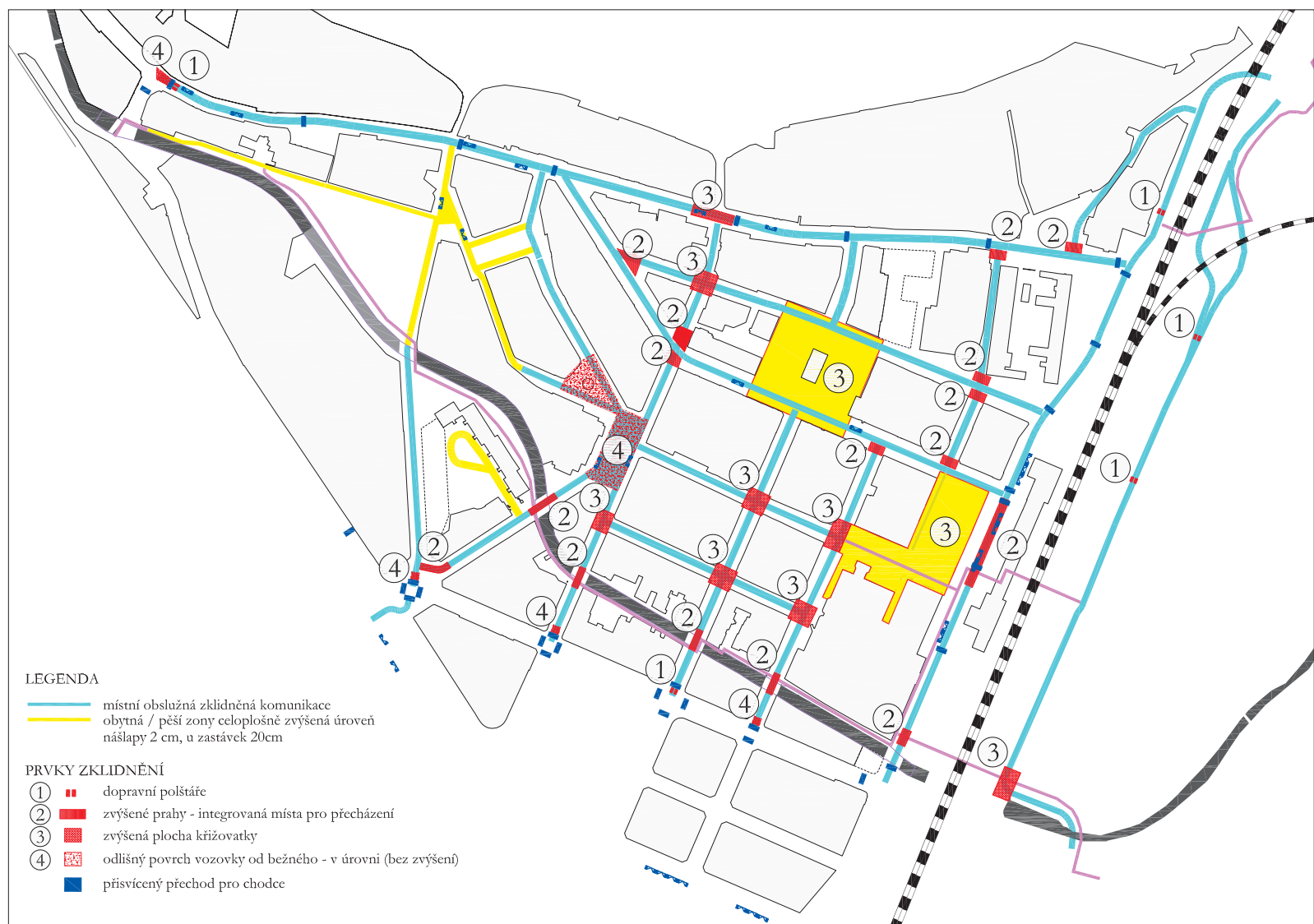
(zdroj CDV, Skládáný 2009)

PŘÍNOSY ZŘÍZENÍ ZÓNY 30

- zóny 30 přináší celkové zvýšení bezpečnosti – odvrácení kritické situace, ochrana slabších (děti, seniorů, hendikepovaných)
- fyzické snížení rychlosti (pouze nepatrné prodloužení jízdních dob)
- vnímání hostující pozice z pohledu motoristy, stimulace pozornosti
- reorganizace parkování (zvýšení kapacity)
- zlepšení možnosti přecházení (obecně je přecházení snadnější)
- odrazení / zamezení tranzitní dopravy
- lepší podmínky pro cyklistickou dopravu
- přehlednost, minimum dopravního značení (sekundárně finanční úspory)
- zlepšení podmínek pro život – zvýšení atraktivity bydlení (klidnější oblast)
- menší hluk z akcelerace v případě realizace vhodných prvků – plynulost dopravy (křižovatky vs. dlouhé přímé úseky)
- menší hluk vznikající z jízdy po určitém druhu povrchu (dlažba apod.)
- menší hluk z jízdy při překonávání vertikálních zklidňujících prvků
- nižší imise z dopravy
- estetika prostředí

Míra vážnosti následků případného střetu s chodcem po překročení hranice 30 km/hod prudce narůstá (viz následující graf):

PRVKY ZKLIDNĚNÍ

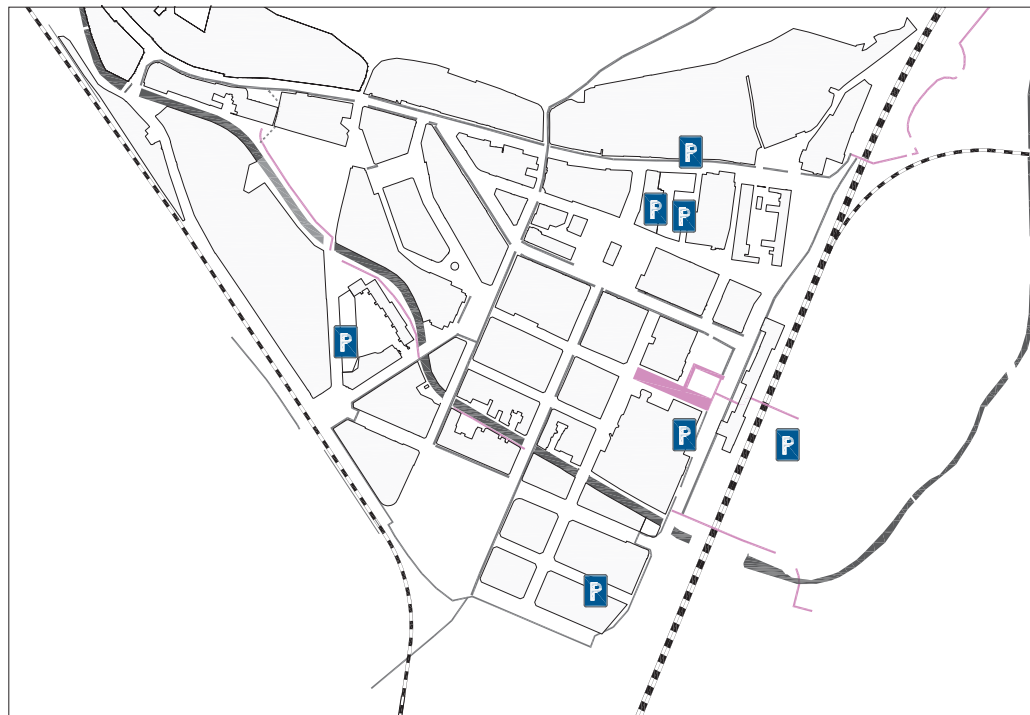


PĚŠÍ DOPRAVA - SOUČASNÝ STAV

Vnitřní vztahy

Všechny ulice zpravidla mají chodníky, jejich vzájemné provázanosti jsou ale nevyhovující. Odstraňování bariér probíhá postupně, mnohdy napomáhá nízká výška obruby vozovky (historické navyšování nivelety vozovky – asfalt na dlažbu bez odstranění krytu), ale ani takové řešení není vždy pro všechny překonatelné. Delší a důležitá místa přecházení jsou zpravidla vybavena přechodem pro chodce, mnohdy však za hranic normy (delší než 6,5 nebo 7 m). Blízko nároží míst pro přecházení zpravidla parkují automobily. Vjezdy na místa ležící mimo pozemní komunikaci jsou nadřazeny chodníkům, tj. chodník chybí. Místa s převažujícím provozem chodců nejsou adekvátně uzpůsobena tomuto provozu (např. Husovo nám., ul. Prokopa Holého, Čs. legií). V oblastech v okolí škol a veřejných institucí absentují prvky pro bezpečný provoz zranitelnějších účastníků.

Vnější vztahy – čtvrť Podmokly je oddělena bariérou v podobě místní sběrné kom. I/13 (ul. Podmokelská a Pivovarská). Přes tyto se nachází signalizované i nesignalizované přechody s přísvecením. Místní komunikace, ale sběrného charakteru, jsou dále ulice Čsl. mládeže a Teplická, podél Labe pak ještě propojka silničního mostu s Labským nábřežím. Všechny tyto komunikace společně s nadregionální a regionální dráhou tvoří liniové bariéry, které jsou v současnosti překonatelné jen v některých místech, přitom potřeby jsou dle analýz pokryty nedostatečně.



LEGENDA

- obytňné zóny: D1 ~ IV.
- pěší zóny: D1 ~ IV.
- funkční části významných pěších cest
- funkční důležité chodníky a pěší koridory
- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

PĚŠÍ DOPRAVA - NÁVRH

Vnitřní vztahy – pomocí jednotlivých prvků zklidnění (prahy, zvýšené křižovatky, místa pro přecházení a přechody) uzpůsobených pro bezpečnější a komfortnější pohyb chodců jsou v návrhu zlepšeny podmínky především v následujících místech:

- propojena jsou základní místa a osy místního života (nádraží – ul. Prokopa Holého – Husovo nám. – Mírové nám. – Čs. legií) a to komfortními chodníky s místy překonání vozovky
- ul. Prokopa Holého, Tržní, Teplická jsou potvrzeny jako nákupní třídy, preferenci má chodec a zásobování
- otevřené plochy a náměstí jsou věnovány především pěším, Husovo náměstí se více otvírá trhům
- charakter Mírového nám. jako parkoviště ustupuje reprezentativní ploše před Magistrátem města Děčín
- plocha před ZŠ v ul. Jeronýmova se stává obytnou zónou
- pěší dopravu podporuje doprava veřejná (viz dále)

Dále je v návrhu sledována stopa podél Jilovského potoka, kde je snahou kontinuální propojení pro pěší dopravu. Tento koridor bude možné využít i pro jízdu na kole, ale jen pro rekreační a pomalou jízdu v charakteru pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol (turisté, rodiny s dětmi, senioři apod.). Rychlejší cyklisté nechť použijí zklidněné ulice Podmokel dle libosti.

Vnější vztahy – návrh řeší zlepšení podmínek ve vztahu s okolím především v následujících místech:

- návaznosti a lepší prostupnost nádražními podchody k řece, sportovnímu areálu
- a P+R / parkování za Hlavním nádražím,
- návaznost na železniční most, budoucí lávku, Labské nábřeží a Tyršův most
- bezpečnější propojení do průmyslové čtvrti,



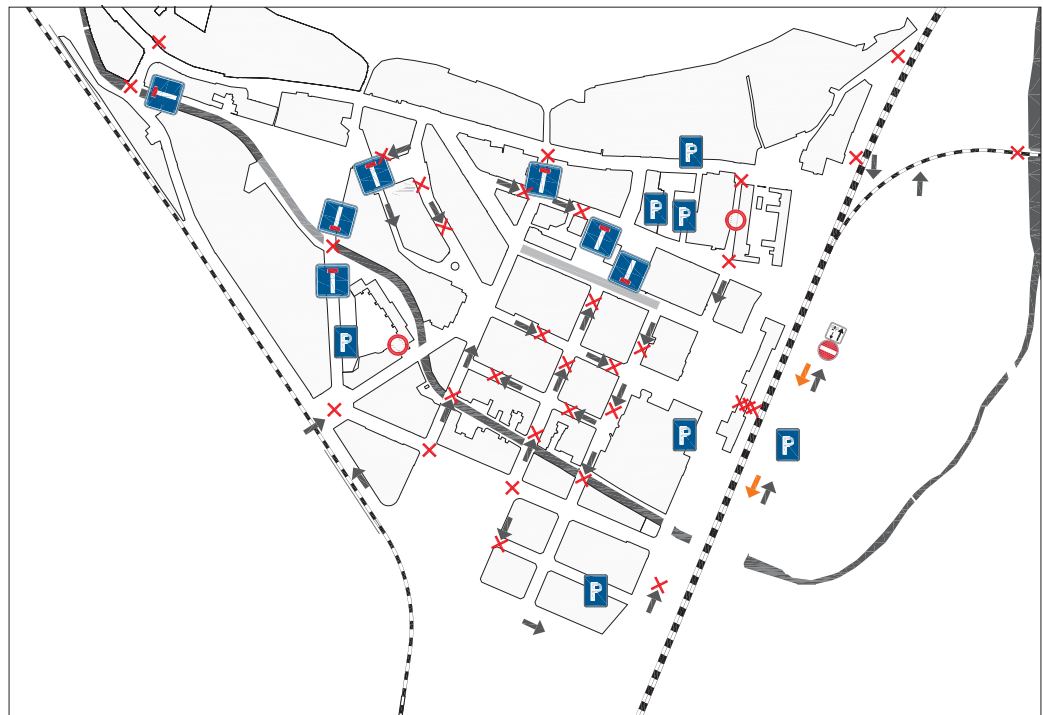
LEGENDA

- obytňné zóny: D1 ~ IV.
- pěší zóny: D1 ~ IV.
- významné pěší cesty a chodníky: D2 ~ IV.
- další důležité chodníky a pěší trasy (v rámci nadř. PK)
- železniční trať nadregionálního / mezinárodního významu
- železniční trať regionálního / místního významu

- obchodních center a centra Pivovar
- zlepšení podmínek v trase do zoo a do okolí ulic Žižkova a Na Vinici – překonání Teplické a zprostupnění Ruské na severu
 - úpravy v křižení Teplická x Pivovarská směr Poděbradská
 - křižovatka Podmokelská x Pivovarská x Jungmannova x Sofijská
 - zpřístupnění parku mezi ul. Hankova a Ruská
 - přístupnost autobusového nádraží z ul. Ruská, Příbramská i Bezručova
 - sociální bezpečnost a dostupnost pošty

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - SOUČASNÝ STAV

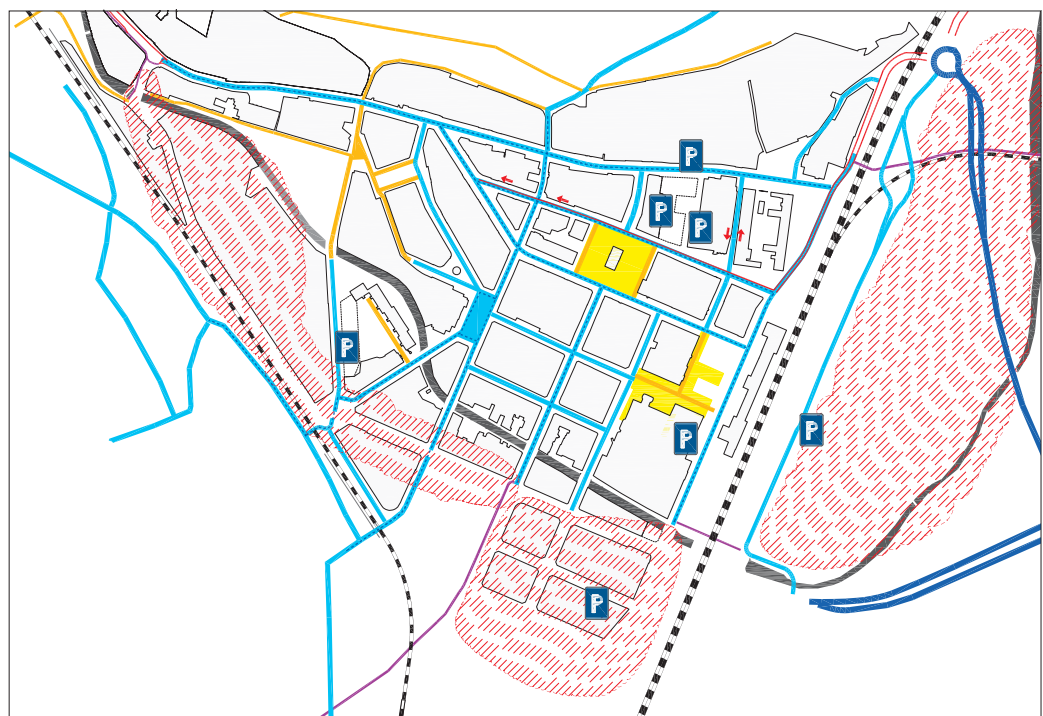
Podmínky pro provoz a místní obsluhu pomocí jízdních kol odpovídají jednak stavu komunikací, jednak podmínkám vyplývajícím z dopravní politiky a jednak z absence možnosti parkování jízdních kol v celém prostoru Podmokel i celého Děčína. Stojany se vyskytují pouze výjimečně, přitom Podmokly jsou čtvrť na rovině u řeky. Nedostatek bezpečnosti a nabídky prostupného území (jednosměrné ulice či jejich úseky, slepé ulice, místy nevyhovující povrch či lokální výtluky a nevhodně řešené uliční vpusti, nepřehledné křižovatky s parkujícími vozidly) – to vše přispívá k minimálnímu využití řešené oblasti pro pohyb na jízdním kole nejen v Podmoklech, ale také v celém centrálním Děčíně. Hlavní nádraží absentuje prvky zajištění provozu jízdních kol, včetně přístupů a nabídky krátkodobého i dlouhodobého odstavení jízdních kol.



- LEGENDA
- přívětivost komunikací pro provoz jízdních kol
 - obytné zóny
 - pěší zóny s povoleným provozem jízdních kol
 - obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod a obousměrným provozem jízdních kol
 - jednosměrná komunikace
 - jednosměrná kom. s obousměrným provozem jízdních kol
 - stezky pro chodce a cyklisty
 - integrační opatření pro cyklisty v rámci nadř. komunikací (cyklopruh, cykloplátkokoridory)
 - zákaz vjezdu jízdních kol
 - slepá ulice
 - bariéra

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - NÁVRH

Souvislosti s okolím je nutno řešit podrobnou územní studii (např. aktualizaci cyklogenerelu která bude řešit prostupnost jednotlivých území, plošnou obsluhu celého území (nejen liniovou). V okolí Podmokel je to především oblast sportovního areálu u Labe, celé okolí autobusového nádraží a centra Pivovar a samozřejmě dostupnost hřiště u Pivovarské ulice v návaznosti na sousední čtvrť Letná. Podmokly mohou z hlediska cyklodopravy fungovat samy o sobě, avšak míra využití jízdního kola pro každodenní činnosti bude přímo úměrná dostupnosti a přístupnosti i okolních čtvrtí. Samotná zóna 30 (se všemi odp. prvky) zajišťuje o poznání lepší podmínky pro obsluhu území na jízdní kole a zpravidla jistou měrou snižuje nároky na parkování os. vozidel, neboť nabízí alternativu. Jízdní kolo má 10x nižší prostorové nároky než osobní automobil. Důležitým faktorem je plošné zobousměrnění ulic, tam kde to není možné je zřízen pruh pro cyklisty v protisměru (Tržní). V místech pěších a obytných zón se cyklisté pohybují plošně, avšak rychlostí 20 km/h a se zvýšenou opatrností vůči chodcům. Dosažitelnější se stávají veškeré cíle. Prostor přednádraží je vybaven krytými a bezpečnými stojany / boxy na jízdní kola. Běžným prvkem městského mobiliáře se stává bezpečný stojan pro opření a uzamknutí rámu kola (nejen předního či zadního kola).



- LEGENDA
- komunikace přívětivé pro provoz jízdních kol
 - obytné zóny
 - pěší zóny s povoleným provozem jízdních kol
 - obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km / hod a obousměrným provozem jízdních kol
 - stezky pro chodce a cyklisty
 - integrační opatření pro cyklisty v rámci nadř. komunikací (cyklopruh, cykloplátkokoridory)
 - průjezd pro cyklisty v rámci nadřazených komunikací s přívětivým povrchem (asfalt až drobná dlažba)
 - nově zřízený obousměrný provoz cyklistů
 - zpřístupnění pro cyklisty nutno prověřit podrobnou studií

VEŘEJNÁ DOPRAVA - ANALÝZA STAVU

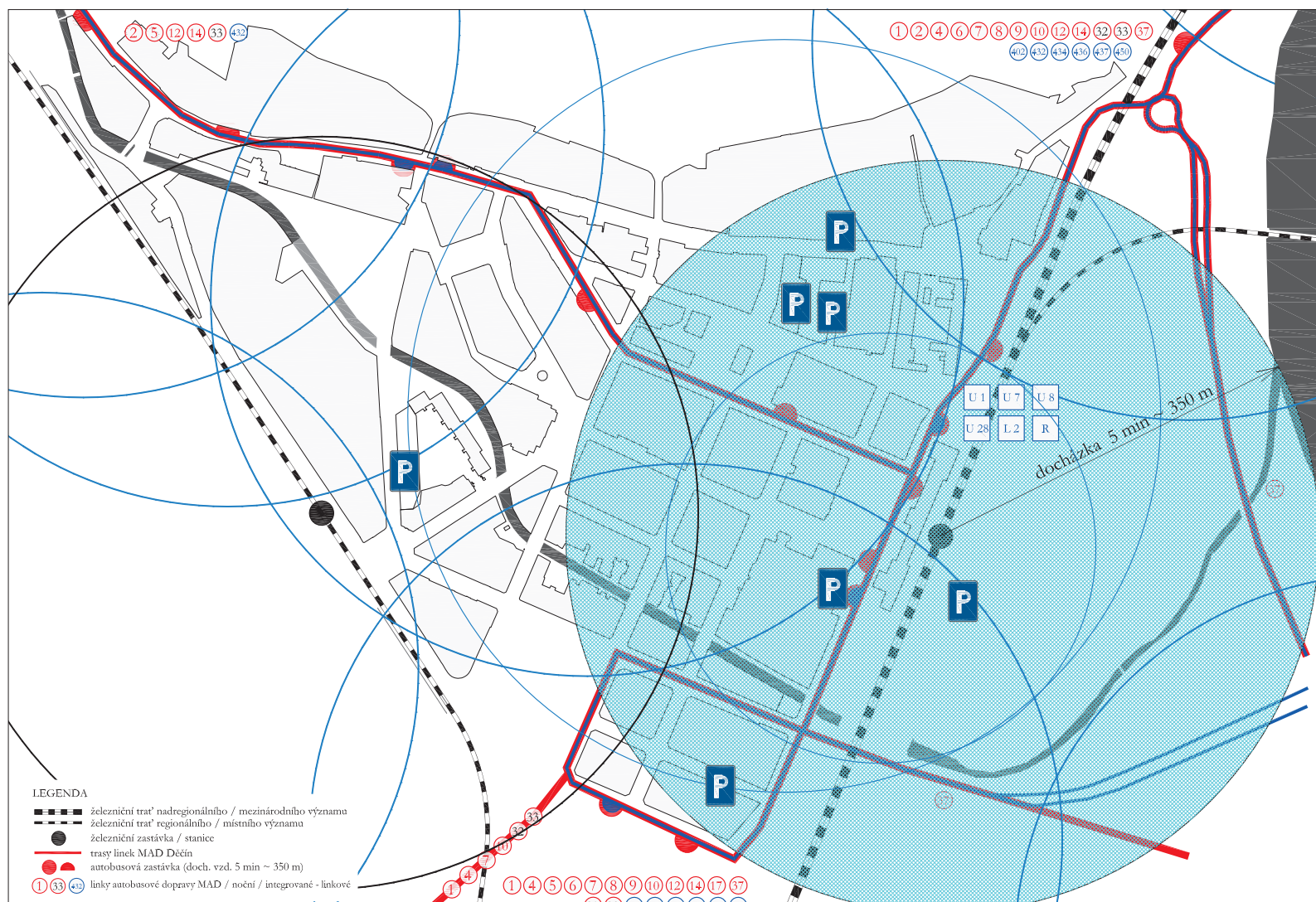
V Podmoklech se nachází dva vzájemně propojené přestupní uzly veřejné dopravy, důležité pro veřejnou dopravu Děčína i celého regionu Děčínska – hlavní vlakové nádraží a autobusové nádraží. Na příměstské a meziměstské linky navazuje městská autobusová doprava Děčín (MAD) – od roku 2015 vzájemně integrovány v rámci Ústeckého kraje. Autobusové nádraží je sice odsunuto mimo Podmokly, ale jeho poloha a provoz ovlivňuje přilehlé podmokelské ulice. V podstatě všechny autobusové spoje (meziměstské i městské) navazují na vlakové nádraží a zastavují v prostoru ul. Čsl. mládeže před budovou nádraží. Zřízeno je zde 5 zastávek. Přednádražní prostor vykazuje absenci vhodných a bezpečných prvků pro funkci multimodálního uzlu tohoto významu (vzájemné provázanosti pěší, veřejné, cyklistické a individuální automobilové dopravy včetně vybavení a zařízení).

Vnitřní oblast Podmokel je i po integraci obsluhována místními linkami (2, 12 a 14) – zastávky Prokopa Holého, Teplická a U divadla (zastávka U divadla směrem do centra je odsunuta mimo Podmokly na sběrnou komunikaci I/13). Nejvytíženější jsou však další dvě zastávky v Podmoklech – Hlavní nádraží a Labské nábřeží. Hlavní nádraží obsluhují linky 1, 2, 4, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 37, noční 32 a 33 a dále integrované

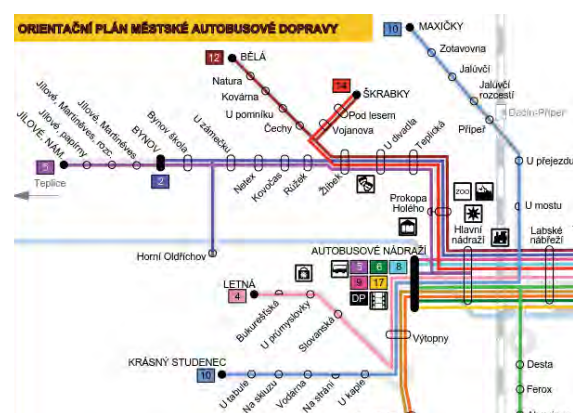
402, 431, 432, 433(C), 434(C), 436(C), 437(C), 450, z nichž vybrané spoje zajišťují přepravu jízdních kol (C - cyklobus). Přeprava jízdních kol je náročnější na prostor pro odstavení autobusových souprav s vleky pro jízdní kola. Zastávky podél vlakového nádraží jsou umístěny mimo jízdní pruhy, zastávky v Podmoklech v rámci rozšířených jízdních pruhů ve vozovce.

Autobusy jsou odbavovány předními dveřmi, takže průměrná doba odbavení je cca 2 min, především pak v dopravně vytížených zastávkách. Celý stav v okolí nádraží je neutěšený jak z hlediska pěší dopravy (přestupní a výstupní vazby, bezbariérovost), tak z hlediska potřeb zajištění funkce a provozu přestupního uzlu (informační systém, prostory pro vyčkávaní, přístřešek, mobiliář atd.).

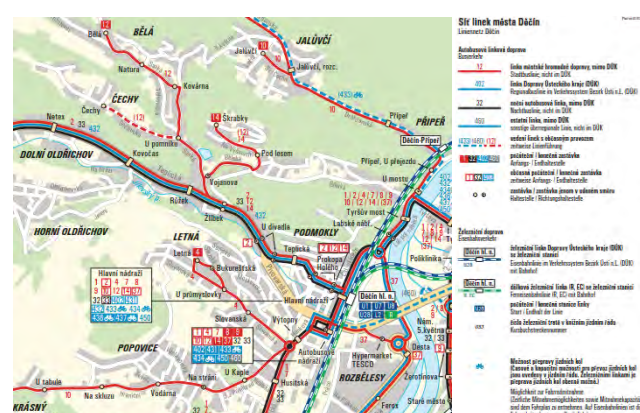
Dle analýz veřejné dopravy (i přes dostupnost do 5 min, což odpovídá 350 m ze všech míst Podmokel k zastávce MAD) v řešeném území chybí místní bezbariérová linka propojující jednotlivé důležité instituce (školy, úřady, muzeum, obch. centrum, atd.) a důležitá veřejná místa (park, návaznost na zoo apod.).



Orientální plán městské autobusové dopravy - 2015



Integrované linky Děčínsko (schéma + legenda)



VEŘEJNÁ DOPRAVA - NÁVRH

V rámci územní studie Podmokel je z hlediska veřejné dopravy řešen:

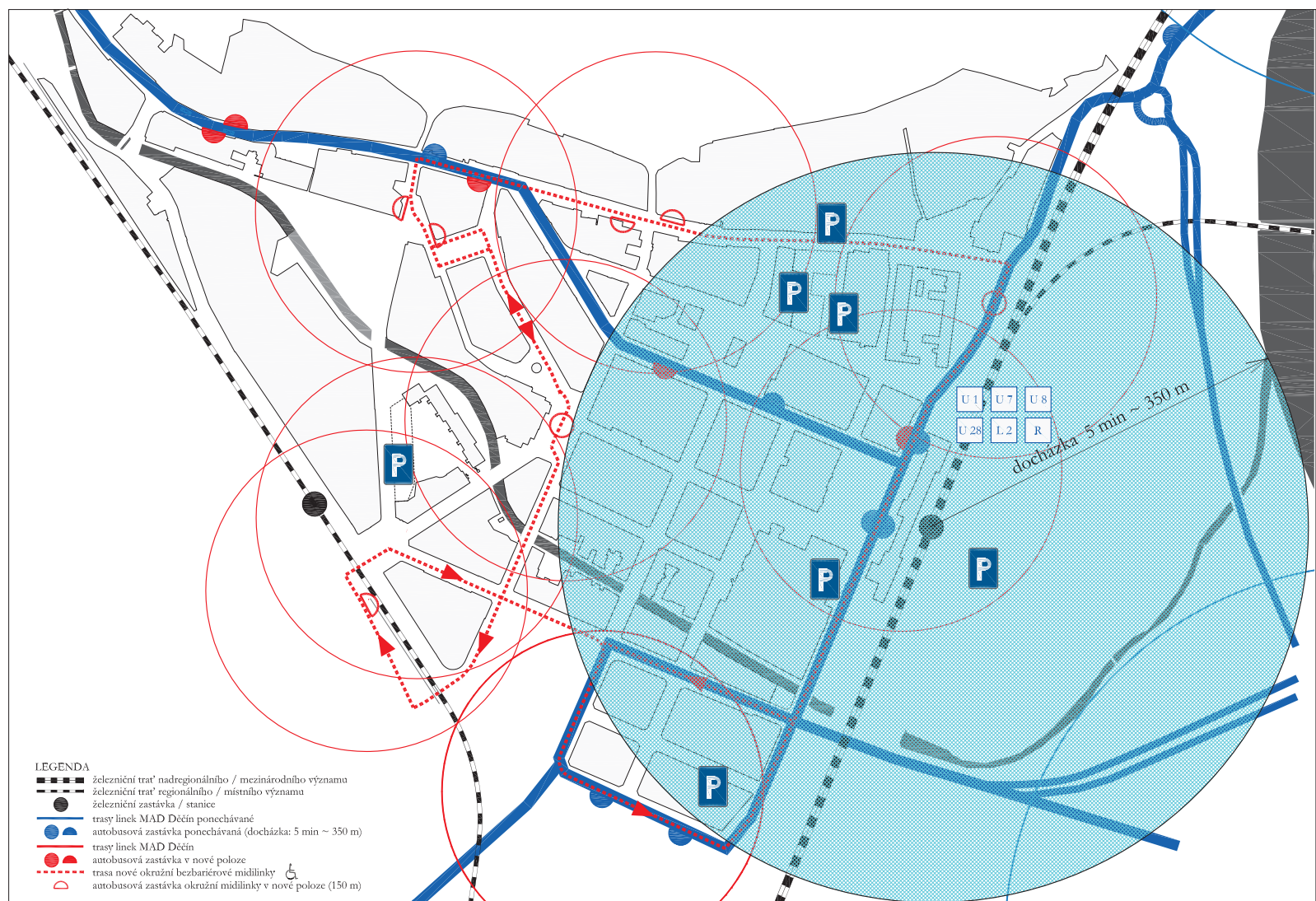
- prostor přednádraží přímo navazující na pěší zónu směr ul. Plzeňská společně s nástupištěm na městské i meziměstské autobusové linky
- souvislost hlavního nádraží s P+R hlavní nádraží (prostor směrem k řece)
- návrh zřízení okružní autobusové bezbariérové midilinky (délka autobusu 9 m) včetně jejich zastávek v rámci jízdních pruhů (a uzpůsobení mobiliáře, stromů a parkování) v trase Hlavní nádraží – muzeum – synagoga – ZŠ Podmokly – Mírové nám. – Centrum Pivovar – autobusové nádraží
- současné polohy zastávek autobusové dopravy jsou uzpůsobeny návrhům, posunuty do vhodnějších poloh vůči dosažitelnosti důležitých okolních cílů i následnému přecházení vozovky, zastávka U divadla směr centrum je posunuta do Podmokel.

Aktuální potřeba zajištění bezkolizního odbavení všech spojů integrovaného dopravního systému veřejné dopravy (vzhledem k počtu

spojů a způsobu jejich odbavení – cyklobusy, nástup předními dveřmi) jsou 4 zastávky v okolí vlakového nádraží. Polohu zastávek – co nejbližší vstupům do budovy vlakového nádraží, resp. do podchodu směřujícím přímo na nástupiště – je třeba situovat i vzhledem k pohybům v rámci celého prostoru přednádraží (případného Thunova náměstí).

Zastávky Podmoklech v ul. Prokopa Holého a Teplická mohou být vzhledem k provozu a vytíženosti situovány do jízdních pruhů stejně jako zastávky pro bezbariérovou midilinku (krátké autobusy).

Součástí veřejné dopravy je železniční trať se zastávkou Děčín – zastávka, s jejímž potenciálem je v rámci rozvoje obsluhy území stále třeba počítat. Je třeba zajistit nejen přístup na tuto zastávku od pivovaru, ale také vytvořit dobré podmínky v návaznosti na ul. Jungmannova, propojující zastávku s Podmokly, včetně prostupnosti Revolučního nám. (křižovatky Pivovarská x Podmokelská x Jungmannova).



Seznam integrovaných linek Děčínsko

Linka	Provoz	Typ autobusů
421 Česká Kamenice - Srbská Kamenice	✕	🚌
422 Benešov n. Pl. - Česká Kamenice - Kunratice	✕	🚌
423 Benešov n. Pl. - Žandov - Verneřice	✕	🚌
424 Benešov n. Pl. - Heřmanov, Blankartice - Heřmanov, Fojtovice	✕	🚌
431 Děčín - Malšovice, Javory - Malšovice, Borek	✕	🚌
432 Liboucheč - Děčín - Labská Stráň - Janov	✕ ⑥ †	🚌
433 Děčín - Jilové, Sněžník	✕ ⑥ † ⑧	🚌
434 Děčín - Hřensko, Mezná - Jetřichovice - Chřibská - Krásná Lipa	✕ ⑥ † ⑧	🚌
435 Česká Kamenice - Labská stráň - Hřensko - Schmilka	✕ ⑥ † ⑧	🚌
436 Děčín - Dobruška - Huntřov - Srbská Kamenice - Jetřichovice, Vysoká Lipa	✕ ⑥ † ⑧	🚌
437 Děčín - Benešov n. Pl. - Verneřice - Rychnov	✕ ⑥ † ⑧	🚌
450* Chlumec - Ústí nad Labem - Velké Březno - Těchlovice - Děčín	✕ ⑥ †	🚌

✕ jede v pracovní dny ⑥ jede v sobotu † jede v neděli a státem uznané svátky

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA VKLIDU – SOUČASNÝ STAV

V Pomoklech je zřízena placená zóna parkování a místa pro parkování jsou vymezena vodorovným značením. Další místa jsou vymezena jako zásobování a zpravidla se tyto místa nachází v ul. Teplická, která je sběrného charakteru a která vzhledem k šířce i provozu autobusů či částečně tranzitní dopravy nenabízí zastavení pro zásobování jako ul. Prokopa Holého. V celé oblasti je parkování maximalizováno zjednosměrněním ulic.

V ulicích, resp. ve veřejném prostoru v rámci uličních parterů, se nachází celkem 991 parkovacích míst, včetně rezervací či stání vymezených pro policii či magistrát a další veřejné instituce.

Jednou z příloh studie je bilance parkování (tabulková část). Z vlastních i historických průzkumů (studie obsazenosti parkování během dne - Eltodo 2008) je patrný převis, resp. nedostatek parkovacích stání.

V souvislosti s denním využitím lze nedostatek míst v současnosti sledovat v okolí Hlavního nádraží, dále v ul. Plzeňská, Tržní, Husova a na Mírovém náměstí. Naopak v souvislosti s nočním odstavováním (rezidentní stání) se jedná o místo hromadného bydlení v okolí ulic Jeronýmova, Jungmannova a zčásti i Chelčického.

V ul. Čsl. mládeže v blízkosti Hlavního nádraží je parkovací dům, ten je ale málo kapacitní.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA VKLIDU – NÁVRH

Návrh parkování reaguje nejen na poptávku, která byla řešena i na koordinačních setkáních ve fázi koncepce, ale také na možnosti veřejného prostoru, který musí zajišťovat i další funkce. Současně se zlepšením podmínek pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu, zlepšením prostupnosti území a v neposlední řadě i s celkovým zvýšením bezpečnosti (dopravní i sociální) lze očekávat mírné snížení poptávky v místech vnitřních Podmokel, tj. návrh uvažuje pouze s mírným a lokálním snížením počtu parkovacích či odstavných stání. Návrh počítá s obnovením celkem 920 míst (úbytek 71 míst), ale tento počet se stále omezuje pouze na uliční profily.

Návrh dále počítá s rozšířením záchytných parkovišť, které na sebe pojmou zátěž z ulic. Umožní tak celkové navýšení kapacity parkování i při naplnění ostatních cílů úprav - zkvalitnění veřejného prostoru a umožnění i jiných aktivit a funkcí v prostorech ulic a náměstí.

V ul. Práce za Hlavním nádražím je volná plocha pro zřízení kapacitního parkoviště (cca 200-300 míst), dále lze uvažovat o navýšení kapacity současného parkovacího domu o 200 míst. Tato parkoviště by měla sloužit především dlouhodobějšímu parkování během pracovní doby.

Lokální potřeby může uspokojit i nová bytová výstavba v ul. Jeronýmova, kde mohou být vymezena podzemní a přízemní podlaží pro parkování (100-200 míst) a lze tak současně řešit poptávku po parkování před budovou magistrátu (především pro zaměstnance).

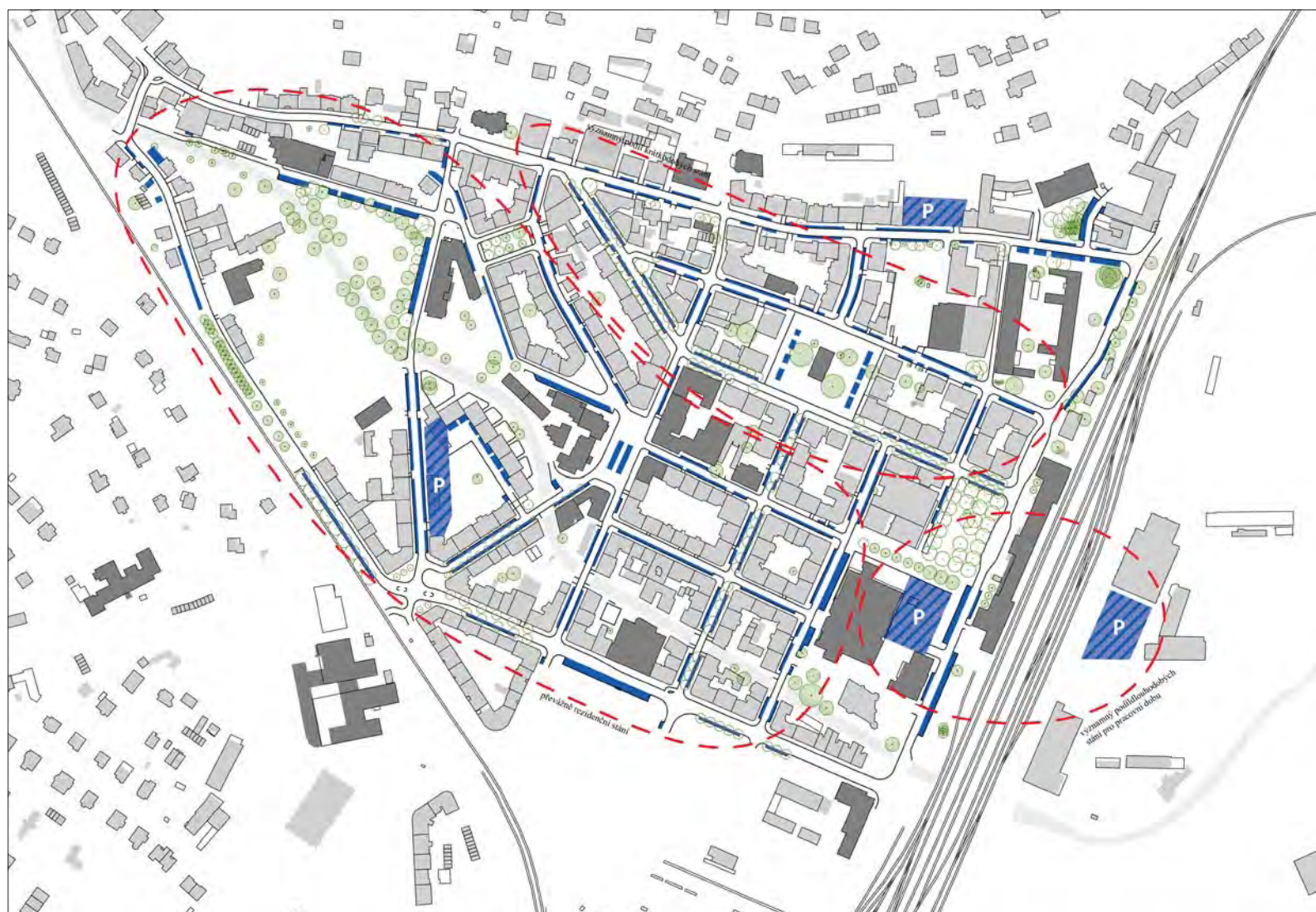
Posledním místem, kde je možné nabídnout hromadnou parkovací kapacitu, je ul. Teplická v blízkosti budovy ČEZ (200 míst). Postupná realizace, resp. alespoň jedno z těchto velkokapacitních parkovišť, dostane bilanci parkování do kladných čísel, jak již bylo řečeno.

Jednotlivé bilance parkovacích stání jsou patrné z tabulkové přílohy.

V případě ulic Jeronýmova, Mírového náměstí, Tržní a Palackého je třeba uvažovat s částečným přeskupením parkování do okolních ulic, kde dochází k mírnému navýšení a samozřejmě s budoucím alespoň jedním velkokapacitním parkováním v území.

Docházkové vzdálenosti v Podmoklech jsou relativně krátké (polovinu celého území Podmokel projde zdravý člověk za 5-7 minut).

Parkování v jednotlivých profilech je řešeno v koordinaci s inženýrskými sítěmi, stromy, zastávkami MAD a potřebami chodců či umístění mobiliáře.



INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

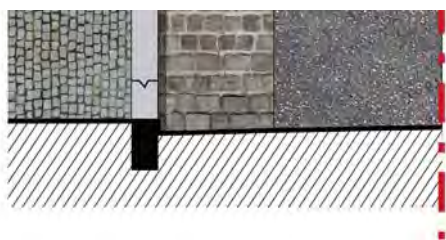
STROMY A OBRUBY VS. SÍTĚ

V rámci analýzy stavu inženýrských sítí jsme sestavili koordinační mapu všech zjištěných sítí a jejich ochranných pásem – mapa SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY na další straně.

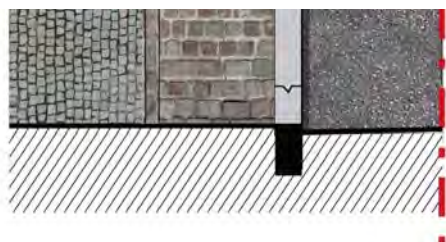
Informace o stáří a technickém stavu nám správci sítí nebyla poskytnuta.

Ochranná pásma sítí se nesmí křížit s kořeny stromů. Obruby se nesmí křížit s krytím inženýrské sítě. Návrh zpravidla zužuje vozovku, takže nové umístění obrub a hran nevyvolává jiné požadavky na krytí inženýrských sítí. Nejužší pásmo pro kořeny stromů uvažujeme 2 metry za předpokladu, že v druhém podélném směru je alespoň 4 metry. U obrub navrhujeme 2 případy:

1/ obruba je mezi podélným parkovacím stáním a chodníkem (většina ulic)



2/ obruba je mezi vozovkou a podélným parkovacím stáním (např. Teplická). Obruba je v tomto případě nižší a zkosená, aby automobily mohli pohodlně vjíždět na parkovací pruh








Výtipovali jsme místa mimo ochranná pásma IS, kde lze zasadit stromy. Tato místa jsou vidět v mapě NOVÉ STROMY V ULICÍCH A VÝSADBOVÉ PLOCHY. o dvě strany dál.

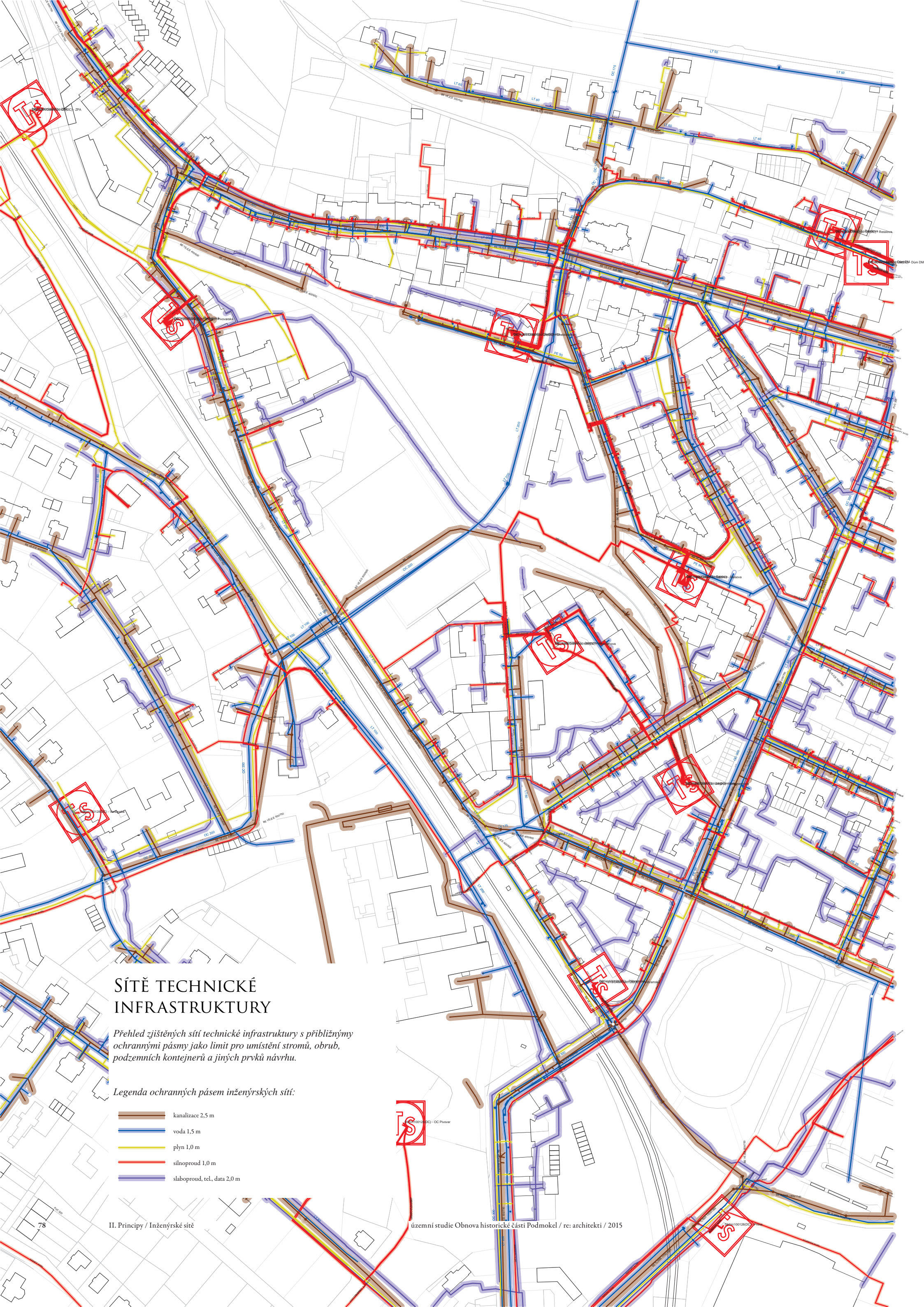
V místech, kde koncepce stromů a povrchů nad zemí má prioritu před stavem pod zemí, navrhujeme přeložky IS. I v takovém případě se snažíme o co nejmenší zásahy – nejvíce přeložek je u datových kabelů, vodovodu a plynu. Nejsložitější situace nastává v případě ulice **Prokopa Holého**, kde s ohledem na význam ulice v městské čtvrti navrhujeme nejdramatičtější zásahy. Další zásahy do IS jsou především v ulicích **Jungmannova**, **Bezručova** a lokálně v ulici **Teplická**. Mapa PŘELOŽKY SÍTĚ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY.

V příloženě tabulce na konci dokumentu jsou zaznamenány veškeré navrhované přeložky inženýrských sítí.

OCHRANNÁ PÁSMA

Přehled sítí a jejich ochranných pásem:






	kanalizace 2,5 m
	voda 1,5 m
	plyn 1,0 m
	silnoproud 1,0 m
	slaboproud, tel., data 2,0 m



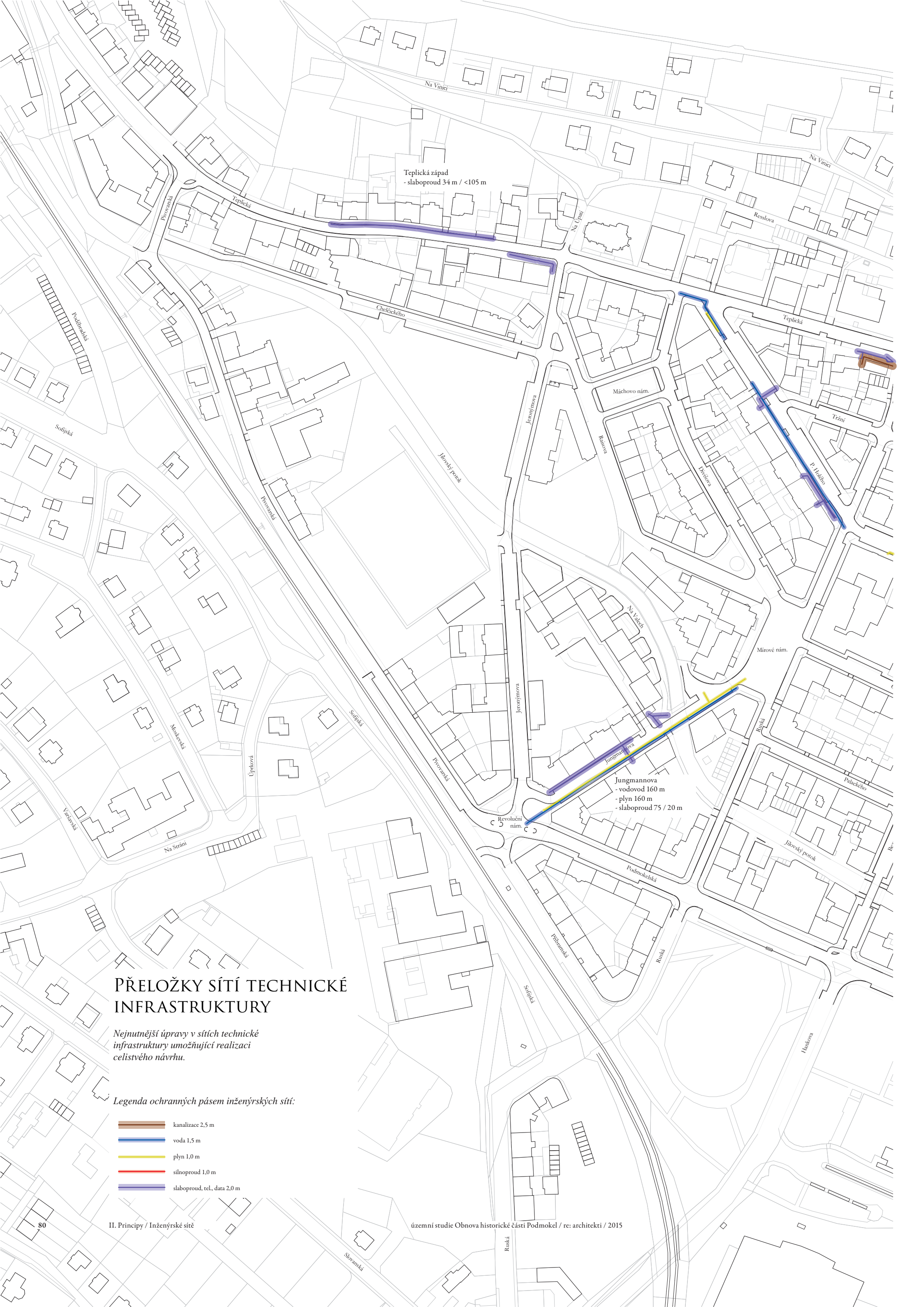
SÍŤE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Přehled zjištěných sítí technické infrastruktury s přibližnými ochrannými pásmy jako limit pro uníštění stromů, obrub, podzemních kontejnerů a jiných prvků návrhu.

Legenda ochranných pásem inženýrských sítí:

-  kanalizace 2,5 m
-  voda 1,5 m
-  plyn 1,0 m
-  silnoproud 1,0 m
-  slaboproud, tel., data 2,0 m










PŘELOŽKY SÍTÍ TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Nejnutnější úpravy v sítích technické infrastruktury umožňující realizaci celistvého návrhu.

Legenda ochranných pásem inženýrských sítí:

-  kanalizace 2,5 m
-  voda 1,5 m
-  plyn 1,0 m
-  silnoproud 1,0 m
-  slaboproud, tel., data 2,0 m



Teplická východ
- kanalizace 25 m
Pozn.: nejedná se o komplikovanou přeložku BE VEJCE, ale pouze o přeložku napojení veřejných toalet
- slaboproud 3x 14 m / 2x 11 m / 24 m

Prokopa Holého
- vodovod 3x 14 m / 2x 11 m / 24 m
- plyn 37 m / 26 m / 46 m / 14 m
- slaboproud 18 m / 54 m / 14 m / 3x 13 m / 27 m / 21 m

Čsl. mládeže
- vodovod 10 m



NOVÉ STROMY V ULICÍCH A VÝSADBOVÉ PLOCHY

*Dokumentace zjištěných ploch využitelných jako
výsadbové pásy pro nové stromy v ulicích města.*



PROSTOROVÁ REGULACE PROLUK A ZASTAVITELNÉHO ÚZEMÍ

Definovali jsme tyto návrhy na regulaci území. V jižní části jsme nad rámec řešeného území přidali oblast okolo dnešního autobusového nádraží, kde navrhujeme pokračování obytného města i parkovací dům za nádražím. Obě tyto plochy mají velký vliv na řešené území.

REGULACE

1/ proluka Jeronýmova (par. č. 1161/1, 1161/17, město Děčín)

- bytový dům s možností několika pater podzemního parkování určeného primárně pro obyvatele bloku a zaměstnance magistrátu
- uzavření bloku
- respektování zahrad činžovních domů
- vstupy do panelových domů ze dvora
- možnost vjezdu do parkoviště i ze dvora (pro obyvatele panelových domů)
- výšková regulace určena sousedním činžovním domem

2/ proluka Teplická 570 a 571 (par. č. 570, 571, město Děčín)

- na 570 zahrada související s domem na 571
- regulace 571 max. 4 nadzemní podlaží
- uliční čára ustoupena tak, aby dům navazoval na dům na parcele 573

3/ proluka Teplická 592 (par. č. 592)

- dostavba navazující na rohový dům
- výšková regulace je určena sousedním domem na parcele 593

4/ proluka Teplická 777 (par. č. 777)

- dostavba kopírující katastr nemovitostí
- výšková regulace navazuje na okolní stavby – 5 podlaží

5/ proluka „Jordánka“ (par. č. 821/1, 821/2, 821/8, 822)

- orientace přilehlých budov do bloku - vstupy obchodu (jiný majitel), vjezd do parkovacího domu
- dostavba západní části navazující na stávající volné štíty
- vzniká nová „ulice“
- součástí novostavby může být opět veřejné parkování

6/ parkovací dům Čsl. mládeže (par. č. 965/5, 964/1, pozemek v majetku města)

- vhodné místo na křižovatce (vlak, MHD, centrum čtvrti)
- vyrovnání počtu pater s okolím (4 – 5 podlaží), zvýšení kapacity domu
- vysunutí domu směrem do ulice
- odstup od obchodního centra a školy
- parter využít pro obchody
- současné napojení na komunikace

7/ Čsl. mládeže 5 (par. č. 987/6, 987/4)

- dodržení uliční čáry / možnost volného předpolí
- volný průchod podél potoka
- současné připojení na komunikace

8/ Podmokelská 2 (par. č. 1212)

- dostavba bytového domu - dotvoření bloku
- výška dostavby určená sousedy (par. č. 1211)
- úprava poloměru odbočky Podmokelská / Čsl. mládeže
- bez garážových stání a připojení na komunikace

9/ blok autobusové nádraží, park Hankova Podmokelská a blok „Albert“ (par. č. 1235/..., 1236/..., 1237, 1238/..., 1241/..., 1242/..., město Děčín, ING Lease, ...)

- přiřazení této části k Podmoklům – v současnosti příděch periferie – „oblast za hlavní“
- vytvoření jednoznačných a jasně pojmenovatelných částí (ulice, park, blok, autobusové nádraží...)
- rozdělení na čtyři bloky jeden z nich autobusové nádraží
- začlenění autobusového nádraží do bloku či budovy
- uzavření bloku „Albertů“ stromořadím
- dílčí úpravy parku (systém cestíček, volný prostor k hrám)

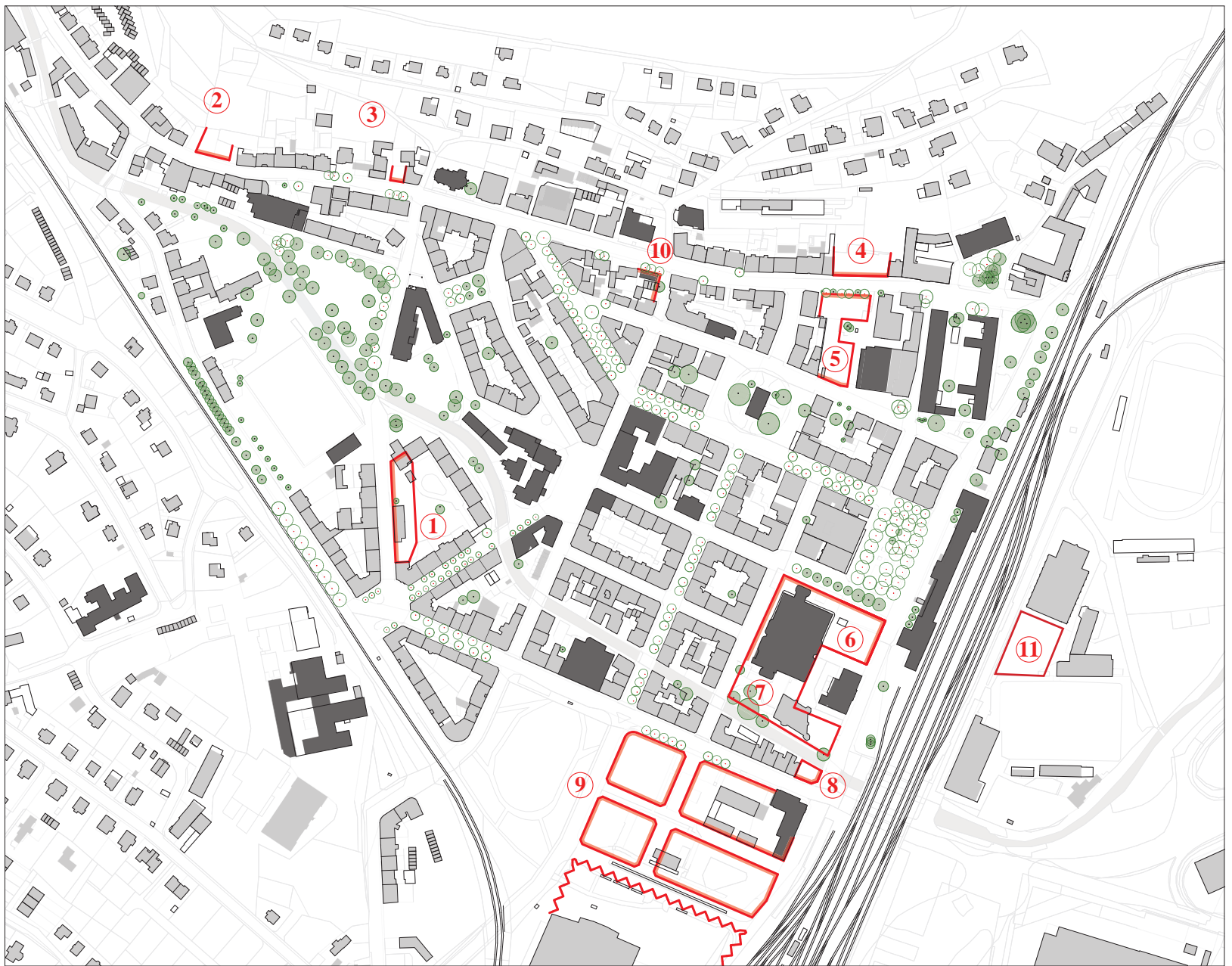
10/ proluka Ruská (par. č. 1014-1022)

- dostavba bytového domu – dotvoření bloku
- výšková regulace určená sousedními domy (par. č. 1013)
- napojení na komunikace

11/ parkovací dům Práce (par. č. 3719/2)

- dostavba parkovacího domu na strategickém místě za nádražím
- napojení na komunikace

MAPA REGULACÍ



— Uzavřená stavební čára - nepřekročitelné rozhraní bloku a veřejného prostranství se souvislou zástavbou, která nesmí z čáry nikde ustupovat

- - - Volná stavební čára - nepřekročitelné rozhraní bloku a veřejného prostranství se zástavbou, která může být přerušena a může z čáry libovolně ustupovat

~~~~~ Výhledová stavební čára - rozhraní prostranství, které musí do budoucna zůstat veřejné a prostranství ve kterém je možné uvažovat o změnách

## KOORDINACE S NOVĚ VZNIKAJÍCÍM ÚZEMNÍM PLÁNEM

6.10. 2014 proběhla schůzka se zpracovatelem územního plánu města Děčín Ing. arch. Karlem Beránkem z Atelieru T-plan s.r.o. Proběhla koordinace jednotlivých změn v území tak, aby nebyl rozpor mezi územním plánem a touto územní studií. Jednalo se především o územní rezervy, možnosti umístění hromadného parkování a charakter určitých veřejných prostranství.

Nejdůležitějším koncepčním rozhodnutím zachyceným v územním plánu z hlediska Podmokel je varianta vedení přeložky I/13 ve variantě "Pastýřská stěna." Podmokol se nejméně dotýká západní vyústění tunelu pod Pastýřskou stěnou. Tento portál by do organizmu města zasáhl z několika důvodů nepříjemným způsobem.

Komunikace ústící z tunelu by zrušila zažitou trasu propojující Podmokly s Děčínem kolem Thunovské přístavní restaurace (Andreas Putz, 1907) po nábřeží a přes Tyršův most. Trasu s velkým potenciálem pro pěší a cyklisty. O pěší cestě na Pastýřskou stěnu ani nemluví.

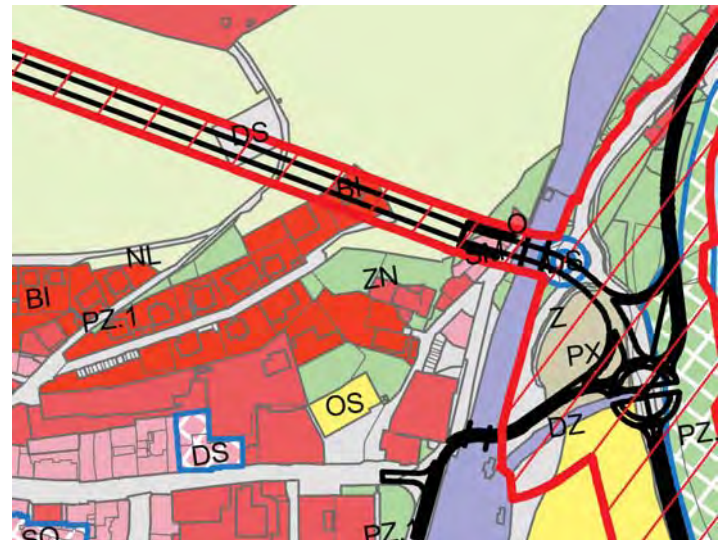
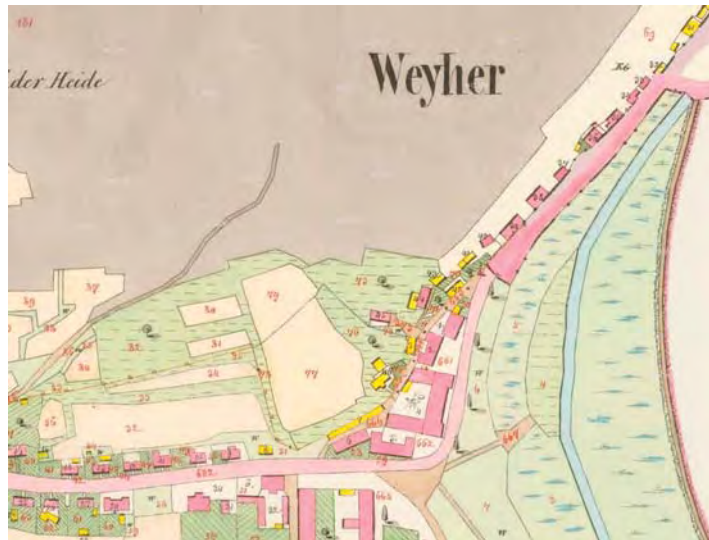
Z měřítka plánu není jasné, zda by přístavní restaurace musela dopravní stavbě ustoupit, nebo zda by "pouze" byla odříznuta od Labe. V každém případě by byl dopravní zátěž a dopravními stavbami nevratně poškozen rekreační potenciál Labského nábřeží.

Dále je nutno zmínit, že domy v této části Podmokel jsou pozůstatkem bývalé pobřežní obce Weiher, historicky největšího osídlení na západním břehu Labe v Děčíně. Domy v tomto místě stály ještě před stavbou železnice a vznikem dnešních Podmokel. Což se týká i domů, které by tunelu musely ustoupit.

Nejsevernější úsek Čsl. mládeže (část historické trasy z Děčína do Teplic) by se stal slepým i s pozoruhodným vstupem do této části města - "bránou" pod železničním viaduktem a nepřehlédnutelným nárožním expresionistickým domem (Mototechna) od bratří Hieků z roku 1936. Nově navržené propojení nejspíš s novým podjezdem pod tratí není dostatečnou náhradou původní trasy. Do Podmokel vstupuje na nepřehledném místě a na nábřeží moc neřeší, jak se do centra Děčína dostat přes I/13 pohodlně jinak než autem, či autobusem.



... Na druhé straně diagonály je propojení Podmokel s Děčínem po Labském nábřeží a Tyršově mostě. Děčín má podobně jako Drážďany, ale na rozdíl od jiných měst na Labi, krásné nábřeží – domy mezi řekou a skálou. S výhledem na zámek, most a Labe. S náplavkou a domy, které by mohly vytvořit promenádu, pokud cestu nerozstříhne plánovaný silniční obchvat, který se zde má vynořit ze skály a nenávratně zničit toto místo.



prověřovaná varianta



ortohomapa vstupu do Podmokel



V místě dnešního kruhového objezdu bývalo kruhové dětské hřiště. Místo mezi drážním valem a Labem je velmi cenné pro podobné „rekreační“ využití. Zdroj: výstava Děčín - včera, dnes a zítra.



# ETAPIZACE

Hlavní otázkou při návrhu revitalizace města je, jak docílit konečné kvality celé čtvrti ne na papíře, ale v realitě. Celou čtvrt' lze velmi těžko revitalizovat jednorázově. Hlavním problémem není výška investice, ale nutnost stálého fungování města – město se „opravuje za provozu“ – musí být stále prostupné, průjezdné, obslužitelné. Logickou úvahou je tedy etapizace. Pokud bychom se zabývali pouze parterem – konkrétně svrškem veřejného prostoru, mobiliářem a osvětlením, vznikl by následně třetí problém. Město je totiž tvořeno i svou technickou infrastrukturou. Zastáváme názor, že technické stáří infrastruktury by nemělo být zásadně odlišné od stáří svršku. Tedy: považujeme za chybu rekonstruovat pouze svršky ulic či prostranství a neřešit, co je pod nimi. Tento faktor je velmi podstatný speciálně u českých měst, kde byla technická infrastruktura dlouhodobě zanedbávána, či řešena nekonceptně.

Za ideální řešení považujeme rozdělit jednotlivé etapy do ještě menších celků – například velikosti ulice od křižovatky ke křižovatce. Ulici na předem určený čas kompletně uzavřít, zrekonstruovat jak infrastrukturu, tak svršek parteru – obojí do všech důsledků. Efekt je jednoznačný. Pro občana to na přesně určený omezený čas znamená diskomfort a případně nedůvěru k tomu, co vznikne. Vznikne-li kvalita, do které již není potřeba dále zasahovat, protože je komplexně dokončena, kvalita která slouží a v podstatě vybízí k pokračování, není tak složité navázat. Jako protiklad lze uvést běžnější praxi: v celé čtvrti se opraví dlažba. Efekt je znatelný, ale ne komplexní. Následně se v celé čtvrti vymění veřejné osvětlení. Při té příležitosti se poničí nová dlažba. Následně se v celé čtvrti revitalizuje zeleň a při té příležitosti... směr úvahy je zřetelný. Tedy: krok za krokem, část po části opravit město jako v sobě následujících kompletně ukončených etapách – ideálně komplexní parter i technickou infrastrukturu. Tento postup máme empiricky odkoukaný ze zahraničních zkušeností s průběžnou údržbou města. Nezáplatuje se. Navrhují se opravy jasných a srozumitelných celků, které občan okamžitě pochopí. Zároveň není později frustrován z opakovaných zásahů, nemá pocit zdvojování investic. Zajímavá je také zkušenost z opravy celé čtvrti najednou. Pražský Karlín zasáhla v roce 2002 tragická povodeň. Kromě jiného plošně zničila parter. Město ve spolupráci se státem bylo nuceno obnovit parter (dlažby, osvětlení, zeleň, detaily) celé čtvrti prakticky naráz. Efekt byl neuvěřitelný. Struktura města, kvalita domů zůstala stejná, ale nově opravený parter západoevropského standardu inicioval růst kvality celé čtvrti.

- definujeme významné celky (náměstí, třídy, ulice...), ke kterým je možné podle potřeby a v souvislosti s dalšími etapami přidávat méně významné ulice
- realizované etapy legitimizují etapy následující (jsou ucelené, ukazují, že jsou smysluplné, ...)
- výběr první etapy k realizaci předurčí další navazující etapy a jejich rozsah
- řešené území některých etap se překrývá tak, aby případně samy o sobě vytvářeli vždy fungující celek

Priority navržených etap byly během koncepce územní studie komunikovány s odbory magistrátu Děčína, výsledek je zanesen v mapě na další straně.

## ETAPY A ÚSEKY

V poslední části elaborátu je území rozděleno na jednotlivé úseky drobnějšího měřítka než jsou samotné etapy tak, aby bylo možno dle aktuální potřeby možno etapy dělit, slučovat, či posouvat jejich hranice po logických krocích.

#### NAVRŽENÉ ETAPY DLE DŮLEŽITOSTI

##### 1/ Přednádraží

- vstup do Děčína
- nejméně frekventované místo Podmokel
- obchody, hotel, obchodní dům

##### 2/ Prokopa Holého a Husovo náměstí

- obchodní ulice
- „městske korzo“
- spojnice důležitých prostranství

##### 3/ Teplická I - od Oblastního muzea k ul. Na Úpatí

- obchodní ulice
- doplňuje okruh s třídou Prokopa Holého
- vstup do Podmokel od Děčína

##### 4/ Jungmannova a Revoluční náměstí

- významné z hlediska propojení města s obchodním centrem a Letnou

##### 5/ Mírové náměstí

- současná situace je poměrně dobrá
- pro zlepšení současného stavu by stačily drobné úpravy (např. parkování, květináky, atd.)

##### 6/ Teplická II - od ul. Na Úpatí k Pivovarské

- méně frekventovaná část Podmokel

#### MIMO POŘADÍ DŮLEŽITOSTI

##### A/ Park Jeronýmova

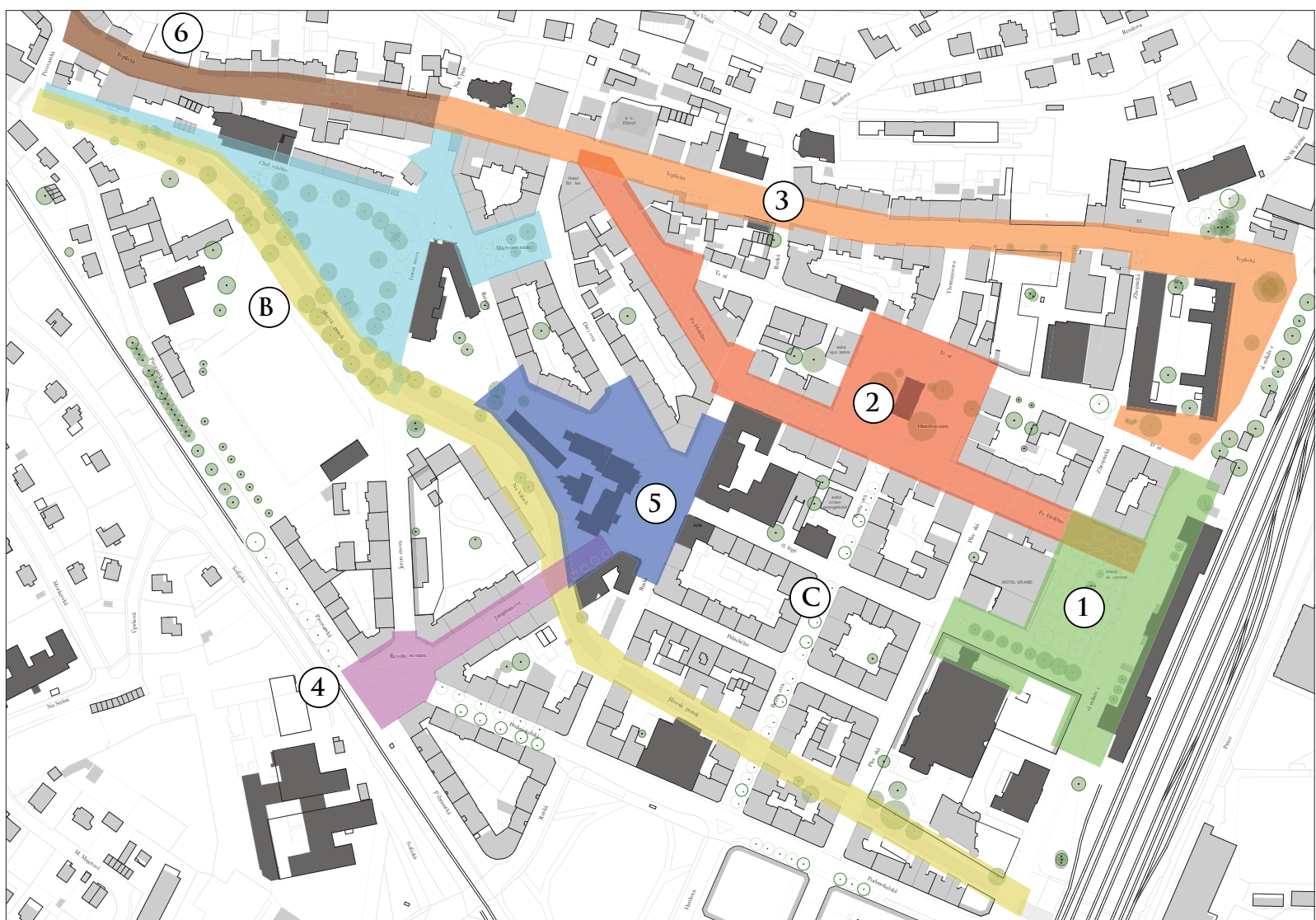
- park blízko školy
- dotek s Jírovským potokem

##### B/ okolí Jírovského potoka a prostupnost

- možnost projít podél celého potoka Podmokly až k Labi

##### C/ Obytné ulice (Palackého, Bezručova, Čsl. legií, Plzeňská)

- vzorové obytné ulice, rekonstrukce se týká především povrchů





### III. POUŽÍVANÉ PRVKY



# MOBILIÁŘ

V této kapitole se zabýváme výběrem a rozmístěním „městského nábytku“ – mobiliáře. Součástí mobiliáře nejsou pouze lavičky, které si většina z nás vybaví. Věci, které spadají do této kategorie, je výrazně více: Zmiňované lavičky, odpadkové koše, stojany na kola, autobusové zastávky, pítka, patníky, zábradlí, orientační systém a tabule, reklamní desky i pylony, kryty kanálů i menší stavby jako prodejní stánky, veřejné záchodky, ale i poštovní schránky a telefonní budky. Městský mobiliář pomáhá město „zabydlet“.

V rámci předkládané studie určujeme, na jakých místech by měl být mobiliář principiálně osazen. Na stranu druhou je ale mobilní, to znamená, že jeho přesná pozice či množství v dané lokalitě může být zpřesněno až na základě poptávky v daném místě – na základě pozorování již upraveného území.

V případě mobiliáře je klíčová otázka volby přesného typu výrobku. Mobiliář je vystaven různým způsobům využití, a proto musí být dostatečně fortelný, na druhou stranu nesmí být přehnaně robustní, aby nevybízela k agresivnímu chování. Musí být solidní a krásný, aby nesnižoval své okolí. Problém při výběru mobiliáře je, že nelze navrhnout, aby

Podmoky byly osazeny lavičkami s litinovou konstrukcí a dřevěným opěradlem a sedákem. Tato specifikace je nedostatečná a kvalita a vzhled výrobků splňujících tuto kategorii zahrnuje nekvalitní krám stejně jako precizní a krásný kus. Vytvořili jsem proto výběr možných variant kvalitních prvků mobiliáře, které splňují naše představy.

Podmoky nejsou příliš velkou čtvrtí. Z toho vyplynula snaha o to, volit v dané kategorii pokud možno jeden univerzální typ, případně typ výrobku, který je schopen modifikací – například v případě laviček, kdy jeden typ umí variantu s opěrákem i bez, případně další možnosti sestavení.

Výběr mobiliáře byl řízen také vzájemnou kompatibilitou mobiliáře mezi sebou, ale přirozeně také mobiliáře s okolím. Převažujícím materiálem je lakovaný kov tmavých tlumených odstínů a dřevo.

## LAVIČKY

Zvolili jsem typ laviček s dřevěným sedákem a opěradlem, která v zimě nestudí a v létě nepálí. Konstrukce lavičky je kovová – litinová, železná či hliníková. Části lavičky jsou snadno vyměnitelné.

Značka: BURRI  
Typ: Campo

nebo

Značka: BURRI  
Typ: Klosterhof

nebo

Značka: Santa & Cole  
Typ: NeoRomántico clásico

Borovice nebo tropické dřevo 30 mm, natřené olejem - délka: 1.75 až 3.00m



BURRI Campo



BURRI Klosterhof



Santa & Cole NeoRomántico clásico

## ODPADKOVÉ KOŠE

Odpadkové koše jsou válcové, na kovové noze, aby byly odsazeny od země, jak kvůli terénním nepřesnostem a svahům, tak kvůli psům, kteří odpadkové koše občůrávají. Zvolené koše jsou opět variabilní, umí být děleny pro tříděný odpad, přidávat popelníky, koš pro sběr psích výkalů, mohou být snadno na jedné noze znásobeny.

Značka: BURRI  
Typ: Public bin

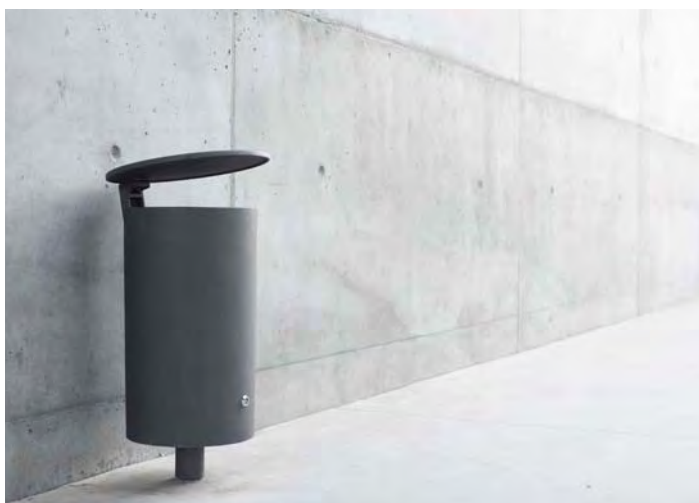
nebo

Značka: Larus design  
Typ: Point

Turistické značky, které ovšem v současnosti Podmokly neprochází. Výchozí bod pro značení je umístěn v prostoru přednádraží. Orientační tabule se schematickou mapou a popisem. Šipky či jiné značení navigace je připevňováno na sloupky veřejného osvětlení a nároží domů, pouze v případě, že nelze tento způsob užít je značení možné umístit na vlastní sloupky.



BURRI Public bin



Larus design Point

## STOJANY NA KOLA

Jde o jednoduché ocelové tvary, u kterých kolo především dobře stojí a dá se k nim dobře připoutat.

Značka: ABES, public design  
Typ: GATE



## SLOUPKY

Sloupky jsou využívány například na křižovatkách, kde jsou vozovka i chodníky ve stejné úrovni a na dalších místech, kde nemusí být dostatečně zřejmý rozdíl mezi chodníkem a vozovkou a přesto je vhodné, aby byly ve stejné úrovni. Materiálové řešení odpovídá celkovému konceptu. Jednoduché tvary, solidní a odolný materiál – kov, dobré provedení a tlumené barvy.

Značka: ABES public design  
Typ: Barena 2M



## PÍTKA

Obdobně jako ostatní kusy mobiliáře, i pítka musí být především bytelná. Výběr byl určen snadností obsluhy, kvalitními materiály a provedením. Jednoduché neutrální tvary jsou nadčasové, proto vhodně doplňují výběr dalších kusů mobiliáře.

Značka: Santa & Cole  
Typ: Atlántida



## HODINY

Značka: MOBATIME  
Typ: METROcity



## ZASTÁVKY MHD

Zvolené příklady řešení zastřešení zastávek MHD splňují naše základní požadavky: jednoduché a kvalitní zpracování, které dobře zapadne do svého kontextu. Proto jsme opět zvolili masivní kovovou konstrukci tlumených barev doplněnou skleněnými výplněmi.

Značka: BURRI  
Typ: VBG shelters

nebo

Značka: Laurus  
Typ: Abrigo Daciano da Costa



Laurus Abrigo Daciano da Costa

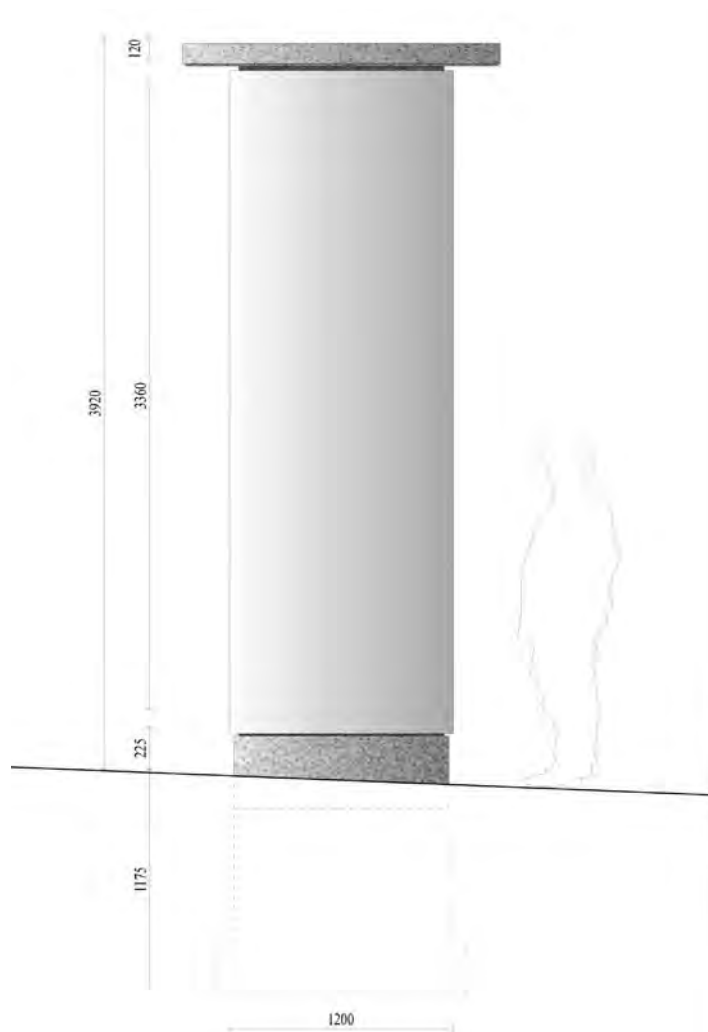
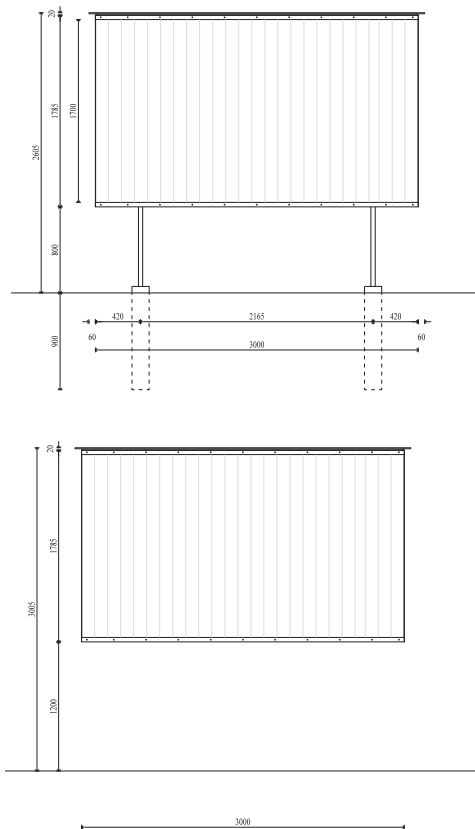


BURRI VBG shelters

## INFORMAČNÍ TABULE

Deska je koncipována na výšku 2 a šířku 5 modulů plakátů DIN A1 na výšku. Deska je z dřevěných prken, s ocelovou konstrukcí z pásoviny a jáckelů. Dle velikosti desky se parametricky mění usazení nohou atd.

Značka: re:architekti  
Typ: Tabule



## ZÁBRADLÍ

Součástí mobiliáře je i řešení různých zábradlí. V případě Podmokel se jedná především o zábradlí lemující Jílovský potok. Další zábradlí, která tradičně oddělují pěší od automobilové dopravy nikde nenavrhujeme – myslíme si, že mají negativní vliv na fungování města.

Předpokládáme, že novými zábradlími budou nahrazena většina stávajících, která byla postupně osazována během minulých desetiletí namísto původních kovaných zábradlí. Uvádíme příklady původních zábradlí, která odolala času a která by se měla stát vzorem pro nový návrh podmokelského zábradlí – mohl by vzniknout jeden univerzální typ, který by podobně jako poklopy kanálů se znakem města potvrzoval identitu Podmokel.

## ORIENTAČNÍ SYSTÉM

Orientační systém je v případě Podmokel důležitou součástí mobiliáře, především kvůli návštěvníkům města. V Podmoklech a jejich okolí se nachází celá řada zajímavých turistických, ale i kulturních cílů počínaje radnicí, kostely, synagogou, konče zoologickou zahradou a vyhlídkou na Pastýřské stěně. Vhodné by bylo i značení nejkratšího propojení mezi městskými částmi, které není přes bariéru tratě jednoduše zřejmé.

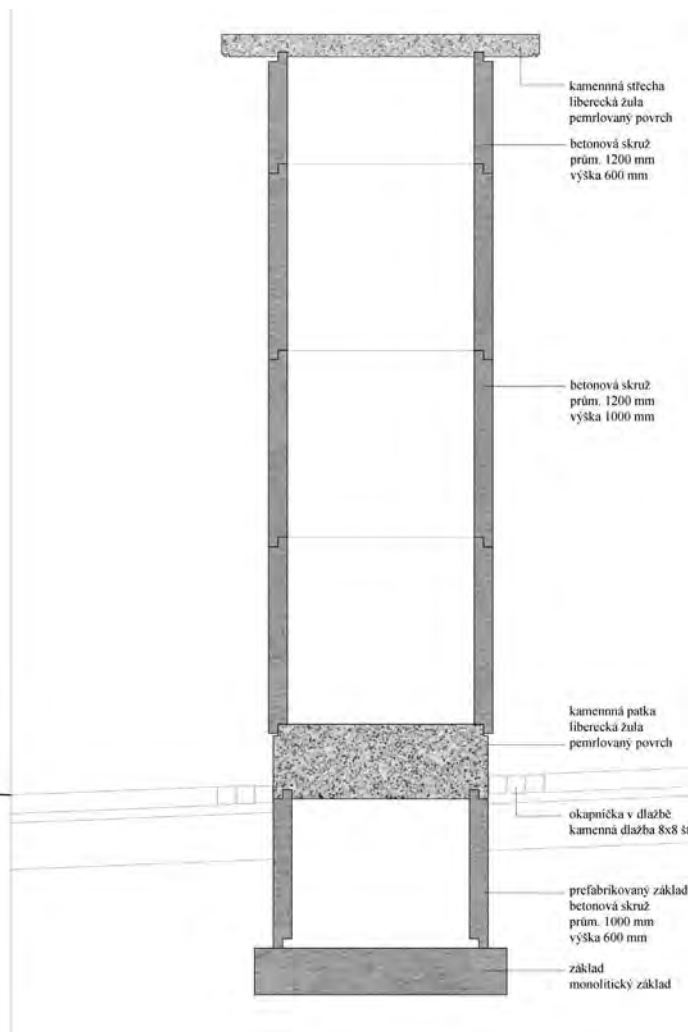
## PŘIPOJENÍ K ENERGIÍM

Zapuštěno do země, řešeno výsuvnými sloupky s litinovým poklopem.

## REKLAMNÍ PYLON

Reklamní pylon konstruován ze standardních betonových skruží a žulových detailů.

Značka: re:architekti  
Typ: Muž



# VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ

Veřejné osvětlení přispívá kvalitám veřejných prostor, dotváří jejich charakter a může i během dne, např. rozmístěním sloupů, ovlivnit způsob jejich využití. To znamená, že jiná osvětlení jsou na „promenáde“ Prokopa Holého, náměstích, ulicích Teplické, Pivovarské a Podmokelské, než ve vedlejších ulicích.

Na náměstích a na třídě Prokopa Holého se snažíme nízkými a světlými specifickými tvarů stavěnými nedaleko od sebe navodit dojem klidné večerní procházky. V některých případech vytváříme zcela specifický charakter, jako například na Mírového náměstí před radnicí, které je osvětleno trojicí vysokých světel. Ve vedlejších ulicích je většinou veřejné osvětlení zavěšeno na převisech, případně na výložnicích umístěných na domech tak, aby se zmenšil počet sloupů v prostoru chodníků a ulice se tím zjednodušila a zpřehlednila. Trojúhelník ulic Teplické, Čsl. armády, Podmokelské a Pivovarské má specifické řešení osvětlení. Tyto ulice jsou výrazně více dopravně vytíženy, než ostatní ulice Podmokel, proto jsou nároky na jejich přehlednost vyšší. Přesto jsme zvolili typ veřejného osvětlení, které podtrhává městskost a přívětivost těchto ulic.

Výběr typů osvětlení byl podřízen především jejich kvalitě – možnostem světelného zdroje, jejich charakteru ve vztahu k daným lokalitám a estetickým kvalitám. Důležitým faktorem, který musí být při finálním posuzování svítidla zohledněn, je i zpracování sloupu svítidla, jeho tvar, materiál a nasazení samotného svítidla na něj.

Rozmístění světel bylo ověřeno na typických situacích příslušných ulic a náměstí. Výpočet definoval výšku sloupů, rozestupy svítidel, sílu a typ zdroje.

Na řešených komunikacích jsou převážně svítidla s vysokotlakými sodíkovými výbojkami. Osvětlovací soustavy jsou jednostranné, nebo vystřídáné. Rozteč světelných míst je 30 – 50 m. Pro jednotlivé komunikace byly s ohledem na jejich zatřídění dle ČSN EN 13201 a jejich plánovaný profil určeny vzdálenosti světelných bodů, jejich typ a síla a jejich možná výška.

Doporučujeme použít světelné zdroje o teplotě chromatičnosti 4000 K a indexem podání barev Ra > 60 s LED řešením zdrojů, které se z dlouhodobého hlediska ukazují být ekonomičtější.

Osvětlení vybraných architektonických objektů doporučujeme provést svítidly s vhodnou vyzářovací charakteristikou, umístěnými buď na sloupech VO, nebo svítidly vestavěnými do pochozích ploch. Pro zvýraznění osvětlovaného objektu je možno použít odlišné teploty chromatičnosti oproti svítidlům veřejného osvětlení. Při návrhu osvětlení architektury je nutné, aby byly dodrženy limity pro rušivé světlo dle ČSN EN 12464-2 (jas fasády, podíl toku do horního poloprostoru a množství rušivého světla dopadajícího na okolní obytné objekty).

Samostatnou kapitolou je osvětlení parků parkovými svítidly a osvětlení průchodu podél Jílovského potoka, aby byl průchod vnitrobloky osvětlen, ale aby zároveň nebyla narušena intimita vnitrobloků.

Přehled navrhovaných svítidel dle zatřídění komunikací.

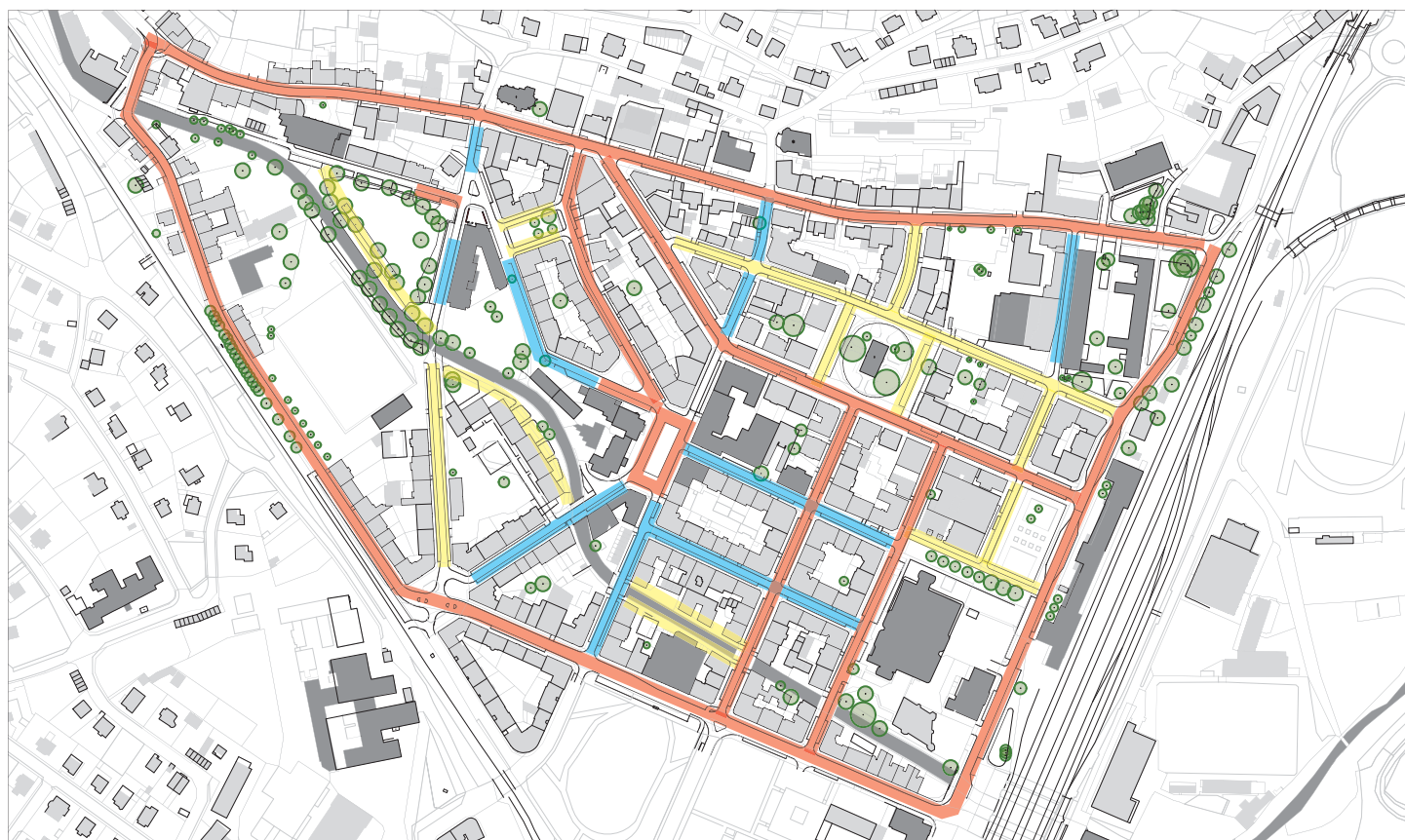
Bylo provedeno zatřídění jednotlivých komunikací podle návrhu užívání dle normy ČSN EN 13201 s ohledem na plánovanou dopravně-inženýrskou koncepci oblasti. Vnitřní část řešené oblasti je koncipována jako „Zóna 30“. Komunikace a pěší zóny v této oblasti jsou zatříděny do tříd osvětlení S1 – S4. Sběrné komunikace Podmokelská a Pivovarská byly zatříděny do třídy osvětlení ME4b.

| DĚČÍN IV - PODMOKLY                       | úsek                    | VO              |                                                   |        |                     |           |                   |
|-------------------------------------------|-------------------------|-----------------|---------------------------------------------------|--------|---------------------|-----------|-------------------|
|                                           |                         | Třída osvětlení | Typ svítidla                                      | Značka | vzdálenost svítidel | výška     | Typ soustavy      |
| Bezručova                                 |                         | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Čsl. legii                                | západ                   | S1              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Čsl. legii                                | střed                   | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Čsl. legii                                | východ                  | S3              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2A  | 8,3 m               | 6 m       | párová            |
| Čsl. mládeže                              |                         | S1              | VO 3 - uliční lampa                               | VO 3B  | 27 m                | 6 m       | vystřídáná        |
| Divišova                                  | sever                   |                 | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Divišova                                  | jih                     | S3              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Husovo náměstí                            |                         | S1              | VO 5 - lampa pro prostranství                     | VO 5B  | rastr 12,5 m        | 5 m       | -                 |
| Chelečického                              | východ                  | S4              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Chelečického                              | západ                   | S4              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2B  | 11 m                | 6 m       | jednostranná      |
| Jeronymova                                | sever                   | S4              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2A  | 11 m                | 6 m       | párová            |
| Jeronymova                                | jih                     | S3              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Jungmannova                               |                         | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Máchovo náměstí                           | střed před školou       | S1              | VO 6 - specifická lampa na konkrétní prostranství | VO 6B  | -                   | 10 m      | -                 |
| Máchovo náměstí                           | park, obvod před školou | S1              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Mírové náměstí                            | střed                   | S3              | VO 6 - specifická lampa na konkrétní prostranství | VO 6A  | -                   | 10 m      | -                 |
| Mírové náměstí                            | obvod                   | S3              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Na Valech                                 |                         | S2              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2B  | 14 m                | 4 m       | jednostranná      |
| okolo Jílovského potoka a park Jeronymova |                         | S3              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2B  | 14 m                | 4 m       | jednostranná      |
| Palackého                                 |                         | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Pivovarská                                |                         | ME4b            | VO 3 - uliční lampa                               | VO 3B  | 27 m                | 6 m       | vystřídáná        |
| Piževská                                  |                         | S3              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Podmokelská                               |                         | ME4b            | VO 3 - uliční lampa                               | VO 3B  | 27 m                | 6 m       | vystřídáná        |
| Prokopa Holého                            |                         | S1              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2A  | 8,3 m               | 6 m       | párová            |
| přednádraží                               |                         | S1              | VO 5 - lampa pro prostranství                     | VO 5A  | -                   | 4,5 m     | -                 |
| Raisova                                   |                         | S4              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Ruská                                     |                         | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Teplická                                  |                         | S1              | VO 3 - uliční lampa                               | VO 3A  | 14 m                | 6 m       | párová            |
| Thomayerova                               |                         | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Tržní                                     | východ                  | S3              | VO 2 - promenádní lampa                           | VO 2A  | 11 m                | 6 m       | párová            |
| Tržní                                     | západ                   | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| Zbrojnická                                | sever                   | S3              | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| Zbrojnická                                | jih                     | S3              | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| dvůr Jordánka                             |                         | -               | VO 4 - výložník                                   | VO 4   | 20 - 25 m           | 5,5 - 6 m | jednostranná      |
| dvůr Husovo náměstí                       |                         | -               | VO 1 - převěš                                     | VO 1   | 13 m                | 6 m       | středová          |
| významné objekty                          |                         | -               | VO 7                                              | -      | -                   | -         | specifické řešení |

## SOUČASNÝ STAV KATEGORIÍ OSVĚTLENÍ

V současnosti je většina ulic Podmokel osvětlena vysokými silničními lampami o výšce pohybující se mezi 10 – 12 metry. Užití lampy svou výškou a řešením připomínají osvětlení dálničních přivaděčů a tomu odpovídá i tón a intenzita jejich světla. V části ulic jsou využity promenná lampy s několika svítidly na sloupu a výškou mezi 4 – 6 m. Zvolená výška a prostory, kde jsou využity potvrzují charakter ulic. V několika ulicích jsou užity lampy na výložnicích připevněných k domům. Toto řešení zmenšuje množství překážek na chodnících a dobře reaguje na požadavky osvětlení.

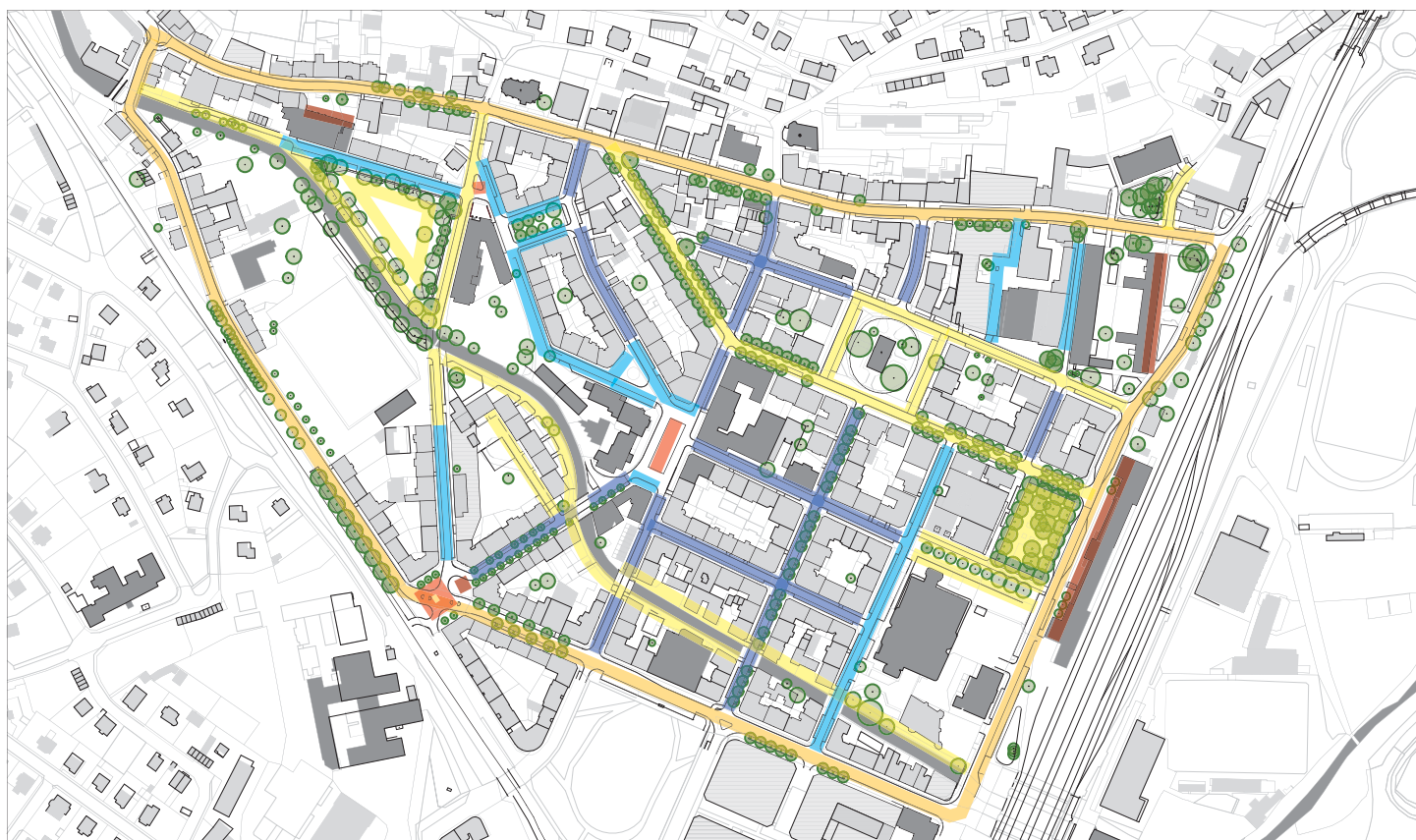
- výložníky na budovách
- nízké promenná osvětlení 4-6m
- vysoké silniční osvětlení 10-12m



## NÁVRH KATEGORIÍ OSVĚTLENÍ

Ve většině ulic jsou užity lampy na převěsech a výložnicích, které nebrání pohybu po chodnících a už nyní jsou v Podmoklech často využity. V případě významných ulic a prostranství využíváme sloupky veřejného osvětlení k rytmizaci prostoru a zvýšení jeho intimity tím, že používáme větší množství nižších lamp. Osvětlení významných budov je použito pouze v několika případech.

- VO 1 - převěs
- VO 4 - výložník
- VO 2 - promenná lampa (nízká, 4m)
- VO 5 - lampa pro prostranství (nízká, 4m)
- VO 3 - uliční lampa (střední 6m)
- VO 6 - specifická lampa na konkrétní prostranství (vysoká 10m)
- VO 7 - osvětlení významných objektů



# TYPY SVÍTIDEL

## VO 1 - PŘEVĚS



Výpočtem ověřená lokalita: Bezručova x Čs. legií



Osvětlení komunikace – převěsová svítidla  
Třída: S3  
Typové řešení: osové umístění svítidel na převěsu

Vhodný typ svítidla: WE-EF RFS 530 12xLED, 24W, křivka S70, kód 111-0726  
Výška: 6 m  
Rozteč osvětlovacích bodů: 13 m  
Z hlediska osvětlení komunikace je možno rozteč prodloužit až na cca 15m. Při rozteči větší než 13m už nevyhází parametry osvětlení chodníků.

Lokality: Bezručova, Čsl. legií západ a střed, Divišova sever, Jungmannova, Palackého, Ruská, Thomayerova, Tržní západ, Zbrojnická jih, dvůr Husovo náměstí



Guzzini Lavinia dvojlampa, použitá na mostech přes Jílovský potok



## VO 2 - PROMENÁDNÍ LAMPA



A

Výpočtem ověřená vzrorová lokalita: Prokopa Holého u přednádraží



Osvětlení komunikací  
Třída: S1  
Typové řešení: párová soustava

Vhodný typ pro parametry: WE-EF RMT 320 105-9923, křivka R65  
Vybrané svítidlo tvar, typ: Guzzini LAVINIA  
Výška: 6m  
Rozteč svítidel: 8,3 m

Lokality: Čsl. legií východ, Jeronýmova sever, Prokopa Holého, Tržní východ

B

Výpočtem ověřená vzrorová lokalita: okolí Jílovského potoka



Osvětlení pěších komunikací a parku  
Třída: max. S3  
Typové řešení: párová soustava

Svítidlo Výška: 4 m, rozteč osvětlovacích bodů: cca 14m  
Vhodný typ pro parametry: WE-EF RMT320, 700mA, 12LED 24W, 700mA, křivka R65, kód 105-9923  
Vybrané svítidlo tvar, typ: Guzzini LAVINIA  
Výška: 4m  
Rozteč svítidel: cca 14 m

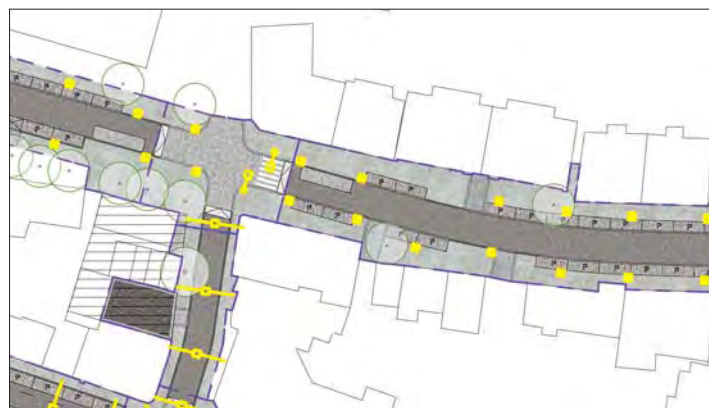
Lokality: Chelčického západ, park Jeronýmova, okolí Jílovského potoka v celém řešeném území, Na Valech

## VO 3 - ULIČNÍ LAMPA



### A

Výpočtem ověřená vzorová lokalita: Teplická



Základní osvětlení komunikací

Třída S1

Typové řešení: soustava párová

Vhodný typ svítidla: Schröder PIANO MIDI 5068 32LED 500mA silniční optika, kód 330142

Výška: 6 m

Rozteč osvětlovacích bodů: cca 14 m

Z hlediska osvětlení komunikace je možno rozteč prodloužit až na cca 16m.

Párová soustava osvětlení komunikace může zajistit vyhovující osvětlení přilehlých chodníků v prostoru pásu cca do 8m od hrany vozovky. Části chodníků ve větší vzdálenosti od vozovky je nutno dosvítit jinými prostředky, typem VO 2

Lokality: Teplická

### B

Výpočtem ověřená vzorová lokalita: Podmokelská



Osvětlení komunikace

Třída: ME4b

Typové řešení: vystřídaná soustava

Vhodný typ svítidla: Schröder PIANO LED MIDI 5068 - 32 LED 500mA NW FLAT, čiré sklo, kód 330142

Výška: 6 m

Rozteč osvětlovacích bodů: max 27m (na jedné straně)

Lokality: Podmokelská, Pivovarská, Čsl. mládeže

## VO 4 - VÝLOŽNÍK



Výpočtem ověřená vzorová lokalita: Raisova



Osvětlení komunikace

Třída: S3

Typové řešení: jednostranná soustava, svítidla na nástěnném výložníku  
Vhodný typ svítidla: Piano mini 5112 24LED 700mA NW FLAT, čiré sklo, kód 330072

Výška: 6 m, rozteč osvětlovacích bodů: 20-25m, nebo

Výška 5,5 m, rozteč 22-23 m

Přesah: -1m (střed svítidla 1m od kraje vozovky směrem ven)

Pozn. Při osvětlení komunikace z nástěnných výložníků, pokud vyloučíme neestetické nadměrně dlouhé vyložení, lze dosáhnout osvětlení komunikace dle požadavku normy.

Lokality: Divišova jih, Chelčického, Jeronýmova jih, Máchovo náměstí park, obvod před školou, Mírové náměstí obvod, Plzeňská, Raisova, Zbrojnická sever, dvůr Jordánka



Revitalizace Moskevské ulice v Praze.

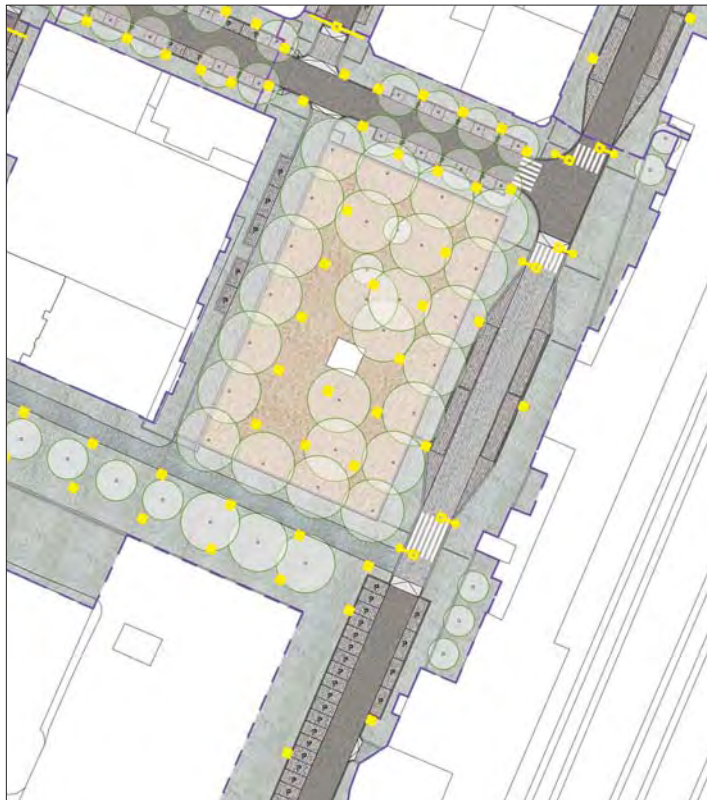


## VO 5 - LAMPA PRO PROSTRANSTVÍ



A

Výpočet ověřená vzorová lokalita: přednádraží

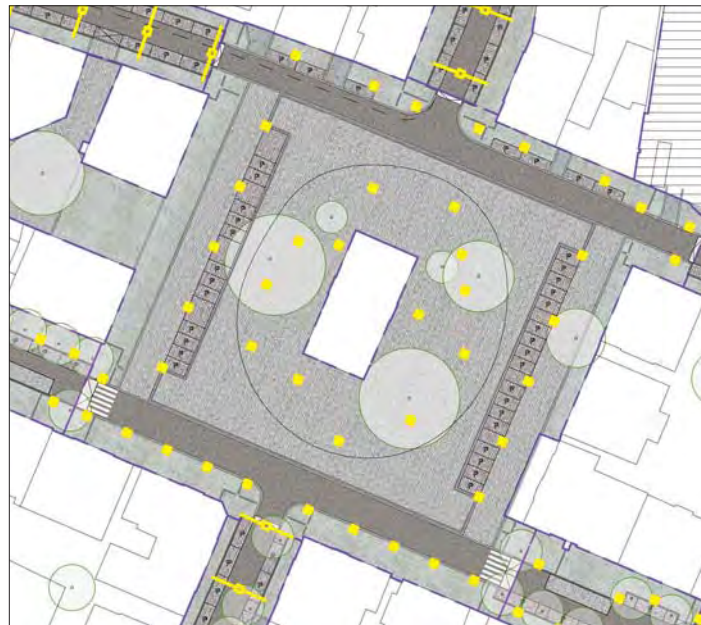


Třída: S1  
 Vhodný typ svítidla pro parametry: WE-EF CFT540 LED 700mA, křivka rotačně symetrická C50, 36LED 72W, kód 105-0079  
 Vybrané svítidlo tvar, typ: Viabizzuno Palo Graz  
 Výška: 4m  
 Počet svítidel: cca 14-15 ks na celý prostor pod stromy, rozmístění nepravidelné  
 Po obvodu bude doplněno osvětlením komunikací VO 2 a VO 3.

Lokalita: přednádraží

B

Výpočet ověřená vzorová lokalita: Husovo náměstí



Centrální část

Vhodné svítidlo pro parametry: WE-EF CFT 540, křivka C50, kód 105.0079, na obrázku vybráno svítidlo vhodnějšího provedení  
 Optika: symetrická  
 Výška: 5 m  
 Doporučené rozteče: rastr cca 12,5 x 12,5(13)m, min. počet 22 světelných míst.  
 Po obvodu nutno doplnit osvětlením komunikací.  
 Vnitroblok (býv. tržnice) osvětlen převěsy VO1.

Osvětlení komunikací

Třída S1  
 Typ: VO 2  
 Optika: asymetrická - silniční  
 Výška: 4,5 m  
 Rozteč svítidel: 10m na jedné straně (od náměstí)

Lokalita: Husovo náměstí

Insbruck, Eduard-Wallnöfer Platz



## VO 6 - SPECIFICKÁ LAMPA NA KONKRÉTNÍ PROSTRANSTVÍ

### A

Lokalita: Mírové náměstí



Osvětlení centrální části náměstí  
Třída: S3

Typové řešení: Vysoká svítidla ve střední části náměstí  
Vhodný typ svítidla: Schröder PIANO LED MAXI oboustranné vyložení  
Výška: 10 m  
Počet svítidel: 3x oboustranné vyložení (symetricky)  
Po stranách bude centrální osvětlení doplněno výložníky VO4.

### B

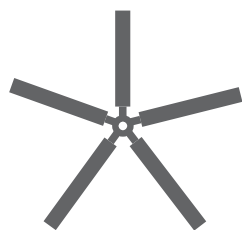
Lokalita: před školou / Máchovo náměstí



Soliterní svítidlo - ostrůvek uprostřed křižovatky

Atypické řešení: Vysoké svítidlo ve střední části náměstí  
Vhodný typ svítidla: Schröder PIANO LED MAXI  
Provedení: 5 ks svítidel hvězdicovitě rozmístěných  
Výška: 10 m

Po stranách bude centrální osvětlení doplněno výložníky VO4.



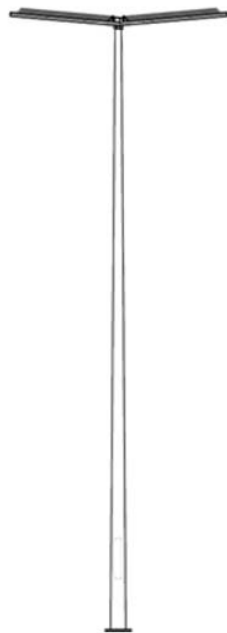
## VO 7 - VÝZNAMNÉ BUDOVY

Osvětlení významných budov je použito pouze v několika případech. V případě nádražní budovy, která musí být jasně viditelná a pomáhá orientaci ve městě. V případě zámku, který je mírně za vzrostlými stromy. Na Revolučním náměstí, pro osvětlení sochy umístěné v ose Jungmannovy ulice a náměstí samotného, a v případě městského divadla, které ustupuje od uliční čáry Teplické ulice a pomáhá osvětlit jeho předprostor. Mezi významně osvětlené budovy není paradoxně zařazen kostel sv. Františka s Assisi na Husově náměstí. V tomto případě bude významná stavba nasvětlena sekundárně. Osvětlení Husova náměstí je tvořeno řadami nízkých lamp veřejného osvětlení a několika dalšími lampami, rozmístěnými v kruhu, mezi stromy, v okolí kostela.

Osvětlené budovy či dominanty:

nádraží  
muzeum vč. soch  
socha na Revolučním náměstí  
divadlo v Teplické

Podrobné řešení je předmětem dalších projektů.



# ZELEŇ

širší vztahy: blízkost velkoplošných zelení – lesopark, sportoviště u Labe, krajiny CHKO = dostatek zeleně jako rekreačního prvku v bezprostředním okolí perimetru.

Typy veřejných prostor v perimetru jsou velmi diferencované. Koncepce zeleně podpoří jejich jednoznačnou paletu a rozpoznatelnost. Velké potenciály jsou v diverzitě charakteru a funkcích prostor na relativně malém území perimetru. Vzhledem k funkcím mnoha budov se jedná o prostory s vysokou návštěvností a vyšším stupněm reprezentativnosti. Obě nádraží, autobusové i vlakové, jsou nositeli prvního dojmu z města a vlastně i Čech při cestě z Německa. Architektura celku nadále dýchá atmosférou svého vzniku, včetně prakticky neporušených proporcí veřejných prostor. Některé nové areály na pokraji perimetru, jako autobusové nádraží, ale i nové využití bývalého pivovaru, historickou stavební strukturu sice nenarušily, jejich napojení na stávající strukturu urbanismu hlavně v parteru však nebyla vyřešena, nebo chybí. Stávající hodnoty a diverzita prostor dozná klidu, identity, obytné kvality jednoduchými zásahy, optimalizací funkčnosti, návazností, pocitu bezpečí a sociální kontroly. S tím jde ruku v ruce upřednostnění pěšího provozu, tedy zklidnění autodopravy, zlepšení provozu autobusů, vyjasnění cykloopravy, vyřešení parkování, minimalizace výškových rozdílů, umožnění orientace, zviditelnění významných fasád, sjednocení povrchů, cílené vhodné typy mobiliáře, příjemné osvětlení a nedílně i návrh charakterů zeleně.

Volbou a kombinací jednotlivých zmíněných zásahů a prvků celková koncepce jasně definuje rozdílnost jednotlivých veřejných prostor podle jejich funkce. Koncepce a návrh zeleně a použití vegetačních prvků je pak nedílnou součástí celkového urbanisticko-architektonického řešení. Omezuje se na několika jasně čitelných prvků. Na řešeném území se tedy zabýváme okolím muzea – bývalého zámku, Husovým náměstím kolem kostela, Mírovým náměstím před radnicí, několika menšími plochami na křižovatkách, menším parkem Jeronýmka, plochou přednádraží po zbourané továrně (dnes travnatou plochou spíše než náměstím se vzrostlými stromy). Lineárně pak území společně s jeho vegetací charakterizuje sice regulovaný ale otevřený a mnohdy přístupný Jilovský potok, jakož i různost jednotlivých uličních prostor.

Koncepce zeleně v návrhu opisuje hlavní charakter vegetace. Tyto jsou voleny jako jasný prostorotvorný prvek, spoludefinující rozdílnost prostor, identitu, orientaci.

Po zásazích, hlavně odstranění keřových pater pro zlepšení pocitu bezpečí i průhlednosti veřejných prostranství, a po odstranění nevhodných druhů dřevin, hlavně cizokrajných jehličnanů, vystoupí i nevhodně zakryté významné či hodnotné fasády budov.

Volba konkrétních druhů / odrůd v dalších stupních PD musí vyhovovat stanovištním nárokům a poskytovat odolnost vůči ztíženým podmínkám městského prostředí.

V návrhu jsou popsány charaktery s možnými příklady pro jednotlivá prostranství. Jejich cílem je stávající druhové složení optimalizovat a doplnit o druhy s větší diverzitou habitů i širší nabídkou obměn během ročních období, tedy kvetení, podzimní zbarvení apod. Pro některé plochy se počítá s celkovou samostatnou studií, např. zahrada ZŠ, tyto prostory nejsou tedy zde v návrhu dále detailněji uvedeny.

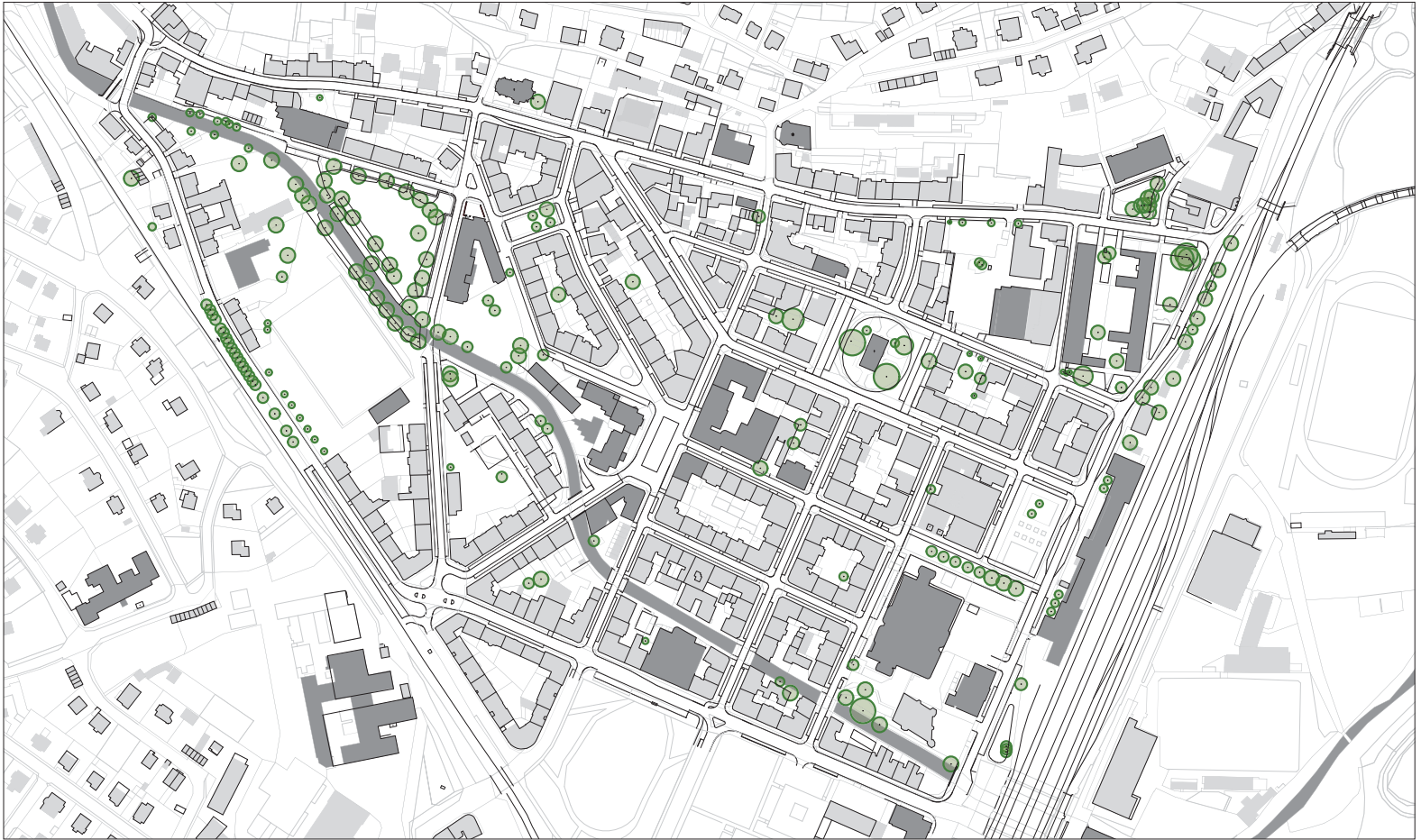
- přednádraží (Thunovo náměstí) - listnaté velké parkové stromy velmi vysoko vyvětvěné, kolem rámece jednodruhový, např. lípy, uvnitř i další druhy odlišné od rámce, max. celkem 3 např. jertín, jasan
- zámek předprostor a dvůr – případně doplnění o jednotlivé středně velké malebné solitéry, odpovídající charakteru předzámčí, ke stávajícímu jinanu, např. magnolie
- park Jeronýmova – stávající skupiny listnatých převážně domácích stromů případně doplnit u nově koncipovaných vchodů do parku a na nově definovaném travnatém palouku o nový druh s atraktivitou v jiných ročních obdobích, např. kvetoucí plnokvětá třešeň ptačka
- prostor před sokolovnou – doplnit stávající březový hájek
- předprostor divadla – sólová solitéra – velký listnatý strom odlišný od druhů v Teplické, lehký habitus, koruna široce kulovitá např. dřezovec
- Máchovo náměstí: rozšíření stávající čtveřice o druhou čtveřici červenolistých buků

ulice:

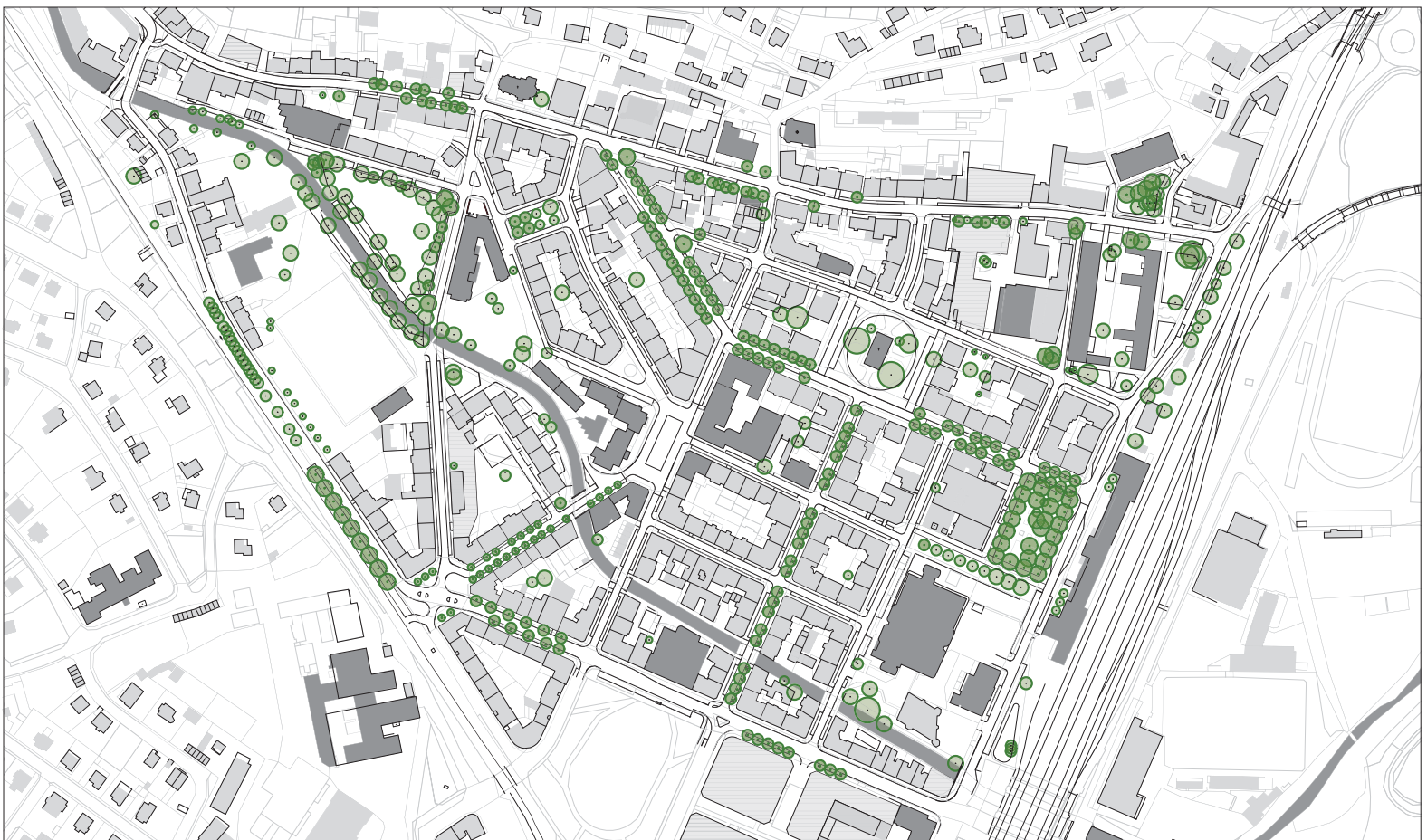
- Prokopa Holého nákupní třída – dvouřadá alej, velké stromy, koruny vejčité či kulovité, např. jírovec
- Podmokelská – jednořadá, velké stromy, ale druhově odlišné od P. Holého, např. lípy, jilmy
- Bezručova – jednořadá stromořadí, středně velké, listnaté, koruna spíše kuželovitá, např. jednolistý akát
- Jungmannova – dvouřadá alej, středně velké stromy se sloupovitější korunou, např. topol Simonův
- Teplická – různé velké segmenty či skupiny směsí listnatých druhů, max. 3 druhy, zelenolisté i kvetoucí, středně velké, s nepravidelnou korunou např. hloh, střemcha, břestovec, javor aj.
- rohy ulic – 1 velká solitéra, nejlépe lípa
- Pivovarská, zastávka ČD – řada stromů snášejíci řez a koruny modelované, typ „střecha“ či „deštník“, např. lípy, platany

V této fázi jsme prověřovali především rozmístění stromořadí ve vztahu k inženýrským sítím. Výsledný návrh je kompromisem mezi významem jednotlivých lokalit a tedy důležitostí toho, co se děje „na povrchu“ a mírou komplikací, kterou zásahy způsobují „pod povrchem“.

Stávající stav zeleně



Návrh



# JINÁ OPATŘENÍ

## UŽÍVÁNÍ VEŘEJNÉHO PROSTORU

Kvalita veřejného prostoru je především určena tím, v jaké míře a jakým způsobem ji využívají obyvatelé města. Chování obyvatel můžeme z části ovlivnit tím, jakou podobu těmto prostorům dáme, tj. architekturou. Ale podobně, jako regulujeme např. dopravu, můžeme do jisté míry regulovat (iniciovat, moderovat či omezovat) chování samotných obyvatel. Standardním bývá pronajímání prostoru předzahrádek restauracím. Vedle toho existují i další způsoby, jak lze tyto mechanismy využít.

Například si lze představit, že v některých oblastech bude umožněno obchodníkům či obyvatelům bezplatně využít metrový pás chodníku před jejich domy a obchody. Ulice se tímto gestem může proměnit v trh či živé náměstí, kde lidé sedí před domy na vlastních lavičkách. Obdobně je možné pravidelně zamezit provoz v některých ulicích a proměnit je dočasně v promenády nebo venkovní hřiště a nemusí zůstat pouze u ulice.

## REGULACE REKLAMY

Míra, množství a kvalita reklamy je další faktor, který určuje, jakým způsobem vnímáme prostor kolem nás. Je otázka, do jaké míry tento prostředek v případě Podmokel využít.



# ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

## PLÁN UMÍSTĚNÍ ZAPUŠTĚNÝCH KONTEJNERŮ

Zapuštěné kontejnery tříděného odpadu jsou vhodné řešení pro centra větších měst. Proto jsou patřičným řešením i v oblasti Podmokel. Množství kontejnerů a jejich přibližné rozmístění vychází z požadavků zadavatele. Kontejnery navrhujeme rozmístit v pravidelném rastru tak, aby je nebylo nutné doplňovat kontejnery jiného typu. Pokud se na druhou stranu ukáže, že je kontejnerů nedostatek, je možné je dočasně doplnit kontejnery mobilními, které jsou umístěny na místo parkovacího stání, a posléze dalším zapuštěným kontejnerem.

- 01 - Husovo náměstí
- 02 - Přednádraží
- 03 - Křižovatka Čs. legií a Bezručova
- 04 - Máchovo náměstí
- 05 - Teplická
- 06 - Jungmannova

Navrhovaná a zrevidovaná stanoviště podzemních kontejnerů



# POVRCHY, ROZHRAŇÍ / BEZBARIÉROVOST

## POVRCHY

V soutěžním návrhu jsem předpokládali, že v případě potřeby „ušetřit“ bude možné vedlejší ulice vydláždít i kvalitní betonovou dlažbou. Kvalitní betonová dlažba vychází cenově ale obdobně jako dlažba kamenná. V předkládaném návrhu dláždíme tedy pouze různými druhy, typy, velikostmi kamenné dlažby. Přičemž z části recyklujeme dlažbu, která je v současnosti v řadě podmokelských ulic zalita asfaltem a umísťujeme ji na parkovací stání.

## CHODNÍKY

### P1 a

Dlažba 600 x 400 mm,

Úprava: řezané strany, tryskaný povrch

Materiál: žula

Lokality: Prokopa Holého, pěší zóna Čs. legií

### P1 b

Mozaika 40/60 mm

Úprava: štípaná

Materiál: žula, syenit, čedič

Lokality: vedlejší ulice

### P1 c

Kostka 80/100 mm

Úprava: štípaná

Materiál: žula, syenit, čedič

Lokality: vedlejší ulice

## NÁMĚSTÍ

### P2

Dlažba 300 x 150 mm

Úprava: štokovaný povrch

Materiál: žula

Lokality: Husovo, Mírové náměstí

### P3

Mlat

Materiál: přírodní kamenivo ve směsi s jemnější frakcí

Lokality: prostor přednádraží, Máchovo náměstí, parky

## VOZOVKA

### P4

Materiál: asfalt

Lokality: vozovky

### P5 a

Kostka 80/100 mm

Recyklovaná

Úprava: otočení

Materiál: žula

Lokality: nájezdy na prahy, parkovací stání

### P5 b

Dlažba 300 x 150 mm

Úprava: štokovaný povrch

Materiál: žula

Lokality: zvýšené prahy, obytné zóny



žulová kostka s řezanou horní hranou



„děčínský“ čedič



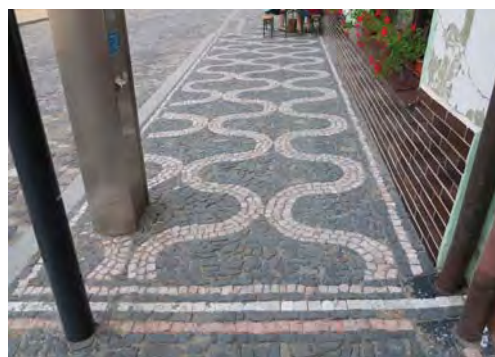
„děčínský“ syenit



čtené původní dlažby skryté pod asfaltem, které recyklujeme



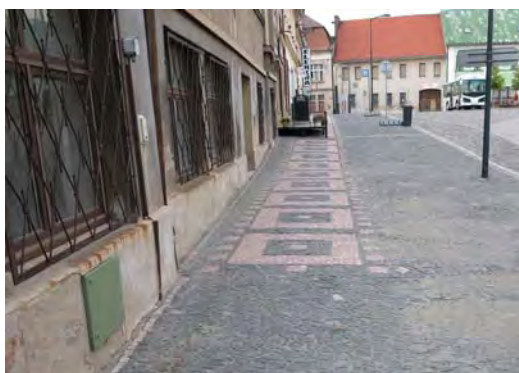
Mšeno



Mšeno



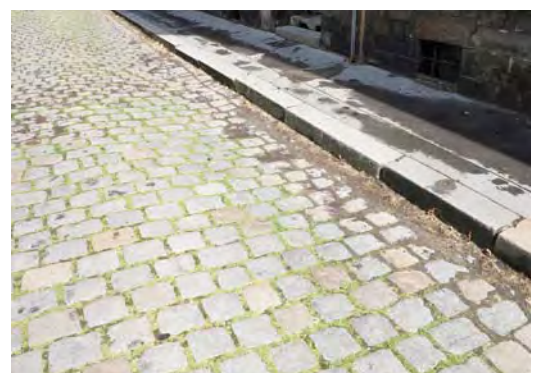
Podmokly - Elbhof



Mšeno



Nový cyklochodník z kosrky s broušenou hranou, Antverpy 2014.



Podmokly - Máchovo náměstí



### ROZHRANÍ

- střední část ulic je asfaltová, aby umožňovala dobrý pohyb cyklistů, lemována hrubší dlažbou parkovacích stání
- zvýšení většiny křižovatek v Podmoklech umožňuje bezbariérový pohyb chodců
- recyklace původní dlažby v detailech – parkovací pruhy, nájezdy, lemy, ev. plocha náměstí, plochy většiny křižovatek, atd.
- variace „podmokelských“ mozaik na chodnících – hladká drobná kamenná dlažba (ukázky)
- obrubníky s kamenickými zámky – původní
- specifické poklopy kanálů



chodník

obruba

parkovací stání

vozovka

# BEZBARIÉROVOST

Celé Podmokly jsou navrženy jako bezbariérové, tj. veškeré plochy umožňující pohyb chodců budou uzpůsobeny provozu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, což znamená jednak v důležitých pěších vazbách snížit hranu nášlapu na minimálně 2 cm (zvýšená plocha, resp. snížená obruba na úroveň vozovky), jednak se jedná o umístění haptických prvků pro nevidomé a slabozraké (dle vyhlášky č. 398/2009 Sb. v platném znění).

Bezbariérové řešení pro osoby s omezenou schopností pohybu (základní zásady):

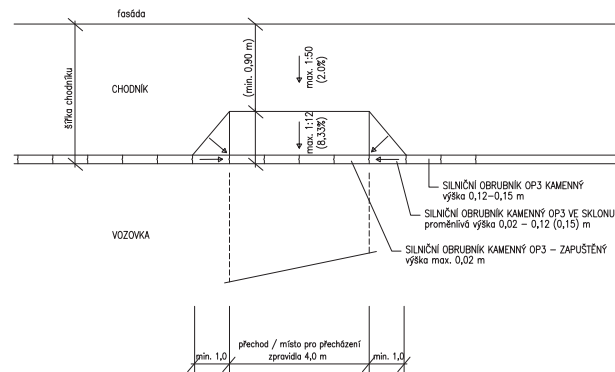
- maximální nášlap 2 cm
- prostupný a průjezdný profil v min. šířce 0,9, optimálně 1,2 až 1,5 m
- v případě nemožnosti vytvořit bezbariérové řešení je třeba navrhnout objízdnou trasu
- běžný příčný sklon chodníku max. 1:50 (2%)
- sklon ramp max. 1:12 (8,33%) a současně podél přirozené vodící linie ponechat chodník v příčném sklonu 2% min 0,9 m pro podélný pohyb podél vodící linie
- výška nástupní hrany autobusové zastávky 18 až 20 cm
- zapuštěný obrubník snížené hrany se neprovádí ve sklonu

Bezbariérové řešení pro osoby s omezenou schopností orientace (základní zásady):

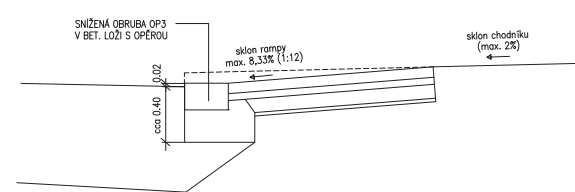
- chybějící přirozené vodící linie je třeba v základních směrech pohybu územím nahradit umělými liniemi (přerušení nad 8 m),
- přechody delší než 8 m je třeba vybavit vodícími proužky
- veškeré snížené hrany nižší než 8 cm je třeba vybavit varovným pásem (včetně všech vjezdů do domů a zvýšených ploch křižovatek či celých úseků)
- varovné pásy u všech míst pro přecházení vč. signálních pásů odsazených od varovného o 0,25 m
- signální pásy š. 0,8 m, signální pásy ve svých návaznostech vytváří čtverec 0,8 x 0,8 m a primárně se napojují kolmo
- varovné pásy š. 0,4 m
- hmatný pás š. 0,3 m odděluje v přidruženém prostoru místo pro chodce
- a pro cyklisty
- v případě absence hmatového kontrastu je třeba provést zvýraznění v šířce 0,25 m
- pěší a obytná zóna je oddělena pásem š. 0,8 m
- vjezdy do obytných zón nejlépe provést formou chodníkového přejezdu ve smyslu ČSN 736110
- v případě umístění sloupku do trasy je třeba tento sloupek umístit přesně do středu pásu, nevidomí se pohybují vedle této linie, tj. nejdou přímo po ní

Bezbariérové řešení přechodu a místa pro přecházení

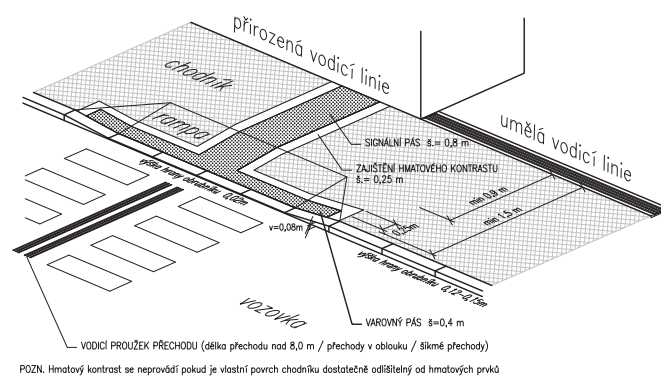
půdorys 1:100



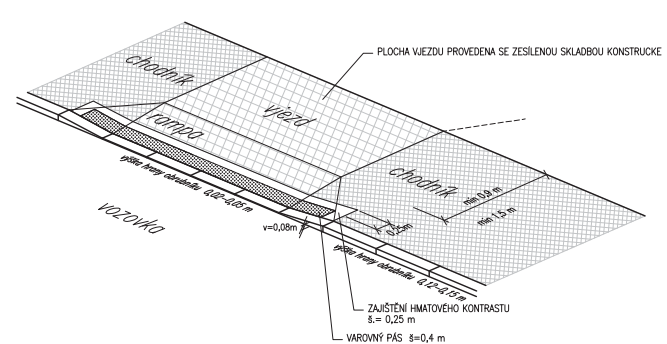
řez 1:20



Izometrický pohled přechodu pro chodce



Izometrický pohled na vjezd do domu





PŘÍLOHA - PŘEHLED ÚSEKŮ A BILANCE  
M 1:500



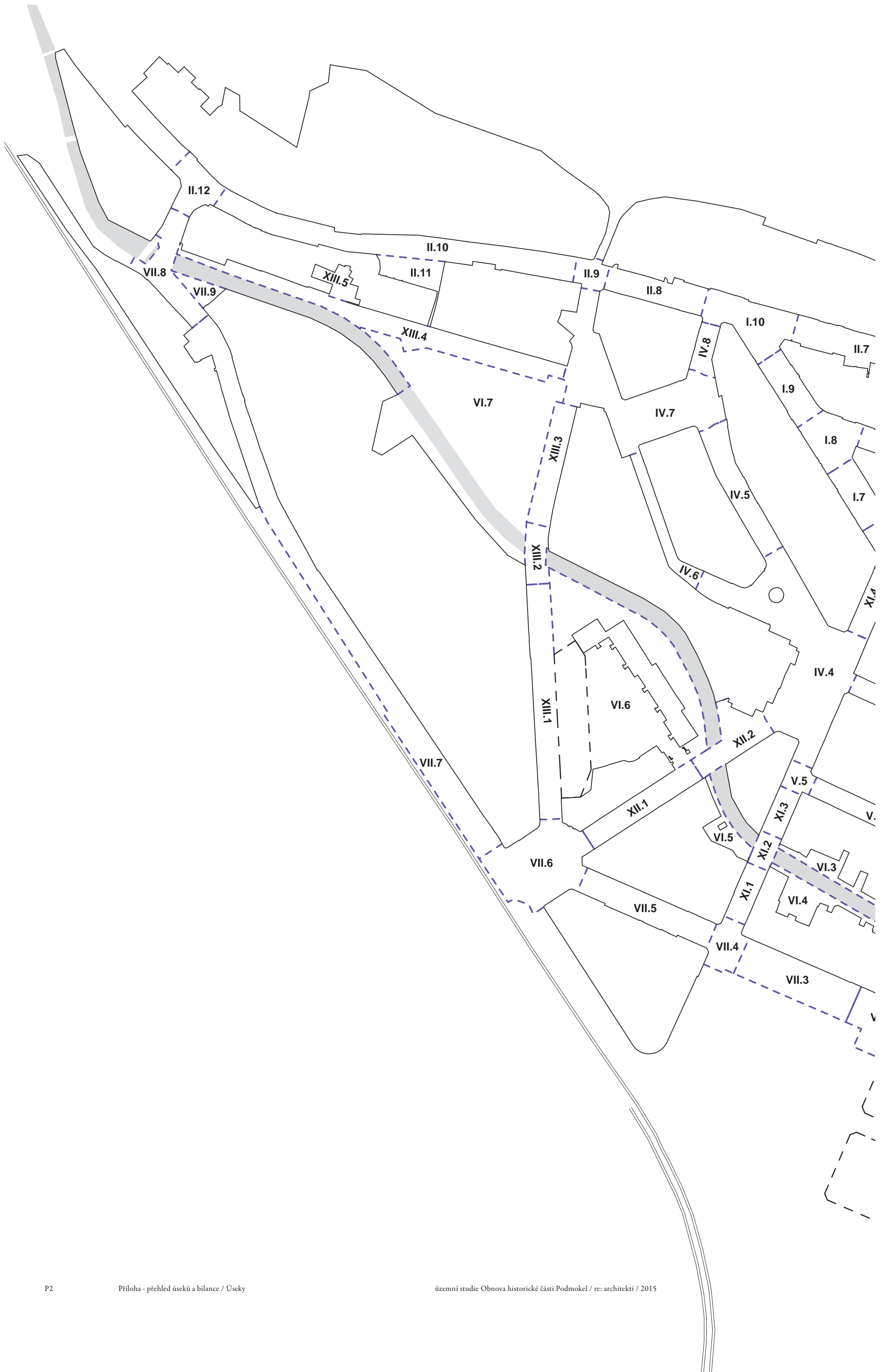
# ÚSEKY

## *ETAPY A ÚSEKY*

*V poslední části elaborátu je území rozděleno na jednotlivé úseky drobnějšího měřítka než jsou samotné etapy tak, aby bylo možno dle aktuální potřeby možno etapy dělit, slučovat, či posouvat jejich hranice po logických krocích.*

## *PŘEHLED JEDNOTLIVÝCH ÚSEKŮ*

*Tato část obsahuje řešené území rozdělené na jednotlivé úseky, které je dle potřeby možno slučovat dle aktuální potřeby do jednotlivých etap rekonstrukce. Pro každý úsek je zpracována bilance základních prvků a ploch, která slouží jako podklad pro rozhodování o konkrétní etapizaci.*












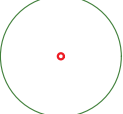

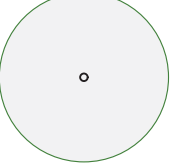








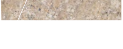






























# LEGENDA PRVKŮ A MATERIÁLŮ

|                                                                                     |                                                                                            |                                                                                     |                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
|    | obruba běžná                                                                               |    | kašna                     |
|    | obruba úroveň                                                                              |    | parkovací stání           |
|    | obruba nájezd                                                                              |    | sloupky                   |
|    | příčný práh                                                                                |    | vlajkosláva               |
|    | vodící pruhy pro osoby se sníženou schopností orientace, řešeno pouze ve vybraných úsecích |    | strom návrh               |
|   | označnick MHD                                                                              |  | strom stávající, listnatý |
|  | přístřešek MHD                                                                             |                                                                                     |                           |
|  | informační cedule                                                                          |                                                                                     |                           |
|  | telefon                                                                                    |                                                                                     |                           |
|  | reklamní sloup                                                                             |  | chodník                   |
|                                                                                     |                                                                                            |  | chodník, pojezd           |
|                                                                                     |                                                                                            |  | dlažba                    |
|                                                                                     |                                                                                            |  | dlažba, recyklovaná       |
|                                                                                     |                                                                                            |  | mlat                      |
|                                                                                     |                                                                                            |  | asfalt                    |
|  | převěs                                                                                     |                                                                                     | trávník nový              |
|  |                                                                                            |  | trávník stávající         |
|  | promenádní lampa                                                                           |  | hranice úseků             |
|  | uliční lampa                                                                               |  | nové objekty, regulace    |
|  | výložník                                                                                   |  | povrch nástupiště         |
|  | lampa pro prostranství                                                                     |                                                                                     |                           |
|  | atyp Máchovo náměstí                                                                       |                                                                                     |                           |
|  | atyp Mírové náměstí                                                                        |                                                                                     |                           |
|  | přechody                                                                                   |                                                                                     |                           |
|  | lavička                                                                                    |                                                                                     |                           |
|  | lavička bez opěradla                                                                       |                                                                                     |                           |
|  | stůl                                                                                       |                                                                                     |                           |
|  | odpadkový koš                                                                              |                                                                                     |                           |
|  | psí koš                                                                                    |                                                                                     |                           |
|  | pítko                                                                                      |                                                                                     |                           |
|  | podzemní kontejner na tříděný odpad                                                        |                                                                                     |                           |
|  | cyklostojan                                                                                |                                                                                     |                           |

# OBSAH

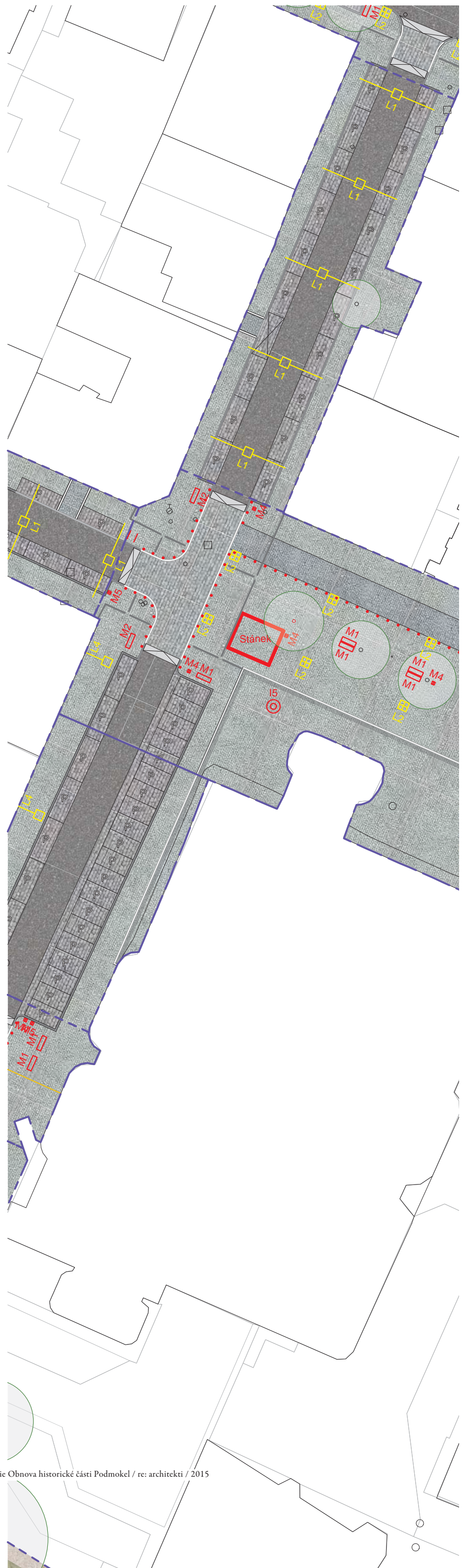
|                                                        |     |     |  |
|--------------------------------------------------------|-----|-----|--|
| Přehledová mapa                                        | P2  |     |  |
| Dělení úseků                                           | P4  |     |  |
| Legenda                                                | P6  |     |  |
| <b>I. Prokopa Holého, Přednádraží, Husovo náměstí</b>  |     |     |  |
| I.1 Přednádraží                                        | P8  |     |  |
| I.2 P. Holého 1                                        | P11 |     |  |
| I.3 P. Holého x Plzeňská                               | P11 |     |  |
| I.4 Husovo náměstí                                     | P12 |     |  |
| I.5 P. Holého 2                                        | P15 |     |  |
| I.6 P. Holého x Ruská                                  | P15 |     |  |
| I.7 P. Holého 3                                        | P15 |     |  |
| I.8 P. Holého x Tržní                                  | P17 |     |  |
| I.9 P. Holého 4                                        | P17 |     |  |
| I.10 P. Holého x Teplická                              | P17 |     |  |
| <b>II. Teplická</b>                                    |     |     |  |
| II.1 Zámeček                                           | P19 |     |  |
| II.2 Teplická 1                                        | P21 |     |  |
| II.3 Proluka Jordánka                                  | P21 |     |  |
| II.4 Teplická x Thomayerova                            | P23 |     |  |
| II.5 Teplická 2                                        | P23 |     |  |
| II.6 Teplická x Ruská                                  | P23 |     |  |
| II.7 Teplická 3                                        | P25 |     |  |
| II.8 Teplická 4                                        | P25 |     |  |
| II.9 Teplická x Jeronýmova                             | P25 |     |  |
| II.12 Teplická x Pivovarská                            | P26 |     |  |
| II.11 U Divadla                                        | P26 |     |  |
| II.10 Teplická 5                                       | P27 |     |  |
| <b>III. Tržní</b>                                      |     |     |  |
| III.1 Tržní x Čsl. mládeže                             | P29 |     |  |
| III.2 Tržní 1                                          | P29 |     |  |
| III.3 Tržní 2                                          | P29 |     |  |
| III.4 Tržní x Ruská                                    | P31 |     |  |
| III.5 Tržní 3                                          | P31 |     |  |
| <b>IV. ČS. Legií, Máchovo náměstí</b>                  |     |     |  |
| IV.1 Čs. legií 1                                       | P33 |     |  |
| IV.2 Čs. legií x Bezručova                             | P33 |     |  |
| IV.3 Čs. legií 2                                       | P33 |     |  |
| IV.4 Mírové náměstí                                    | P35 |     |  |
| IV.5 Raisova                                           | P36 |     |  |
| IV.6 Divišova 1                                        | P37 |     |  |
| IV.7 Máchovo náměstí                                   | P39 |     |  |
| IV.8 Divišova 2                                        | P39 |     |  |
| <b>V. Palackého</b>                                    |     |     |  |
| V.1 Palackého x Plzeňská                               | P41 |     |  |
| V.2 Palackého 1                                        | P41 |     |  |
| V.3 Palackého x Bezručova                              | P41 |     |  |
| V.4 Palackého 2                                        | P43 |     |  |
| V.5 Palackého x Ruská                                  | P43 |     |  |
| <b>VI. Jílovský potok</b>                              |     |     |  |
| VI.1 Jílovský potok 1                                  | P45 |     |  |
| VI.2 Jílovský potok 2                                  | P45 |     |  |
| VI.3 Jílovský potok 3                                  | P47 |     |  |
| VI.4 Jílovský potok 4                                  | P47 |     |  |
| VI.5 Jílovský potok 5                                  | P47 |     |  |
| VI.6 Na Valech vnitroblok                              | P49 |     |  |
| VI.7 Park Jeronýmka                                    | P51 |     |  |
| <b>VII. Podmokelská, Pivovarská, Revoluční náměstí</b> |     |     |  |
| VII.2 Podmokelská x Bezručova                          | P52 |     |  |
| VII.1 Podmokelská 1                                    | P53 |     |  |
| VII.3 Podmokelská 2                                    | P53 |     |  |
| VII.4 Podmokelská x Ruská                              | P55 |     |  |
| VII.5 Podmokelská 3                                    | P55 |     |  |
| VII.6 Revoluční náměstí                                | P55 |     |  |
| VII.7 Pivovarská 1                                     | P57 |     |  |
| VII.8 Pivovarská 2                                     | P59 |     |  |
| VII.9 U ovčího můstku                                  | P59 |     |  |
| <b>VIII. Čsl. Mládeže, Zbrojnická</b>                  |     |     |  |
| VIII.1 Čsl. Mládeže 1                                  | P61 |     |  |
| VIII.2 Proluka u pošty                                 | P61 |     |  |
| VIII.4 Zbrojnická 1                                    | P62 |     |  |
| VIII.3 Čsl. Mládeže 2                                  | P63 |     |  |
| VIII.5 Zbrojnická 2                                    | P63 |     |  |
| <b>IX. Plzeňská</b>                                    |     |     |  |
| IX.1 Plzeňská 1                                        |     | P65 |  |
| IX.2 Plzeňská most                                     |     | P65 |  |
| IX.3 Plzeňská 2                                        |     | P65 |  |
| IX.4 Plzeňská 3                                        |     | P67 |  |
| IX.5 Plzeňská 4                                        |     | P67 |  |
| <b>X. Bezručova, Thomayerova</b>                       |     |     |  |
| X.1 Bezručova 1                                        |     | P69 |  |
| X.2 Bezručova most                                     |     | P69 |  |
| X.3 Bezručova 2                                        |     | P69 |  |
| X.4 Bezručova 3                                        |     | P70 |  |
| X.5 Bezručova 4                                        |     | P71 |  |
| X.6 Thomayerova                                        |     | P71 |  |
| <b>XI. Ruská</b>                                       |     |     |  |
| XI.1 Ruská 1                                           |     | P73 |  |
| XI.2 Ruská most                                        |     | P73 |  |
| XI.3 Ruská 2                                           |     | P73 |  |
| XI.4 Ruská 3                                           |     | P75 |  |
| XI.5 Ruská 4                                           |     | P75 |  |
| XI.6 Ruská 5                                           |     | P75 |  |
| <b>XII. Jungmannova</b>                                |     |     |  |
| XII.1 Jungmannova 1                                    |     | P77 |  |
| XII.2 Jungmannova most                                 |     | P77 |  |
| <b>XIII. Jeronýmova, Chelčického</b>                   |     |     |  |
| XIII.1 Jeronýmova 1                                    |     | P79 |  |
| XIII.2 Jeronýmova most                                 |     | P81 |  |
| XIII.3 Jeronýmova 2                                    |     | P81 |  |
| XIII.5 Vnitroblok Chelčického                          |     | P82 |  |
| XIII.4 Chelčického                                     |     | P83 |  |

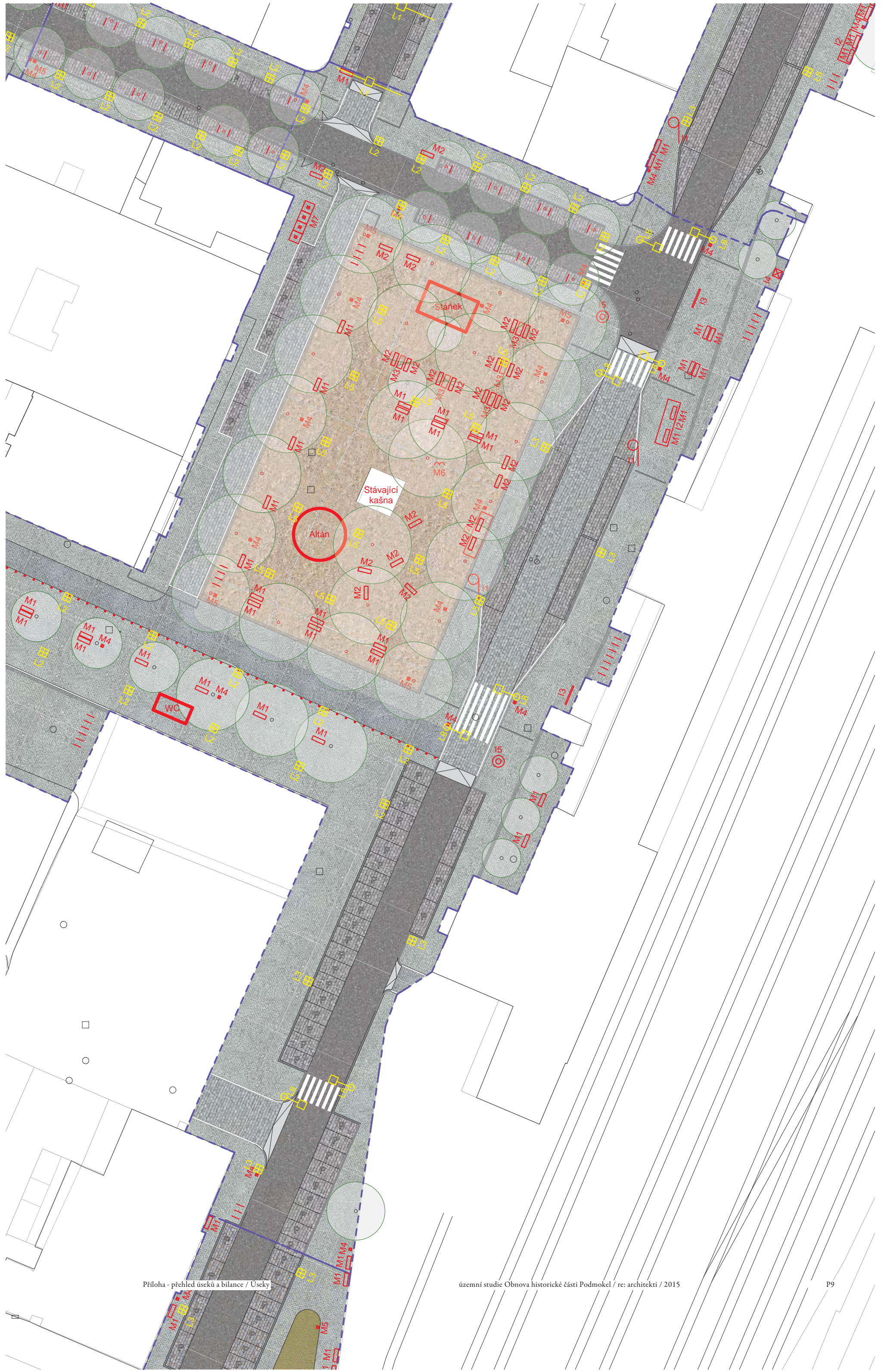
Dokumentace jednotlivých úseků je vedena v měřítku 1:500.

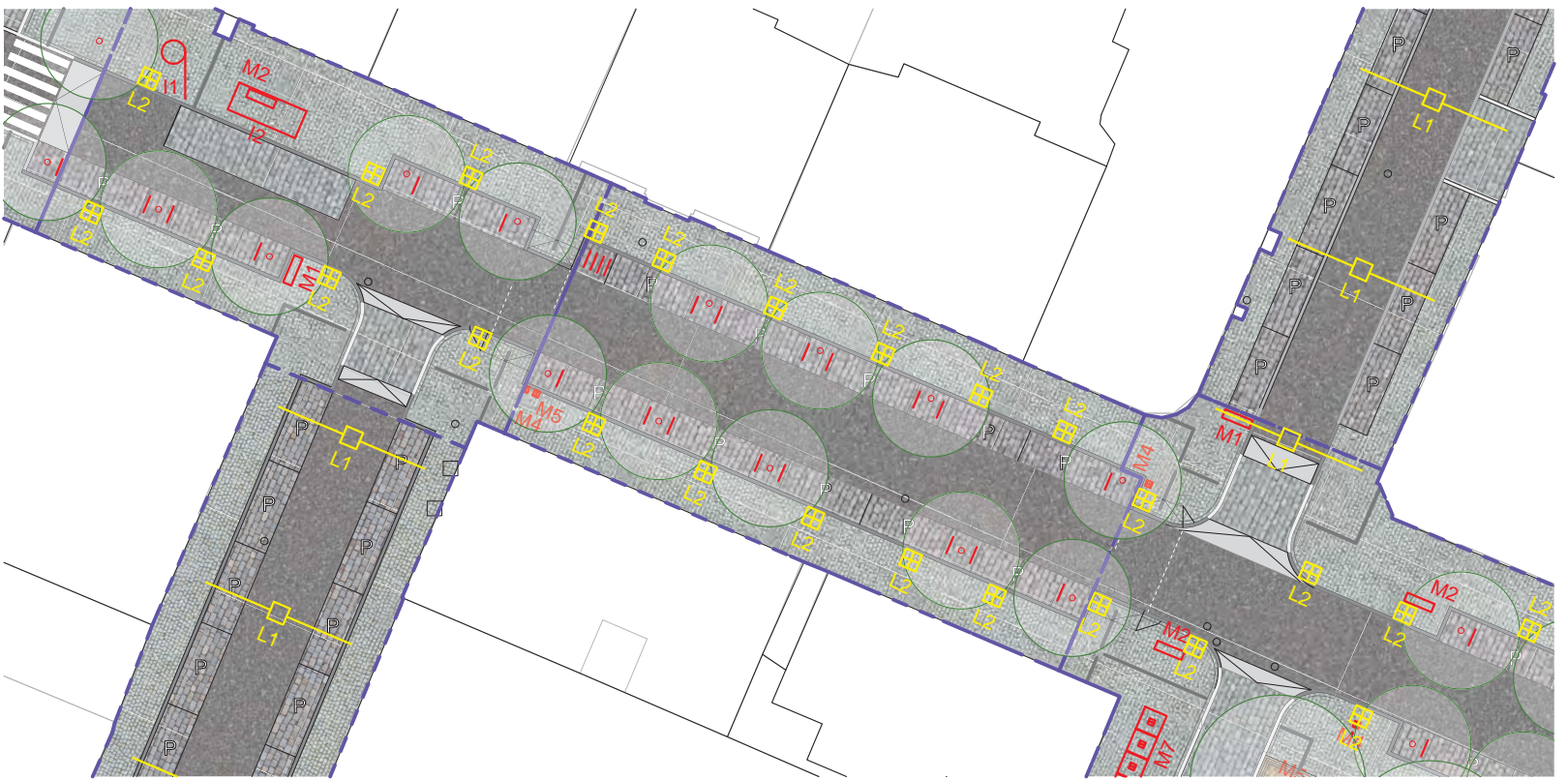
# I.1 PŘEDNÁDRAŽÍ

Vstup do města a nejen čekárna pod stromy.

| Kód_Prvek       | plocha<br>[m2] | počet<br>prvků<br>[ks] | délka<br>obrub<br>[m] |
|-----------------|----------------|------------------------|-----------------------|
| H_Obruba běžná  | ---            | ---                    | 481,23                |
| H_Obruba úroveň | ---            | ---                    | 420,68                |
| H_Příčný práh   | ---            | ---                    | 50,90                 |
| I1_Označník MHD | ---            | 2                      | ---                   |
| I2_Přístřeš MHD | ---            | 2                      | ---                   |
| I3_Infor cedule | ---            | 2                      | ---                   |
| I4_Telefon      | ---            | 1                      | ---                   |
| I5_Reklam sloup | ---            | 3                      | ---                   |
| L1_Převěsy      | ---            | 1                      | ---                   |
| L2_Promenádní   | ---            | 30                     | ---                   |
| L3_Uliční       | ---            | 6                      | ---                   |
| L4_Výložníky    | ---            | 1                      | ---                   |
| L5_Prostranství | ---            | 13                     | ---                   |
| L8_Přechody     | ---            | 8                      | ---                   |
| L_Sloup přechod | ---            | 8                      | ---                   |
| M1_Lavička      | ---            | 40                     | ---                   |
| M2_Lavička bez  | ---            | 25                     | ---                   |
| M3_Stůl         | ---            | 5                      | ---                   |
| M4_Odpadkov koš | ---            | 22                     | ---                   |
| M5_Koš psí      | ---            | 5                      | ---                   |
| M6_Pítko        | ---            | 1                      | ---                   |
| M7_Odpad podzem | ---            | 4                      | ---                   |
| M_Cyklostojan   | ---            | 43                     | ---                   |
| M_Parkova místo | ---            | 50                     | ---                   |
| M_Sloupek       | ---            | 105                    | ---                   |
| N_Strom         | ---            | 34                     | ---                   |
| P1_Chodník      | 5 656,71       | ---                    | ---                   |
| P1_Chodník poje | 447,37         | ---                    | ---                   |
| P3_Mlat         | 2 299,45       | ---                    | ---                   |
| P4_Asfalt       | 1 043,09       | ---                    | ---                   |
| P5a_Dlažba recy | 895,31         | ---                    | ---                   |
| P5b_Dlažba      | 964,84         | ---                    | ---                   |







## I.2 P. HOLÉHO 1

Městská třída s dvojřadým stromořadím.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 81,26       |
| L2_Promenádní   | ---    | 11          | ---         |
| M4_Odpadkov koš | ---    | 1           | ---         |
| M5_Koš psí      | ---    | 1           | ---         |
| M_Cyklostojan   | ---    | 19          | ---         |
| M_Parkova místo | ---    | 10          | ---         |
| N_Strom         | ---    | 9           | ---         |
| P1_Chodník      | 303,07 | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 247,50 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 185,62 | ---         | ---         |

## I.3 P. HOLÉHO X PLZEŇSKÁ

Křížení městské třídy s obytnou ulicí. Prostory pro chodce.

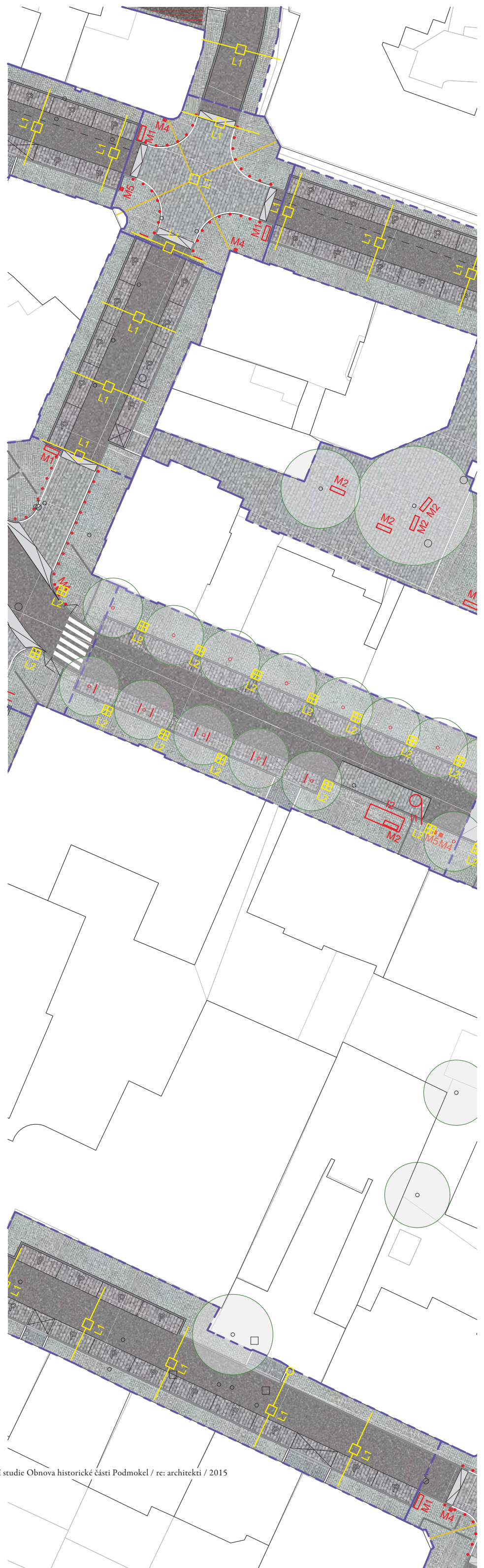
| Kód_Prvek        | plocha | počet prvků | délka obrub |
|------------------|--------|-------------|-------------|
|                  | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná   | ---    | ---         | 66,87       |
| H_Obruba úroveň  | ---    | ---         | 8,94        |
| H_Příčný práh    | ---    | ---         | 10,81       |
| I1_Označnick MHD | ---    | 1           | ---         |
| I2_Přístřeš MHD  | ---    | 1           | ---         |
| L2_Promenádní    | ---    | 7           | ---         |
| M1_Lavička       | ---    | 1           | ---         |
| M2_Lavička bez   | ---    | 1           | ---         |
| M_Cyklostojan    | ---    | 5           | ---         |
| M_Parkova místo  | ---    | 3           | ---         |
| N_Strom          | ---    | 4           | ---         |
| P1_Chodník       | 341,32 | ---         | ---         |
| P4_Asfalt        | 180,22 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy  | 60,75  | ---         | ---         |
| P5b_Dlažba       | 62,05  | ---         | ---         |

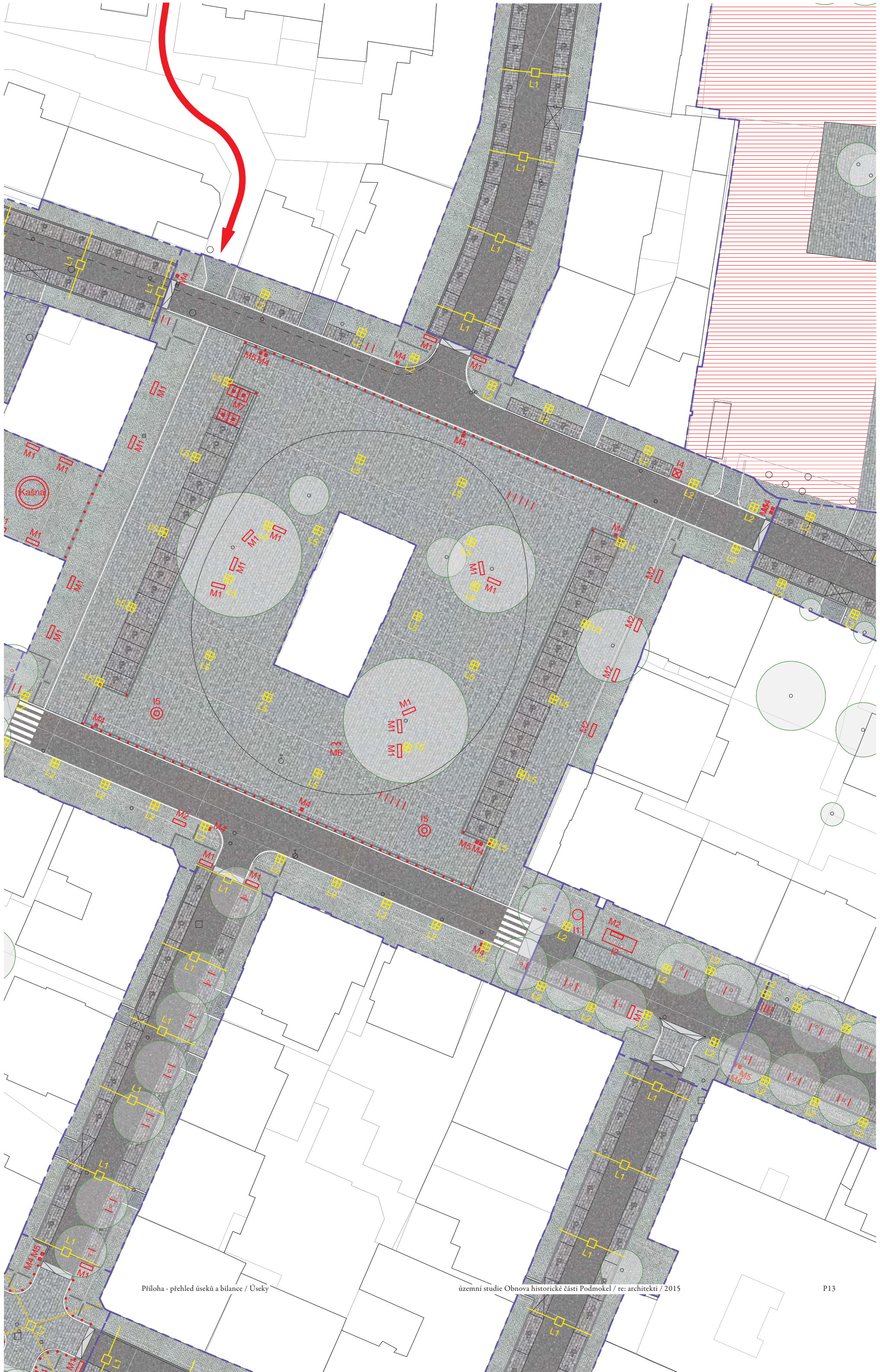


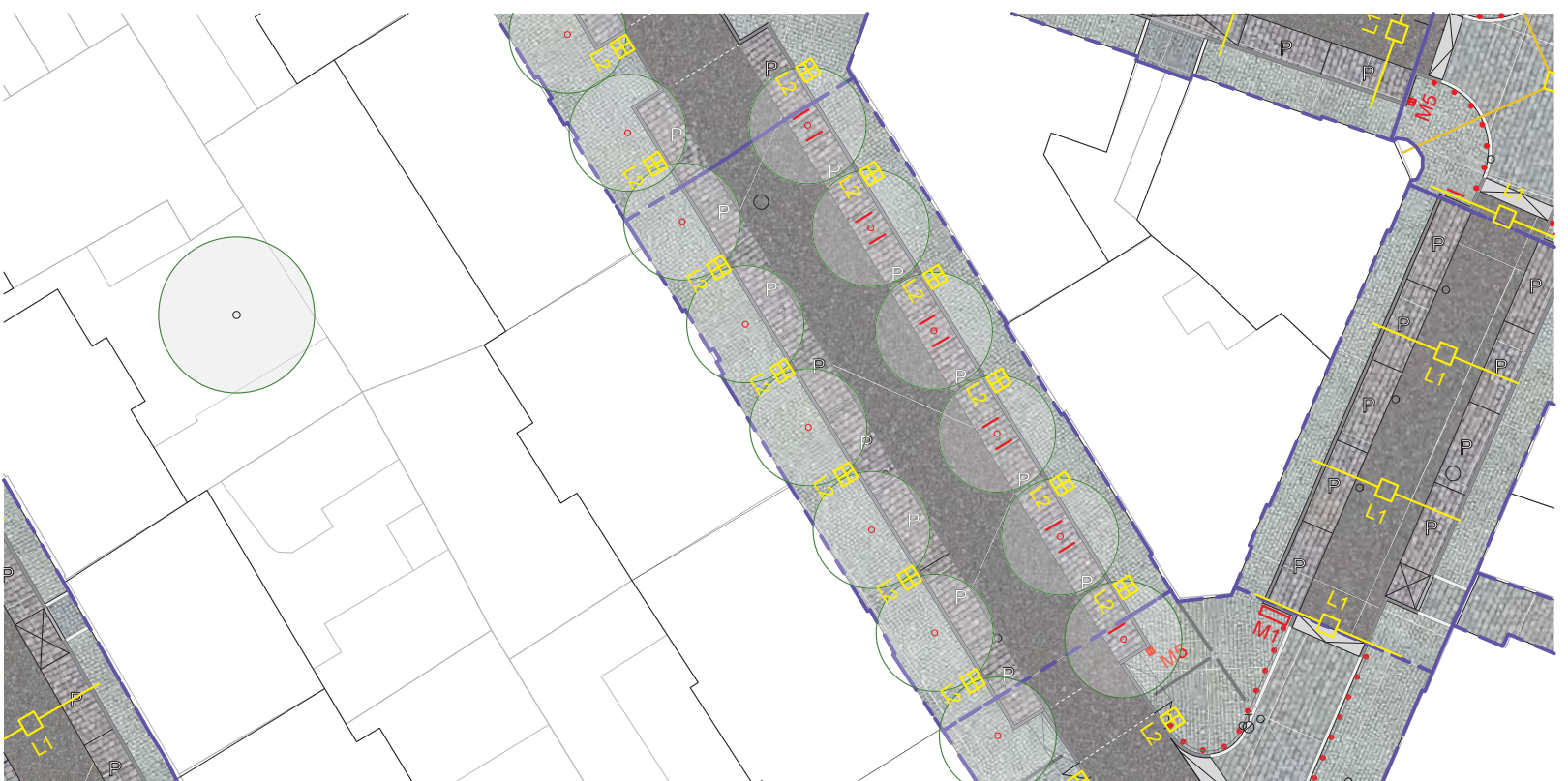
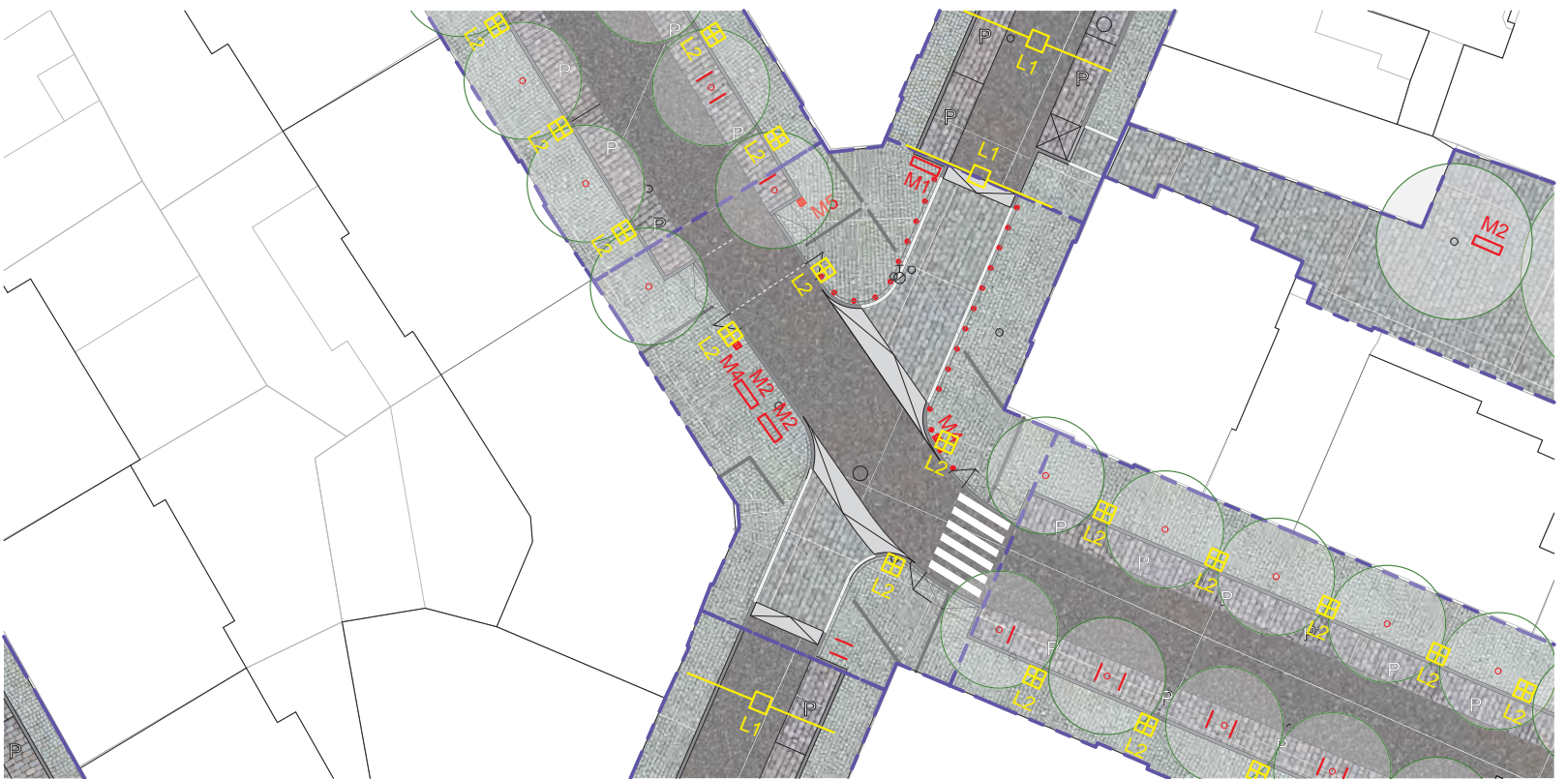
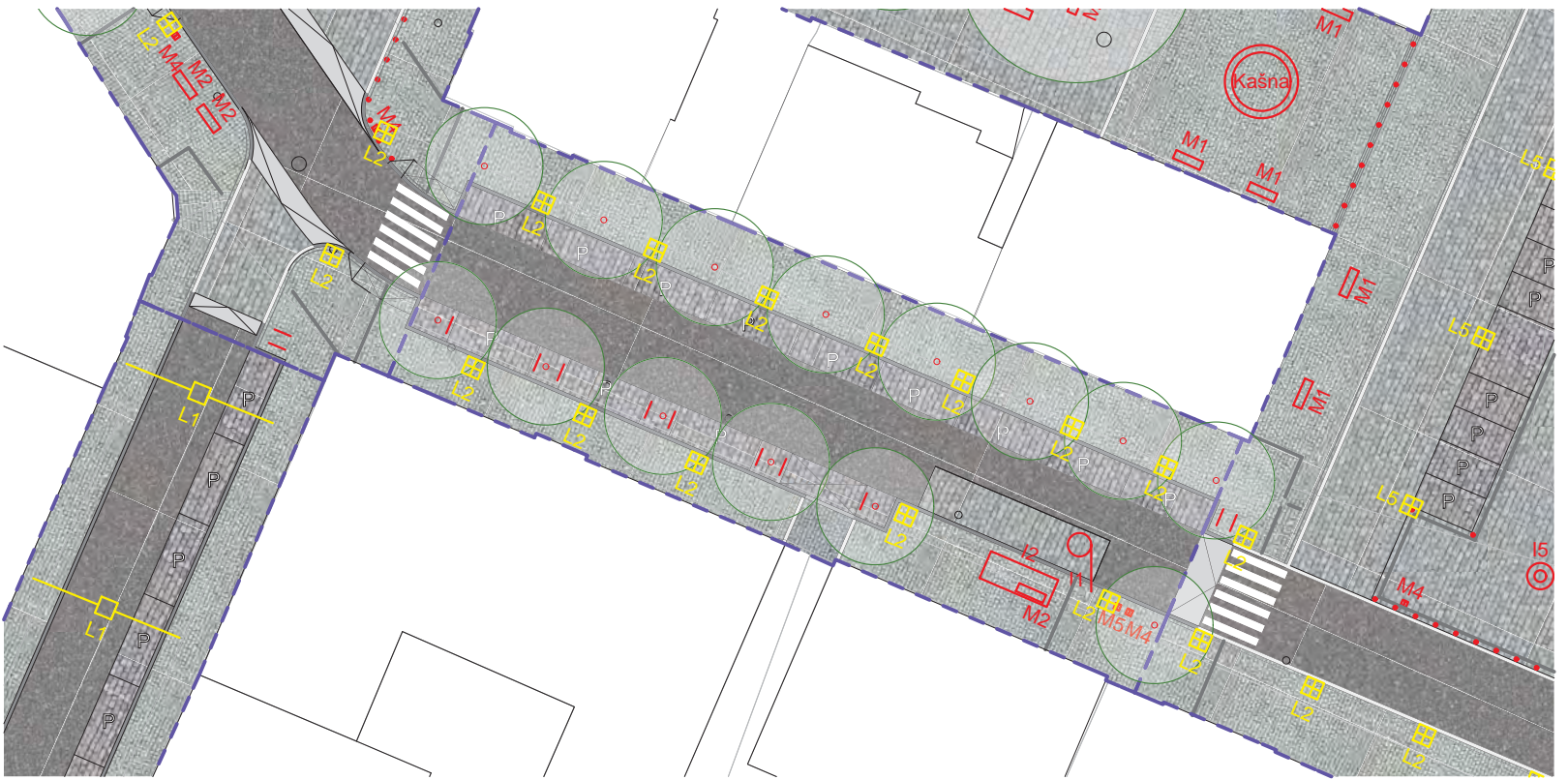
# I.4 HUSOVO NÁMĚSTÍ

Hlavní městské náměstí. Tržní.

| Kód_Prvek       | plocha<br>[m2] | počet<br>prvků<br>[ks] | délka<br>obrub<br>[m] |
|-----------------|----------------|------------------------|-----------------------|
| H_Obruba běžná  | ---            | ---                    | 47,14                 |
| H_Obruba nájezd | ---            | ---                    | 27,00                 |
| H_Obruba úroveň | ---            | ---                    | 544,04                |
| H_Příčný práh   | ---            | ---                    | 21,50                 |
| I4_Telefon      | ---            | 1                      | ---                   |
| I5_Reklam sloup | ---            | 2                      | ---                   |
| L2_Promenádní   | ---            | 20                     | ---                   |
| L5_Prostranství | ---            | 23                     | ---                   |
| M1_Lavička      | ---            | 21                     | ---                   |
| M2_Lavička bez  | ---            | 9                      | ---                   |
| M4_Odpadkov koš | ---            | 11                     | ---                   |
| M5_Koš psí      | ---            | 3                      | ---                   |
| M6_Pítko        | ---            | 1                      | ---                   |
| M7_Odpad podzem | ---            | 4                      | ---                   |
| M_Cyklostojan   | ---            | 17                     | ---                   |
| M_Kašna         | ---            | 1                      | ---                   |
| M_Parkova místo | ---            | 36                     | ---                   |
| M_Sloupek       | ---            | 106                    | ---                   |
| N_Strom         | ---            | 2                      | ---                   |
| P1_Chodník      | 1 657,50       | ---                    | ---                   |
| P1_Chodník poje | 68,53          | ---                    | ---                   |
| P2_Dlažba       | 4 177,20       | ---                    | ---                   |
| P4_Asfalt       | 1 054,59       | ---                    | ---                   |
| P5a_Dlažba_recy | 538,02         | ---                    | ---                   |
| P5b_Dlažba      | 550,89         | ---                    | ---                   |







## I.5 P. HOLÉHO 2

Městská třída s dvořadým stromořadím.

| Kód_Prvek        | plocha | počet prvků | délka obrub |
|------------------|--------|-------------|-------------|
|                  | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná   | ---    | ---         | 109,27      |
| H_Obruba nájezd  | ---    | ---         | 3,59        |
| H_Obruba úroveň  | ---    | ---         | 6,44        |
| I1_Označnick MHD | ---    | 1           | ---         |
| I2_Přístřeš MHD  | ---    | 1           | ---         |
| L2_Promenádní    | ---    | 12          | ---         |
| M2_Lavička bez   | ---    | 1           | ---         |
| M4_Odpadkov koš  | ---    | 1           | ---         |
| M5_Koš psí       | ---    | 1           | ---         |
| M_Cyklostojan    | ---    | 8           | ---         |
| M_Parkova místo  | ---    | 12          | ---         |
| N_Strom          | ---    | 14          | ---         |
| P1_Chodník       | 452,27 | ---         | ---         |
| P1_Chodník poje  | 12,37  | ---         | ---         |
| P4_Asfalt        | 293,57 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy  | 203,95 | ---         | ---         |
| P5b_Dlažba       | 39,00  | ---         | ---         |

## I.6 P. HOLÉHO X RUSKÁ

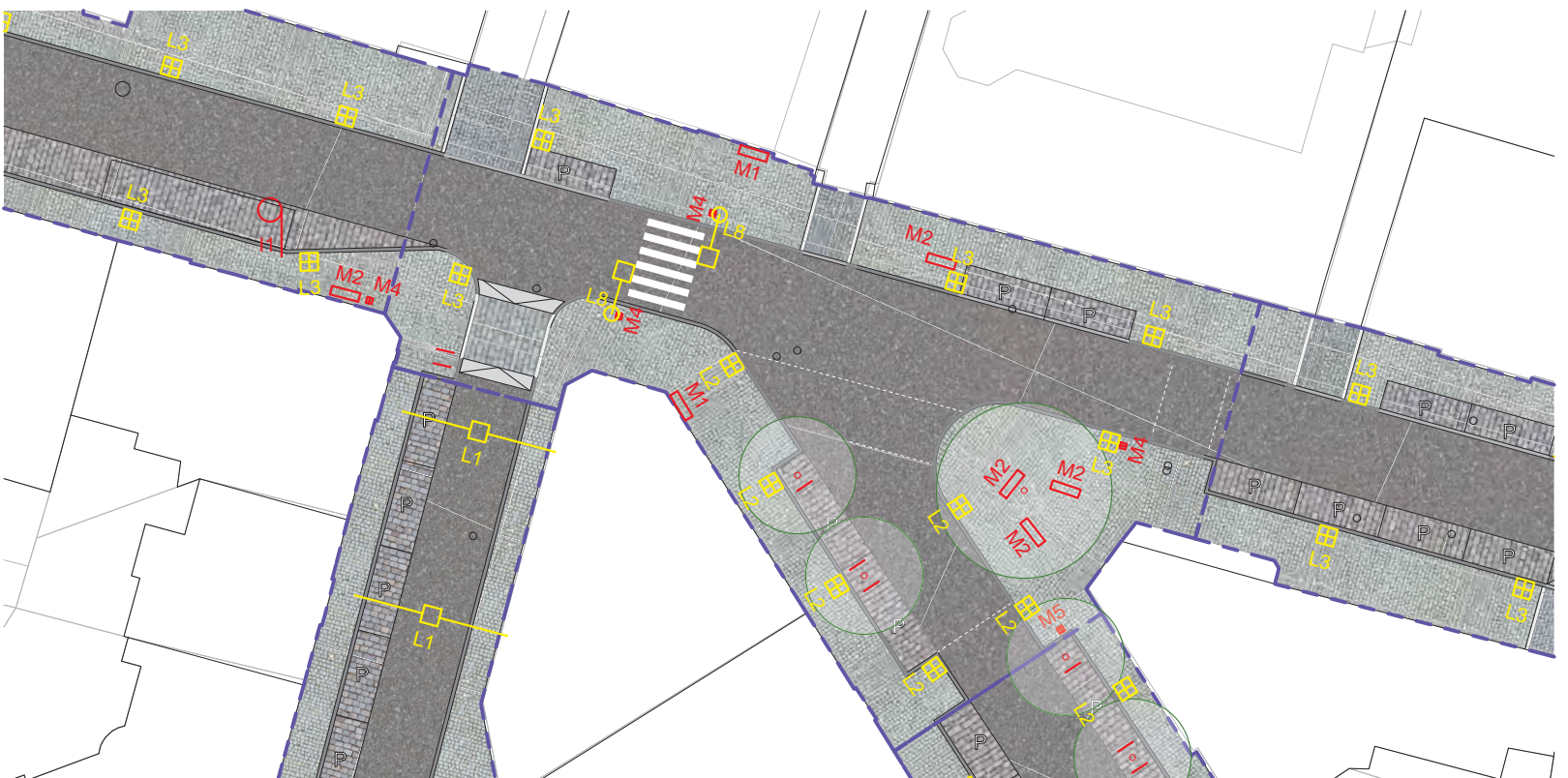
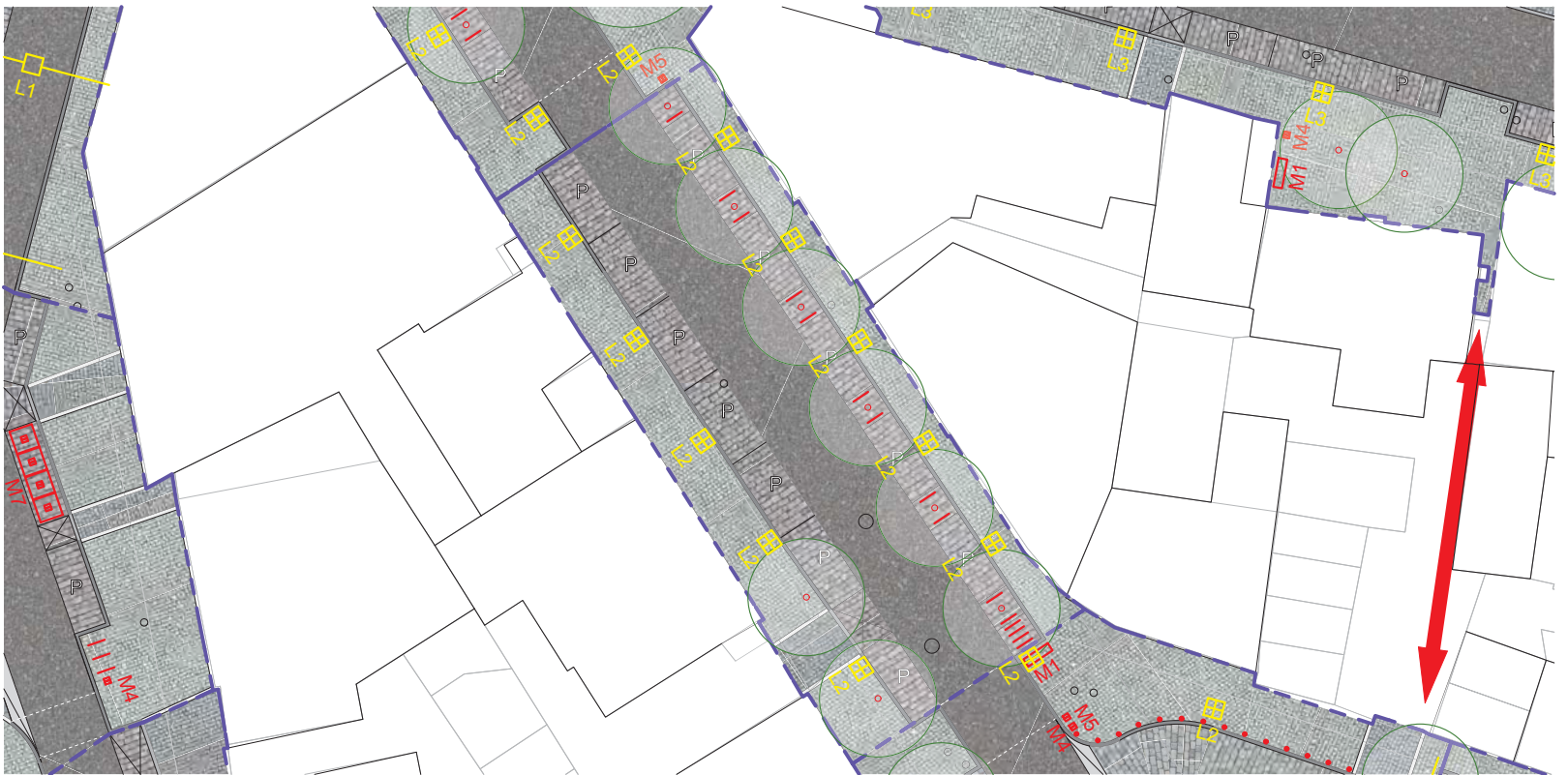
Křižení městské třídy s obytnou ulicí. Prostory pro chodce.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 68,50       |
| H_Obruba úroveň | ---    | ---         | 41,32       |
| H_Příčný práh   | ---    | ---         | 31,26       |
| L2_Promenádní   | ---    | 4           | ---         |
| M1_Lavička      | ---    | 1           | ---         |
| M2_Lavička bez  | ---    | 2           | ---         |
| M4_Odpadkov koš | ---    | 2           | ---         |
| M5_Koš psí      | ---    | 1           | ---         |
| M_Cyklostojan   | ---    | 3           | ---         |
| M_Sloupek       | ---    | 24          | ---         |
| N_Strom         | ---    | 2           | ---         |
| P1_Chodník      | 406,26 | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 195,20 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 10,11  | ---         | ---         |
| P5b_Dlažba      | 108,96 | ---         | ---         |

## I.7 P. HOLÉHO 3

Městská třída s dvořadým stromořadím.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 82,32       |
| L2_Promenádní   | ---    | 10          | ---         |
| M_Cyklostojan   | ---    | 10          | ---         |
| M_Parkova místo | ---    | 12          | ---         |
| N_Strom         | ---    | 10          | ---         |
| P1_Chodník      | 303,36 | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 247,49 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 185,04 | ---         | ---         |



## I.8 P. HOLÉHO X TRŽNÍ

Křížení městské třídy s obytnou ulicí. Prostory pro chodce.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 121,53      |
| H_Obruba nájezd | ---    | ---         | 3,40        |
| H_Obruba úroveň | ---    | ---         | 7,91        |
| H_Příčný práh   | ---    | ---         | 12,93       |
| L1_Převěsy      | ---    | 1           | ---         |
| L2_Promenádní   | ---    | 9           | ---         |
| M1_Lavička      | ---    | 4           | ---         |
| M4_Odpadkov koš | ---    | 2           | ---         |
| M5_Koš psí      | ---    | 1           | ---         |
| M_Parkova místo | ---    | 5           | ---         |
| M_Sloupek       | ---    | 29          | ---         |
| N_Strom         | ---    | 6           | ---         |
| P1_Chodník      | 485,10 | ---         | ---         |
| P1_Chodník poje | 14,45  | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 210,83 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 67,95  | ---         | ---         |
| P5b_Dlažba      | 92,08  | ---         | ---         |

## I.9 P. HOLÉHO 4

Městská třída se stromořadím.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 87,60       |
| H_Obruba nájezd | ---    | ---         | 3,59        |
| H_Obruba úroveň | ---    | ---         | 9,35        |
| L2_Promenádní   | ---    | 10          | ---         |
| M_Cyklostojan   | ---    | 15          | ---         |
| M_Parkova místo | ---    | 12          | ---         |
| N_Strom         | ---    | 8           | ---         |
| P1_Chodník      | 260,14 | ---         | ---         |
| P1_Chodník poje | 16,77  | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 273,40 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 221,68 | ---         | ---         |

## I.10 P. HOLÉHO X TEPLICKÁ

Ukončení / počátek městské třídy pod Elbhoffem.

| Kód_Prvek       | plocha | počet prvků | délka obrub |
|-----------------|--------|-------------|-------------|
|                 | [m2]   | [ks]        | [m]         |
| H_Obruba běžná  | ---    | ---         | 134,28      |
| H_Obruba nájezd | ---    | ---         | 26,69       |
| H_Obruba úroveň | ---    | ---         | 29,99       |
| H_Příčný práh   | ---    | ---         | 10,21       |
| L2_Promenádní   | ---    | 6           | ---         |
| L3_Uliční       | ---    | 5           | ---         |
| L8_Přechody     | ---    | 2           | ---         |
| L_Sloup přechod | ---    | 2           | ---         |
| M1_Lavička      | ---    | 2           | ---         |
| M2_Lavička bez  | ---    | 4           | ---         |
| M4_Odpadkov koš | ---    | 4           | ---         |
| M5_Koš psí      | ---    | 1           | ---         |
| M_Cyklostojan   | ---    | 5           | ---         |
| M_Parkova místo | ---    | 5           | ---         |
| N_Strom         | ---    | 3           | ---         |
| P1_Chodník      | 613,85 | ---         | ---         |
| P1_Chodník poje | 47,98  | ---         | ---         |
| P4_Asfalt       | 558,79 | ---         | ---         |
| P5a_Dlažba_recy | 76,26  | ---         | ---         |
| P5b_Dlažba      | 22,56  | ---         | ---         |



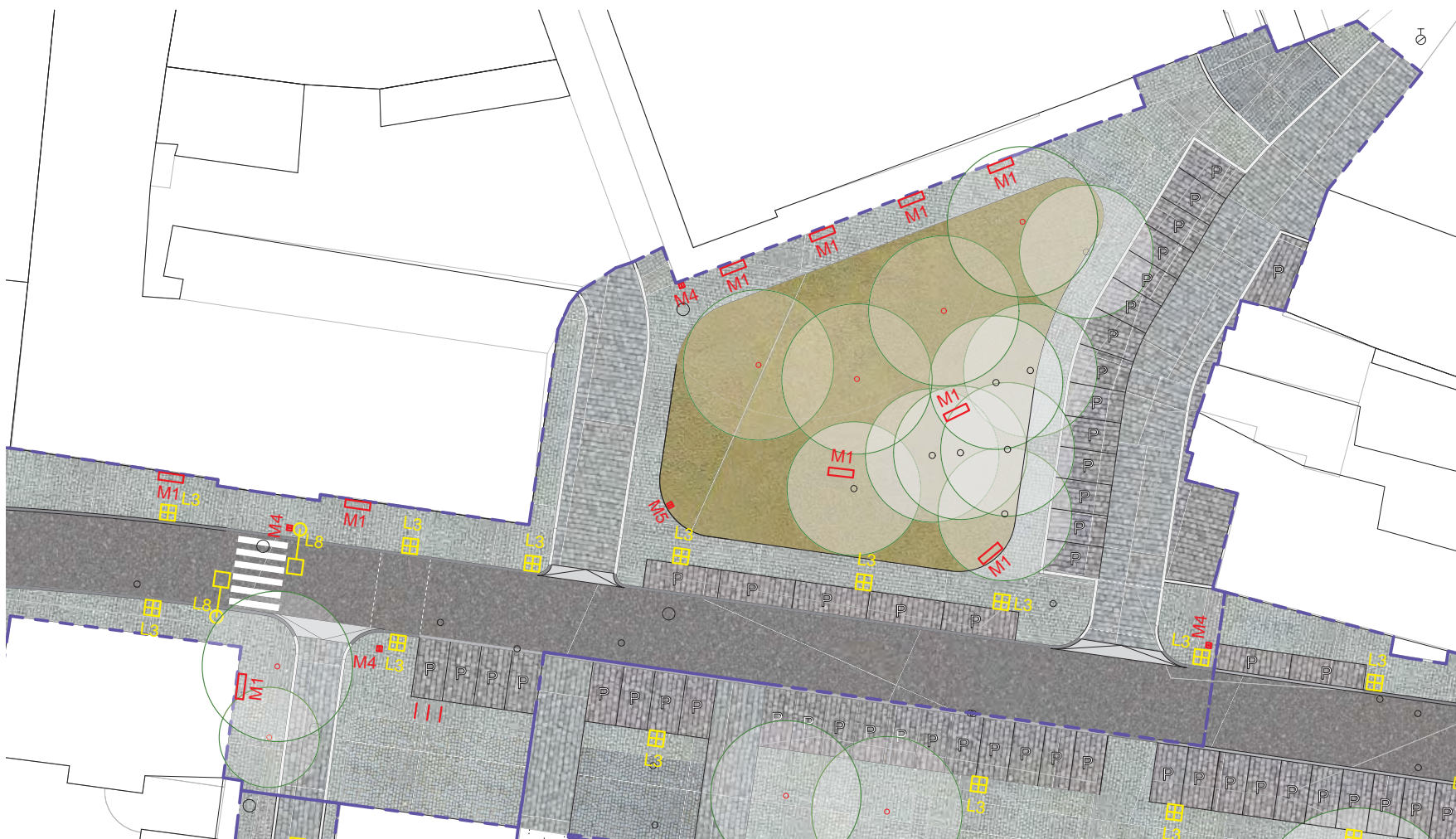
## II.1 ZÁMEČEK

Znovuobjevení nejstaršího domu v Podmoklech.

| Kód_Prvek       | plocha<br>[m2] | počet<br>prvků<br>[ks] | délka<br>obrub<br>[m] |
|-----------------|----------------|------------------------|-----------------------|
| H_Obruba běžná  | ---            | ---                    | 360,18                |
| H_Obruba nájezd | ---            | ---                    | 92,50                 |
| I1_Označník MHD | ---            | 2                      | ---                   |
| I2_Přístřeš MHD | ---            | 2                      | ---                   |
| L3_Uliční       | ---            | 16                     | ---                   |
| L8_Přechody     | ---            | 6                      | ---                   |
| L_Sloup přechod | ---            | 6                      | ---                   |
| M1_Lavička      | ---            | 9                      | ---                   |
| M2_Lavička bez  | ---            | 1                      | ---                   |
| M4_Odpadkov koš | ---            | 6                      | ---                   |
| M5_Koš psí      | ---            | 2                      | ---                   |
| M_Cyklostojan   | ---            | 3                      | ---                   |
| M_Parkova místo | ---            | 47                     | ---                   |
| N_Strom         | ---            | 2                      | ---                   |
| P1_Chodník      | 2 745,60       | ---                    | ---                   |
| P4_Asfalt       | 1 176,36       | ---                    | ---                   |
| P5a_Dlažba_recy | 627,47         | ---                    | ---                   |
| P5b_Dlažba      | 138,38         | ---                    | ---                   |
| P_Dvůr          | 2 373,20       | ---                    | ---                   |
| P_Schody        | 9,65           | ---                    | ---                   |
| P_Trávník       | 1 534,60       | ---                    | ---                   |







## II.2 TEPLICKÁ 1

Historická hlavní městská ulice.

| Kód_Prvek       | plocha<br>[m <sup>2</sup> ] | počet<br>prvků<br>[ks] | délka<br>obrub<br>[m] |
|-----------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|
| H_Obruba nájezd | ---                         | ---                    | 99,76                 |
| H_Obruba úroveň | ---                         | ---                    | 224,04                |
| H_Příčný práh   | ---                         | ---                    | 26,86                 |
| L3_Uliční       | ---                         | ---                    | ---                   |
| L8_Přechody     | ---                         | 2                      | ---                   |
| L_Sloup přechod | ---                         | 2                      | ---                   |
| M1_Lavička      | ---                         | 12                     | ---                   |
| M4_Odpadkov koš | ---                         | 5                      | ---                   |
| M5_Koš psí      | ---                         | 2                      | ---                   |
| M_Cyklostojan   | ---                         | 5                      | ---                   |
| M_Parkova místo | ---                         | 42                     | ---                   |
| N_Strom         | ---                         | 10                     | ---                   |
| P1_Chodník      | 1 523,84                    | 19                     | ---                   |
| P1_Chodník poje | 161,22                      | ---                    | ---                   |
| P4_Asfalt       | 1 069,89                    | ---                    | ---                   |
| P5a_Dlažba_recy | 601,78                      | ---                    | ---                   |
| P5b_Dlažba      | 467,54                      | ---                    | ---                   |
| P_Trávník       | 720,41                      | ---                    | ---                   |
|                 |                             | ---                    |                       |

## II.3 PROLUKA JORDÁNKA

Vnitřní rezerva města vhodná k zástavbě.

| Kód_Prvek       | plocha<br>[m <sup>2</sup> ] | počet<br>prvků<br>[ks] | délka<br>obrub<br>[m] |
|-----------------|-----------------------------|------------------------|-----------------------|
| H_Obruba úroveň | ---                         | ---                    | 14,66                 |
| L4_Výložníky    | ---                         | 4                      | ---                   |
| P1_Chodník      | 27,26                       | ---                    | ---                   |
| P5b_Dlažba      | 1 070,97                    | ---                    | ---                   |
| R_stave_parcela | 2 111,35                    | ---                    | ---                   |

