

Připomínky k regulačnímu plánu Mlýnský ostrov – OD

1. V textové části na s. 20-21 je uvedeno, že systém minimalizuje v území zbytnou dopravu a omezuje nežádoucí tranzitní relace vázané pouze na úsek komunikace Mezi Mosty. Tento princip je v pořádku, ale doplňujeme, že je nutné vzít v potaz etapizaci výstavby/přeměny lokality a potřebu obsluhy nákladní dopravou, a to zejména s ohledem na pekárnu a objekt prodeje plynů a svařovací techniky v ulici Na Ležánkách.
2. Ve vztahu k prvnímu bodu je vhodné uvést, že regulační plán by měl umožňovat případná omezení pro motorovou dopravu na mostě přes Chrudimku mezi předprostorem Automatických mlýnů a Bělobranským náměstím. Konkrétní charakter těchto omezení (provoz pouze v jednom směru, vyloučení motorové dopravy atd.) má vyplynout z navazující analýzy.
3. Body 1 a 2 se váží i provedení cyklistické a pěší dopravy územím. V textové části (s. 21) regulačního plánu je navrženo vybudování nové lávky, která by měla být vedena paralelně se současným mostem přes Chrudimku. Zkvalitnění pěšího a cyklistického spojení lze docílit také vhodným opatřením na současné infrastruktuře (viz bod 2) a regulační plán by toto neměl vylučovat. Obecně se jeví využití stávající infrastruktury jako preferované.
4. V hlavním výkresu je v předprostoru Automatických mlýnů navržen profil uličního prostranství U1a, který předpokládá výškově oddělenou vozovku a chodník. Tento návrh by znemožnil zavedení dopravního režimu sdílená zóna v lokalitě (dopravní prostor se v této zóně nedělí na chodník a vozovku a je všemi účastníky sdílen). Dílčí analýzy považují zavedení sdílené zóny v předprostoru mlýnů, a také v rámci sousedního Bělobranského náměstí, za potenciálně vhodné. Zavedení zóny je v souladu s principem uvedeným v bodu 1 (minimalizace zbytné dopravy a omezení nežádoucích tranzitních relací). Doporučujeme upravit návrh uličního prostranství U1a v úseku od křižovatky ulic Mezi mosty a Na Ležánkách až k mostu přes Chrudimku v souladu s výše uvedeným.
5. Textová část (s. 21) rovněž navrhuje šířku pruhu pro podélná stání 2,5 m. To se jeví jako neefektivní přístup k organizaci veřejného prostoru. Doporučujeme vycházet ze základní šířky podélných stání dle ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel – 2,0 m.
6. Textová část (s. 21) se v rámci dopravy v klidu odkazuje na metodiku normy ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací. Tato metodika pro výpočet parkování je již neplatná a je vhodné ji nahradit odkazem na vyhlášku č. 146/2024 a na její přílohu č. 1. Ta rovněž umožňuje prostřednictvím územního nebo regulačního plánu stanovit procentuální korekce ve vztahu k výpočtu a ovlivnit tak minimálně nutný nebo maximálně přípustný počet stání. Je na zvážení, zda by tyto korekce neměly být do regulačního plánu doplněny.