

Palackého

> víc než spojka

KONCEPČNÍ STUDIE





1

> ZÁMĚR STUDIE

> ZÁMĚR STUDIE

Revitalizací neboli znovuoživením Palackého třídy by kromě zlepšení technického a estetického stavu veřejného prostoru mělo dojít zejména ke změně chování lidí v něm, změně charakteru prostoru a k aktivizaci jeho ekonomického, kulturního a společenského potenciálu.

Na počátku neexistoval relevantní průzkum ulice, chování lidí na ní, složení uživatelů, problémů, potenciálů – disponovali jsme pouze některými technickými daty, v oblasti socio-ekonomické pracovali pouze s dojmy. Pokud bychom pracovali pouze s nimi, mohlo by řešení sklouznout např. k umístění laviček, na kterých nebude mít nikdo důvod sedět, nebo ke zvýšení počtu parkovacích míst, která budou vždy obsazená, ať jich přibude sebevíc. Cílem bylo ulici zmapovat, komunikovat a plánovat v celém kontextu, není vhodné řešit nárazové potřeby a problémy bez znalosti širších souvislostí.

Zadáním je najít kvalitní, trvale udržitelné řešení veřejného prostoru s možností nastavení optimální údržby a ve vztahu k již zrekonstruovaným veřejným prostorům třídy Míru a přednádraží. Přitom musí být řešeny i navazující ulice, hlavně jejich napojení. Není možné převzít a akceptovat realizaci dopravních napojení bočních ulic s jejich materiálovou nesourodostí, které jsou příkladem řešení jednotlivostí bez znalosti širších souvislostí.

Ulice je živým organismem s měnícími se potřebami. Některá řešení by mohla být ověřována pomocí dočasných vstupů do území (např. vyzkoušet nejvhodnější místo pro tržnici, pro místo setkávání atd.), která mohou být realizována i před celkovou rekonstrukcí ulice. Ta by měla být jednoduchá, nadčasová, prostupná a umožňující různé způsoby využívání.

> Cílem bylo ulici zmapovat, komunikovat a plánovat v celém kontextu, není vhodné řešit nárazové potřeby a problémy bez znalosti širších souvislostí.

Cílem je nalezení společenské dohody o budoucím směřování Palackého třídy. Rozvaha s možnými intervencemi do prostoru bude podkladem pro drobné i větší realizace města či městského obvodu Pardubice I. v krátkodobém a dlouhodobém horizontu. Důležitou součástí bude i nastavení principů rozvoje pro nové stavební záměry, ovlivňující život Palackého třídy.

Palackého třída je a bude důležitým městským propojením. Tato koncepční studie se snaží nalézt cesty k doplnění tranzitního charakteru o další nezbytné aspekty veřejného prostoru, které povedou k tomu, aby se tento bulvár stal také cílem lidí. Protože „Palackého je víc než spojka“.



> METODIKA

INDIVIDUÁLNÍ ROZHOVORY

WORKSHOPY SE STUDENTY ZÁKLADNÍCH A VYSOKÝCH ŠKOL

DEBATA SE ZÁSTUPCI SENIORŮ A DĚTÍ

ONLINE DOTAZNÍKY

ONLINE A OFFLINE ANALÝZY

KULATÉ STOLY

PRÁCE EXPERTNÍ SKUPINY

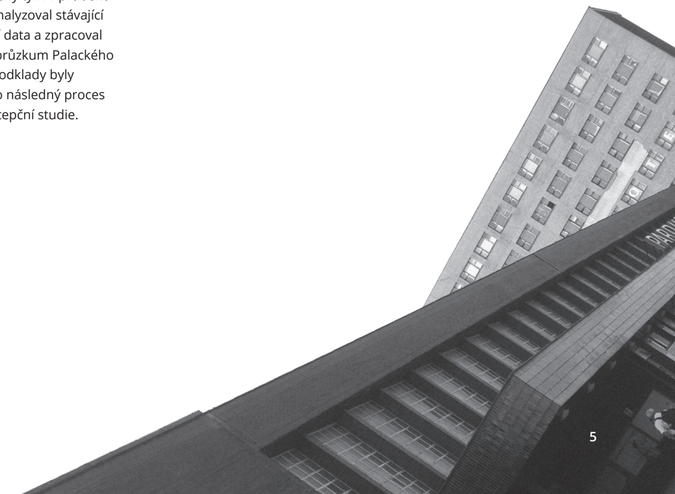
Podrobnosti k metodice v kapitole „Proces a veřejnost“ na straně 8

Po rozboru možných přístupů vedoucích k pořízení koncepční studie Palackého třídy se jevil jako nejvhodnější postup sestavení multidisciplinárního expertního týmu. Mezi prověřovanými variantami byla architektonická soutěž o návrh dle pravidel České komory architektů, soutěžní workshop, vyzvaná architektonická soutěž a sestavení expertního týmu. Hlavní výhodou navrženého postupu je, že se řešitelský tým zabývá již vlastním zadáním koncepční studie a komunikací projektu s veřejností. Zadání studie je zásadní předprojektovou fází.

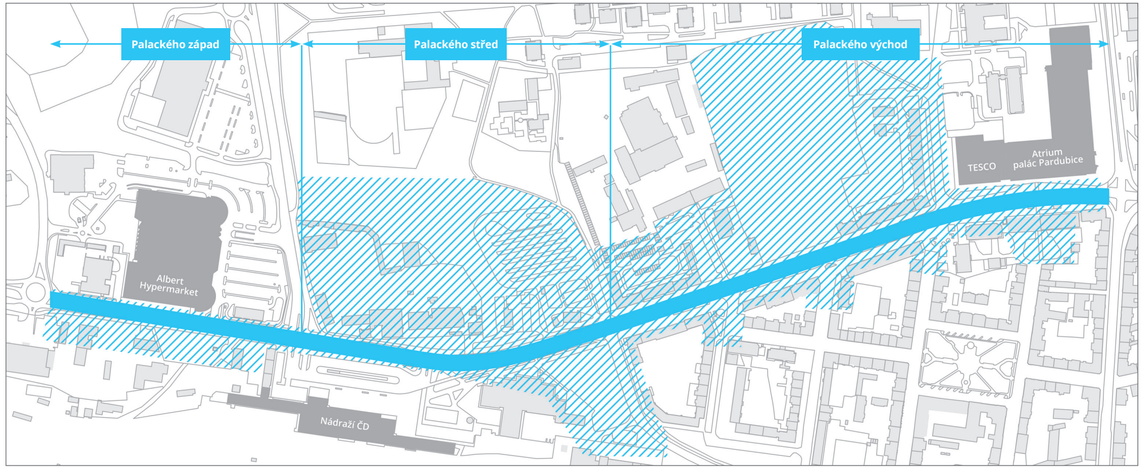
Na začátku práce jsme neměli dostatek kvalitativních ani kvantitativních dat. Existovaly zásadní otázky, které bylo nutné do zadání vyřešit. Z hlediska časové a finanční efektivity bylo vhodné tyto zásadní body řešit přímo v procesu zpracování koncepční studie. Další výhodu shledáváme v přímé komunikaci týmu řešitelů s hlavními aktéry území, zástupci města a obyvateli ulice. Tento způsob pořízení koncepční studie je dosud nevyzkoušený a mohl by se stát pilotním projektem. Snahou bylo efektivně zmapovat stávající stav území, stanovit hlavní cíle projektu a následně vytvořit koncepci území. V průběhu procesu byl prostor pro debatu k zásadním otázkám návrhu. Výstupem projektu je možný scénář řešení vedoucí k revitalizaci Palackého třídy. Je vytvořen zásobník dílčích zlepšení, která budou realizovatelná v krátkodobém i dlouhodobém období.

Expertní tým je složen z odborníků na různá témata: veřejný prostor, urbanismus, doprava, udržitelná mobilita, zelená infrastruktura, komunikace a zapojení obyvatel do plánování, socioekonomie veřejného prostoru, grafický design a placemaking. Placemaking je mnohostranný přístup k plánování, návrhu a řízení veřejných prostor. Placemaking využívá bohatství, inspiraci a potenciál místních komunit s cílem vytvořit veřejné prostory, které podporují zdraví, štěstí a pohodu lidí. Jednotliví odborníci byli vybráni na základě referencí a zkušeností s obdobnými koncepcemi, projekty a na základě spolupráce nad jinými projekty v Pardubicích. Takto navržený tým v průběhu podzimu zanalyzoval stávající kvantitativní data a zpracoval kvalitativní průzkum Palackého třídy. Tyto podklady byly zadáním pro následný proces návrhu koncepční studie.

> Výhodu shledáváme v přímé komunikaci týmu řešitelů s hlavními aktéry území, zástupci města a obyvateli ulice.



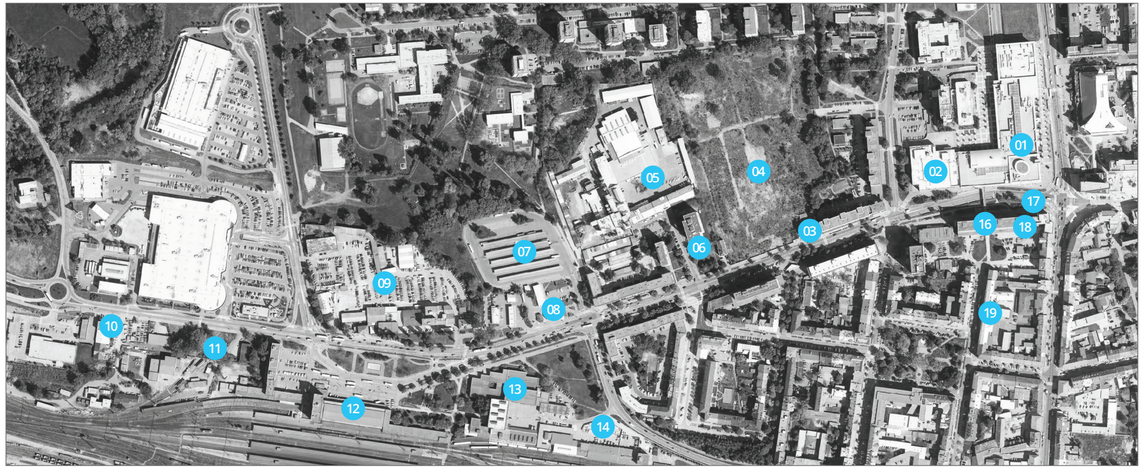
> ROZSAH ÚZEMÍ



Palackého třída zaujímá v síti městských komunikací délku bezmála 1,5 km. Na této vzdálenosti se její charakter několikrát proměňuje, a proto se pro účely tohoto dokumentu jeví jako vhodné rozdělení do tří úseků, označených jako „Palackého východ“, „Palackého střed“ a „Palackého západ“. Dochází zejména k proměně dopravní funkce jednotlivých částí a ke změně charakteru okolní zástavby ulice. Z těchto důvodů je zapotřebí odlišného přístupu k jednotlivým částem.

Návrh uličního prostoru prostupuje několik vrstev. Jedná se o zasazení ulice do celoměstského kontextu a potvrzení či posílení jejího významu v tomto měřítku. Dále o vzájemný funkční význam tří zvolených částí a zapojení přímo na Palackého třídu navazujících ulic tak, aby třída fungovala jako celek v symbióze s okolními ulicemi. Nejvyšší úroveň detailu je na úrovni rozboru skladby obchodů, dopravního chování v jednotlivých místech, architektury a urbanismu jednotlivých částí třídy, skladby zeleně. Dále je to komunikace se správci technických sítí, s veřejností a dalšími aktéry území.

> STAKEHOLDEŘI PALACKÉHO



PŘÍMO OSLOVENÍ

01 Atrium Palác Pardubice, s. r. o.
02 Department store Pardubice, s. r. o.
03 SVJ č. p. 227
04 ČSOB POJIŠŤOVNA, a. s.
05 Pardubický pivovar, a. s.
06 Cimburek Štěpán, Mach Luboš
07 CENTRUM BUS Pardubice, s. r. o.
08 Elčić Siniša
09 SALER, a. s.
10 Štovíček Jiří
11 EUROBIT REAL, a. s.
12 Správa železniční dopravní cesty
13 Česká pošta, s. p.
14 Štěpánek Martin
15 Babylonshop – Kroužil
16 SVJ č. p. 1929, 1930, 1931, 1932
17 Židovská obec v Praze
18 Dům služeb Pardubice, s. r. o.
19 ZŠ Štefánikova
SMP – služby města
DPMP dopravní podnik
POLICIE
Rozvojový fond
o. s. Chráníme stromy
Město na kole
Offcity
MO1 – městský obvod

> PROCES A VEŘEJNOST

01 online, offline analýza dokumentů (přípravná fáze trvala ca 3 měsíce)

02 mapování a kontaktování aktérů v území (zástupci SVJ, obchodníci, správci sítí TI, zástupci MO, vlastníci a investoři rozvojových území (brownfieldů), zástupci rozvojového fondu, zástupci spolku „Chráníme stromy")

03 individuální rozhovory s obchodníky, stakeholdery (osloveno 53 obchodníků)

04 analýza v terénu (mapování obchodů, inventarizace uličního mobiliáře, rozbor dopravního chování v území)

05 dotazník studentů – studentský parlament (září 2017)

06 workshop se žáky ZŠ Štefánikova (3. 10. 2017)

07 debata se zástupcem rady seniorů (12. 10. 2017)

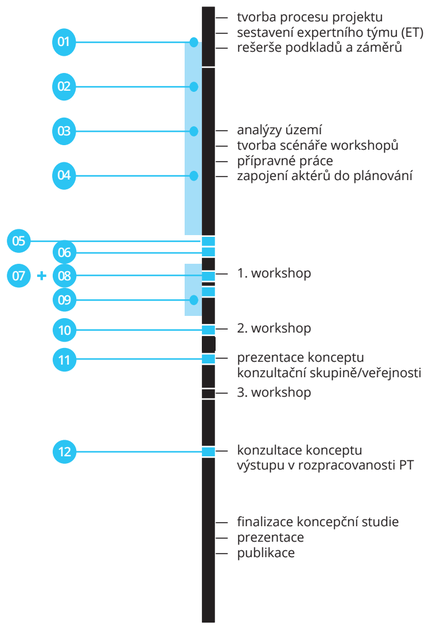
08 prezentace projektu veřejnosti, 3 kulaté stoly, komentovaná prohlídka se stakeholdery a nezávislými experty

09 dotazník (veřejnost – 1 465 zapojených, SVJ, obchodníci)

10 stůl s aktéry v území

11 workshop se studenty UP DFJP (20. 11. 2017)

12 kulatý stůl s aktéry a stakeholdery (10. 1. 2018)



Činnost expertního týmu

Osobní setkání se zástupci veřejnosti

Sběr dat (analýzy, dotazníky, apod.)

RESPONDENTI A RESPONDENTKY DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ

Dotazník vyplnilo 1 465 lidí. Dotazníkové šetření probíhalo online a bylo sdíleno na webových stránkách města i na Facebooku. Sběr dat probíhal po dobu měsíce října. Genderové složení respondentů bylo téměř rovnoměrné.

55,8 % > ženy

44,2 % > muži

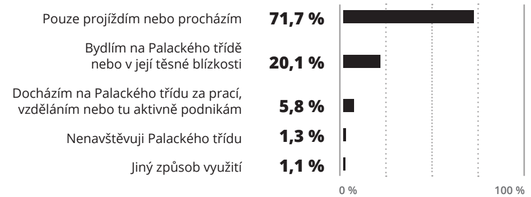
1465 > odpovědí

Nejpočetnějšími věkovými skupinami respondentů byly skupiny 16–29 let a 30–50 let, které tvořily dohromady necelých 90 % odpovědí. Ve věkové struktuře 51–70 let bylo jen necelých 10 % odpovědí. Ostatní věkové struktury byly dotazovány např. prostřednictvím rady seniorů nebo spoluprací se základní školou, o čemž pojednává samostatná kapitola.

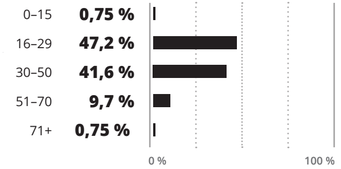
Většina respondentů uvedla, že patří k uživatelům Palackého třídy, kteří tudy pouze projíždějí nebo procházejí. To potvrdilo představu o Palackého třídě jako o místě, které slouží zejména jako městská spojka



> Poměr respondentů a respondentek dotazníku podle toho, jak Palackého třídu využívají



> Poměr respondentů a respondentek dotazníku podle věku





Workshop s žáky ZŠ Štefánikova (foto: Kristýna Stará)



Debata se zástupcem Rady seniorů

DĚTI

Děti patří k nejčastějším uživatelům veřejného prostoru města. Patří zároveň ke skupinám, které jsou nejohroženější dopravními riziky nebo sociálně-patologickými projevy chování. Pohled dětí skýtá názory nejbližšího okolí a zároveň představuje jedinečnou zkušenost, odlišnou od názoru dospělého jedince, která se bohužel málokdy promítá do koncepčních plánů a projektů. Vhodná forma zapojení dětí do rozvoje města přináší bohatý zdroj poznatků a inspirace, který by se měl stát plnohodnotnou součástí přípravné fáze každého projektu, ve kterém děti zastupují jednu ze základních uživatelských skupin. Studii potřeb dětí pro potřeby studie zpracoval kolektiv „Architekti ve škole“.

SENIOŘI

Abychom získali více kvalitativních informací o tom, jak Palackého vnímají senioři, tedy skupina, ke které se tradičními metodami dotazníkového šetření dostáváme obtížně, rozhodli jsme se je oslovit separátně. Po přípravném mapování vhodných zástupců této skupiny jsme rozeslali seznam otázek týkajících se Palackého třídy. Nakonec byli zástupci seniorů pozváni na první expertní workshop, kde své podněty přednesli přímo členům expertního týmu.





Kulatý stůl s aktéry v území



Workshop expertního týmu



Debata se studenty UP DFJP



Rozhovory s aktéry v území



Terénní průzkum expertního týmu

> UŽIVATELÉ PALACKÉHO





2

> ANALÝZY ÚZEMÍ

> HISTORIE ÚZEMÍ

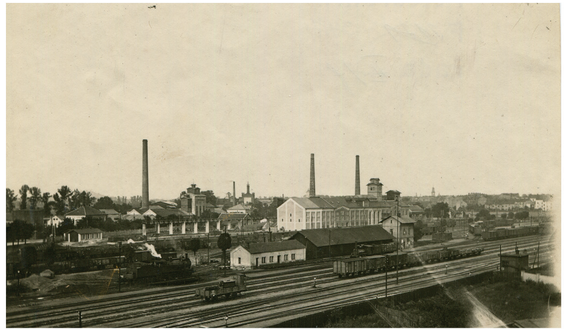
Již od středověku vedla ve stopě Palackého třídy důležitá komunikace z Pardubic směrem do Přelouče, Kolína a dále na Prahu. Byla pokračováním ulicově uspořádaného Zeleného Předměstí – dnešní třídy Míru – pojmenovaného podle západní městské Zelené brány. Využívala rovinný terén nad nivou řeky Labe, která se od severu zakusovala do štěrkopískové terasy mohutnými meandry. Cesta vytvářela pomyslné tečny mezi jejich nejzazšími jižními oblouky, které byly již většinou odříznuté, vysušené, zaplavované pouze občasnými záplavami. Jejich rozsah je nejlépe patrný na velmi přesném plánu z poloviny 80. let 19. století, který postihuje rozsah jedné z největších známých povodní v roce 1883. Na jih od komunikace byl terén téměř plochý, využívaný jako polnosti pardubických měšťanů.

V místě dnešního napojení ulice Hlaváčova se východní úsek cesty od brány předměstí štěpil do dvou větví. Vidlicový tvar křižovatky doplnila již na konci 17. století drobná kaple sv. Marka, obnovená v roce 1805. Jihozápadní větev směřovala přes rozlehlé louky do prostoru dnešního závodiště a letiště a dále směrem na Třebosice. Západní větev pokračovala dál podél labských meandrů přes Svítkov a Srnojedy do Přelouče a byla tedy cestou nadregionálního významu.

Koncem 18. století lze zástavbu nalézt pouze na severní straně krátkého úseku navazujícího na dnešní třídu Míru (v místech dnešní křižovatky a obchodního centra). Malá hustota zástavby byla kromě malého ekonomického potenciálu provinčního městečka způsobená také vojenskou regulací a několikanásobnou decimací předměstí při přípravných opevňovacích pracích kolem města – pevnosti. Na západní straně sledovaného území bychom mohli nalézt izolované



Anton Vendl, 1869 (Zdroj: SOKA Pardubice)



Pohled na západní část Palackého ulice s cukrovarem v popředí. 20. léta 20. století (Zdroj: VČM v Pardubicích)



Pohled na secesní průčelí administrativní budovy J. Prokop a synové z roku 1912 (Zdroj: SOA Zámrsk, fond J. Prokopa a synové)

hospodářství se skladem dřeva plaveného po Labi (u dnešního vjezdu na autobusové nádraží) a malé hospodářství na úzké meandrové šíji za dnešním obchodním domem Albert.

Zásadním předělem vývoje celého města byla výstavba železnice Praha – Olomouc, zprovozněná roku 1845. Západně od města byla postavena Severojižní německá dráha z Pardubic do Liberce (1856–1859) a následně jižní trať do Chrudimi (1871). Vzniklo tak kolmé křížení ve směrech hlavních světových stran, které dodnes determinuje urbanismus města a omezuje jeho prostupnost. Vznik důležitého železničního uzlu a umístění nádraží do prostoru jihovýchodně od města předurčovalo mezilehlé území k novému rozvoji.

Ještě před zprovozněním železnice, roku 1844, byl na pražském Stavebním ředitelství vypracován plán pro stavební regulaci nové části města. Základem se stala ortogonální čtvercová síť orientovaná podle hlavních světových stran. Základním modulem sítě byl čtverec o hraně 32 víděňských sáhů (cca 61 m). Síť sloužila k vytýčení hlavních regulačních os, procházejících středem ulic a středem zastavovacích bloků. Blok byl modulárně vyměřen třemi svislými a čtyřmi vodorovnými osami. Uliční šířka byla stanovena na 10 sáhů (necelých 19 m). Šířka bloku ve směru Z-V 67 sáhů (127 m) ve směru S-J 90 sáhů (170 m). Takto bylo strukturováno území mezi Palackého ulicí (nazývané tak od konce 19. století podle prvního čestného občana Pardubic), železniční dráhou s nádražím a také část za dnešní třídou 17. listopadu (ulice Smilova, Sladkovského). Na střední severojižní ose bylo vyměřeno obdélné náměstí zmenšením bloků o jednu osu. Vznikl tak prostor 52 × 78 sáhů (cca 99 × 148 m). Náměstí tak bylo přístupné ve svých rozích dvěma průběžnými ulicemi od nádraží, které plynule pokračovaly k dnešní Palackého třídě a ve směru Z-V dvojicí ulic ve středech jeho kratších stran. Jak se však ukázalo, pro naplnění idey nového města nebylo v Pardubicích prakticky po celou druhou polovinu 19. století dostatečných ekonomických a sociálních podmínek. Vývoj se tak soustředil především do oblasti severní strany Palackého třídy, kde postupně vznikaly obytné, ale především průmyslové objekty a celé areály.

Na přelomu 60. a 70. let 19. století zde vznikly továrny na mlýnské kameny Hübner-Opitz, strojní slévárna Josef Prokop, která sousedila s Akciovým pivovarem. Za kaplí sv. Marka vznikly v té době rozsáhlé areály Akciového lihovaru a Akciového cukrovaru, které lemovaly obě strany západní větve staré komunikace a spolu s neustále se rozšiřujícím zázemím kolejišť vlakového nádraží zcela uzavřely město na západní straně. Další podniky vznikaly přirozeně i jižně od tratě (Fanto – dnešní Paramo, Vápenka, strojírna atd.) Podstatným rysem této průmyslové zástavby na sever od Palackého ulice bylo využití ploch omezených hranou starých labských meandrů. Důvodem mohla být výhodná cena těchto pozemků, možnost výstavby u důležité komunikace, požární hledisko výstavby „za městem" a možnost využití labské vody pro jejich provozy (vodovodem).

Plán města z roku 1910 již ukazuje pokrok v zahušťování výstavby Nového Města i podél Palackého ulice. Starší zástavbu na východním konci (dnešní obchodní dům „Tesco" a „Atrium Palác Pardubice") nahradil rozsáhlý areál jezdeckých kasáren s hlavní budovou, stájemi a cvičištěm (dokončeno 1895). Naproti, v nárožní poloze, byla v roce 1880 postavena židovská synagoga. Počátek 20. století byl pro Pardubice přelomovým obdobím, kdy se z venkovského maloměsta postupně stávalo sebevědomé moderně koncipované regionální centrum. To se odrazilo i v nárůstu počtu obyvatel a počtu nových domů. Vznikaly nové veřejné budovy i upravená prostranství, došlo k regulaci toků a k výstavbě městské technické infrastruktury. Také významné průmyslové podniky modernizovaly své provozy a administrativní zázemí. Továrna na výrobu mlýnských strojů Jos. Prokopa synové se v té době stala jednou z nejvýznamnějších firem v tomto strojařském oboru v monarchii. Josef Prokop ml. byl tehdejším starostou města a zjevně také hybatelem důležitých strategických rozhodnutí.

Po útlumu za 1. světové války zažily Pardubice ve 20. a 30. letech nebývalý rozvoj díky městským i soukromým investicím. V oblasti Nového Města – kolem náměstí Čs. legií – vzniká celá řada nájemních budov i zaměstnaneckých bytových domů především pro úřední personál. Na výstavbě města se v té době účastní celá řada významných architektů – Josef Gočár, Pavel Janák, Oldřich Liska, Ladislav Machoň, Jindřich Freiwald atd. Území Palackého ulice však zůstává v téměř nezměněné podobě díky plnému využití místa průmyslovými provozy.

Teprve kobercové nálety spojeneckých svazů na průmyslové podniky a železnici v roce 1944 násilně zasáhly do struktury této části města – došlo ke



Pohled k nádraží z ústí ulice Macanova, počátek 60. let 20. století (Zdroj: VČM v Pardubicích)



Pohled na nádraží po roce 1956 (Zdroj: VČM v Pardubicích)



Křižovatka ulic Palackého a K Polabinám, rok 1981 (Zdroj: www.fotohistorie.cz)



Pohled na obchodní dům Prior, rok 1981 (Zdroj: www.fotohistorie.cz)

zničení desítek domů, přímé zásahy poničily budovu nádraží, cukrovaru a dalších podniků. Poválečná sanace následků předznamenala výrazné urbanistické zásahy a proměnu celé západní části města.

V roce 1946 bylo rozhodnuto nálety zničené nádraží neobnovovat na původním místě a vytvořit novou kapacitně a funkčně odpovídající výpravnu v lokalitě u zničeného cukrovaru. Vzniká projekt jednoho z nejkvalitnějších osobních nádražích ve střední Evropě v autorské symbióze Josefa Dandy, Karla Řepy a Karla Kalvody. V této době vzniká nový směrný plán města, vytvářený Aloisem Mikuškovicem a Františkem Kerhartem. Ten z počátku počítá s propojením centrální části města novým, téměř 100 m širokým bulvárem – Palackého třídou, která by pokračovala v ose třídy Míru a spojila tak dvě dominanty – Zelenou bránu a výškovou budovu nádražního hotelu. Tento velkorysý plán by měl za následek nebývalé zásahy do stávající zástavby, a tak byl po roce 1950 přehodnocen.

V návaznosti na projekt nádraží řešil tehdejší Stavoprojekt návrh nového veřejného prostranství před budovou – na pozemku demolovaného cukrovaru. Konečný projekt K. Řepy a M. Návesníka z roku 1955 řešil kromě dopravní obslužnosti vlastního přednádraží také vazby na nově vzniklou komunikaci směřující k Labi a dále do prostoru Polabin na pravém břehu a také prostorovou vazbu na nově uvažovanou přeložku silnice č. 37 do pozice paralelní se severojižní dráhou. Původní průběh ulice před lihovarem byl zcela přetrasován – došlo k napřímení uliční osy západně od ulice Macanova a k jejímu protažení západním směrem na budoucí nadjezd přes železnici.

V téže době pod vedením M. Návesníka a P. Jíchy řešil Stavoprojekt „Podrobný územní plán prostoru Veselka – Nádraží“, který definoval záměr budoucí rozsáhlé přeměny celého území kolem Palackého ulice. Na místě rozlehlého areálu kasáren (dnešní Masarykovo náměstí) mělo vzniknout centrum politické správy s prostorným shromaždištěm, hotelem a dalším vybavením. Plánována byla také úplná přestavba vyústění dnešní třídy Míru s demolicí a znovuvystavěním hotelu Veselka i protějšího „kulatého rohu“. Jižní zástavba Palackého třídy měla významně posunout uliční čáru do hloubky parcel – to znamenalo plánovitou demolici mnoha bytových i nebytových objektů. Bylo počítáno s úplným vymístěním průmyslových provozů podél Palackého třídy a jejich nahrazením sídlištěm s bytovými typizovanými domy sestavenými do polouzavřených bloků. Celá akce byla rozdělena do 4 základních etap (samotné přednádraží, úsek mezi přednádražím a ulicí Jungmanovou, etapa výstavby centra správy (dnes Masarykovo náměstí) a úseku mezi ulicí Jungmannova a hotelem Veselka.

I když se přestavba území děla v dlouhém časovém období, byl tento územní plán směrným a funkčním podkladem, který byl implementován mladší územně plánovací dokumentací. Jako první byla realizována etapa dostavby vyústění Palackého třídy do prostoru přednádraží (do roku 1962). Vznikly zde po obou stranách typizované bytové domy s individuálně řešeným obchodním parterem. V rámci úpravy trasování a příčného profilu ulice byla zbořena kaple sv. Marka a stará hospodářská usedlost severně od ní. Demolovány byly domy jižní uliční fronty, částečně poškozené bombardováním. Prostor mezi pivovarem a lihovarem zaplnily garáže autobusové dopravy (jejich vznik však sahá dále do minulosti, snad ještě do období 2. světové války či těsně po ní).

Součástí první etapy byla také demolice synagogy na nároží Palackého třídy a dnešní třídy 17. listopadu. Po posunutí uliční čáry zde byl na počátku 60. let vystavěn nový nárožní objekt Domu služeb.

Další demolice a výstavba nových objektů probíhala na přelomu 60. a 70. let. Bylo dokončeno rozšíření ulice na jižní straně do současné podoby. Výstavba jednotlivých bloků a jednoho věžového domu trvala od roku 1969 do roku 1977. Na protější straně byla demolicí odstraněna budova kasáren a ostatních souvisejících staveb. Na jejich místě byl v roce 1973 postaven obchodní dům Prior podle projektu Růženy Žertové. Na rozsáhlé ploše po jezdeckém cvičišti mělo vzniknout náměstí s občanskou vybaveností, hotelem, koncertní síní a kinem. Mělo tak vzniknout nové společenské centrum města. K realizaci tohoto záměru však již nedošlo. V severní polovině náměstí byl v 80. letech realizován hotel Labe a budova polikliniky.

V nejnovější době – po roce 2000 – došlo k výstavbě obchodních domů na obou koncích Palackého třídy. V roce 2003 hypermarketu severozápadně od nádraží a o pět let později obchodního centra na Masarykově náměstí. V roce 2011 došlo k necitlivé demolici celého průmyslového areálu bývalé továrny mlýnských strojů „Prokopky“.



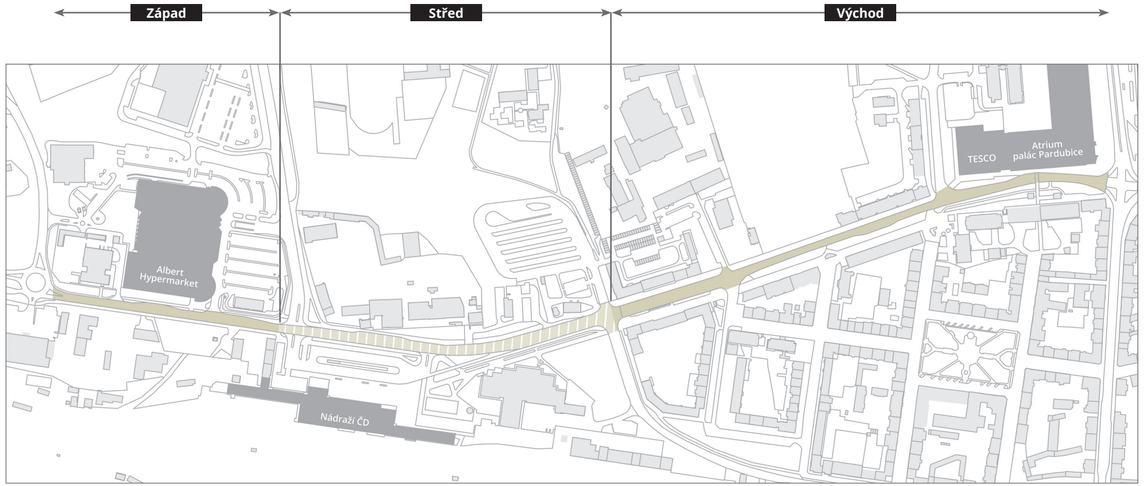
Pohled z nadchodu u Domu služeb, rok 1981 (Zdroj: www.fotohistorie.cz)



Křižovatka Palackého a třídy Míru, rok 1981 (Zdroj: www.fotohistorie.cz)

> CHARAKTER PALACKÉHO

Palackého třída je jednou z hlavních dopravních tepen Pardubic. Nachází se v historické stopě staré cesty. Propojuje centrum města s nádražím a směřuje dále na západ. Dle charakteru lze rozdělit na tři části.





Vysoká intenzita motorové dopravy



Předměstský charakter ulice

> PALACKÉHO ZÁPAD

Tento úsek je definován okružní křižovatkou při napojení na silnici I/37 a křižovatkou s ulicí kpt. Bartoše. Uliční prostor má zde výrazně předměstský monofunkční charakter s převládajícím komerčním využitím, reprezentovaným objekty od nejmenšího měřítka po největší v podobě hypermarketu.

Komerční funkce jsou doplněny administrativou, představenou objektem Celního úřadu. Uliční čára je patrná pouze ze severní strany. Jižní hrana ulice není celistvá. Zástavba je nahodile rozvolněná, bez známek prostorové regulace a architektonických ambic. Prostor je přeplněn nežádoucím informačním smogem v podobě reklamních prvků. Vlivem velké intenzity automobilové dopravy má ulice spíše tranzitní charakter, který nevybízí k pobytu a pohybu pěších. Chybí zde vzrostlá zeleň, která by zlepšila klimatické podmínky.

> Vlivem velké intenzity automobilové dopravy má ulice spíše tranzitní charakter, který nevybízí k pobytu a pohybu pěších.



Kvalitní veřejný prostor s pobytovou funkcí v přednádraží



Přestárlé sloupovité topoly podél lihovaru



Nevyhovující stav povrchů

> PALACKÉHO STŘED

Střední pasáž řešeného území je definována prostorem mezi křižovatkou s ulicí kpt. Bartoše a křižovatkou s ulicí Hlaváčovou. Charakter této části jednoznačně vytváří multimodální dopravní uzel v podobě dominantní stanice hlavního nádraží ČD a nedávno realizovaného prostoru přednádraží. Budovu nádraží doplňuje objekt pošty, který těží z této centrální pozice. Kontrastem k jižnímu okraji je rozvojové území na severu, tvořené brownfieldem po bývalém lihovaru a autobusovým nádražím. Tyto plochy jsou doplněny objekty drobnějšího měřítka v podobě čerpací stanice a víceúčelového objektu. Struktura severní zástavby působí chaoticky, vytratily se původní návaznosti. Z dopravního pohledu je tento úsek zatížen nejintenzivněji. Pozitivně se jeví jižní hrana území, která je velkoryse dimenzovaná pro pohyb pěších a cyklistů. Je zde dostatek zeleně v podobě stromořadí. Naproti tomu stávající linie stromořadí podél silnice na severu se rozpadá, prostoru před bývalým lihovarem výškově dominují přestárlé sloupovité topoly vrůstající do oplocení.

> Charakter této části jednoznačně vytváří multimodální dopravní uzel. Z dopravního pohledu je tento úsek zatížen nejintenzivněji.

> PALACKÉHO VÝCHOD

Východní úsek je nejdelší ze zmiňovaných částí. Je definován prostorem mezi křižovatkami s ulicemi Hlaváčovou a 17. listopadu. Funkční využití území je smíšené, je zde kombinováno ve velké převaze bydlení s občanskou vybaveností, která je obyčejně umístěna v parteru staveb. Předchozí úseky třídy bydlení v podstatě vůbec neobsahují. Struktura zástavby je bloková, doplněná o solitérní výstavbu, většinou bytových objektů z druhé poloviny 20. století, které původní homogenní blokovou strukturu doplňují. Východní úsek je rytmizován příčnými ulicemi, které na křížení vytvářejí malá „náměstíčka“, oživující uliční prostor. Na severní straně je bloková struktura narušena areálem pivovaru a brownfieldem „Prokopky“. Ulici ukončují na severní straně dominantní objekty obchodních domů Tesco (dříve Prior) a Atrium Palác Pardubice. Charakter ulice je zde výrazně klidnější, převládá pohyb prostředky hromadné dopravy. Prostor pro pěší a cyklisty je v rámci uličního profilu řešen výrazně asymetricky s kapacitní převahou na jižní straně. Výrazným estetickým a mikroklimatickým prvkem je liniová zeleň. Bohužel po obou stranách komunikace se projevuje postupný rozpad kompozice a její komplikovaná obnova z důvodu střetu s inženýrskými sítěmi a nedostatečnými prostorovými podmínkami pro růst dřevin. O něco lépe se daří dřevinám v travnatém pásu uprostřed jižního chodníku, nicméně i zde je řada dřevin poškozených. Vybavenost ulice je zastaralá a zanedbaná. Stav prvků městského mobiliáře a veřejného osvětlení je nevyhovující. Převládá zde tranzitní pohyb pěších mezi hlavním nádražím a centrem města. Absence provozů kaváren či restaurací nepodporuje užívání veřejného prostoru ulice.

> Převládá zde tranzitní pohyb pěších mezi hlavním nádražím a centrem města. Absence provozů kaváren či restaurací nepodporuje užívání veřejného prostoru ulice.



Dopravní uspořádání nevybízí ke správnému užívání prostoru.



Objekt prodejny tvoří dopravní a pohledovou bariéru ve veřejném prostoru.

> VNÍMÁNÍ PALACKÉHO TŘÍDY

PALACKÉHO – VÍC NEŽ SPOJKA

Z dotazníkového šetření vyplývá, že ulice je vnímána jako spojnice hlavního nádraží a centra města. Významně je ale zastoupen názor, že by ulice měla být více začleněna do centra města a doplnit tak osu mezi zrekonstruovanou třídou Míru a nově zrekonstruovaným přednádražím.



Hodnoty Palackého

Za hodnoty Palackého třídy je nejčastěji považována dostupnost hlavního nádraží a centra města, dostupnost MHD, oddělená cyklostezka a šířka chodníku. Tyto údaje znovu potvrzují vnímání Palackého třídy jako významné městské spojnice s velkorysou dopravní infrastrukturou. Tyto a další hodnoty jsou studií podporovány a je kladen důraz na zvýšení jejich komfortu. Naopak nízké hodnocení bylo u výrazů „dobře se tu žije“ a „dobře se tu podniká“, což má projekt za ambici zlepšit.

> Za hodnoty Palackého třídy je nejčastěji považována dostupnost hlavního nádraží a centra města, dostupnost MHD, oddělená cyklostezka a šířka chodníku.

Z výstupů rozhovorů vyplývá, že děti vnímají pozitivně jen velmi málo aspektů Palackého. Jako zajímavou aktivitu označily lávku mezi Atrium Palácem Pardubice a obytným domem. Mnohé děti kladou Palackého třídu do kontrastu s třídou Míru, zklidněnou městskou ulicí s preferencí pěšího provozu a živým i rozmanitým obchodním parterem, kterou vnímají jako bezpečnou a příjemnou k procházení.

Z rozhovoru se zástupcem seniorského klubu vyšlo, že senioři obecně vnímají Palackého třídu jako „spící“, na druhou stranu pozitivně vnímají její šířku a její potenciál.

Klíčové je kladné hodnocení šířky chodníků, oddělené cyklostezky a vnímání ulice jako spojnice centra s nádražím. Tato zjištění jsou důležitá pro návrh ulice jako městského bulváru.

Problémy Palackého třídy

Za problematické jevy jsou nejčastěji označovány negativní společenské jevy (bezdomovectví, nízká úroveň pocitu bezpečí), celkový vzhled ulice, stav povrchu chodníků, čistota a počet míst pro trávení volného času na ulici. Problematika negativních společenských jevů (bezdomovectví) je komplexní.

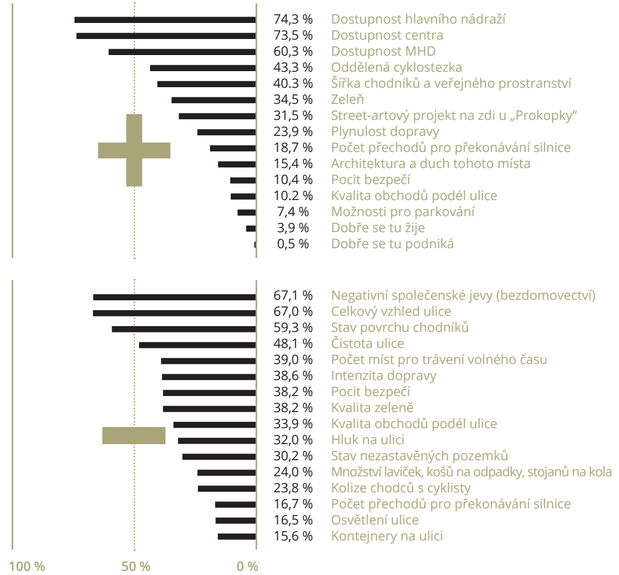
Problémy očima děti

Palackého třída je z pohledu dětí potemnělá, hlučná, špinavá ulice, která neláká k pobývání ve veřejném prostoru. Neatraktivní parter po většině její délky často vede děti k charakteristice Palackého třídy jako mrtvé ulice. S výjimkou dopravy se zde nic neděje. Většina volnočasových aktivit dětí v prostoru Palackého třídy se omezuje na „zevlování“ a případnou konzumaci v obchodním centru Atrium Palác Pardubice nebo návštěvu některých drobných podniků nedaleko školy (stánek se zmrzlinou, večerka, papírnictví, knihkupectví). Obchodní centrum se stalo ohniskem trávení volného času v okolí spíše z nedostatku jiných, zajímavějších možností. Vzdálenější západní část Palackého třídy využívají děti málo (cesta na vlakové či autobusové nádraží, na poštu či za nákupy). Výjimku tvoří pouze nedaleký skatepark. Děti zřetelně akcentují otázku bezpečnosti dopravy. K nejčastěji zmiňovaným problémům patřil hluk a zápach, spojený s intenzivní automobilovou dopravou, časté dopravní kolony a (ne)bezpečnost přecházení na rušných křižovatkách.

> Třída je vnímána jako potemnělá, hlučná a špinavá Neláká k pobývání ve veřejném prostoru. Neatraktivní parter často vede k hodnocení Palackého jako mrtvé ulice.

Frekventovaná doprava vytěsňuje aktivity dětí do bočních ulic či budov a je také jedním z důvodů, proč nikdo z žáků nejezdí do školy na kole, a to bez ohledu na existenci stávající, byť problematické, cyklostezky. Děti také silně vnímají špínu a nepořádek v ulicích, zchátralý mobiliář a sociálně patologické projevy chování (opilství, povalování na lavičkách, užívání drog či vandalismus). Výskyt těchto projevů na Palackého třídě a v nejbližším okolí se ukázal dle výpovědí dětí jako častý, což posiluje spíše negativní pocity z tohoto prostoru. Nepřispívá ani nedostatečné osvětlení ulice. S pocitem bezpečí a světlostí prostoru souvisí i podoba a údržba městské zeleně. Děti si myslí, že Palackého třída by měla být „zelená“, oživená stromy či květinovými záhony. Poukazují ale také na to, že v některých částech jsou stromy či keře zbytečně objemné a husté, se světlu neprostupnou korunou, kterou prostor dále zatemňují a činí méně přehledným.

Klíčový důraz je kladen na negativní společenské jevy, strukturu obchodů a celkový dojem z ulice. Důležité proto je celou ulici prosvětlit a oživit.



▲▲ Hodnoty Palackého třídy, zdroj: dotazníkový průzkum, 2017
▲ Problémy Palackého třídy, zdroj: dotazníkový průzkum, 2017

> MOBILITA

Z dopravního hlediska je Palackého třída zásadní komunikací a přístupovou osou spojující nádraží s třídou Míru a tedy dále s centrem města. V západní části řešeného úseku Palackého třídy prochází silnice I. třídy č. 36. Ulice je klíčová zejména pro městskou hromadnou dopravu, protože jí proudí většina městem provozovaných linek, dále je významně využívána cyklistickou i pěší dopravou. Význam pro individuální automobilovou dopravu je nejvyšší v její západní polovině, ve které je vedena silnice I/36. S vědomím zásadního dopravního významu byly provedeny dopravní analýzy, jejichž hlavní zjištění jsou popsána níže. Ulici obsluhuje 18 linek MHD a ve všední den tudy projede 1 158 spojů (o víkendu 657 spojů), MHD zde ve všední den obslouží více než 13 tisíc cestujících.

Z dopravně inženýrských údajů byl zjištěn historický vývoj intenzit motorové dopravy na Palackého třídě. Hodnoty pocházejí z celostátního sčítání dopravy prováděného v pětiletých periodách Ředitelstvím silnic a dálnic (ŘSD). Grafy zobrazují zjištěné hodnoty od roku 2000.

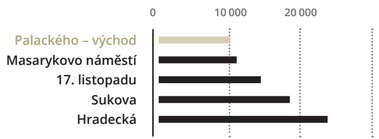
Dle celostátního sčítání dopravy projede západní částí ulice 13 240 vozidel/den, ve střední části ulice 20 238 vozidel/den a ve východní části 10 875 vozidel/den (vše v r. 2016). Východní část ulice je ve srovnání s ostatními městskými radiálami relativně málo vytížena (Hradecká 26 tis., Jahnova 20 tis., 17. listopadu 15 tis., S.K. Neumanna 18 tis.). Střední část je jedním ze 3 nejzatíženějších úseků ve městě (odpovídá intenzitám dopravy na silnici I/37). Ze zjištěných hodnot vyplývá, že od roku 2000 nedošlo v řešeném úseku k celkovému nárůstu dopravy. V některých částech došlo k meziročnímu nárůstu, ale v jiných k meziročnímu poklesu. Konkrétně v posledních 16 letech došlo k poklesu o 9 % v západní části, nárůstu o 14 % ve střední části a nárůstu o 8 % ve východní části ulice. Během této doby docházelo ve všech úsecích jak k nárůstům, tak poklesům intenzit dopravy v řádech jednotek až desítek procent. Z historie vývoje intenzit dopravy na Palackého nelze vyvodit, zda doprava výhledově poroste, či poklesne Mezi roky 2005 a 2010 došlo i přes otevření obchodního centra (2008) ve východní části Palackého k poklesu dopravy 20 %. Za stejnou dobu narostl počet registrovaných osobních vozidel o více než 50 %. Z tohoto lze usuzovat spíše setrvalý stav bez očekávání dalšího nárůstu dopravy ve sledovaných profilech. Pro přehlednost byly intenzity srovnány s dalšími referenčními ulicemi ve městě, což je znázorněno na obrázku na předchozí straně.

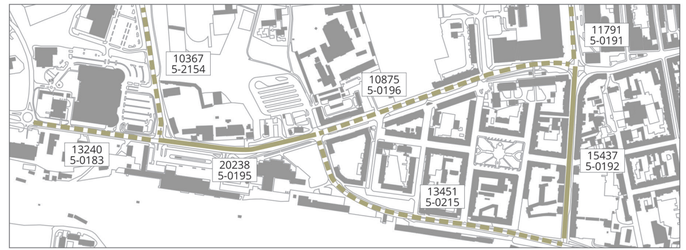
Ze srovnání vyplývá, že východní část Palackého třídy nepatří, co se motorové dopravy týče, k těm nejzatíženějším komunikacím ve městě.



◀ Vývoj denních intenzit motorové dopravy na Palackého třídě v období 2000–2016 (ŘSD)

▼ Srovnání denních intenzit motorové dopravy pro r. 2016 (ŘSD)

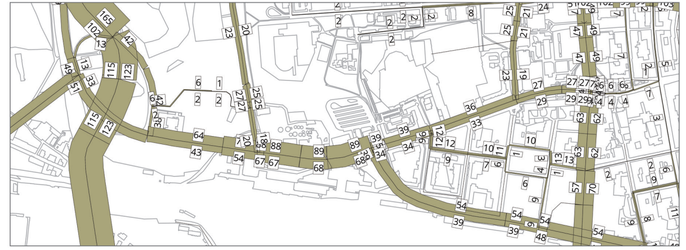




Obrázek výřezu z celostátního sčítání dopravy 2016 ŘSD
(horní hodnota – počet vozidel za den, spodní hodnota – číslo sčítacího úseku)

Dopravní model města pro rok 2050 predikuje výrazný pokles ve všech úsecích ulice západ 34 %, střed 36 % a východ 41 % (modelovaný stav výhledové komunikační sítě a navrhovaného rozvoje v území je uvažován pro rok 2050 dle návrhu nového územního plánu); odhadované intenzity je však třeba brát spíše jako určité vodítko, naznačující možný trend vývoje, a to zejména s přihlédnutím k těmto informacím:

- výhledová komunikační síť, bude v následujících desetiletích realizována pouze částečně
- obdobně nelze očekávat naplnění všech rozvojových ploch
- dopravní model nedokáže postihnout změnu životního stylu, dopravního chování, ani stavy při naplnění dílčích úseků komunikační sítě
- použitý model je unimodální a nezohledňuje možnost změny dopravního prostředku.



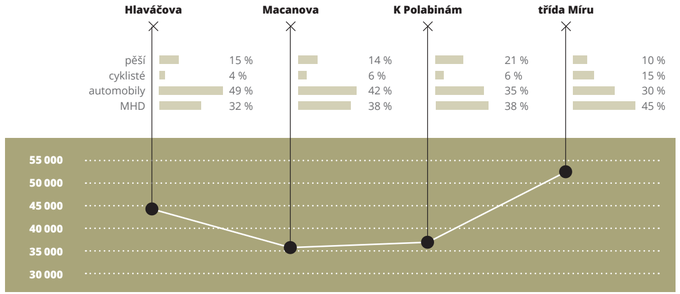
Obrázek výřezu z dopravního modelu města pro výhled 2050
(počet vozidel za den ×100, pro oba směry jízdy samostatně)

> Z pohledu MHD je Palackého třída jednou z nejvýznamnějších ulic ve městě. Je na ní provozována většina linek.

Dále byl posouzen dopravní význam z pohledu MHD, ze kterého vyplývá, že Palackého třída je jednou z nejvýznamnějších ulic ve městě. Je na ní provozována většina linek (konkrétně 18). Z následných analýz také vyplývá, že cestují v MHD jsou nejpočetněji zastoupenou skupinou cestujících ze všech způsobů dopravy na Palackého třídě.

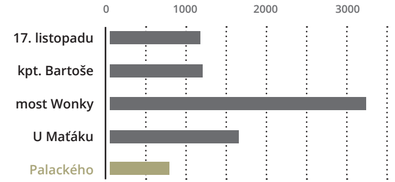
Dalším analyzovaným dopravním módem byla cyklistická doprava. Ta má zde rovněž nezastupitelný význam a v celoměstském měřítku se jedná o významnou lokalitu, jak je vidět na grafu níže.

Ve větší úrovni detailu dopravních analýz byl pro srovnání všech druhů dopravy proveden dopravní průzkum čtyř křižovatek na Palackého třídě. Konkrétně křižovatky s ulicemi Hlaváčova, Macanova, K Polabinám a ul. 17. listopadu. Proběhla kompletní analýza všech křižovatkových pohybů v průběhu 24 hodin. Analyzovány byly počty chodců, cyklistů, automobilů a autobusů. Rovněž byly vyhodnoceny jejich počty pro jednotlivé směry pohybu. Z vyhodnocených dat vyplývá, že nejvyšší podíl na přepravě přes Palackého třídu má MHD. (Graf reprezentuje počty cestujících přepravených přes Palackého třídu, nikoliv počty dopravních prostředků.)

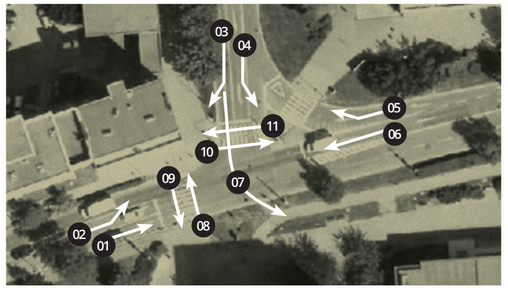


◀ Podíl jednotlivých módů dopravy na přepravě přes Palackého třídu, 2017. Graf reprezentuje počty cestujících přepravených přes Palackého třídu, nikoliv počty dopravních prostředků.

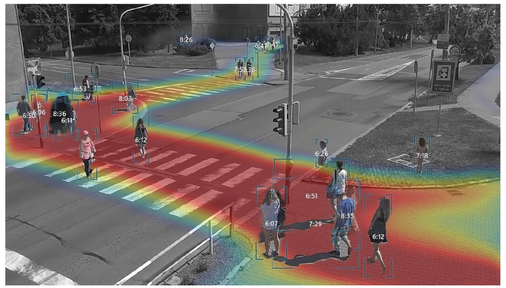
▼ Srovnání ročních průměrných denních intenzit cyklistické dopravy



PŘÍKLAD PROVÁDĚNÝCH ANALÝZ A JEJICH KONKRÉTNÍHO VYUŽITÍ



křižovatkové pohyby Palackého × K Polabinám



Vizualizace intenzit (heatmapa) pohybu chodců křižovatkou Palackého × K Polabinám,

Konkrétní sledované pohyby v křižovatkách jsou zobrazeny na obrázku výše. Tato detailní data jsou důležitá pro navrhování změn v prostoru a širších návazností. Jedním z příkladů využití těchto analytických dat je návrh na přesunutí přecházení komunikace do východního ramena křižovatky. Vizuálně je přecházení chodců znázorněno na obrázku vizualizací intenzit.

Zde většina chodců přechází přes oba přechody současně, což snižuje plynulost motorové dopravy. Přesunutím na východní rameno křižovatky se situace zjednoduší. Tato úprava je uváděna pouze jako ukázkový příklad konkrétního využití prováděných analýz.

DOPRAVA PO PALACKÉHO OČIMA VEŘEJNOSTI

Pohyb mimo město

Necelá polovina respondentů dotazníkového průzkumu uvedla, že cestuje mimo Pardubice méně než 1× měsíčně, ale téměř 20 % uvedlo, že cestuje mimo Pardubice každý den a podobný počet respondentů uvedl, že cestuje 1–2× týdně.

> Tyto údaje zobrazují poměrně velký význam Pardubic jako dopravního uzlu pro hromadnou dopravu a poměrně velkou migraci lidí za prací a vzděláním.

Tyto údaje zobrazují poměrně velký význam Pardubic jako dopravního uzlu pro hromadnou dopravu a poměrně velkou migraci lidí za prací a vzděláním.

Způsoby dopravy po Palackého

Z dotazníku vyplývá, že způsob pohybu po Palackého třídě je poměrně vyrovnaný pro všechny dopravní módy, a to jak za příznivého, tak i za nepříznivého počasí. Za příznivého počasí je nejčastějším způsobem dopravy chůze a za nepříznivého počasí je to MHD. Tyto údaje nám potvrzují rovněž sčítání dopravy, které bylo v rámci projektu prováděno. Tyto podklady jsou důležité při navrhování designu ulice, a to konkrétně pro preferenci jednotlivých dopravních módů.

Oproti jiným částem města má na Palackého třídě chůze a MHD výraznější zastoupení, a proto jsou návrhem tyto dopravní módy upřednostňovány.

Komfort pěší chůze

Tvrzení „Po ulici se mi kráčí komfortně a bez problémů“ bylo respondenty dotazníků hodnoceno spíše negativně. Vysvětlením je stav povrchu chodníků, který je rovněž uváděn v otevřených otázkách. U chodníků je vnímána velká různorodost povrchů a špatný technický stav v některých částech. Představa o budoucím povrchu a přístupu k chodníkům je obecně taková, že by zde neměl být povrch ze žulových kostek ani zámkové dlažby, chodník by měl působit celistvým dojmem s čistými hranicemi a vytvářet komfortní bulvár. Zmiňován je také konkrétně povrch cyklostezky, který by měl být rovněž hladký kvůli pohybu na skateboardu nebo na bruslích.

Propojení Palackého s okolím

Téma propojení s přilehlými částmi je zmiňováno zejména v souvislosti s třídou Míru, kde je pro pěší a cyklisty nekomfortní překonávání křižovatky.

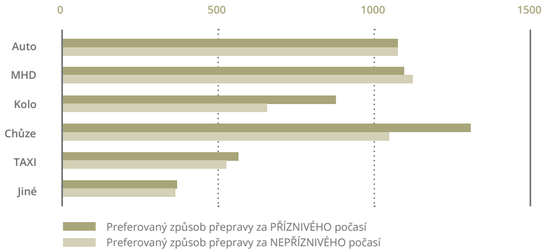
Speciálně senioři problematicky vnímají přecházení ulice mezi křižovatkou s ulicí K Polabinám a křižovatkou s ulicí třída Míru. V této části ulice o délce okolo 240 m se pro přecházení nachází pouze nadchod, jehož používání je vzhledem k fyzické náročnosti pro většinu seniorů velice obtížné a pro některé nemožné. V souvislosti s přechody pro chodce je zmiňován také chybějící přechod v místě dnes fungujícího světelně řízeného přejezdu pro cyklisty pod nadchodem u obchodního centra.

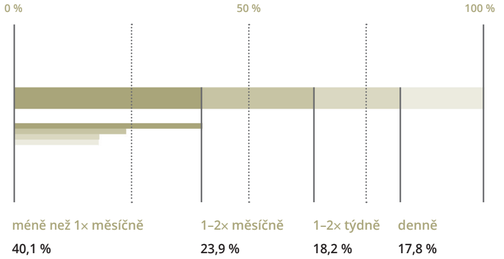
Šířka komunikace je uváděna v souvislosti s možností jejího zúžení, což má návaznost na problematiku přecházení ulice, kdy je v některých místech třídy komunikace velmi široká, a tudíž je její přecházení složité. Za problematické křížení dopravních módů, zejména pěších a cyklistů, jsou považována místa za zastávkami MHD, k čemuž přispívá i nevhodné provedení zeleně („hradba živého plotu“).

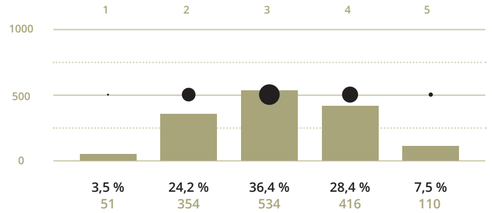
Statická doprava

V oblasti parkování je respondenty dotazníkového šetření zmiňován nedostatek parkovacích míst a v oblasti stojanů na kola je upozorňováno na chybějící, nebo nevyhovující design stojanů.

> Oproti jiným částem města má na Palackého třídě chůze a MHD výraznější zastoupení, a proto jsou návrhem tyto dopravní módy upřednostňovány.







Hodnocení: 1 – výborné, 5 – nevyhovující

▲◀ Preference dopravy využívané při pohybu Palackého třídou

▲ Míra souhlasu s tvrzením: „Po ulici se mi kráčí komfortně a bez problémů.“

◀ Odpovědi na otázku: „Jak často cestujete vlakem nebo autobusem mimo Pardubice za prací/do školy?“

zdroj: dotazníkový průzkum, 2017



> ARCHITEKTURA A VEŘEJNÝ PROSTOR

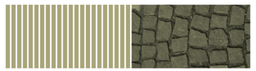
Palackého třída má svým významem a šířkovým profilem v rozmezí 39–54 m parametry městské třídy. Gabriel Kopáčik charakterizuje městskou třídu takto:

„Městská třída, jako urbanistická kategorie ulice, má dle vztahu k urbanistické struktuře charakter hlavní městské osy – může být i okružní čí radiální – s výraznou a nezastupitelnou dopravní i společenskou funkcí. Dále má městská třída, jako lineární veřejný městský prostor vymezen často reprezentativní městskou zástavbou či parkem, i velké prostorové nároky na svůj příčný profil. Ten by měl poskytnout dostatečné místo pro předpolí domu (předzahrádka s kavárenským posezením, plocha pro propagaci prodávaného zboží či plocha pro zevlování před výkladními skříněmi), chodník, cyklistickou stezku, stromořadí, podélné parkování, jízdní pruhy automobilové i hromadné městské dopravy – to vše s vybavením a s prvky drobné architektury o vysoké užitné a estetické kvalitě.“ [1]

Stávající podoba Palackého třídy funguje v urbánní struktuře města, nicméně jí chybí estetická kvalita a pro většinu obyvatel neplní společenskou funkci. Převládá dojem zanedbanosti, ať už se to týká povrchů, zeleně, mobiliáře anebo většiny výkladců. Uliční prostor se rozpadá do provozních komunikačních pruhů, na zbylých plochách se nic neděje. Mnohá místa jsou keři odcloněna tak, že je chodec ani nevnímá.

[1] KOPÁČIK, Gabriel at al. Ulice v urbanistické struktuře. Brno: Vysokého učení technického v Brně – Fakulta architektury, 2001.

SOUČASNÝ STAV:



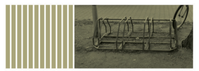
22
> povrchových variant chodníků



3
> povrchové varianty cyklostezek



8
> variant laviček



12
> variant cyklostojanů



2
> varianty košů



7
> variant veřejného osvětlení

ARCHITEKTURA A MĚSTSKÝ DESIGN OČIMA VEŘEJNOSTI

Prostor (před) nádraží

Žáci vidí inspiraci a potenciální možnost v navázání na revitalizaci předprostoru hlavního vlakového nádraží.

„Prokopka“

Téma prostoru po bývalé „Prokopce“ je respondenty a respondentkami dotazníkového šetření vnímáno ve spojitosti se současným stavem, kde je negativně hodnocena údržba prostoru, který je zarostlý a v některých případech označován za „prales“. Kladně je naopak vnímán street-artový projekt na zdi podél chodníku. Budoucnost tohoto prostoru si lidé představují různě. Je zmiňována představa kvalitní architektury, umístění veřejného parku, vznik multifunkčního prostoru a v neposlední řadě vznik lokálního centra Palackého třídy. V odpovědích dotazníkového šetření se objevují názory, že by na Palackého třídě mělo vzniknout dětské hřiště, které by bylo vhodné umístit do prostoru „Prokopky“ nebo do prostoru mezi lékárnou a pivovarem.

> Budoucnost prostoru „Prokopky“ si lidé představují různě. Je zmiňována představa kvalitní architektury, umístění veřejného parku, vznik multifunkčního prostoru a v neposlední řadě vznik lokálního centra Palackého třídy.

Dostatek a kvalita městského mobiliáře

Tvrzení „Na ulici je dostatek laviček, košů, stojanů pro kola nebo jiných prvků mobiliáře“ je hodnoceno průměrně až spíše nevyhovující. Zmiňována je především absence laviček pro odpočinutí a četnost stojanů na kola. Tuto problematiku řeší návrh prostřednictvím vhodného uspořádání ploch pro odpočinek a plošného doplnění vhodného mobiliáře pro sezení a odstavení jízdních kol.

Lavičky

Dle respondentů a respondentek dotazníkového šetření zaznamenáváme protichůdné názory. Jeden názor zastává, že by se lavičky měly odstranit, jelikož se na nich zdržují opíjející se lidé nebo na lavičkách spí. Druhý, převládající názor zastává zvýšení počtu laviček, aby se v ulici dalo odpočinout a posedět. Na což je navazováno požadavkem na zkrášlení okolního prostředí, které by mělo tomuto účelu odpovídat. Diskutovaným problémem laviček očima seniorů byl zejména jejich design. Senioři se shodují na několika parametrech, které by měly lavičky splňovat. Jedná se o jejich uspořádání, ideálně do písmene „U“. Toto je vhodné pro vzájemnou komunikaci, jelikož mohou lidé sedět naproti sobě. Dále považují za potřebné umístění madel na lavičky tak, aby se při zvedání z lavičky mohli opřít rukama a rovněž aby lavička měla zvýšený sedák pro lepší komfort při vstávání z lavičky. V neposlední řadě se shodují, že by lavičky měly mít také opěradla, zejména na místech, kde je předpoklad delšího pobytu. Ohledně umístění laviček v prostoru preferují určité intimní prostředí ve stínu.

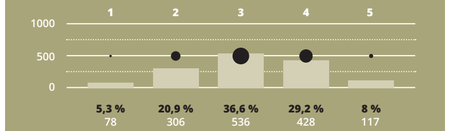
Umělecké prvky

Poslední více zmiňovanou charakteristikou budoucí Palackého třídy je umístění uměleckých prvků do veřejného prostoru. V některých případech je tato představa konkrétní a splňuje ji například umístění umělecky zpracovaných hodin nebo socha.

Občerstvení s posezením

Senioři by v prostoru uvítali několik občerstvení s posezením. Za dostačující považují zakoupení drobného občerstvení, jako je například káva a zmrzlina, kterou si mohou vychutnat na příslušné zahrádce. Podle žáků by se ale měla rozšířit nabídka aktivit a služeb dostupná podél Palackého třídy. Měla by zde tedy vzniknout široká paleta drobných obchodů a restaurací, které by se tvářily více současně.

Zhodnoťte pravdivost tvrzení: „Na ulici je dostatek laviček, košů, stojanů pro kola nebo jiných prvků.“



Hodnocení: 1 – výborné, 5 – nevyhovující

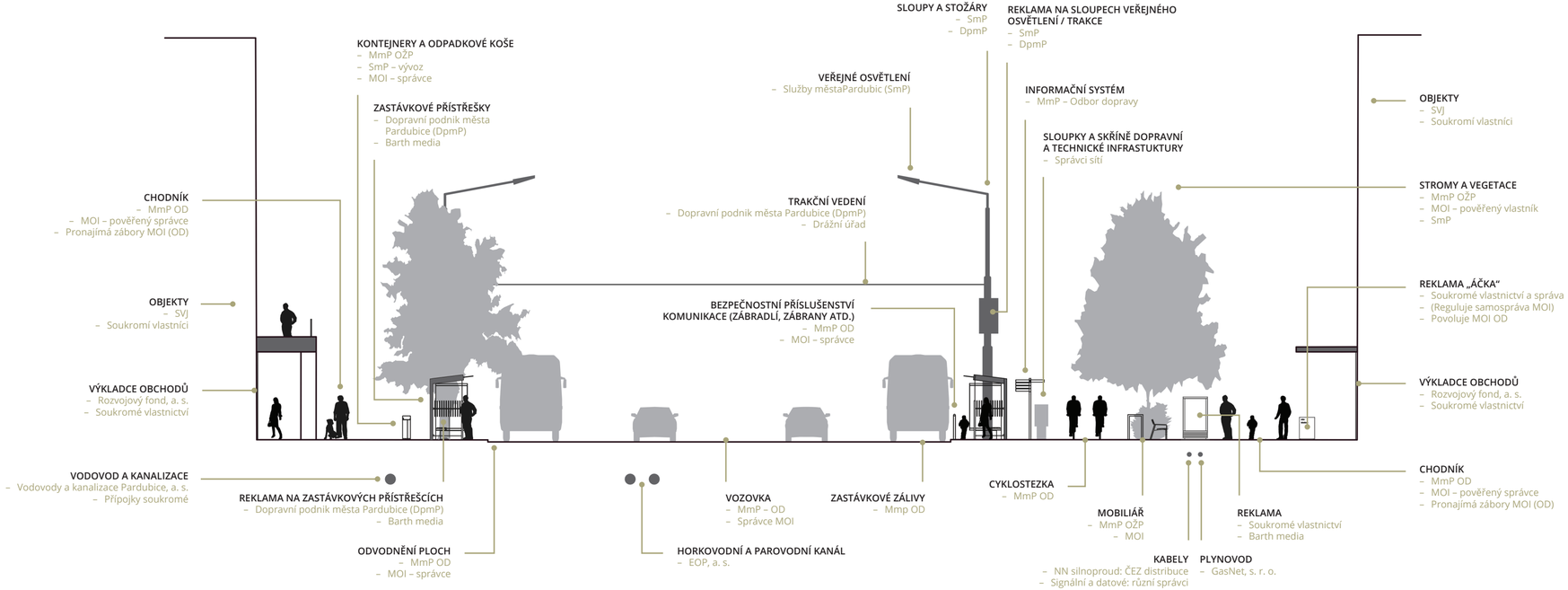
> SCHÉMA VLASTNICTVÍ A SPRÁVCŮ JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Pro potřeby koncepční studie byly zmapovány prvky veřejného prostoru a rešerše vlastnictví těchto prvků a částí. Posuzovala se jak jejich kvalita, tak množství a rozmístění v prostoru. Na schématu je naznačena struktura jednotlivých subjektů, které ovlivňují fyzickou podobu Palackého třídy. Toto schéma naznačuje složitost procesu tvorby a údržby sdíleného prostoru městské třídy. Mnohdy dochází k partikulárním řešením, která se negativně propisují do pobytové kvality místa. Technická infrastruktura je důležitým faktorem městského prostředí. Svým podzemním umístěním a nadzemními prvky velmi výrazně ovlivňuje podobu ulice. Jedním z cílů studie je koordinace budoucích záměrů jednotlivých správců technické infrastruktury, každý nadzemní prvek technické infrastruktury je třeba vnímat jako součást prostoru vytvářející celkový kvalitativní obraz místa.





Prvky technické infrastruktury výrazně ovlivňují dojem z veřejného prostoru.



> BRAND A VIZUÁLNÍ KULTURA ULICE

Každý městský prostor je výjimečný a obsahuje neopakovatelnou kombinaci identifikačních znaků, které definují jeho kvalitu. Neexistuje recept, jak tvořit charakter ulice, ale existuje několik zásad, jak můžeme charakter ulice podpořit a kultivovat.

Prostor Palackého ulice má svou jedinečnost danou prostorovou konfigurací, která má logiku v historickém vývoji města. Brand ulice, který není vědomě definovaný, bude bezpochyby vycházet z jeho spojujícího charakteru. V podvědomí vnímáme prostor Palackého třídy jako lineární a sekvenční prostor bez hlubšího obsahového příběhu. V současné době je kvalita a potenciál ulice překrytý vrstvou nefunkčních, fragmentovaných a nedefinovaných prostorů, které nevytvářejí pozitivní zážitek ve formě ucelené informace. Navzdory tomu je obsah neustále tvořený jednotlivými uživateli a jejich neviditelnými příběhy, které se v tomto prostoru denně odehrávají. Poznání těchto příběhů a jejich interpretace nám může pomoci definovat hodnotové atributy prostoru a nastavit tak trend do budoucnosti.

Vizualita se netýká jen vytváření a umisťování, ale též zbavování se nadbytečného. Stejně jako se nám dobře nedýchá ve smogem zamořeném ovzduší, tak tzv. vizuální smog negativně ovlivňuje lidské vnímání okolního prostoru a degraduje jeho kvalitu. V některých případech, nejenže negativně vstupuje do estetiky místa, ale také ovlivňuje jeho funkčnost (poutače umístěné na chodníku mohou zabraňovat plynulému pohybu chodců na ulici). Na prostoru Palackého ulice je vizuální smog kumulován především v periferní západní části, na severní straně střední části a dále pak na jižní straně její nejvýchodnější části. V mnoha případech se jedná o změť reklamních poutačů s malou vypovídající schopností, jejichž funkční zacílení je přinejmenším diskutabilní.



Dům jako stojan velkoplošné reklamy



Celoplošné polepy výkladců snižují atraktivitu prodejny



Přesycenost informacemi a vizuálním smogem

> UMĚNÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

Výtvarné umění ve veřejném prostoru pomáhá dotvářet místo, jeho genius loci, kultivuje jej, mění a zlepšuje jeho identitu. Upomíná nejen na historické souvislosti, ale též na to, co se děje teď a tady. Utváří širší společenské povědomí a otevírá veřejný dialog. Místo jako takové dokáže proměnit na turistickou destinaci či významný komunikační bod lokální komunity. Dokáže nábádat k jinému, aktivnímu a tvůrčímu způsobu užívání veřejného prostoru.

Ulice Palackého, jak je naznačeno výše, prošla výrazným historickým vývojem a tvoří pomyslnou bránu do města. Mnozí cestující se zde s městem setkávají poprvé. Při pěší chůzi do centra města se v ulici Palackého střetávají s dvěma figurativně pojatými objekty. V prostoru přednádraží je to bronzová socha Jana Pernera od ak. sochaře Jaroslava Brože osazená na počátku června 2017 v souvislosti s rekonstrukcí prostoru přednádraží. Ve východní části Palackého na rohu s ulicí Havlíčkova stojí pak ve stínu panelového domu poněkud skrytá jiná, o několik desítek let starší bronzová socha Chemika autora Luboše Moravce. K této dvojici figurativně pojatých plastik pak můžeme myšlenkově přičlenit rovněž nový památník aviatika Jana Kašpara od sochaře Františka Bálka z konce roku 2016 situovaný na třídu Míru. Trojice těchto objektů propojuje téma novodobé pardubické historie. Jsou to solitéry, jež do budoucna navrhujeme uvážlivě doplňovat dalšími dočasnými i trvalými uměleckými vstupy do veřejného prostoru, které mohou dále a šířeji rozevírat téma Pardubic, jejich historie a paměti. Místní komunita i turisté a návštěvníci takto získají možnost ve velmi krátkém čase vědomě i nevědomě postřehnout klíčové historické a společenské momenty Pardubic. Vizuální pojetí takových intervencí by pak mělo být předmětem dílčích výzev a kvalitně a profesionálně připravených soutěží. V tomto kontextu nutno připomenout, že zejména trvale koncipované umělecké realizace do veřejného prostoru jsou naším odkazem pro budoucí generace. Měly by být proto nadčasové a vícevrstevnaté. Zbytečná popisnost a výrazové prostředky dob dávno minulých jsou spíše na škodu.

Výrazným paměťovým bodem na Palackého třídě, jenž by neměl být v tomto smyslu opomenut, je prostor bývalé synagogy v těsné blízkosti Domu služeb na rohu ulic Palackého a 17. listopadu.



Současný stav vegetačních prvků

Analýza vegetačních prvků spočívala v sumarizaci dřevin, charakteristice jejich zdravotního stavu, zmapování ostatních funkčních ploch zeleně a jejich kvality ve vazbě na širší kompoziční a provozní vztahy. Vegetační prvky Palackého třídy je třeba chápat jako nedílnou koncepční součást systému tzv. „zelené infrastruktury" města, což se zde příjemně a vtipně propojuje i s místním zažitým názvem Zelené Předměstí, byť odvozeného od barvy věže Zelené brány.

Hodnocení vegetačních prvků je možné vnímat v rovině kvantitativní (množství) a kvalitativní (plnění základních funkcí). Analyzovány byly dřeviny dle dostupného dendrologického průzkumu poskytnutého MO Pardubice 1 a na základě terénního šetření na podzim 2017.

V uličním stromořadí zcela dominuje rod Tilia (lípa). Roste zde 111 jedinců, z nich pouze 28 na severní straně ulice, 83 jedinců na jižní straně. Znatelně poškozených, s výrazně sníženou biomechanickou či fyziologickou vitalitou je minimálně 16 dřevin. Snížená vitalita je patrná u většiny dřevin a je dána jejich četnými poškozeními, působením posypových solí při zimní údržbě vozovky, zhutňováním půdy okolo kořenového systému dřevin a necitlivými zásahy do jejich korun a kořenového systému při stavebních činnostech. Kromě lip mají v ulici zastoupení zejména borovice černá, platan, buk, akát, topol černý, javor – vždy maximálně do 10 kusů. Dřeviny Palackého třídy funkčně představují doprovodnou vegetaci podél komunikace, která má ale zásadní prostorotvorný, mikroklimatický a estetický význam. Uliční prostor vytváří pro rostliny velmi stresující prostředí a při realizaci výsadeb je nezbytné dbát zvýšených ohledů na volbu vhodného taxonu a vytvoření dostatečných prostorových podmínek pro jejich zdárný růst a vývoj. Lípy jsou obecně náchylné na zasolování a zhutňování půd, lépe prospívají v travnatých plochách než v zádlažbě, listy produkují medovici, a tak se nedoporučuje jejich použití nad parkovišti a posezeními. Lípy ale v našem prostředí



PODÉL PALACKÉHO TŘÍDY ROSTE CELKEM:

111 > **kusů lip**
z nich některé velmi poškozené se vyskytují hlavně podél stávající komunikace

976,8 m² > **keřů jehličnatých**
převážně tisů a bobkovišní, které zjevně zastiňují a znepřehledňují ulici, protože jsou vysazeny monotematicky a v širokém pásu,

510,5 m² > **keřů listnatých**
hlavně tvarovaných nízkých tavolníků

290 m > **živého plotu listnatého**
převažuje ptačí zob obecný podél komunikace a cyklostezky, místy je mezernatý, ve stínu špatně rostoucí

8 064 m² > **trávníku**
nezavlažovaného

mají svou neopomenutelnou roli. Jejich zdárný růst je ovšem spojen mimo jiné se zamezením kontaktu se solí a následným zasolováním půd, dostatečným prostorem pro prokořenění, s cílenou a dlouhodobou péčí a pravidelnými kontrolami.

Princip liniových vegetačních prvků jako doprovodné vegetace Palackého třídy je třeba v návrhu maximálně podporovat, stejně jako vytváření celistvých, prostorově i výškově různorodých vegetačních prvků - skupin keřů, travin, trvalek, cibulovin, pnoucích rostlin.

Nepostradatelný význam v systému zelené infrastruktury města mají uzlová místa – křížení s bočními ulicemi. Velmi pozitivní je přítomnost stávajících dřevin, z nichž k prospívajícím patří ty v prostoru křížení s ulicí Havlíčkovou. Jedná se o širokokorunné platany a červenolistý buk.

Prostorům chybí jasné koncepční řešení ve vazbě na širší provozní vztahy a adekvátní náplň doplněná o vhodné vegetační úpravy akceptující možnosti údržby a prostorové a stanovištní nároky. Travnaté plochy jsou na frekventovaných místech průchodů sešlapávány (rohy záhonů, zkratky kolem stromů, prostor pod nadchodem), ze stejného důvodu v těchto místech chybí jiná vegetace, keřové skupiny jsou příliš mohutné bez barevné podsadby. Okrasné záhony chybí zcela.

Klimatické poměry Palackého třídy

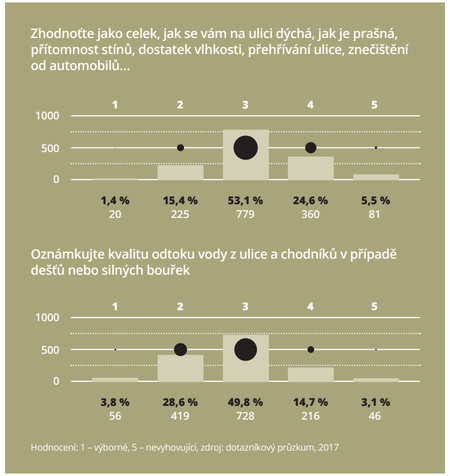
Stav klimatických podmínek je většinou respondentů hodnocen průměrně, což od návrhu nevyžaduje výrazné zaměření na tuto problematiku, nicméně vhodným řešením zeleně a povrchů by mělo dojít ke zlepšení klimatických podmínek v ulici.

Hodnocení odtoku vody z ulice a chodníků v případě dešťů nebo silných bouřek je rovněž průměrné a spíše pozitivní. Přínosem pro tuto problematiku by měla být podpora vsakování dešťových vod.

VNÍMÁNÍ ZELENĚ VEŘEJNOSTÍ

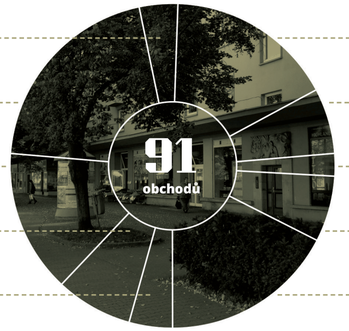
Velká část respondentů dotazníkového šetření by si zde představovala zeleně více. Oproti tomu je rovněž silně zastoupen názor, že zeleně je zde dostatek a je zapotřebí ji pouze vhodně upravit nebo proměnit. Poukazováno je na místa, kde zeleň vytváří nevzhlednou a nepropustnou bariéru. Zeleň je seniory vnímána spíše pozitivně. Považují její četnost za dostačující, nicméně postrádají její doslova řečeno „veselost"

Respondenti dotazníků, jak senioři, tak děti, by si zde představovali bylinné záhony, předzáhradky se záhony květin, zeleň clonící motorovou dopravu nebo zeleň, ve které by se dalo příjemně odpočívat. Byla diskutována rovněž tzv. „Školní zahrada ve veřejném prostoru", což by mohla být plocha s vysazenými květinami ve veřejném prostoru, o kterou by pečovala vždy škola v jejím nejbližším okolí. Tato „zahrada" by sloužila pro oživení veřejného prostoru a rovněž jako prezentace školy (štítek s informací, že se o zahradu stará příslušná škola), která by tuto činnost mohla zahrnout do předmětu praktických činností studentů. Rovněž bylo diskutováno o možnosti takovéto „zahrady" ve veřejném prostoru s údržbou seniorů.

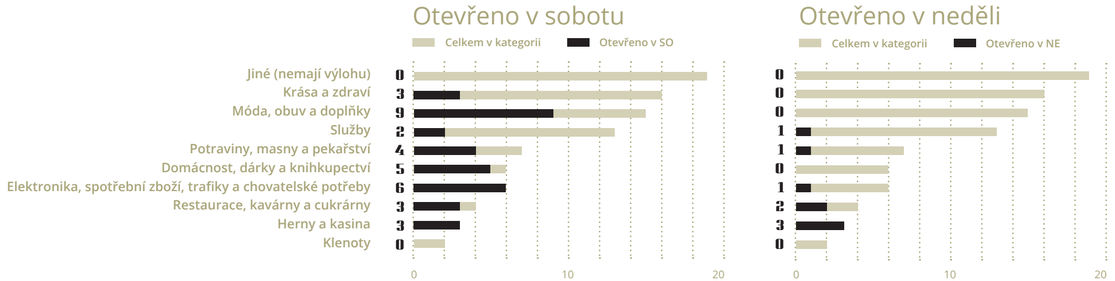


Hodnocení: 1 – výborné, 5 – nevyhovující, zdroj: dotazníkový průzkum, 2017

> ANALÝZA OBCHODŮ A SLUŽEB



Herny a kasina	3	3 %	16 %	15	Móda, obuv a doplňky
Jiné (nemají výlohu)	19	21 %	7 %	6	Domácnost, dárky a knihkupectví
Služby	13	14 %	2 %	2	Klenoty
Potraviny, masny a pekařství	7	8 %	7 %	6	Elektronika, spotřební zboží, trafiky a chovatelské potřeby
Restaurace, kavárny a cukrárny	4	4 %	18 %	16	Krása a zdraví



Komerčnímu životu Palackého třídy dominuje Atrium Palác Pardubice (dříve Afi Palác Pardubice). Tento objekt, který se nachází na nároží Palackého třídy a Masarykova náměstí, nabízí širokou paletu služeb (více než sto provozoven, kolem 600 parkovacích míst). Otevírací doba je Po–So: 9:00 až 22:00 a Ne: 10:00 až 22:00. Současně je i dějištěm kulturních a společenských akcí. Dle údajů od vedení obchodního domu navštíví Atrium Palác Pardubice kolem 30 tisíc lidí denně. Přímo na Atrium Palác navazuje a je s ním provozně propojen obchodní dům Tesco city Pardubice. Tento obchod má významnou tradici (dříve Prior) a nabízí kompletní sortiment produktů od potravin, módy až po spotřební zboží. Otevírací doba je Po–So: 7:00 až 21:00 a Ne: 8:00 až 21:00.

Dalším významným obchodním objektem je Obchodní centrum Albert Pardubice (zahrnuje kolem 25 provozoven), který se nachází v západní části Palackého třídy u vlakového nádraží. Obchodní centrum nabízí i velkou kapacitu parkovacích míst (ca 1000 stání). Otevírací doba je Po–Ne: 7:00–22:00.

Pro potřeby studie byly dále zmapovány obchody a provozovny v celém profilu střední a východní části ulice (kolem 90 obchodů a provozoven). Byl sledován mix nabídky služeb a obchodů, dále otevírací doba v pracovním týdnu a o víkendech.

Z analýzy vyplývá, že Palackého třída nabízí pestrou nabídku služeb a obchodů. V ulici se nachází řada provozoven s velkou tradicí a oblibou „kamenných obchodů“. Slabou stránkou je, že v pracovní dny po 18. hodině a o víkendech má kromě velkých obchodních domů většina provozoven zavřeno. Důsledkem toho se zmenšuje atraktivita nabídky míst pro zastavení či setrvání v prostoru ulice.

▲◀ Poměrové rozložení obchodů a služeb, tvořících uliční parter.

◀ víkendový provoz obchodů a služeb

Průzkum byl proveden v období srpen–září 2017.
Jedná se o provozovny mimo velké obchodní domy.

> V pracovní dny po 18. hodině a o víkendech má většina provozoven zavřeno. Důsledkem toho se zmenšuje atraktivita nabídky míst pro zastavení či setrvání v prostoru ulice.

OBCHODY A NABÍDKA PALACKÉHO TŘÍDY OČIMA VEŘEJNOSTI

Respondenti a respondentky dotazníků se vyjadřují k obchodům zejména ve vztahu k jejich struktuře, kterou považují za neadekvátní významu ulice. Vyjadřují konkrétní nespokojenost s umístěním heren na úrovni OC Atrium a herny v kombinaci s večerkou v západní části ulice. Negativní vliv na vnímání obchodů mají také jejich výkladce, které v některých případech „nekomunikují“ s ulicí, jelikož jsou celoplošně polepené a do obchodů není vidět.

Naopak kladně hodnotí několik stálých obchodů, které zde mají historii a do budoucna by si představovali obecně zvýšení kvality obchodů s doplněním například o trhy a občerstvení. Často se objevují představy o doplnění struktury o restaurační zařízení, kde by byla možnost odpočinutí a občerstvení na zahrádce.



> BEZPEČNOST

Otázku bezpečí můžeme vnímat jako jednu z nejzásadnějších otázek studie. Jelikož jde o kategorii subjektivně hodnocenou, je poměrně důležité interpretovat její nuance a komplexnost této problematiky.

Bezpečnost v odpovědích ať respondentů dotazníků nebo skupin, kterých jsme se dotazovali, se odvíjí ve třech úrovních:

1. Bezpečnost a vlídnost prostoru

Je definována kvalitou veřejného prostoru, jeho údržbou, prosvětlením, jasností, čistotou a schopností přitahovat různorodý společenský život. Palackého třída v tomto hodnocení není vnímána pozitivně. Přestože jde o poměrně široký „bulvár“, je temný, špinavý, chladný a neosvětlený (hlavně loubí bloků budov). Tmavá, neudržovaná zeleň, zejména křovité etáže, nepřidávají na pocitu bezpečí.

2. Bezpečnost během přechodu třídou

Kolize a diskomfort během křížení ulice ve všech bodech jsou vnímány jak v dotazníkovém průzkumu, tak speciálně při sezeních se žáky a seniory. Děti zřetelně akcentují otázku bezpečnosti dopravy. K nejčastěji zmiňovaným problémům patřil hluk a zápach spojený s intenzivní automobilovou dopravou, časté dopravní kolony a (ne)bezpečnost přecházení na rušných křižovatkách.

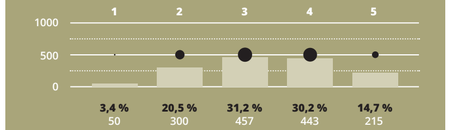
Ulice rovněž není komfortní kvůli chybějícím přechodům se signalizací pro chodce, bariérovým přemostěním a nekomfortním, nerovným povrchům, speciálně pro starší lidi, rodiče (s kočárky). Třída by měla být pohodlná pro všechny skupiny chodců a typy bot.

3. Negativní společenské jevy v území

To, co se z dotazníkového průzkumu jevilo jako nejhlasitější, byla problematika bezdomovectví a volné konzumace alkoholu ve veřejném prostoru Palackého třídy a přilehlých ulicích. Situaci se skupinkami alkoholem podnapilých občanů, případně bezdomovců nebo i dělníků z nedalekých ubytoven, hodnotili jako nepříjemnou žáci i senioři. Bezdomovci mají tendence zdržovat se i v okolí železniční stanice, často žebrají a získávají tak svůj denní příjem. Během komentované procházky jsme během rozhovoru s bezdomovcem, který prodával časopis, zjistili, že těchto „slušných bezdomovců“ je na celé ulici méně než 10. Většina ulici skutečně využívá jako svůj obývací pokoj, kde se socializují.

Problematiku negativních společenských jevů je třeba vnímat citlivě a komplexně. Bezdomovectví vnímat jako generální problém měst, který se objevuje v silné míře se stávající či nedostatečnou sociální infrastrukturou, kterou mohou využívat. Kumulace bezdomovců a jiných individuí je třeba vnímat v souvislosti s charakteristikami prostředí. Tyto skupiny si obyčejně vybírají potemnělé prostory, kde mohou trávit čas a socializovat se mezi sebou. Palackého třída takové prostory rozhodně poskytuje.

Ohodnoťte pravdivost tvrzení: „Na ulici se cítím bezpečně, je dostatečně osvětlená, nemá tmavá, neprůhledná zákoutí, je zde vždy dostatek lidí, atd.“



Hodnocení: 1 – výborné, 5 – nevyhovující, zdroj: dotazníkový průzkum, 2017





3

> DIAGNÓZA ÚZEMÍ

> KLÍČOVÁ ZJIŠTĚNÍ

Stav Palackého třídy dnes

1. Prostor Palackého třídy je stále funkčním městským prostorem, který ale prochází postupným a viditelným kvalitativním úpadkem. Mnohé prostory jsou v současnosti nevyužívané a jsou spíše výplňové.
2. Palackého třída je prostorem tranzitním a ne pobytovým. Důvodem je nedostatečná kvalita a malá paleta typologie veřejných prostor. Pobytové, relaxační a zážitkové aktivity jsou limitované.
3. Aktivní parter ulice je pod komerčním tlakem lokality a blízkého obchodního centra a jeho kvalita a obsahová struktura se postupně zhoršuje.
4. Priority uživatelů prostorů jsou nastavené ve prospěch dopravního a ne pěšího propojení.
5. Severní část Palackého třídy je do velké míry urbanisticky neucelená a velká část uličního prostoru je nefunkční. Tento stav má dlouhodobý negativní dopad na celou městskou lokalitu.
6. Příčné uzlové prostory jsou nepřehledné a bariérové. Chybí jim definice a měřítko.
7. Stav zelené infrastruktury je obecně špatný a nevyhovující. Kvalita městské zeleně je nízká a nepřispívá k atraktivitě a funkčnosti celého prostoru.
8. Zastávky městské hromadné dopravy jsou neefektivně umístěné a potřebují prostorové a funkční zlepšení.
9. Poloha stávajících přechodů pro chodce je diskutabilní a neefektivní.
10. Veřejné osvětlení je nevyvážené a nepřispívá ke všeobecné bezpečnosti veřejného prostoru.
11. Materiálová paleta a mobiliář prostoru je nejednotný a ukazuje znaky všeobecného opotřebování. Mnohé prvky chybějí anebo jsou dlouhodobě nefunkční.

Palackého třída jako společenský prostor

12. Kvalita Palackého třídy je přímo úměrná kvalitě společenské aktivity, proto je budoucí řešení namířené přímo na uživatele. Nesměřuje k exkluzivitě, ale k řešení, které podporuje sociální rovnováhu a inkluzi.
13. Prostor Palackého je stále vnímaný jako klíčový společenský prostor, který potřebuje zásadní zlepšení, které vychází z dobrého a kontinuálního poznání uživatelských potřeb.
14. Mentálně je prostor vnímaný jako hlavní spojovací prostor a ne jako kulturně společenská destinace. Existuje jen málo důvodů, proč si zvolit Palackého jako cílový prostor.
15. Datový sběr kvantitativních a kvalitativních ukazatelů naznačil, že sociálně prostor v současnosti využívá široká a pestrá škála uživatelů, ale prostor neposkytuje vyváženou nabídku pro všechny.

Potřeba partnerské vize a koordinované investice

16. Palackého třída je atraktivní pro budoucí investory. Existuje řada reálných záměrů v území, které mohou výrazně proměnit podobu a život Palackého ulice.
17. Prostor je vnímaný jako klíčový i při budoucích investičních záměrech, a proto bude koordinovaný a komunikovaný postup základem vzájemného prospěchu.

Potenciál nové Palackého třídy

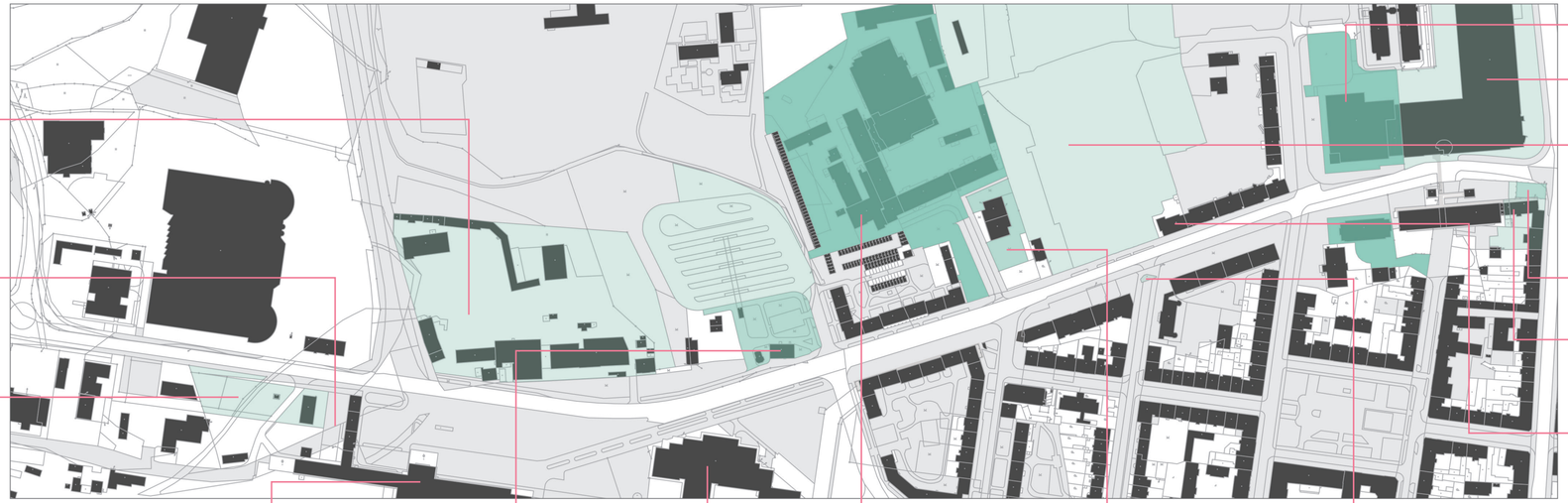
18. Regenerací Palackého třídy se dokončí proces atraktivního, integrovaného a kontinuálního pěšího prostoru, spojujícího historické centrum s železničním a autobusovým uzlem.
19. Architektonické řešení a design exteriéru může vytvořit atraktivní a stimulační veřejný prostor. Tento prostor by měl mít schopnost reagovat na rozdílné potřeby uživatelů a měl by se měnit a postupně zlepšovat.
20. Nový prostor Palackého třídy může vytvořit ukázkový precedens transformace lineárního městského bulváru na aktivní společenský a kulturní prostor.
21. Palackého třída potřebuje novou tvář / brand, který je tvořený aktivním posilováním a zlepšováním charakteru pěší zóny s atraktivním a pestrým parterem.
22. Palackého třída potřebuje nové efektivní dopravní řešení, které zlepší a zkvalitní užívání MHD a cyklistické dopravy.
23. Individuální automobilová doprava má být v prostoru Palackého postupně utlumována a má sloužit výlučně lokální dopravě a ne tranzitní. Zklidňování dopravy je jedním z nástrojů ke zkvalitnění veřejného prostranství.

> PROGNÓZA VÝVOJE NA ZÁKLADĚ ZÁMĚRŮ STAKEHOLDERŮ

CZECHOSLAVAK GROUP
- záměr rozvoje území
- zpracovává podklady a analýzy
- řeší majetkoprávní vztahy
- zpracovává územní studii, která stanoví celkovou koncepci řešení území
- neuvažuje s ochranou/adaptací stávajícího stavebního fondu
- prověřuje dopravní napojení a obsluhu lokality

MĚSTO PARDUBICE
- záměr rozvoje území
- zpracována studie dopravního terminálu linkové autobusové dopravy
- řeší majetkoprávní vztahy v území

EUROBIT REAL, A. S.
- záměr rozvoje území
- zpracovává studii na objekt občerstvení (možná i čerpací stanici)



SŽDC
- plánuje celkovou revitalizaci budov nádraží

S. ELČIČ
- záměr rozvoje území
- provozuje bývalou čekárnu aut. nádraží
- zvažuje výstavbu multifunkčního objektu

ČESKÁ POŠTA
- neuvažuje o výraznější investici/změně stávajícího stavu

PARDUBICKÝ PIVOVAR A.S.
- plánuje rekonstrukci historické budovy
- plánuje rozšíření aktivit - pivní lázně
- zvažuje rozvoj veřejného prostoru v předpolí pivovaru

SOUKROMÍ VLASTNÍCI
- v minulosti prověřovali možnost investičního záměru
- diskuze o majetkoprávních vztazích s městem

BABYLON
- majitel má snahu rozšířit prodejní prostory
- probíhá diskuze o možnostech přemístění provozu do nebytových prostor Rozvojového fondu, a. s.
- požaduje setrvání na Palackého třídě

DEPARTMENT STORE PARDUBICE
- zvažuje strategii budoucího vývoje

ATRIUM PALÁC PARDUBICE, S. R. O.
- stabilizovaný stav
- zvažuje dlouhodobou strategii rozvoje

ČSOB POJIŠŤOVNA, A. S.
- záměr rozvoje území, výstavby regionálního sídla pojišťovny (800 pracovních míst) na 1/4 až 1/3 plochy území, zbytek plochy pro bydlení a komerční využití
- zpracovává analýzy a zadání pro architektonicko urbanistickou soutěž
- koncepce území bude řešena formou moderované architektonické soutěže, výsledky na konci r. 2018
- investor má vůli tvořit kvalitní veřejný prostor a architekturu objektů
- preferuje vytvoření skrytého parkování

ŽIDOVSKÁ OBEC V PRAZE
- nemá zájem prodávat pozemek
- záměr připomenut historii místa

DŮM SLUŽEB
- stabilní situace
- záměr rekonstruovat podloubí a fasády (2018)
- rádi budou nápomocni ve snaze zlepšit a zjednodušit předprostor Domu služeb

BYTOVÝ DŮM 227
- řeší majetkoprávní vztahy s novým majitelem „Prokopky" ČSOB Pojišťovna, a. s.
- sklepy na cizím pozemku

4

> VIZE PALACKÉHO



01 PLYNULÝ POHYB MHD A SNADNÝ VÝJEZD AUTOBUSŮ ZE ZASTÁVEK

02 POHODLNÉ A BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ ULICE

03 OBOUSTRANNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA PRO SNADNOU DOSTUPNOST VŠECH CÍLŮ

04 KVALITNÍ DOPRAVNÍ NAPOJENÍ ROZVOJOVÝCH LOKALIT

05 FUNKČNÍ OBOUSTRANNÁ ALEJ A ATRAKTIVNÍ VÝSADBA

06 MÍSTO S DOBROU ADRESOU

07 ROZMANITÁ MÍSTA K ZASTAVENÍ

08 PODPORA KULTURY A UMĚNÍ VE VEŘEJNÉM PROSTORU

> BUDOUCNOST PALACKÉHO TŘÍDY

Palackého třída si zaslouží změnu. Je nejvyšší čas. Aby mohlo dojít k reálné změně, je potřeba správně nastavit proces přípravy projektu a samotné realizace. Tento proces logicky zastřešuje sdílená strategická vize a úvodní návrh koncepčního řešení jej vyvolává v činnost.

Vize Palackého třídy má za úkol definovat budoucí kvality mimořádně důležitého městského prostoru. Hlavní ambicí budoucí transformace městského bulváru je jeho obsahová a prostorová revitalizace, která má, kromě posílení existujícího pěšího propojení, vytvořit novou atraktivní a plnohodnotnou destinaci.

Vize je výsledkem několika odborných workshopů a tvořivého pracovního procesu, ve kterém se holisticky porovnaly a zhodnotily rozvojové scénáře lokality. Palackého třída je propojený a komplexní městský prostor, jehož nová podoba a obsahová kvalita musí projít postupnou a důkladnou přípravou. Příprava se opírá o hloubkovou analýzu existujícího stavu, která je kombinací jeho fyzické a psychologické kondice. Vize je postavena na kontinuálním mapování souvislostí a nových principech městotvorby a místotvorby.

Vize je překryvem několika ambicí, které byly v procesu identifikovány. Obsah vize je zaměřený na všeobecné zlepšení lokality s možností širšího pozitivního dopadu na fungování města. Vize definuje budoucí podobu Palackého třídu jako kontinuální, inkluzivní a bezpečný veřejný prostor, jehož nová obsahová struktura umožňuje autentický zážitek pro všechny obyvatele a návštěvníky Pardubic. Vize je přímo namířená k uživatelům a reflektuje všechny současné požadavky na balancovanou mobilitu a městskou environmentální udržitelnost. Vizi chápeme jako definici hodnot transformačního procesu, který není v konečném důsledku limitovaný výměnou dlažby a mobiliáře. Vize zároveň svým obsahem hledá průniky a koordinuje zájmy důležitých „stakeholderů“ a vlastníků v území s rozvojovými zájmy města.

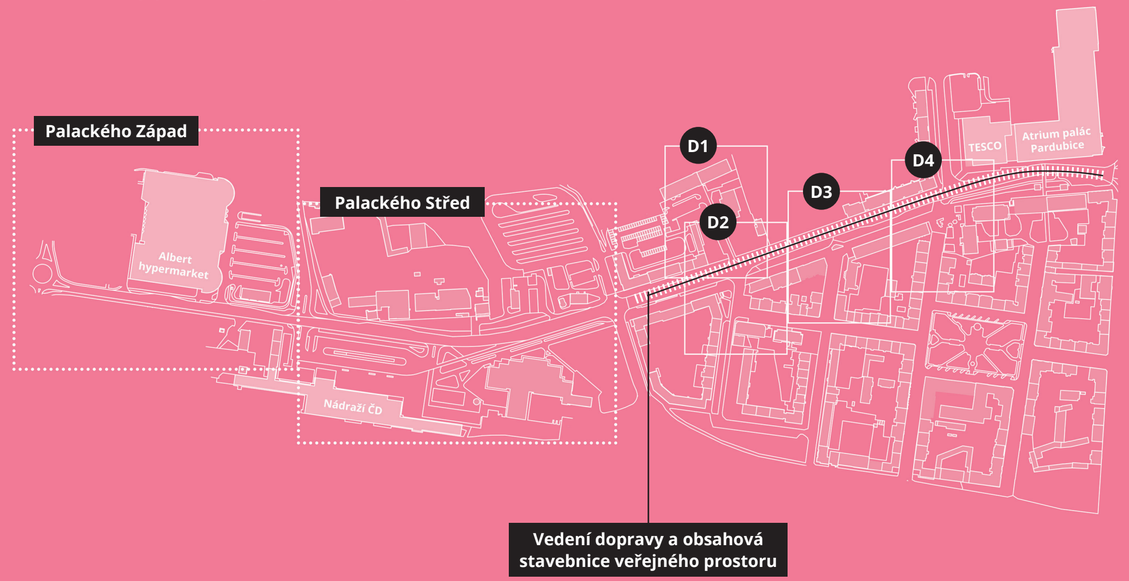
Součástí obsahové definice vize je i úvodní koncepční řešení, které navrhl odborný tým. Řešení nemá zavazující, ale doporučující charakter a má sloužit k dalšímu odbornému posouzení a projekčnímu zpracování vymezeného území Palackého třídy. Samotné koncepční řešení není jen prostorovým řešením, ale zviditelňuje a propojuje v sobě mnohé důležité souvislosti a investičně rozvojové aktivity v území. Má zároveň hledat a otevírat synergické a praktické možnosti budoucí partnerské realizace.

Pardubice budou mít projekt, na jehož výsledek se mohou jen těšit.

> Vize je výsledkem několika odborných workshopů a tvořivého pracovního procesu, ve kterém se holisticky porovnaly a zhodnotily rozvojové scénáře lokality.



Vzhledem k odlišnému charakteru částí Západ, Střed a Východ se ulici Palackého věnujeme v různé úrovni detailu. Pro části Západ a Střed jsme vytvořili zejména soubor regulačních opatření dopravy, budoucího rozvoje a zeleně. Ve východní části jsme se zaměřili jednak na změny, které jsou společné v celé délce ulice, a zároveň jsme ve větším detailu rozpracovali 4 místa (Detail D1–D4), která mají potenciál k vytvoření pobytových aktivit.



Palackého

Západ

- dochází k trvalému poklesu intenzit
- bude příznivě ovlivněn dostavbou SV obchvatu města
- je očekáván relativně malý nárůst dopravy vlivem rozvoje v přilehlých plochách

Zachovat stávající dvoupruhové uspořádání ✓

- Dvoupruhové uspořádání se středním pásem využitým pro odbočovací pruhy vlevo, ochranné ostrůvky apod.
- V úseku došlo od roku 2000 ke snížení intenzit dopravy a v souvislosti s rozvojem v přilehlých plochách nelze očekávat významný nárůst intenzit dopravy.
- Příčinou snížené kvality dopravy v úseku je zvýšení zatížení a počtu možných křižovatkových pohybů v křižovatce Palackého × Kapitána Bartoše.

Střed

- dochází k pozvolnému nárůstu intenzit
- bude příznivě ovlivněn dostavbou SV obchvatu města
- očekáván významný nárůst intenzit dopravy vlivem rozvoje v přilehlých plochách

Přidání jízdního pruhu ve směru do centra města ✗

Zachovat stávající čtyřpruhové uspořádání ✓

redukce počtu jízdních pruhů ✗

- Doporučení vychází z předpokladu dobudování SV obchvatu a významného snížení intenzit nákladní dopravy.
- Příslušný úsek bude s ohledem na rozvoj v přilehlých plochách a širší vztahy pravděpodobně vždy zatížen vysokými intenzitami dopravy.
- I ve výhledu je třeba počítat s kongescemi v dopravních špičkách.
- V úseku je třeba realizovat opatření za účelem preference veřejné dopravy např. pomocí SSZ. Cílem je uspokojivá kvalita dopravy mimo období dopravní špičky.
- Alespoň částečné zachování městského charakteru prostoru a zamezení posílení bariérového efektu ulice.

Východ

- nedochází k významnému poklesu ani nárůstu dopravy
- rozvoj v přilehlých plochách nepovede k významnému nárůstu intenzit dopravy

Čtyřpruhové uspořádání ✗

Zachovat stávající dvoupruhové uspořádání ✓

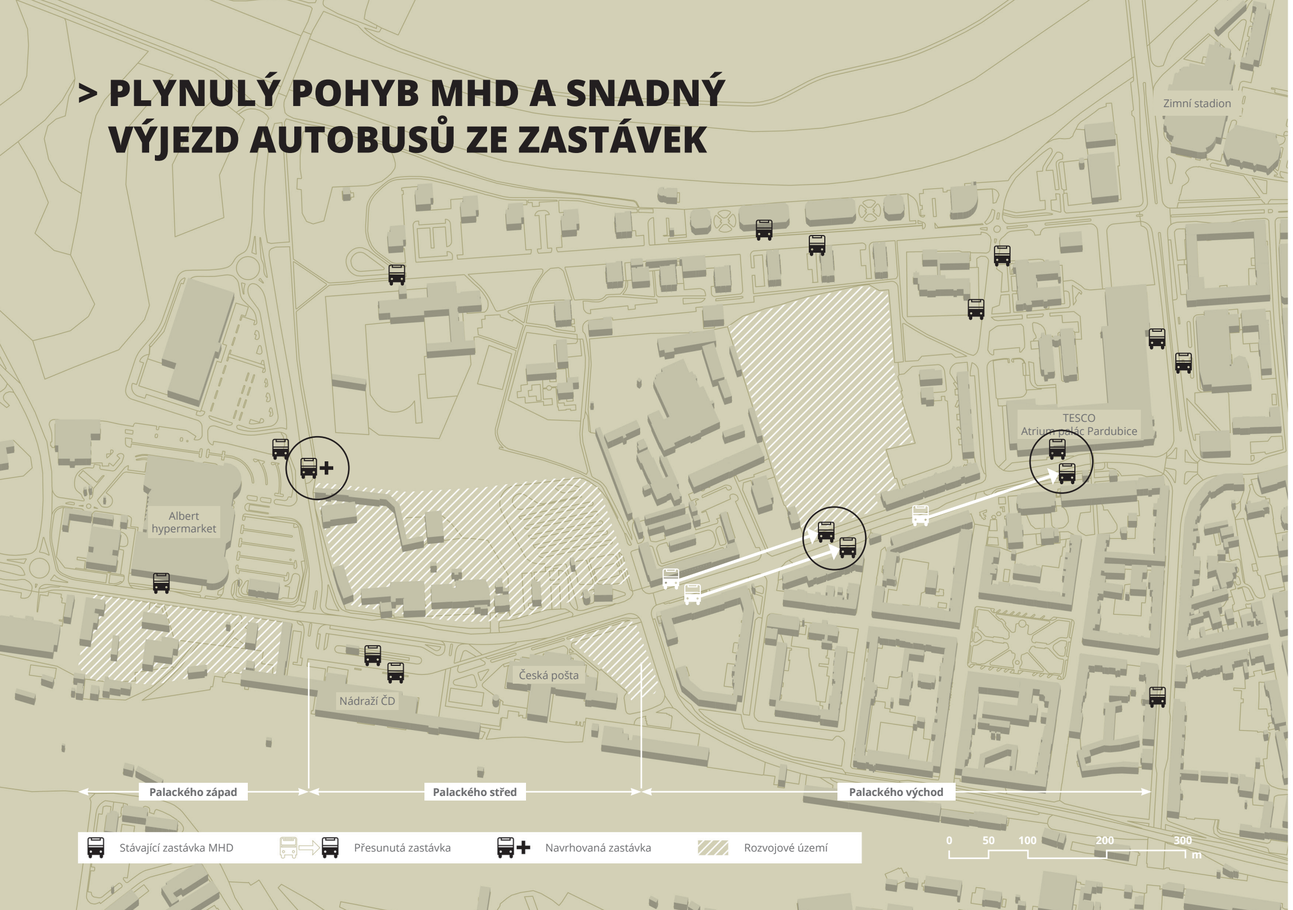
Zúžení na dvoupruhové uspořádání bez středního pásu ✗

- Návrh předpokládá čtyři pruhy v křižovatce s Hlaváčovou a dvoupruhové uspořádání se středním pásem využitým pro odbočovací pruhy vlevo, ochranné ostrůvky apod. ve zbývající části úseku.
- Preference veřejné dopravy by měla být zajištěna uspořádáním zastávek a SSZ.
- Varianta předpokládá zrušení bypassů v křižovatkách. Cílem je využití uličního prostoru pro další funkce.
- Zklidnění ulice.
- Upřednostnění pobytových funkcí.

Pro střední a východní část byly hodnoceny vždy 3 varianty uspořádání vozovky (zvýšení počtu jízdních pruhů, zachování stávajícího uspořádání a redukce počtu jízdních pruhů). Při výběru variant byly brány v úvahu následující faktory: stávající zatížení, dosavadní vývoj intenzit dopravy, odhadovaný vývoj intenzit dopravy dle dopravního modelu, generovaná doprava dle očekávaného rozvoje v přilehlých plochách a další funkce uličního prostoru. Ve všech částech ulice byla nakonec navržena varianta, která přibližně odpovídá stávajícímu uspořádání.

Současný a navrhovaný stav se liší v detailech uspořádání dopravní infrastruktury. Jedná se například o rozmístění a řešení prostoru zastávek MHD, vedení infrastruktury pro cyklisty v jednotlivých úsecích, uspořádání míst pro překonání komunikace nebo uspořádání křižovatek. Detaily řešení dopravní infrastruktury byly vybrány na základě multikriteriálního posouzení.

> PLYNULÝ POHYB MHD A SNADNÝ VÝJEZD AUTOBUSŮ ZE ZASTÁVEK



> MOBILITA:
MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

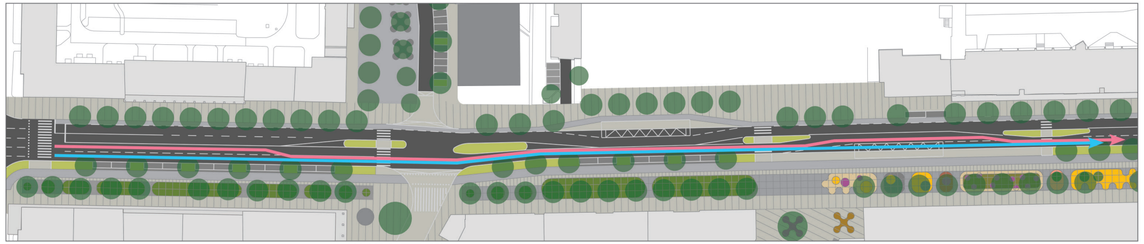
Prioritami celého návrhu jsou dopravní uspořádání infrastruktury pro maximální plynulost pohybu vozidel, preference MHD ve světelně řízených křižovatkách a doplnění chybějící infrastruktury.

Na vyhrazený jízdní pruh, který je v současnosti před křižovatkou Palackého × Hlaváčova, bude navazovat průběžný jízdní pruh, procházející křižovatkou a pokračující dále Palackého třídou. Vozidla MHD pojedou v tomto průběžném jízdním pruhu a ostatní vozidla, projíždějící souběžně, se budou muset do tohoto průběžného pruhu zařadit.

Je navrženo doplnění zastávky v ulici kpt. Bartoše ve směru do Polabin. Tato zastávka doplní protilehlou zastávku „Polabiny, Albert HM" a bude sloužit nejen k obsluze rozvojového území lihovaru. Přesná poloha této zastávky bude stanovena v dalších projektových stupních.

Ve východním úseku jsou zrušeny stávající zastávky „Autobusové nádraží". Tyto zastávky jsou nahrazeny zastávkami „Prokopka", jež se nacházejí na úrovni rozvojové lokality, která by měla vytvořit určité lokální centrum. K další úpravě dochází na zastávkách „Palackého" u objektu Atrium Palác Pardubice. Polohy zastávek jsou navrženy s ohledem na docházkovou vzdálenost z budoucích zdrojů a cílů cest. V rámci zpracování dalších stupňů dokumentace je třeba znovu prověřit polohy zastávek ve vazbě na aktuální informace o rozvoji v přilehlých plochách.

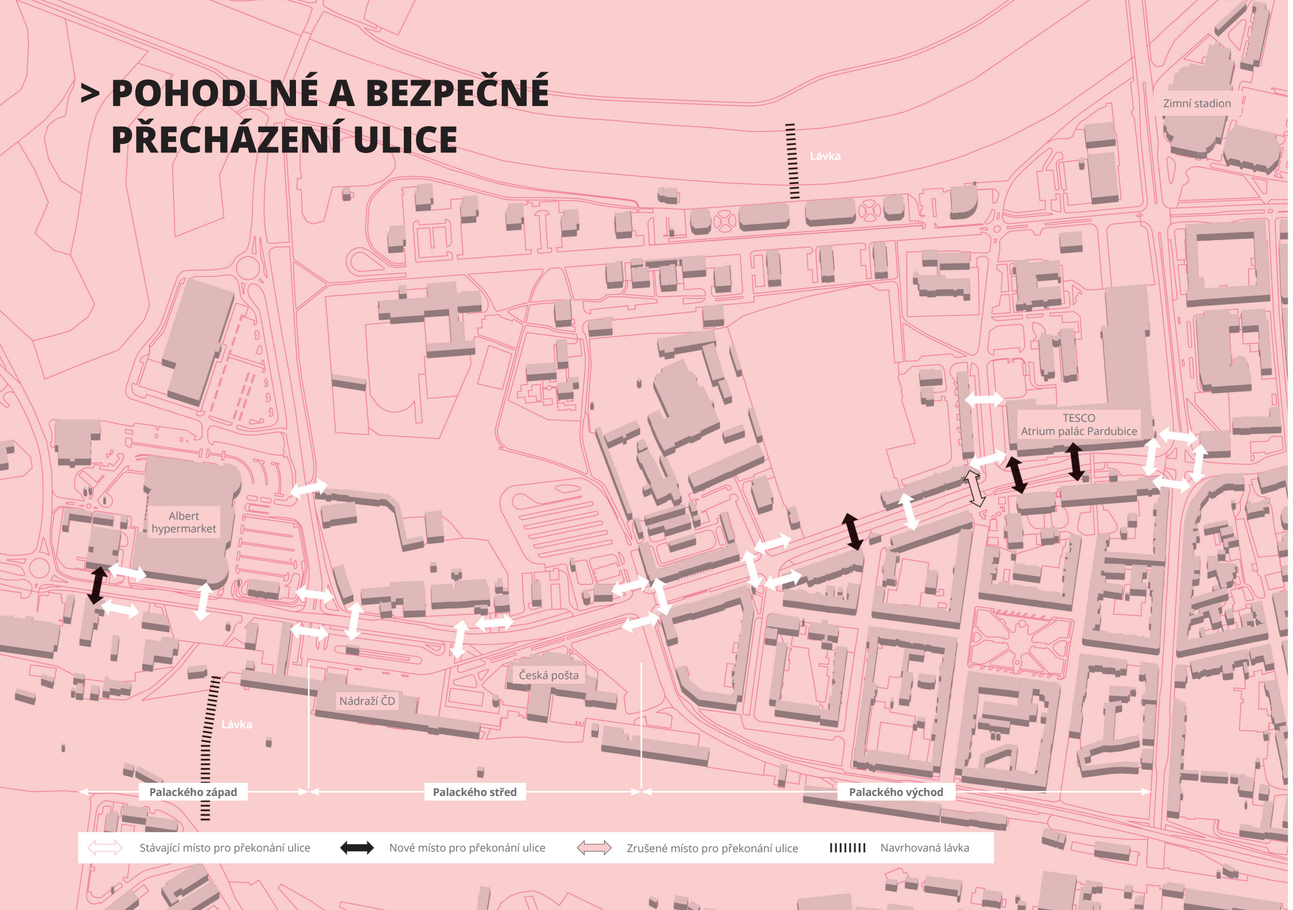
Zastávky jsou dispozičně navrženy tak, aby měla vozidla MHD zajištěný komfortní vjezd i výjezd (kromě zastávky „Palackého", která je v zálivu) a aby při zajíždění nebo vyjíždění ze zastávek nekřížila pohyb cyklistů. Zastávky „Prokopka" jsou navrženy tak, aby vozidla vyjížděla v přímém směru a nemusela dávat přednost vozidlům v přilehlém pruhu. Předpokládá se, že přednost vozidel MHD bude zdůrazněna vodorovným dopravním značením, které bude předmětem dalších stupňů přípravy. V řízených křižovatkách se předpokládá preference MHD automatickou detekcí vozidel a dynamickým řízením křižovatek. V dalším stupni přípravy budou navrženy konkrétní možnosti preference MHD v řízených křižovatkách úpravou signálních plánů se zohledněním vlivu na kapacitu křižovatek.



Vyznačení průjezdu BUS vizualizovaným prostorem ve vazbě na uspořádání jízdních pruhů a zastávek.

Průjezd BUS
Průjezd ostatní motorová doprava

> POHODLNÉ A BEZPEČNÉ PŘECHÁZENÍ ULICE

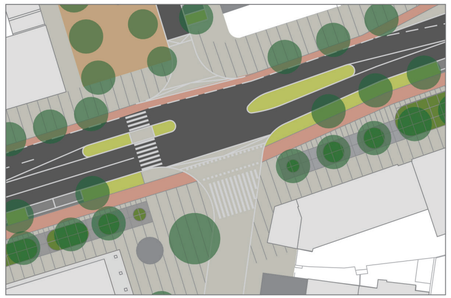


> MOBILITA:
PĚŠÍ DOPRAVA

Prioritami návrhu jsou zvýšení významu severní části Palackého třídy pro pěší dopravu ve vazbě na rozvojové lokality „Prokopka“ a bývalého lihovaru. Dále zvýšení bezpečnosti při příčném překonávání Palackého třídy, zvýšení počtu míst pro příčné překonání Palackého třídy, zkvalitnění přístupu na zastávky MHD a snížení rizika kolize s cyklistickou dopravou.

Návrh vychází z předpokladu, že s novou zástavbou na severní straně Palackého třídy dojde ke zvýšení objemu pěší dopravy v této části ulice a zároveň ke zvýšení poptávky po příčném překonání komunikace. V severní i jižní části je navržen komfortní chodník, křížení s vybranými vedlejšími komunikacemi je řešeno chodníkovými přejezdy. Je navrženo zvýšení počtu míst, kde je možno komunikaci překonat, zejména úrovňové křížení v blízkosti stávající lávky u Atrium Paláce Pardubice.

Návrh neřeší dopravní význam míst pro překonání ulice (přechod pro chodce vs. místo pro překonání komunikace), to bude upřesněno v dalších fázích přípravy. Mimo řízené křižovatky, kde je počítáno s přechody/místy pro přecházení přes více jízdních pruhů, jsou místa příčných vazeb navržena s ochrannými ostrůvky, aby chodec mohl překonat každý jízdní směr zvlášť. Přístup na zastávky MHD je řešen s křížením cyklistické stezky, která prochází mezi nástupištěm a průběžným chodníkem. Je navržen výškový rozdíl 8 cm mezi cyklostezkou a chodníkem; a mezi cyklostezkou a nástupištěm. V místě přístupu na nástupiště bude rozdíl eliminován z důvodu zajištění bezbariérového přístupu. V celém úseku je navrženo oddělení pěší a cyklistické dopravy, není navržen společný provoz např. formou sdružené stezky pro chodce a cyklisty.



Doplnění ostrůvku do přechodu pro chodce a zvýšené plochy pro úrovňové přecházení bočních ulic.



Přesunutí přechodu pro chodce na východní rameno křižovatky a doplnění ostrůvkem.

> OBOUSTRANÁ INFRASTRUKTURA PRO SNADNOU DOSTUPNOST VŠECH CÍLŮ



> MOBILITA:
CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Prioritami návrhu jsou zajištění komfortní a bezpečné infrastruktury pro oba směry jízdy cyklistů, minimalizace ztrát cestovních časů zejména u zastávek MHD, respektování atraktivity současné obousměrné stezky na jižní straně ulice a zajištění příčných vazeb.

Hlavní cyklistická infrastruktura je navržena ve formě obousměrné cyklostezky na jižní straně ulice. Návrh reflektuje pozitivní hodnocení současného dopravního řešení uživateli, nové trasování cyklostezky ale oproti stávající nabízí komfortnější šířkové uspořádání, zajištění dostatečných rozhledových poměrů a snížení rizika střetu s chodcem. V severní části ulice je směrem k hlavnímu nádraží navrženo jednosměrné vedení cyklistů přiléhající k jízdnímu pruhu. Cyklista jedoucí směrem k hlavnímu nádraží bude tedy mít možnost volby, zda pojede severní stranou, nebo na jižní straně po cyklostezce. Toto duální řešení vychází ze skutečnosti, že na jižní straně ulice je situováno množství komerčních aktivit, které tvoří časté cíle cest cyklistů. Severní strana po zástavbě rozvojových ploch nabídne nižší počet významnějších cílů. Vedení cyklistů po severní straně bude sloužit především těm, kteří pojedou (nejen z nových objektů v Prokopce) směrem k nádraží bez zastávky v obchodech na jižní straně ulice. Převedení cyklopruhu přes zastávku MHD je řešeno vyvedením pruhu mezi nástupiště a chodník, aby cyklisté nepřišli do kontaktu s vozidly MHD a nedošlo ke křížení jejich drah a vzájemnému omezování se. Společný provoz cyklistů a pěších není navržen, infrastruktura je oddělená.

Jako variantní řešení cyklistické dopravy bylo posouzeno zrušení obousměrné cyklistické stezky na jižní straně a nahrazení za oboustranné jednosměrné pruhy, příp. pásy. Negativem tohoto řešení je riziko dopravní nekázně a jízdy cyklistů v obou směrech po obou pásech. Druhým negativem je rozšíření dopravního prostoru (vozovky) o další dopravní plochy a tím vytvoření značně širokého koridoru.

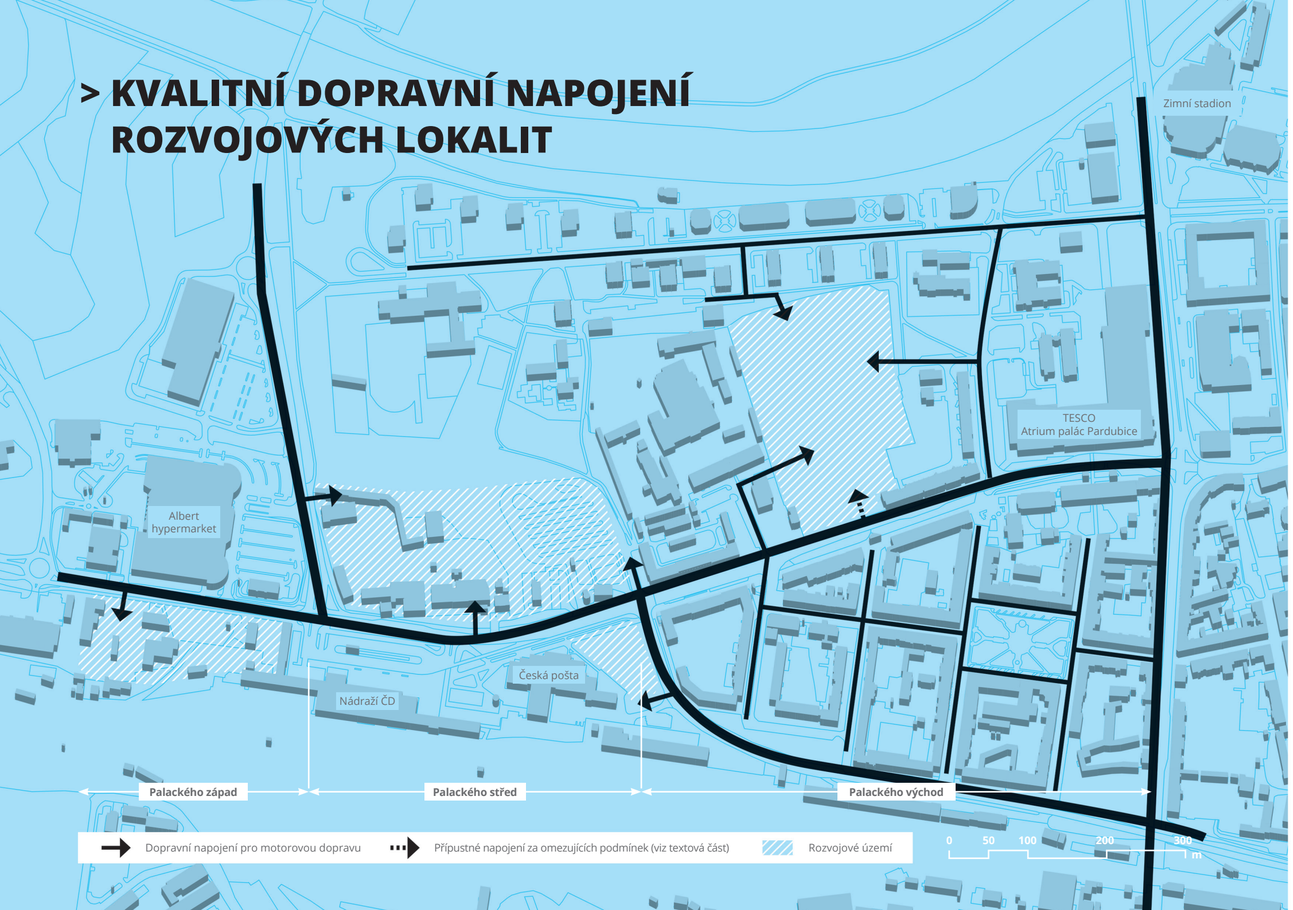
Jiné variantní řešení se týká vedení cyklistů za zastávkou u Atrium Paláce Pardubice, kde je možné ukončení stezky pro cyklisty před přechodem u zastávky MHD (převedení stezky na jižní stranu ulice), při současném vedení cyklopruhu v celém úseku ve vozovce (nikoliv mezi zastávkou a chodníkem/schodištěm). Tato varianta řešení je znázorněna na obrázku níže.



Variantní řešení převedení cyklistů v prostoru zastávky Palackého u Tesca.



> KVALITNÍ DOPRAVNÍ NAPOJENÍ ROZVOJOVÝCH LOKALIT



> MOBILITA:
MOTOROVÁ DOPRAVA

Prioritami dopravního řešení je zajištění kvalitního dopravního napojení rozvojových ploch.

Na parkovišti u obchodního domu Albert Hypermarket není v současné době znám žádný záměr. Pro účely studie bylo v tomto prostoru uvažováno vybudování nového parkovacího domu s očekávaným navýšením kapacity parkovacích míst +350 (nad rámec kapacity současného úrovňového parkoviště). Byla vypočtena generovaná doprava na přilehlých komunikacích +690 vozidel/den. Parkovací dům je uvažován jako zařízení systému P+R s vazbou na MHD nebo vlakovou a linkovou autobusovou dopravu. Jedná se o zařízení podporující další využití veřejné dopravy, v jehož důsledku dojde ke snížení zatížení navazující komunikační sítě. Předpokládáme, že parkovací dům bude využíván ve zvýšené míře lidmi žijícími mimo Pardubice. Z tohoto důvodu je doporučeno napojení parkovacího domu z vjezdu na Palackého ulici, potažmo I/37. V úvahu přichází rovněž napojení na ulici kpt. Bartoše, které musí být dále prověřeno kapacitním výpočtem, zejména s ohledem na napojení rozvojové plochy bývalého lihovaru.

Uvažovaný terminál autobusové dopravy Terminál B zatíží přilehlou komunikaci intenzitou 229 autobusů a 150 osobních vozidel/den. Napojení terminálu bude zajištěno dle existující projektové dokumentace – tedy v rámci křižovatky Palackého × kpt. Bartoše a pomocí nové křižovatky na Palackého ulici.

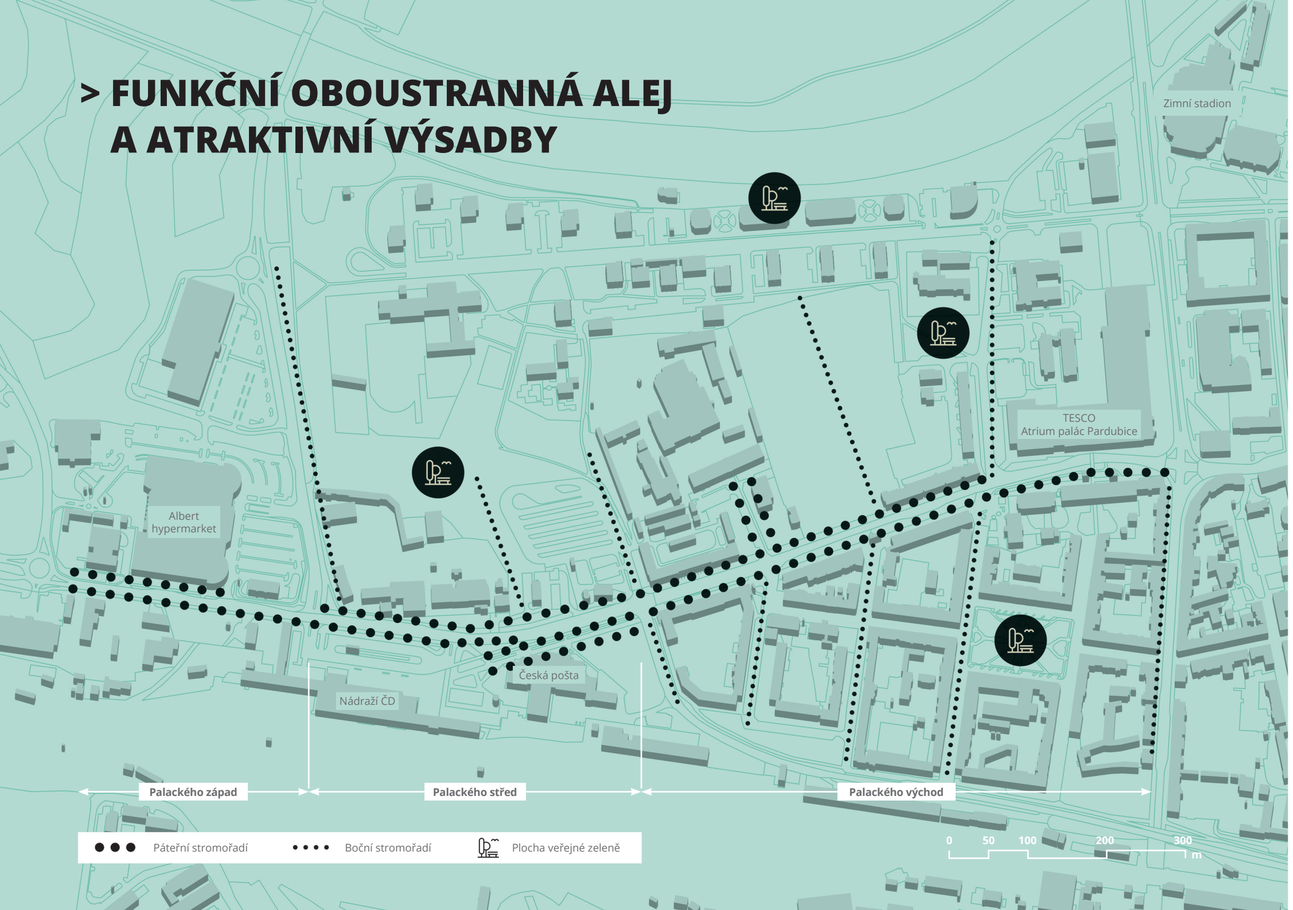
Rozvojová plocha bývalého lihovaru o rozloze cca 3,5 ha je z pohledu napojení nejproblematičtější. S ohledem na předpokládané funkční využití (obchodní centrum) a očekávané zatížení přilehlé komunikační sítě (po odečtení generované dopravy stávajícím využitím je to +4 810 vozidel/den). Důrazně se nedoporučuje realizovat napojení směrem do Palackého ulice. S ohledem na neznámou intenzitu a způsob využití území se jedná pouze o hrubý odhad. Odhad vychází z výpočtu dle certifikované metodiky MD a z údajů o generované dopravě srovnatelných zařízení občanské vybavenosti (např. Albert hypermarket 5 900 vozidel/den). Napojení doporučujeme realizovat směrem do ulice kpt. Bartoše, jako nové rameno křižovatky napojující Albert hypermarket a část území obsloužit přes sousední rozvojovou plochu území dnešního autobusového nádraží, potažmo přes křižovatku Palackého × Hlaváčova. V takovém případě je třeba vyloučit průjezd oblastí ve směru Hlaváčova – kpt. Bartoše. Napojení na Palackého lze zřídit pro účely zajištění dopravní obsluhy jižní části území (obchodů v parteru apod.) při zajištění maximální generované dopravy < 500 vozidel/den, při dodržení následujících podmínek. Nezvětšovat plochu křižovatek a počet řadících pruhů, omezit parametry vjezdu (např. pouze pravé odbočení) a zřídit chodníkový přejezd. Pro areál bývalého autobusového nádraží o rozloze cca 2,5 ha bylo s ohledem na předpokládané funkční využití (administrativa) vypočteno předpokládané zatížení přilehlé komunikační sítě po odečtení stávajícího využití na +280 vozidel/den. Napojení plochy se navrhuje zajistit výhradně přes křižovatku Palackého × Hlaváčova.

Plocha vedle pošty v nároží ulic Palackého a Hlaváčova nemá zatím určeno budoucí využití. Pro účely studie byla plocha uvažována pro umístění městské tržnice. Generovaná doprava této plochy byla odhadnuta výpočtem na 200 vozidel/den. Navržené napojení lokality je z ulice Hlaváčova.

Ve východní části Palackého třídy se nachází jediná rozvojová plocha, a to areál bývalé „Prokopky". Generovaná doprava v této lokalitě byla odhadnuta na 930 vozidel/den (předpokládané využití: administrativa, bydlení a další občanská vybavenost). S rostoucím podílem občanské vybavenosti lze předpokládat nárůst generované dopravy. Množství generované dopravy bylo odhadnuto na základě srovnání s oblastí jižně od Palackého, kde jediným výjezdem je ulice Macanova (2 500 vozidel/den) a s ohledem na intenzity na vjezdu do stávajícího sídla ČSOB na Masarykově náměstí (430 vozidel/den).

Při rozdělení generované dopravy do 3 či 4 vjezdů nedojde k významnému snížení kvality dopravy na vjezdech do území ani na přilehlých komunikacích. Upřednostňuje se napojení lokality ze směru od pivovaru, z ulic K Polabinám a Závodu míru. V případě nutnosti napojení lokality do ulice Palackého je třeba omezit maximální generovanou dopravu na tomto vjezdu na 300–500 vozidel za den, omezit možnost křižovatkových pohybů (například vyloučit odbočení vlevo). Vjezdy je třeba řešit jako vjezdy do dopravně zklidněných zón s důrazem na zachování spojitosti pěších tras vedených paralelně s hlavními ulicemi. Vjezdy je doporučeno opatřit dlouhým příčným prahem, navazujícím na chodník (chodníkovým přejezdem). Případný vjezd na Palackého ulici musí respektovat preferované uspořádání zastávek MHD.

> FUNKČNÍ OBOUSTRANNÁ ALEJ A ATRAKTIVNÍ VÝSADBY



> ZELENÁ INFRASTRUKTURA:
KONCEPT STROMOŘADÍ

Cílem koncepční studie zeleně je zvýšení kvality veřejného prostoru a posílení vzájemných vztahů ploch zeleně Palackého třídy v rámci koncepce zelené infrastruktury města. Správně založené a udržované plochy zeleně s jasně definovanou funkcí a vhodnou druhovou a prostorovou skladbou rostlin mají nepopiratelný městotvorný, rekreační, mikroklimatický, ekologický a hygienický význam.

Příčinou současného špatného stavu některých dřevin je mimo jiné silné zhutňování půdy v místech jejich kořenového prostoru, působení posypových solí při zimních údržbách silnic a chodníků, nešetrné stavební zásahy v kořenové zóně dřevin a výrazná poškození korun stromů – například zajíždějícími vysokými vozidly.

U nově navrhovaných dřevin v uličním stromořadí je třeba všem těmto jevům zamezit, nebo je alespoň zmírnit. Při volbě dřeviny do uličního stromořadí je nutné vybrat pro dané stanoviště vhodný typ (s určitým charakterem růstu, vyhovujícími požadavky na zavětvení koruny, toleranci slunce/stínu, zasolení, sucha, dláždění, atp.) v odpovídající výsadbové kvalitě a s finančně zajištěnou řádnou povýsadbovou, rozvojovou a udržovací péčí. Zohlednit se musí také základní provozní a prostorové vztahy (vazby k dopravě, inženýrským sítím, prostupům v ulici, odstupům od budov, k rozhledovým trojúhelníkům v křižovatkách atp.).

Studie se snaží citlivě reagovat na stávající lipovou alej a princip doprovodné zeleně podél komunikace povýšit tak, aby byl celý prostor přehledný, logicky směrovaný a celkově přívětivější.

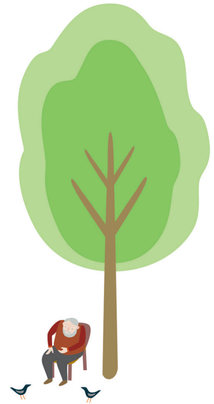
Navrhovaná studie počítá v celé délce Palackého třídy se založením oboustranné aleje, která by navázala na stávající kostru uličního stromořadí. V místech s dostatečnými prostorovými a kompozičními předpoklady se navíc vytváří podmínky pro uplatnění dalších typů vegetačních ploch – trávníků, okrasných a smíšených záhonů keřů, kvetoucích trvalek, pnoucích rostlin a cibulovin Všechny záhony jsou koncipované tak, aby netvořily neprostupné bariéry a zvyšovaly estetický účinek ulice.

Stávající lipové stromořadí uprostřed jižního chodníku je navrženo k postupné obnově v širším sponu, aby se zmírnil příliš temný dojem z ulice. Plochy pod ponechanými lipami by měly být co nejvíce sloučeny do větších travnatých nebo záhonových pásů, aby dřeviny netrpěly zhutňováním půdy. Doplnění těchto pásů o vhodný podrost ve vazbě na možnou péči vytvoří žádoucí barevné oživení prostoru a vnese do něho proměnlivost.

Navrhované aleje vytváří jasnou páteřní zelenou osu Palackého třídy. Spolu s navazujícími bočními stromořadími jsou součástí koncipované zelené sítě (infrastruktury) města, která by měla vždy vyúsťovat do větších veřejných ploch zeleně (parků, parkově upravených ploch, náměstí).

Nepostradatelný význam v systému zelené infrastruktury města mají uzlová místa – křížení s bočními ulicemi. I na Palackého třídě se ukazují tato místa jako prostory s velkým potenciálem k vytvoření kvalitního veřejného prostoru. Velmi pozitivní je přítomnost stávajících vzrostlých dřevin. Do budoucna je ale třeba více dbát na jejich kvalitu, pevně stanovit a udržovat podchodnou výšku, uplatňovat dodržování platných norem na ochranu dřevin při výkopových pracích a chránit jejich kořenový prostor.

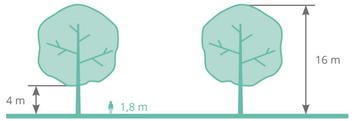
Studie podporuje uplatnění principu působení výrazných solitér a rozvolněných skupin rostlin na exponovaných místech cíleně komponovaných průhledů a pohledů (oživení pohledů města – volba dřevin zajímavých svou stavbou, např. výrazným zbarvením listů, odlišnou kůrou).



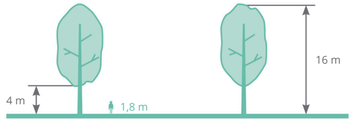
Chodím sem rád a často. Potkáváme se tu pravidelně nad šachy s Josífkem od sousedů. To dřív nebejvalo.

VARIANTY USPOŘÁDÁNÍ ALEJÍ V JEDNOTLIVÝCH ČÁSTECH PALACKÉHO TŘÍDY

> ZÁPAD

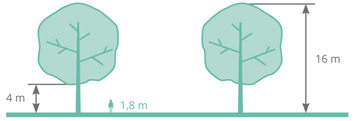


Varianta 1

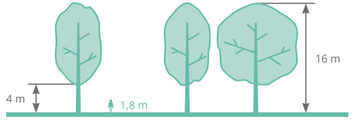


Varianta 2

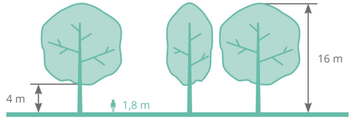
> STŘED



> VÝCHOD



Varianta 1



Varianta 2

V západní části Palackého třídy studie počítá s postupným vytvořením dvouřadé aleje se široce sloupovitou až širokou korunou. Alespoň část aleje bude založená v travnaté ploše s možnou podsadbou cibulovin, barevně oživujících jarní účinek parteru a podporující větší druhovou pestrost v městském prostředí. Studie ukazuje základní ideu zelené osy, která má být zohledněna a podporována při stavebních aktivitách v tomto území.

Střední část Palackého třídy odráží kompoziční vazbu na zrekonstruovaný prostor přednádraží. Při severní straně komunikace je žádoucí úprava podmínek pro možnou realizaci dnes mizejícího doprovodného stromořadí. V budoucnu bude profil ulice definován oboustrannou alejí širokokorunných lip – stejným kultivarem, který je uplatněn v prostoru revitalizovaného přednádraží. Lípy obecně lépe prospívají v nezpevněných plochách, proto je žádoucí jejich výsadba do travnatého pásu, případně pásu s podrostem nižších keřů, trvalek, travin a cibulovin. V případě nutnosti řešení zpevněných ploch je třeba zvážit volbu taxonu a zabezpečit kvalitní výsadbové podmínky se systematickou následnou péčí. V trávníkové ploše před někdejším lihovarem je ponechán jeden vzrostlý platan jako výrazná solitéra v území.

Výsadba aleje v severním chodníku je silně podmíněna úpravou stavební čáry, koordinací zájmů a priorit území s majitelem rozvojové plochy bývalého lihovaru a možnostmi řešení kolize výsadeb a stávajících inženýrských sítí.

Ve východní části Palackého třídy se předpokládá vytvoření dostatečných nadzemních i podzemních prostorových podmínek pro vznik místy trojřadé aleje dřevin. Základní podmínkou je opět bezkolizní koordinace výsadeb s podzemními sítěmi. Dvě řady stromořadí vzniknou nově podél hlavní průjezdné komunikace, třetí řadu by tvořilo stávající lipové stromořadí v jižním chodníku.

V severním chodníku bude tedy založena zcela nová kvalitní výsadba alejových dřevin, dostatečně vzdálená od zástavby a zároveň vně ochranného pásma podzemních sítí. Rastr bude dle taxonu 10–12 m. U sloupů v loubích budov je možné uplatnit i zeleň na konstrukci – popínavé a pnoucí rostliny, které do této části ulice vnesou barvu, vůni a charakteristický vzhled.

> Studie ukazuje základní ideu zelené osy, která má být zohledněna a podporována při stavebních aktivitách v tomto území.

Nově upravený profil ulice bude doplněn o druhou řadu stromořadí v pásu případného parkování s kombinovaným podrostem nízkých keřů, travin, trávníku a cibulovin. S ohledem na blízkost veřejné dopravy a zasolování ulice při zimní údržbě se doporučuje pečlivě zvolit vhodný taxon vyhovující náročným stanovištním podmínkám, například odolný sloupovitý kultivar jinanu nebo platanu.

Uprostřed jižního chodníku bude z důvodu zachování mikroklimatických podmínek ponechána lipová alej na postupnou obnovu v novém rastru 12 m. Plochy pod stromořadím je doporučeno co nejvíce sloučit a doplnit o atraktivní barevný podrost trvalek, cibulovin a travin s téměř celoročním účinkem. Plochy pod jejich korunami budou navíc kombinovány s funkčním využitím prostoru.

K velmi výraznému zvýšení kvality prostoru by mělo dojít naproti dnešnímu Atrium Paláci Pardubice. Přibudou zde vysoké stromy, tvořící adekvátní výškovou hmotu obchodnímu domu a poskytující žádoucí přistínění v letních měsících. Travnatá plocha může být jemně modelována, doplněna o barevné cibuloviny. V trávníku lze uplatnit skupinu dřevin s výrazným kvetením či jinak nápadným habitem. Protější budovy s loubím mohou doplnit popínavé a pnoucí rostliny.

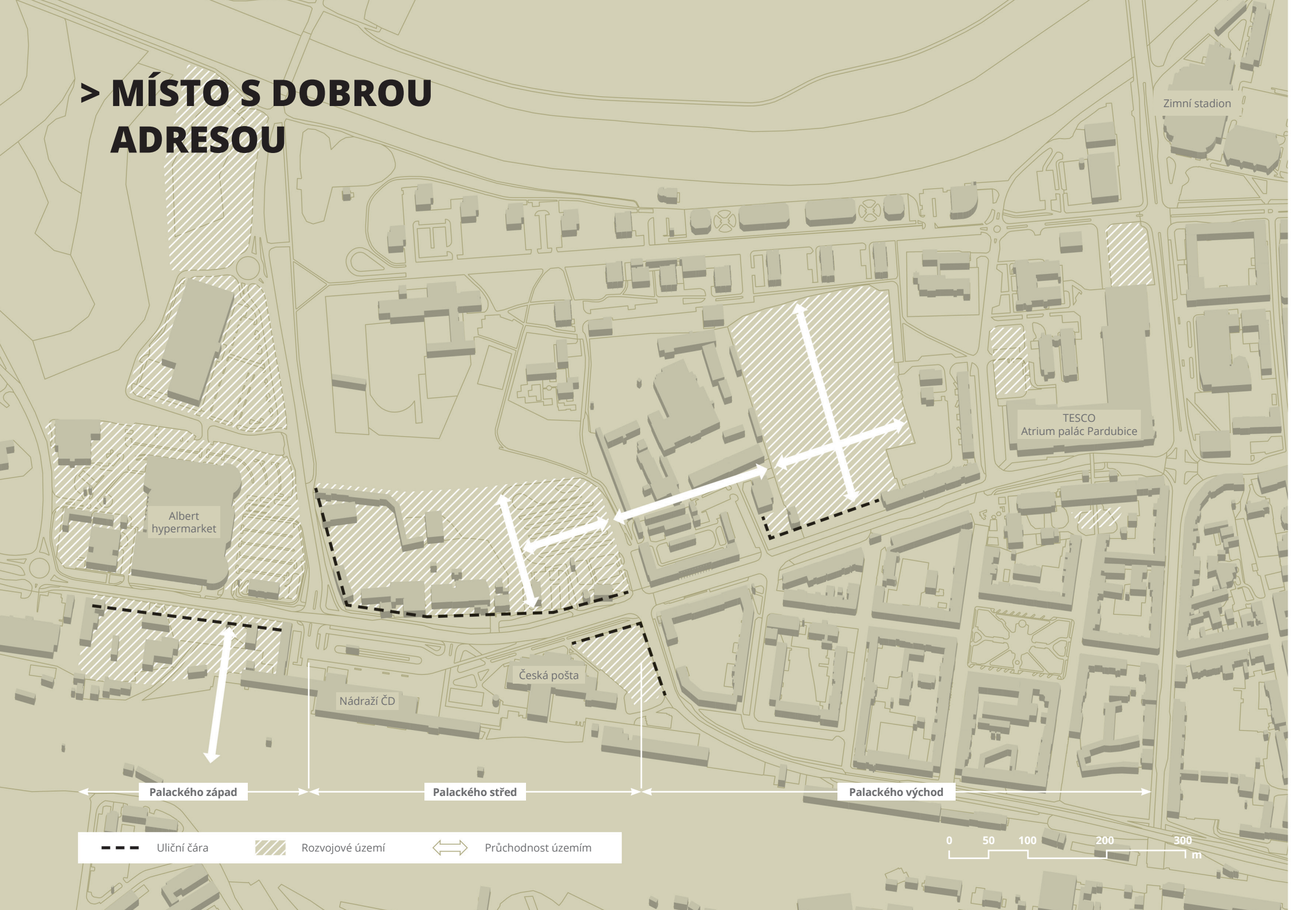
U všech nově vysazených dřevin se doporučuje minimální výsadbová velikost obvodu kmínku 18/20 cm a dodržení platných norem oboru sadovnictví a krajinářství pro zakládání a údržbu vegetačních ploch. Pro ponechávané dřeviny musí být dodrženy platné předpisy na ochranu dřevin při stavební činnosti.

V profilu ulice jsou možné dvě varianty uspořádání dle habitu dřevin – viz. schéma.

Rozumné se jeví buď dvě širokokorunné aleje a jedna úzkokorunná uprostřed (nad parkovišti), nebo dvě úzkokorunné podél hlavní vozovky a stávající širokokorunná uprostřed jižního chodníku.

Koncepční studie představuje základní schéma a nenahrazuje řádný osazovací plán. Při umisťování dřevin musí být zohledněna jejich nezastupitelná role a v místech kolize se sítěmi přednostně řešeno uspořádání podzemní sítě technické infrastruktury, aby bylo možné výsadby realizovat vně jejich ochranných pásem, případně s technologiemi umožňujícími výsadby na hraně ochranných pásem.

> MÍSTO S DOBROU ADRESOU



> ROZVOJOVÉ LOKALITY: PROSTOROVÉ REGULACE

Palackého – západ

V rámci předprojektových analýz byly vyhodnoceny zásady pro budoucí revitalizaci ulice. Zejména z jižní strany nedoporučujeme umisťování funkcí, které podporují automobilovou drive--in dopravu. V této části ulice je zapotřebí nadále podporovat městskou hromadnou dopravu. Profil komunikace nebude rozšiřován, stávající cyklostezka bude zachována. Do západní části třídy by bylo vhodné umístit nové stromořadí, tzv. „zelenou linii“, která bude scelujícím a charakterizujícím prvkem celé třídy. Severní části dominuje objekt hypermarketu s rozlehlými parkovacími plochami. Předpokládáme, že s rozvojem investic do stávajících brownfieldů na Palackého třídě dojde k zatraktivnění tohoto „nevyužitého“ pozemku a toto podnítí investice do postupné přestavby těchto ploch, např. investice do parkovacího domu, postupná přeměna charakteru předměstského hypermarketu na jiný, městský typ zástavby. Jižní část je dotčena záměrem výstavby terminálu dálkové autobusové dopravy, který by měl zkultivovat a zpřehlednit stávající stav a navázat na dopravní uzel přednádraží. Zároveň do něj vyústí lávka pro pěší, překlenující železniční koridor a podporující tak příčné vazby ulice.

Palackého – střed

Toto území skýtá obrovský potenciál budoucího rozvoje, zejména celá severní část. Hrozbou může být další zvýšení intenzit dopravy, vyvolané novými funkcemi, proto doporučujeme dopravní napojení z bočních ulic (východ-západ). Nežádoucí je parkování před uliční čarou Palackého třídy. Zelenou linii bude možné ještě posílit o další stromořadí na jižní straně a jednotlivé stromy na severní straně. Volná plocha na nároží s ulicí Hlaváčovou má velký potenciál k naplnění městotvornou funkcí. Dopravní napojení tohoto území je preferováno skrz stávající vjezd, využívaný poštou.

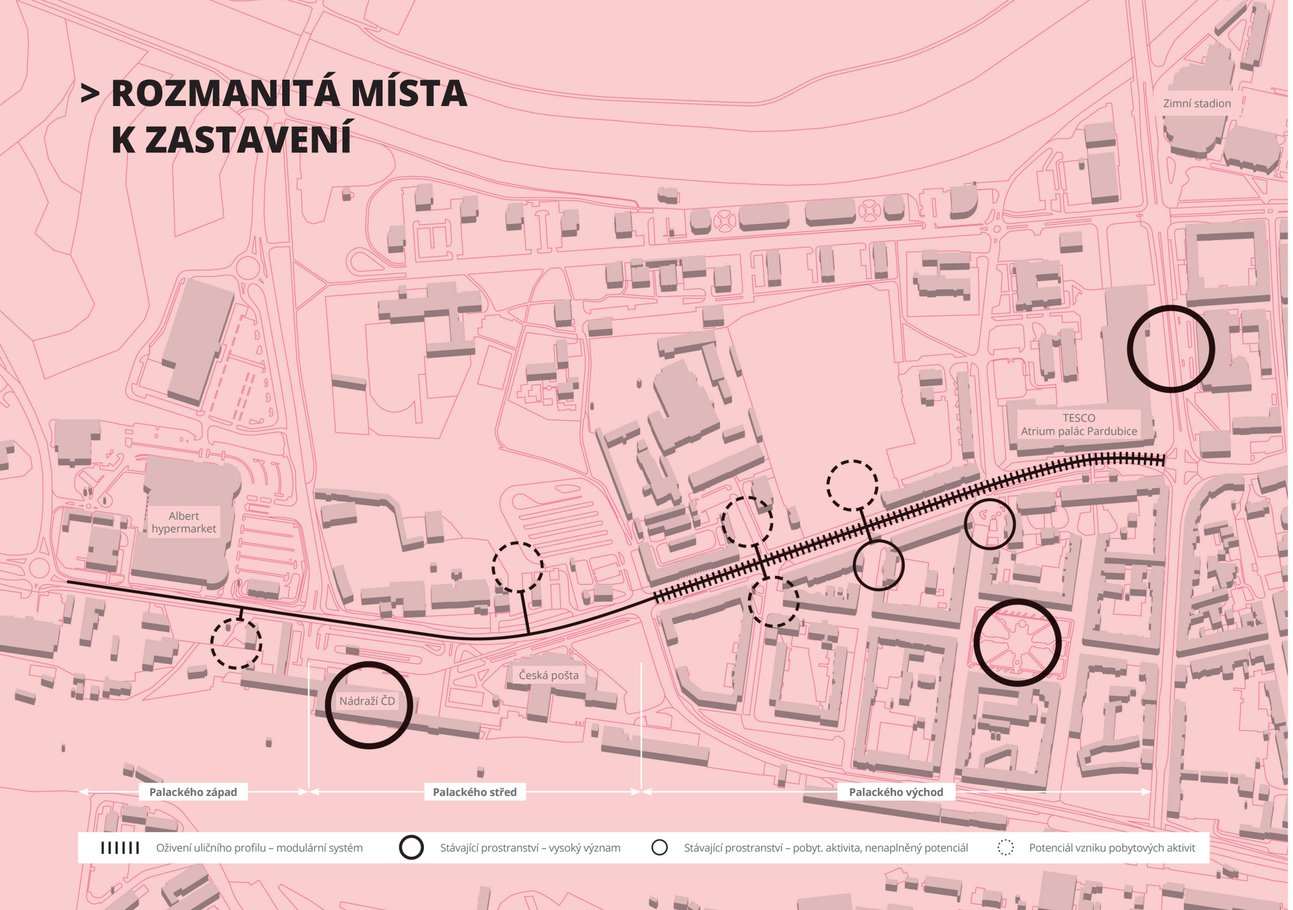
Palackého – východ

Z hlediska budoucího vývoje lokality se jeví jako nejvýznamnější investice do rozvoje území „Prokopky“, která přinese bytovou výstavbu a množství pracovních míst v administrativě a občanské vybavenosti na ploše přesahující 5 ha. Z hlediska dopravní zátěže bude důležité napojení z bočních směrů (východ-západ). Zároveň je stěžejní zachování prostupnosti územím ve všech směrech. Studie by měla přinést možné scénáře, jak oživit a zatraktivnit veřejný prostor. Tento proces můžou nastartovat i drobné městské zásahy, které postupnými kroky pod společnou koncepcí vytvoří podmínky pro setkávání a trávení času všem skupinám obyvatel. Mezi tyto zásahy patří např. lepší trasování cest pro různé uživatele ulice, odstranění bariér, zklidnění dopravy, zlepšení stavu zeleně, odstranění nevhodných prvků zeleně a zásahy vedoucí k nastartování revitalizace zelené infrastruktury pro budoucí generace, funkční veřejné osvětlení, odstranění nevhodných stavebních objektů ve veřejném prostoru, vytvoření podmínek pro intenzivnější využívání veřejného prostoru k oddychovým, kulturním či obchodním aktivitám, zkvalitnění povrchů ulic a designu stavebních detailů, návrh kvalitního a nadčasového mobiliáře.

Pracuju tady za rohem v nové Prokopce. Všude je to kousek – na vlak i do centra. Okolo příjemné kavárny, obchody. Ač jsem nejprve váhal, zda se z Prahy stěhovat do menšího města, teď jsem upřímně rád.



> ROZMANITÁ MÍSTA K ZASTAVENÍ



> VEŘEJNÉ PROSTORY: KONCEPT

Veřejná prostranství jsou první rovinou, přes kterou město vnímáme a poznáváme. Jsou zároveň místem, kde ve městě trávíme nejvíce času. Kvalita veřejných prostranství je základem kvality života ve městě.

Veřejná prostranství plní zároveň roli podpůrné technické a dopravní infrastruktury města, nosné fyzické struktury i ideové metastruktury tj. významového a dějového obsahu města. Jsou tedy ve všech úrovních nedílně propojena s ostatními rovinami města, v rovině determinační i podpůrné. Je tedy zřejmé, že skrze svoji roli v celku města vyžadují systémovou koncepci, provázanou od největšího měřítka celku města až po detail jednotlivých veřejných prostranství.

Charakter veřejných prostranství Palackého třídy je velice proměnlivý. Na západním konci ulice převládá dopravní charakter multimodálního přestupního uzlu přednádraží.

Vysoká intenzita motorové dopravy spolu se svými negativními projevy jsou zde vhodně vyváženy kvalitním designem, vytvářejícím prostorný a přehledný veřejný prostor s vhodně rozmístěnými prvky mobiliáře, dostatkem zeleně, vodními prvky, apod. Intenzita využívání tohoto místa bude v budoucnu ještě podpořena výstavbou přestupního terminálu linkové autobusové dopravy – terminálu B. Tato realizace pomůže iniciovat kvalitativní proměnu veřejného prostranství západním směrem od přednádraží.

Protější severní strana přednádraží prozatím svůj potenciál naplno nevyužívá. Ambicí tohoto území by mělo být navázání na městský charakter zástavby, jaký můžeme zažít ve východní části Palackého třídy. Veřejný prostor může čerpat z možnosti rozšíření parteru vlivem zakřivení ulice a odsazení uliční čáry. Změkčujícím prvkem bude zelený pás prostupující směrem na sever tímto rozvojovým územím.

Ve východní části, kde je městská struktura relativně stabilizovaná, se koncepční studie zaměřuje na možnosti oživení samotného bulváru a také navazujících prostranství, která vznikají na křížení s bočními ulicemi. Přístupů, kterými lze oživení dosáhnout, je několik:

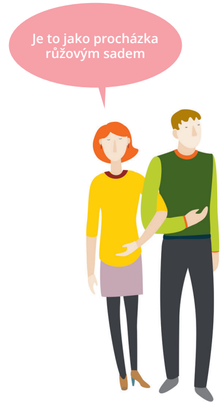
- odstranění nevhodných prvků v podobě dožilého či nekvalitního mobiliáře
- odstranění bariér v podobě stavebních prvků či nevhodně umístěné zeleně
- změna organizace parkování
- zkvalitnění povrchů, záměna za jiný typ povrchu, který přitáhne nové aktivity
- vhodná výsadba zeleně vytvoření stínu, odclonění zdrojů hluku, prachu
- vložení nové atraktivní funkce předzahrádky, herní prvky, vybavenost

Severní hrana Palackého třídy je urbanisticky roztříštěná a neúplná. Je to dáno kombinací tradičního typu zástavby bytových domů, které tvoří uliční čáru a izolovaných bytových domů, volně umístěných v prostoru. Dalším důvodem je dosud prázdná rozvojová plocha Prokopky. Ulice vedoucí k pivovaru skýtá potenciál pro vložení nových aktivit. Napomáhá tomu široký uliční profil s volnou plochou zeleně a vzrostlými stromy.

Naproti tomu napojení ulice Macanovy je již značně determinováno automobilovou dopravou. Tuto křižovatku lze ale také vhodnými dopravními intervencemi humanizovat, zejména neúměrně širokou šíři hrdla napojení na Palackého tř.

Dalším výrazným prostorem je vyústění Jungmannovy ulice. Lidské měřítko této ulice s vzrostlou oboustrannou alejí vytváří příjemný kontrast s šířkou bulváru.

Napojení ulice Havlíčkovy přináší opět změnu charakteru, kterou reprezentuje prostorová velkorysost, doplněná o dominantní působení vzrostlých širokokorunných platanů.



> OBSAHOVÁ STAVEBNICE VEŘEJNÉHO PROSTORU

Cílem nové Palackého třídy je vytvoření fungujícího a plnohodnotného veřejného prostoru pro široké spektrum uživatelů. Transformace celého prostoru není jen posílením mimořádně důležitého komunikačního pěšího tahu, ale je hlavně motivovaná celkovou obsahovou a kvalitativní změnou.

Změna je postavená na propojené paletě nových funkčních prostorů, které sjednotí současný fragmentovaný a nevyužívaný prostor na atraktivní pobytovou destinaci. Navrhovaná prostorová konfigurace integruje celkový výraz ulice a asymetricky vymezuje kontinuální pás na jižní straně pěšího prostoru, do kterého je možné osadit několik nových funkcí aktivní a pasivní rekreace. Pestrá a dobře vyvážená paleta různorodých prostorů vytvoří dobrý předpoklad nového inkluzivního společenského prostoru.

Paleta jednotlivých funkcí bude přímo vycházet z požadavků a očekávání nynějších uživatelů a návštěvníků a zároveň bude muset mít dostatečnou flexibilitu do budoucnosti. Veřejný prostor Palackého třídy není statickým, ale dynamickým společenským prostorem, který se bude neustále vyvíjet a měnit. Z tohoto důvodu je důležité myslet i na funkční adaptabilitu, která je postavená na dobře nastavené modulové a materiálové skladebnosti. Efektivní použití stavebnicových prvků otevírá širokou paletu možností, postavených na programovatelných a spontánních aktivitách.

V případě komplexního a poměrně velkého externího prostoru Palackého třídy je potřeba zvážit použití unikátního stavebnicového systému, který by vytvořil specifický charakter v pěších zónách bulváru. Spolu s touto možností je potřebné zvážit vytvoření manuálu veřejných prostranství, který by byl nestandardně zpracovaný pouze pro tento důležitý městský prostor.

ŘEŠENÍ VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ NA PALACKÉHO TŘÍDĚ MUSÍ SPLŇOVAT TATO NÁSLEDUJÍCÍ KRITÉRIA:

1/ Pestrost a adaptabilita obsahu/funkce

2/ Atraktivní a funkční design

3/ Modularita a efektivní skladebnost

4/ Koordinovaná materiálová paleta a jednotný mobiliář

5/ Nenáročná údržba a péče



1/ Pestrost a adaptabilita obsahu/funkce

Koncepční návrh vychází z vícero možností kombinování exteriérové typologie. Modulový rastr umožňuje navrhovat obsahově hybridní nebo čisté mnohofunkční prostory. Do vymezeného funkčního pásu je tak možno osazovat aktivní funkce, anebo naopak prostory pasivní rekreace a kontemplativního charakteru. Návrh funguje na principu řazení obytných exteriérových pokojů, přičemž každý může být samostatnou typologií. Jednotlivé pokoje je možné seskupovat do bloků. Paleta může např. obsahovat tematická hřiště, mikrozahrady, prostorová sezení, modelované zelené plochy s extenzivní výsadbou nebo jednoduché otevřené zelené plochy. Možnosti jsou otevřené a budou definované v dalších stupních projektové přípravy revitalizace Palackého třídy. Celkovou prostorovou orientaci a hloubkovou pohledovou čistotu udržuje rast nových stromořadí, zasazených do korespondujícího modulu.

Modulové a stavebnicové řešení by mělo nabídnout možnost přidávání nebo redukce obsahových pokojů. První východisková fáze projektu by měla mít jednoduchý minimální charakter a ověřováním a testováním zájmu by mohly být postupně doplňovány specifičtější prostory. Výběr jednotlivých funkčních ploch by mohl být předmětem participace s uživateli.

2/ Atraktivní a funkční design

Řešení vyžaduje kreativní a partnerský návrhový přístup, který přinese charakterové oživení do celého prostoru Palackého třídy. Design jednotlivých prostorů musí splňovat náročná kritéria na bezpečnost a komfort uživatelů a zároveň musí stimulovat jeho aktivní používání. V případě Palackého třídy bude potřebné přinést robustní a atraktivní řešení, postavené na kvalitním detailu a vyváženém měřítku, které bude podřízené pěšímu uživateli.

Aktivní tvořivá spolupráce dopravních inženýrů, krajinných architektů, architektů a městských designerů je dobrým předpokladem celistvého a úspěšného řešení.

Nové tvarové a materiálové řešení nemůže být jen doplňkovou vrstvou v existujícím prostoru ulice, ale musí být spojujícím a hlavně sjednocujícím prvkem. Důležitou fází navrhování bude celkový audit ulice a odstranění všech nežádoucích elementů, vrstvených bariér a vizuálního smogu, který by mohl nové řešení znehodnocovat.

3/ Modularita a efektivní skladebnost

Navrhované koncepční řešení vychází ze základního modulu 2,5 × 2,5 m v maximální příčné šířce 7,5 m. Pás funkčních ploch může pracovat s násobky tohoto modulu. V případě Palackého třídy pracujeme s příčným 5 m nebo 7,5 m modulem. Ze čtvercového rastru je možné derivovat různé tvarové konfigurace a kompozice. Modul umožňuje tvarové zaoblování se dvěma kombinačními poloměry 2,5 m a 1,25 m. Prolínáním dvou posunutých modulových mřížek se variace znásobují.

Modulární systém pracuje s různou prostorovou a materiálovou artikulací „hrany“ a „výplně“ funkčních prostorů. Jednotlivé segmenty mohou být zapuštěné, zvýšené nebo kombinované. Tvarová hrana a obvod obsahových ploch může vytvořit jednoduché a atraktivní sezení. Navrhovaný modul umožňuje efektivní použitelnost existujících materiálových elementů včetně kombinovaného dláždění. Stromořadí jsou podobně zasazená do modulového rastru, a to ve vzdálenostech 10 m. Navrhovaný modulový rastr je pouze doporučený a bude dále rozpracován v navazujících projektových fázích.

4/ Koordinovaná materiálová paleta a jednotný mobiliář

Důležitou částí budoucího detailního návrhu bude koordinovaný výběr vhodných materiálů v kombinaci s vhodným mobiliářem. Vhodnější je menší materiálový rozptyl, ale větší práce s detailem, měřítkem a rastrem. Výběr by měl nabídnout větší flexibilní použití. Pěší zóna a funkční pokoje budou intenzivně využívané, a proto je potřebné vybírat materiály a elementy, které jsou vysoce kvalitní, vyššího standardu a hlavně odolné vůči dlouhodobé intenzivní zátěži. Palackého třída byla komponovaná v moderním velkorysém duchu a je lemovaná modernistickou zástavbou, a proto je historizující a ornamentální materiálová paleta pro prostor pěší zóny nevhodná. Stejně to platí i pro výběr jednotlivých prvků mobiliáře včetně prvků osvětlení.

5/ Nenáročná údržba a péče

Celkový prostor bude potřebovat kvalitní režim pravidelné údržby. Mechanika stavebnicového systému by měla napomoci rychlé výměně poškozených prvků. Navrhovaná materiálová paleta by měla splňovat všechny předpoklady bezproblémové celosezónní údržby.

> PRINCIPY SKLADBY MODULÁRNÍHO SYSTÉMU

A/ **Prefabrikát A**
radius 1.25 m



Možnosti tvarování v mřížce 7,5 × 7,5 m



B/ **Prefabrikát B**
radius 2,5 m



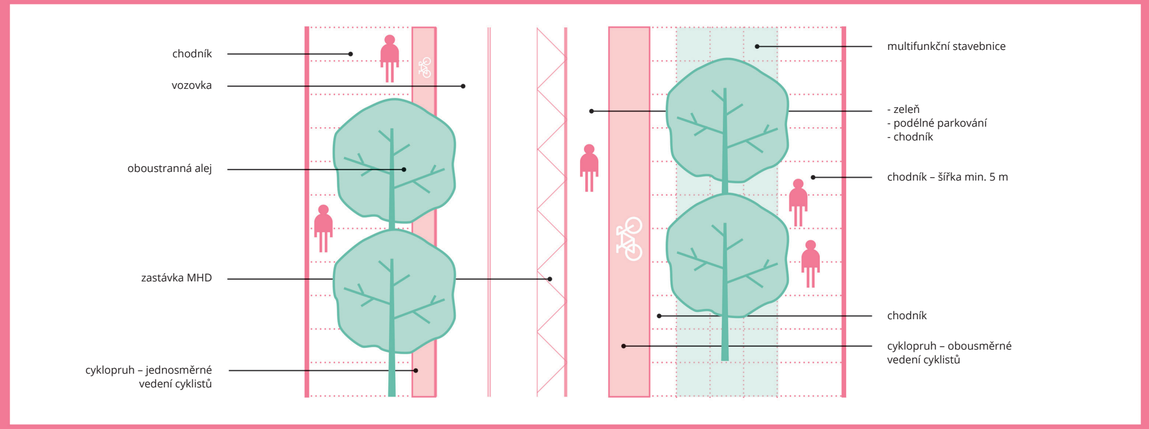
Možnosti tvarování v mřížce 7,5 × 7,5 m



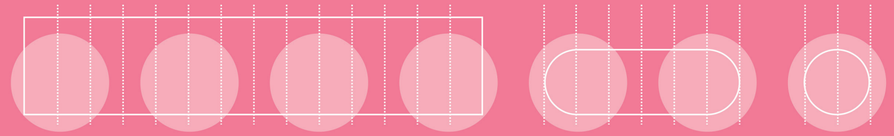
A+B/ **Kombinací dílů A a B lze skládat tvary libovolné délky a složitosti**



SCHÉMA ULIČNÍHO PROFILU (VÝCHOD)



4/ **Výsadba stromů v modulech s rozestupy kmenů 10 m**



> PŘÍKLADY MOŽNÉ NÁPLNĚ JEDNOTLIVÝCH MODULŮ:

01 Malý letní pavilon. Lehká konstrukce. Variabilní řešení s možnou adaptabilitou.

02 Senzorická zahrada. Ornamentální charakter. Místo pro seniory.

03 Modulové kruhové prostory. Zvýšené sezení. Možná květinová výsadba.

04 Kombinované prostory. Mikroparkový charakter a sezení v měkké ploše. Mlat a dynamická výsadba. Velké měřítko.

05 Jednoduchý zvýšený trávník s identifikačním stromem. Možné sezení po obvodu.

06 Malé jeviště. Mikroamfiteátr se zapuštěným sezením.

07 Skatepark a místo pro teenagery. Betonový nabarvený povrch. Skateboardové tvarování.

08 Malý zelený prostor určený pro prostorovou výsadbu.

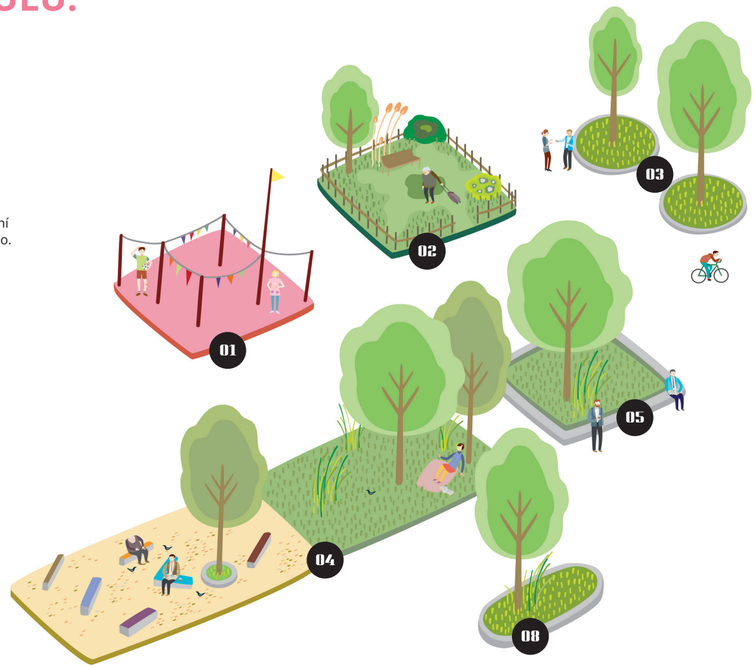
09 Interaktivní fontána. Aktivní zapuštěný prostor s jednoduchou tryskovou fontánou.

10 Dětské hřiště. Specifické herní prvky. Pryžový povrch. Možnost umístění herních prvků i pro dospělé.

11 Velká jednoduchá travnatá plocha. Volný exteriérový nábytek. Relaxační prostor a čítárna.

12 Prostor vytvořený obloukovými modulovými elementy. Mikroprostor s výškovou modelací terénu.

13 Terasová tribuna. Dřevěný povrch. Sezení a společenské aktivity.







> DETAIL 1
PROSTOR PŘED PIVOVAREM

Ulice vedoucí severním směrem k pivovaru z dopravně významné křižovatky s ulicí Macanovou. Pozice ulice je jasně definována k ose vjezdu do pivovarského dvora. Profil ulice je široký odpovídající výšce přilehlého věžového bytového domu. Na vozovku navazuje řada parkovacích stání a široký pruh trávníku se stromořadím. Předpolí budovy pivovaru je vyhrazeno pro parkování automobilů.

Navrhované úpravy tohoto prostoru počítají s přemístěním parkování do méně exponovaných pozic. Silnou, avšak zanedbanou stránku v podobě plochy zeleně navrhujeme posílit přidáním stromořadí a dalších solitérních stromů. Prostor mezi stromy bude vyplněn mlatovým povrchem a navíc bude uliční prostor doplněn novým chodníkem, vedoucím k pivovarské restauraci. Předpolí pivovaru tak nabídne atraktivní prostor pro letní restauraci a trávení volného času.

> Předpolí pivovaru nabídne atraktivní prostor pro letní restauraci a trávení volného času.

Mezi stromy lze umístit odpočinkové či herní prvky pro děti, lze využít jako tržiště nebo výstavní prostor. Jihovýchodní nároží křižovatky je navrženo k zastavění.

D1 Detaily návrhu viz. koncepční řešení na str. 86



01 – řada automobilů tvoří vizuální bariéru, **02** – stromy jsou ve špatném zdravotním stavu,
03 – nevyužívaný veřejný prostor, **04** – pohledově upozaděná vstupní fasáda pivovaru



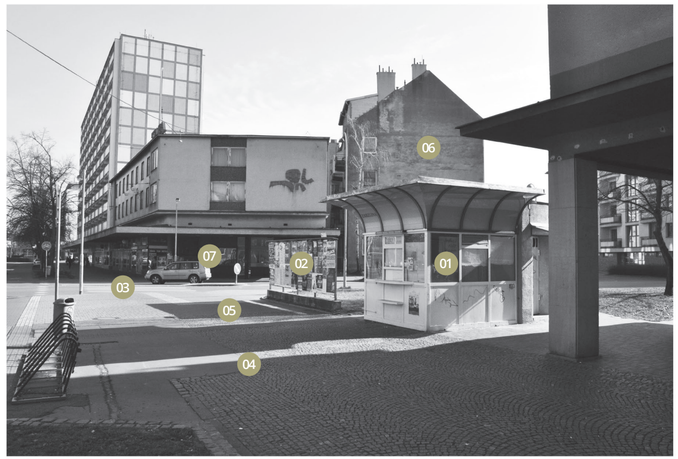
> DETAIL 2
PROSTOR NAPOJENÍ ULICE MACANOVY

Toto území je velmi ovlivněno intenzivní automobilovou dopravou. Ústí ulice je široce rozevřené, nepřátelské k pěší dopravě. je umístěno několik vizuálních i prostorových bariér v podobě plakátovací plochy a nevhodně umístěného kiosku. Zpevněné plochy jsou nelogicky fragmentovány drobnými travnatými plochami. Blok domů v Nerudově ulici není do tohoto „náměstíčka" vhodně ukončen – slepá fasáda vybízí k dostavění.

Koncepční studie si zde klade za cíl zejména vylepšení dopravního řešení ve prospěch pěších. Je navržena zvýšená křižovatková plocha a zúžení profilu vozovky. Toto řešení zajistí komfortnější

> Uvolnění prostoru nároží a umožnění aktivnějšího využívání parteru.

přecházení a zároveň rozšíření chodníku na východní straně „náměstíčka". Návrh preferuje vhodnější umístění kiosku dále od nároží domu, čímž dojde k uvolnění prostoru nároží a umožnění aktivnějšího využívání parteru. Plochy se stávajícími vzrostlými stromy studie sceluje do jednoho velkorysého trávníku.



01 - nevhodné řešení a umístění kiosku tvoří bariéru v prostoru, **02** – výlepová plocha tvoří vizuální bariéru v prostoru, **03** – široké hrdlo vozovky ulice Macanovy, **04** – materiálová nesourodost, 0**5** – absence vzrostlé zeleně, **06** – nedostavěné nároží, **07** – temný a vizuálně nepřívětivý parter

D2 Detaily návrhu viz. koncepční řešení na str. 86



> DETAIL 3
PROSTOR NAPOJENÍ ULICE JUNGMANNOVY

Vyústění ulice Jungmannovy je z prostorového hlediska definováno nevhodně umístěnou novostavbou objektu „Babylon“. Hmota tohoto objektu uzavírá průhled ulicí a pocitově brání plynulému propojení s rozvojovou lokalitou „Prokopky“. Charakter tohoto „náměstíčka“ tvoří kruhové rabátko s nízkou keřovou výsadbou a okolo něj vysázenou čtveřicí vzrostlých stromů. Kladně lze hodnotit využívání prostoru pro umístění prodejních stánků.

Návrh toho prostoru uvažuje s odstraněním objektu prodejny „Babylon“. Stávající nefunkční a těžko udržovatelné rabátko navrhuje odstranit a uvolnit plochu pro pořádání aktivit v podobě trhů či výstav. Zákoutí na východní straně prostoru doporučuje vyčistit od nevhodných nánosů mobiliáře a reklamních poutačů a oživit jej vložením vodního prvku. Nevhodně navrženou rampu do stávajícího objektu navrhuje orientovat podél fasády, aby netvořila prostorovou bariéru. Plochu náměstíčka rozšířit do hloubky Jungmannovy ulice a iniciovat tak možný rozvoj aktivnějšího parteru stávajících domů.

> Uvolnění plochy pro pořádání aktivit v podobě trhů či výstav.



01 – nevhodné umístění objektu – vizuální a dopravní bariéra ve veřejném prostoru, **02** – nevyhovující a zanedbané rabátko je bariérou v prostoru, **03** – zeleň ve špatném zdravotním stavu, **04** – nevhodně umístěné parkoviště – velký zábor uličního prostoru, **05** – umístění kontejnerů neodpovídá významu místa

D3 Detaily návrhu viz. koncepční řešení na str. 87



> DETAIL 4
PROSTOR NAPOJENÍ ULICE HAVLÍČKOVY

Tento prostor je ze všech řešených subprostorů definován nejméně. Palackého třída je v místě křižovatky s ulicí Havlíčkovou rozvolněná, bloková zástavba je zde přerušena a nahrazena solitérními objekty. Dominantním prostorotvorným prvkem je vzrostlá skupina platanů s širokými korunami. Prostor obsahuje zastaralý a nevhodný mobiliář.

Studie navazuje na silnou stránku místa, kterou je bezesporu zeleň, a tu se snaží ještě posílit rozšířením výsadby směrem k jihu. Zeleň by měla být v tomto případě tím, co prostor charakterizuje. Na jakousi prostorovou neukotvenost návrh reaguje změnou charakteru povrchu pod stromy a tím se snaží prostor nově definovat. Navržen je propustnější dlážděný povrch z kostek drobnějšího měřítka a jiné barevnosti. Cílem by mělo být vytvoření podmínek, které povedou k aktivnějšímu využívání tohoto veřejného prostranství v podobě umístění trhů nebo výstav

> Zeleň by měla být v tomto případě tím, co prostor charakterizuje.

Navržena je též nová, vhodnější pozice zmrzlinového stánku.

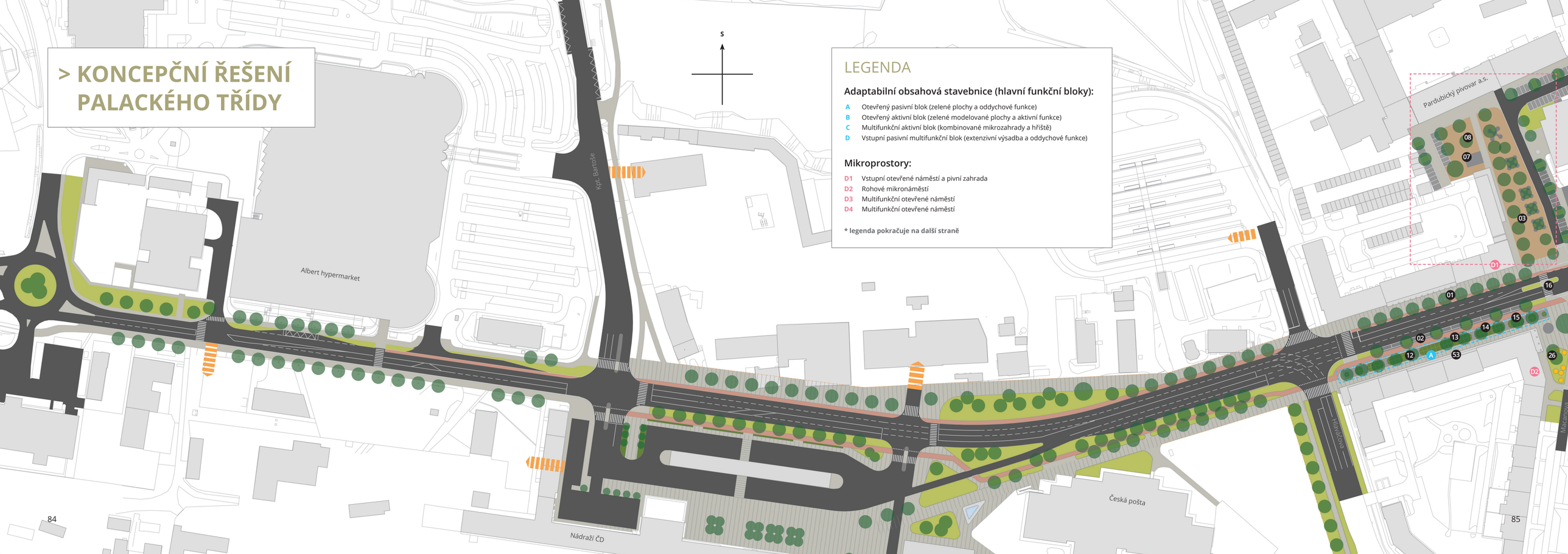
D4 Detaily návrhu viz. koncepční řešení na str. 87



01 – parkovací stání v hlavové pozici zabraňuje průhledu do Havlíčkovy ulice, **02** – sporný design laviček, **03** – nevhodně řešený parter bytového domu, **04** – zastaralý design kiosku



> KONCEPČNÍ ŘEŠENÍ PALACKÉHO TŘÍDY



LEGENDA

Adaptabilní obsahová stavebnice (hlavní funkční bloky):

- **A** Otevřený pasivní blok (zelené plochy a oddychové funkce)
- **B** Otevřený aktivní blok (zelené modelované plochy a aktivní funkce)
- **C** Multifunkční aktivní blok (kombinované mikrozahrady a hřiště)
- **D** Vstupní pasivní multifunkční blok (extenzivní výsadba a oddychové funkce)

Mikroprostory:

- **D1** Vstupní otevřené náměstí a pivní zahrada
- **D2** Rohové mikronáměstí
- **D3** Multifunkční otevřené náměstí
- **D4** Multifunkční otevřené náměstí

*** legenda pokračuje na další straně**



01 Severní pěší promenáda, nové stromořadí
02 Podélné parkování
03 Volné prostorové sezení v kombinaci s novým stromořadím
04 Nový objekt
05 Zastávka MHD
06 Cyklostezka
07 Lehký pavilónový objekt
08 Pivní zahrada Pardubického pivovaru
09 Vstup do nové rozvojové lokality
10 Nová uliční čára volného propustného charakteru
11 Možný vjezd do developmentu
12 Rovné zelené plochy bez modelace v úrovni terénu
13 Rovné zelené plochy se zvýšeným okrajem na sezení
14 Rovné zelené plochy s kombinovaným okrajem
15 Rovné zelené plochy bez modelace v úrovni terénu
16 Přechod pro chodce

17 Modelované zelené plochy s kombinovaným okrajem
18 Zelená aktivní plocha s modelovaným terénem
19 Přírodní dětské hřiště s modelovaným terénem a přírodními herními prvky
20 Dětské hřiště (3–10 let)
21 Miniamfiteátr a pódium
22 Dětská mikrozahrada
23 Senzorická zahrada
24 Otevřené náměstí s jednoduchým městským mobiliářem
25 Otevřené městské nároží s možností umístění kiosku ve střední poloze
26 Upravená zelená plocha s bodovými herními prvky
27 Prostor pro dynamickou výsadbu travin
28 Prostor pro různé houpací prvky i pro dospělé
29 Otevřený prostor s mobilním mobiliářem
30 Zvýšené zelené plochy na sezení
31 Zelený modelovaný park s bodovým sezením a herními prvky
32 Izolační výsadba z travin
33 Prostor pro izolační zeleň (extenzivní výsadba)
34 Prostor pro izolační zeleň (extenzivní výsadba)
35 Zelená modelovaná plocha s bodovou výsadbou
36 Prostor pro izolační zeleň (extenzivní výsadba)
37 Pamětní místo jako společenský prostor (historická poloha synagogy)
38 Vertikální navigační prvek, branding Palackého třídy
39 Přechod pro chodce kombinovaný s přejezdem pro cyklisty
40 Zastávka MHD
41 Zastávka MHD
42 Upravený zelený prostor s výsadbou
23 Prostorové sezení kombinované s novou výsadbou stromů
44 Dětské hřiště pro nejmenší (1-3 roky)
45 Upravený zelený prostor s jednoduchou modulací terénu
46 Obousměrná cyklostezka
47 Severní pěší promenáda, nové liniové stromořadí
48 Přechod pro chodce
49 Prodloužení úpravy chodníku s doplněním stromořadí
50 Vizuální úprava existujících ramp a lávky
51 Vizuální úprava existujících objektů
52 Zatraktivnění pěšího průchodu na pěší třídu
53 Jižní pěší trasa. Bulvár s aktivním parterem

5

> ZÁVĚRY



> ZÁVĚRY A VYBRANÁ DOPORUČENÍ

Otevřený a partnerský proces návrhu transformace

1. Proces zpracování koncepční studie nabídl možnost interakce mezi zpracovateli, obyvateli, majiteli pozemků, živnostníky, angažovanou odbornou i laickou veřejností. Proces odhalil množství drobných, ale i zásadních detailů a pochopili jsme díky němu potřeby různých uživatelů. Významně jsme rozšířili databázi kontaktů aktérů v ulici a z veřejnosti a podařilo se navázat korektní vztahy. Možnost pracovat s touto databází v budoucnu vnímáme jako možnost zefektivnění procesu výstavby a transformace zásadního městského prostoru.
2. Organizace dopravního uspořádání, stejně jako umístění technické infrastruktury by mělo být podřízeno kompozici celku. Parciální projekty sledují logiku koncepční studie. Nedochází tedy k plýtvání zdroji a prodlužování procesů z důvodu neinformovanosti jednotlivých aktérů.
3. Je zde riziko nekoordinované výstavby v krátkém časovém úseku. Musíme vědět a být připraveni na koordinaci stavebních prací. Je třeba jasně definovat požadavky města budoucím investorům a hledat průsečíky možné spolupráce, která se promítne do kvalitního systému veřejných prostranství. Při návrhu budoucí podoby Palackého třídy se jeví zásadní koordinace záměrů správců technické infrastruktury.
4. Město má nástroje, jak hledat prostředky ke zlepšení služeb. Město, resp. její akciová společnost Rozvojový fond Pardubice, vlastní několik nebytových prostor. Skladbu a náplň budoucích nájemců může ovlivnit. Doporučujeme městu zahájit jednání např. s vlastníkem objektu „Babylon“ o možném odstranění stavby a nabídnutí adekvátní náhrady komerčních prostor.
5. O revitalizaci Palackého ulice je velký zájem a informovanost o procesu transformace je jedním ze základních předpokladů úspěšného řešení.
6. Nezastavěná plocha u pošty – v majetku města, rezerva pro budoucnost. Preferuje se městotvorná funkce. Funkce by měla být definovaná v otevřené komunikaci s veřejností. Mohla by být použita testovací metoda dočasného provozu.
7. Čerpací stanice je dočasnou stavbou, studie doporučuje neprodlužovat její provoz a nahradit jinou funkcí.
8. Vytvoření společné interaktivní platformy komunikace projektu by vytvořilo dobrý základ pro koordinovaný postup při změnách v území. Platforma by mohla mít podobu specializované digitální webové stránky s řízeným přístupem stakeholderů a aktérů v území. Vytvořením platformy by vznikla i funkce centrálního koordinátora a projektového manažera projektu.
9. Vytvoření možnosti participačního procesu při formování obsahu veřejných prostor by bylo benefitem celého projektu a umožnilo by obyvatelům aktivně vstoupit do procesu formování návrhu.

Veřejné prostory a jejich obsahová a prostorová struktura

10. Jednotlivé funkční prostory musí být zasazené do dobře propojeného a integrovaného prostoru ulice, který je formovaný principy městské mobility s artikulovanou a viditelnou prioritou chodců.
11. Jednotlivé veřejné prostory musí být komponované v přímé souvislosti s aktivním parterem a jeho městotvorným charakterem. Takto je možné rozvinout hybridní a komplementární typologii.
12. Palackého třída potřebuje efektivní a adaptabilní řešení do budoucnosti. Řešení by mělo vytvořit širokou a pestrou paletu funkčních veřejných prostorů, které je možné realizovat jako kombinovanou stavebnici, postavenou na univerzálním prostorovém modulu a jednotné materiálové paletě. Pás jednotlivých pobytových veřejných prostorů je definovaný kontinuálním prostorovým pásem, který odděluje, anebo propojuje pěší bulvár s cestní komunikací. Prvky prostorové stavebnice je možné použít i mimo vyznačený prostor, a to hlavně v křižných uzlových veřejných prostranstvích.
13. Budoucí obsahovou definici jednotlivých veřejných prostor je možné otestovat dočasnými řešeními a intervencemi, které pomůžou pozorováním v konkrétním prostoru a v limitovaném čase vyvrátit nebo potvrdit správnost záměru.
14. Veřejná prostranství vzniklá rozšířením ulic (ve studii nazýváme náměstíčka) nabízejí

potenciál k tvorbě příjemných pobytových míst. Tato místa napomohou v orientaci a obohatí charakter, různorodost veřejného prostoru lineární městské třídy. Jsou to místa, na kterých se přirozeně pohybují pěší různého věku, pohlaví a ekonomického statusu, tedy děti, studenti, rodiče, produktivní ženy i muži a senioři. Tato místa jsou v současnosti kvůli svému neudržovanému vzhledu a potemnělosti místy, kde se shromažďují obyvatelé Pardubic se sociálně nižším statusem. Zlepšením vzhledu, prosvětlením a zvýšením přítomnosti jiných lidí, kteří prostorem nejen procházejí, ale také se zastaví (např. v kavárně či v obchodě) se přirozeně zvýší bezpečnost a omezí možnosti vzniku potenciálně nebezpečných situací. Údržba těchto prostor je pro zvýšení bezpečnosti mimořádně důležitá.

15. „Oči ulice“ způsobují, že je prostor pod sociální kontrolou a pomáhá přirozeně omezovat nepříjemné střety mezi různými obyvateli.

16. Koncepční studie považuje za důležité zahájit diskuzi o vzhledu a využití pěší lávky u obchodního centra. Stávající lávka pro pěší způsobuje řadu problémů v údržbě a bezbariérovém užívání veřejného prostoru. Doporučujeme hledat možné způsoby intervencí, kterými by došlo ke zmírnění vyvolaných komplikací a ke zkvalitnění architektonického výrazu navazující dvojice komerčních objektů „kostek“. V navržené koncepční studii je funkce lávky nahrazena úrovňovým překonáním Palackého třídy.

17. Koncepční studie doporučuje přehodnotit systém veřejného osvětlení. Osvětlení doplní hlavně do podloubí domů, kde v současnosti schází.

Efektivní mobilita

18. Palackého třída by měla být funkční pro jednotlivé dopravní módy ve vztahu k charakteru jejího užívání. V prostoru se zlepší podmínky zejména pro pěší, cyklisty i MHD. Dojde ke zvýšení komfortu ploch pro pěší, zvýšení bezpečnosti přecházení ulice, narovnání cyklostezky a zlepšení rozhledových poměrů pro snížení rizika kolize s chodcem a dopravní uspořádání komunikace a zastávek pro MHD tak, aby byla zajištěna co nejvyšší plynulost a preference vozidlům MHD. Koncepční studie má za ambici maximálně podporovat tyto dopravní módy, které jsou pro město dlouhodobě udržitelné.

19. Zastávky veřejné dopravy mají významnou městotvornou funkci a mohly by výrazně napomoci zlepšení fungování celého prostoru. Čistota, bezpečnost (osvícenost označníků a prostoru v jejich okolí) výrazně zvýší komfort pěších a užívajících MHD. Protože jsou to právě ženy různého věku, které MHD využívají častěji než muži, stejně tak v mimopracovních hodinách, toto opatření mimořádně citlivě reaguje právě na komfort žen, které oblastí procházejí nebo v ní bydlí. Na zastávkách doporučujeme osadit i prvky dynamického informačního systému, který by čekajícím indikoval příchod spojů MHD.

20. Podpora elektromobility/carsharingu. V prostoru ulice by mohla vzniknout místa s dobíjecími stanicemi a vyhrazená místa pro sdílení aut.

Environmentálně chytrá Palackého třída

21. Předpokladem zdárného naplnění představy zdravého a přívětivého prostředí Palackého třídy je příprava dostatečných prostorových podzemních i nadzemních podmínek pro rozvoj kvalitní vzrostlé zeleně. Zdravý strom zajistí žádoucí ochlazování prostředí a přistínění v parných letních měsících, dostatečné odpařování vody a zapojení do hospodaření s dešťovými vodami. Koncepčně řešená kvalitní vzrostlá alej je prokazatelným nástrojem ke zkvalitnění mikroklimatických podmínek ve městě.

22. Pozornost věnovaná podpoře přirozeného vsakování a odpařování vody, zpomalení jejího povrchového odtoku, koncipování plošných záhonů a ploch pokrytých druhově pestrou vegetací, použití vodopropustných dlažeb a povrchů.

23. Žijeme v době měnícího se klimatu, která se projevuje stále častějšími změnami počasí, nárazovými srážkami silné intenzity. Vzrostlé stromy napomáhají městu tím, že dešťovou vodu okamžitě vstřebávají kořenovým systémem. Při hospodaření se zelení a povrchy se řídíme pravidlem, že nejlepší voda pro město je taková, která neproteče kanalizačním systémem.

24. Založení kvalitního páteřního stromořadí díky vytvoření dostatečných podmínek pro jejich zdárný růst a uplatnění dostatečné, odborné a finančně zajištěné následné mnohaleté povýsadbové a udržovací péče by se mělo stát jednou z nejvýznamnějších ambicí celého projektu. Vegetační prvky – stromy, skupiny stromů, keře i trvalky a trávníky vykazují proměnlivost v čase i prostoru a k naplnění původní myšlenky a záměru nestačí „pouhé“ založení. Výsadbou rostlin ta nejdůležitější část práce s prostorem teprve začíná a je třeba velké odbornosti, zodpovědnosti, finanční podpory, koncepčního a trvalého přístupu pro zapěstování kvalitních alejových dřevin, bohatých, druhově pestrých záhonů, funkčních travnatých ploch i tvarovaných živých plotů.

25. Druhově pestré záhony přispějí k zatraktivnění Palackého třídy, vnesení barvy a proměnlivosti, lákají hmyz, pozitivně působí na lidskou psychiku.

26. Odpadové hospodářství – nadzemní kontejnery zpravidla působí v prostoru rušivě. Proto je ideální umísťovat je dovnitř objektů nebo výklenků urbánní struktury. Studie doporučuje prověření zakomponování podzemních kontejnerů do veřejného prostranství. Je nutné navrhnout i správné rozmístění odpadkových košů a jejich údržbu, protože ty bývají v opačném případě největším zdrojem degradace veřejných prostranství.

Výjimečný charakter a značka ulice

27. Charakter ulice je tvárnou a dynamickou kvalitou, kterou je potřeba aktivně tvořit a udržovat. Velký a pozitivní dopad na vnímání ulice by mohlo mít vytvoření jednotného grafického vizuálu ulice, který by kromě ulice definoval i programové a obsahové principy.

28. Charakter ulice tvoří i nový systém orientace a navigace, který je kompatibilní s jednotným grafickým manuálem a značkou ulice.

29. Použití koordinovaného mobiliáře, veřejného osvětlení a materiálové palety povrchů může vytvořit unikátní kombinaci kvality, která bude vázaná jen k Palackého třídě. Takto je možné přispět k její charakterové výjimečnosti.

30. Nový charakter ulice je možné oživit integrovaným zakomponováním stálých a dočasných uměleckých děl a instalací. Před aplikací je potřebné vytvořit strategii a závazný manuál osazování uměleckých děl a historických památníků.

31. Místo po bývalé synagoze má potenciál vzniku významné mentální dominanty, přihlášení se k historii – nastavení spolupráce s Židovskou obcí v Praze. Podporujeme přípravu výtvarné soutěže, která by měla být od počátku koordinována s přípravou rekonstrukce prostoru.

32. Podpora oživování veřejných prostorů – Palackého třída bude v rámci Strategie pro kulturu a kreativitu jednou z klíčových lokalit pro pořádání akcí. Město může hledat kroky k aktivaci a nastavení spolupráce s místními.

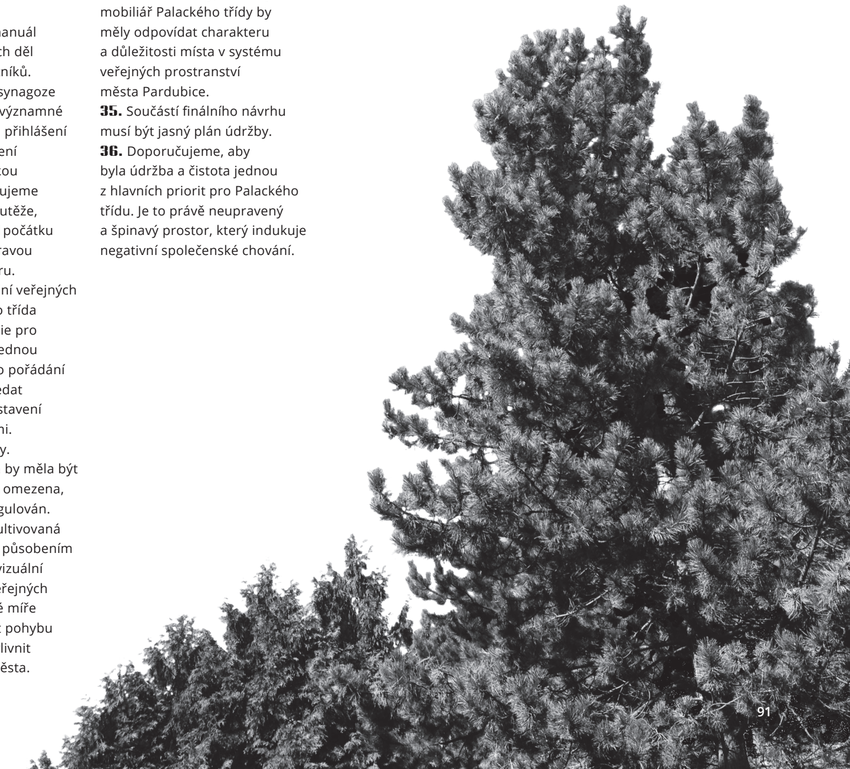
33. Regulace reklamy. Velkoplošná reklama by měla být zásadním způsobem omezena, jiný druh reklamy regulován. Neregulovaná a nekultivovaná forma reklamy svým působením negativně ovlivňuje vizuální a pobytové kvality veřejných prostranství, ve velké míře ohrožuje bezpečnost pohybu a provozu a může ovlivnit také image celého města.

Kvalitní detail a údržba

34. Nové povrchy, městský mobiliář Palackého třídy by měly odpovídat charakteru a důležitosti místa v systému veřejných prostranství města Pardubice.

35. Součástí finálního návrhu musí být jasný plán údržby.

36. Doporučujeme, aby byla údržba a čistota jednou z hlavních priorit pro Palackého třídu. Je to právě neupravený a špinavý prostor, který indukuje negativní společenské chování.







6

> DALŠÍ KROKY

> PŘEDPROJEKTOVÁ PŘÍPRAVA

1

Studie bude prezentována odborné i laické veřejnosti a poradním orgánům Rady města Pardubic.

Po přijetí vize Palackého > víc než spojka (schválení záměru zastupitelstvem města) nutno kontinuálně pokračovat v procesu přípravy realizace. Je vhodné využít moment aktivace hlavních aktérů v území a posunout doporučení koncepční studie do fáze zadání projektové dokumentace.

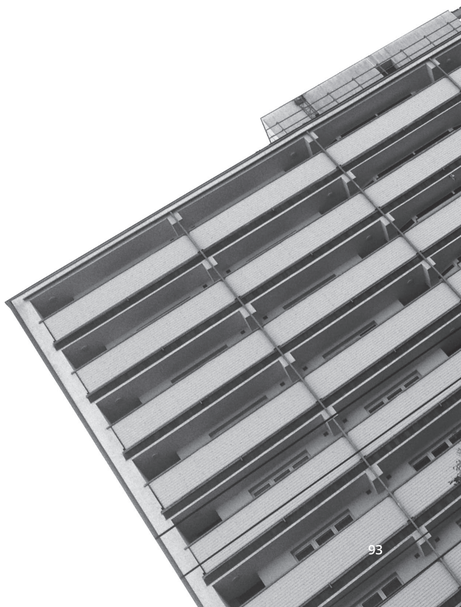
2

Před finální revitalizací Palackého třídy nebo její částí se nabízí provést „úklid“. Tento úklid by mohl obsahovat inventarizaci všech nadbytečných a nefunkčních prvků a následné odstranění či úpravu. Tento krok by mohl ještě více ukázat kvalitu uličního profilu a mohl by být vhodným testovacím krokem. Zároveň by se měly podporovat aktivity sloužící k oživování veřejného prostranství Palackého třídy. Na těchto dočasných aktivitách by se dala stavět i budoucí podoba detailu ulice. Tyto aktivity mohou mít velký význam při udržování zájmu veřejnosti v další fázi transformace Pardubic. Je vhodné pro tyto aktivity hledat místní sdružení, spolky nebo sousedské iniciativy. Proces čištění ulic lidmi ve spolupráci s městem může mít výrazně pozitivní mediální obraz.

3

Nejdůležitějším krokem bude nalezení vhodného partnera/projektanta pro zpracování projektové dokumentace.

Z důvodu vysoké složitosti a komplexnosti úlohy doporučujeme již v této fázi ustanovit projektového manažera, který by koordinoval záměry všech aktérů v území.



7

> PŘÍLOHY



> SLOVNÍČEK, SEZNAM ZKRATEK

DpmP	Dopravní podnik města Pardubic, a. s.
EOP	Elektrárny Opatovice, a. s.
GI	Green infrastructure (zelená, případně přírodní infrastruktura území) představuje soubor územních segmentů, tvořených biologicky aktivními povrchy. Jednotlivé prvky GI projevují rozdílnou míru přírodní hodnoty – od prvků městského prostředí (parky, hřbitovy, aleje a uliční stromořadí, zahrady škol, nemocnic atd.) přes zelené klíny příměstských lesů a zelené prstence až po ekologicky stabilní segmenty krajiny (s různou mírou institucionální ochrany).
kongesce	Dopravní zácpa, neprůjezdnost
MHD	Městská hromadná doprava
MmP	Magistrát města Pardubice
MmP OD	Magistrát města Pardubice, Odbor dopravy
MmP OHA	Magistrát města Pardubice, odbor hlavního architekta
MmP OŽP	Magistrát města, Pardubice, Odbor životního prostředí
MOI	Úřad městského obvodu Pardubice I
MOI (OD)	Úřad městského obvodu Pardubice I Odbor dopravy a životního prostředí
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SmP	Služby města Pardubic, a. s.
SSZ	světelné signalizační zařízení (semafor)
Stakeholder	Fyzická osoba nebo firma se zájmy v daném území
SVJ	Společenství vlastníků jednotek
Systém zeleně	Je síť vzájemně propojených a účelně upořádaných skladebných prvků GI, které plní očekávané funkce v souladu jak s urbanistickou koncepcí území, tak i s koncepcí uspořádání krajiny.
vegetační prvek	Je základní prostorotvorná složka díla zahradní či krajinářské tvorby. Vegetační prvek je určen fyziognomií (vzhledem), prostorovým uspořádáním rostlin a způsobem pěstování.

> DOVĚTEK K DOPRAVĚ

Navrhované úpravy v oblasti vedení automobilové dopravy se týkají změny příčného uspořádání v některých částech východní části Palackého třídy a parkování. Jak již bylo zmíněno, automobilová doprava je v prioritách pod upřednostňovanou MHD především v prostoru zastávek a v úseku navazujícím na vyhrazený pruh pro vozidla MHD. Křížení pěších vazeb při odbočování na vedlejší komunikace navazující na Palackého třídu by mělo být řešeno ve výškové úrovni pohybu pěších (zvýšené křižovatkové plochy, příčné prahy). Konkrétní zásady dopravního napojení přilehlých rozvojových lokalit jsou popsány v kapitole věnující se této problematice. Návrh šířkově uvažuje s možností umístění podélného parkování ve východní části ulice. Byla posouzena možnost umístění podélného parkování v parkovacích zálivech. Vzhledem k vazbě na plynulost dopravy a zejména MHD při zajíždění a vyjíždění automobilů z parkovacích míst bude umístění parkovacích stání prověřeno v dalších stupních projektové dokumentace.

> BILANCE ZELENĚ

PALACKÉHO TŘÍDA – ZÁPAD

Stromové patro zde na jižní straně zastupují zbytky letitých topolů na soukromých pozemcích, na straně severní je stávajících pouze několik dřevin bez výrazného konceptu výsadby na širší vztahy. Patří sem sloupovité duby podél budovy obchodního domu Hypernova na soukromém pozemku a dílčí výsadba podél chodníku u McDonald's. V západní části je široký travnatý prostor s možností dosadeb.

PALACKÉHO TŘÍDA – STŘED

V prostoru přednádraží je podél komunikace nově vysazeno 14 ks mladých lip Tilia x vulgaris Pallida ve vzdálenosti 12 m od sebe, podsazených živým plotem ze sloupovitého tisu a doprovázených pásem trávníku. V pásu podél komunikace před budovou České pošty roste starší stromořadí 13 lip s podsadbou trávníku. Chodník a stezka pro pěší jsou odděleny trávníkovým pásem s možností výsadeb. Navazující travnatý prostor je součástí rozvojové zóny, která by se měla řešit opět se zelení.

V severní části se bohužel rozpadá struktura doprovodné aleje podél komunikace z lip. Stávající výsadbový pás je poměrně velikostně komfortní, bohužel středem prochází potrubí staré kanalizace a neumožňuje využití pásu pro obnovené výsadby stromů. Dalším aspektem úhynu dřevin je používání solí v zimních měsících na ošetření silnic. Z původní aleje zde zbývá podél komunikace 9 ks lip, náhradní výsadba do stávajícího pásu není možná. Před areálem lihovaru roste několik letitých sloupovitých topolů a jeden akát, které již vykazují známky zhoršeného zdravotního stavu v důsledku stáří. Nezbytné je řešit předprostor bývalého lihovaru ve vazbě na funkční vegetační prvky, které vytvářejí adekvátní vegetační hmotu k masivní zástavbě po obou stranách třídy. V travnaté ploše před lihovarem je mimo jiné krásný platan.

BILANCE VEGETACE:

V severní části:
U lihovaru roste 15 ks sloupovitých topolů a 1 ks akátu ve špatném zdravotním stavu, 9 ks lip podél komunikace, 1 platan a 1 akát uprostřed trávníku – celkem tedy 27 ks stávajících dřevin listnatých, 2816 m² trávníku (z toho 895 m² méně kvalitního trávníku v podrostu stromů podél komunikace).

V jižní části (bez prostoru nově realizovaného přednádraží – pouze chodník před hlavní poštou):
Mírné přistínění vytváří 14 ks lip ve stávajícím stromořadí, dřeviny ovšem vykazují větší či menší defekty, sníženou stabilitu, místy špatné nasazení koruny. Pod stromy roste 730 m² trávníku a dále je zde 409 m² trávníku mezi stávající cyklostezkou a chodníkem. Prostor travnaté plochy před budovou České pošty není do bilance započítán, neboť je součástí rozvojové zóny. Výrazný jarní aspekt tu ovšem činí dva roky stará mechanizovaná výsadba holandských cibulovin v trávníku, díky níž tento prostor barevně ožívá již brzy po zimě.

PALACKÉHO TŘÍDA – VÝCHOD

úsek ul. Hlaváčova – Macanova (+ pivovar)
Na dřevinách se projevují nedostatečné podmínky pro jejich růst s ohledem na odstup od budov a blízkost inženýrských sítí, silné poškození předešlými stavebními pracemi, zhutněním půdy, zasolováním. Ve výsadbovém pásu je hustá síť VO a sdělovací kabel, terén je nerovný. Dřeviny živoří, ponechávají se na dožití. Za současné situace není obnova stromořadí možná z důvodu kolize s podzemními sítěmi. Stávající širokokorunné lípy jsou vysazeny 6,1–6,3 m od budov, doporučený minimální odstup je pro ně 7 m. Pod lipami jsou ostrůvky méně kvalitního trávníku.

Jižní chodník je tvořen souvislou alejí víceméně prosperujících lip, zásadní je ochrana a zachování hmoty vysokých dřevin v této části ulice. Za stávajících podmínek není možná obnova aleje podél silnice – zbývají tam poslední 3 lípy. V pásu jsou zasolené půdy, nedostatečný prostor pro prokořenění, síť VO a sdělovací kabel. Navazující prostor je velmi hustě zarostlý plošnou výsadbou tvarovaných tisů (šířka záhonu 4 m, výška živého plotu 1,7 m), která se špatně udržuje a v blízkosti křižovatky ji je nutno trvale seřezávat na výšku 50 cm. Mocná hradba tisů má na jednu stranu pozitivní význam z hlediska zachytávání prachu a dotváření mikroklimatu, jako negativní se ale ukazuje příliš široký prostor pro hromadění odpadků a vytváření znatelně temného koutu ulice.

BILANCE VEGETACE:

V severní části:
6 ks lip – všechny dle dendrologického průzkumu ve znatelně špatném zdravotním stavu, v současné době ponechávány s navrženými opatřeními na dožití, neboť nelze na stávající místa dosazovat. Pod stromy je celkem 203,5 m² nefunkční travnaté plochy. Pro stromy a jejich koruny jsou hlavními limitujícími faktory nerespektování základních prostorových podmínek pro jejich zdárný růst, stávající autobusová zastávka, zhutnělé půdy, zasolování, poškozování korun stromů vysokými vozidly.

V jižní části:
Rostou zde 3 lípy jako reziduum původní doprovodné aleje podél komunikace, z nich jedna je ve velmi špatném zdravotním stavu, dále 10 kusů různověkých lip uprostřed chodníku v nekvalitních rabatech, z nichž minimálně 2 jsou určené na pozorování s ohledem na sníženou biomechanickou vitalitu a zdravotní stav. Celkem tedy v této části ulice roste 13 ks lip, 235 m² jehličnatých keřů (tisů – Taxus baccata) a 180,1 m² podrostu trávníku pod lipami.

MACANOVA (+ PIVOVAR) – JUNGMANNOVA – HAVLÍČKOVA

V severním chodníku jsou relativně dostatečné, ale z důvodu zasolení a zhutnění nevhodné podmínky pro růst dřevin, zřejmé silné poškození starších dřevin předešlými stavebními pracemi. Nové dosadby relativně prosperující. V úseku před restaurací Severka rostou dřeviny v ochranném pásmu plynovodu a veřejného osvětlení, místy hrozí kolize se sdělovacími kabely, stávající širokokorunný taxon nesplňuje doporučený odstup od budov – u restaurace Severka rostou dřeviny ve vzdálenosti 5 m od budovy a střed kmenů cca 1 m od hrany chodníku. Výsadby ve stávajícím průběhu jsou možné jen za předpokladu posunutí trasy sítí, řádné a dostatečné výměny půdy, srovnání terénu a změně taxonu před budovami na úzkokorunný. V místě rozvojové plochy R4 – ČSOB je zatím dostatečně široký prostor, který je třeba řešit komplexně ve vazbě na provoz v budoucím areálu.

Jižní chodník je tvořen v minulosti dvouřadnou, nyní spíše jednořadou souvislou alejí víceméně prosperujících lip. Alej v pásu podél komunikace neprosperuje, roste zde 5 jedinců v parkovišti, dřevinám je ponechán minimální životní prostor. Druhá řada více v chodníku jeví relativně dobré podmínky pro růst – jedná se o ucelenější plochy, přesto trpí zhutňováním, vylamováním větví, zajížděním dopravních aut pod korunami, solí. Stávající alej sedí na vodovodním řádu. Zásadní je ochrana, zachování a postupné obnovování hmoty vysokých dřevin v této části třídy v dostatečných prostorových podmínkách pro jejich zdárný vývoj. Za současných podmínek je nemožná obnova aleje podél silnice. V pásu jsou zasolené půdy, síť VO a sdělovací kabel. Prostor je místy hustě zarostlý plošnou výsadbou tisů.

BILANCE VEGETACE:

Severní strana:
V současné době zde roste pouze 11 ks lip (včetně relativně mladých výsadeb, délka ulice přitom činí 268 m a i z technické mapy je patrné geodetické značení min. 20 ks dřevin). Ze stávajících dřevin jsou 3 ve velmi špatném zdravotním stavu. Z keřového patra zde dominuje 78 m živého plotu z ptačího zobu Ligustrum vulgare (výška cca 0,8 m). Trávník v podobě reziduí rabat pro stromy a pásu podél silnice činí plochu 359 m².

Jižní strana:
Zde vytváří stín 37 ks lip, z nich 4 ve velmi špatném zdravotním stavu. Prostoru dominuje 314,8 m² jehličnatých a stálezelených velkolistých keřů (tisy, jalovce, bobkovišně – Taxus baccata, Juniperus sp., Prunus laurocerasus), které dotvářejí příliš silný temný tón zastíněné ulice. Dále zde roste 102 m tvarovaného živého plotu z ptačího zobu (Ligustrum vulgare), 214,5 m² drobnolistnatých keřů (Spirea japonica, Cotoneaster sp. – tavolník, skalník), 1099,7 m² travnaté plochy – z toho 538 m² jako součást travnatých reziduí a prostorů pod alejovými stromy.

HAVLÍČKOVA (K POLABINÁM) – 17. LISTOPADU

V severním chodníku je velmi stísněný prostor pro výsadby kolem paláce Atrium, rozšířená travnatá plocha se skupinou smíšených dřevin se vyskytuje pouze ve svahu u obchodního domu Tesco.

Jižní chodník je komfortně široký, ale představuje velmi nevyužitý prostor. Zcela chybí kvalitní stromové patro. Roste zde několik dřevin jako zbytek původní aleje – celkem 6 ks lip, u nadchodu jsou tři okrasné dřeviny. Dominantní roli zde hraje masa jehličnatých dřevin a keřů a 110 m dlouhý živý plot z ptačího zobu.

BILANCE VEGETACE:

Severní strana:
Podél vozovky v trávníku rostou 2 lípy a skupina jehličnatých dřevin - 8 ks borovice černé. Výrazný habitus má jedinec převislého červenolistého buku s poškozeným vrcholem. Dále je zde skupina 145 m² jehličnatých keřů, 427 m² trávníku, 296 m² listnatých keřů s podrostem pnoucích dřevin (tavolník a břečťan) – u paláce Atrium.

Jižní strana:
Podél vozovky roste 5 ks lip, u podchodu 3 ks okrasné třešně. Celkem je zde 1840 m² trávníku, 282 m² jehličnatých keřů (Taxus baccata, Juniperus sp.), 112 m tvarovaného živého plotu listnatého.

Navazující plochy
V místě křížení Palackého třídy s příčnými ulicemi vznikají uzlové plochy velmi významné i z hlediska uspořádání a přítomnosti dřevin. Jsou to rozšířená prostranství skýtající dálkové průhledy lemované zpravidla alejovými dřevinami. Jedná se zejména o:

a) křižovatka Macanova
Z dřevin tu dominují opět lípy, i když pouze 2 kusy. V travnaté ploše u plakátovací plochy roste soliterní šeřík již značně poškozený vandalismem. Protější strana je užší, roste zde jedna bříza, tvarovaný tis a živý plot z ptačího zobu v délce 12 m. Plocha trávníku činí celkem 350 m². Při konceptu zeleně by se měla zohlednit především vazba na parčík Macanova, dálkové průhledy a potřeba přistínění.

b) předprostor pivovaru
Příjezdová cesta k pivovaru je lemovaná dvouřadou, silně poškozenou alejí 11 lip. V prostoru před bytovými domy na západní straně je velká trávníková plocha o výměře 1061 m². Východní strana postrádá kvalitní zahradnickou péči, v blízkosti lip je vysazena jedna douglaska, převládají zde nálety v trávníku i keřích a neudržované plochy vegetace. Na soukromém pozemku před lékárnou roste skupina 8 borovic černých a thují, podél chodníku je nekvalitní a mezernatý živý plot listnatý. Bezprostřední okolí budovy pivovaru je rovněž zarostlé nálety v jehličnatých keřích, zčásti je zde trávníková plocha a několik soliterních keřů a dřevin ve šatném stavu.

c) křižovatka Jungmanova
Prostor dotváří opět lipové stromořadí procházející jižním směrem od Palackého třídy. V místě před křížením je vyvýšený kruhový záhon s listnatými keři vsazený mezi 4 jedince lip. Zajímavý je rohový prostor u knihkupectví, kde zatím převládá chaos (nálety, zarůstání dlažby trávníkem). Z náletových dřevin se tu ponechal růst jeden jilm. Koruny dřevin vytvářejí žádoucí přistínění, je třeba s nimi počítat a jejich princip obnovovat.

d) křižovatka Havlíčkova
Tomuto prostoru jednoznačně dominují 4 vzrostlé platany a jeden červenolistý buk, které je třeba plně respektovat a zachovat, neboť vytvářejí jedinečné mikroklima, dodávají prostoru žádoucí hru barev a detail v podobě barevného olistění a zajímavé borky. U platanů je třeba vyvětvit korunu na podchozí výšku. Kolem sochy chemika jsou vysazeny v trávníku 4 okrasné třešně. Travnatý prostor je jako na mnoha dalších místech přerušen vyšlapanou pěšinou. Neupravený je zejména prostor před bytovými domy, kde rostou v travnaté ploše o výměře 294 m² dva listnaté stromy (javor a jasan). Trávník je sešlapán logickými zkratkami cest, chybí zde koncepční úprava a kvalitní vegetační prvky, druhová a prostorová pestrost. Prostor navazuje na ulici Havlíčkovu a dále propojuje území s parkově upraveným náměstím Legií.

> EXPERTNÍ TÝM

MANAŽER PROJEKTU

ŠTĚPÁN VACÍK
Působí na Odboru hlavního architekta MmP jako městský architekt. Hlavní náplní práce je tvorba zadání a návrhů koncepčních, urbanistických a architektonických studií, z nichž některé se podařilo realizovat, nebo se staly podkladem pro navazující dokumentace – například revitalizace lesoparku na Dukle. Podílel se na přípravě architektonických soutěží Dukla sportovní, Památník Zámeček aj. Člen pracovní skupiny Mlýny a manažer projekčního týmu projektu Dukla sportovní.

SPONZOR PROJEKTU

HELENA DVOŘÁČKOVÁ
Náměstkyně primátora

KOMUNIKACE PROJEKTU/ DRAMATURGIE WORKSHOPŮ

MILOTA SIDOROVÁ
Zakládající členka mezinárodního urbanistického festivalu reSITE a jeho hlavní koordinátorka v letech 2011–2015. Spoluautorka EU projektu Shared Cities: Creative Momentum. Získala Fulbrightovo stipendium a studovala urbanismus v New Yorku. Přednáší na různých univerzitách a institucích střední a východní Evropy. Působí v urbanistické, ale i kulturní praxi městského rozvoje. Její záběr často leží na komunikaci, facilitaci, koordinaci a propojování sektorů.

ODBORNÁ SEKCE

GRAFIKA A ILUSTRACE

ŠÁRKA ZAHÁLKOVÁ
Věří, že umění může být nástrojem pozitivní společenské změny. Je například autorkou grafického vizuálu lesoparku Dukla, nebo ilustrací a komiksů v publikaci Suburbanizace.

ALEŠ MACH
Specializuje se především na grafický design a 3D grafiku. Je autorem animací pro výstavu Architecture Week 2014 – Mlýny 2022.

TECHNICKÁ SEKCE

BLANKA KONSTANTINOVÁ
Pracuje na Odboru hlavního architekta MmP jako ekonom.

VEŘEJNÝ PROSTOR

IGOR MARKO
Igor Marko je architekt a urbanista působící v Londýně, kde vede atelier místotvorby a městotvorby Marko & Placemakers. Dlouhodobě se věnuje rozvoji měst, přesahující tradiční hranice architektury a urbanismu. Stojí za mnohými transformačními projekty po celém světě, včetně parku Northala Fields v Londýně, který dostal řadu ocenění a stal se exemplárním příkladem udržitelnosti s účastí obyvatel. Jeho práce byly publikovány v Severní Americe, Evropě a Asii. Jako odborný konzultant radil klientům ze soukromého i veřejného sektoru jak zakomponovat veřejná prostranství do nových rozvojových a velkých revitalizačních projektů.

DOPRAVA

ZBYNĚK SPERAT
Po nabytí praktických zkušeností z projekčních a konzultačních firem pracuje nyní v Centru dopravního výzkumu, kde je zapojen do evropských i národních projektů zabývajících se udržitelnou dopravou a cyklistickou dopravou. Podílel se na zpracování národní metodiky pro zpracování plánů udržitelné městské mobility.

LENKA MARKOVÁ
Expert zeleň
Je autorizovanou krajinnou architektkou. V současné době působí v roli konzultanta zelené infrastruktury na městském obvodu Pardubice I.

JITKA RESSOVÁ
Expert veřejný prostor
Je zakládající členkou architektonické kanceláře ellement se sídlem ve Zíně, působila na VŠUP na katedře designu, projekt revitalizace Gahurova prospektu byl ve finále ČCZA 2016,

ALEŠ REISKÝ
Expert veřejný prostor
Od roku 2008 působil jako architekt v projekčních kancelářích v Ostravě a Opavě. Je jedním ze zakládajících členů architektonického sdružení...kontinual. Od roku 2017 působí na OHA MmP jako městský architekt. Hlavní náplní práce je tvorba koncepčních urbanistických a architektonických studií.

ALEŠ HLAVATÝ
Expert doprava
Ve svých projektech se snaží upozorňovat na nedostatky týkající se bezpečnosti silničního provozu a navrhuje možnosti nápravy. Zajímá se o projekty kladoucí důraz na šetrnou mobilitu, bezpečnost a zklidňování dopravy ve městech a obcích, a na cyklistickou a pěší dopravu.

VOJTĚCH JIRSA
Expert doprava
Byl projektovým manažerem projektu Central MeetBike a koordinátorem rozvoje cyklistické dopravy v Pardubicích. Je konzultantem plánování rozvoje cyklodopravy v Chrudimi a Dvoře Králové nad Labem a členem pracovní skupiny pro národní strategii rozvoje cyklodopravy.

MARTIN PTÁČEK
Expert doprava
Od roku 2016 působí na OHA MmP jako koncepční specialista na dopravu. Hlavní náplní práce je tvorba zadání a návrhů koncepčních dopravních studií a analýz.

> OBSAH

ZÁMĚR STUDIE 02
Záměr studie 03
Metodika 04
Rozsah území 06
Stakeholdeři Palackého 07
Proces a veřejnost 08
Uživatelé palackého 12

ANALÝZY ÚZEMÍ 14
Historie území 15
Charakter Palackého 20
Vnímání Palackého třídy 24
Mobilita 26
Architektura a veřejný prostor 32
Schéma vlastnictví a správců jednotlivých částí 34
Brand a vizuální kultura ulice 36
Umění ve veřejném prostoru 37
Zeleň 38
Analýza obchodů a služeb 40
Bezpečnost 42

DIAGNÓZA ÚZEMÍ 44
Klíčová zjištění 45
Prognóza vývoje na základě záměrů stakeholderů 46

VIZE PALACKÉHO 48
Budoucnost palackého třídy 50
Mobilita: městská hromadná doprava 54
Mobilita: pěší doprava 56
Mobilita: cyklistická doprava 58
Mobilita: motorová doprava 60
Zelená infrastruktura: koncept stromořadí 62
Rozvojové lokality: prostorové regulace 66
Veřejné prostory: koncept 68
Obsahová stavebnice veřejného prostoru 70
Principy skladby modulárního systému 72
Příklady možné náplně jednotlivých modulů: 74
Detail 1: prostor před pivovarem 76
Detail 2: prostor napojení ulice macanovy 78
Detail 3: prostor napojení ulice jungmannovy 80
Detail 4: prostor napojení ulice havlíčkovy 82
Koncepční řešení palackého třídy 84

ZÁVĚRY 88
Závěry a vybraná doporučení 89

DALŠÍ KROKY 92
Předprojektová příprava 93

PŘÍLOHY 94
Slovníček, seznam zkratek 95
Dovětek k dopravě 96
Bilance zeleně 96
Expertní tým 99