

Koncepce navrhování ve veřejném prostoru



Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim

re:architekti



obsah

| | |
|--|----|
| Zadavatel, dílo | 6 |
| Autorský tým | 7 |
| Úvod | 9 |
| Místo Manuálu ve struktuře městských dokumentů | 10 |
| Struktura Manuálu a jak jej používat | 12 |
| Principy navrhování ve veřejném prostoru | |
| 1. Úvod..... | 17 |
| 2. Doprava ve veřejném prostoru | 18 |
| 3. Sídlní zeleň ve veřejném prostoru..... | 22 |
| 4. Ostatní prvky veřejného prostranství | 28 |
| 5. Koordinace prvků ve veřejném prostoru | 30 |
| Standardy | |
| Úvod | 35 |
| Orientace v listu standardu | 36 |
| Standardy | 38 |
| Samostatně řešená území | 40 |
| I. Historické centrum | 42 |
| II. Obecná městská zástavba | 44 |
| III. Otevřená krajina | 46 |
| V Vesnice | 48 |
| Příloha návrhové části | |
| Katalog vzorových uličních řezů | 51 |

Zadavatel

Město Chrudim
Resselovo náměstí 77
537 01 Chrudim I

prostřednictvím:

Ing. Františka Pilného, MBA,
starosty města
Ing. Aleny Staré,
vedoucí oddělení
územního plánování

Dílo

Územní studie veřejných
prostranství města Chrudim

Dle smlouvy o dílo
č. CR 014555/2017 ÚPR/St

Fáze 1:
Koncepce širšího systému
veřejných prostranství

Autorský tým

Autor
re:architekti studio s.r.o.
Milady Horákové 24,
170 00, Praha 7

Zpracovatelský tým
re:architekti
Ing. arch. Jiří Žid
Ing. arch. Jan Vlach
MgA. Ondřej Synek
Ing. arch. David Pavlišta
Ing. arch. Michal Kuzemenský
Ing. arch. Michaela Hudečková
Ing. arch. Tereza Šípková

symbio studio / krajinářská koncepce
Ing. Pavla Drbalová
Ing. Marie Gelová
Ing. Sandra Chlebovská

Syrový-dopravní ateliér / dopravní koncepce
Ing. Květoslav Syrový
Ing. arch. David Pfann

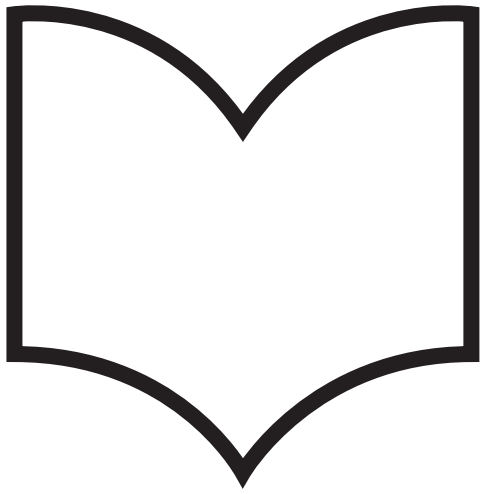


Úvod

Předložený dokument ÚSVP nebo-li Manuálu tvorby veřejných prostranství města Chrudim definuje standardy úprav veřejných prostor ve městě Chrudim a přilehlých místních částech - Vestci, Medlešicích, Topolu a Vlčnově. Dokument slouží jako podklad pro obnovu jednotlivých ulic, náměstí i parků. Určuje standard povrchů, mobiliáře a výsadeb jednotlivých oblastí na základě jejich charakteru. Principiálně se jedná o dokument, který by měl údržbu a tvorbu veřejných prostor zjednodušit a sjednotit.

Dokument je inspirován podobnými manuály zpracovaných v Česku a Německu. Jmenovitě: Manuálem tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy (IPR), Pražskými stavebními předpisy (IPR), Manuálem pro kultivovanou Prahu (Hlavní město Praha), Principy tvorby veřejných prostranství (KAM Brno), Manuálem dobré praxe reklamy a označování provozoven v městské části Brno-střed (Veronika Nováková a kol.), Gestaltungshandbuch öffentlicher Raum in Dresden (Stand, Stadt Dresden), Gestaltungshandbuch Offenbach (Stadt Offenbach am Mein).

Město je pro potřeby tohoto dokumentu principiálně rozděleno do čtyř oblastí podle standardu řešení veřejných prostor a jejich vybavení – tedy historické centrum, obecná zástavba, okraj města a skupina částí Vestec, Markovice, Medlešice, Topol a Vlčnov. Součástí manuálu je také koncepční část, zabývající se městem jako celkem, která zároveň slouží jako odůvodnění dílčích rozhodnutí. Jedná se především o koncepci zeleně a dopravy v rozsahu potřeb Manuálu a popis dalších prvků veřejného prostranství.



Účel a místo Manuálu ve struktuře dokumentů města

Město Chrudim se dlouhodobě a důsledně snaží chránit zájmy veřejnosti i města samotného v oblasti architektury a urbanismu používáním téměř všech známých nástrojů územního plánování a dalších koncepčních dokumentů.

Strategický plán, Územní plán, Regulační plán MPZ, regulační plány dalších částí města, územní a urbanistické studie a v neposlední řadě **koncepce adaptace města na klimatickou změnu** jsou dlouhodobě a úspěšně využívané dokumenty.

Svým rámcem legislativním i obsahovým pak dávají předpoklad pro vznik podrobného koncepčního dokumentu, upravujícího práci s velmi důležitou součástí městského organismu, kterou je veřejný prostor.

Předložená Územní studie veřejných prostranství doplňuje výčet územně plánovacích dokumentů a podkladů a přináší tolik potřebná pravidla pro rozvoj této infrastruktury v úrovni detailu.

ÚSVP logicky a systémově vychází a respektuje výše uvedené koncepční dokumenty města, ale současně přináší relativně detailní pohled na jednotlivé složky veřejného prostoru a jeho vybavení. Analytická i návrhová část pracuje s hlavními městskými prostory a stanovuje pravidla pro jejich údržbu i rozvoj. Stává se tak podkladem nejen územně plánovacím, ale i architektonicko-technickým.

Výsledkem ÚSVP je předložený Manuál tvorby veřejných prostranství, který stanovuje pravidla pro návrh a realizaci jednotlivých prvků veřejných prostranství v jednotlivých částech města.

Tento manuál **je určen** především **pracovníkům Odboru investic a Odboru správy majetku města v každodenním rozhodování o podmínkách investičních a provozních činností ve veřejném prostoru**, od oprav chodníků až po rozsáhlé investiční akce například při komplexních rekonstrukcích nebo budování nových částí veřejných prostranství.

Používáním tohoto dokumentu by měla být zajištěna nejen koncepce při tvorbě a vybavení veřejného prostoru, ale také dlouhodobá **kontinuita**. Dokument zároveň ušetří množství koordinačních otázek a nejasností a pomůže zrychlit rozhodovací procesy a samotnou realizaci úprav veřejných prostranství v Chrudimi.

Ing. arch. Marek Janatka, Ph.D.
architekt města

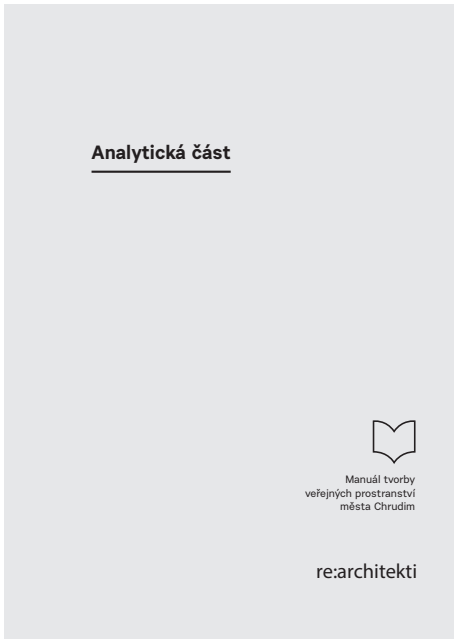
Struktura Manuálu a jak jej používat

Dokument ÚSVP sestává z několika částí tvořících komplexní celek. Obecná část se zabývá městem jako celkem, dělí se na část analytickou a návrhovou a tvoří odůvodnění jádra návrhu, kterým jsou knihy standardů. Každá kniha standardu se zabývá určitou částí města se společným jmenovatelem a definuje pro ni konkrétní mobiliář, povrchy, výsadby, regulaci reklamy a oplocení. Rozdělení prostranství dle standardu podrobně zachycuje přiložená mapa v měřítku 1:10 000. Struktura Manuálu umožňuje otevřít si konkrétní část týkající se žádané problematiky bez nutnosti dlouhého hledání a probírání se obsáhlým dokumentem.

Obecná část



Konceptce navrhování ve veřejném prostoru
Konceptční část, zabývající se městem jako celkem, která zároveň slouží jako odůvodnění dílčích rozhodnutí. Jedná se především o koncepci zeleně a dopravy v rozsahu potřeb Manuálu a popis dalších prvků veřejného prostranství. Přílohou dokumentu je *katalog typických uličních řezů*.

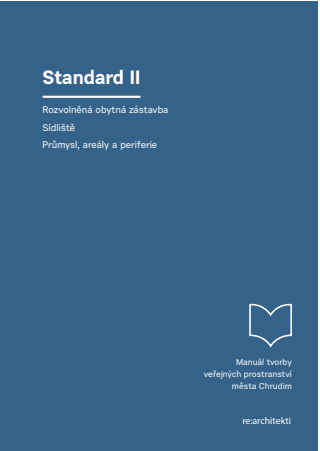


Analytická část
Analýzy včetně příloh definujících východiska návrhu. Vymezení veřejných prostranství, dopravní a zelená infrastruktura v současnosti a dle územního plánu, rozdělení sídla na lokality a jejich charakteristika. Přílohou dokumentu jsou výňatky ze souvisejících koncepcí města a dalších pramenů.

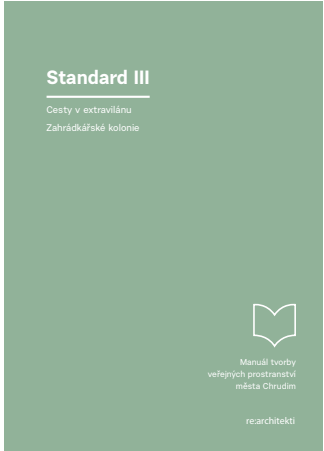
Knihy standardů



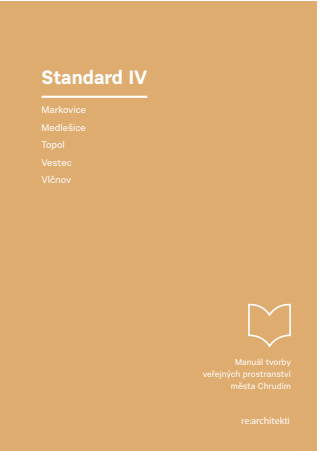
Standard I
Standard prvků pro historické centrum, širší historické centrum, kompaktní zástavbu a parky a nábřeží v centru města.



Standard II
Standard prvků pro rozvolněnou obytnou zástavbu, sídliště, průmysl, areály, periferie a příměstské rekreační plochy.

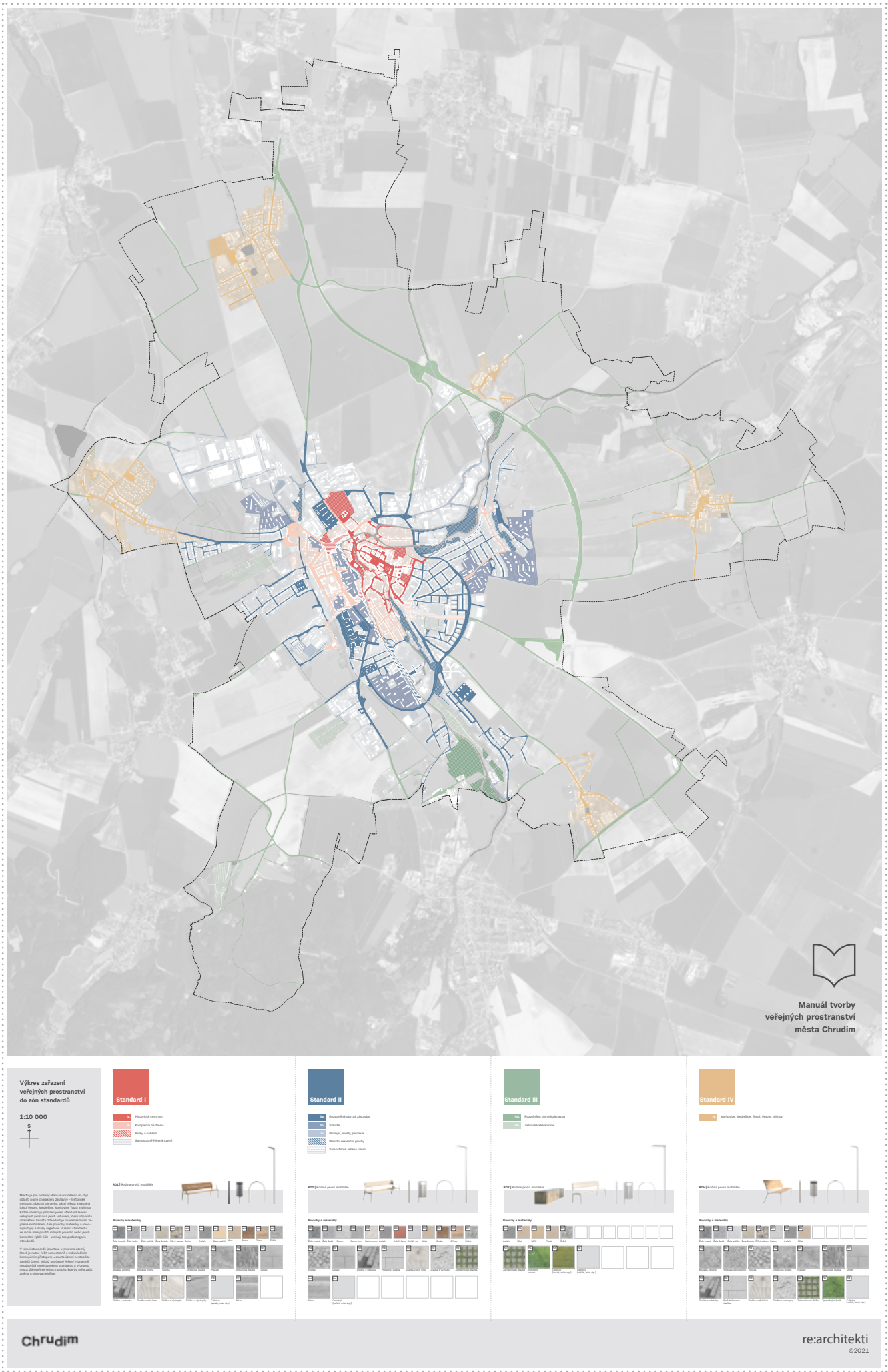


Standard III
Standard prvků pro cesty v extravilánu a zahrádkářské kolonie.



Standard IV
Standard prvků pro okolní místní části (přidružené obce).

Výkres zařazení veřejných prostranství do zón standardů



Mapa vymezení veřejných prostranství v měřítku 1:10 000 s rozdělením ploch do jednotlivých standardů. Vymezení tzv. samostatně řešených území s nutností individuálního koncepčního přístupu.

Principy navrhování ve veřejném prostoru

1. Úvod

Následující kapitoly se zabývají představením koncepce a práce s jednotlivými částmi veřejného prostoru - dopravní infrastrukturou, zelenou a modrou infrastrukturou, mobiliářem, povrchy, reklamou a oplocením. Definují základní zásady, východiska a koncepční úvahy, ze kterých vychází volba konkrétních prvků pro jednotlivé standardy.

2. Doprava ve veřejném prostoru

Mobilita neboli doprava je jednou z hlavních funkcí veřejného prostoru. Nároky na kapacitu komunikací a druhy dopravy v ulicích jsou tedy jedním z hlavních činitelů ovlivňujících prostorové nároky a podobu ulic. Město Chrudim zatím nemá zpracován podrobný dopravní generel s návrhem kategorizace komunikací v souladu s platným územním plánem. Proto se následující kapitola zabývá návrhem kategorizace komunikací a cyklostezek vyplývajících z dostupných koncepčních dokumentů města. Na tuto koncepci následně navazuje katalog typických uličních řezů v příloze tohoto dokumentu.

Návrh komunikační sítě respektuje územně-plánovací dokumenty města. Nově jsou doplněny dílčími návrhy některých podstatných spojení (především bezmotorové komunikace). Současně se ale předpokládá vznik dalších komunikací, které budou zahušťovat uliční síť v oblastech určených k nové výstavbě (typicky území mezi ulicemi Topolská a Vlčnovská). Neexistující komunikace jsou zobrazovány přerušovaně, existující plnou čarou.

Díky plánovanému a zčásti již funkčnímu severovýchodnímu obchvatu jsou všechny ostatní sběrné a připojovací komunikace řazeny do II. třídy (díky obchvatu se předpokládá postupná úprava na městské třídy integrující ve svém profilu všechny druhy dopravy), všechny ostatní obslužné komunikace pak zůstávají místní III. a IV. třídy (s občasnými úpravami zatřídění, a tedy i dopravních režimů – vybrané lze řešit i bez či s drobnými stavebními úpravami). Komunikace IV. třídy jsou pak dále děleny na komunikace s motorovým provozem a komunikace bezmotorové.

Návrh zde graficky nerozlišuje mezi silnicemi II. třídy a sběrnými místními komunikacemi – z hlediska uspořádání profilu a funkce daného prostoru, kterými se tento dokument zabývá, by v teorii neměl být rozdíl v tom, kdo je správcem dané ulice a jaký je její význam z regionálního hlediska. V praxi je nicméně z hlediska možnosti kontroly nad podobou veřejných prostranství a ulic vhodnější usilovat o převedení městských

tříd a zásadních komunikací pod faktickou správu města. Především jde o komunikace procházejících centrální částí města a o komunikace MKO.

Především v případě místních komunikací III. a IV. třídy s motorovým provozem se ve vybraných případech navrhuje změna ze III. na IV. třídu, případně naopak, a to v souladu s reálným fungováním ulice či celé oblasti tak, aby řešení bylo smysluplné a vycházelo vstříc faktickým potřebám a možnostem profilu, resp. celé ulice či lokality.

Komunikace IV. třídy bez motorového provozu jsou navrženy samostatně nebo jsou vedeny paralelně s extravilánovou komunikací v dostatečném odstupu.

- Legenda
- Silnice I. tř. - stav

Silnice I. tř. - návrh

Silnice II. tř. + sběrné MK - stav

Silnice II. tř. + sběrné MK - návrh

MK III. tř. - stav

MK III. tř. - návrh

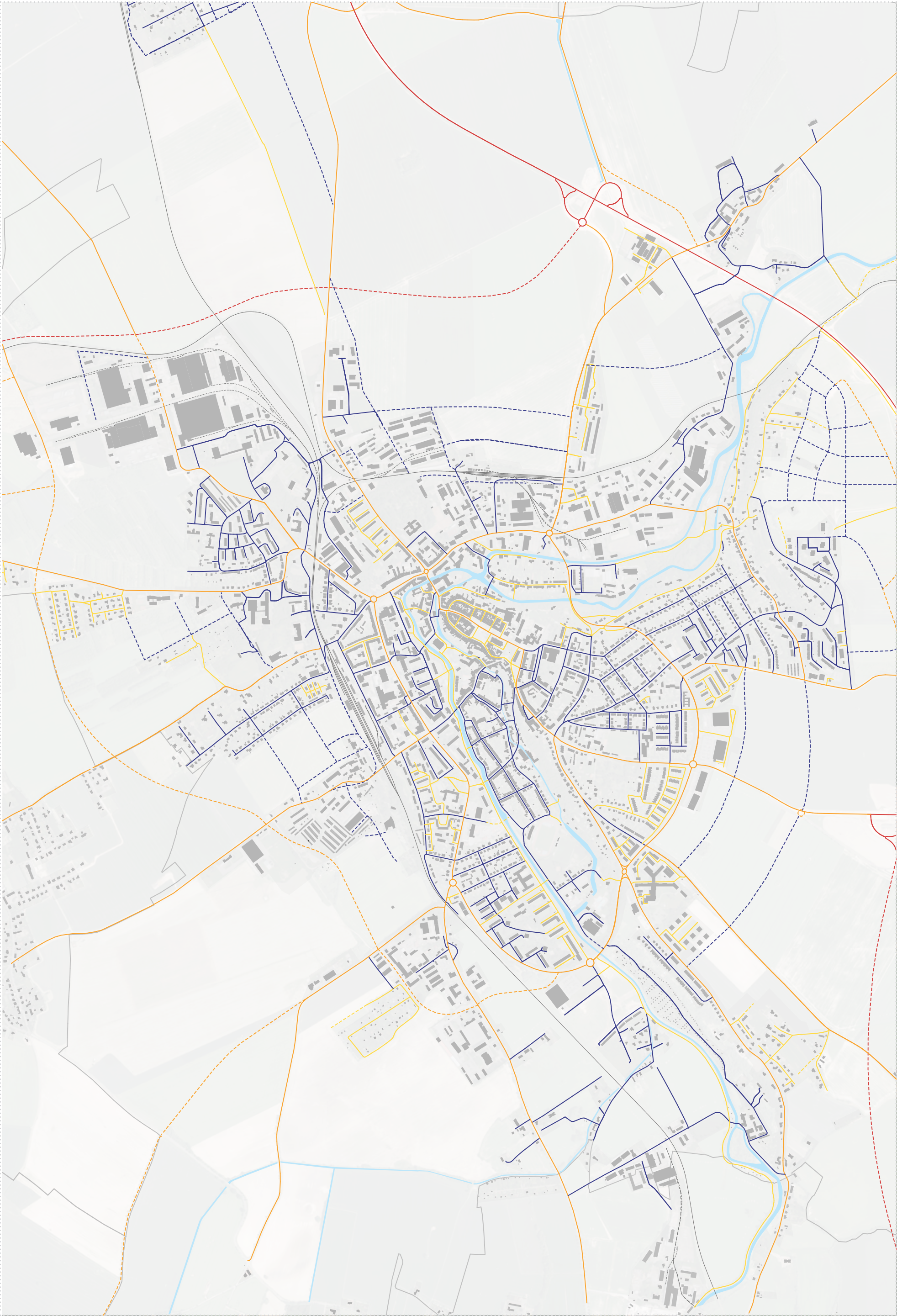
MK IV. tř. - stav

MK IV. tř. - návrh

M 1:15 000



Kategorizace komunikací - návrh



Kategorizace komunikací - návrh

Infrastruktura cyklistické dopravy

Smyslem existence sítě komunikací pro cyklisty je zajišťovat propustnost celého města a dostupnost všech cílů ve městě i mimo něj prostřednictvím jízdního kola. Toho je možné dosáhnout postupnou aplikací opatření pro cyklisty. Aby bylo dosaženo ucelené sítě cest přívětivých i pro jízdu na kole, není třeba nutně v každém profilu samostatných opatření. Návrh pracuje se třemi základními typy opatření pro cyklisty a vymezuje také několik koridorů, kde je realizace opatření zdánlivě nereálná, ale vzhledem k významu daného propojení je třeba věnovat provozu cyklistů v daném profilu zvláštní pozornost.

Integrační opatření

Prvním typem opatření pro cyklisty je integrační opatření – může se jednat o cyklopiktokoridor, jízdní pruh pro cyklisty či o vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Mírně atypicky se jako součást této skupiny opatření chápe i oboustranný jednosměrný pás pro cyklisty mimo hlavní dopravní prostor reálný u některých širších profilů. Umístěn je vždy v rámci vozovky, důvodem je užší profil, častá křižení a z hlediska bezpečného a plynulého provozu všech nutnost držet se při pravé straně komunikace, čehož u stezek nelze dosáhnout.

Průjezd zklidněnou oblastí

Druhým typem je koridor ve zklidněných oblastech – v tomto případě se nejedná přímo o opatření zaměřené na provoz cyklistů, ale o významnější průjezd cyklistů územím, u nějž se předpokládá plošné zklidnění dopravy – zóna 30, obytná zóna či pěší zóna. V případě, že některou z těchto zón navíc prochází cyklistický koridor, je třeba v podrobném návrhu věnovat zvýšenou péči vyřešení prostorových požadavků pro průjezd cyklistů v daném profilu, především pak pokud

se jedná o jednosměrnou komunikaci. Cyklista se opět pohybuje ve vozovce a ve zklidněných oblastech zpravidla ve společném provozu, vyjma nepřehledných či intenzivně zatížených jednosměrných komunikací, kde bezpečné řešení vyžaduje cyklopruh v protisměru (po směru jede cyklisty opět společně s ostatními motorovými vozidly).

Cyklostezka

Třetím typem opatření je cyklostezka, resp. cyklopás v přidruženém prostoru (nad obrubou) – může se jednat o stezku pro chodce a cyklisty s odděleným nebo společným provozem, v odůvodněném případě i o chodník s povoleným vjezdem jízdních kol. V některých kratších specifických úsecích je do této kategorie zařazena i stávající pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol. V rámci Chrudimi se nedoporučuje nikde realizovat samostatnou stezku pouze pro cyklisty.

S výjimkou několika úseků stezek pro cyklisty (které jsou graficky označeny jako stávající) nejsou v Chrudimi realizována žádná opatření pro cyklisty. Opatření označená jako „návrh“ však typicky neznamenají budování nové ulice, ale například změnu jejího dopravního režimu, drobnější stavební úpravu či změnu jejího uspořádání v rámci celkové rekonstrukce.

Mimo vymezené koridory všech typů se cyklisté pohybují též, což znamená, že je třeba brát na ně ohled v celé ploše města (např. cyklobousměrky). Síť zobrazených „cyklo-komunikací“ vymezuje zpravidla ta významnější propojení. Jsou navrženy samostatně jako komunikace IV. třídy nebo jsou přidružené k jedné straně konkrétní sběrné komunikace - pak je stezka vedená v tzv. přidruženém prostoru.

Legenda

- Integrační opatření - návrh
- Průjezd zklidněnou oblastí - návrh
- Cyklostezka - stav
- Cyklostezka - návrh
- Významný koridor bez opatření

M 1:15 000



Mapa cyklistických opatření - návrh



Mapa cyklistických opatření - návrh

3. Sídlní zeleň ve veřejném prostoru

Sídlní zeleň ve veřejném prostoru je nedílnou součástí spojitého systému urbánní struktury sídla. Její existence a kvalitní řešení zkvalitňuje veřejný prostor pro jeho obyvatele z hlediska rekreace, možnosti setkávání i klimatu. Spojitý systém propojený s okolní krajinou zvyšuje celkovou ekologickou stabilitu území. Následující kapitola se zabývá koncepčním návrhem kategorizace veřejných prostranství z hlediska zapojení zeleně, principy a odůvodnění existence zelené infrastruktury ve městě.

Zelená infrastruktura

Zelená infrastruktura integruje celkovou koncepci veřejných prostranství města a přírodních oblastí včetně řešení vegetace, hospodaření s dešťovou vodou, edukace, rekreace i sociální a ekonomické roviny do jednotného systému a podoby. Především díky zapojení zelené infrastruktury je možné uskutečnit adaptaci sídla na klimatickou změnu. Adaptace se vždy řídí principem zachování a podpory rozmanitosti. Cílem zelené infrastruktury je dosáhnout stabilního komplexního systému jako stavu dynamické rovnováhy. Rozmanitost má význam nejen v přírodních ekosystémech, ale i ve sféře kulturní, sociální a hospodářské včetně turismu. Součástí zelené infrastruktury jsou prvky spojující přírodní a zastavěné prostředí. Integrální součástí zelené infrastruktury je hospodaření s dešťovou vodou. Voda a její správná distribuce v systému půda – rostlina, je jednou ze základních funkčních složek zelené infrastruktury.

Sídlní zeleň a veřejný prostor

Kvalitní veřejná prostranství a přístupné přírodní rekreační oblasti různého charakteru mají zcela zásadní vliv na kvalitu života obyvatel ve městě. Vytvářejí příjemné prostředí pro aktivní fyzický odpočinek a duševní regeneraci. Jsou důležitým místem setkávání a rozvíjejí život místní komunity. Dětem poskytují příležitost pro kontakt s živou přírodou a pro jejich zdravý a všestranný vývoj.

Sídlní zeleň ve veřejném prostoru je nedílnou součástí spojitého systému urbánní struktury sídla. Posílení stability jednotlivých ploch zeleně jako složek systému, je základním východiskem pro vytvoření funkčního urbánního prostoru. Plochy nevýznamné, zranitelné se stávají po využití jejich funkčního potenciálu stabilnějšími a jako součást systému odolnějšími. Do sídlní zeleně lze zahrnout i plochy zeleně veřejně nepřístupné nebo plochy zemědělských zařízení – např. zahrady, které sice nejsou přímo využitelné veřejností, ale výrazně se mohou podílet na ekologických vazbách.

Propojení sídla s okolní krajinou přináší pronikání krajinných prvků do struktury sídla. Vytvoření vazeb mezi složkami urbánního systému zeleně a přírodními nebo synantropními biotopy na rozhraní sídla je základem předpokladem pro ekologicky stabilní systém, který poskytuje ekosystémové, rekreační a ekologické funkce celému městu i otevřené krajině.

Koncepce sídlní zeleně a cest v otevřené krajině

- Estetické a funkční prolnutí ploch veřejných prostranství a systému sídlní zeleně
- Zelená ulice jako jeden z hlavních funkčních typů sídlní zeleně za předpokladu rekonstrukce uličního profilu
- Městské parky a jejich propojení do funkčního systému, postupná obnova jednotlivých parků
- Nábřeží a přírodní břehy řeky Chrudimky jako hlavní rekreační a ekologický koridor ve městě
- Zelená prostranství v zástavbě zajišťující každodenní kvalitu života obyvatel, rozvoj sousedského setkávání
- Síť cyklistických a pěších stezek navázaných na zelené ulice, parky, zelená prostranství a cesty v otevřené krajině
- Vytvoření různorodých ploch jako součástí zeleného prstence na rozhraní města a otevřené krajiny
- Zachování přírodních ploch a rozvoj přírodně blízkých ploch určených k rekreaci
- Vytvoření robustního systému zelené infrastruktury obsahující infrastrukturu modrou

Péče o sídlní zeleň

Péče o všechny prvky krajiny musí být zvažovaná v celoměstském měřítku. Péče musí být adaptabilní, kontinuální, diferencovaná a systematická. Intenzita péče se pohybuje od téměř bezzásahových, přes plochy s občasnými zásahy až po náročné plochy s pravidelnou intenzivní péčí. Rekreační přírodní plochy potřebují přirozeně úsporné zásahy. Prostředky tak mohou být investovány do intenzivněji využívaných ploch městského parku, hlavních ulic a veřejných prostranství. Některé prvky vyžadují sdílenou péči více subjektů. Hospodaření s dešťovou vodou je jedním z neúčinnějších nástrojů pro zajištění a rozvoj optimálního stavu prvků krajiny.

Při odpovídající péči o prvky přírodní, zemědělské i městské krajiny se jejich vzájemná blízkost významně zhodnocuje. Město podporou přírodních procesů a biodiversity v území je schopno zajistit udržitelné a zdravé životní prostředí města.



Sídlní zeleň ve veřejném prostoru

Zelené ulice
Hlavní zelené ulice a koridory, které prochází celým městem a plynule navazují na cesty v otevřené krajině. Zajistí kvalitu každodenního pohybu a pobytu obyvatel ve městě, kladně ovlivní intenzitu pěší a cyklistické dopravy.

Pro zelené ulice jsou určující stromy. Zlepšují především mikroklima v sídle ochlazováním okolního prostředí stíněním a výparem vody z listů, pohlcují jemný poléťavý prach a další škodliviny, omezují hluk, zajišťují útočiště pro živočichy, vytváří příjemné místo k pobytu.

Uliční profil počítá s prostorovými nároky vzrostlých stromů a jejich kořenovými systémy. Propojení výsadby stromů se systémem hospodaření s dešťovou vodou zajišťuje dostatečný přísun vody a vzduchu ke kořenům, umožňuje retenci dešťových vod ze zpevněných povrchů. HDV – vsakování a retence ze zpevněných povrchů do vegetačního pásu se stromořadím, snížení a zpomalení odtoku srážkových vod ze zastavěného území.

Postupná komplexní rekonstrukce stávajících ulic na ulice zelené. V nových čtvrtích důraz na prostorovou koordinaci uličního profilu vzhledem k zelené, dopravní a technické infrastruktuře.

Městské parky
Parkové plochy zajišťují kvalitu každodenního života v nové městské čtvrti - využití pro sport, volný čas, rekreaci a setkávání. Jsou důležitou spojnici pěších a cyklistických tras, zejména pro bezpečný pohyb dětí ve městě. Zajišťují ekosystémové vazby v území - zajímavé stanoviště pro hmyz, ptáky a malé savce. HDV – přirozený vsak srážkových vod, možnost vsakování srážkových vod ze zpevněných ploch a střech okolních staveb.

Koncepční obnova jednotlivých městských parků. V nových městských čtvrtích městský park jako samozřejmou součástí veřejných prostranství. Vysoký důraz na kvalitní krajinářské řešení parků s definováním managementu, předpokládá se intenzivní údržba.

Zelená prostranství v zástavbě
Zajistí kvalitu každodenního života obyvatel – využití pro volný čas, hru dětí a setkávání. Důležité jako bezkolizní spojnice pěších tras, zejména pro pohyb dětí ve městě.

Zajištění ekosystémových vazeb v území - stanoviště pro hmyz, ptáky a malé savce. HDV – přirozený vsak srážkových vod a možnost využití srážkových vod ze střech na závlahu, retenci, akumulaci.

Rozvoj sousedských aktivit, komunitního setkávání, dětských hřišť a městského zahradničení. Předpokládá se spíše extenzivní údržba vzhledem k velkému množství ploch. Možnost zapojení místních obyvatel do údržby s jasně definovaným rozsahem a participací.

Přírodní rekreační zázemí města
Přechod mezi městem a volnou krajinou, rozhraní, reprezentují přírodní rekreační plochy. Jedná se o přírodní a přírodě blízké lokality, které v sobě nesou převážně ekologickou a rekreační funkci. Jsou přirozeně navázány na stávající přírodní hodnotné lokality - řeku Chrudimku a její ramena, PR Habrov, lesy Podhůra a cyklistické a pěší trasy v území. Jejich součástí je územní systém ekologické stability, který podporuje provázanost jednotlivých ploch. Zároveň se jedná o rozvojové plochy vymezené územním plánem a územní rezervy, na kterých je plánovaná zeleň. Plochy mohou mít velmi rozdílný charakter – luční porosty, lesy, svahy, niva řeky.

Důraz je kladen na prostupnost území pro člověka a živočichy, extenzivní péči o jednotlivé lokality a těsnou vazbu na řeku, zástavbu, rekreační trasy a cesty v krajině. Management přírodních území a jejich ochrana je integrována do celkového diferencovaného systému.

Stromořadí a stromy v otevřené krajině
Stromy v krajině tvoří páteř našich ekosystémů. Jejich role v tvorbě a stabilitě otevřené krajiny je nezastupitelná. Vzhledem k ekologickému přínosu je vždy preferována výsadba dlouhověkých stromů s velkou korunou, původní druhy s převahou listnatých druhů. Dřeviny doprovázejí cesty, vodoteče, rozdělují pole na menší celky, tvoří solitéry nebo skupiny stromů, lemují pozůstatky historických cest. Strom spolu s lučními společenstvy vytváří životní podmínky pro celou řadu dalších organismů. Strom je nedílnou součástí krajinného obrazu.

Legenda

zelené ulice a cesty v otevřené krajině

zelená prostranství v zástavbě

městské parky a obecní návsi

přírodní rekreační zázemí města

M 1:15 000



Zatřídění veřejných prostranství dle míry uplatnění a typu zeleně - návrh



Zatřídění veřejných prostranství dle míry uplatnění a typu zeleně - návrh

Hospodaření s dešťovými vodami

Nakládání s dešťovými vodami je samozřejmou součástí zelené infrastruktury města. Voda a její správná distribuce v systému půda – rostlina je jednou z jejích základních funkčních složek. Dešťová voda je zdroj, který je třeba chránit a hospodárně využívat tak, aby pomáhala zajistit funkčnost ostatních vegetačních prvků ve městě i krajině.

Srážkové vody jsou v systému HDV likvidovány v místě svého vzniku. Systém podporuje výpar a vsakování, transformuje odtok vod, díky tomu zpomaluje odtok vody v povodí a snižuje zátěž stokového systému. HDV svými opatřeními podporuje čištění, vsakování, evapotranspiraci, zpomalování a transformaci odtoku, zadržování a užívání srážkových vod v blízkosti jejího dopadu na zemský povrch.

Použití HDV může významně ovlivnit charakter veřejného prostoru. Součástí je například přeměna povrchů na propustnější či využívání akumulované vody k závlaze vegetačních ploch.

V zastavěném území města je nutné s prvky HDV pracovat v co největší míře. V nové zástavbě ve všech případech, pokud to podmínky umožňují.



Vegetační pásy v ulici / HDV1

Oblast použití: reprezentační plochy vegetace v centru města a v městské zástavbě, místa s převahou zpevněných ploch a jiných než ekologických funkcí
Vlastnosti: zachytávání a retence dešťových vod
Nároky na péči: střední

Zasakovací průlehy v parcích a bytové zástavbě / HDV2

Oblast použití: obytné čtvrti, parkové plochy a místa s převahou vegetačních ploch
Vlastnosti: travnaté plochy tvarované pro zásak či retenci dešťové vody, možné použití technických prvků pro kontrolu množství vody v plochách
Nároky na péči: nízké až středně vysoké

Přírodě blízká řešení v krajině / HDV3

Oblast použití: zemědělská půda, lesní pozemky a vodní toky
Vlastnosti: místa s trvalou vodní hladinou a přírodě blízkým okolím
Příklady řešení: malé vodní nádrže, mokré poldry, mokřady a tůňe, revitalizace potoků
Nároky na péči: velmi malé

Přírodě blízká řešení v krajině / HDV4

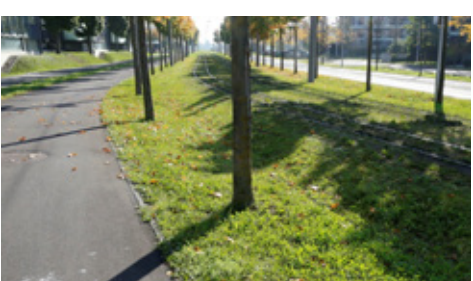
Oblast použití: zemědělská půda, lesní pozemky
Vlastnosti: místa zajišťující zpomalení odtoku dešťových vod a protierozní opatření
Příklady řešení: průlehy, příkopy a zasakovací pásy, suché poldry, plošná opatření, biotechnická opatření, meze, přehrážky, agrolesnická opatření
Nároky na péči: velmi malé

Technická řešení / HDV5

Oblast použití: intravilán obcí
Vlastnosti: podzemní nádrže retenční a akumulační pro pozdržení odtoku či následné využití dešťové vody v plochách vegetace
Nároky na péči: střední

Propustný zpevněný povrch na parkovištích / HDV 6

Oblast použití: zástavba bytových domů, průmyslové areály, nákupní areály, dopravní uzly
Vlastnosti: do kategorie propustných zpevněných povrchů jsou řazeny šetrkové trávnické, povrchy ze šetrku nebo kamenné drti, vegetační tvárnice, dlažba se zatravněvacími spárami, zatravněvací rošty nebo propustných beton a asfalt. Plochy s propustným povrchem umožňují v daném místě odvod a zasakování dešťové vody a tajícího sněhu.
Nároky na péči: střední



Extenzivní vegetační střecha / HDV7

Oblast použití: veřejné budovy a objekty, průmyslové areály, nákupní areály, dopravní terminály
Vlastnosti: extenzivní zelená střecha má nízké nároky na péči a zálivka je potřebná pouze v horkých letních měsících.
Nároky na péči: nízké

Kanálky k odvádění dešťové vody / HDV8

Oblast použití: bytová zástavba, průmyslové areály, nákupní areály
Vlastnosti: kanálky slouží k odvodu vody ze střech a zpevněných povrchů do vsakovacích průlehů a nádrží.
Nároky na péči: nízké

Dešťový záhon / HDV9

Oblast použití: zelené ulice, bytová zástavba, nákupní areály
Vlastnosti: záhon s vybranými druhy rostlin, kam stéká a je zadržována dešťová voda z okolí.
Nároky na péči: středně vysoké

Zasakovací průleh v ulici / HDV10

Oblast použití: zelené ulice, bytová zástavba, nákupní areály, průmyslové areály
Vlastnosti: zasakovací průleh je rýha vedená po vrstevnici, jejímž cílem je zadržet dešťovou vodu a zajistit vsáknutí vody do půdy.
Nároky na péči: středně vysoké

Vsakovací nádrž / HDV11

Oblast použití: zelené ulice, bytová zástavba, nákupní areály, průmyslové areály, odvodnění komunikací
Vlastnosti: vsakovací nádrž zajišťuje zadržení a vsáknutí dešťové vody při větších deštích. Voda je do nádrže svedena drenážních potrubím a kanálky.
Nároky na péči: nízké

Retenční nádrž / HDV12

Oblast použití: bytová zástavba, nákupní areály, průmyslové areály, odvodnění komunikací
Vlastnosti: zachytávání a akumulace dešťových vod
Nároky na péči: nízké

4. Ostatní prvky veřejného prostranství

Následujícím prvkům veřejného prostranství - **mobiliář, povrchy a materiály, reklama, oplocení** - se podrobněji věnujeme v samostatných knihách standardů, které navazují na tuto publikaci. Tyto prvky nelze zobecnit pro celé město a je potřeba k nim přistupovat s ohledem na charakter místa, ve kterém se nachází. V následující kapitole definujeme východiska a zásady výběru konkrétních prvků a regulací.

4.1 Mobiliář

Součástí mobiliáře nejsou pouze lavičky, které si většina z nás vybaví. Věci, které spadají do této kategorie, je výrazně více: koše, stojany na kola, pítka, plakátovací sloupy a další. Městský mobiliář pomáhá město „zabydlet“. V rámci předkládané studie určujeme principy, na jakých místech by měl být mobiliář osazen a jaké zásady je třeba dodržet. Na druhou stranu je ale mobilní, to znamená, že jeho přesná pozice či množství v dané lokalitě může být zpřesněno až na základě poptávky v daném místě – na základě pozorování již upraveného území.

V případě mobiliáře je **klíčová otázka volby přesného typu výrobku**. Mobiliář je vystaven různým způsobům využití, a proto musí být dostatečně **fortelný**, na druhou stranu nesmí být přehnaně robustní, aby nevybízel k agresivnímu chování. **Solidní řemeslné provedení** by mělo být samozřejmostí. Důležitým faktorem je i **snadná údržba a výměna** celku či části. Co se týče estetiky, volíme výrobky složené z **jednoduchých, geometrických tvarů** a bez zbytečně složitých detailů. Díky tomu je mobiliář **nadčasový** a nepodléhá dobovým trendům.

Problém při výběru mobiliáře je, že nelze navrhnout, aby náměstí bylo osazeno lavičkami např. s litinovou konstrukcí a dřevěným opěradlem a sedákem. Tato specifikace je nedostatečná - nezahrnuje požadavek na kvalitu a vzhled výrobků včetně provedení detailů. Za tímto účelem nabízíme konkrétní výrobky v zaručené kvalitě, dostupnosti a odpovídající cenové hladině.

Navržený standard mobiliáře se týká **běžných ulic a prostranství**. Výjimečná místa jako významná náměstí a městské třídy je nutné řešit vlastním architektonickým návrhem, který z koncepčních důvodů může stanovit prvky záměrně odlišné či ve vyšším standardu.

4.2 Povrchy a materiály

Povrchy a jejich materiály tvoří tzv. třetí fasádu veřejného prostranství. Kvalita povrchů výrazně ovlivňuje kvalitu celého prostředí. Použití vhodných povrchů má vliv na bezpečný pohyb v území, estetické hodnoty nebo délku pobytu v daném místě.

Povrchy mají **moc oddělovat či scelovat prostor** jednotlivých druhů pohybu či celých území. Vždy je proto nutné k návrhu přistupovat kon-

cepčně. Vzhledem k vysokému namáhání a předpokládané délce života povrchu je nutné volit materiály **trvanlivé a odolné**, povrchy **snadno udržitelné** či s údržbou o intenzitě odpovídající místu, materiály a povrchy nadčasové.

Velmi důležitým hlediskem při volbě materiálu je charakter lokality, kde se povrch nachází. V historickém centru navrhujeme skládané kamenné dlažby, na sídlištích naopak převažuje dlažba betonová a lité povrchy odpovídající modernistickému charakteru zástavby. Obecně navrhujeme sofistikovanější materiály (kamenná dlažba, litý betonový agregát) na místech s vyšší intenzitou pěšího pohybu - tedy tam, kde jsou vyšší nároky na odolnost i estetiku.

4.3 Reklama, zahrádky a označování provozoven

Reklama, restaurační zahrádky a označování provozoven jsou prvky veřejného prostranství se **zásadním dopadem na** jeho **vizualitu**. Často se setkáváme s tzv. vizuálním smogem - neregulovanou reklamou s projevy nepřizpůsobenými charakteru lokality. Cílem kapitoly je po vzoru manuálů některých měst v republice i zahraničí nastavit taková pravidla, která jednotlivé projevy **sjednotí, vyloučí nevhodné formy** reklamy a **doporučí optimální** či přípustné řešení.

V rámci kapitoly nastavujeme regulaci, kterou je možné po jejím potvrzení vyhláškou vyžadovat. Čím více v centru se nacházíme, tím je více věcí vyžadováno a méně doporučeno. Na periferiích zůstává naopak více bodů ve formě doporučení.

4.4 Oplocení

Návrh oplocení hraje v kontextu ulice stejnou roli jako fasáda a parter domu, proto je potřeba k výběru plotu přistupovat zodpovědně. Mělo by být navrženo v souladu s charakterem okolí a také by se nemělo zapomínat na možnosti jeho údržby, především ve veřejném prostoru.

Smyslem regulace oplocení, kterou Manuál nabízí, je zvolit vhodný standard tak, aby nevznikaly nežádoucí bariéry ve vztahu zástavby k veřejnému prostoru nebo neproporční kombinace zvolených typů sousedních oplocení. Regulována je jeho **výška, typ, průhlednost**, případně **barva a materiál**.



5. Koordinace prvků ve veřejném prostoru

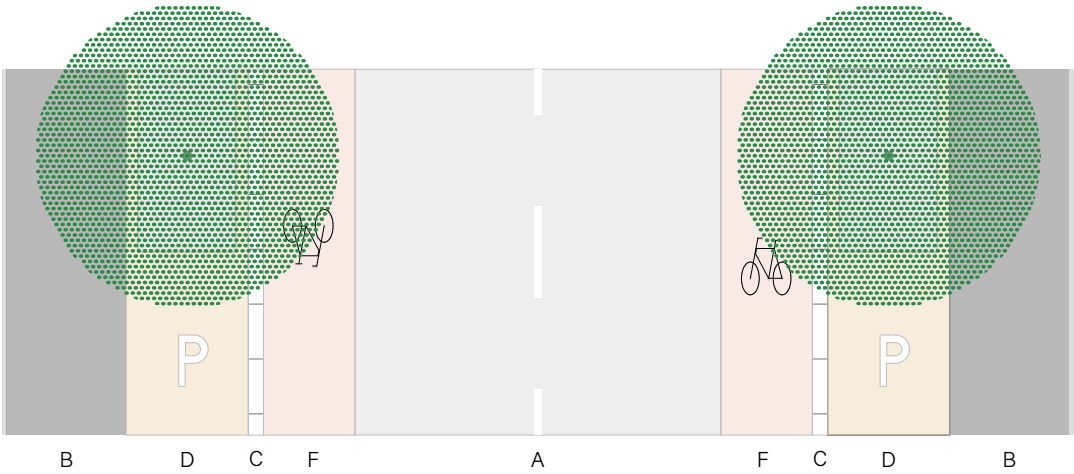
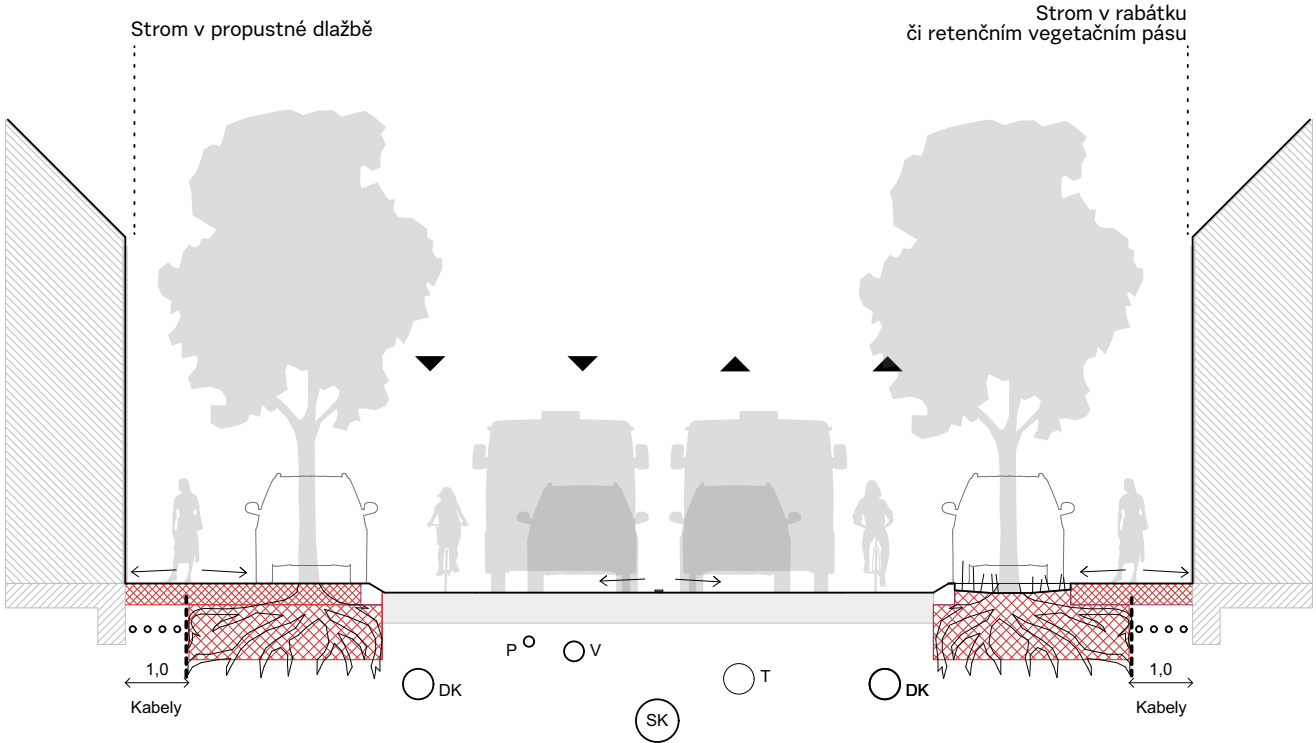
Hlavními funkcemi veřejného prostoru je kromě setkávání, pobývání a obchodu **dopravní, technická a modrozelená infrastruktura** - tedy různé druhy dopravy osob a zboží včetně dopravy v klidu, distribuce energií, hospodaření s vodami a zajištění ekologických funkcí. Toto množství požadavků je nutné **efektivně poskládat do uličního profilu** s ohledem na funkčnost, životaschopnost, údržbu a bezpečnost.

Nepostradatelnou součástí uličního prostoru je **podzemní část**, která má stejné, ne-li vyšší nároky na koordinaci, jako část nadzemní. Zejména je nutné dbát na **možnost výsadby stromů** a koordinaci kořenového systému s vedením kabelů a dalších rozvodů. **Ochrana kabelů proti prorůstání** je možné realizovat kabelovou chráničkou.

Neméně důležitým tématem je **práce s dešťovou vodou**. V případě existence stromů či zelených pásů musí být chodníky spádovány tak, aby po nich dešťová voda stékala k zeleni a poskytovala tak výsadbě závlahu. Velmi vhodné je také použití **propustné dlažby** (dlažby ukládá-né do štěrkopísku, nikoliv vodonepropustné asfalty) nad prokořenitel-ným prostorem.

S podzemní částí ulice je nutné **koordinovat** také **umísťování mobiliá-ře**. Většina z prvků potřebuje pro své osazení betonový základ, který nesmí být v kolizi s podzemními vedeními nacházejícími se v malých hloubkách (zpravidla kabely).

Kompletní **katalog typických řezů** řešících nadzemní část ulice se na-chází v příloze tohoto dokumentu.



Legenda

- | | |
|---------------------------|--|
| P - plyn | A - vozovka / hlavní dopravní prostor |
| V - voda | B - chodník / pobytový prostor |
| DK - dešťová kanalizace | C - obrubník > 8 cm |
| SK - splašková kanalizace | D - stání pro automobily |
| T - teplovod | E - zelený pás |
| | F - cyklopruh / cyklostezka / protisměrný průjezd cyklistů |

- | | |
|--|--|
| | Skladba propustné dlažby |
| | Spojité výsadbové a strukturní substráty či prokořenitelné buňky apod. prvky systému HDV |
| | Ochrana kabelu (napr. DEEPROOT TRG Panel) |

Schéma koordinace prvků ve veřejném prostoru, půdorys a řez

Standardy

Úvod

Město je pro potřeby tohoto dokumentu rozděleno do čtyř oblastí podle charakteru zástavby – historické centrum, obecná zástavba, okraj města a skupina částí Vestec, Medlešice, Markovice Topol a Vlčnov. Každé oblasti je přiřazen jeden standard řešení veřejných prostor a jejich vybavení, který odpovídá charakteru lokality. Standard je charakterizován zejména mobiliářem, dále povrchy, materiály a vhodnými typy a druhy vegetace. V rámci standardu se může míra použití různých povrchů nebo jejich konkrétní výběr lišit - vznikají tak podkategorie standardů. Práci s povrchy v jednotlivých podkategoriích ilustrují detaily části ulice v podrobném měřítku.

Orientace v listu standardu

Standardy jednotlivých lokalit jsou definovány na jedné dvojstránce - tzv. **listu standardu**, která popisuje základní prvky veřejného prostoru dané lokality. Bližší specifikace mobiliáře, materiálů, povrchů či vhodných druhů zeleně, je popsána v samostatných publikacích **Kniha Standardu I-IV**.

Navigace publikace

Materiály či povrchové úpravy mobiliáře s kódovým odkazem, výčet všech materiálů s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Označení skupiny prvků mobiliáře a ukázka typických prvků, výčet všech prvků s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Detail typické skladby povrchů pro daný standard či podoblast standardu. Detail zobrazený na výřezu půdorysu ulice, zpravidla: vozovka-(cyklopruh)-obruba-(parkovací pás)-chodník.

Písmenná označení (A-Vozovka atp.) komunikují s písmennými označeními v katalogu typických řezů.

Značky označují použité povrchy a jejich materiály odkazující na seznam povrchů a materiálů v následujících kapitolách příslušného standardu.

12

3. List standardu

Mobiliář



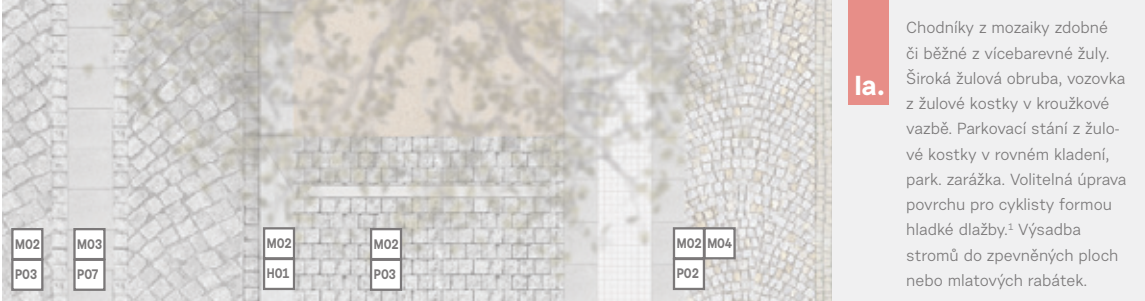
R01 | Rodina prvků mobiliáře



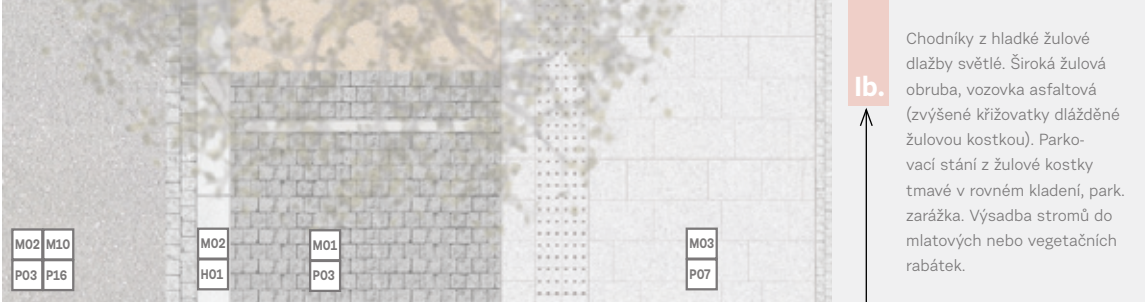
Typická skladba povrchů | Výřez půdorysu ulice, detail 1:50



A - Vozovka F - Cyklopruh C - Obruba B - Chodník Zástavba



A - Vozovka C - Obruba D - Parkovací pás B - Chodník Zástavba



A - Vozovka C - Obruba D - Parkovací pás B - Chodník Zástavba

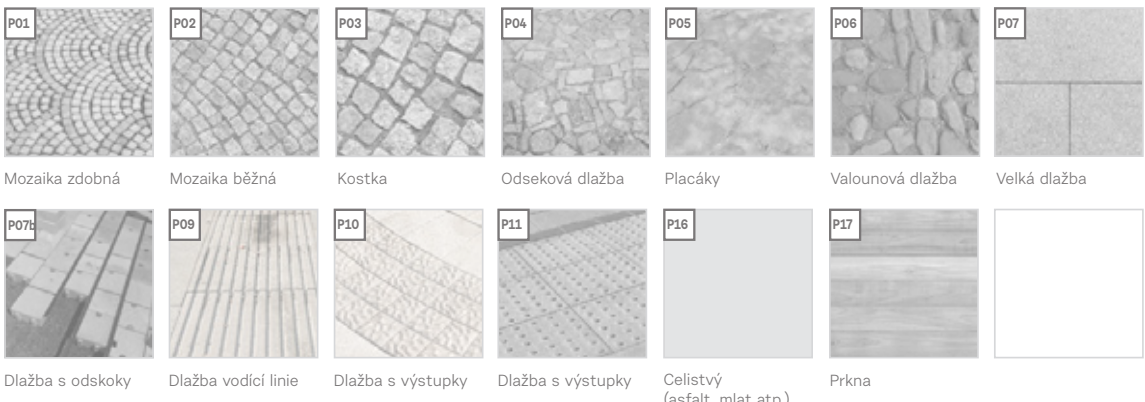
¹ Osa pásu hladké dlažby musí být 1,25 m od hrany vozovky sousedící s podélným parkováním, 1,0 (0,75) m v situaci bez parkovacího pásu.

Označení podoblasti standardu, kterého se detail týká.

Materiály zpevněných povrchů v dané oblasti s kódovým odkazem, výčet všech materiálů s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Manuál tvorby veřejných prostranství města Chrudim | re:architekti | 2020 13

Povrchy



Struktury (tzn. velikosti, tvar prvků a typy kladení) zpevněných povrchů v dané oblasti s kódovým odkazem, výčet všech materiálů s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Vegetační prvky

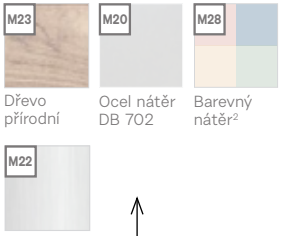


Charakter vegetačních prvků

Uliční stromořadí a solitérní stromy, primárně s velkou korunou, domácí i nepůvodní druhy. Výsadba do zpevněných a vegetačních ploch. Důraz na kvalitu trvalkových a letničkových záhonů, tvarovaných dřevin, popínavých rostlin a rostlin v nádobách. Ve volnějších partiích kolem řeky a náhonu důraz na souvislé, přírodně blízké nivní biotopy.

Péče o vegetaci je velmi intenzivní a uzpůsobená vysoké návštěvnosti vegetačních ploch.

Herní prvky



² Použití barevného nátěru **pouze v zóně Ib**, mimo historické centrum!

Dominující materiály herních prvků v daném standardu. Výčet všech materiálů s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Vegetační prvky vztahující se k danému standardu s kódovým odkazem, výčet všech prvků s popisem naleznete v následujících kapitolách příslušného standardu.

Standardy

I.

Historické centrum

- Ia. - Historické centrum
- Ib. - Kompaktní zástavba
- Ip. - Parky a nábřeží

Oblast historického centra leží na říčním ostrohu a jeho přilehlém okolí. Má celoměstský i nadměstský význam. Většinou sestává z kompaktní blokové zástavby dvou až třípodlažních domů. Návrhem je potvrzen historický charakter oblasti. Je tu vysoký podíl pěší a cyklistické dopravy. Území se částečně nachází v památkové zóně. Předpokládá se intenzivní péče o plochy zeleně vzhledem k vysokým nárokům na rekreaci a reprezentaci. Vysoký důraz je kladen také na kvalitní krajinářské řešení prostranství s definováním managementu péče.

II.

Obecná zástavba

- Ila. - Rozvolněná obytná zástavba
- Ilb. - Sídliště
- Ilc. - Průmysl, areály, periferie
- Ilp. - Příměstské rekreační plochy

Jedná se o lokality městské blokové a vilkové zástavby, sídlišť a příměstského rodinného bydlení. Území tvoří většinu veřejných prostranství města a zahrnuje v sobě lokálně, někdy i celoměstsky významná místa. Návrh podtrhuje městský charakter území, vyšší estetické nároky na jejich provedení. Standard ale není tolik svázán tradicí. Předpokládá se využití kvalitních materiálů v kombinaci s levnějšími. Mobiliář musí mít solidní provedení a musí být městského charakteru. Parky a nábřeží mají volnější kompozici. Důraz je kladen na kvalitní krajinářské řešení s definováním managementu, střídání intenzivní a méně intenzivní údržby dle charakteru prostranství.

III.

Otevřená krajina

- IIla. - Cesty v extravilánu
- IIlb. - Zahradkářské kolonie

Jedná se o okrajové části města bez vyšších nároků na detail. Jsou to lokality s nízkým pohybem pěších, kam míří spíše cílová automobilová doprava. Provedeny budou z trvanlivých materiálů. Důraz je kladen na funkčnost, snadnou údržbu a nižší pořizovací náklady. Péče o vegetační prvky je nenáročná. Volné, přírodě blízké plochy jsou v přímé návaznosti na rezidenční zástavbu a průmyslové areály na jedné straně a otevřenou krajinu na straně druhé. Tyto plochy mají vysoký rekreační a ekologický potenciál. Velký význam mají uliční stromořadí, cesty a stromořadí v krajině, zelené uliční pásy a parkovací stání s možností vsaku a retencí dešťových vod.

Klíčovým tématem této kategorie jsou především cesty v extravilánu, mimo městskou krajinu. Záměrem je obnova pěšky či na kole dobře propustné krajiny, navrácení či založení paralelních pěších propojení mezi městem a jeho okolím. Vedle toho je možné současnou dopravní infrastrukturu doplnit o pěší cesty, stromořadí, remízky atd., které zvyšují biodiverzitu, zlepšují orientaci, zmírňují větrnou a vodní erozi.

IV.

Markovice, Medlešice, Topol, Vestec, Vlčnov

Zástavba přidružených obcí je zpravidla charakterizována jedno až dvoupodlažními domy, které jsou seskupeny kolem návsi, hlavní ulice a několika dalších ulic. Vesnický charakter je podpořen vhodnou volbou materiálů a detailů. Na veřejných prostranstvích je ponechán větší poměr nepevných (travnatých) ploch, ulice jsou často řešeny v jedné úrovni bez obruby. Na návsi je kladen větší důraz na kvalitnější povrchy a provedení detailu.



Mapa zatřídění veřejných prostranství do zón standardů

Samostatně řešená území

V rámci standardů jsou vymezena území, která je nutné řešit samostatně s individuálním koncepčním přístupem. Jsou to území nestabilizovaná či území, jejichž současné řešení významně neodpovídá navrhovanému standardu a významu místa. Zároveň se jedná o plochy, kde by měla začít změna a obnova nejdříve.

Standard I

1 - Tyršovo náměstí
V současné době se jedná o místo bez statutu náměstí, ačkoliv nese jeho název. Je pouze širokou ulicí sloužící jako významná parkovací plocha s degradovanými povrchy a bez zdůrazněných návazností na centrum města. Charakter místa může ovlivnit i rekonstrukce/přestavba sokolovny.

2 - Masarykovo náměstí
Opět se jedná o místo, které je náměstím pouze podle názvu. Středem procházející frekventovaná komunikace na městském okruhu determinuje povahu celé plochy. Urbanistická neukončenost a pozemky s potenciálem výstavby. Proměna místa souvisí se změnou širších dopravních souvislostí a dokončením městského obchvatu.

3 - Křižovatka na Pumberkách
Křižovatka s potenciálem stát se centrem lokality.

4 - Okolí smuteční síně
Okolí smuteční síně a hřbitova sv. Václava včetně přístupových komunikací a napojení na ul. Škroupova, potenciál stát se ohniskem o důležitosti odpovídající povaze místa.

5 - ulice Škroupova a Havlíčkova
Významná příjezdová osa města navazující na hlavní nádraží a vedoucí až do historického centra si zaslouží individuální přístup a vlastní koncepci.

6 - ulice Novoměstská
Významná příjezdová osa města vedoucí z okraje až do historického centra si zaslouží individuální přístup a vlastní koncepci.

Standard II

1 - Slovenského národního povstání
Předprostor areálu nemocnice má potenciál stát se ohniskem o důležitosti odpovídající povaze místa.

2 - Sportovní areály
Oblast kolem skupiny sportovišť na nábřeží vyžaduje širší koncepci včetně řešení dopravní infrastruktury (návrhy na doplnění napojení na MKO již v územním plánu).

3 - Okolí řeky Chrudimky
Břehy řeky si zaslouží vlastní koncepci městských nábřeží odpovídající specifickému charakteru místa.

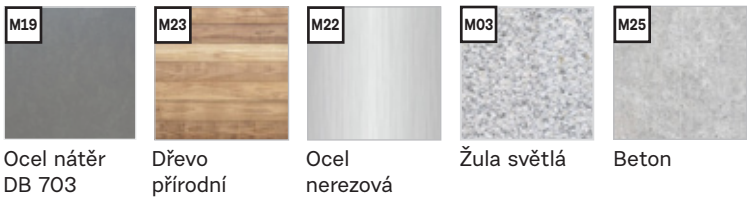
4 - Ulice Moravská
Ulice na pomezí zástavby a přírodní plochy spojující historické centrum města s potenciálním centrem lokality Na Pumberkách si zaslouží vlastní koncepci odpovídající specifickému charakteru místa.



Mapa samostatně řešených území

Standard I

Mobiliář



RO1 | Rodina prvků mobiliáře



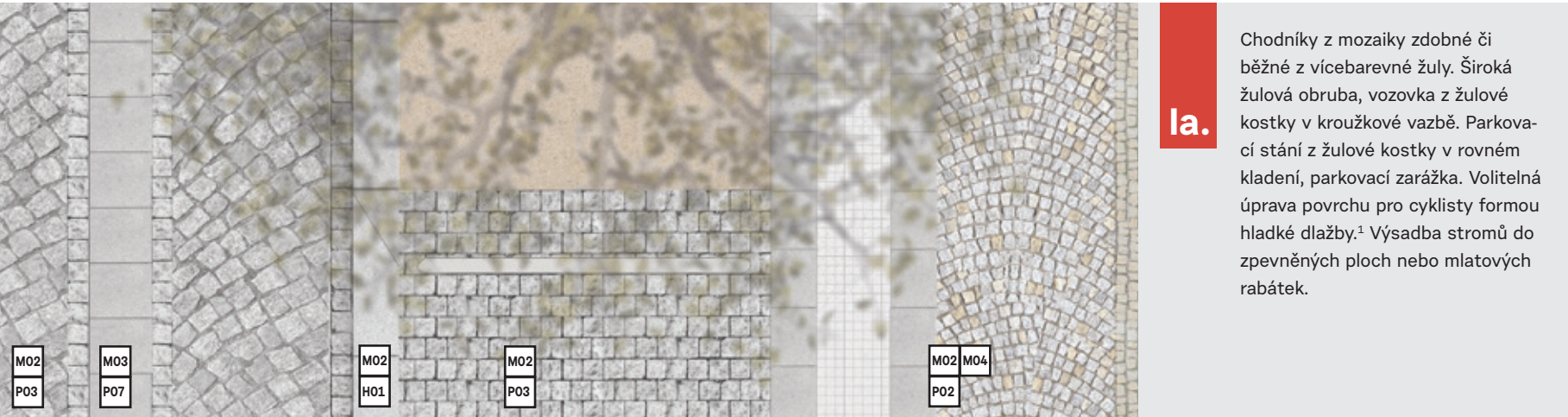
Typická skladba povrchů | Výřez půdorysu ulice



la.

Komunikace s cyklopruhem š. min. 1,5 m. Chodníky z mozaiky zdobné či běžné z vícebarevné žuly. Široká žulová obruba, vozovka z žulové kostky v kroužkové vazbě. Úprava pro cyklisty formou pruhu z hladké dlažby. Výsadba stromů do zpevněných ploch.

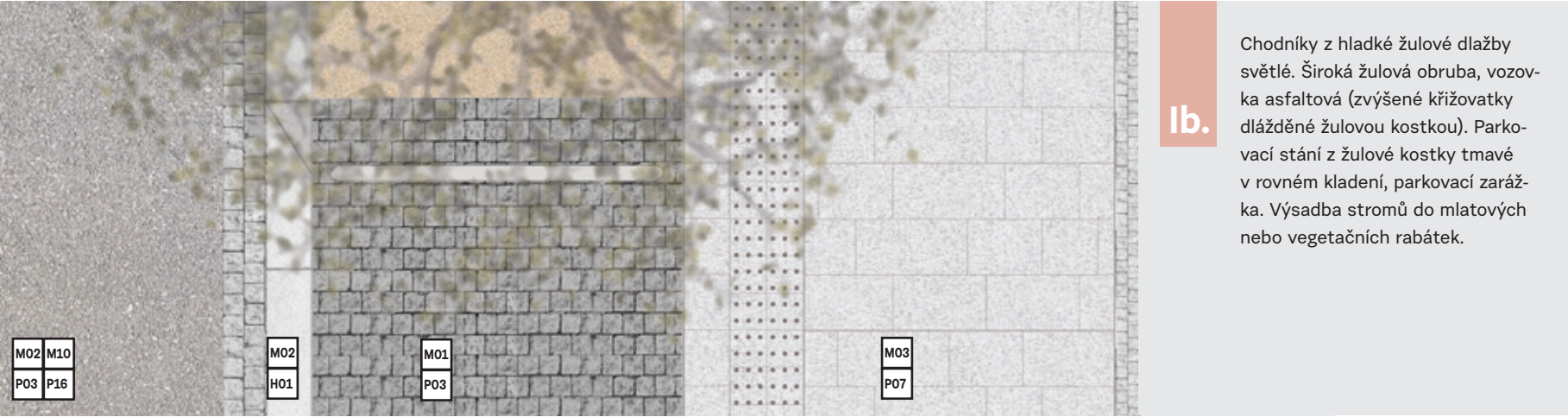
A - Vozovka F - Cyklopruh C - Obruba B - Chodník Zástavba



la.

Chodníky z mozaiky zdobné či běžné z vícebarevné žuly. Široká žulová obruba, vozovka z žulové kostky v kroužkové vazbě. Parkovací stání z žulové kostky v rovném kladení, parkovací zarážka. Volitelná úprava povrchu pro cyklisty formou hladké dlažby.¹ Výsadba stromů do zpevněných ploch nebo mlatových rabátek.

A - Vozovka C - Obruba D - Parkovací pás B - Chodník Zástavba



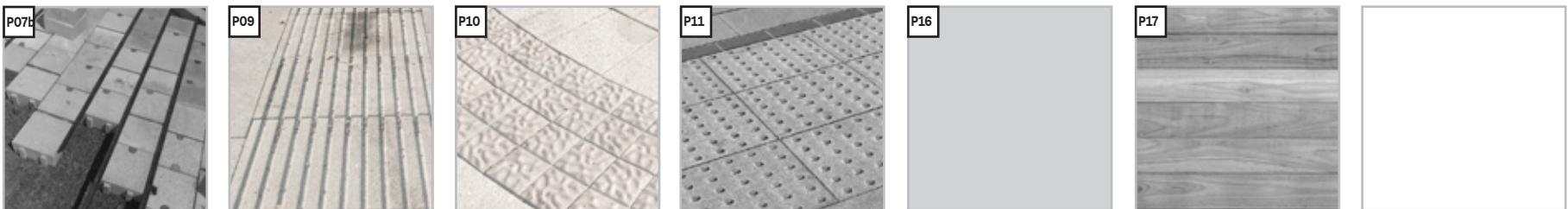
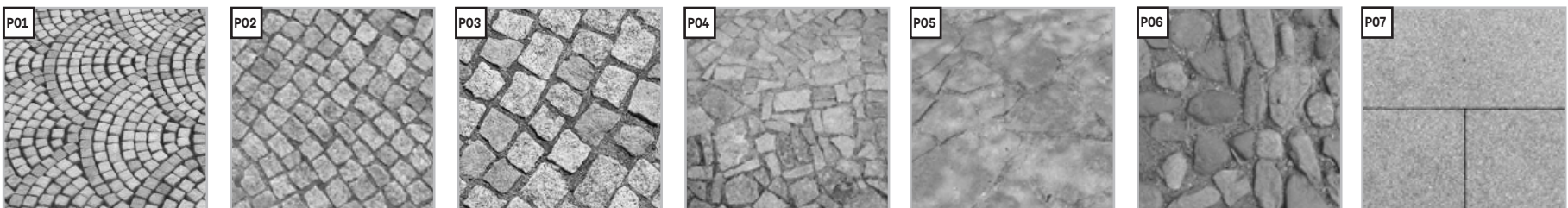
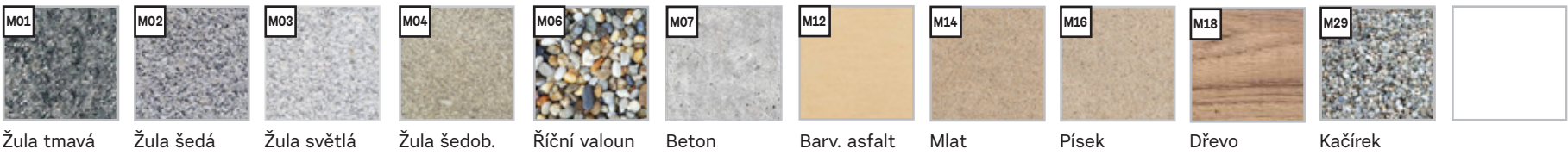
lb.

Chodníky z hladké žulové dlažby světlé. Široká žulová obruba, vozovka asfaltová (zvýšené křižovatky dlážděné žulovou kostkou). Parkovací stání z žulové kostky tmavé v rovném kladení, parkovací zarážka. Výsadba stromů do mlatových nebo vegetačních rabátek.

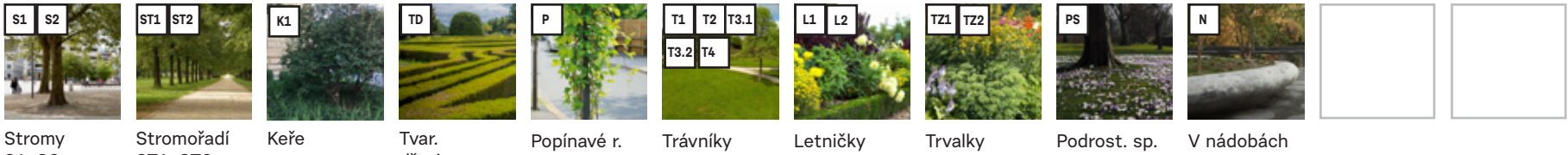
A - Vozovka C - Obruba D - Parkovací pás B - Chodník Zástavba

¹ Osa pásu hladké dlažby musí být 1,25 m od hrany vozovky sousedící s podélným parkováním, 1,0 (0,75) m v situaci bez parkovacího pásu.

Povrchy



Vegetační prvky



Charakter vegetačních prvků

Uliční stromořadí a solitérní stromy, primárně s velkou korunou, domácí i nepůvodní druhy.

Výsadba do zpevněných a vegetačních ploch. Důraz na kvalitu travníků. Využití trvalkových a letničkových záhonů, tvarovaných dřevin, popínavých rostlin a rostlin v nádobách. Ve volnějších partiích kolem řeky a náhonu důraz na souvislé, přírodě blízké nivní biotopy.

Péče o vegetaci je velmi intenzivní a uzpůsobená vysoké návštěvnosti vegetačních ploch.

Herní prvky



² Použití barevného nátěru **pouze v zóně lb.** mimo historické centrum!



Standard II

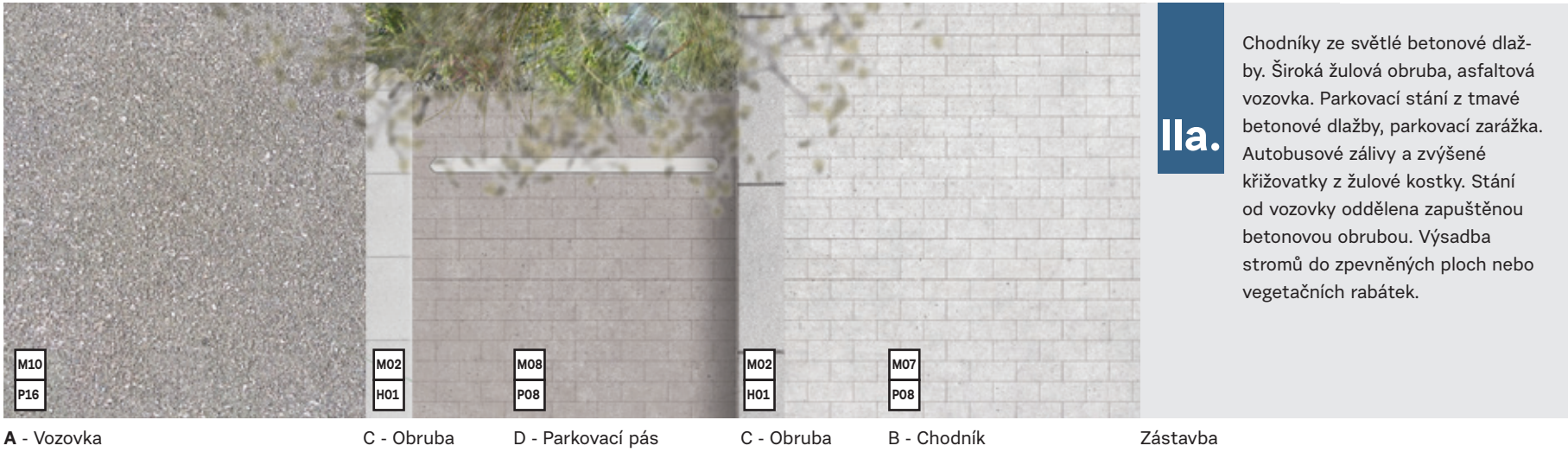
Mobiliář



R02 | Rodina prvků mobiliáře



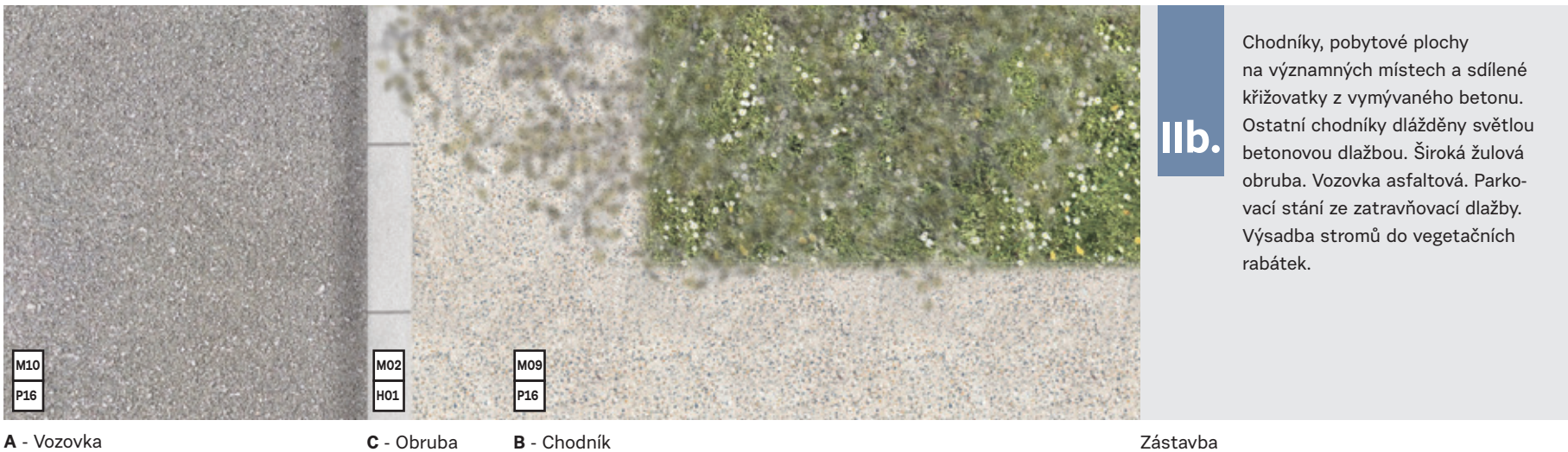
Typická skladba povrchů | Výřez půdorysu ulice



Ila.

Chodníky ze světlé betonové dlažby. Široká žulová obruba, asfaltová vozovka. Parkovací stání z tmavé betonové dlažby, parkovací zarážka. Autobusové zálivky a zvýšené křižovatky z žulové kostky. Stání od vozovky oddělena zapuštěnou betonovou obrubou. Výsadba stromů do zpevněných ploch nebo vegetačních rábátek.

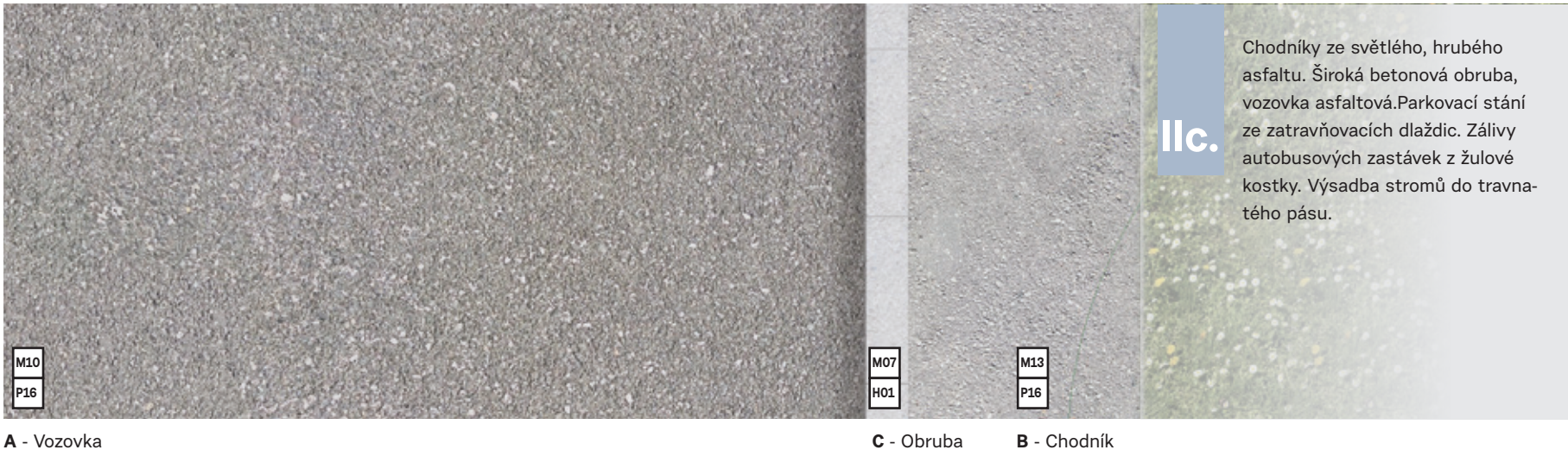
A - Vozovka C - Obruba D - Parkovací pás C - Obruba B - Chodník Zástavba



Ilb.

Chodníky, pobytové plochy na významných místech a sdílené křižovatky z vymývaného betonu. Ostatní chodníky dlážděny světlou betonovou dlažbou. Široká žulová obruba. Vozovka asfaltová. Parkovací stání ze zatravněvacích dlaždic. Zálivky autobusových zastávek z žulové kostky. Výsadba stromů do travnatého pásu.

A - Vozovka C - Obruba B - Chodník Zástavba

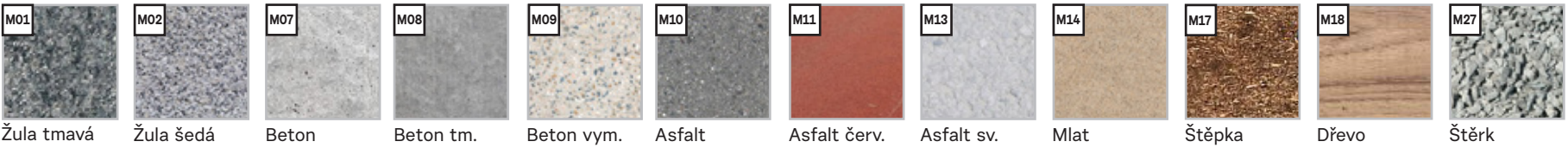


Ilc.

Chodníky ze světlého, hrubého asfaltu. Široká betonová obruba, vozovka asfaltová. Parkovací stání ze zatravněvacích dlaždic. Zálivky autobusových zastávek z žulové kostky. Výsadba stromů do travnatého pásu.

A - Vozovka C - Obruba B - Chodník

Povrchy



Prkna Celistvý (asfalt, mlat atp.)

Vegetační prvky



Charakter vegetačních prvků

Dlouhověké stromy snášející urbanizované prostředí s převahou původních druhů. Uliční stromořadí, stromy primárně s velkou korunou, domácí i nepůvodní druhy. Výsadba převážně do vegetačních ploch. Parkové a luční trávníky. Využití extenzivních trvalkových a letničkových záhonů, tvarovaných dřevin a popínavých rostlin. Péče o vegetační plochy extenzivní s ohledem na jejich rozsáhlost.

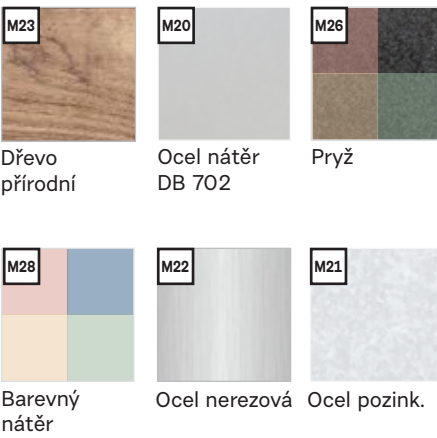


Stromořadí v ulicích Ulice na sídlišti Stromy na parkovišti



U řeky Okružní stezky Extenzivní ovocný sad Přírodní sportoviště

Herní prvky



Dřevo přírodní Ocel nátěr DB 702 Pryž Barevný nátěr Ocel nerezová Ocel pozink.



Standard III

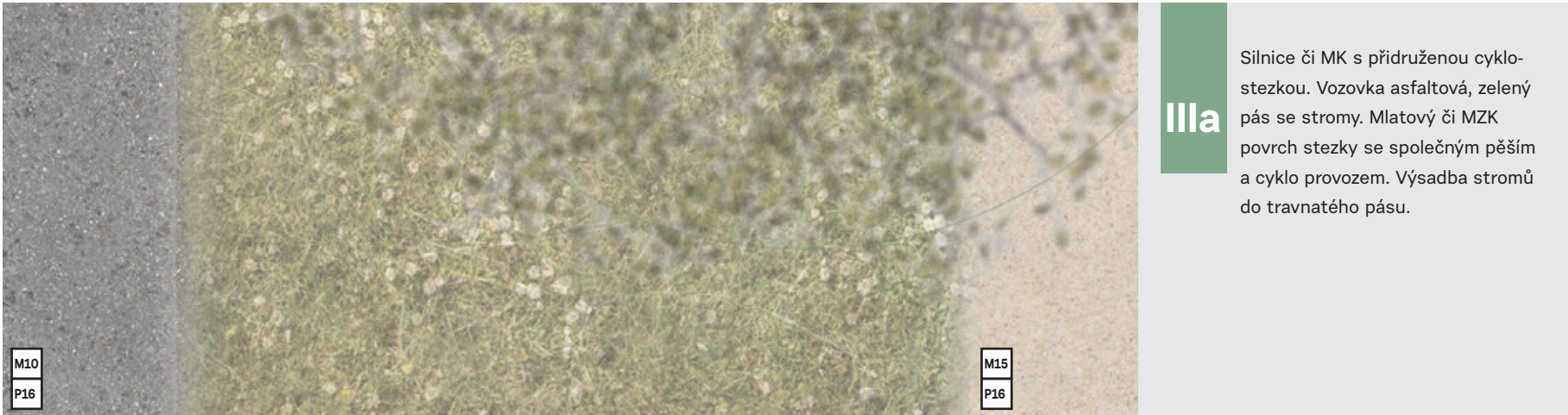
Mobiliář



R03 | Rodina prvků mobiliáře



Typická skladba povrchů | Výřez půdorysu ulice



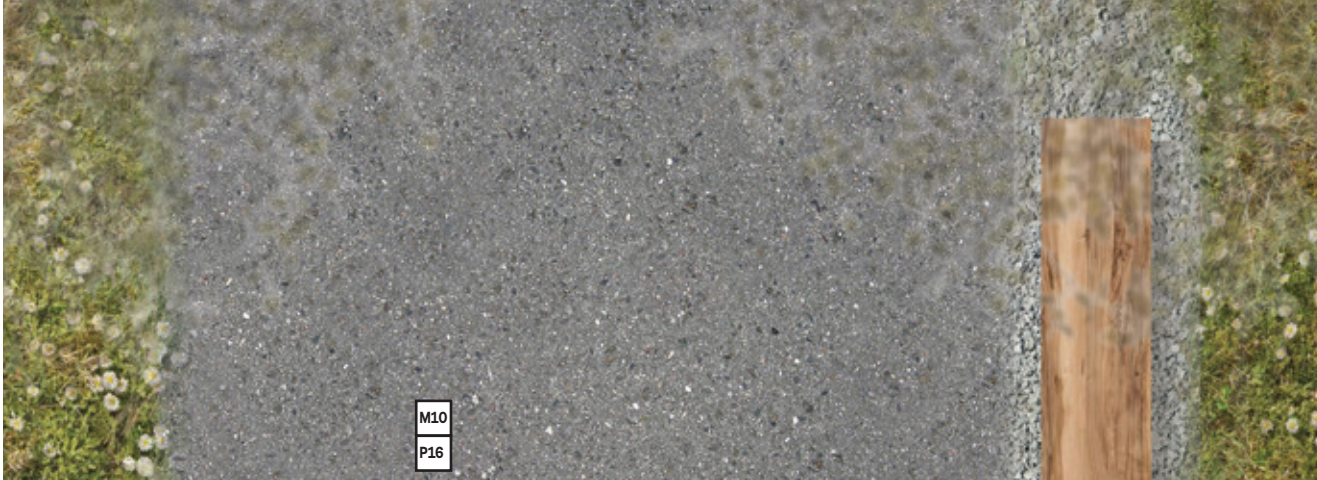
IIIa

Silnice či MK s přidruženou cyklostezkou. Vozovka asfaltová, zelený pás se stromy. Mlatový či MZK povrch stezky se společným pěším a cyklo provozem. Výsadba stromů do travnatého pásu.

A - Vozovka

E - Zelený pás

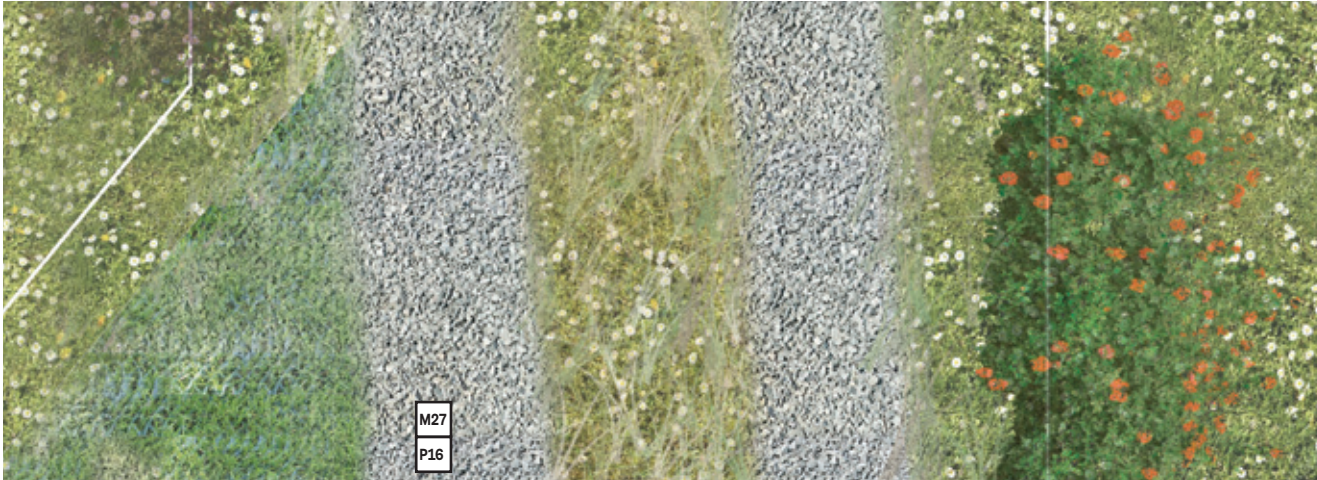
B - Chodník / cyklostezka



IIIa

Cyklostezka s asfaltovým povrchem vhodná pro pěší, cyklisty i in-line bruslaře. Profil vhodně doplnit o odpočinková místa a lavičky - povrch pod sedacím mobiliářem nutné zpevnit štěrkem. Výsadba stromů do travnatého pásu.

A - Hlavní dopravní prostor

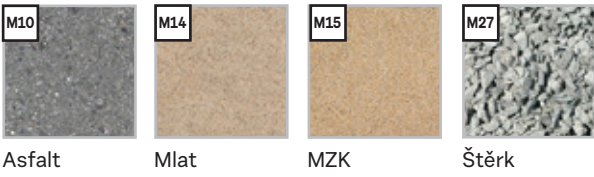


IIIb

Cesty uvnitř zahrádkářských kolonií štěrkové se středním travnatým pásem. Vjezdy na pozemky ze zpevněného trávníku (plastový rošt/štěrkový trávník). Výsadba stromů do travnatého pásu.

A - Hlavní dopravní prostor

Povrchy



Asfalt

Mlat

MZK

Štěr



Zatravnovací dlažba

Zpevněný trávník

Štěrkový trávník

Celistvý (asfalt, mlat atp.)

Vegetační prvky



Stromy S3

Stromořadí ST3

Keře K3

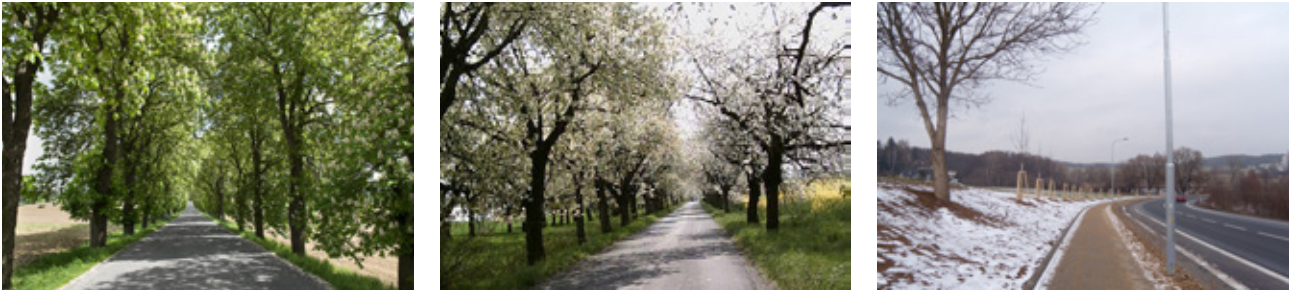
Trávníky

Charakter vegetačních prvků

Soliterní dlouhověkové stromy s velkou korunou. Stromořadí s velkou korunou a ovocná stromořadí. Ekologicky a kulturně původní druhy. Výsadba vysokokmenů do vegetačních ploch v dostatečné vzdálenosti od komunikace.

Keře a skupiny keřů – volně rostoucí.

Travnaté pásy - luční trávníky a travo-bylinné porosty.



Cesty motorové



Cesty bezmotorové

Standard IV

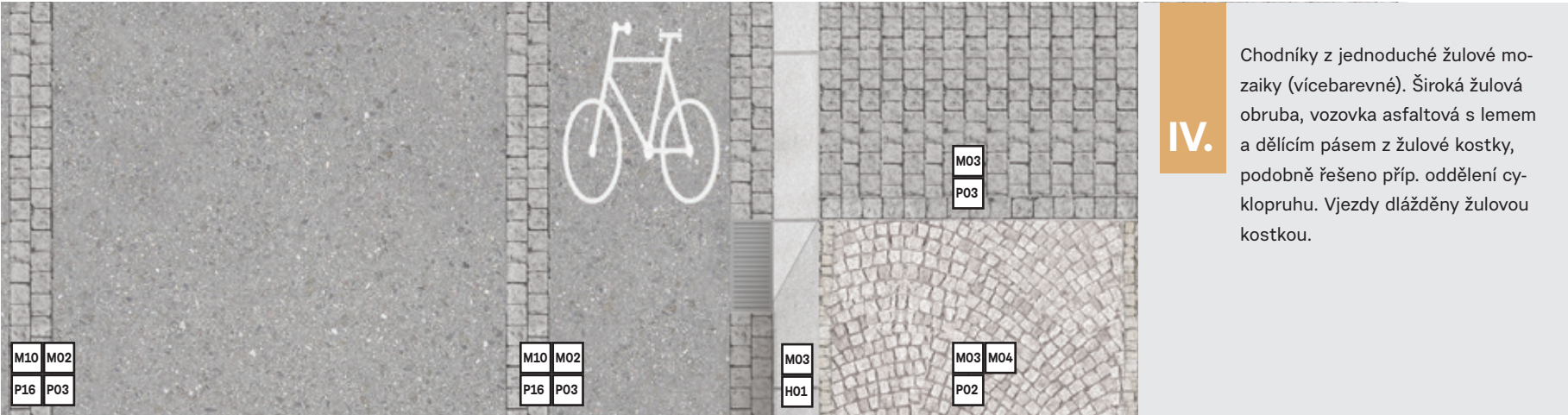
Mobiliář



R04 | Rodina prvků mobiliáře



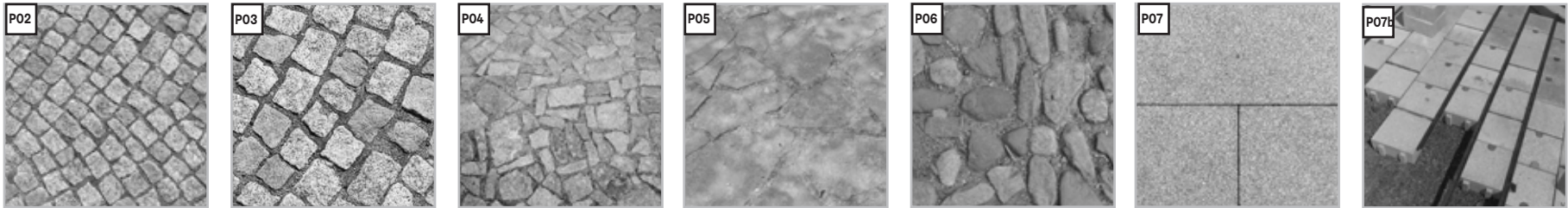
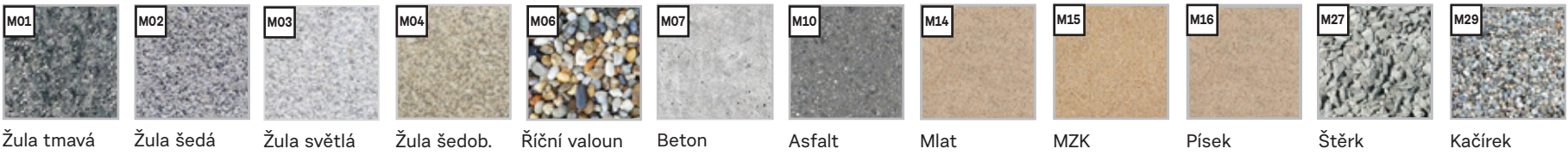
Typická skladba povrchů | Výřez půdorysu ulice



IV.

Chodníky z jednoduché žulové mozaiky (vícebarevné). Široká žulová obruba, vozovka asfaltová s lemem a dělicím pásem z žulové kostky, podobně řešeno příp. oddělení cyklopruhu. Vjezdy dlážděny žulovou kostkou.

Povrchy



Vegetační prvky



Charakter vegetačních prvků

Původní druhy stromů a keřů, ovocné dřeviny. Výsadba do vegetačních ploch. Parkové, luční a květnaté luční trávníky.

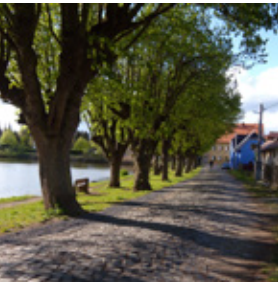
Plochy pro komunitní setkávání, herní sestavy a menší sportoviště. Malé vodní nádrže a jejich okolí.



Travnaté schody

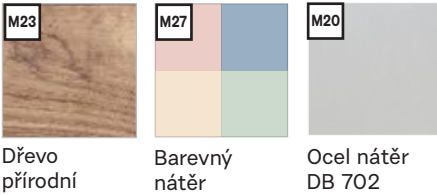


Ovocné dřeviny v centru obcí



Stromořadí kolem rybníka

Herní prvky



Příloha

Katalog typických uličních řezů

Přílohou tohoto Manuálu je katalog typických uličních řezů roztríděných dle šířky uličního prostoru a kategorie procházející komunikace. Katalog je pomůckou při navrhování ulic a pomáhá stanovit správné priority v organizaci všech druhů dopravy.

Typické uliční řezy

Základními podklady pro tvorbu uličních profilů z hlediska dopravního řešení jsou **ČSN 736110, TP 103, TP 179 a TP 218**.

Katalog zobrazuje základní sadu vzorových profilů, které určují do značné míry **ideální varianty uspořádání uličního prostoru**. Celkové šířky odpovídají zpravidla se vyskytujícím šířkám profilů v Chrudimi. Základním principem je pokud možno vyvážená míra uspokojení všech běžných potřeb v konkrétní ulici či oblasti a to v kontextu celkové funkce (nejen dopravní). Jedná se o:

- obousměrnost ulic (jednosměrnost pouze v odůvodněných případech – nepřehlednost, opodstatněná vyšší poptávka po parkování, přirozeně vyšší intenzity v jednom směru, zamezení tranzitu v jednom ze směrů apod
- bezbariérové a plošně prostupné město pro chodce
- zajištění obousměrného a bezpečného provozu jízdních kol
- hospodaření s dešťovými vodami
- maximalizace výsadby stromů, nabídka parkování v kontextu normového průjezdu vozidel IZS a svozu odpadů.

Pokud není možné v profilu realizovat z nějakého důvodu zobrazené uspořádání (stávající stromy, sítě, vpusti, vjezdy, jiné objekty...), lze řešení variovat v kontextu místních limit či potřeb, avšak s cílem dosažení blízkosti „ideálního stavu“. Jedná se zejména o rekonstrukce ulic, kdy je třeba zvážit stav a udržitelnost současného uspořádání, inženýrských sítí, vzrostlé zeleně a technický stav některé či všech součástí ulice. V první řadě lze řešit změnu profilu v současném uspořádání bez stavebních úprav např. změnou dopravního režimu, tj. dopravním značením či zařízením. Takové řešení má však své limity. Zpracovatel případného podrobného stavebního řešení se pak při návrhu pohybuje mezi dvěma extrémy – na jedné straně může řešit problémy pouze výměnou povrchů a materiálů se zachováním statu quo a zachováním třeba nevhodných poloh obrubníků, na straně druhé lze k návrhu přistoupit uceleně, tj. v kontextu dalších potřeb a s vizí dosažení stavu blízkého „ideálnímu.“

U vzorových profilů v intravilánu jsou šířky vozovek, jízdních pruhů vč. opatření pro cyklisty navrženy jako optimální. Chodníky a pásy zeleně na okraji profilu jsou naopak navrženy v minimální funkční šířce. Při řešení konkrétního uspořádání širšího uličního profilu je tedy doporučeno rozšiřovat primárně chodníky a následně zelené pásy na okrajích.

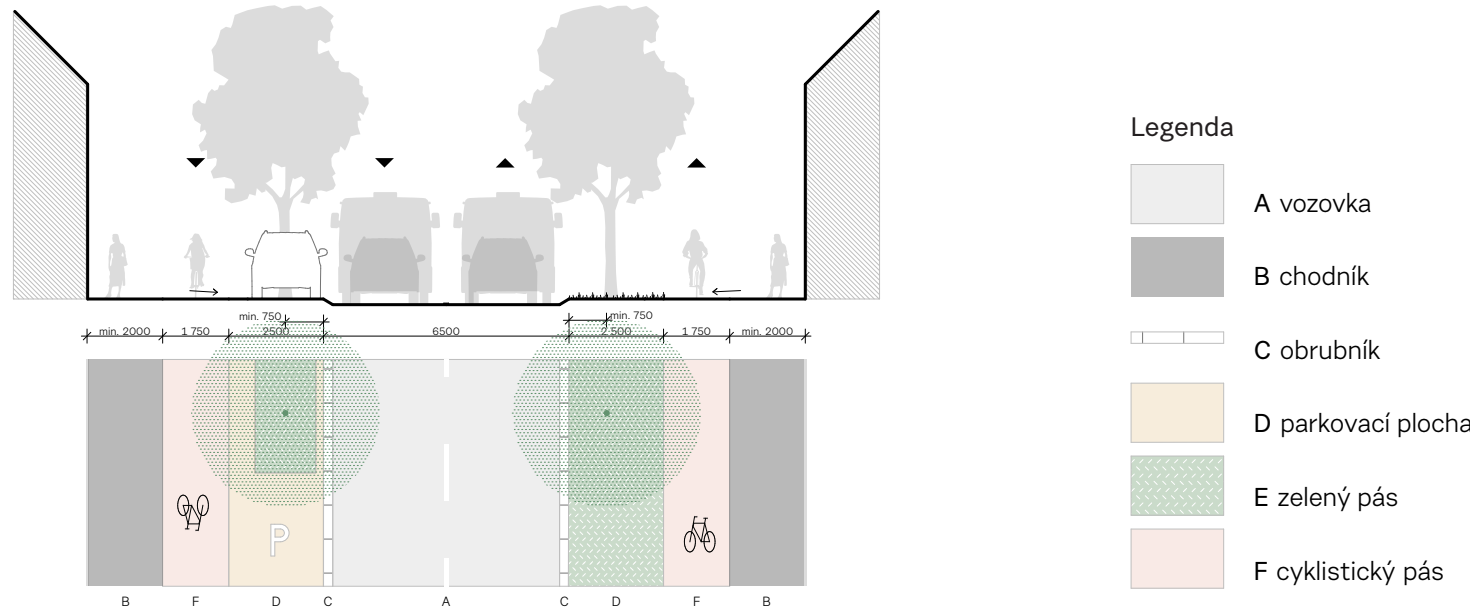
Není-li v profilu dostatek prostoru pro řešení kontinuálního parkovacího pásu s vloženým stromořadím, je mimo sběrné komunikace vhodné pásy dávkovat v úsecích střídavě při jedné či druhé straně. Zejména vhodné je využití tohoto "rozvlnění" profilu užívat v ulicích s režimem zóny 30.

Tam, kde je to šířkově možné a neomezuje to další preferované funkce profilu, jsou ve vzorových řezech navržena parkovací stání v maximálním možném rozsahu. Konkrétní množství navržených míst ale musí vycházet z reálné poptávky v místě neuspokojitelné mimo veřejná prostranství. Plocha vyhrazená pro parkovací stání je pak využitelná jinými způsoby – lokální rozšíření chodníku, plocha pro umístění mobiliáře, dešťová zahrada atp.

V nezastavěném území lze vedle běžně řešených parametrů komunikace dosáhnout požadovaného charakteru či míry zklidnění i estetickou stránkou. Důležitá jsou v tomto ohledu zejména stromořadí ve vhodných odstupech a za odvodňovacím zařízením komunikace. Podél alejí mají být dále správně ochranné zatravněné pásy, nejlépe jako součást pozemku komunikace. Doprovodné oboustranné aleje jsou vhodné i podél samostatně vedených stezek pro chodce a cyklisty. To je nutné neopomenout při pozemkových úpravách a majetkoprávních vypořádáních.

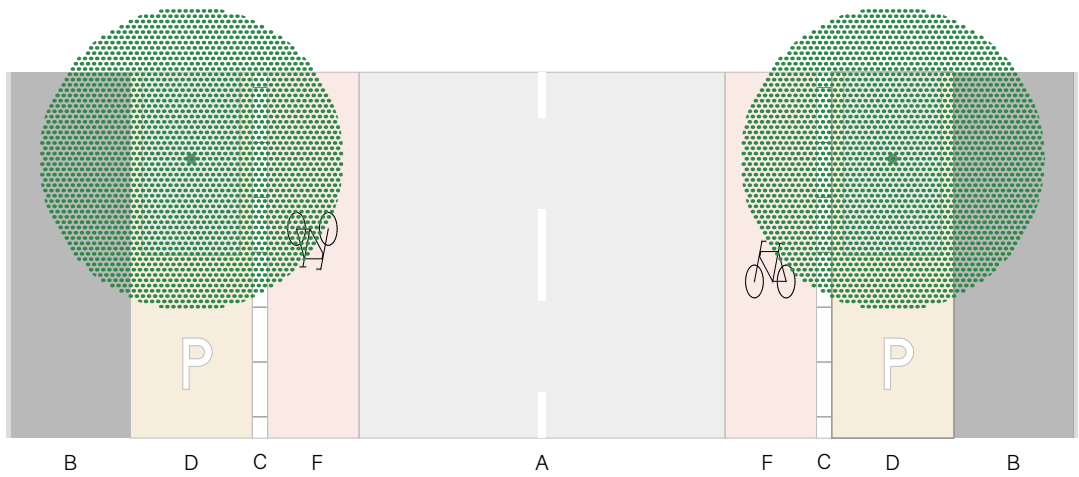
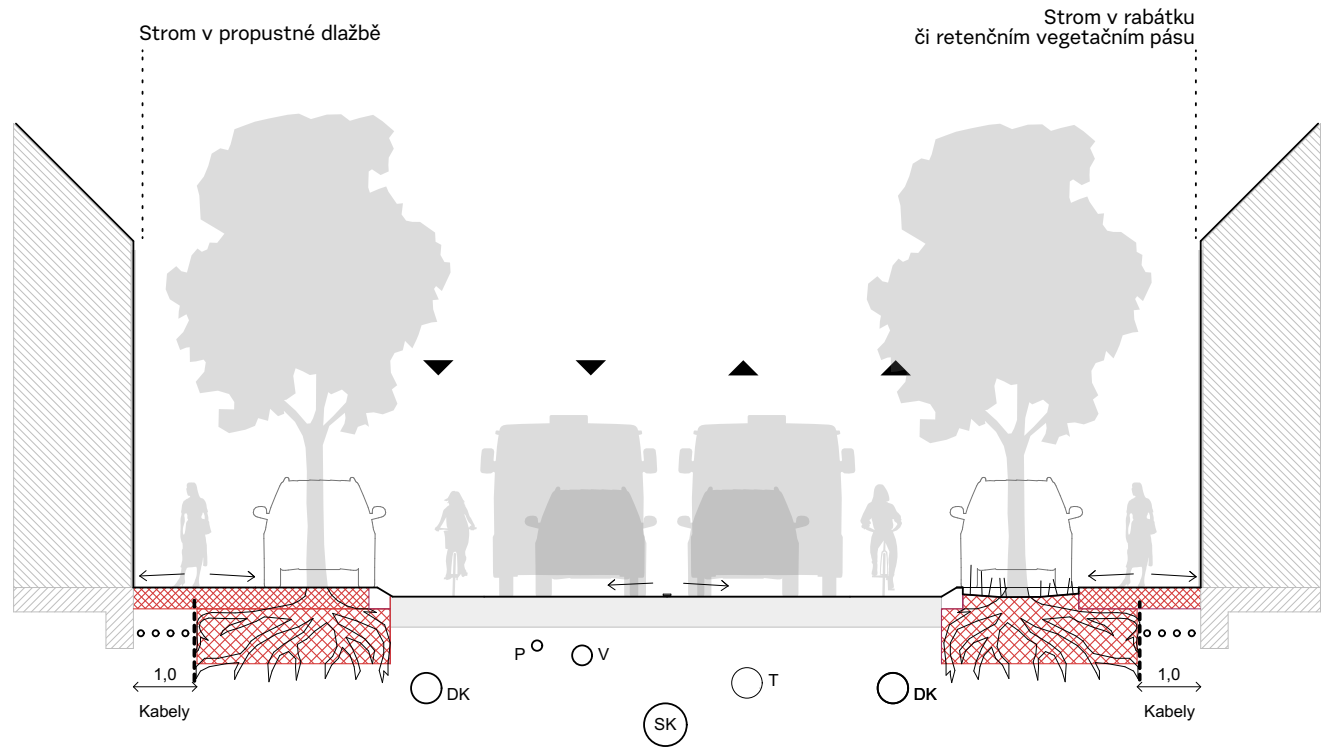
Orientace v profilech - vzorový příklad

V řezech je možné rychle se zorientovat díky přiloženému půdorysu s jednotlivými pásy rozlišenými barvou a písmenem, kdy každá barva spolu s písmenem značí jedno z prostorových využití - vozovku / chodník / obrubník / parkování / zelený pás / cyklistický pás. Kóty s označením "min." označují pruhy, které je vhodné rozšířit při aplikaci profilu do konkrétní ulice, která nikdy nemá přesně daný rozměr a není v celém svém průběhu stejně široká. Zpravidla platí, že je vhodné rozšiřovat chodník, případně pás zeleně. Naopak vozovka a pás parkování musí zůstat v konstantní, dané šíři.



Příčný řez a půdorys - vzorový příklad

Vzorový řez s umístěním sítí a osazení zeleně



- P - plyn
V - voda
DK - dešťová kanalizace
SK - splašková kanalizace
T - teplovod
- Skladba propustné dlažby
- Spojité výsadbové a strukturní substráty či prokořenitelné buňky apod. prvky systému HDV
- Ochrana kabelu (napr. DEEPROOT TRG Panel)

Legenda

- A - vozovka / hlavní dopravní prostor
- B - chodník / pobytový prostor
- C - obrubník > 8 cm
- D - stání pro automobily
- E - zelený pás
- F - cyklopruh / cyklostezka / protisměrný průjezd cyklistů

1. Ulice šířky > 4 m a > 7 m

1.a PĚŠÍ ZÓNA 4 m

Profil určený pro historické centrum města. Celková šířka profilu menší než 6,5 m přípustná pouze při rekonstrukcích ve stávající zástavbě (viz TP 103, 5.3.1 a 6.3.1).

1.b PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA 4 m

Profil určený pro historické centrum města. Celková šířka profilu menší než 6,5m přípustná pouze při rekonstrukcích ve stávající zástavbě (viz TP 103, 5.3.1 a 6.3.1).

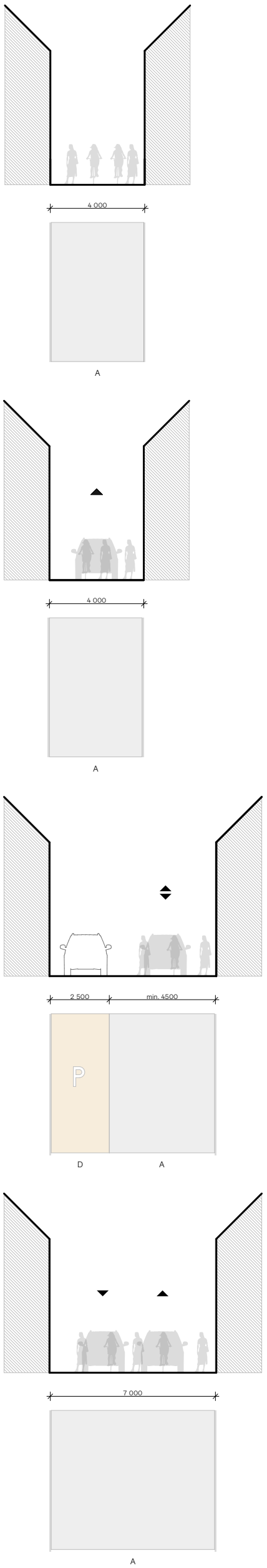
1.c PĚŠÍ ZÓNA 7 m

Profil určený pro historické centrum města. V profilu s dopravním prostorem užším než 5,0 m nutno realizovat výhybny (viz ČSN 73 6110, odd. 14.2). Celková šířka profilu menší než 6,5m přípustná pouze při rekonstrukcích ve stávající zástavbě (viz TP 103, 5.3.1 a 6.3.1).

V centru města se preferuje použít stejný povrch pro vozovku i parkovací pás, případné odlišení je možné například v jiném kladení dlažby.

1.d PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA 7 m

Profil určený pro historické centrum města. Celková šířka profilu menší než 6,5m přípustná pouze při rekonstrukcích ve stávající zástavbě (viz TP 103, 5.3.1 a 6.3.1).

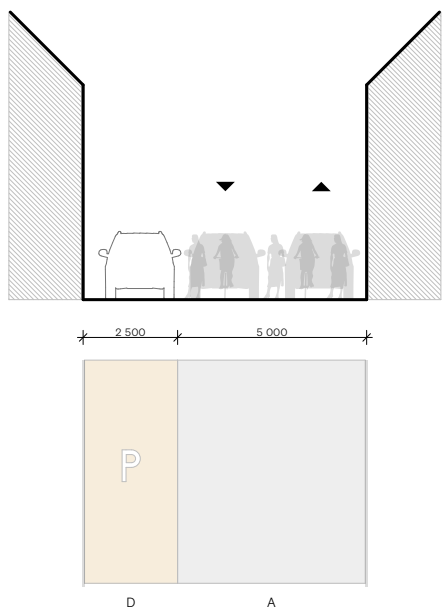


2. Ulice šířky > 7,5 m

2.a PĚŠÍ ZÓNA, 7,5 m

Profil určený pro historické centrum města.

V centru města se preferuje použít stejný povrch pro vozovku i parkovací pás, případné odlišení je možné například v jiném kladení dlažby s vyznačením parkovacích míst kovovými terči.



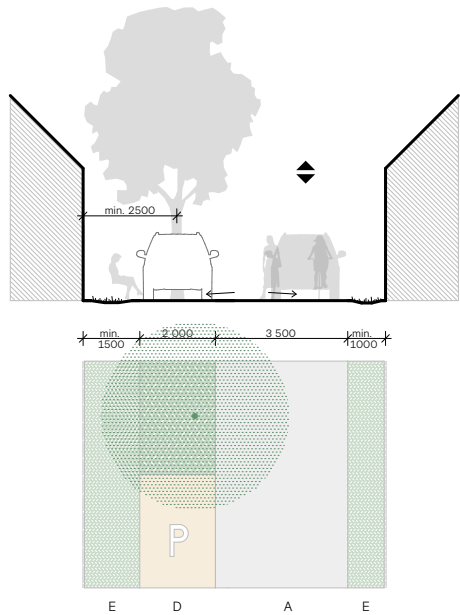
2.b PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA, 8 m

V profilu nutno realizovat výhybny (viz ČSN 73 6110, odd. 14.2). Preferovat řešení v režimu obytné /pěší zóny či bez stání v profilu. Podrobné principy pro řešení protisměrného cyklistického provozu viz TP 179, odd. 6.4 + obr. 60.

Vegetační pásy a rabátka slouží k práci s dešťovou vodou. Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude

v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální délka vegetačního pásu v parkovacím stání je 1,5 m. Vzdálenost stromu od fasády ideálně 3,0 m, v případě menší vzdálenosti volit vzrůstově menší stromy.

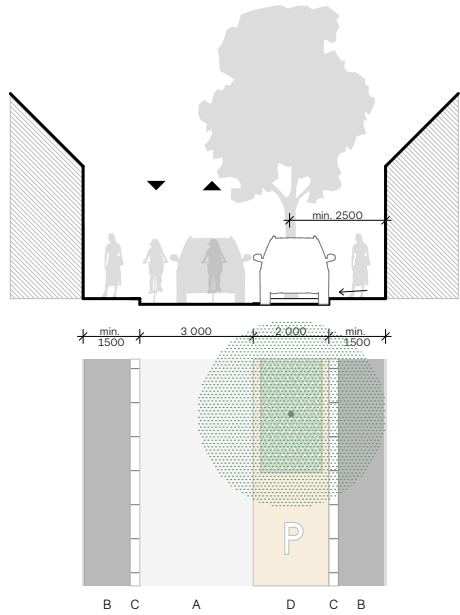
Přístupy k domům a vjezdy realizovány v místech přímého napojení na komunikaci.



2.c PĚŠÍ ZÓNA, 7 m

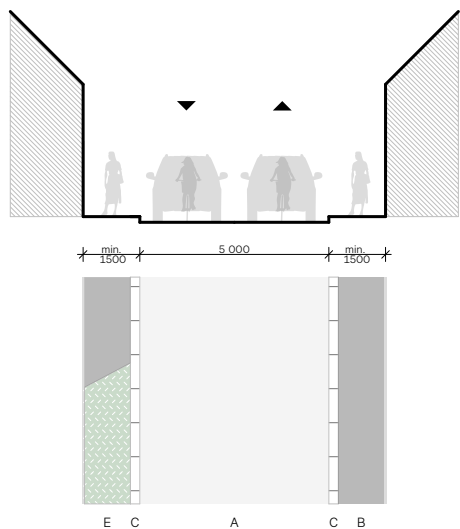
Řešení ve stávajících obrubách, problematický nájezd rozměrných vozidel na obrubníky. Preferovat řešení v režimu obytné/pěší zóny či bez stání v profilu. Podrobné principy pro řešení protisměrného cyklistického provozu viz TP 179, odd. 6.4 + obr. 60. Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální délka vegetačního pásu v parkovacím stání

je 1,5 m. Vzdálenost stromu od fasády ideálně 3,0 m, v případě menší vzdálenosti volit vzrůstově menší stromy.



2.d ZÓNA 30, 8 m

Po projednání s vlastníky okolních pozemků je možná výsadba stromů v zeleném pásu, který slouží k hospodaření s dešťovou vodou.



Legenda

● A - vozovka / hlavní dopravní prostor

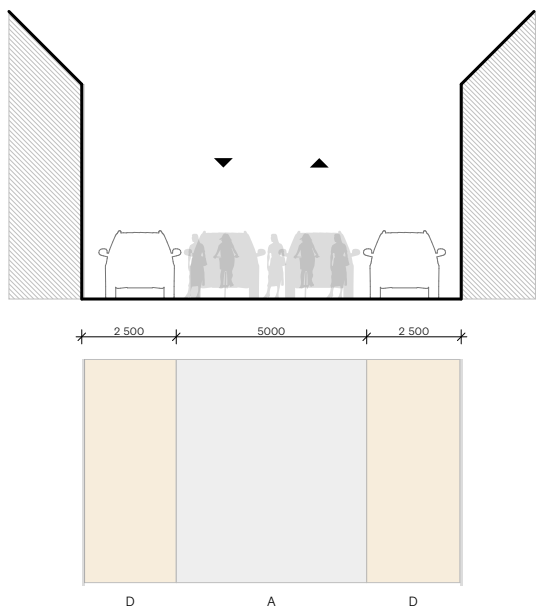
● B - chodník / pobytový prostor

○ C - obrubník > 8 cm

3. Ulice šířky > 10 m

3.a PĚŠÍ ZÓNA, 10 m

Profil určený pro historické centrum města. Vedení vodicí linie pro nevidomé ve střední části ulice.

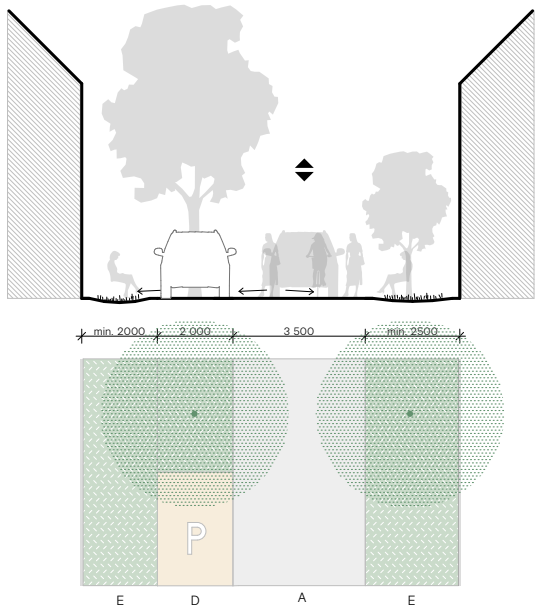


3.b PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA, 10 m

V profilu nutno realizovat výhybny (viz ČSN 73 6110, odd. 14.2).

Po projednání s vlastníky okolních pozemků je možná výsadba stromů v zeleném pásu, který slouží k hospodaření s dešťovou vodou. Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální délka vege-

tačního pásu v parkovacím stání je 1,5 m. Vzdálenost stromu od fasády ideálně 3,0 m, v případě menší vzdálenosti volit vzrůstově menší stromy.

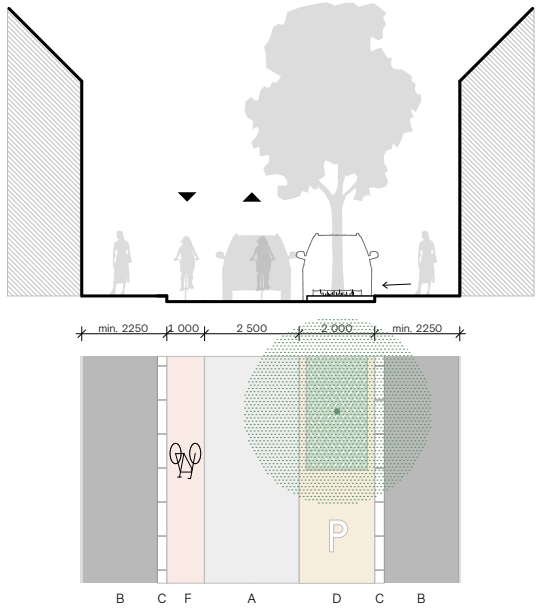


3.c ZÓNA 30 JEDNOSMĚRNÁ, 10 m

Protisměrný pohyb cyklistů je možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem. Podrobné principy pro řešení protisměrného cyklistického provozu viz TP 179, odd. 6.4 + obr. 60.

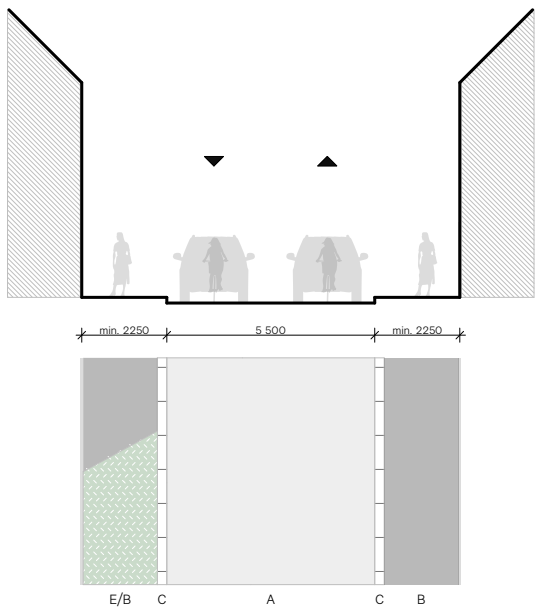
Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.

Minimální délka vegetačního pásu v parkovacím stání je 1,5 m.



3.d ZÓNA 30, 10 m

Profil umožňující při zastavení ponechat prostor 3,5 m pro projíždění.



● D - stání pro automobily

● E - zelený pás

● F - cyklopruh / cyklostezka / protisměrný průjezd cyklistů

3. Ulice šířky > 12 m

3.a PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA, 12 m

V profilu nutno realizovat výhybny (viz ČSN 73 6110, odd. 14.2).

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální délka vegetačního pásu v parkovacím stání je 1,5 m. Ve vegetačních pásích a rabátkách je prostor pro práci s dešťovou vodou. Variantně může být v chodníku místy úzký 1m široký zelený pás mezi mezi pobytovými místy.

3.b ZÓNA 30 JEDNOSMĚRNÁ, 12 m

Protisměrný pohyb cyklistů je možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem. Podrobné principy pro řešení protisměrného cyklistického provozu viz TP 179, odd. 6.4 + obr. 60.

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální délka vegetačního pásu v parkovacím stání

je 1,5 m. Ve vegetačních pásích a rabátkách je prostor pro práci s dešťovou vodou. Variantně může být v chodníku místy úzký 1 m široký zelený pás mezi pobytovými místy.

Přístupy k domům a vjezdy realizovány v místech přímého napojení na komunikaci.

3.c ZÓNA 30, 12 m

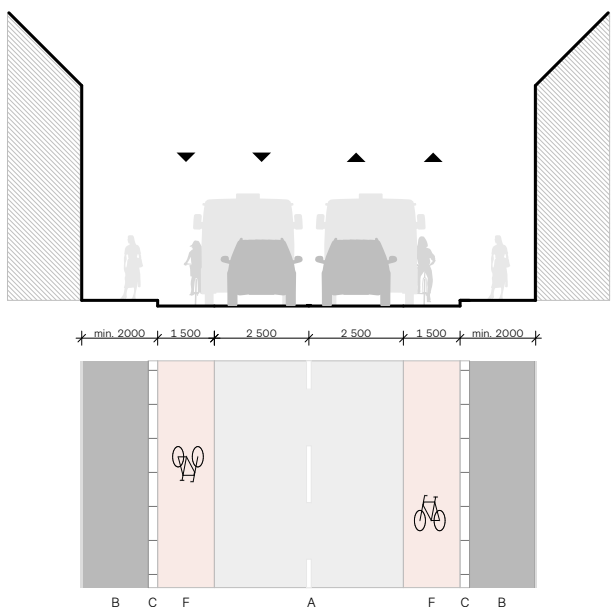
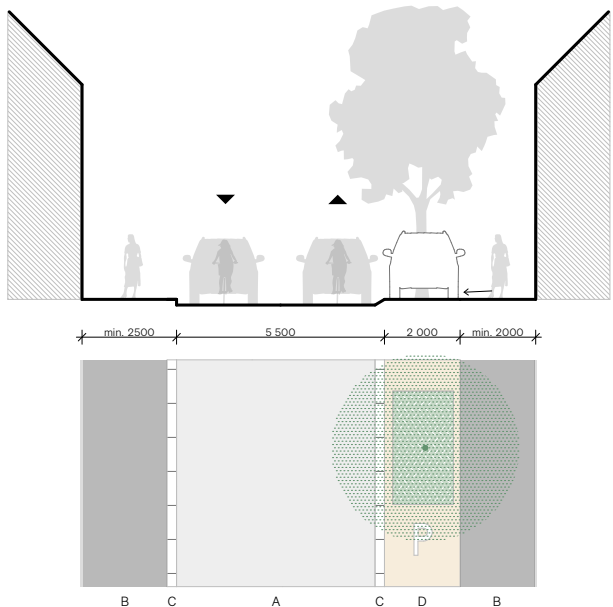
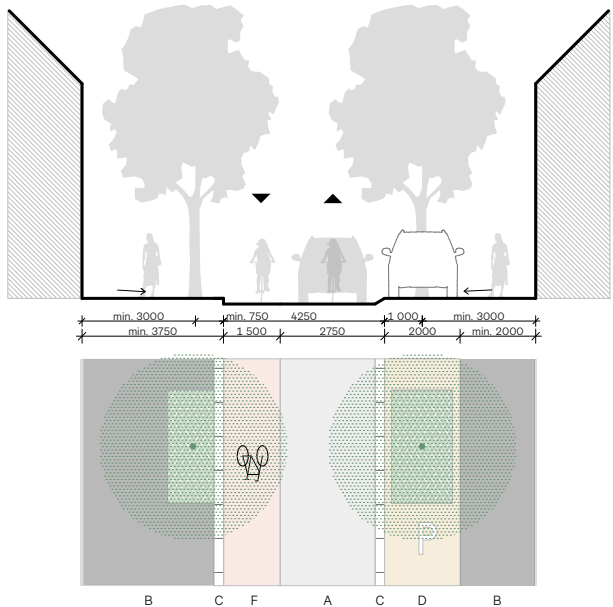
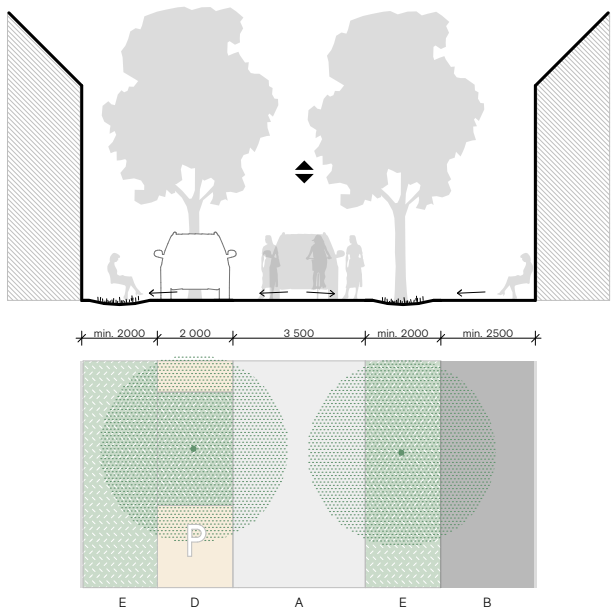
Profil umožňující při zastavení ponechat prostor 3,5 m. Díky lokálním parkovacím stáním vzniká rozvlnění přímosti cesty zaparkovanými vozidly.

V křižovatkách je vhodné řešit zklidňující opatření - lokální zúžení, změnu materiálu, zvýšenou plochu atp.

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.

3.d SBĚRNÁ S CYKLOPRUHY, 12 m

Cyklopruhy je vedle standardního VDZ (varianty viz TP 179, odd. 4.3 a 4.4) možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem.



4. Ulice šířky > 14 m

4.a PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA, 14 m

V profilu nutno realizovat výhybny (viz ČSN 73 6110, odd. 14.2).

V zeleném pásu je nutné zrealizovat průchody k domům, vjezdy. Ve vegetačních pásích a rabátkách je prostor pro práci s dešťovou vodou.

4.b ZÓNA 30 S PRŮJEZDEM MHD , 14 m

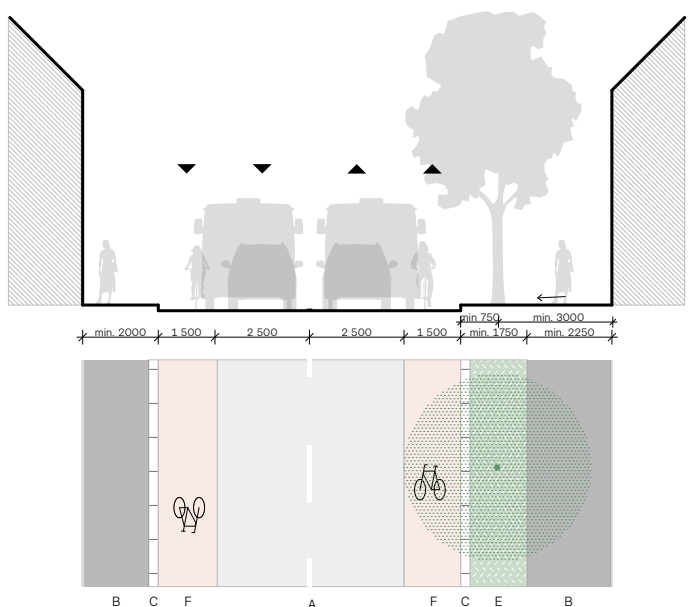
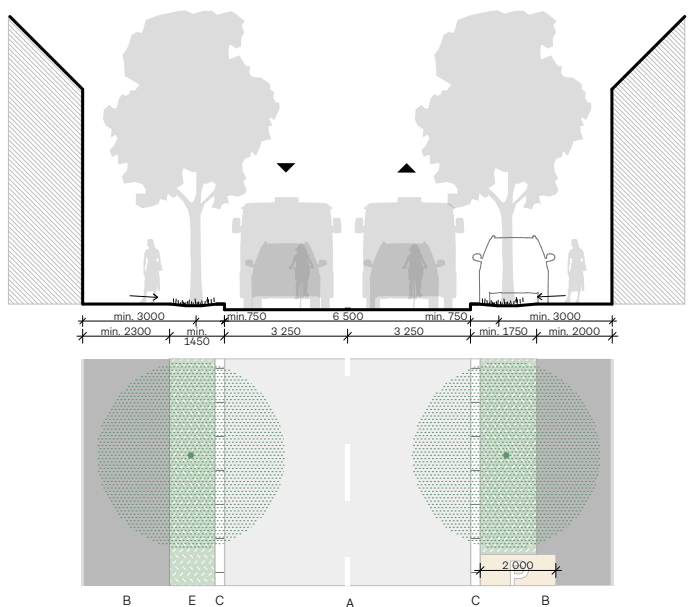
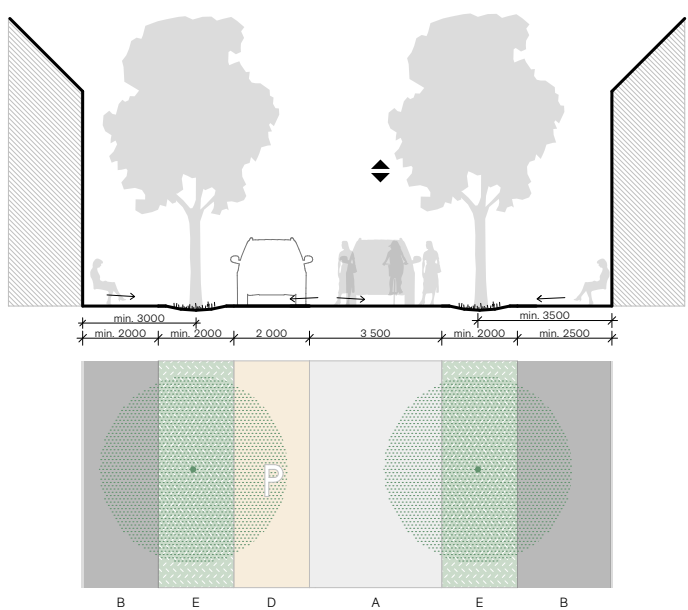
V kratších úsecích komunikací možnost vložení parkovacích pásů do stromořadí - zajištění primárně krátkodobých parkovacích stání.

Šíře vegetačních pásů se může v rámci uličního profilu lišit. Ve vegetačních pásích je prostor pro práci s dešťovou vodou. Variantně může být v chodníku místy úzký 1 m široký zelený pás mezi mezi pobytovými místy. Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.

4.c SBĚRNÁ S CYKLOPRUHY, 14 m

V kratších úsecích komunikací možnost vložení parkovacích pásů do stromořadí - zajištění primárně krátkodobých parkovacích stání. V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců doporučeno řešení širšího chodníku v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (TP 179, odd. 4.9.7). Cyklopruhy je vedle standardního VDZ (varianty viz TP 179, odd. 4.3 a 4.4) možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem.

Ve vegetačních pásích je prostor pro práci s dešťovou vodou.



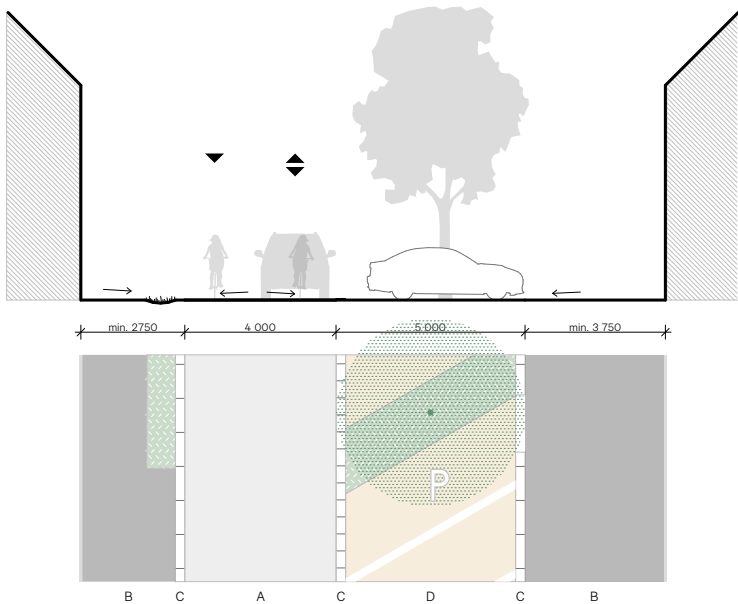
5. Ulice šířky > 15,5 m

5.a PĚŠÍ / OBYTNÁ ZÓNA, 15,5 m

Zachování stávajících profilů v ulicích Přemysla Otakara a Revoluční.

Podrobné principy pro řešení protisměrného cyklistického provozu viz TP 179, odd. 6.4 + obr. 60.

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Minimální šířka vegetačního pásu je 1,5 m.

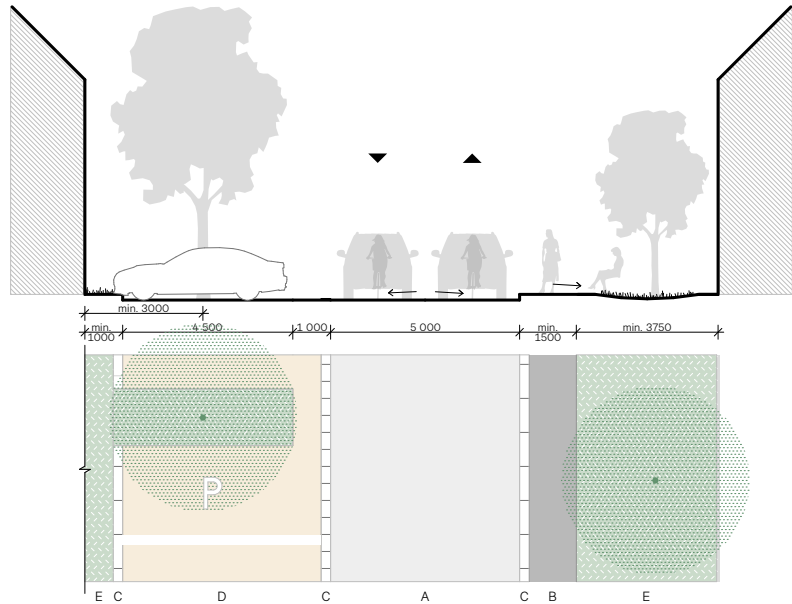


6. Ulice šířky > 16 m

6.a ZÓNA 30 SÍDLIŠTNÍ, 16,75 m

Profil s kolmým stáním je vhodné navrhovat výhradně v rámci velkorysejšího volného prostoru v rozvolněné zástavbě sídlištního typu. Ne v oblastech s blokovou zástavbou. Bezpečnostní odstup a šířku profilu nutnou pro vyjetí ze stání řešit primárně jako součást přidruženého prostoru, ne rozšiřováním hlavního dopravního prostoru. V křižovatkách je vhodné řešit zklidňující opatření - lokální zúžení, změnu materiálu, zvýšenou plochu atp.

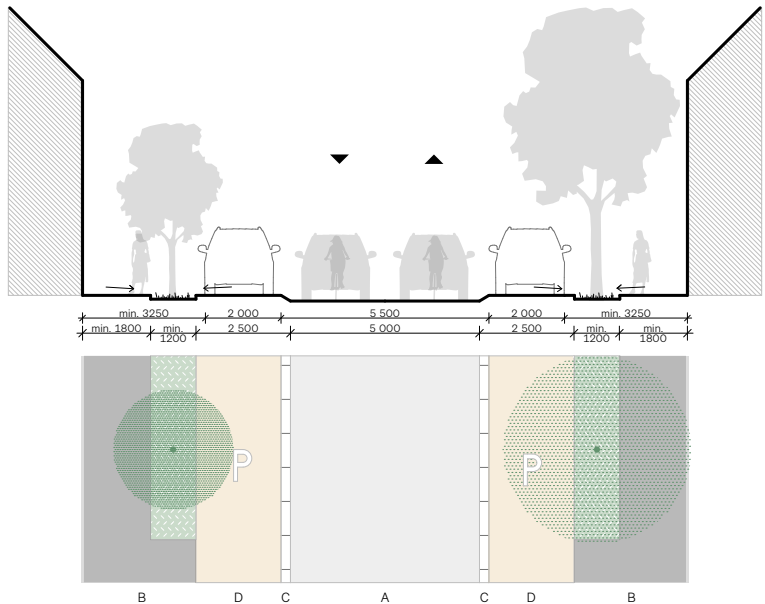
Po projednání s vlastníky okolních pozemků je možná výsadba stromů v zeleném pásu, který slouží k hospodaření s dešťovou vodou. Vzdálenost stromu od fasády ideálně 3,0 m, v případě menší vzdálenosti volit vzrůstově menší stromy.



6.b ZÓNA 30, 16 m

V křižovatkách je vhodné řešit zklidňující opatření - lokální zúžení, změnu materiálu, zvýšenou plochu atp.

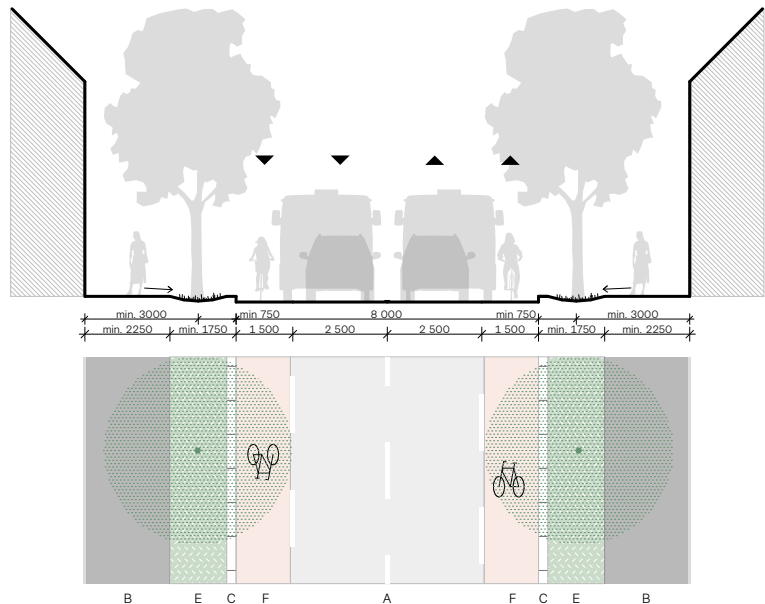
Po projednání s vlastníky okolních pozemků je možná výsadba stromů v zeleném pásu, který slouží k hospodaření s dešťovou vodou. Výsadbový prostor stromů musí být zajištěn proti pošlapu, šířka parkovacího stání s rezervou pro výstup z auta. Ke stromům musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Vzdálenost stromu od fasády ideálně 3,0 m, v případě menší vzdálenosti volit vzrůstově menší stromy.



6.c SBĚRNÁ, SMĚROVĚ ODDĚLENÉ CYKLOPRUHY, 30-50 km/h, 16 m

V kratších úsecích komunikací možnost vložení parkovacích pásů do stromořadí - zajištění primárně krátkodobých parkovacích stání. V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců doporučeno řešení chodníku v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (TP 179, odd. 4.9.7). Cyklopruhy je vedle standardního VDZ (varianty viz TP 179, odd. 4.3 a 4.4) možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem.

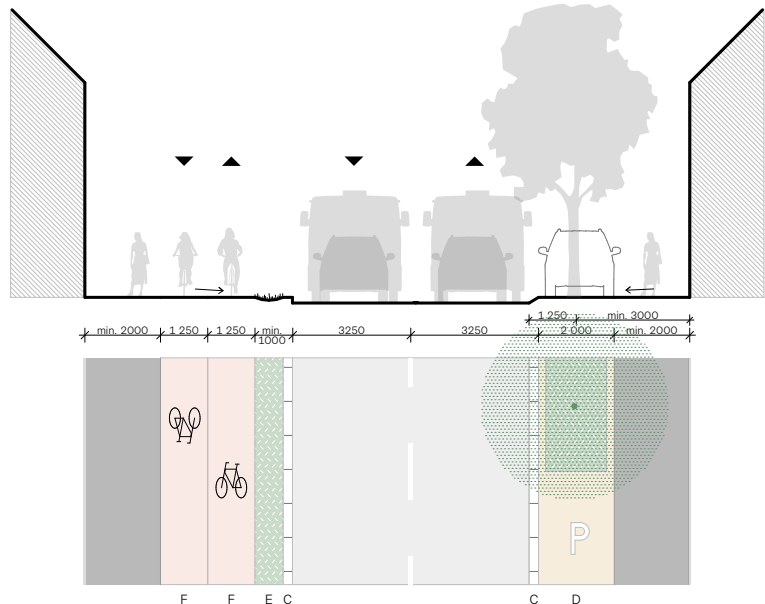
Ve vegetačních pásích je prostor pro práci s dešťovou vodou.



6.d SBĚRNÁ, OBOUSMĚRNÁ CYKLOSTEZKA, 16 m

V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců může být stezka alternativně řešena i jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (Ca/b).

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Ve vegetačních pásích a rabátkách je prostor pro práci s dešťovou vodou.



Legenda

● A - vozovka / hlavní dopravní prostor

● B - chodník / pobytový prostor

○ C - obrubník > 8 cm

● D - stání pro automobily

● E - zelený pás

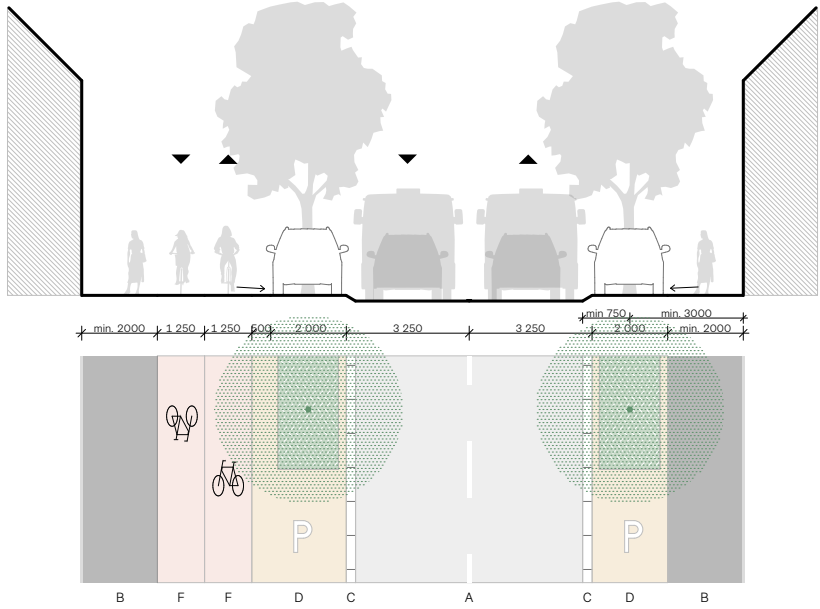
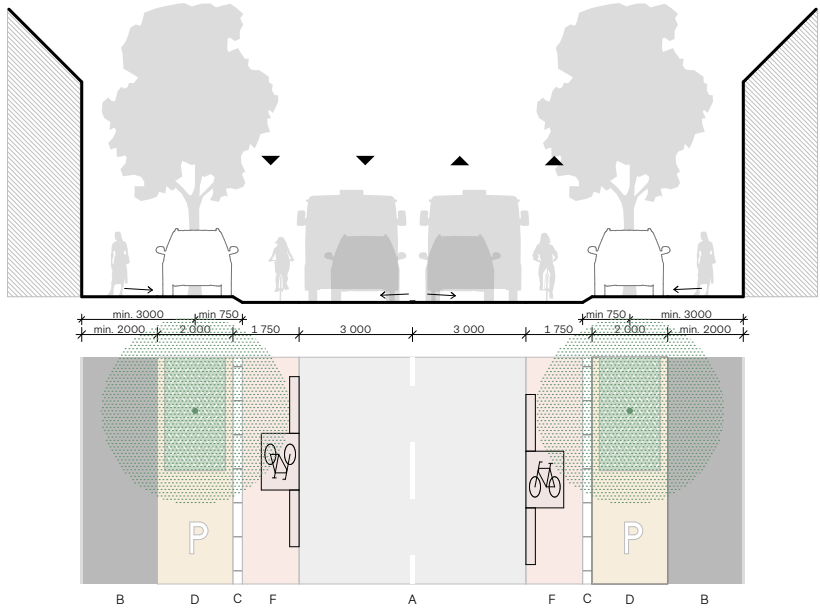
● F - cyklopruh / cyklostezka / protisměrný průjezd cyklistů

7. Ulice šířky > 17,5 m

7.a SBĚRNÁ, SMĚROVĚ ODDĚLENÉ CYKLOPRUHY, 17,5 m

Cyklopruhy je vedle standardního VDZ (varianty viz TP 179, odd. 4.3 a 4.4) možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem. V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců doporučeno jednostranné odstranění parkovacích stání a řešení chodníku v režimu stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (TP 179, odd. 4.9.7).

Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.



7.b SBĚRNÁ, OBOUSMĚRNÁ CYKLOSTEZKA, 17,5 m

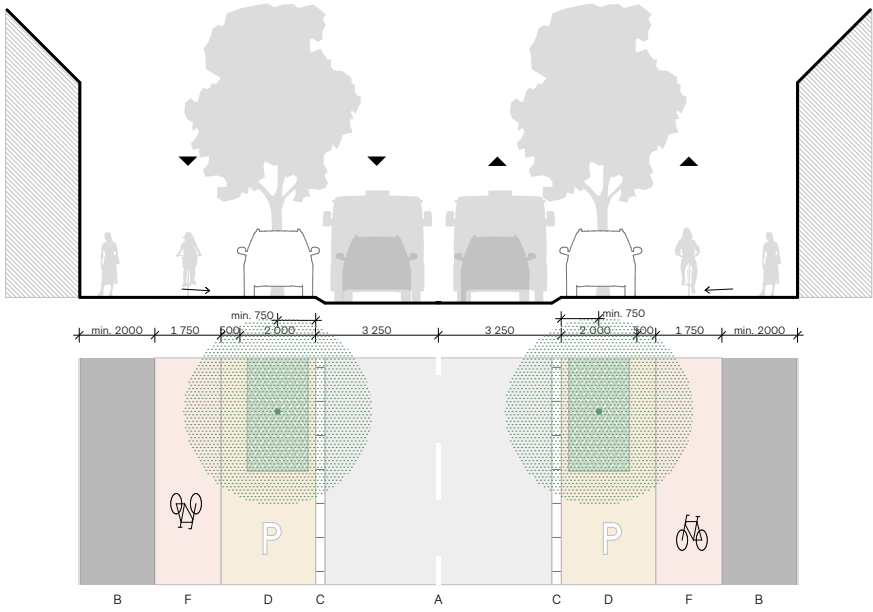
V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců může být stezka alternativně řešena i jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (Ca/b). V případě stezky se společným provozem bude realizován vegetační pás min. šířky 1 m.

Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.

8. Ulice šířky > 19 m

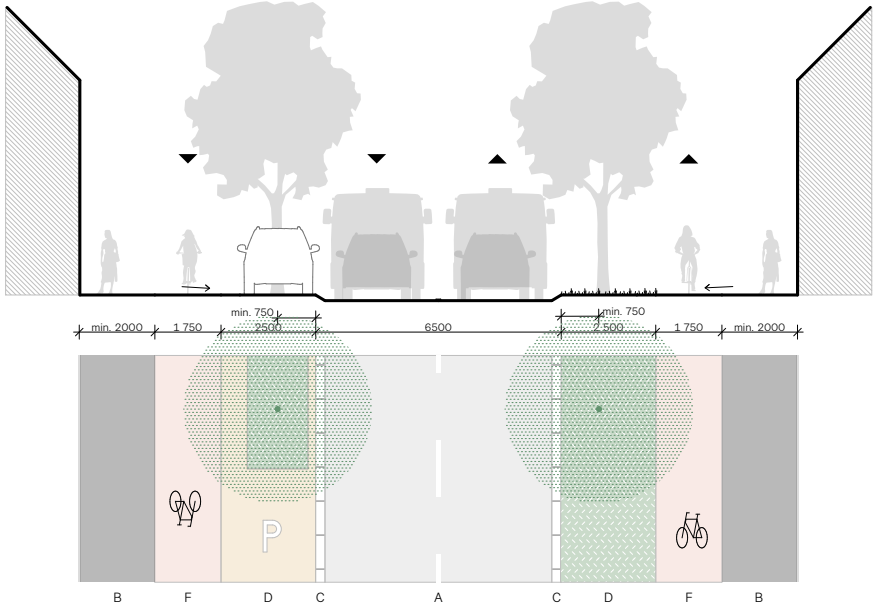
8.a SBĚRNÁ S CYKLOPÁSY, 19 m

Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.



8.b SBĚRNÁ S CYKLOPÁSY, 19 m

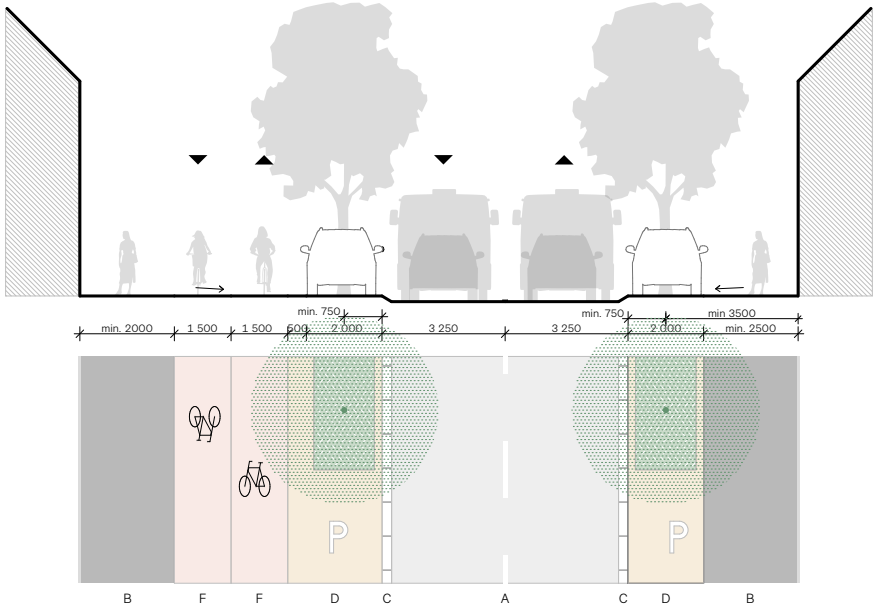
Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.



8.c SBĚRNÁ, OBOUSMĚRNÁ CYKLOSTEZKA, 19 m

V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců může být stezka alternativně řešena i jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (Ca/b). Zbýlý prostor pak bude využit k doplnění souvislého zeleného pásu do uličního profilu.

Stromy musí být zajištěny proti poježdění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.

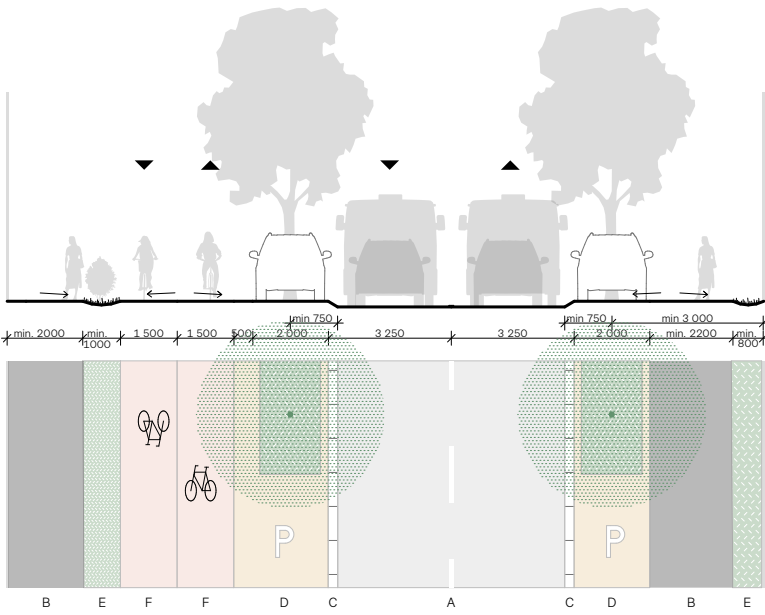


8. Ulice šířky > 20 m

8.a SBĚRNÁ, OBOUSMĚRNÁ
CYKLOSTEZKA, 20 m

V oblastech s omezeným využitím parteru a nízkými intenzitami pohybu chodců může být stezka alternativně řešena i jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (Ca/b). V případě stezky se společným provozem bude rozšířen vegetační pás.

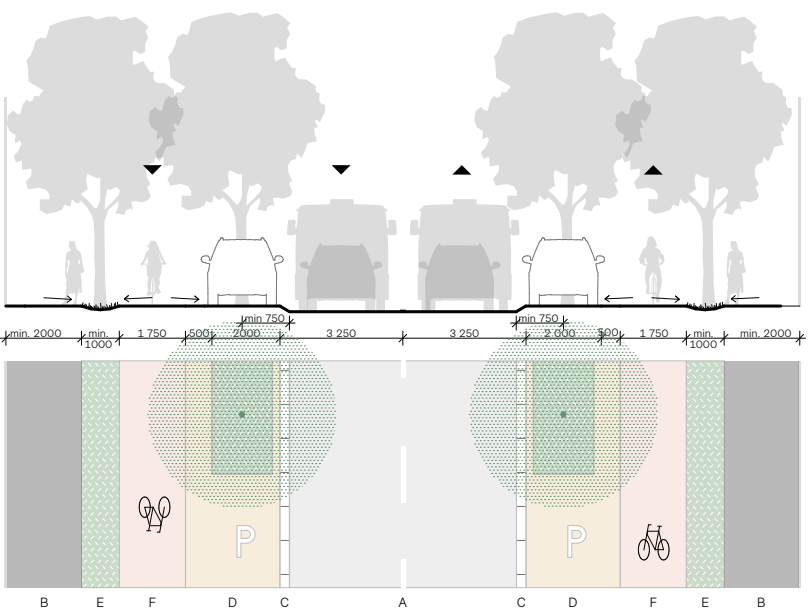
Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu.



9. Ulice šířky > 21 m

9.a SBĚRNÁ S CYKLOPÁSY, 21 m

Stromy musí být zajištěny proti pojiždění parkujících aut, zároveň musí být zajištěn přístup vody a vzduchu do jejich kořenového prostoru. Voda bude v ideálním případě předčištěna zásakem skrz vegetační vrstvu. Ve vegetačních pásch je prostor pro práci s dešťovou vodou.



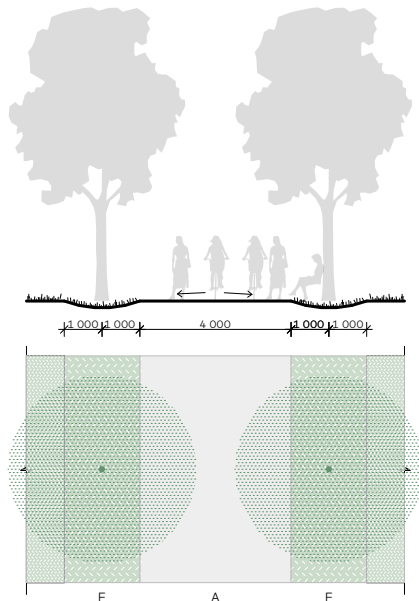
10. Profily v extravilánu

Stezky pro chodce a cyklisty v extravilánu navrhovat nedělené se šířkou umožňující komfortní společné využití cyklisty, chodci a jezdci na in-line bruslích a počítat s pobytovým využitím (pohyb dětí, využívání mobiliáře apod.) Alej stromů (nejlépe oboustranná) je zásadní pro fungování stezky především v létě. Stromy musí být vysazeny v dostatečné vzdálenosti od kraje stezky tak, aby ani v dlouhodobé perspektivě nehozilo poškozená stezky podrůstajícími kořeny. V blízkosti intravilánu osazovat podél stezky dostatek laviček a odpadkových košů, dále v krajině osazovat mobiliář ve větších rozestupech a především na významných místech (křižení, výhledy).

10.a STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY, 8 m

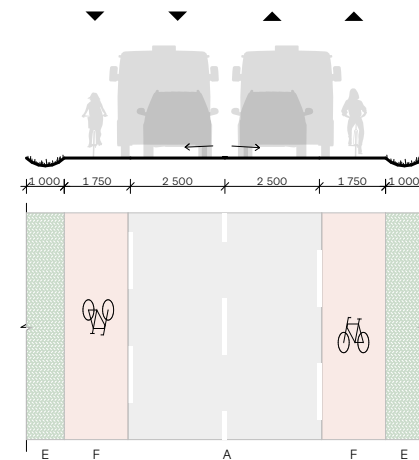
Základní šířku je možné dle očekávaného vytížení a dle očekávaného poměru využití pro průjez/průchod a pro pobyt dále zvyšovat či snižovat. Vodítka pro určení šířek viz TP 179, odd. 4.9.6.3.

Zúžení je možné řešit také ve formě základní šířky např. 2,5 m provedené v hladkém asfaltu, která je po stranách lemovaná zpevněnou pochozí krajnicí z hrubší dlažby.

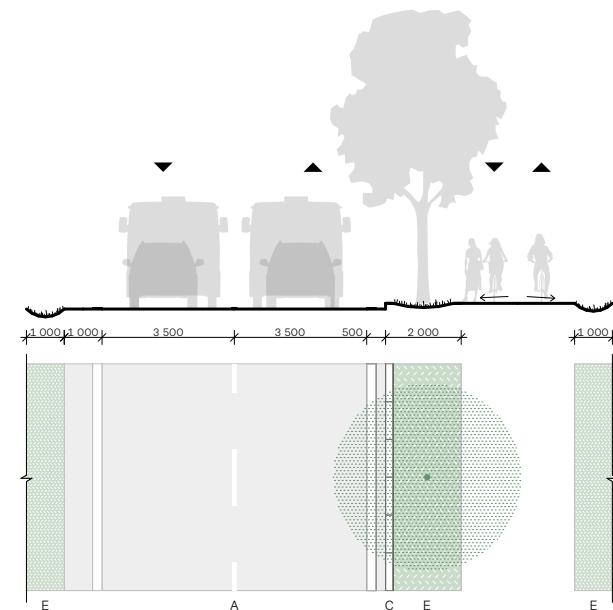


10.b 50 km/h S CYKLOPRUHY, 10,5 m

Cyklopruhy je vedle standardního VDZ (varianty viz TP 179, odd. 4.3 a 4.4) možné zdůraznit pásem jinak probarveného asfaltu, různým kladením dlažby nebo oddělovacím dlážděným páskem.



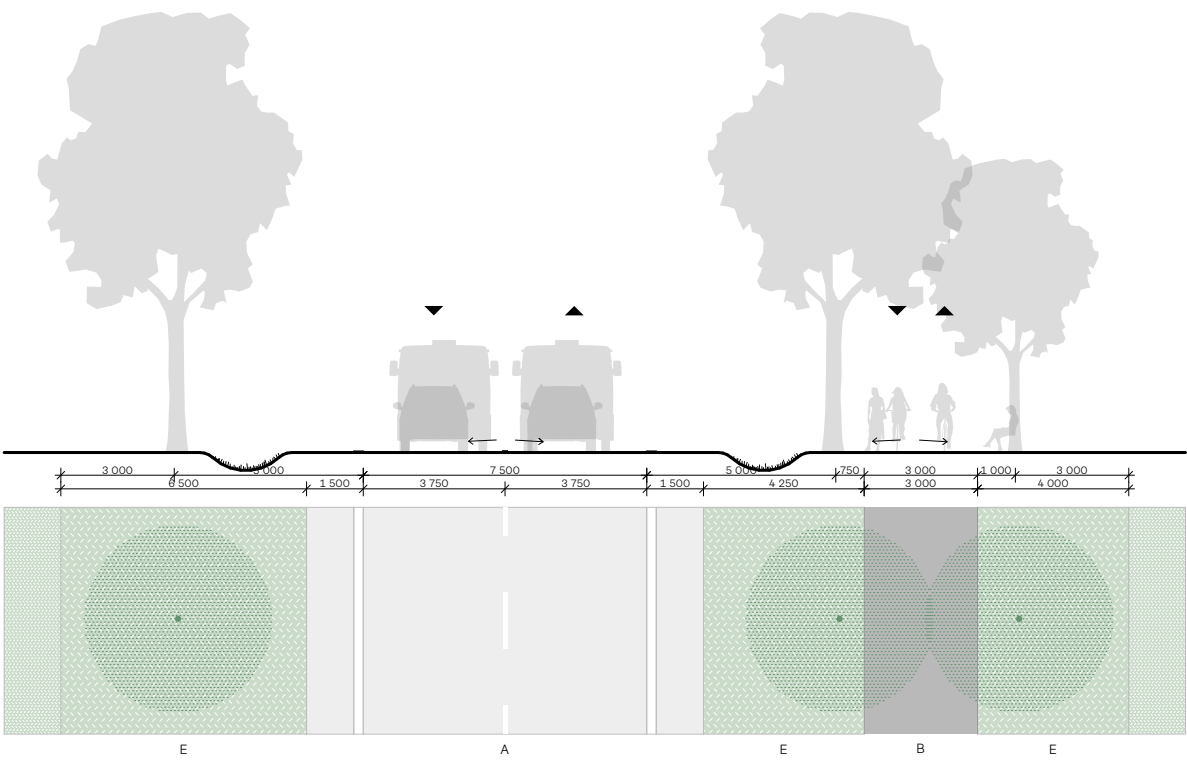
10.c 50 km/h, STEZKA PRO CHODCE A CYLISTY, 15,5 m



Legenda

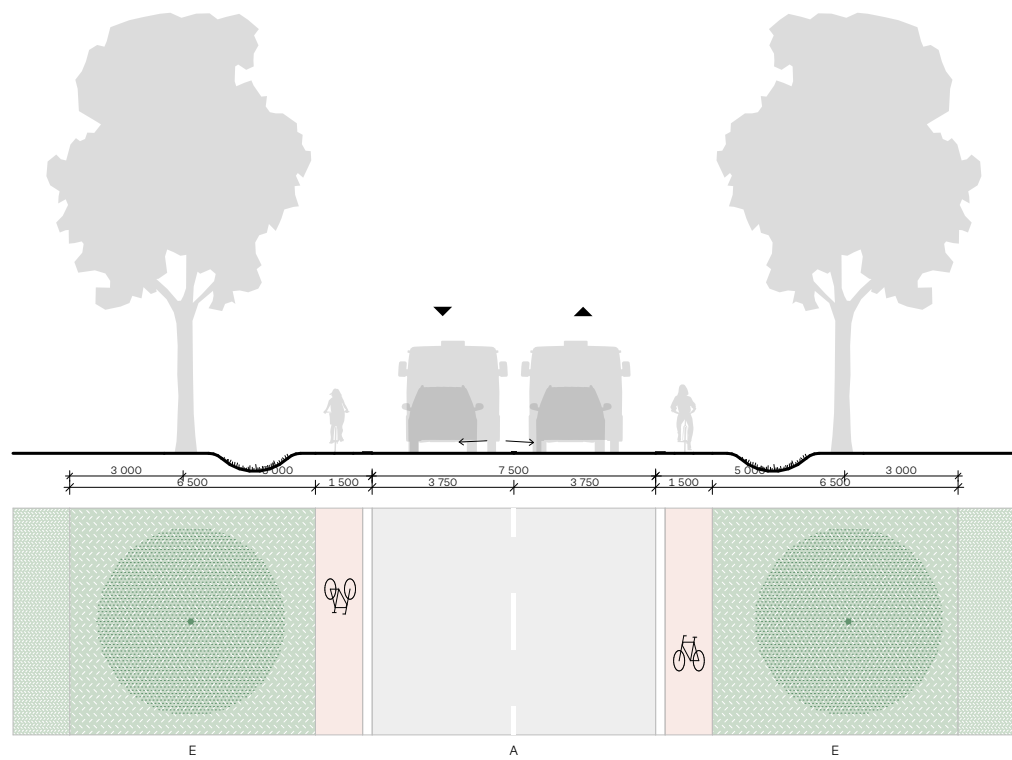
- A - vozovka / hlavní dopravní prostor
- B - chodník / pobytový prostor
- C - obrubník > 8 cm
- D - stání pro automobily
- E - zelený pás
- F - cyklopruh / cyklostezka / protisměrný průjezd cyklistů

10.d 90 km/h, CYKLOSTEZKA, 28,25 m



10.e 90 km/h, SMĚROVĚ ODDĚLENÉ CYKLOPRUHY, 23,5 m

Pouze není-li možné vytvořit pro chodce a cyklisty samostatně vedenou stezku v přidruženém prostoru, je u komunikací v extravilánu možné uvažovat alespoň o zajištění dostatečného prostoru pro cyklisty dostatečným rozšířením krajnice.



**Manuál tvorby
veřejných prostranství
města Chrudim**

**Koncepce
navrhování
ve veřejném
prostoru**

re: architekti
02 / 2021
brožura, 72 stran

výtisk č.
v 1.0

