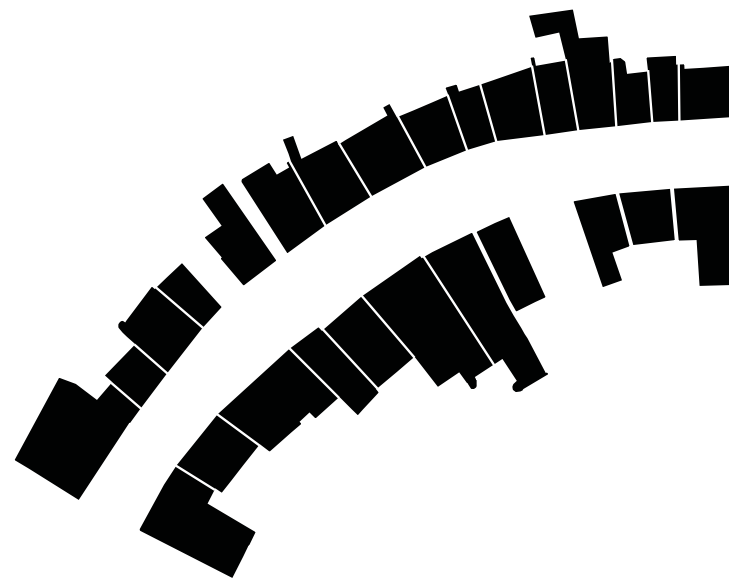


PALACKÉHO TŘÍDA

KONCEPČNÍ STUDIE, ČÁST I. - ANALÝZY



Informace o projektu

Místo:
Zadání:

Palackého třída, Nymburk
Koncepční studie veřejného prostranství Palackého třídy v Nymburce

Zadavatel:

Město Nymburk
00239500, CZ00239500
Náměstí Přemyslovců 163, 288 28 Nymburk
pokorny@meu-nbk.cz, 325501422
zastoupen: PhDr. Pavel Fojtík, starosta města

Zpracovatel:

Ing. arch. Michaela Kloudová
misa.kloudova@seznam.cz, +420 732 579 322

Ing. arch. Dominik Aleš, ČKA 4624
Ing. arch. Jitka Brablecová
Ing. arch. Monika Habrová
Ing. arch. Petra Hruběšová

Obsah

00/Řešené území	str. 08
01/Dokumentace současného stavu	str. 11
Letecké snímky	str. 12
Fotodokumentace	str. 14
02/Historický vývoj	str. 17
03/Architektura a urbanismus	str. 21
Širší vztahy - urbanismus	str. 22
Profil ulice	str. 24
Fasády	str. 26
Využití domů	str. 28
Výlohy	str. 30
04/Pohyb a doprava	str. 33
Širší vztahy - pohyb a doprava	str. 34
Širší vztahy - doprava v klidu	str. 36
Motorová doprava	str. 38
Pěší pohyb a prostupnost	str. 40
Intenzity dopravy	str. 42
05/Architektonický detail	str. 45
Materiály a povrchy	str. 46
Městský mobiliář	str. 50
Stromy	str. 52
06/Výsledky participace	str. 55
Sociálně - antropologický výzkum	str. 56

00/ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území

M 1 : 2 000

Zadání

- Podpořit obchodní charakter ulice
- Zefektivnit prostorové uspořádání - dle potřeb jednotlivých uživatelů
- Podpořit aktivity v ulici
- Podpořit prostupnost ulice
- Zlepšit povrchy ulice
- Zpřehlednit uspořádání jednotlivých prvků
- Provéřit uspořádání mobiliáře
- Navrhnout koncepci zeleně
- Provéřit možnosti uspořádání sdíleného prostoru

**Prezentované analýzy byly zpracovány na základě odborných znalostí a zkušeností autorů. V průběhu zpracování návrhu může dojít k zpřesnění či revizi některých informací.*

Legenda

Řešené území





01/DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

Letecké snímky



Autor Zdeněk Fiedler – www.flyfoto.cz

CC BY-SA 3.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=20902509>



Fotodokumentace



Pravá obchodní ulice je rušným místem s mnoha různými ději. Nakupující, kolemjdoucí, obchodníci - ti všichni se tu potkávají v pomalém tempu slunečného dne.



Palackého třída se v historickém jádru vyjímá širokým profilem, který umožňuje kombinovat vedle sebe různá využití prostoru. Stáječící se průběh ulice uzavírá podélné průhledy, což posiluje vnímání prostoru jako intimního místa, spíše než jako dopravní cesty.



Do Palackého třídy jsou zaústěny dvě úzké boční uličky obohacující variace vizuálních průhledů a spletitost pěších vazeb.



Nevhodné pouliční osvětlení několika málo vysokých lamp vytváří přesvětlená místa hned vedle temných zákoutí.



Obchody se zbožím vyloženým na chodníku významně přispívají k oživení ulice. V jejich okolí se zdržuje více lidí, kteří zpomalí, aby si mohli vše dobře prohlédnout.



Na chodnících jsou často k vidění hloučky diskutujících lidí. V ulici však nejsou žádná pobytová místa, kde by se tyto aktivity mohly pohodlně rozvíjet.



Po Palackého třídě se mnoho lidí pohybuje na kole. Často jen vodí kolo od obchodu k obchodu, kde si vyřizují své nákupy.



V dopolední špičce se místním cyklostanům dostává bohatého využití.

02/HISTORICKÝ VÝVOJ

Historický vývoj

Královské město Nymburk vděčí za své založení Přemyslu Otakaru II. V současnosti je za vznik města přijímán rok 1275.

Název Nymburk je odvozen od slova Neuburg a byl původně osídlen německy mluvícími osadníky. Podle Hájkovy kroniky se Nymburk dříve jmenoval Svinibrod, a to z důvodu, že se zde na druhé části, dnes za Labem, pásly svině (prasata).

Nymburk je důležitou železniční křižovatkou s depem kolejových vozidel ČD. Symbolem města jsou cihlové hradby s hranolovými baštami.

Původně město o ledvinovitém půdorysu obepínala linie dvou hradeb, bílé opukové a červené cihlové, společně se dvěma příkopy (zachovány dodnes coby Malé a Velké Valy).

Palackého třída

V 19. století se zde konaly **dobyččí trhy**.

Kozí trhy se konaly na vedlejším náměstí (dnes Na Rejdišti), dříve neoficiálně pojmenované Kozí plácek, ve Svatojiřské ulici se konaly trhy koňské.



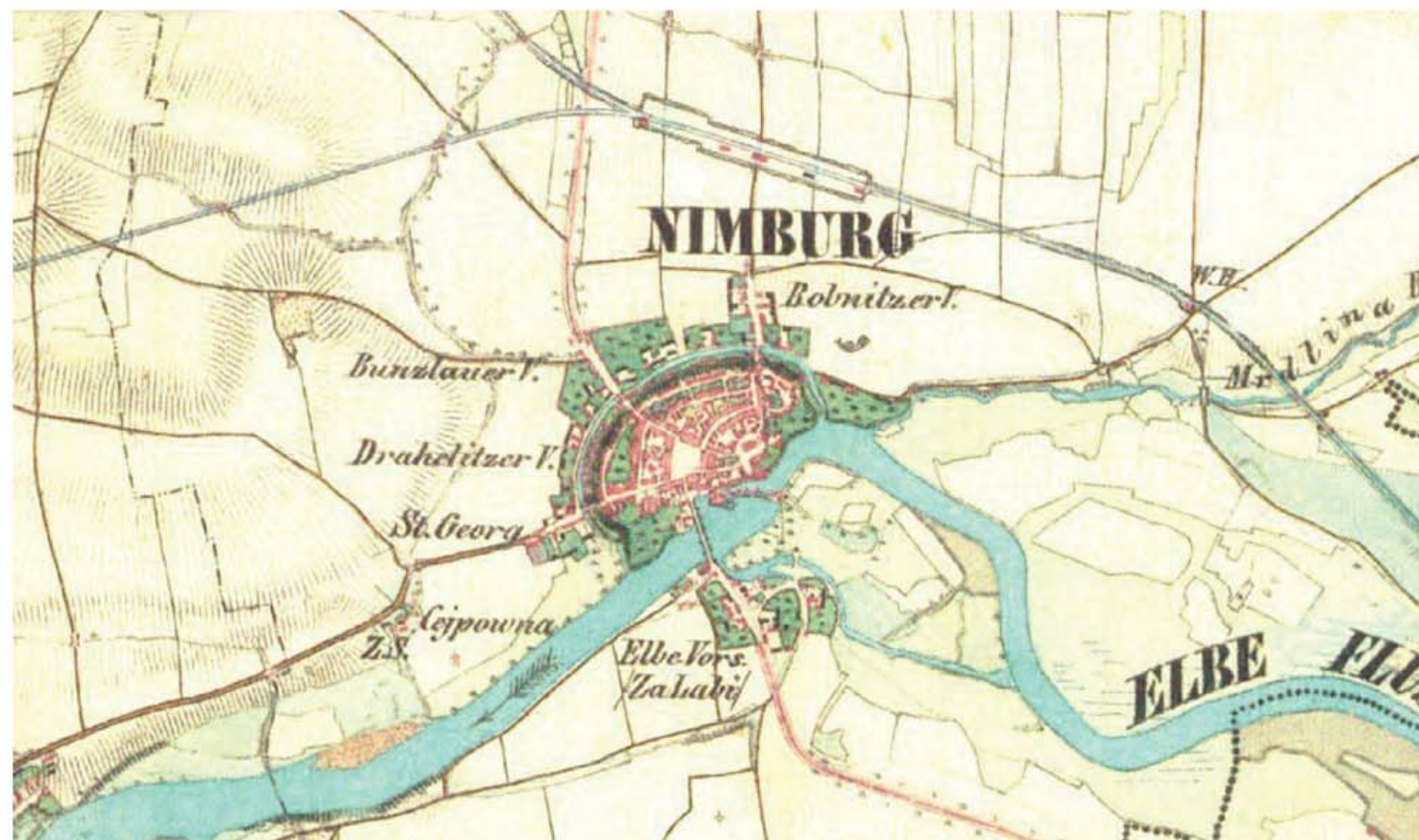
Palackého třída s markýzami, bez stromů a s nízkým obrubníkem mezi silnicí a chodníkem.



Náměstí Přemyslovců



Letecký pohled 1922



19. století



1938



1977



2014

03/ARCHITEKTURA A URBANISMUS

Širší vztahy - urbanismus

M 1 : 2 000

Kompozice města Nymburk má specifický charakter: centrum města je tvořeno okružním systémem ulic kopírujících obvod opevnění - Velké (vnější) a Malé (vnitřní) valy - a třemi hlavními ulicemi vycházející radiálně z ohniska na Kostelním náměstí, kde je zároveň i hlavní dominanta Nymburka - kostel sv. Jiljí. Radiály Tyršova a Boleslavská tvoří obvod náměstí Přemyslovců a obě pak pokračují celým městem. Třetí ulice vycházející z Kostelního náměstí - Na Příkopě/Palackého třída - vede k železniční stanici. Řešená část Palackého třídy pak vytváří nejkratší okružní spojnici mezi Náměstím Přemyslovců, v místě napojení ulice Kostelní, a ulicí Na Příkopě.

Na valy a opevnění jsou navázána hlavní zelená pobytová veřejná prostranství - Park Pod Hradbami a Park u vodárenské věže.

Centrum města se nachází v městské památkové zóně. Chráněny jsou rovněž i významné objekty, systém vodního opevnění a hradeb, ulice Jízdecká, Na Rejdišti a Na Přístavě.

Legenda

Stávající zástavba

Významné objekty

Dominanty

Parky a veřejně přístupná zeleň

Vodní plochy

- - - - -

Městská památková zóna

- - - ➔

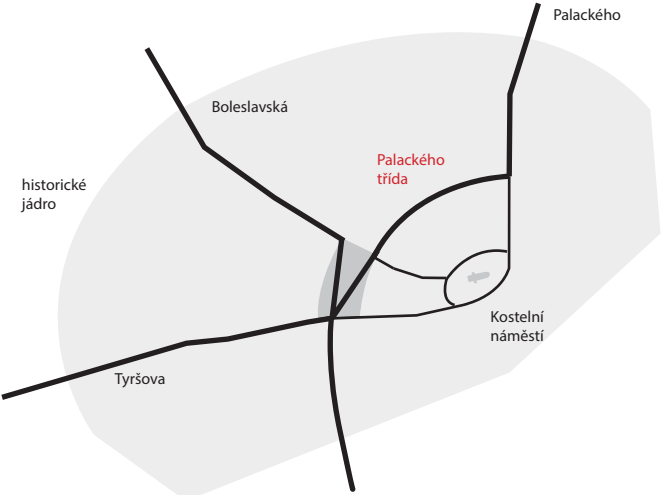
Průhled

★

Památkově chráněné objekty

⊙

Stromořadí, aleje



Kompozice města



Profil ulice

M 1 : 500

Legenda

Linie řezu



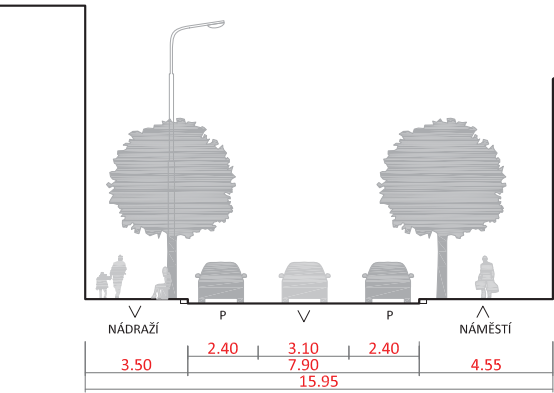
Parkující auto



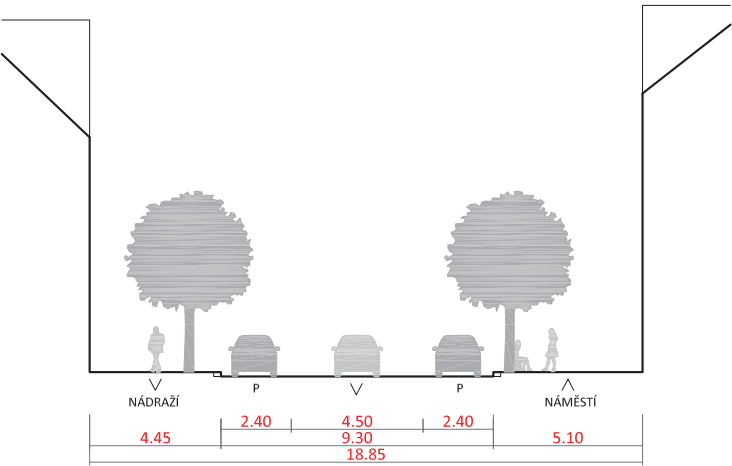
Projíždějící auto



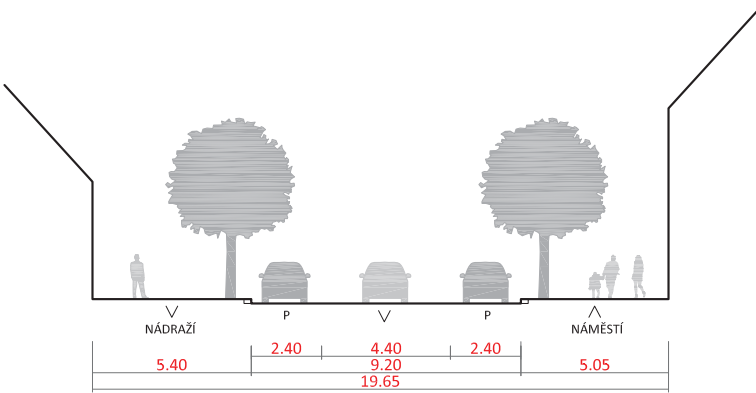
ŘEZ 1 - nejužší místo ulice



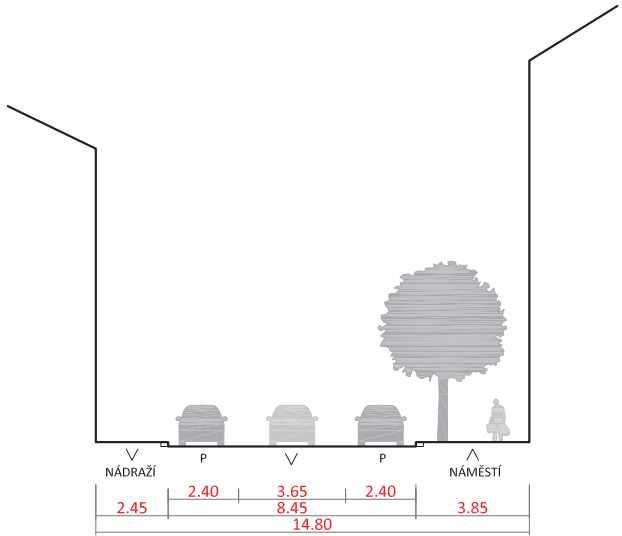
ŘEZ 2



ŘEZ 3 - nejširší místo ulice



ŘEZ 4



Fasády

M 1 : 500

Severní řada domů



dům čp. 126



dům čp. 125

dům čp. 223



dům čp. 123



dům čp. 3



dům čp. 121



dům čp. 120



dům čp. 119

Jižní řada domů



dům čp. 2553



dům čp. 53



dům čp. 51



proluka



dům čp. 51



dům čp. 49



dům čp. 48



dům čp. 47



dům čp. 46



dům čp. 118

dům čp. 117

dům čp. 116

dům čp. 115

dům čp. 440

dům čp. 114

dům čp. 113

dům čp. 112



dům čp. 45



dům čp. 44



dům čp. 43

Využití domů

M 1 : 500

V parteru ulice převládají specializované prodejny, tj. jsou zde například hračkářství, květinářství, prodejny elektroniky, zlatnictví, svatební salón, fotolab či optika. Stravovací zařízení a prodejny potravin jsou zastoupeny v malé míře - jsou zde pouze dvě restaurace - U Gregorů a restaurace hotelu Grand a jedna prodejna potravin a zeleniny. V ulici se nachází několik bank a pojišťoven. Občanskou vybavenost reprezentuje pobočka Městské knihovny. Nad parterem převládá především bydlení, kanceláře jsou zastoupeny v malé míře. Výjimkou je hotel Grand v domě č.p. 48. V době zpracování analýzy (05/2018) se v ulici nacházel pouze jeden nevyužitý prostor k pronajmutí.

Legenda

Domy využívané pro bydlení

Domy využívané pro bydlení a administrativu

Domy využívané pro ubytování (hotel Grand)

Potraviny

Stravování - restaurace u Gregorů

Ubytování - hotel Grand

Finance a pojišťovnictví (Moneta bank, Česká pojišťovna, Remax atd.)

Občanská vybavenost (knihovna)

Specializované prodejny (hračky, zlatnictví, svatební obchod, elektronika, květiny, foto, optika atd.)

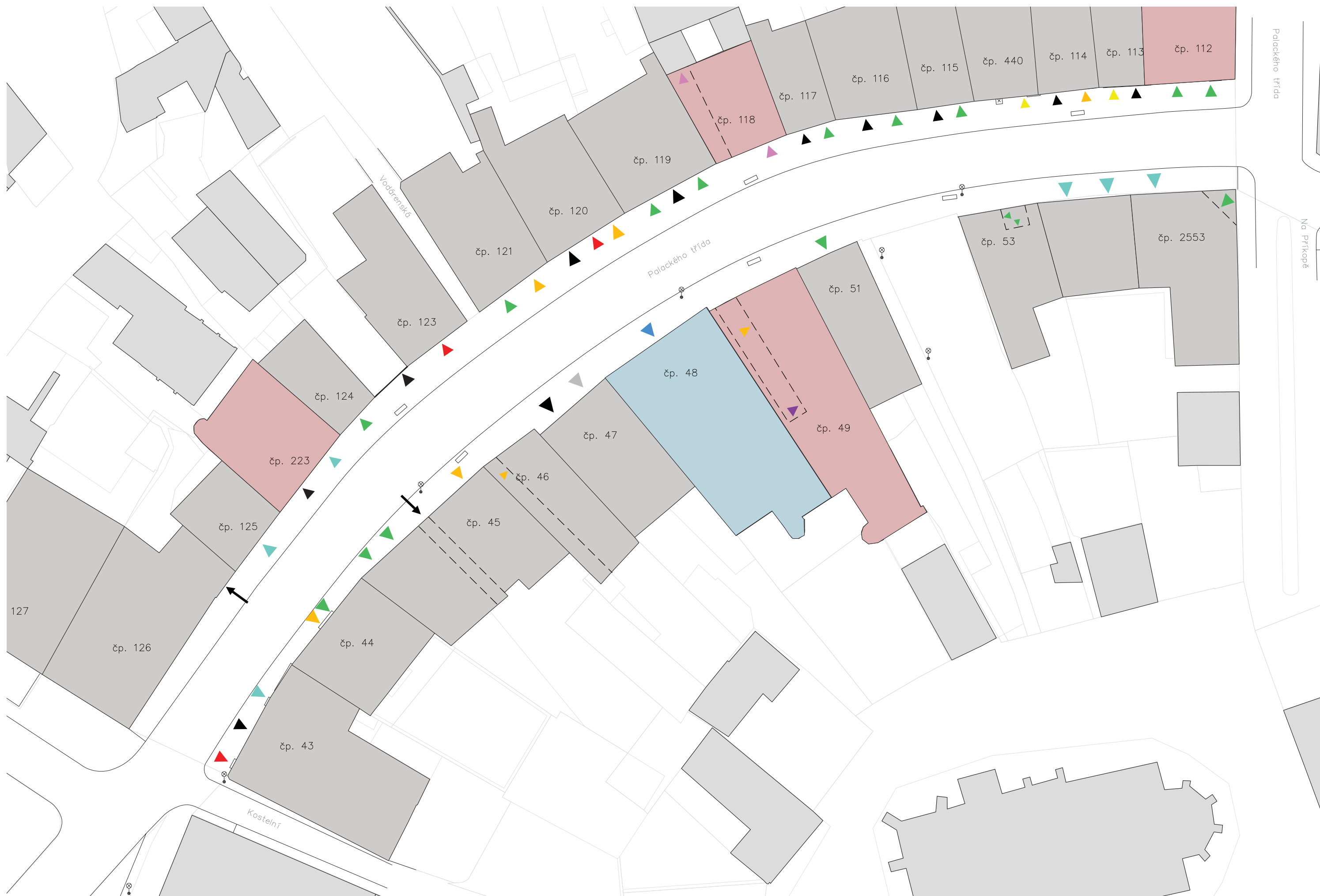
Móda (boty, oblečení atd.)

Osobní služby (kadeřnictví T-Studio)

Vstupy do domů

Nevyužívaný prostor k pronájmu

Vjezdy



Výlohy

M 1 : 500

Palackého ulice má díky svému obchodnímu charakteru **velmi aktivní parter**.

Pro živou ulici a její příjemné prostředí je velmi důležité transparentní rozhraní mezi exteriérem (ulicí) a interiérem domů. **Komunikace exteriéru s interiérem** podporuje pocit bezpečí v ulici a rozšiřuje ji i do vnitřních prostor domů.

Palackého ulice je jedinečným prostorem v rámci celého města. Téměř každý dům má aktivně využívané přízemí (parter).

Výlohy, jakými se jednotliví obchodníci prezentují lze rozdělit do tří základních kategorií.

- **Výloha s průhledem do interiéru**, která nejlépe umožňuje výše zmíněnou transparentnost za stálé možnosti vystavovat své zboží.
- **Výloha bez průhledu do interiéru**, vystavuje nejlépe velké množství zboží, ovšem nedovoluje zákazníkovi nahlédnout dovnitř obchodu a představit mu, co se děje uvnitř.
- **Zaslepená výloha**, prezentuje sice určité zboží obchodníka, ale nekomunikuje otevřeně s ulicí a působí tak velkou bariérou.

V ulici je stav výloh poměrně vyvážený a uspokojivý, zaslepené výlohy představují prostor pro zlepšení.

Stejně tak je důležitá i otevřenost ulice pro interiéry obchodů a možnost vystavit zboží venku či zde usadit hosty restaurace. Některé typy obchodů s touto formou nabídky pracují a lidé, kteří ulicí procházejí, tak mají více podnětů k zastavení.

Markýzy byly používány v ulici již od její ranné historie a jsou vítaným prvkem pro vytvoření příjemné atmosféry.



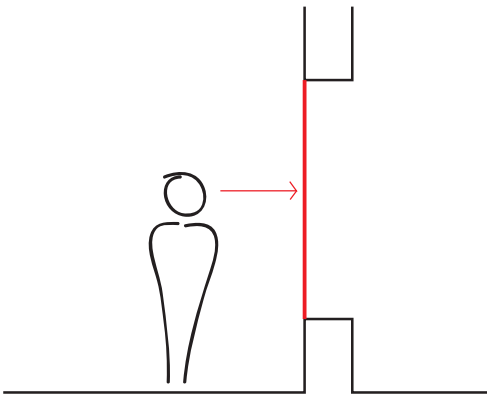
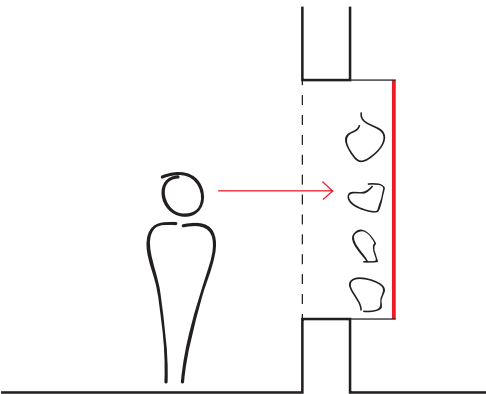
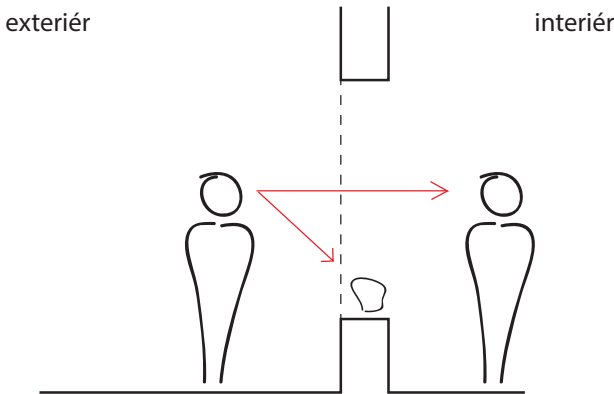
Příklad výlohy s průhledem do interiéru



Příklad výlohy bez průhledu do interiéru



Příklad zaslepené výlohy

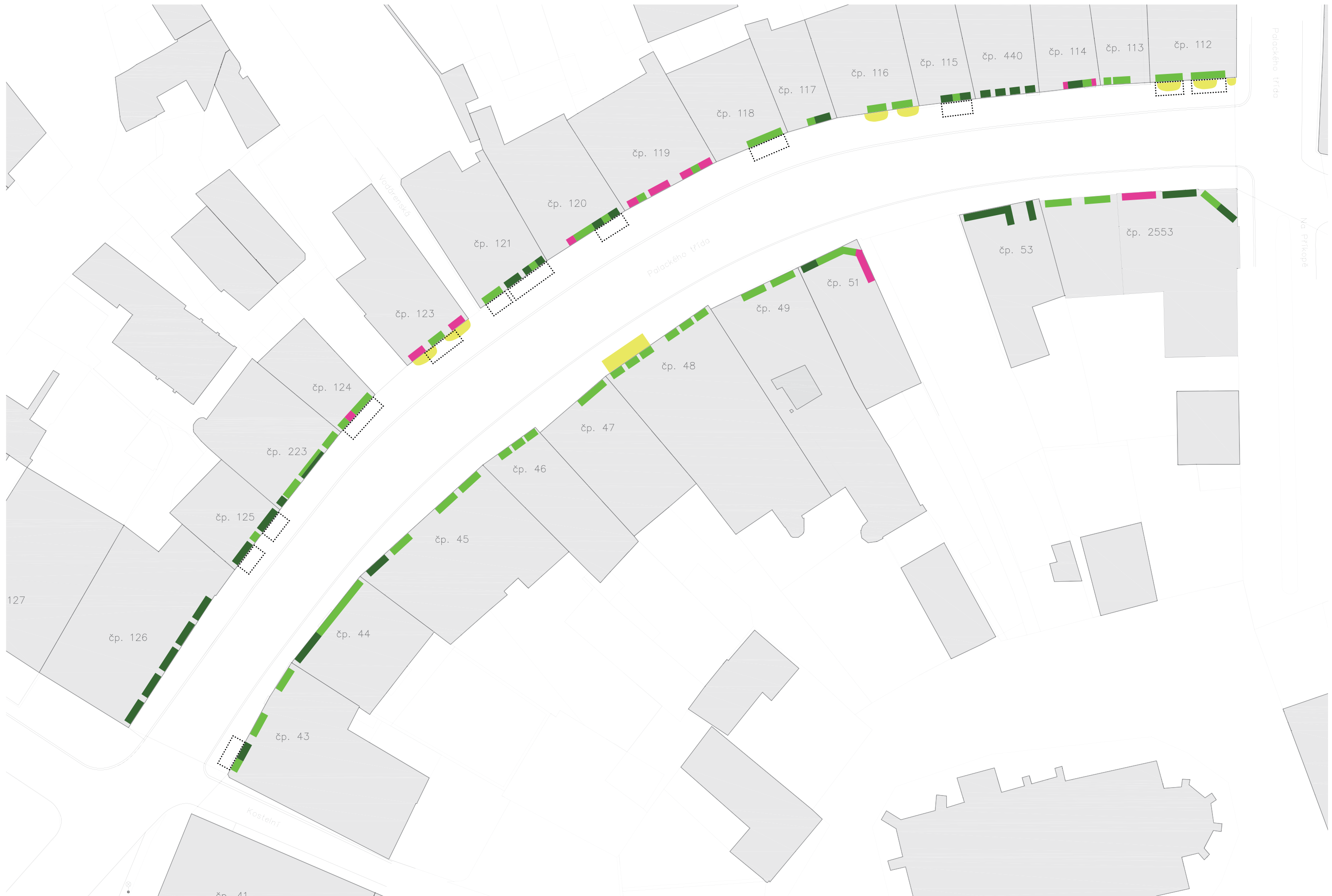


Legenda



- Výloha s průhledem do interiéru
- Výloha bez průhledu do interiéru
- Výloha zaslepená
- Předzahrádka / zboží vyložené na ulici
- Markýzy

** Uvedené rozčlenění je orientační, jednotlivé kategorie se mohou navzájem překrývat.*



04/POHYB A DOPRAVA

Širší vztahy - pohyb a doprava

Nymburk je město, ve kterém lze většinu cest realizovat do 5 až 15 minut bez ohledu na způsob dopravy.*

Nymburk = město pěších a cyklistů*
Nymburk = město krátkých vzdáleností*

Motorová doprava

Kategorie ulic, které je vhodné v místě prověřit*
C - Zklidněná ulice: do 30 km/h, slouží převážně pro obsluhu přilehlých objektů
D1 - Sdílený prostor: do 20 km/h, oblasti se zvýšenou poptávkou pobytové funkce, koncové úseky komunikací sloužících pro obsluhu přilehlých objektů
D1, D2 bez motorové dopravy: komunikace s vyloučením provozu motorových vozidel, pěší zóny apod.

Nemotorová doprava

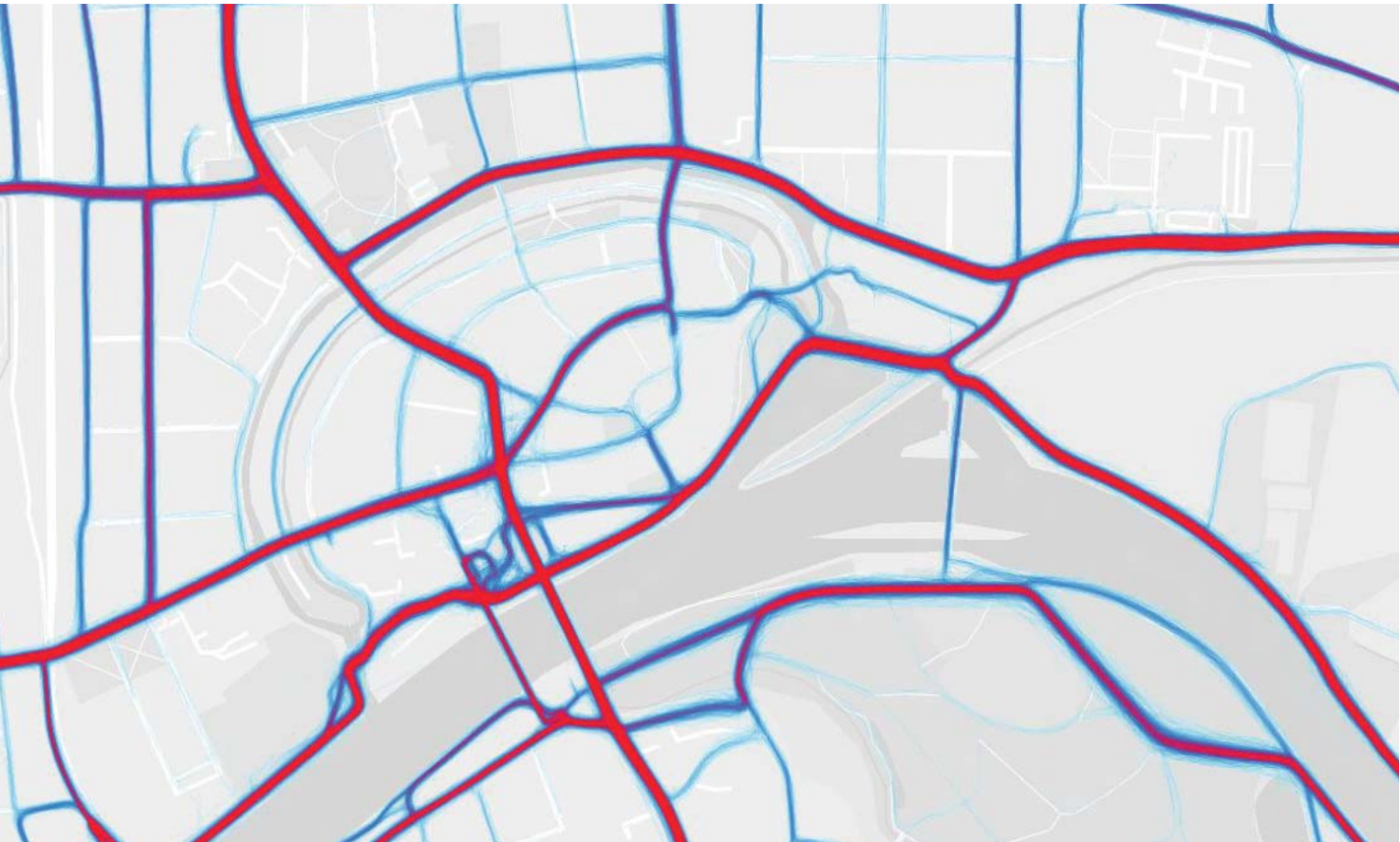
Nymburk je nejcyklističtější městem v ČR (uvažujeme-li sto největších měst ČR), podíl cest na kole do školy a do zaměstnání je mezi 25 % - 30 % (průměr srovnatelných měst je 8 %). Vzdálenost mezi centrem města a nejlidnatějšími sídlišti v západní části města je méně než 1,5 km. Proto jsou pěší chůze a jízda na kole nejčastějším způsobem dopravy (společně tvoří cca 60 % - 65 % procent cest do školy a do zaměstnání).*

Docházková vzdálenost ke všem klíčovým parkovištím v centru je 6 min chůze, což obsáhne téměř celé historické centrum.

Dostupnost cyklistickou dopravou obsáhne v 6 min intervalu daleko za hranici centra.

Opatření - cykloobousměrka:
Na komunikacích s nízkou intenzitou provozu není nutné protisměrný cyklistický provoz nijak zvláště šířkově zohledňovat (například pomocí cyklopruhu).*

* Zdroj KOKOS, Univerzita Pardubice, DF Jana Pernera, 2017



Pohyb cyklistů (zdroj: aplikace Strava, <https://www.strava.com/heatmap>)

Legenda

Mosty

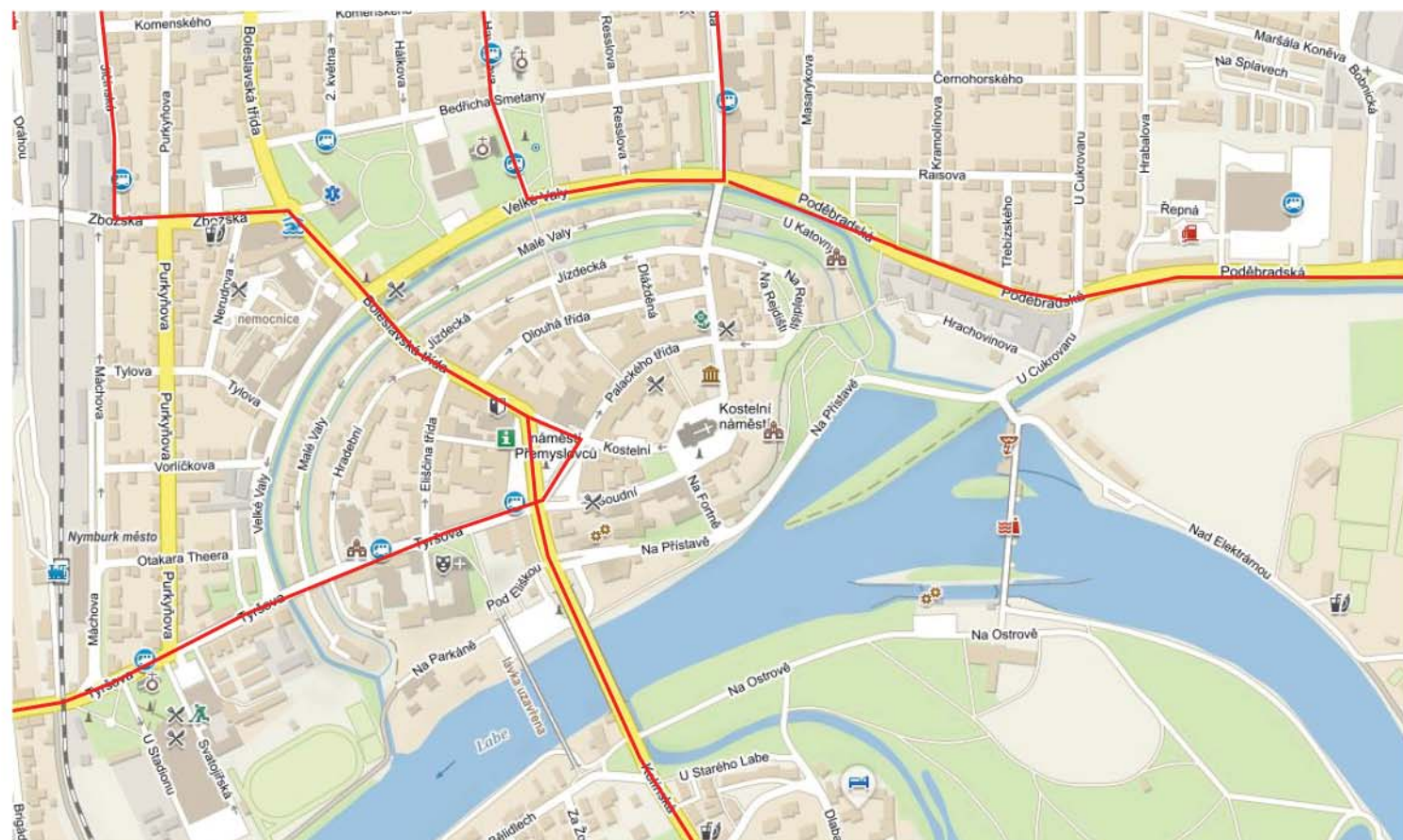
- Most pro motorovou a pěší dopravu
- Pěší lávka

Cyklistické a turistické trasy

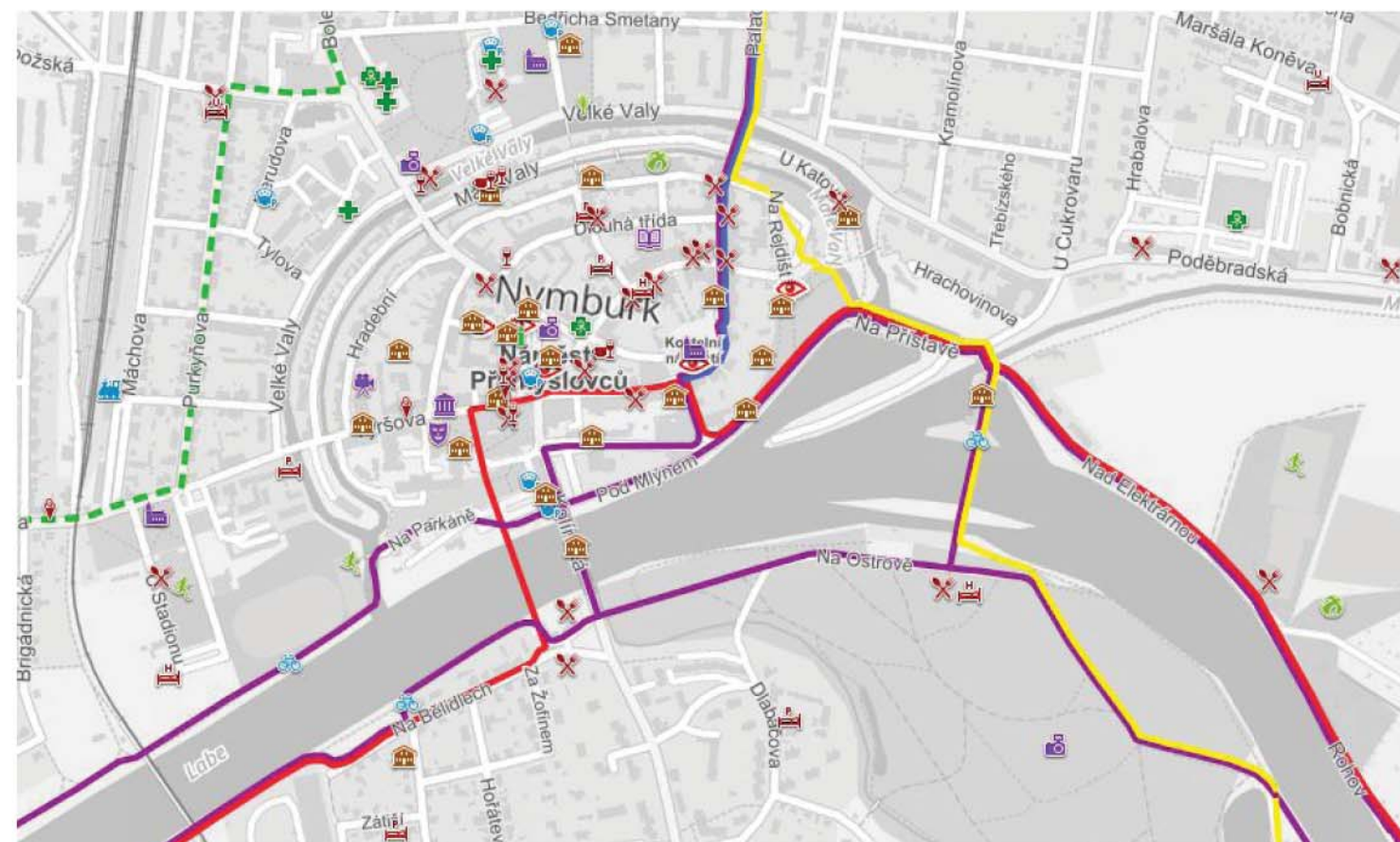
- Cyklostezky, hlavní cyklistické trasy
- Turistická trasa
- Turistická trasa
- Turistická trasa
- Objízdna trasa

Kocepce dopravy Nymburk - KOKOS

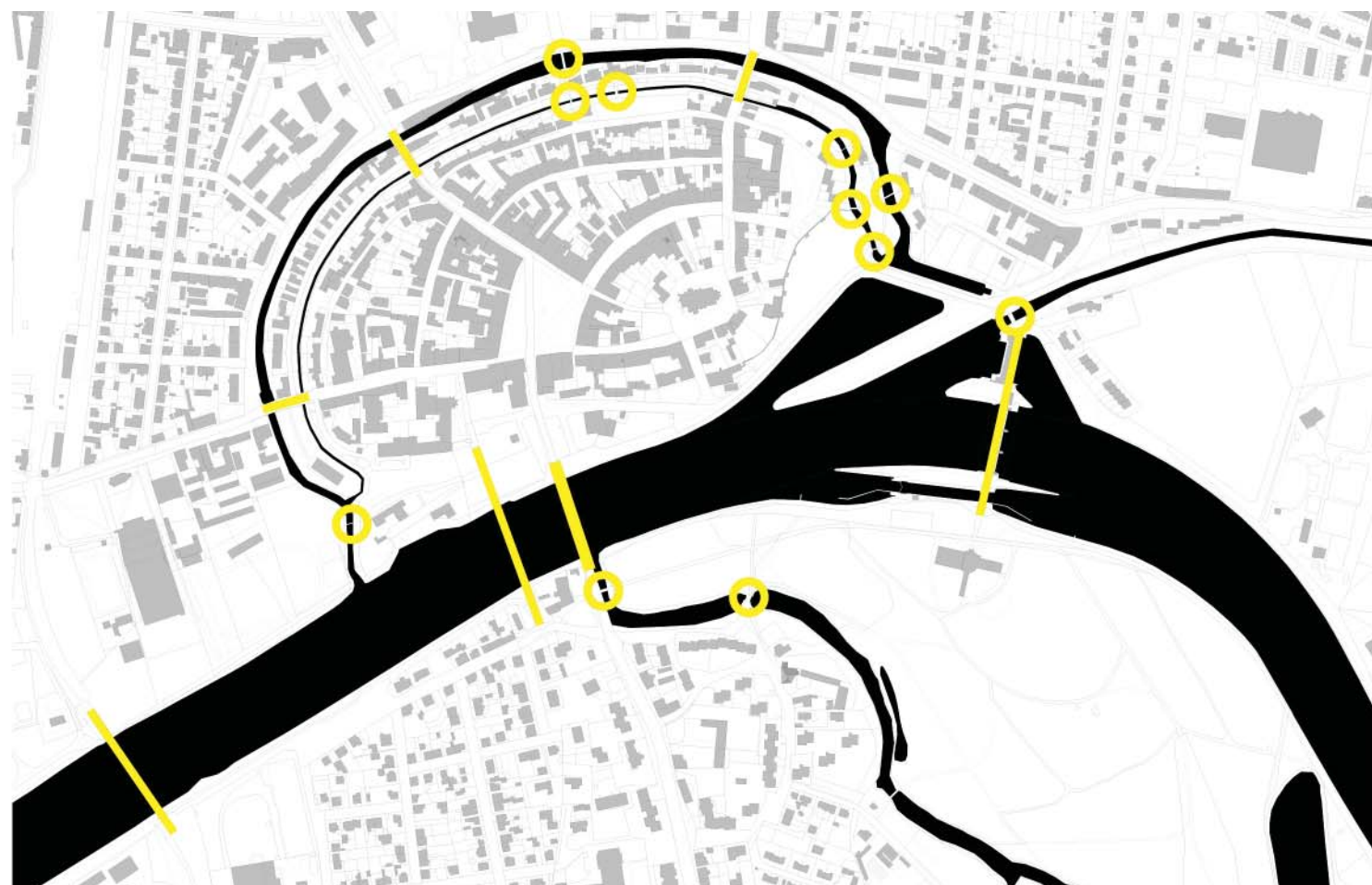




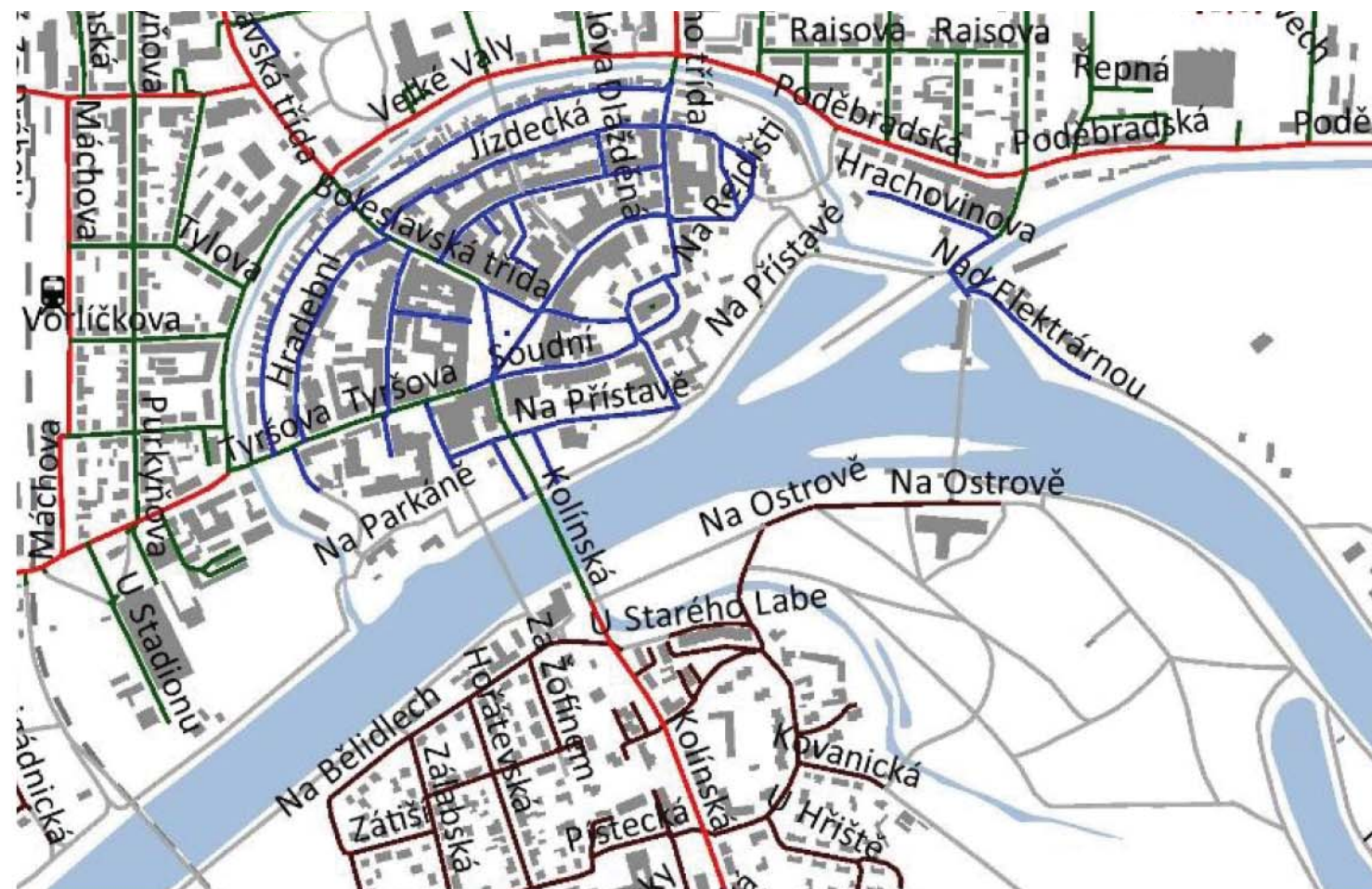
MHD (zdroj: mapy.cz)



Cyklistické a turistické trasy (zdroj: UAP Nymburk)



Mosty (zdroj: analýzy studentů, atelier Jana Šěpy a Mirky Tůmové, 2017)



Koncepce dopravy Nymburk (zdroj: KOKOS, Dopravní fakulta Jana Pernera, Pardubice)

Širší vztahy - doprava v klidu

M 1 : 2 000

Legenda

Docházková vzdálenost 6 min

Docházková vzdálenost 3 min

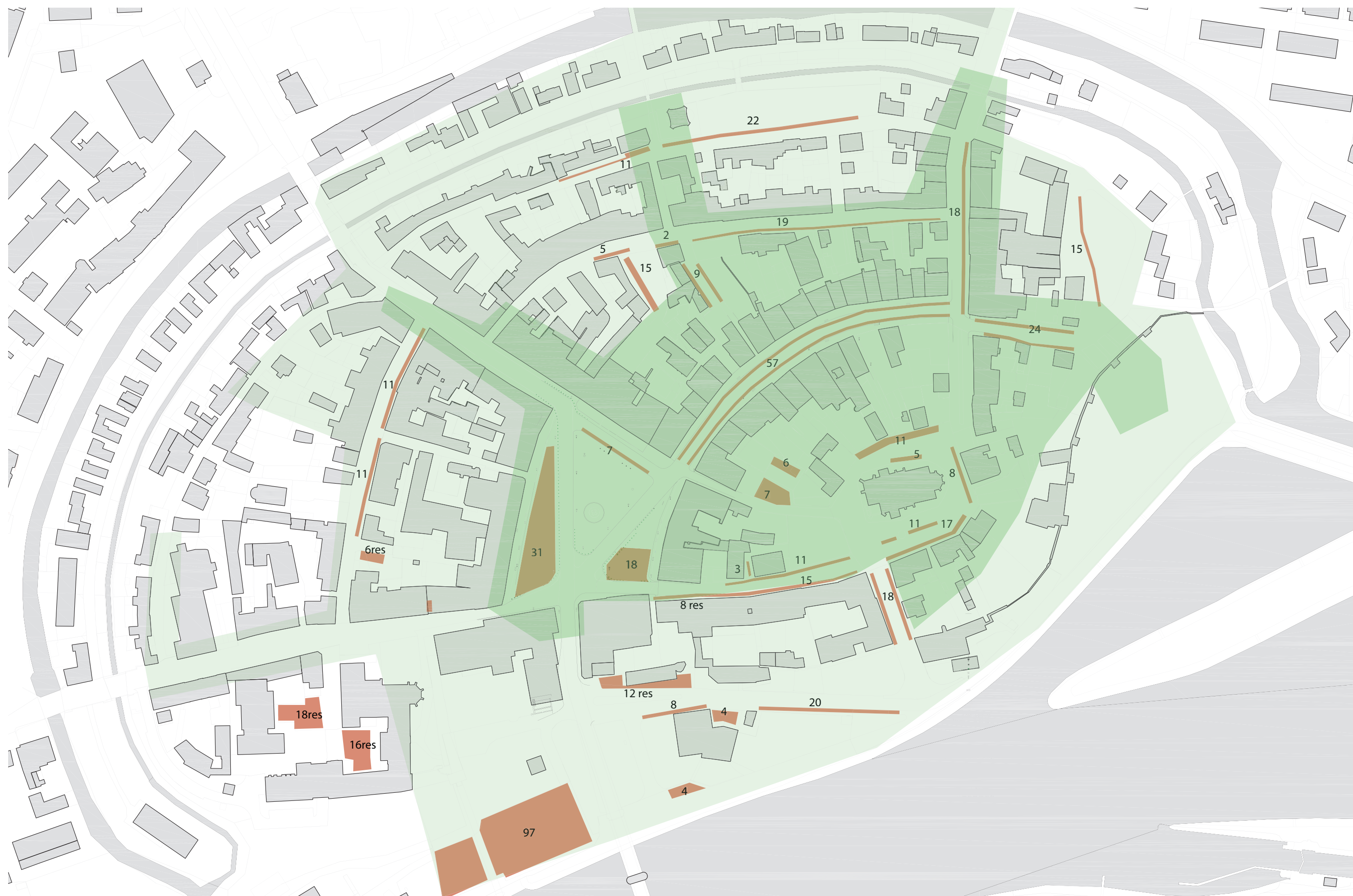
Vzdálenost na kole 6 min - v celém území

Parkovací stání

1res

Rezervovaná / vyhrazená stání





Motorová doprava

M 1 : 500

Vyhodnocení

- dopravní režim 20 km/h není adekvátní k současnému prostorovému uspořádání ulice, téměř všechny automobily se pohybují větší rychlostí
- v ulici se nachází pouze jeden parkovací automat, v jehož bezprostřední blízkosti jsou místa pro hendikepované a zásobování, na nichž často parkují jiná vozidla
- parkovací stání nejsou vhodně rozmístěná
- vozidla parkují na dopravních stínech před přechody
- režim zásobovacích stání není jasně pochopitelný a označený

Legenda

- Režim parkování
- Reserve, vyhrazená stání
- Jednosměrka
- Povolená rychlost
- Nepoužívaný vjezd
- Vjezd
- Kolize v parkování
- Směr jízdy
- Chybějící přechod
- Místo pro přecházení
- Přechod
- Zásobování
- Tyč bez značky
- Zákaz zastavení
- Rozcestník
- Zákaz vjezdu, mimo cyklisty a dopr. obsluhu
- Dej přednost v jízdě
- Přikázaný směr jízdy
- Parkovací automat
- Stín - zákaz parkování
- Neprůjezdné
- Parkování vodorov. značení

Plocha povrchů

- Vozovka: 1665m²
- Chodníky: 1598m²
- Bilance:** vozovka zabírá o 167m² větší plochu

Motorová doprava

- Režim: zklidněná ulice 20km/h
- jednosměrná komunikace směrem z centra

Intenzita motorových vozidel

- čtvrtek 19. 4. 2018, 7:30-18:30 (slunečno, 23°C): 75 voz/hod
- sobota 26. 5. 2018, 7:30-18:30 (slunečno, 27°C): 54 voz/hod

Doprava v klidu

Počet stání:
podélná: 51x
zásobování: 1x 11m = 2 x dodávka nebo 1 x kamion
2x 6m
hendikep.: 2x
celkem: 57x

Režim:
placená zóna Po-Pá 6 -18:00
a držitelé karet So 6 -12:00
místa pro zásobování max 15min.

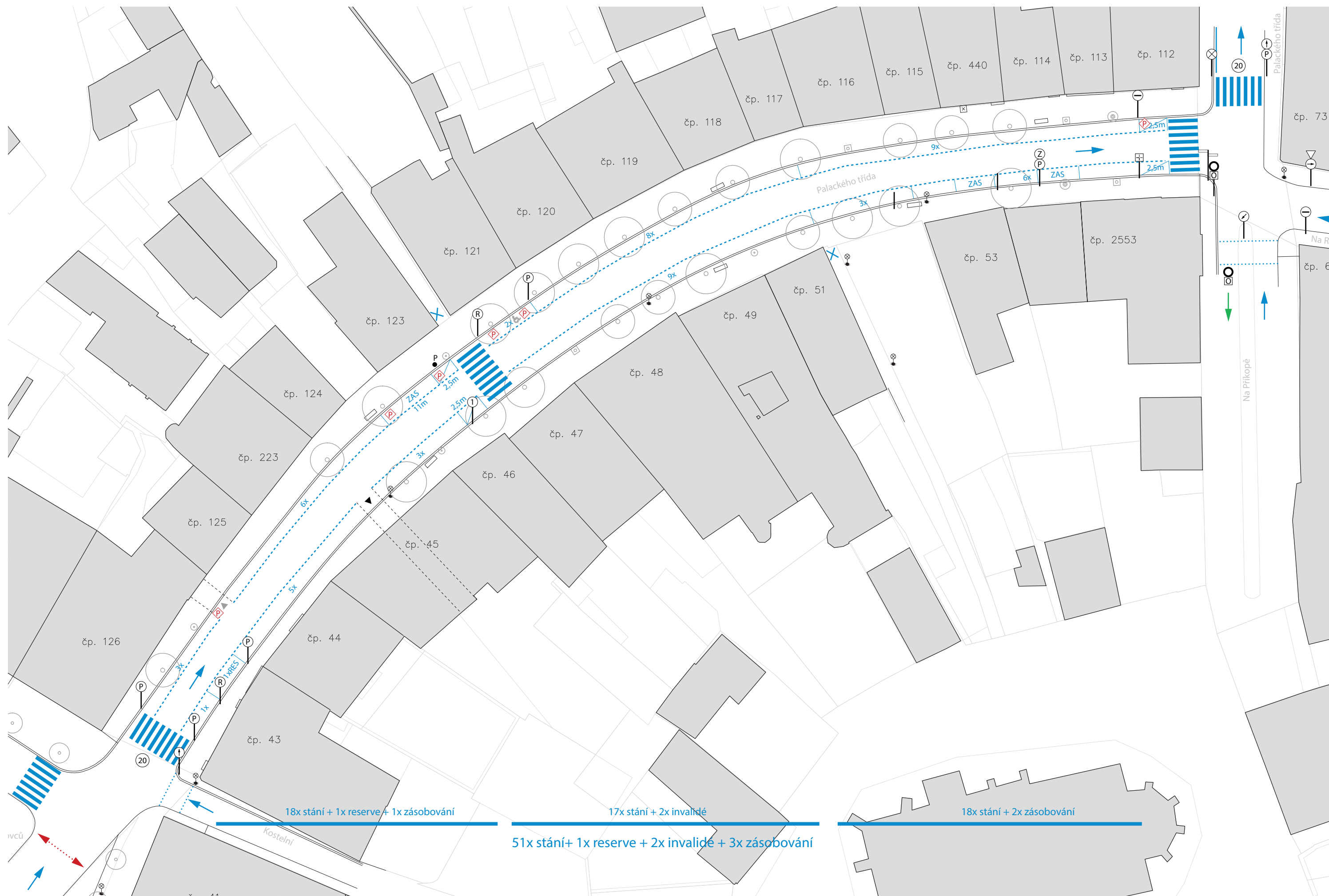
Režim v nejbližším okolí:
placená zóna Po-Pá 6 -18:00
a držitelé karet So 6 -12:00
místa pro zásobování max 15min.

Počet parkujících vozidel 19.4.2018:

		osobní	dodávka	kamion
sever:	8:00	15x	1x	0x
	9:00	22x	0x	0x
	11:00	23x	1x	1x
	12:00	22x	1x	0x
	14:00	26x	2x	0x
	15:00	18x	1x	0x
	16:30	21x	2x	1x
	18:00	8x	0x	0x
jih:	8:00	18x	0x	0x
	9:00	24x	1x	0x
	11:00	26x	0x	0x
	12:00	20x	0x	0x
	14:00	26x	1x	0x
	15:00	23x	0x	0x
	16:30	25x	0x	0x
	18:00	10x	0x	0x

Počet parkujících vozidel 26.5.2018:

		osobní	dodávka	kamion
sever:	8:00	13x	0x	0x
	9:00	17x	0x	0x
	11:00	16x	0x	0x
	12:00	16x	0x	0x
	14:00	16x	0x	0x
	15:00	13x	0x	0x
	16:30	14x	0x	0x
	18:00	13x	0x	0x
jih:	8:00	12x	0x	0x
	9:00	19x	0x	0x
	11:00	22x	0x	0x
	12:00	12x	0x	0x
	14:00	17x	0x	0x
	15:00	16x	0x	0x
	16:30	14x	0x	0x
	18:00	15x	0x	0x



Pěší pohyb a prostupnost

M 1 : 500

Legenda



Parkující vozidla



Cyklistická trasa



Pěší trasa



Přechod, propojka



Chybějící propojka



Značka



Parkovací automat



Lampa



Zboží nebo zahrádka
před obchodem



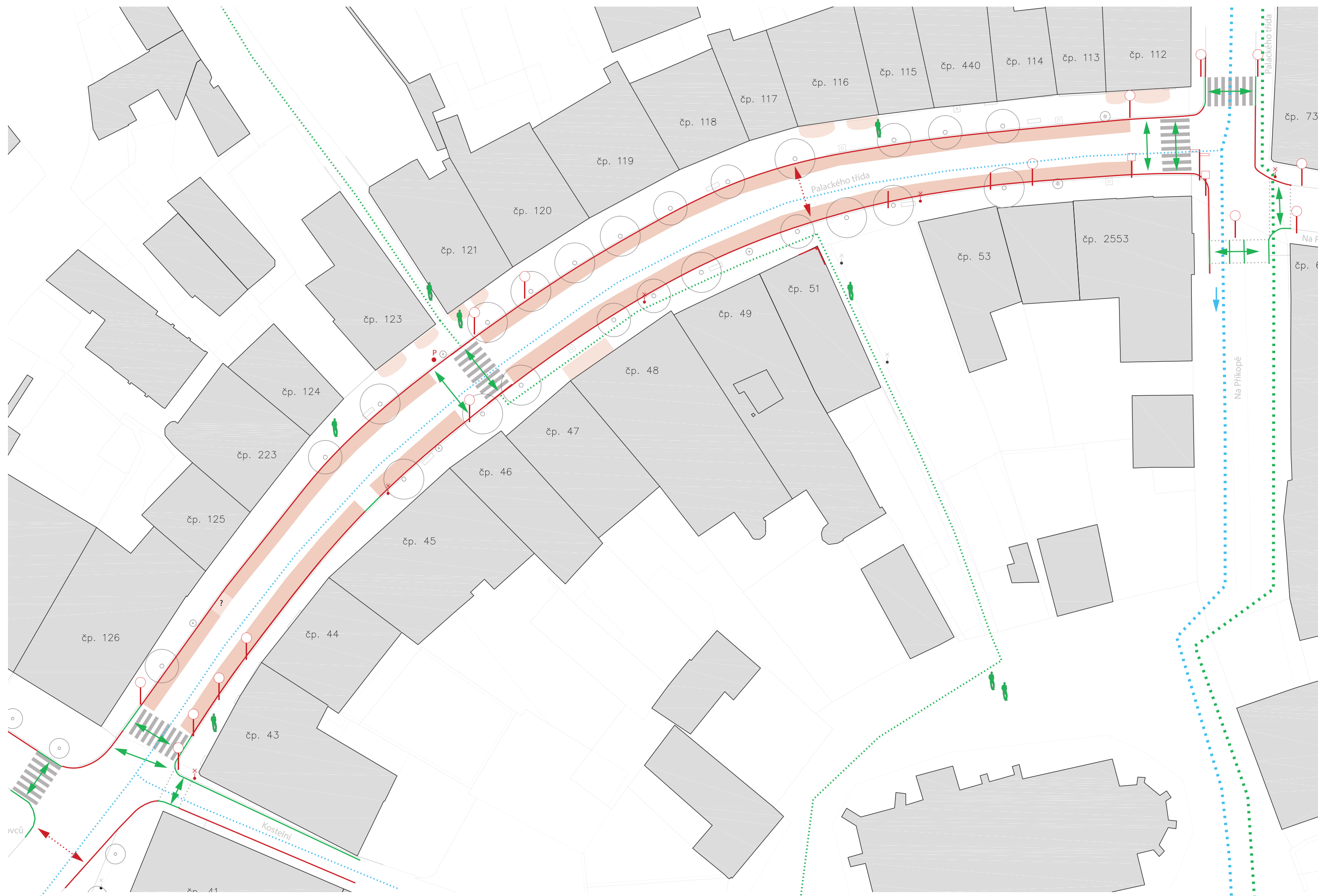
Vjezd povolen pouze
cylistům a zásobování



Nesnížená obruba



Snížená obruba



Intenzity dopravy

M 1 : 500

Pro získání přesnější představy o pohybu v ulici, podložené číselnými údaji, byl proveden kvantitativní průzkum sčítání dopravy, doplněný kvalitativním průzkumem pozorování charakteru provozu.

Metodika průzkumu

Sčítání dopravy proběhlo jednou v běžný všední den (čtvrtek 19. 4. 2018) a jednou v běžnou sobotu (26. 5. 2018). V obou případech šlo o slunečný den s teplotou vzduchu nevymykající se dlouhodobým průměrem (ČT 23°C; SO 27°C). Sčítání probíhalo celodenně od 7:30 do 18:30 v jednotlivých sčítacích oknech trvajících 30 minut, opakujících se každou hodinu a půl. Sčítací profily byly zvoleny na všech čtyřech vstupech do ulice (tj. u náměstí, u ul. Na Příkopě, u ústí uličky Vodárenské a Požární). Zde prezentované výstupy znázorňují v grafu vývoj intenzit provozu v průběhu dne, a to s rozdělením dle jednotlivých druhů dopravy. Hodnota v daný čas představuje průměrnou minutovou intenzitu v průběhu předmětného sčítacího okna, která byla pro lepší čitelnost přepočítaná na intenzitu hodinovou. Zobrazený údaj je aritmetickým průměrem hodnoty na sčítacím profilu „u náměstí“ a hodnoty na profilu „u ul. Na Příkopě“. Na druhé stránce je situační výkres, který naopak prezentuje rozložení dopravy v prostoru, přičemž zobrazena je jen doprava pěší, která jediná vykazuje podstatné rozdíly mezi jednotlivými místy. Uvedené údaje jsou v tomto případě celodenní průměrnou hodnotou na příslušném profilu. Rozlišovány jsou jednotlivé chodníky i směry chůze.

Srovnání jednotlivých druhů dopravy

Z obou grafů je vidět, že v ulici **výrazně dominuje doprava pěší**. Ve všední den v ulici projde až 5x více chodců než tudy projede aut. Počet automobilů je přibližně 1,5 - 2x vyšší než počet jedoucích cyklistů. V případě uživatelů jízdních kol se ovšem v ulici objevuje zajímavý fenomén - lidé přijíždějí na kole a na začátku ulice z kola sesednou a dále jej vedou, přičemž obvykle si při tom vyřizují nákupy v různých obchodech. **Celkový počet uživatelů s jízdními koly** se započítáním i těchto „cyklistů vedoucích kolo“ **se tak blíží počtu uživatelů aut**. K tomu nutno dodat, že počet cyklistů je v ulici omezen zákazem jízdy v jednom směru - **přibližně tři čtvrtiny cyklistů jely směrem od náměstí a čtvrtina jela v rozporu s dopravím značením směrem k náměstí**. V případě povolení obousměrného provozu jízdních kol lze proto očekávat další nárůst počtu cyklistů.

Vývoj intenzit v čase

V průběhu dne se proměňuje intenzita zejména v případě pěší dopravy. Počet automobilů i cyklistů je během dne víceméně konstantní. Ve všední den jsou intenzity pěších silné již od ranních hodin, kdy v ulici před osmou hodinou dominují školáci. Následně je patrná dopolední a odpolední špička s mírným sedlem v průběhu oběda, přičemž **zejména během dopolední špičky se ulice stává rušným místem**, kdy lidé chodí z obchodu do obchodu a zastavují se a povídají si na chodníku. V podvečer se pak Palackého třída vylidňuje a stává se z ní klidná ulice, kde jen občas někdo přijede autem nakoupit do místních potravin. V sobotu provoz začíná až po deváté hodině. Během dopoledne, kdy jsou obchody otevřené, pozorujeme denní špičku. Odpolední průběh je spíše vyrovnaný, přičemž k večeru provoz na rozdíl od všedního dne neoslabuje. Při porovnání křivek a otevírací doby obchodů je patrné, že provoz obchodů se odráží zejména v pěší dopravě a mírně i u cyklistů (vedoucích kolo). **Na intenzity automobilů, které jsou v sobotu obdobné jako ve všední den a narůstají spíše k večeru, provoz obchodů viditelný vliv nemá**. Charakter cyklistické dopravy v týdnu a o víkendu se liší, přestože celkové intenzity jsou podobné. Ve všední den v ulici dominují městští cyklisté, často dojíždějící za nákupy, zatímco v sobotu je v ulici vidno mnoho projíždějících rekreačních cyklistů, obvykle rodin s dětmi.

Rozložení intenzit v prostoru

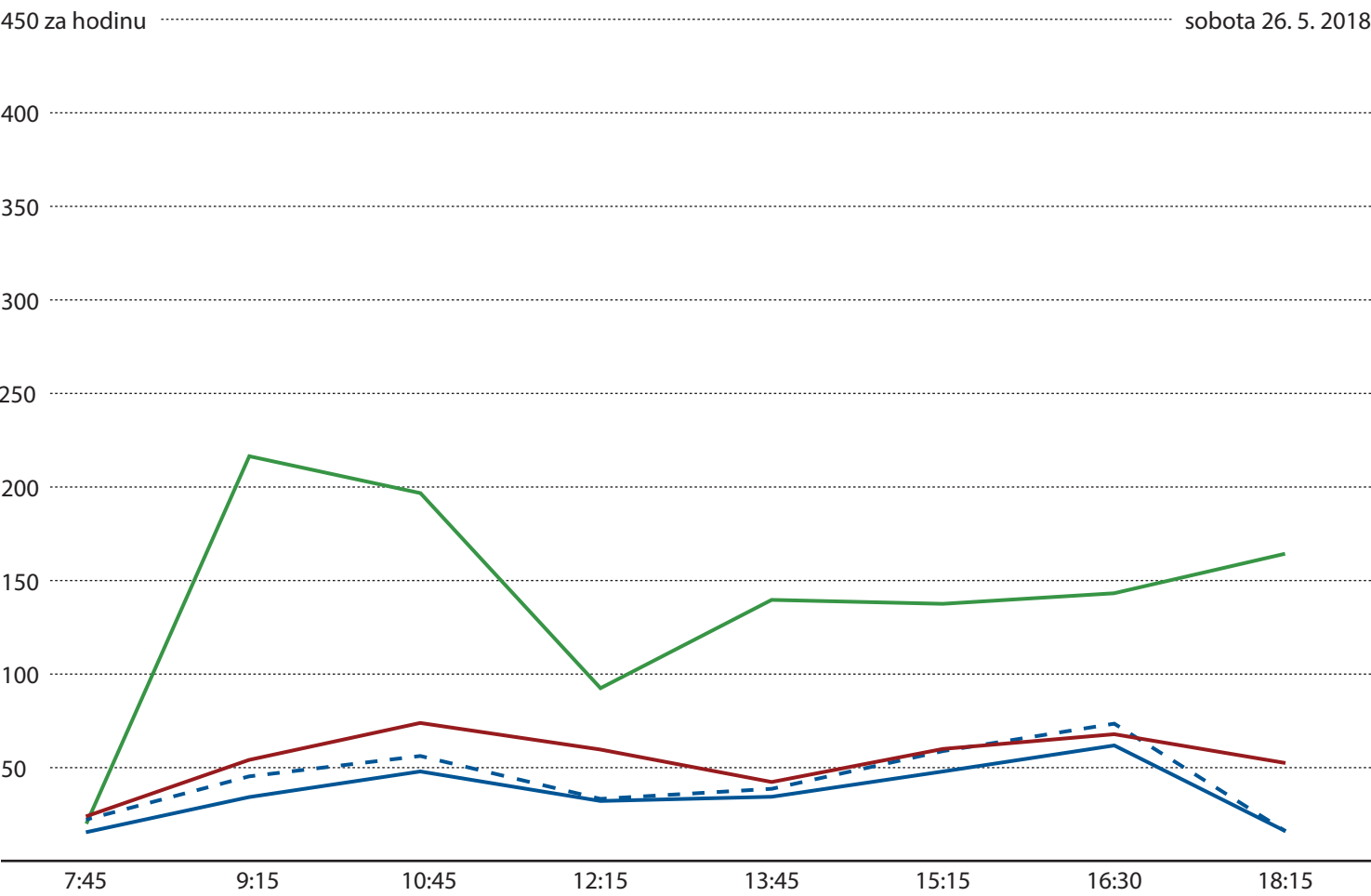
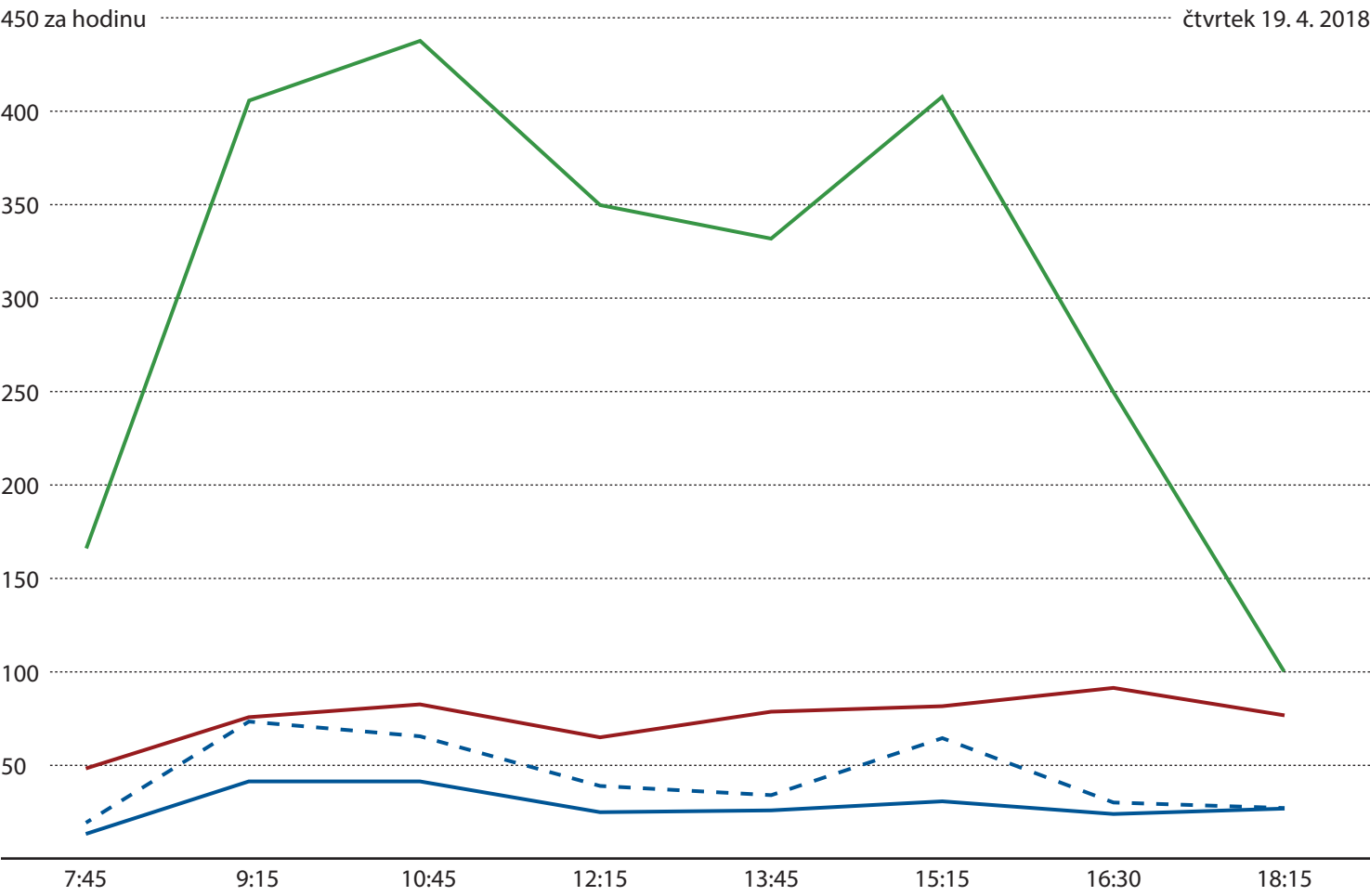
Ze situačního výkresu je patrné, že **více chodců se pohybuje v západní části ulice ve vazbě na náměstí**. I u ústí Vodárenské uličky pozorujeme více chodců mířících k náměstí než směrem k ul. Na Příkopě. Ještě větší rozdíl než mezi jednotlivými konci ulice je ale paradoxně mezi jednotlivými chodníky. **Severní chodník je zejména ve všední den výrazně více využíván než ten jižní**. Způsobeno je to pravděpodobně silnějšími vazbami Palackého třídy severním směrem na okolní městskou strukturu. To je patrné i z výrazně většího vytížení uličky Vodárenské než Požární. **Vinou špatné příčné prostupnosti ulice pak nedochází k přirozené distribuci chodců k oběma uličným frontám**, čímž ve výsledku strádají obchody podél jižního chodníku. Nejvíce markantní je rozdíl ve využití chodníků zejména ve všední den, kdy jsou chodníky lemovány kontinuální neprostupnou řadou parkujících aut a přecházení ulice se omezuje jen na tři vyznačené přechody pro chodce, a to dokonce i navzdory pohybu slunce a stínu, kdy na severním chodníku bylo během dne větší horko, než na jižním.

Legenda

- Chodci
- Automobily
- Cyklisté (jedoucí)
- Cyklisté (jedoucí nebo vedoucí kolo)
- 56

Průměrná hodinová intenzita chodců (všední den)
- 38

Průměrná hodinová intenzita chodců (sobota)





05/ARCHITEKTONICKÝ DETAIL

Materiály a povrchy

M 1 : 2 000

V centru města jsou na vozovce i chodnících použity různé druhy materiálů v kombinaci asfaltového krytu, kamenné a betonové dlažby.

Na Palackého třídě je asfaltový kryt na vozovce i chodnících. Na několika místech je záplatovaný, vzduť a poškozený u kořenů stromů.

Kamenná dlažba v historickém centru je velice různorodá co do druhu kamene i typu kladení.

Legenda

Stávající zástavba

Kamenná dlažba - chodníky i vozovka

Kamenná dlažba - chodníky
Asfaltový povrch - vozovka

Asfaltový povrch - chodníky
Asfaltový povrch - vozovka

Betonová dlažba - chodníky
Kamenná dlažba - vozovka

Betonová dlažba - chodníky
Betonová dlažba - vozovka

Betonová dlažba - chodníky
Asfalt - vozovka



Materiály a povrchy

1/ Kamenná dlažba

Náměstí Přemyslovců



příklad použité dlažby



Kostelní náměstí



příklad použité dlažby



Ulice Hradební



příklad použité dlažby



Ulice Jízdecká



příklad použité dlažby



2/ Betonové dlažba

Malé Valy



příklad použité dlažby

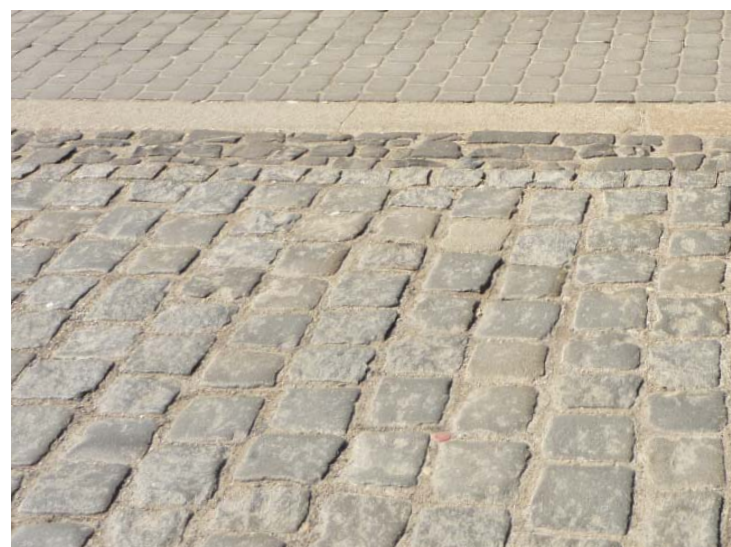


3/Kombinace betonové a kamenné dlažby

Dlouhá třída



příklad použité dlažby

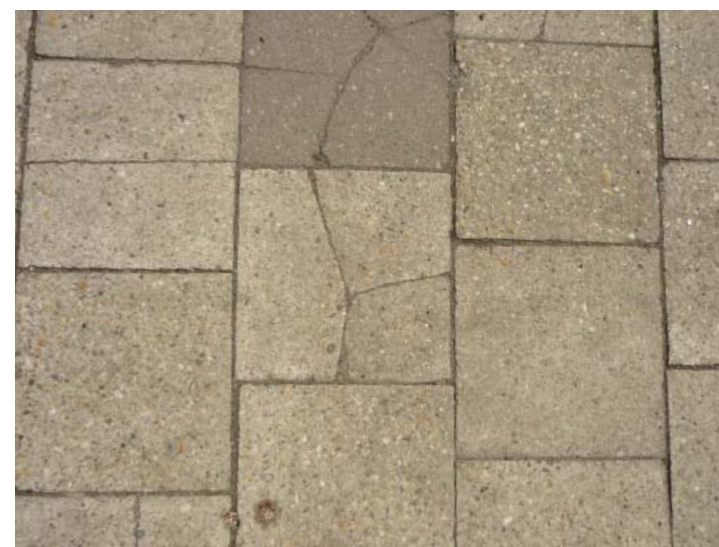


4/Kombinace betonové dlažby a asfalt. krytu

Na Rejdišti



příklad použité dlažby

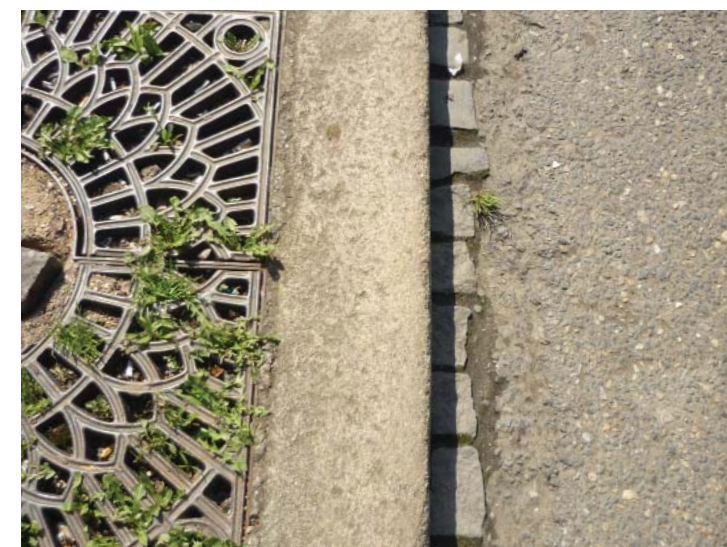


5/ Asfaltový kryt

Palackého třída



příklad použití



Městský mobiliář

1/ Stojany na kola

Na chodnících je umístěno poměrně velké množství stojanů na kola, které jsou hojně využívány. Nachází se zde 14 stojanů a 5 různých typů pro umístění cca 80 kol. Stojany na kola nejsou vzhledově jednotné, některé jsou využívány i pro umístění reklamy.

2/ Reklamní poutače

Reklama je kromě výloh a fasád domů umístěna i na chodnících v podobě tzv. „áček“ nebo jako součást stojanů na kola. Reklama tak zabírá velké plochy chodníků.

3/ Lavičky a odpadkové koše

Lavičky mají jednotný vzhled a jsou umístěny na chodníky v počtu 6 kusů. Volně stojící odpadkové koše se na chodnících nacházejí 2, plastové zavěšené koše 4. Před knihovnou je dále umístěný box na vrácené knihy.

4/ Lampy veřejného osvětlení

V samotné ulici se nachází vysoké lampy veřejného osvětlení jednoho typu. Osvětlení v noci je poměrně ostré na krátkých úsecích, v ostatních místech je ulice potemnělá. V boční ulici jsou pak umístěny nízké kulovité lampy.

5/ Rabátka stromů

V ulici se nachází rabátka jednotného vzhledu. U starších stromů jsou značně deformována kořeny.

1/ Stojany na kola



2/ Reklamní poutače



3/ Lavičky a odpadkové koše



4/ Lampy veřejného osvětlení



5/ Rabátka stromů



Stromy

M 1 : 500

V Palackého ulici je vysázena **Třešeň křovitá „Globosa“**, toto stromořadí je zde cca od roku 1995.

Popis stromů

Jde o původně planý keřovitý druh, malý a hustě větvený. Koruna je kompaktní, pravidelná, kulovitého tvaru o průměru 4 metrů. **Stromy vznikly naroubováním tohoto keře na kmen Třešně ptačí.** Koruna je nasazená do výšky 2,2 m, s výškou nasazení nejde v budoucnosti již nic dělat, její spodní větve se však mírně sklánějí k zemi. Tyto stromy vyžadují propustné půdy a žijí krátkou dobu, od věku 20 let postupně odchází.

Popis stromořadí

Stromořadí je vysázeno v pravidelných rozestupech s občasným ustoupením kvůli inženýrským sítím. Tvoří souvislou řadu malých, hustě větvených stromů, výraznou vizuální linii a plný lokální stín. Od počátku jeho vzniku bylo v několika etapách obnovováno. Stromy z různých důvodů podléhají degradaci a je nutná jejich výměna, proto v ulici najdeme stromy z 3 – 4 různých období. **Ty nejstarší jsou již na hranici své životnosti. Řada stromů v druhé polovině vegetace prosychá.**

Popis špatného stavu stromů

Stromům se v ulici nedaří, jejich špatný stav je zapříčiněn jak nevhodně zvoleným druhem, tak jejich úpravou a formou osazení.

- **Příliš nízko posazená koruna** je namáhána mechanickým poškozením od parkujících aut, ty vylamují její nejspodnější větve. V místě jejich odlomení se tvoří různé houby a ty postupně degradují kmen a ostatní větve. Výška koruny se již nedá upravovat.
- **Koruna stromů neumožňuje řez**, vzniká tak příliš hustá koruna, která tvoří vizuální bariéru a malý a plný stín, nepokrývající celou plochu chodníku.
- **Stromy jsou krátkověké**, cca 25 let, nejsou tedy určeny k dlouhodobému použití v ulici.
- **Rabátka**, prostor okolo stromů, kterým je strom zásobován vodou, **jsou o polovinu menší**, než by měla být.
- **Kmen Třešně ptačí velmi rychle tloustne** a vylamuje tak rabátka z jejich základů.

Koncepce

Do 19. století byly v ulicích Nymburka sázeny velkokorunné stromy, od toho se v průběhu 20. století upustilo. Vzrostlé stromy nyní ve městě chybí.

Snahou je v současnosti tyto málokorunné stromy, tam kde to prostorové podmínky dovolí, nahrazovat většími. Poskytují totiž přívětivější a rozsáhlejší stín, mají řidší korunu, a tudíž netvoří tak kompaktní a neprůhlednou bariéru. Podchodná a podjezdná výška nekulovitých stromů se dá postupně zvedat, aby netvořila překážku.

Je důležité hledat druhy odolné současné změně klimatu i návrat k původním domácím druhům.

Stromy potřebují dostatečně velký prokořenitelný prostor a propustné složení půdy.

Důležitá je také správná péče a údržba (především zálivka) za dohledu odborníka.



Původní strom ze začátku výsadby v 90. letech



Doplňený strom / koruna stromů poskytuje malý, kulovitý stín



Rychle sílí kmeny stromů vyvracejí rabátko



Houbami poškozené větve a kmen stromu



Usychající strom

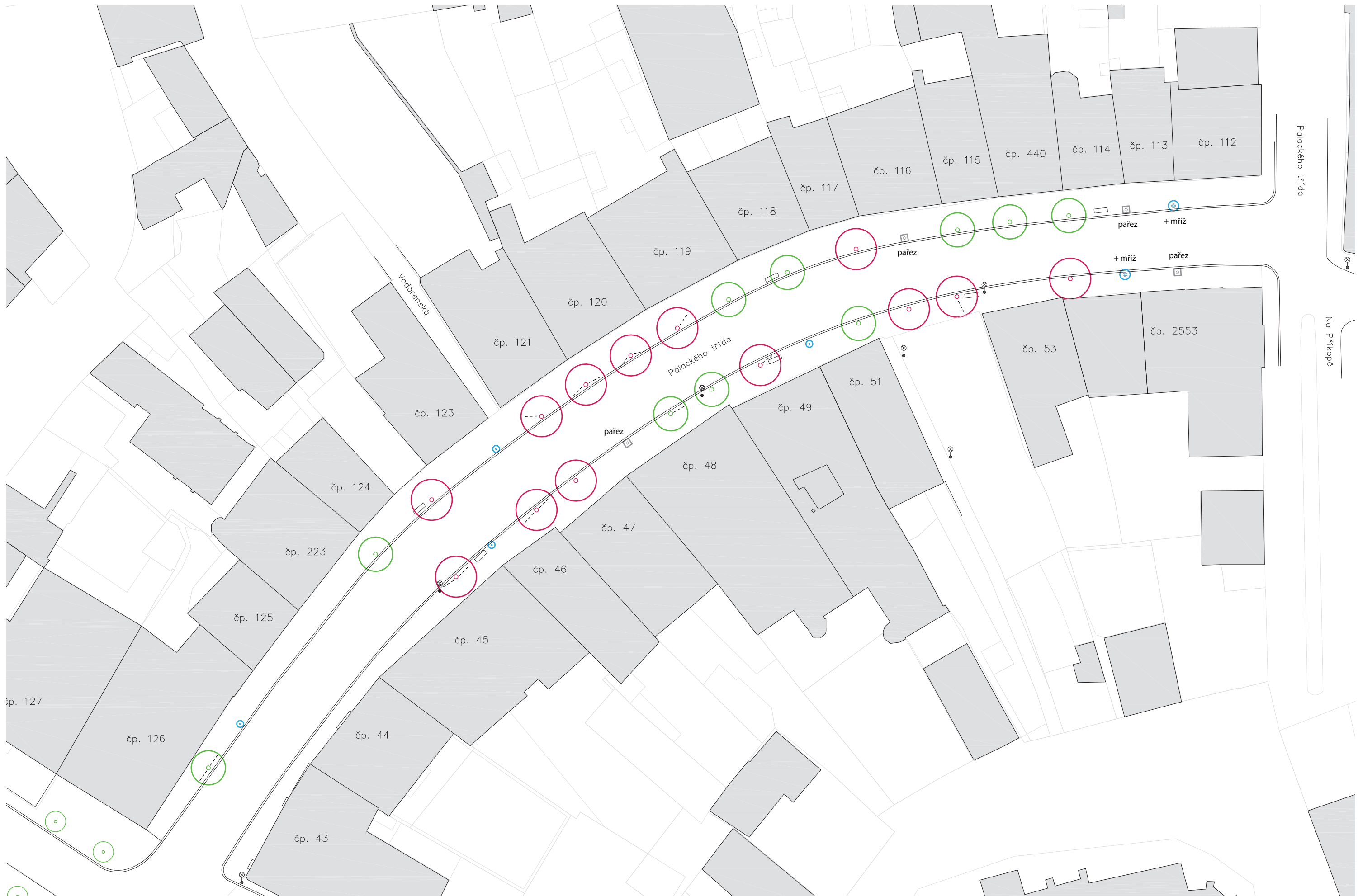


Ořezané spodní větve, které zasahovaly do průchozího prostoru

Legenda



- ◉ Strom - mladý / 1 m šířka koruny
- ◉ Strom - mladý / 1,5 m šířka koruny + mříž
- ◉ Strom - starší / 4 - 5 m šířka koruny
- ◉ Strom - starý / 5 - 6 m šířka koruny
- ◉ Rabátko s pařezem
- Kořeny deformující chodník



06/VÝSLEDKY PARTICIPACE

Sociálně - antropologický výzkum

Průzkum byl pořízen v dubnu a květnu 2018. Jeho celé znění tvoří přílohu tohoto dokumentu.

Shrnutí poznatků

Identita Palackého třídy není nijak emocionálně zabarvená, pro většinu dotazovaných bylo problematické se nad místem a jeho atmosférou vůbec zamyslet.

Respondenti ji vnímají jako **čistě obchodní třídu**, se kterou si na první dobrou nepojí žádné významné problémy.

Až při hlubším zamyšlení se jako **problém jeví doprava**.

Řešením však není razantní omezení dopravní dostupnosti a parkování, ale její **úprava a nalezení funkčního řešení, které by žádnému ze subjektů neuškodilo a aby uspokojilo potřeby podnikatele** (zásobování) **i zákazníka** (možnost průjezdu a krátkého zastavení autem i na kole).

Současná situace je nepříznivá pro cyklisty, což pro mnoho dotázaných představuje paradox vzhledem k tomu, že Nymburk je městem cyklistů.

Co se týče rozdílů ve vnímání Palackého třídy z hlediska tří cílových skupin respondentů, lze konstatovat, že zatímco průchozí velmi často spontánně zmiňovali za ideální stav ulice její proměnu v pěší zónu, tak podnikatelé i rezidenti s touto vizí měli značný problém, a to kvůli znemožnění parkování.

Všichni respondenti by uvítali **renovaci povrchu a komplexní změnu mobiliáře**.

Vnímání ulice

„Je to jen spojnice, není to pěší zóna ani cíl procházek – pokud nejdete něco koupit. Je to vyloženě účelová zóna, obchodní třída.“ (rezident)

„Tady ještě máme takovou tu nákupní zónu (do své mentální mapy Nymburka zakresluje Palackého třídu). *Tam jsou hračkárny, květinářství se zahrádkama a tak. Pro mě to je teď důležitý, pro malou to představuje určitý rozptýlení.“* (maminka) *Pro mě to je teď důležitý, pro malou to představuje určitý rozptýlení.“* (maminka)

„Musím ale říct, že Palandu mám hrozně moc ráda, je to moje srdcovka. A ta ulice žije a potřebuje jen takovou tu politickou ochranu, žádné velké zásahy netřeba.“ (obchodník)

„Chodím tudy ráda. Když potřebuju do města, tak jdu právě tudy. Podle mě to revitalizaci ani moc nepotřebuje. Kdyby to bylo víc pro pěší, tak by to bylo příjemnější, ale zas tak moc potřeba to není. Stačilo by jen pár úprav, třeba sjednotit chodníky, je to samá záplata.“ (průchozí)

„Chybí tu řád a pravidla. Je to neuspořádané a chaotické, proto není potřeba se tu zdržovat. Tohle místo nemá identitu. To prostředí není moc příjemné, je to jen obchodní zóna, ale chybí tu něco, co by to místo identifikovalo a dalo mu řád. Pak by to tu bylo příjemnější a lidé by se tu třeba i rádi zdrželi.“ (obchodník)

Chodníky a silnice

„Kvalita chodníků je katastrofa, chtělo by to víc nájezdů pro kočárky a aby chodníky byly rovný.“ (obchodník)

„Ten historickej potenciál by se měl zachovat tak, aby to víc navazovalo na Kostelní náměstí. Byla bych pro kostkovou dlažbu, jako je třeba od Elišky ke kinu, stačily by klidně jen chodníky. Tak to mají třeba v Jičíně a působí to úplně jinak, i když tam auta jezdí taky.“ (průchozí)

Vybavení ulice - mobiliář

„Vadí mi lavičky, odpadkové koše, stojany na kola – nehodí se to sem, ani k sobě. Je to nejlevnější a nevkusné. To by se mělo sjednotit a vytvořit nějaká pravidla toho prostoru. Laviček je navíc málo. Na té straně by mohly být i záhonky s květinami, více místa na posezení. Stojany na kola jsou taky nedostatečné.“ (obchodník)

Zeleň

„Já bych ocenila víc zeleně, a aby v létě poskytovala víc stínu, takovýho útulna, aby to člověka lákalo posedět, na chvíli se zastavit. Ty stromy tu sice jsou, ale moc se mi sem nehodí.“ (průchozí)

Osvětlení

„Ta intenzita je nedostatečná. To mě teda vadí nejvíc. Ono to svítí hodně když jste pod tím, tak skoro nic nevidíte, ale nesvítí to do dálky. Takže je tu několik extra osvícených bodů, ale celek osvícený prostě není. Tu ulici by chtělo opravdu trochu prosvětlit. Je to velký problém. Není to souvislé.“ (průchozí)

Obchody a služby

„To by si musela restaurace pronajmout dvě parkovací stání a na nich udělat zahrádku – nebo prostě tak, aby tam ta auta nebyla. Jinak by tam nikdo nechodil, protože nikdo nechce obědvat v tomhle provozu. Mezi to bych dala stromy nebo truhlíky s květinami. Kdyby se tam nejezdilo vůbec, ty zahrádky by tomu daly punc. Otázka ale je, jestli by byla poptávka. Tady lidi mají kam chodit. Ale já bych tam chodila, kdyby tam nebyla ta auta.“ (průchozí)

Zásobování

„Pravidelně nastávají 2-3x týdně situace, kdy to tu stojí až na náměstí, protože přijede zásobování (většinou do restaurace) a nemá kde jinde zastavit, tak se musí počkat než se vyloží – to je nedořešené.“ (obchodník)

Parkování

„Parkují tu všichni. Situace s parkováním je v Nymburce špatná. Když se tedy nevejdou do města, tak zajedou sem, koupí si to na tři hodiny a jdou třeba na oběd nebo něco vyřizovat. Nejsou tu jen zákazníci téhle ulice. Některá auta tu stojí i půl dne a bez lístku. Rezidenti taky jezdí do dvora nebo mají kartičku.“ (obchodník)

Vize a konkrétní představy

„Chodník na té straně, kde je Grand (pravá strana ulice) je oproti té druhé straně mrtvej. Asi to je i tím sluníčkem, že na ni nesvítí, toho by se ale mohlo využít a udělat tu pěší zónu hlavně na té druhé straně.“ (průchozí)

„Důležitá je funkčnost toho místa, vzhledem k povaze města by se sem měl občan dostat na nákup na kole, autem i pěšky a cítit se přitom ve všech případech komfortně a bezpečně.“ (průchozí)

