



KONCEPČNÍ STUDIE REVITALIZACE CENTRA MĚSTA HOLICE

*Oživení centrálních veřejných prostranství, zklidnění dopravy
a zviditelnění fenoménu Emila Holuba*



nadace

partnerství

Nadace Partnerství pomáhá lidem, aby chránili a zlepšovali svoje životní prostředí. Poskytuje jim k tomu granty, odborné znalosti i služby a inspiraci ze zahraničí. Podporuje výsadbu stromů, ochranu přírody, šetrnou dopravu a turistiku, využívání obnovitelných zdrojů energie a kvalitní veřejná prostranství. Během 20 let své existence podpořila prostřednictvím nadačních příspěvků ve výši přes 273 miliónů korun 2 858 projektů. Společně se čtyřmi sesterskými nadacemi v Bulharsku, Maďarsku, Rumunsku a na Slovensku je součástí asociace Environmental Partnership Association.

WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ

Obecně prospěšná společnost Partnerství byla založena Nadací Partnerství v roce 2001 za účelem poskytování služeb pro trvale udržitelný rozvoj komunit, obcí a jejich partnerů z neziskového a podnikatelského sektoru. Nabízí zajištění služeb při přípravě a vedení projektů zaměřených především na oblast životního prostředí a trvale udržitelného života.

WWW.PARTNERSTVI-OPS.CZ



Alternativní Dopravní Studio

ADOS Alternativní dopravní studio je projekční kancelář se zaměřením na podporu a rozvoj cyklistické a pěší dopravy. Zajišuje komplexní projektovou činnost od koncepce a přípravy návrhů, přes jejich projednání, vyhotovení prováděcích projektů až po autorský dozor a zajištění inženýrské činnosti.

WWW.ADOS.CX

OBJEDNATEL:

Město Holice

Holubova 1,
534 14 Holice

Kontaktní osoba:

Ing. Vítězslav Vondrouš
místostarosta města

www.mestoholice.cz

ZPRACOVATEL:

Partnerství, obecně prospěšná společnost
založená Nadací Partnerství

Údolní 33, 602 00 Brno

www.partnerstvi-ops.cz

ve spolupráci s ADOS – Alternativní
dopravní studio

www.ados.cx

ZPRACOVATELSKÝ TÝM:

Mgr. Lumír Mlčák

Mgr. Martin Nawrath

Ing. Marie Římanová, MSc.

Ing. arch. Robert Sedlák

Ing. Adolf Jebavý

Ing. Lukáš Černý

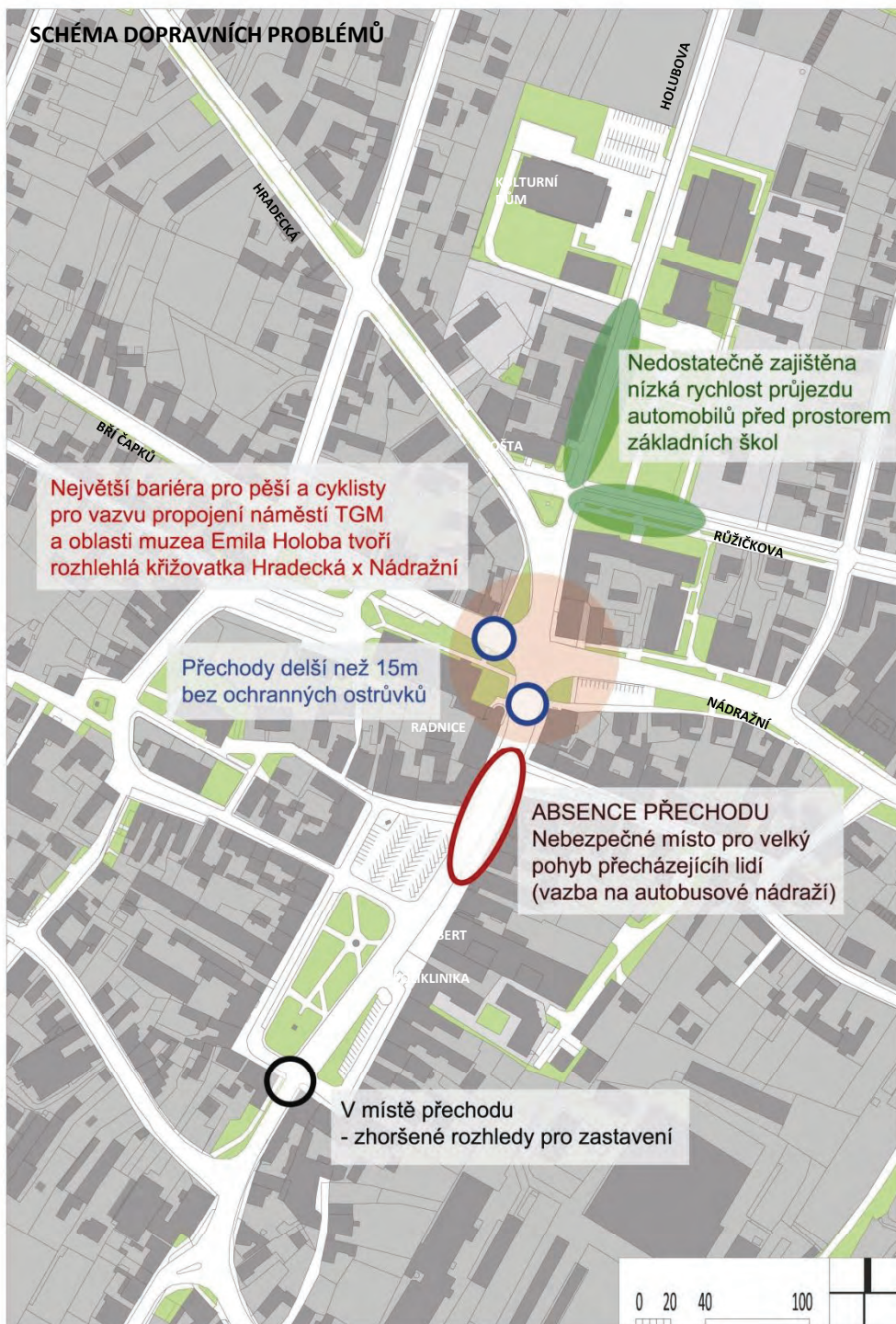
Fotografie: archiv Partnerství o.p.s.

duben 2012

OBSAH

RESUMÉ	5
I. ANALYTICKÁ ČÁST	9
Obsah zakázky - základní principy	10
Širší vztahy - město jako celek	11
Centrum města předpoklady a limity.....	12
Centrum města - výsledky pozorování a sčítání	17
Deset míst v centru - vyhodnocení kladů a nedostatků	29
Interpretace místního dědictví a rozvoj turistického ruchu	53
II. NÁVRHOVÁ ČÁST	55
Urbanismus a širší územní vztahy	56
Veřejná prostranství a doprava	58
Prioritní lokality	61
Promenáda náměstí - muzeum	62
Náměstí jako cíl.....	67
Další lokality v centru	83
Sokolský park	84
Okolí kulturního domu	85
Okolí kostela	86
Autobusové nádraží	87
Interpretace místního dědictví a rozvoj turistického ruchu	88

SCHÉMA DOPRAVNÍCH PROBLÉMŮ



RESUMÉ

SHRNUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI

CELOMĚSTSKÉ VZTAHY

- Příjemné měřítko města s dobrou úrovní obchodů a vybavenosti soustředěných v centru - všude je blízko.
- Město dopravně dobře napojené, autobusová spojení z Holic do regionu i ČR je velmi dobrá.
- Malý rozsah území s městským charakterem, a nízký ekonomický a populační potenciál pro rozvoj městského charakteru
- Nevyužitý potenciál pro turistický ruch.

CENTRUM MĚSTA

- Poměrně kompaktní zástavba v historické urbanistické struktuře
- Pestrost funkčního využití (obchody, služby, bydlení, instituce, školy, kultura)
- Vysoký podíl (nákladní) dopravy projíždějící centrem
- Zpoplatnění parkování na náměstí vytlačující parkování do jiných lokalit
- Město může prosazovat svoji koncepci díky vlastnictví některých důležitých nemovitostí

VÝSLEDKY POZOROVÁNÍ

- Velmi dobrá úroveň parteru na náměstí TGM a přítomnost řady menších obchůdků i mimo hlavní náměstí.
- V centru města se pohybuje během celého dne poměrně velké množství lidí, jen malá část z nich se však na veřejných prostranstvích zdrží déle, než je nutné – limitem je mj. nevyhovující členění a stav prostranství s dominantní automobilovou dopravou.

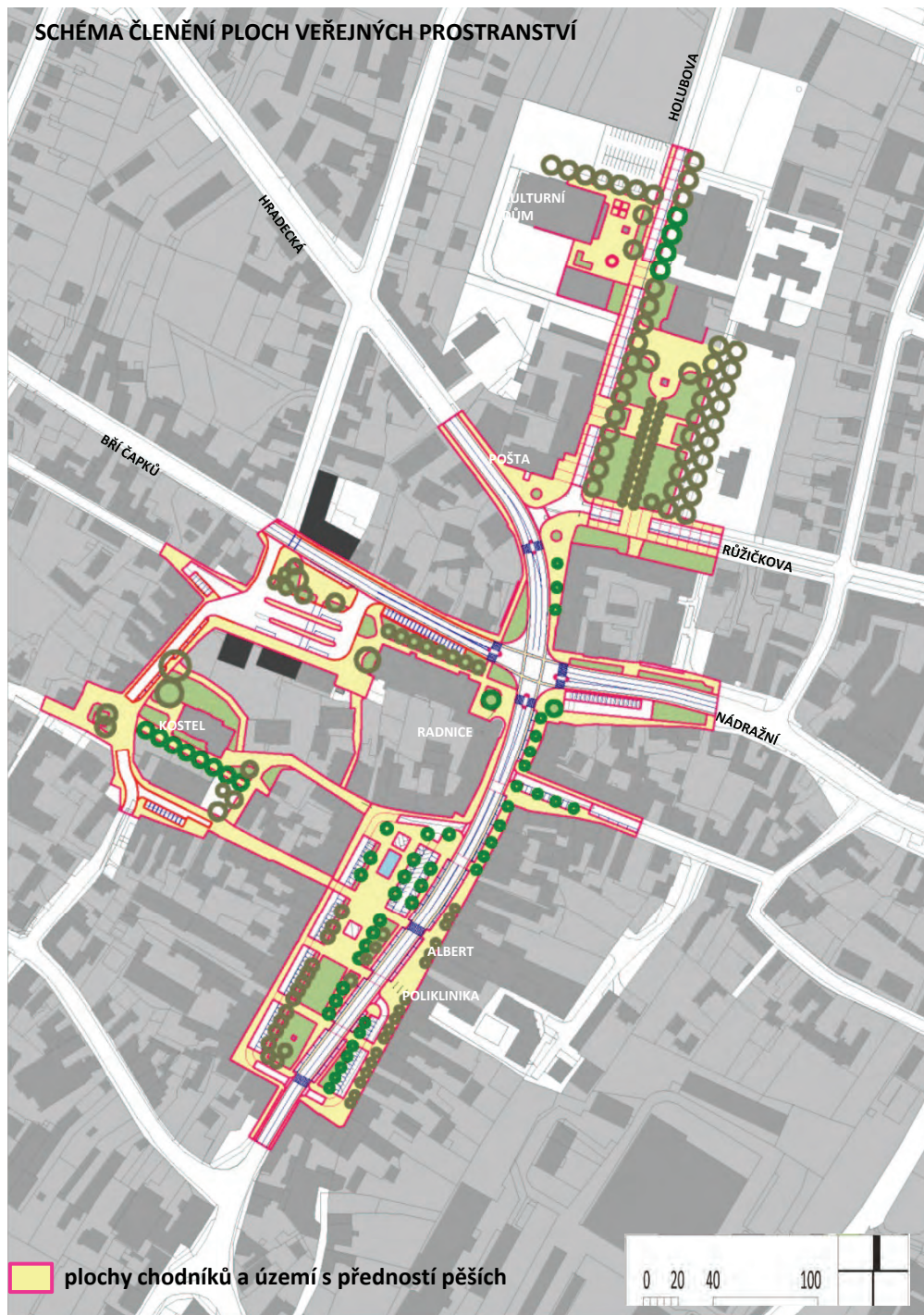
VÝSLEDKY SČÍTÁNÍ DOPRAVY

- Největší počet chodců prochází po východní straně nám. TGM a v ulici Holubově až ke křižovatce ulic Hradecká x Nádražní a mezi autobusovým nádražím a náměstím.
- Největší bariérou pro pěší dopravu je křižovatka ul. Hradecká x Nádražní kvůli rozlehlosti křižovatky s přechody odsazenými od hrany křižovatky.
- Město Holice má nadprůměrný podíl cyklistické dopravy - 6,5% ze všech vozidel.
- Z důvodu nedostatečné bezpečnosti využívá 30% všech cyklistů pro bezpečnější pohyb chodníky.
- Po odklonění tranzitní dopravy pomocí obchvatu města došlo ke snížení tranzitní automobilové dopravy, nicméně je zde vysoký podíl tzv. zbytné dopravy, tedy pohyb ve městě i mezi velmi blízkými cíli pomocí automobilů.
- Hlavní směr pohybu motorové dopravy vede skrz střed města (nám. TGM), má denní intenzitu cca 8.000 motorových vozidel
- I přes vysoký podíl cyklistické dopravy tvoří automobilová doprava největší bariéru ve městě a omezuje bezpečný pohyb ostatních účastníků provozu.

ANALÝZA PARKOVÁNÍ

- Ve špičce byla obsazenost parkovacích míst na náměstí pouze 80%, tj. 120 ze 151.
- Více jak 70% „proparkovaných“ hodin řidiči nezaplatili.

SCHÉMA ČLENĚNÍ PLOCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



RESUMÉ

SHRNUTÍ KONCEPCE ŘEŠENÍ

CELOMĚSTSKÉ VZTAHY

- Je zdůrazněna potřeba doplnění urbanistické struktury dostavbou proluk a zvýšením podlažnosti s cílem posílit městský charakter
- Funkčnost centra bude je třeba podpořit návazností centra na okolí souvislou a bezpečnou sítí pěších a cyklistických tras, zejména s dopravním, ale i s rekreačním účelem

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ V CENTRU

- Teprve zvládnutí dopravních problémů dává možnost efektivně zlepšit podmínky pro oživení veřejného prostoru, tzn. vytvoření nabídky pro zastavení a pobyt.
- Prioritou je přiměřené zklidnění dopravy, resp. nalezení rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy a žádoucími funkcemi veřejného prostoru
- Pozornost soustředíme na zvýšení atraktivity náměstí a bezpečnou, pohodlnou promenádu směrem ke kulturnímu domu, s úpravou důležité křižovatky Holubova - Nádražní

NÁMĚSTÍ TGM JAKO SRDECE MĚSTA

- Zlepšení podmínek pro „pobyt“ lidí navrhujeme zavedením režimu obytné zóny v celém rozsahu náměstí mimo hlavní průjezdní komunikaci. Tím dáváme jasnou prioritu pěším uživatelům.
- Stěžejní je podpora živého parteru (přízemí domů s obchody a službami) jako podstaty živého a funkčního centra města. Po obvodu náměstí musí vzniknout široká zóna pro pěší, s dobrým propojením přes pobytový střed náměstí.
- Lze se rozhodnout pro realizaci dílčích úprav a nebo komplexní obnovu náměstí – tuto variantu je ale třeba podrobněji rozpracovat a zvážit optimální řešení
- Zpoplatněné parkování je vhodným nástrojem pro redukci parkujících automobilů, důsledným vybíráním poplatků může město zajistit prostředky na revitalizaci centra

PROMENÁDA NÁMĚSTÍ – OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU

- Důležité území z hlediska každodenního života města ovládá automobilová doprava a je prostor je tak nebezpečný pro pohyb pěších a cyklistů a nezajímavý pro pobytové funkce
- Záměrem je zejména odstranění bariér pro pěší a cyklisty s důrazem na prostor křižovek a prostranství před školami a následná nabídka městských aktivit

INTERPRETACE MÍSTNÍHO DĚDICTVÍ A ROZVOJ TURISTICKÉHO RUCHU

- Možnosti směřujeme zejména do vytvoření vyznačené procházkové trasy centrem města, s originálními místy zastavení
- Doporučujeme zapojení podnikatelů do utváření koncepce turistického ruchu
- Velkou příležitostí je rozšíření nabídky aktivit v objektu „cukrárny“ na náměstí a vytvoření druhého významného návštěvnického cíle ke stávajícímu africkému muzeu.

POZNÁMKA

- *Doporučujeme nadále koncepci rozvíjet ve spolupráci s občany; zejména pro témata obnovy náměstí a interpretaci místního dědictví by bylo přínosné založit pracovní skupiny.*

ZADÁNÍ: KONCEPCE REVITALIZACE CENTRÁLNÍCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ MĚSTA HOLICE

Předmětem plnění je zpracování koncepční studie revitalizace centrálních ploch města Holice s důrazem na vytvoření podmínek pro „obyvatelnost“ těchto míst a jejich propojení komfortní a bezpečnou nemotorovou dopravou, zklidnění dopravy a zviditelnění fenoménu Emila Holuba v rámci obnovovaných ploch.

HLAVNÍ PŘÍNOSY:

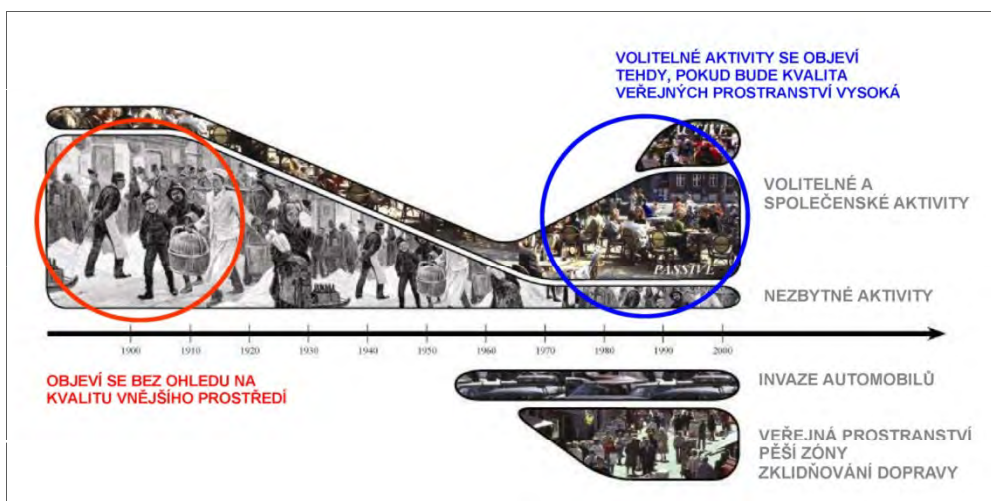
- zvýšení bezpečnosti v dopravě
- zvýšení atraktivity města pro obyvatele i návštěvníky
- zvýšení ekonomické prosperity

HARMONOGRAM:

- Analytická část.....do 15. 12. 2011
- Návrhová část.....do 30. 05. 2012

V ANALYTICKÉ ČÁSTI HLEDÁME ODPOVĚDI NA OTÁZKY:

- Jaké kladné stránky má centrum Holice a jaké nedostatky
- Jak funguje doprava a život na veřejných prostranstvích
- Čím město žije, jaká jsou jeho specifika
- **Co chceme koncepcí revitalizace řešit = zadání pro návrhovou část**
- **Jaká má být vize centra města a jeho jednotlivých míst**



Jan Gehl: *New City Life*, 2006

REVITALIZACE?

- Potřeba lidí užívat veřejná prostranství se v posledních 100 letech radikálně snížila – mnoho věcí lze zjistit nebo vyřídit nepřímo (rádio, televize, telefon, e-mail, internet) nebo se rychle přesunout z místa A do B za vybranými přáteli – pobyt na veřejných prostranstvích dnes není nutností, ale volbou
- Pokud chceme živé město, živá veřejná prostranství, musíme zajistit veřejná prostranství vysoké kvality, která lákají lidi k pobytu, k setkávání a společenskému životu, která jsou alternativou k samotě, k televizi, k nákupním centrům...

NÁSTROJE REVITALIZACE

1. **Zásahy v urbanistickém měřítku** – revitalizace skrze budovy, zajištění ekonomického a demografického potenciálu (dostavba budov, doplnění funkcí, intenzita zastavění, hustota obyvatel, počet obyvatel)
2. **Úpravy veřejných prostranství včetně řešení dopravy** – podpora atraktivity veřejných prostranství města s důrazem na rozvoj jejich obyvatelnosti
3. **„Měkká“ opatření** – komunitní rozvoj, rozvoj turistického ruchu, osvěta ve městě, marketing navenek

AD 1 – ZÁSAHY V URBANISTICKÉM MĚŘÍTKU

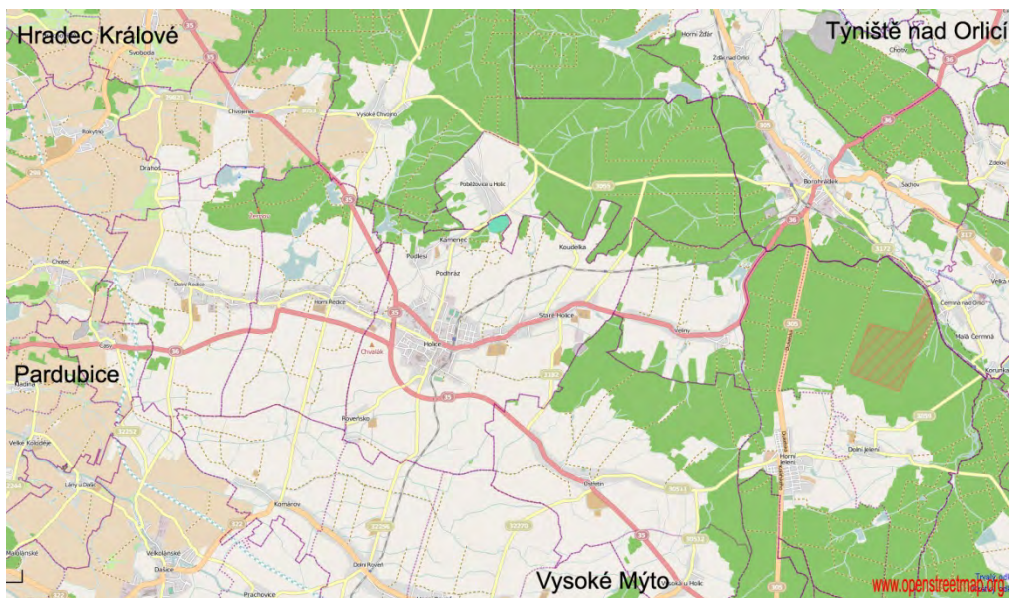
- Limitem je ekonomický a populační potenciál - zvláště v dnešní době je diskutabilní slovo „rozvoj“
- Holice mají velmi malé území s městským charakterem
- Východiskem je soustředění rozvoje do kompaktního jádra s cílem zachovat a rozvíjet (intenzifikovat) stávající hodnoty
- Je třeba pojmenovat a posilovat životaschopnou urbanistickou strukturu – systém „míst“

AD 2 - VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ VČETNĚ ŘEŠENÍ DOPRAVY – „OBYVATELNOST“ MĚSTA

- Dominantní funkcí na veřejných prostranstvích je v současnosti doprava. tzn., že vypořádání se s dopravou je stěžejní pro další úpravy
- Následně se chceme zaměřit na příležitosti pro rozvoj veřejného života

ÚPRAVY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ JE TŘEBA ŘEŠIT V TÉTO HIERARCHII:

1. zajistit bezpečnost
2. umožnit pohodlí
3. nabídnout prožitek



ŠIRŠÍ VZTAHY – MĚSTO JAKO CELEK

MĚSTO JAKO CELEK ANALÝZA SILNÝCH A SLABÝCH STRÁNEK

KLADY:

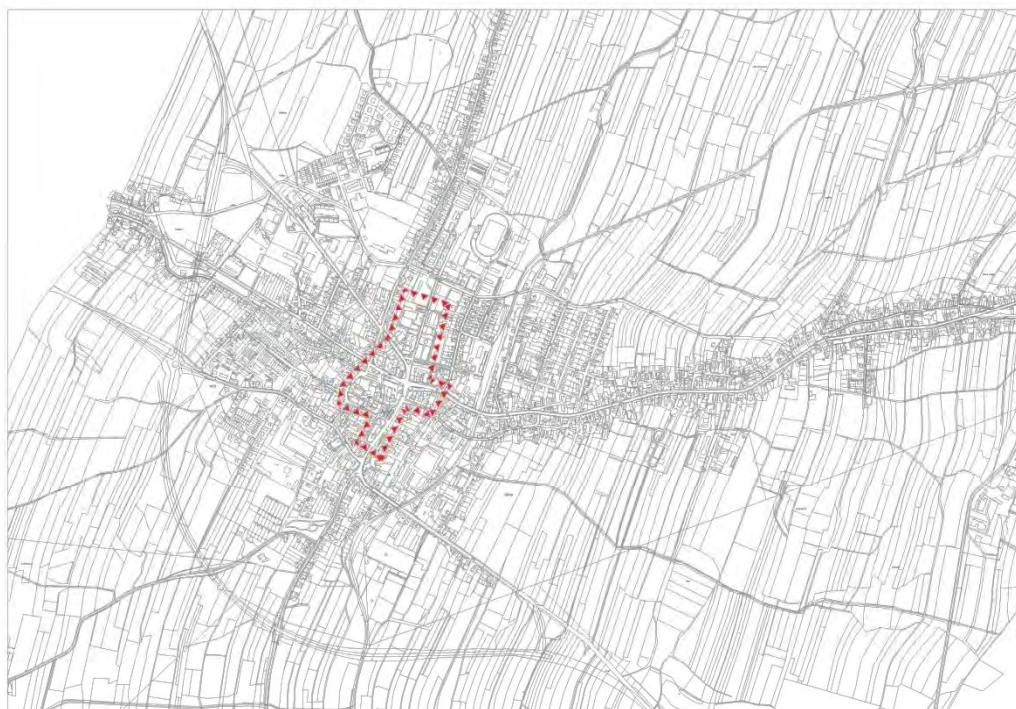
- Příjemné měřítko města – soustředění obchodů a vybavenosti v centru - všude je blízko.
- Dobrá úroveň veřejné vybavenosti (školy, úřady, obchody, doktoři, banky, kultura, sport)
- Zřejmý vysoký podíl cyklistické dopravy ve srovnání s průměrem ČR.
- Místní jedinečnost v podobě muzea Emila Holuba.
- Historicky cenné objekty, (kostel, kaplička, fara), ale i moderní architektura (sokolovna, dům MUDr. Zemánka na náměstí od arch. Novotného)
- Město leží na dopravní křižovatce dvou silnic I. třídy (silnice I/35, I/36).
- Tranzitní doprava na silnici I/35 je vedena po obchvatu města, který vede ke snížení intenzity dopravy ve městě.
- Dopravní obslužnost zejména autobusy z Holic do regionu i ČR je velmi dobrá. Město Holice jsou významným dopravním uzlem pro širší okolí (autobusové linky vedou koncově do 28 měst). Dopravní obslužnost probíhá převážně autobusovou dopravou (cca 130 spojů /pracovní den).
- Autobusové nádraží v centru umožňuje dobrou dostupnost cílů v Holicích i pro návštěvníky města.
- Lidé, s kterými jsme se setkali, jsou vstřícní a příjemní:)

NEDOSTATKY:

- Malý rozsah území s městským charakterem, malá intenzita využití území a tomu odpovídající nízký ekonomický a populační potenciál pro rozvoj městského charakteru
- Nevyužitý potenciál pro turistický ruch (zviditelnění zajímavostí, turistické produkty)
- Tranzitní doprava projíždějící centrem na silnici I/36 Pardubice - Borohrádek
- Nepropojenost jednotlivých částí města (nečitelnost)
- Dochází zde ke stagnaci obchodu a služeb – lidé část svých nákupů obstarávají v okolních větších městech.
- Vysoký podíl nákladové dopravy projíždí centrem přes náměstí TGM (sloužící jako zkratka), a to i přes vybudování obchvatu.
- Přestupní uzly veřejné hromadné dopravy (VHD), tj. autobusové nádraží a železniční nádraží, se nenachází ve vzájemné blízkosti. Vzdálenost mezi nimi je cca 10 minut chůze.
- Nový jízdní řád s platností od 1. 1. 2012 nepočítá s železniční dopravou mezi Holicemi a Borohrádkem.

VIZE:

- Příjemné město s nabídkou vybavenosti (obchodů, služeb, škol) a pracovních příležitostí, dobře dopravně napojené a propojené veřejnou dopravou, na které jsou obyvatelé hrdí a návštěvníkům nabízí atraktivní program
- Město jasně zapsané na mapě České republiky i Evropy



HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ



CENTRUM MĚSTA ANALÝZA SILNÝCH A SLABÝCH STRÁNEK

KLADY

- Historická urbanistická struktura
- Poměrně kompaktní zástavba v okolí náměstí
- Pestrost funkčního využití (obchody, služby, bydlení, instituce, školy, kultura)

NEDOSTATKY

- Vysoký podíl (nákladní) dopravy projíždějící centrem
- Zpoplatnění parkování na náměstí vytlačuje parkování „za náměstím“ – do okolí kostela apod.
- Nespojitá uliční síť (východně od náměstí, Hradecká – Husova – Holubova)
- Limit rozvoje daný přítomností výrobních areálů na hranici centra města

CO ŘEKLI LIDÉ (POZNATKY Z VEŘEJNÉHO PLÁNOVACÍHO SETKÁNÍ, TÝKAJÍCÍ SE OBECNĚ CENTRA) KLADY

- viz jednotlivé lokality

NEDOSTATKY

- Ulice Vysokomýtská a Hradecká jsou špinavé a bez zeleně
- Chodníky v ul. Nádražní
- Okolí domu s pečovatelskou službou (neupravenost ulice za náměstím, míchání dopravy a klidové funkce, neupravený dvoreček)
- Chybí řešení cyklo dopravy (problematický průjezd městem od pošty Na Špici)
- další viz jednotlivé lokality

HRANICE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

HISTORICKÉ SOUVISLOSTI

V urbanistické struktuře dnešního města je zřetelně čitelná historická osnova. Mapa císařských otisků pořízená v 19. století ukazuje osídlení podél původní stopy Ředického potoka v místech dnešní ulice Bratří Čapků a Nádražní a navazující jádro města tvořené „podkovou“ kolem kostela a pravouhle vymezeným náměstím. Z náměstí do dnešní Holubovy ulice vedla jen úzká ulička.



Před více než sto lety ještě neměli problém s dopravou. Ulice a náměstí byly místem veřejného života. Náměstí a ulice Hradecká s budovou školy v pozadí.

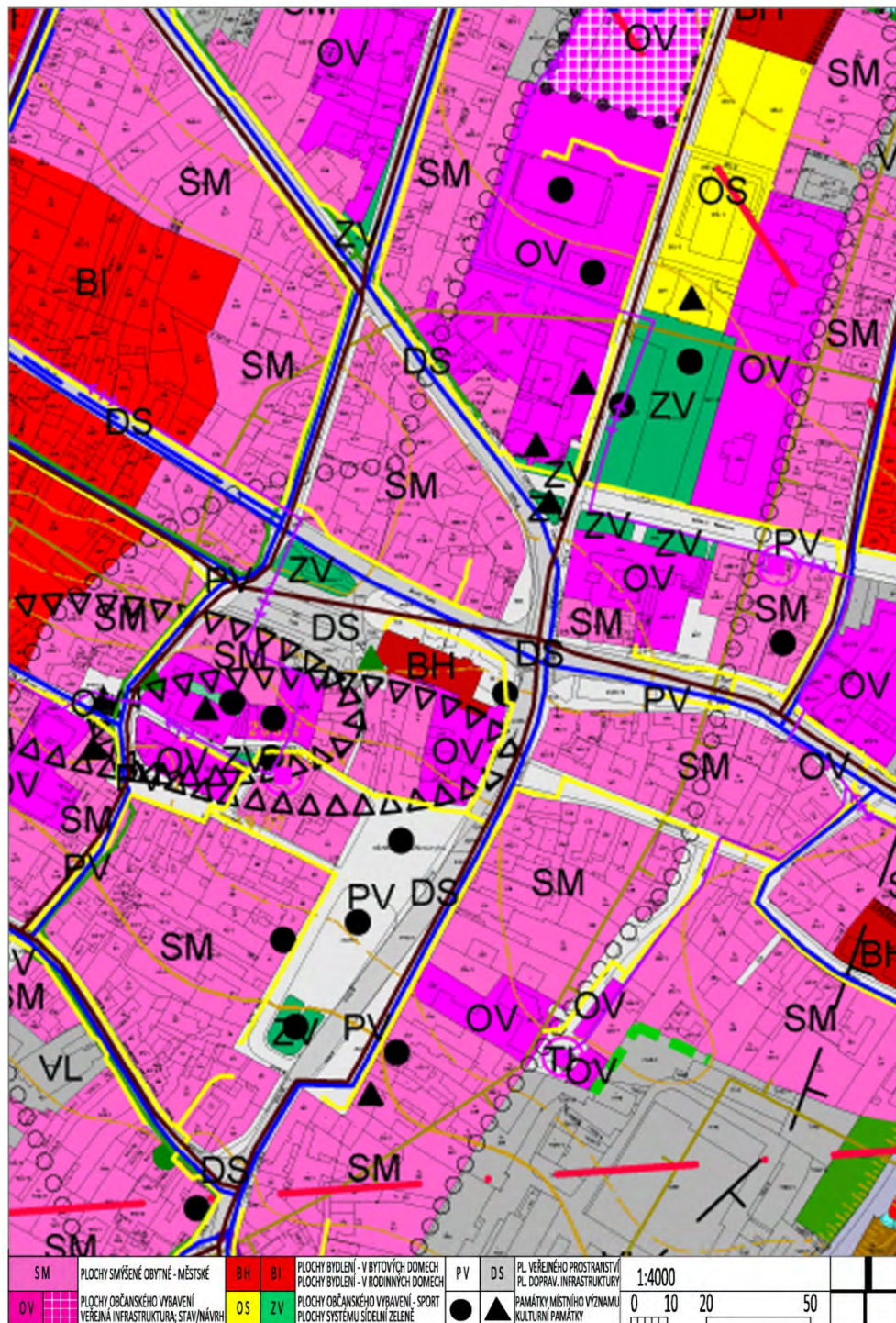
ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA

Územní plán stanovuje podmínky pro využití území. Územní plánování hledá správnou míru mezi regulací, zabraňující negativním vlivům v území a ponecháním maximální přijatelné volnosti pro vlastníky pozemků a investory při rozvoji obce a zhodnocování svého vlastnictví.

Město může do územního plánu promítnout svoji představu o rozvoji města formulací dobrého zadání a korekcemi v průběhu pořizování územního plánu. Územní plán není strategie – ta musí být vytvářena a prosazována na jiné úrovni jiným dokumentem.

Novým územním plánem (předpoklad schválení přelom roku 2011/2012) jsou v centru města vymezeny plochy stabilizované s výjimkou rozvojové plochy zvané Školní políčka situované při ulici Holubově, severně od Kulturního domu.

Z typů ploch na výřezu centra je patrný stávající charakter jednotlivých částí centra. Převažující plochy smíšené obytné městské (SM) kombinují bydlení s dalšími městskými funkcemi, které nejsou v rozporu s podmínkami pro kvalitní bydlení (administrativa, obchod a služby). Četně jsou v centru zastoupeny také plochy občanského vybavení (OV). Z hlediska veřejného prostoru je důležité vymezení ploch dopravní infrastruktury (DS), ploch veřejného prostranství (PV) a ploch systému sídelní zeleně (ZV).

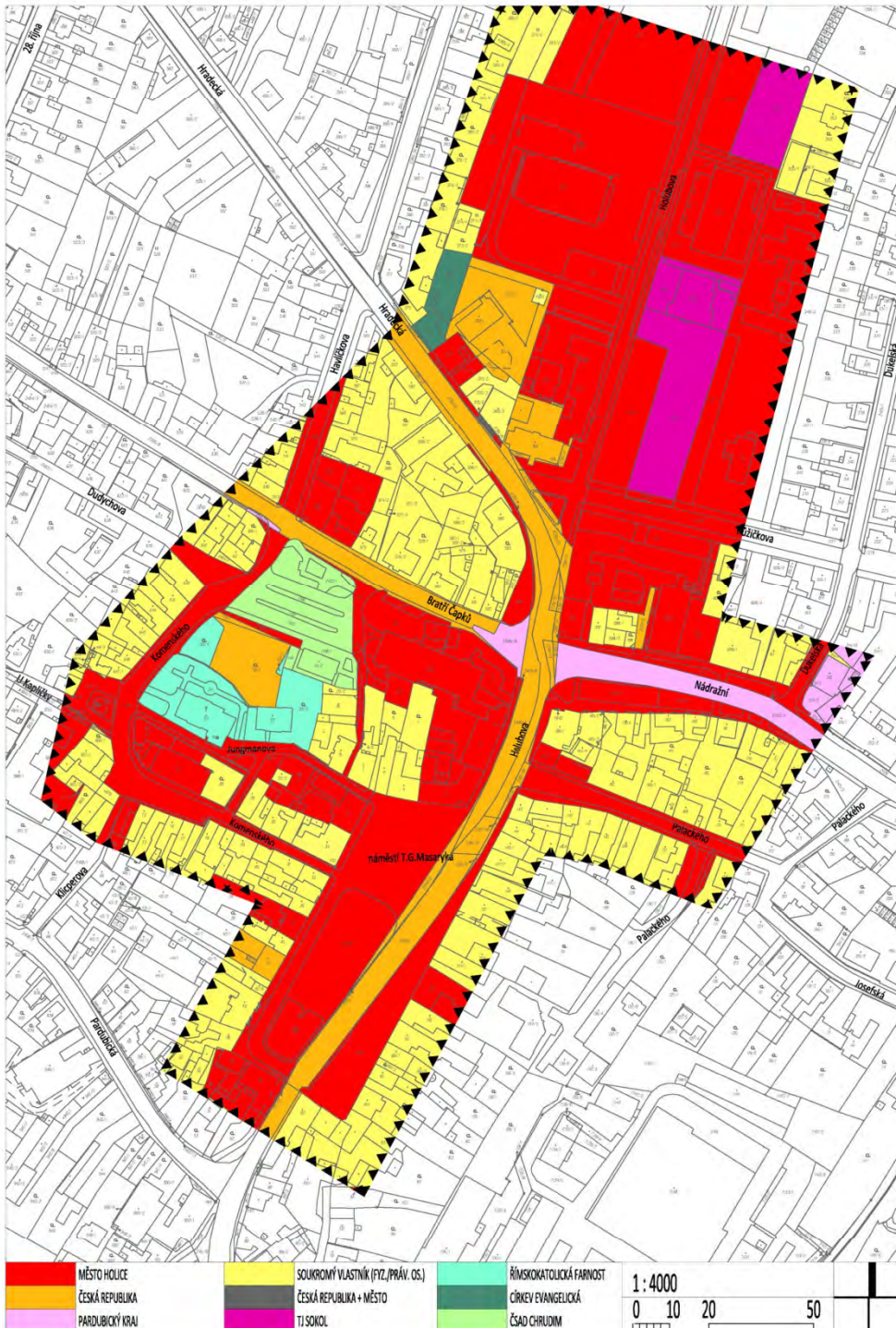


MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Pro podrobnější úvahy o možných změnách v území je důležitý přehled o vlastnictví pozemků. Červenou barvou je vyznačeno vlastnictví města, kde město má možnost přímo ovlivnit stav věcí. Jedná se například o tzv. Školní políčka nebo pozemky na nároží ulic Bratří Čapků a Havlíčkovy.

Schéma mimo jiné ukazuje, že pozemky autobusového nádraží jsou ve vlastnictví dopravní společnosti ČSAD Chrudim, nebo že alespoň část Sokolského parku patří skutečně Tělovýchovné jednotě Sokol.

Majetkoprávní vztahy také naznačují, že možnosti pro výraznější zásahy do městské struktury v území farní zahrady přiléhající k autobusovému nádraží jsou patrně závislé na vypořádání církevních restitucí. (Území je územním plánem zařazeno do stabilizované plochy smíšené obytné městské (SM)).

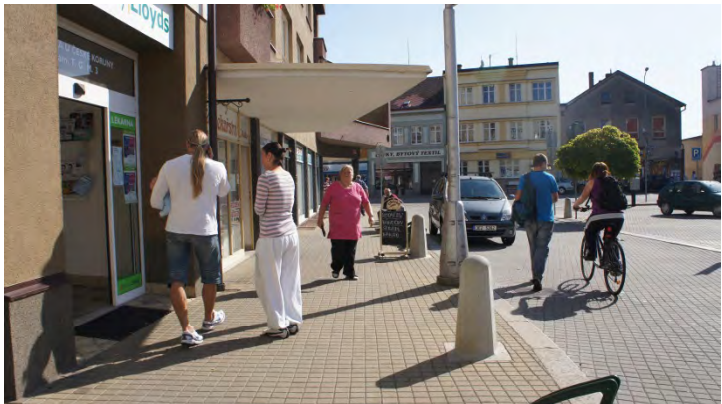


I. ANALYTICKÁ ČÁST

CENTRUM MĚSTA – VÝSLEDKY POZOROVÁNÍ A SČÍTÁNÍ



Cestou po nákupech se můžeme zastavit na skleničku a občerstvit se. Zahrádka pizzerie na náměstí jako výrazný oživující prvek.



Před obchody by měla být dostatečná šířka chodníků umožňující rozvoj dalších aktivit – zastavení před výlohou, či vystavení zboží apod.



Obchůdkům v okolí kostela by pomohlo zlepšení jejich dostupnosti souvislými chodníky bez překážek.

ANALÝZA PARTERU

Kvalita veřejného prostranství – náměstí nebo ulice – je do značné míry spojena s charakterem a využitím budov, které prostor vymezují.

Živým parterem označujeme takové přízemí budov, které oživuje přilehlý veřejný prostor – nejčastěji tedy **obchody s výlohami nebo kavárny a restaurace s venkovním posezením**. V některých městech v západní Evropě jsou oblíbené i kancelářské prostory, které jsou v přímém kontaktu s ulicí.

Budovy a zvláště jejich přízemí **vytváří scénu pro chůzi ulicí nebo pro zastavení na náměstí**. Živý kontakt domu s okolím souvisí také s **pocitem bezpečí**. Živý parter by měl být **co nejsouvislejší**. Pokud ulice jako celek není atraktivní, neláká k pěší cestě, lidé buď na prostranství vůbec nepřijdou a nebo volí jiné způsoby dopravy z místa na místo. Ojedinelé obchůdky v ulici nepřitáhnou dostatečný počet lidí.

Důležitá je **členitost parteru, jeho lidské měřítko** dávající prostoru ten správný rytmus – tedy v průměru jedna obchodní jednotka (jeden vstup) na 10 metrů, respektive v průměru 10 jednotek na 100 metrů fasády. Tento parametr bývá často splněn v historické struktuře center měst, horší to bývá v obytné zástavbě a prakticky nedosažitelný je na sídlišťích.

V centru Holic je velmi dobrá úroveň parteru na náměstí TGM, kde až na několik výjimek je živé přízemí ve všech domech. Potenciál pro zlepšení je ve vytvoření více venkovních posezení, například i před pekařstvím nebo cukrárnou. To souvisí s šířkou chodníků, které musí být schopné tyto aktivity pojmout. Příjemným zjištěním je **přítomnost řady menších obchůdků i mimo hlavní náměstí** – například v ulici Palackého, Nádražní nebo v ulici Komenského okolo kostela. Další části centra už tak dobré parametry nemají. Na autobusovém nádraží, kde se pohybuje velké množství lidí, je několik obchůdků, ale rozhodně také potenciál pro doplnění dalších obchodů a služeb pro cestující. V části města kolem kulturního domu v Holubově ulici je charakter zástavby velmi odlišný – **samostatně stojící budovy s velkým měřítkem s okolím příliš nekomunikují**. Například letní zahrádka restaurace v KD, která je skrytá za rohem, by umístěním na náměstíčko před KD výrazně pomohla jeho atraktivitě.

Tradiční struktura malých obchodních jednotek v centru Holic, která je ve větších městech likvidována konkurencí obchodních galerií, je pro živý veřejný prostor velmi cenná a je třeba ji chránit a rozvíjet. Podpore živého parteru může velmi pomoci právě dobrá dostupnost těchto obchůdků daná zlepšením podmínek pro pěší pohyb městem spolu s nabídkou atraktivních míst k zastavení. **Na pozemcích a v budovách ve vlastnictví města by město mělo přímo působit na to, aby byla zásada živého parteru ctěna a rozvíjena.**

MAPOVÁNÍ STACIONÁRNÍCH AKTIVIT

Pro vyhodnocení atraktivity veřejného prostranství se využívá metoda mapování stacionárních aktivit. Zajímá nás při ní, zda lidé prostorem pouze neprocházejí ke svému cíli, ale jestli se tu naopak **zastaví, posadí se na lavičku, popovídají si se známým** a podobně. Sledujeme také, v kterých místech se takovéto aktivity soustřeďují.

Pro to, aby se lidé cítili na náměstí či v parku bezpečně, aby místo vyhodnotili jako hodné zastavení, je klíčová **přítomnost dalších lidí**. Severské přísloví říká, že *největším potěšením pro člověka je druhý člověk*. Jinak řečeno, *lidé jdou tam, kde jsou lidé*.

Každou půlhodinu během všedního dne mezi 6 a 21 hodinou jsme přehlédli sledované prostranství a zaznamenali, **kde se v daném prostoru zdržují lidé a co dělají**. Uvedené schéma znázorňuje přehled všech zaznamenaných aktivit během celého období, promítnutých do jedné mapy.

Ze schématu je zřejmé, že náměstí výrazně oživuje přítomnost lidí na zahrádkách restaurací (červená tečka), poměrně intenzivně jsou využity lavičky v parkové části náměstí i u křížku před pekařstvím Mňam v severní části náměstí (oranžová tečka). Sedící byli poměrně často zaznamenáni také v Sokolském parku a před Kulturním domem. Tmavě modrá barva znázorňuje zaznamenané stojící osoby – vyšší výskyt byl pozorován na východní straně náměstí v okolí prodejny Albert, v okolí Městského úřadu a také u pošty a před školou v ulici Růžičkově.

Na náměstí bylo během 17 mapovacích cyklů zaznamenáno 322 lidí prodlévajících na prostranství. Zjednodušeně lze říci, že **v jakémkoli okamžiku během dne průměrně spatříme na náměstí 19 lidí, kteří pouze neprocházejí**. Srovnáním s výsledky ze sčítání chodců dostáváme výsledek, že **na náměstí se zdrží pouze 1 z každých 200 příchozích**. V neatraktivnějších turistických destinacích se tento poměr blíží 1:1. Toto číslo nelze v Holicích očekávat, nicméně potenciál pro zlepšení tu je.

Největší vliv na výsledek má **atraktivní nabídka míst na zahrádkách restaurací** (lidé se zde zdržují poměrně dlouho) a **dostatečné množství dobře umístěných laviček spolu s lákadly pro děti** v podobě kašny, interaktivní sochy apod. Nelze podceňovat ani **dobrá místa pro zastavení**, protože v Holicích vzhledem k počtu obyvatel města často dochází k náhodným neplánovaným setkávání přátel a známých.





SČÍTÁNÍ DOPRAVY: CHODCI

Největší intenzity pěších nalzáme na východní části nám. TGM v okolí obchodních objektů (potravinářství Albert, drogerie, restaurace Na Rynku, Česká spořitelna) a dále při překonávání ul. Palackého až ke křižovatce ulic Hradecká x Nádražní. Zde se nachází důležitá vazba ke kulturnímu domu, k základním školám, sportovním zařízením a k poště. Tato vazba je vedena po chráněném přechodu na silnici I. třídy.

Druhou nejsilnější vazbu nalezneme od autobusového nádraží na nám. TGM směrem k Městskému úřadu, kde se napojuje na vazbu do ulice Nádražní.

Největší bariérou pro pěší dopravu tvoří křižovatka ul. Hradecká x Nádražní, a to z důvodů rozlehlosti křižovatky, kterou ještě umocňují odsazené přechody od hrany křižovatky, frekventovaná komunikace vedená přes náměstí (ul. Holubova), velká šířka vozovky (>15m) a absence přechodu. Na přirozeném místě u vstupu na náměstí u obchodu s nábytkem prošlo během sledovaného pracovního dne 975 přecházejících.

← *Legenda: počet chodců za 16h na daném profilu.*

SČÍTÁNÍ DOPRAVY: CYKLISTÉ

Město Holice má, ve srovnání s průměrem ČR, nadprůměrný podíl cyklistické dopravy - 6,5% ze všech vozidel.

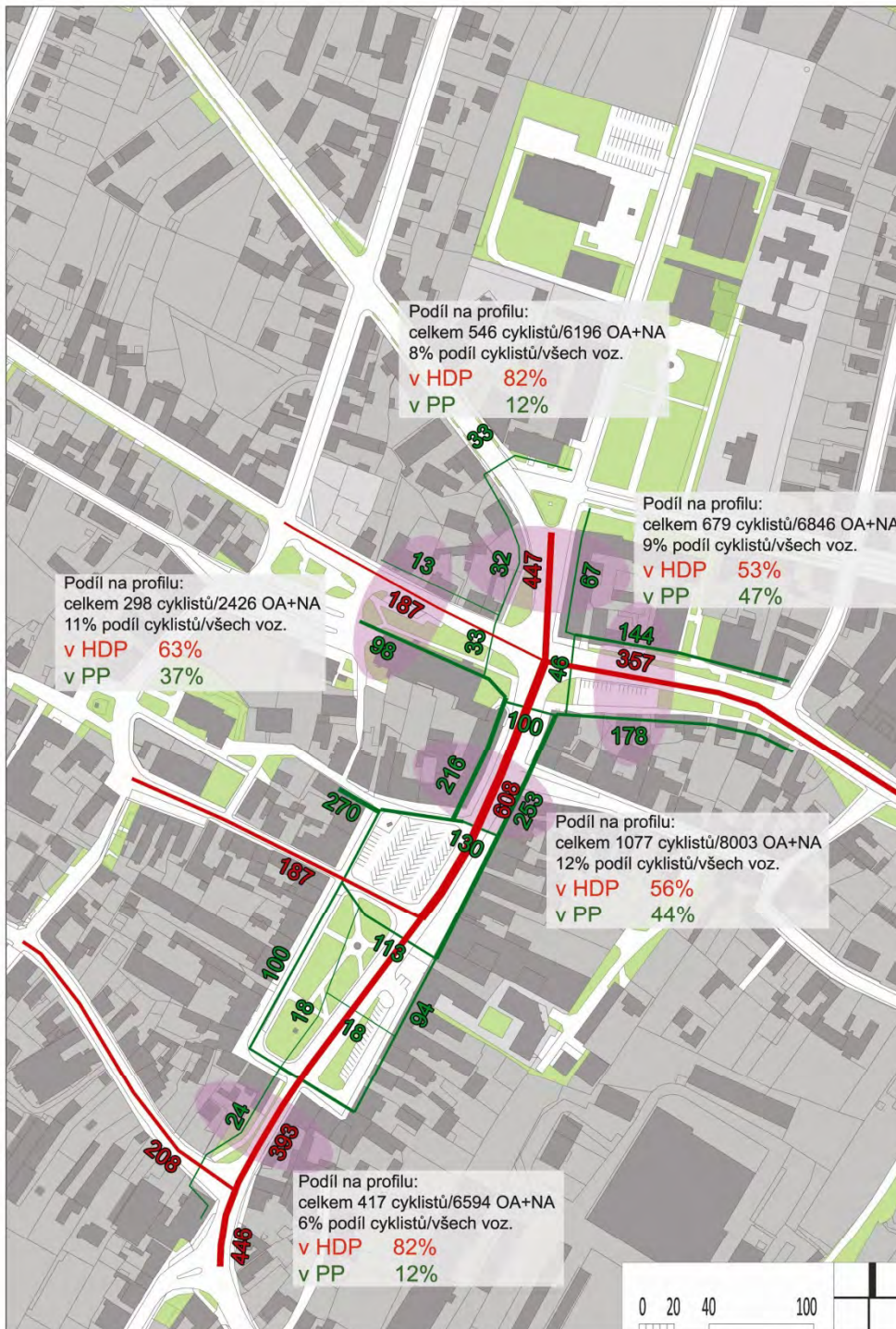
Jízdní kolo zde využívá převážně starší generace. Pro větší užívání jízdního kola mezi mladými tu, zdá se, chybí osvěta a významnější zájem o nahlížení kola jako možného dopravního prostředku při cestě do škol a zaměstnání.

Pohyb cyklistů je převážně veden (cca 70%) v hlavním dopravním prostoru (HDP).

Z důvodu nedostatečné bezpečnosti (pocitu ochrany při jízdě v HDP) 30% všech cyklistů využívá pro bezpečnější pohyb přidružený prostor (PP), tj. chodníky.

Město Holice cyklistickou dopravu podporuje např. umístěním cyklistických stojanů na nám. TGM před větší množství obchodů.

Nejvíce vytiženy jsou stojany před potravinami Albert a v okolí autobusového nádraží. Zde k uzamykání bicyklů slouží postranní zábradlí přilehlých budov.



← *Legenda: počet cyklistů v HDP za 24h na daném profilu.*

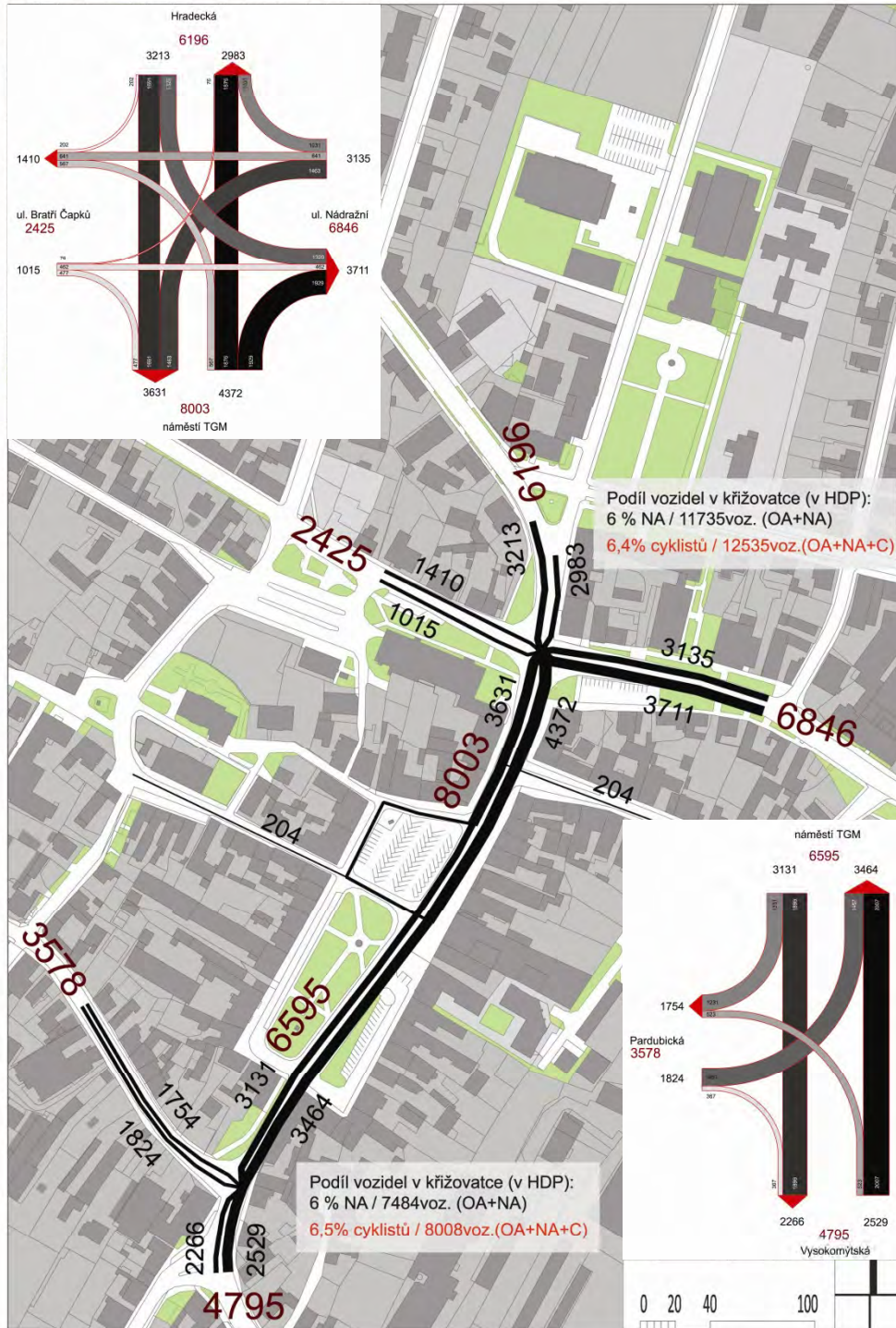


CHODCI A CYKLISTÉ V PŘIDRUŽENÉM PROSTORU

- Z důvodu nedostatečné bezpečnosti (pocitu ochrany při jízdě v HDP) využívá 30% všech cyklistů pro bezpečnější pohyb přidružený prostor (PP), tj. chodníky.
- Z průzkumu vyplývá, že ve špičkovou hodinu prochází/projíždí nejvíce zatíženým profilem v PP (ul. Holubova x Palackého) 292 chodců a 25 cyklistů.
- Normy: ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací uvádí u společného pohybu cyklistů a chodců na stezce.

10.4.3.5 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců se mohou navrhovat jen při nižších intenzitách provozu jak cyklistů tak chodců. Není vhodné je zřizovat v místech častého křížení s provozem chodců (vchody do staveb apod.) a tam, kde má přidružený prostor pobytovou funkci.

← *Legenda: počet chodců a cyklistů za 16h. na daném profilu v PP.*



SČÍTÁNÍ DOPRAVY: AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

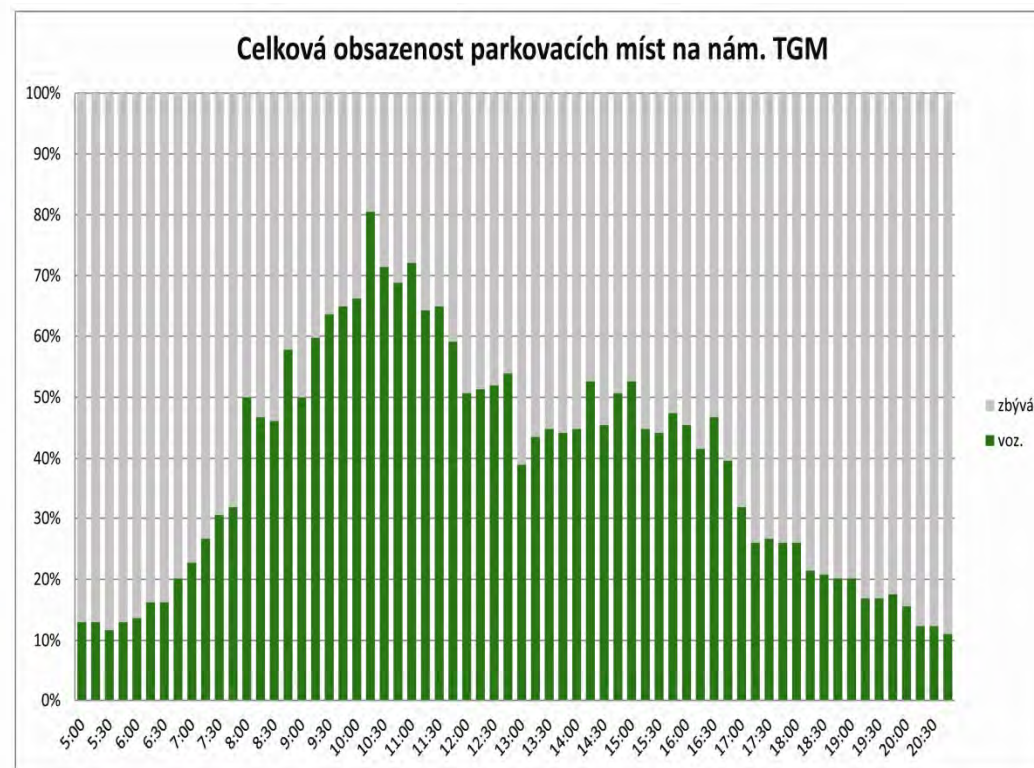
- Po odklonění vysoké tranzitní dopravy pomocí obchvatu města silnice I/35 (16 – 20tis. voz./den, údaj z roku 2005 - ŘSD), můžeme sledovat snížení tranzitní automobilové dopravy. Došlo zde však ke vzniku tzv. zbytné dopravy odehrávající se pohybem ve městě i mezi velmi blízkými cíli pomocí osobních automobilů.
- Zbytná doprava vznikající z důvodů zvyšující se životní úrovně, potřeby komfortu, zrychlující se životního stylu, prestiže apod. má v těch negativních důsledcích bohužel za následek zvýšené nároky na přemísťování.
- Hlavní směr pohybu motorové dopravy vede skrz střed města (nám. TGM), má denní intenzitu cca 8.000 motorových vozidel (s podílem 6 % nákladní dopravy (NA) i přes omezení vjezdu vozidel do 3,5t., mimo BUS a dopravní obsluhu).
- K nejzatíženějším směrům patří také ul. Vysokomýtská a ul. Nádražní
- I přes vysoký podíl cyklistické dopravy tvoří automobilová doprava největší bariéru ve městě a omezuje bezpečný pohyb ostatních účastníků provozu.
- Z důvodu nedostatečné bezpečnosti provozu např. pohybu cyklistů v hlavním dopravním prostoru (HDP) dochází k přesunu jízdy do přidruženého prostoru (na chodníky), což vede k omezování pěší dopravy.

← Legenda: počet voz. (OA+NA) za 24h na daném profilu.



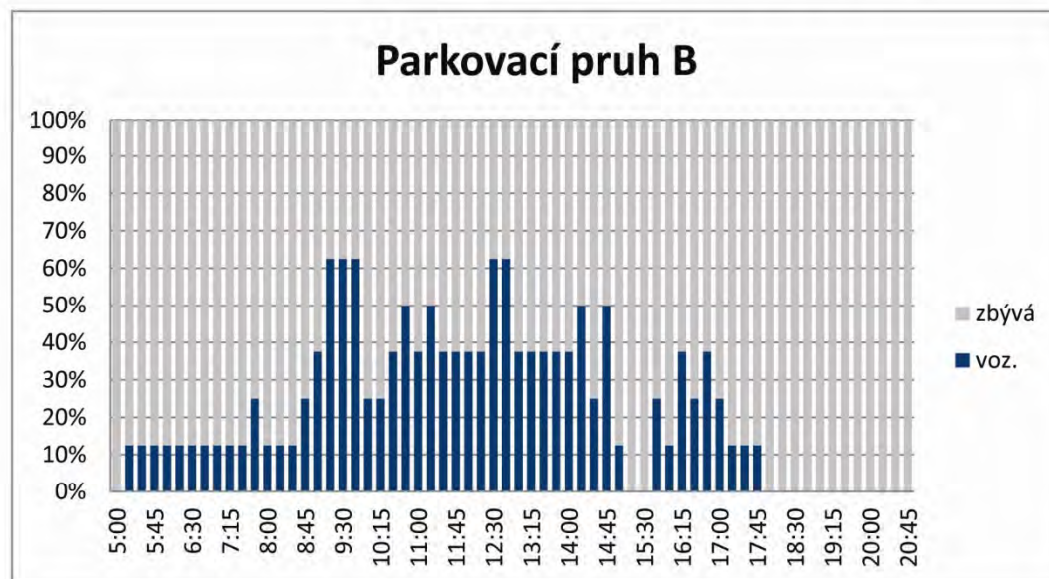
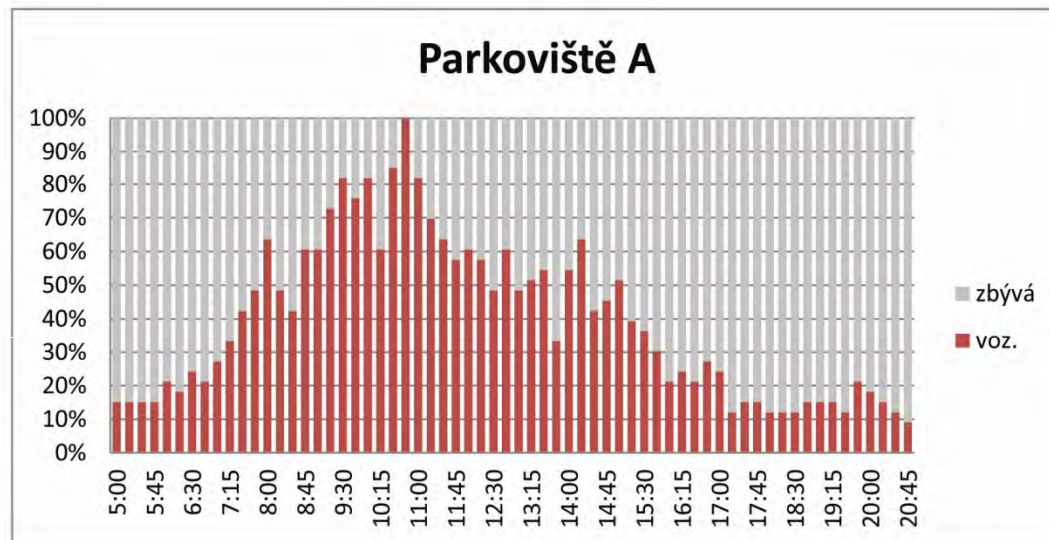
OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST V PRŮBĚHU PRACOVNÍHO DNE NA NÁMĚSTÍ TGM

- Největší vytížení parkovacích míst (tzv. vrcholy) během pracovního dne byly v časech mezi 9.–12. hod a mezi 14.–16. hod.
- Maximální vrchol pak byl zaznamenán krátce po 10. hodině, kdy byla celková obsazenost 80% ze všech parkovacích míst (tj. 120 ze 151).



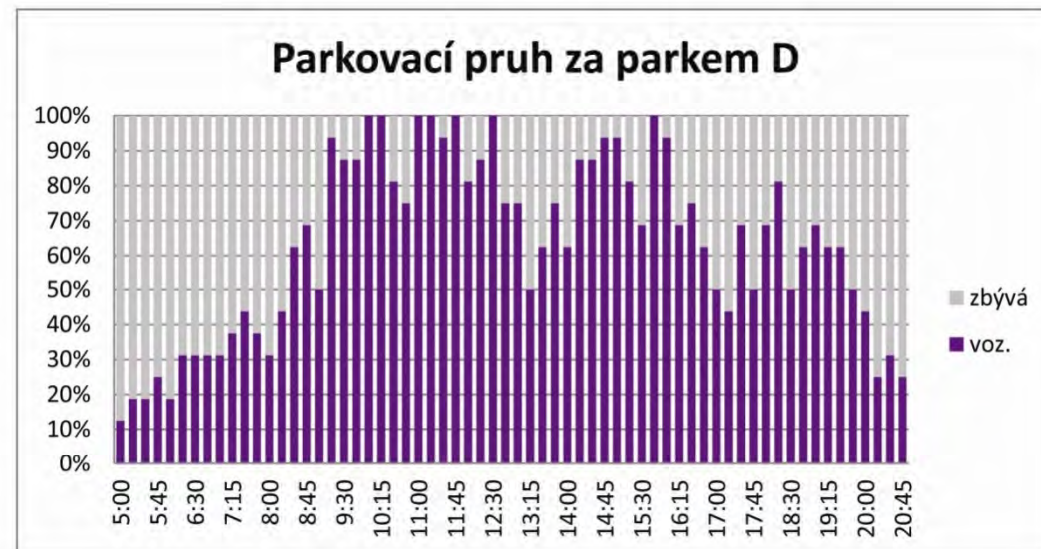
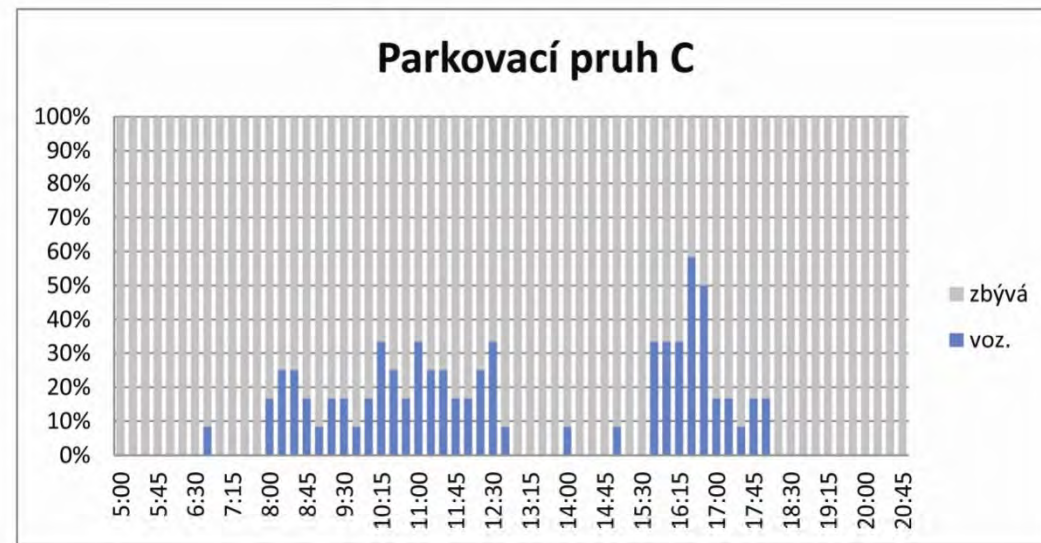


OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST V PRŮBĚHU PRACOVNÍHO DNE NA NÁMĚSTÍ TGM





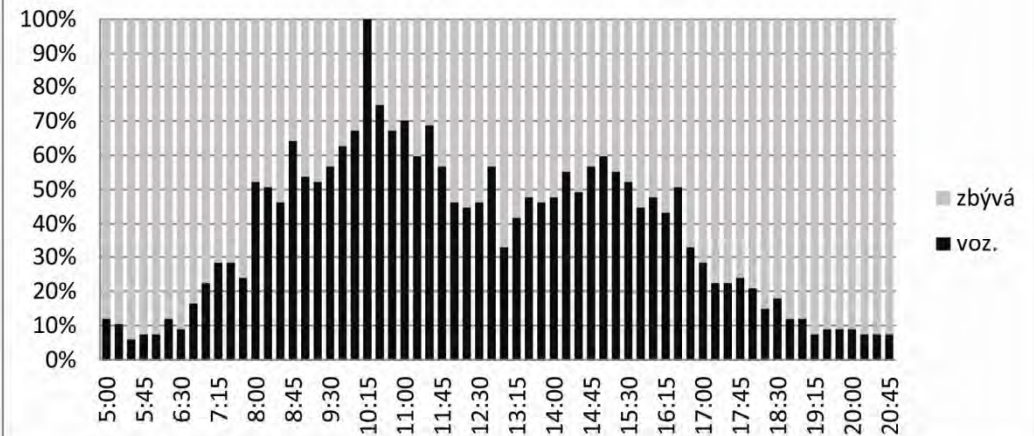
OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST V PRŮBĚHU PRACOVNÍHO DNE NA NÁMĚSTÍ TGM



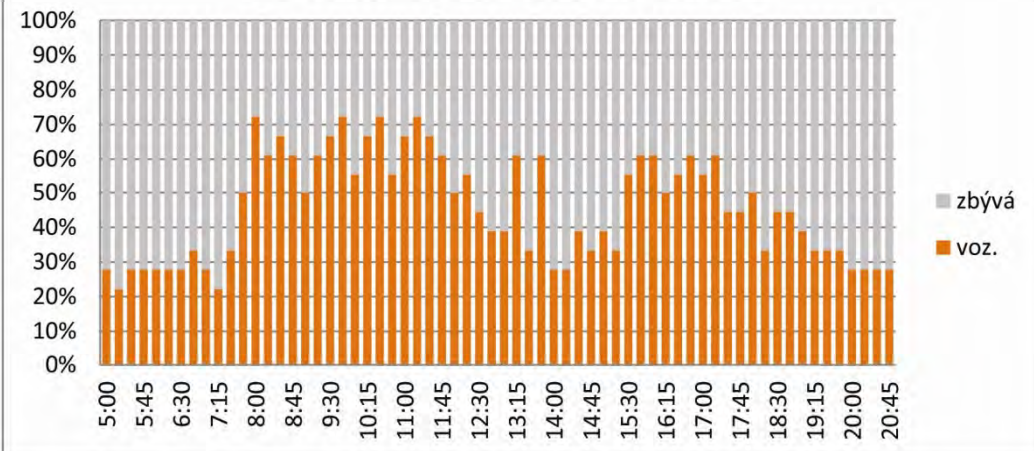


OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST V PRŮBĚHU PRACOVNÍHO DNE NA NÁMĚSTÍ TGM

Velké parkoviště E



Parkovací pruh (Albert) F



OBSAZENOST PARKOVACÍCH MÍST VERSUS TRŽBY

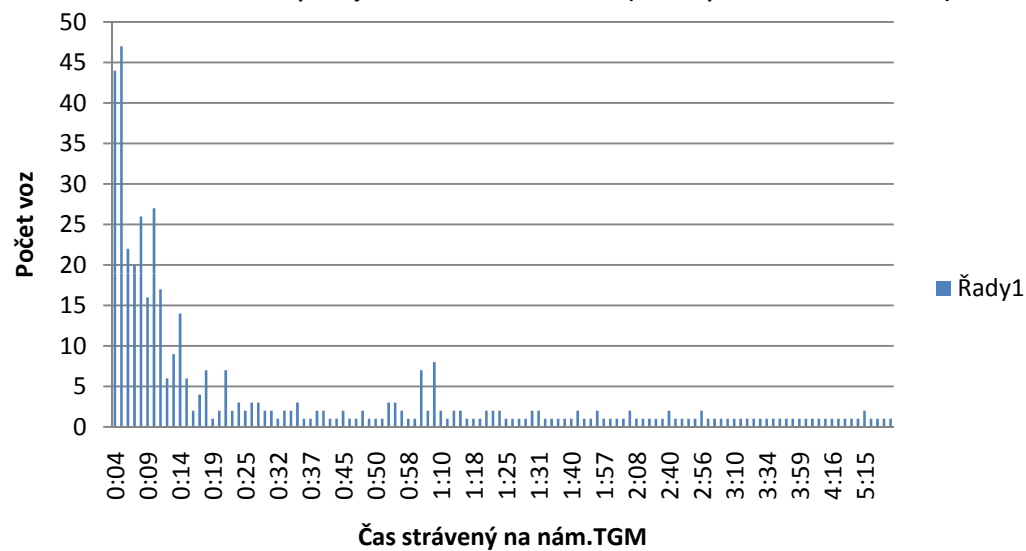
V námi sledovaném pracovním dni strávily automobily na vyhrazených placených parkovacích místech v součtu cca 1.000 hodin. V automatech však bylo zaplaceno ten den pouze 281 hodin (zdroj: MÚ Holic). Více jak 70% „proparkovaných“ hodin tak řidiči nezaplatili.

Příklad z průzkumu	doba stání 13-21h.	doba placeného stání 13-18h.
Počet parkujících vozidel (11. 10. 2011)	446	430

Teoretická tržba (cena stání 5Kč / 30min.)	Den (Kč)	Týden (Kč)	Měsíc (Kč)	Rok (Kč)
Vozidla, jejichž strávená doba (průjezdu nám.) je delší než 4min.	10 000	55 000	220 000	2 640 000
Vozidla, jejichž strávená doba (průjezdu nám.) je delší než 10min.	9 000	49 500	198 000	2 376 000
Vybraná tržba za 24h. (11. -12. 10. 2011)	2 815	15 483	61 930	743 160



Počet a doba parkujících voz. na náměstí TGM (v době placeného stání 13-18h.)



I. ANALYTICKÁ ČÁST

DESET MÍST V CENTRU –
VYHODNOCENÍ Kladů A NEDOSTATKŮ



KLÍČOVÁ MÍSTA V CENTRU HOLIC

Terénním průzkumem jsme vyhodnotili předběžně stanovený rozsah řešeného území a určili deset klíčových míst v centru Holic. Z těmito místy dále pracujeme a postupně analyzujeme jejich klady a nedostatky. Následně naznačujeme směr, kterým by se úprava daného místa mohla ubírat.

Při revitalizaci centra Holic se navrhujeme zaměřit na tato klíčová místa:

- 1 – NÁMĚSTÍ TGM
- 2 – KŘIŽOVATKA HRADECKÁ – NÁDRAŽNÍ
- 3 – KŘIŽOVATKA U POŠTY
- 4 – SOKOLSKÝ PARK
- 5 – OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU
- 6 – AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ
- 7 – OKOLÍ KOSTELA SV. MARTINA
- 8 – ROZŠÍŘENÝ PROSTOR ULICE NÁDRAŽNÍ
- 9 – ULICE PALACKÉHO
- 10 – ULICE HOLUBOVA PŘED RADNICÍ

1/ NÁMĚSTÍ TGM

KLADY:

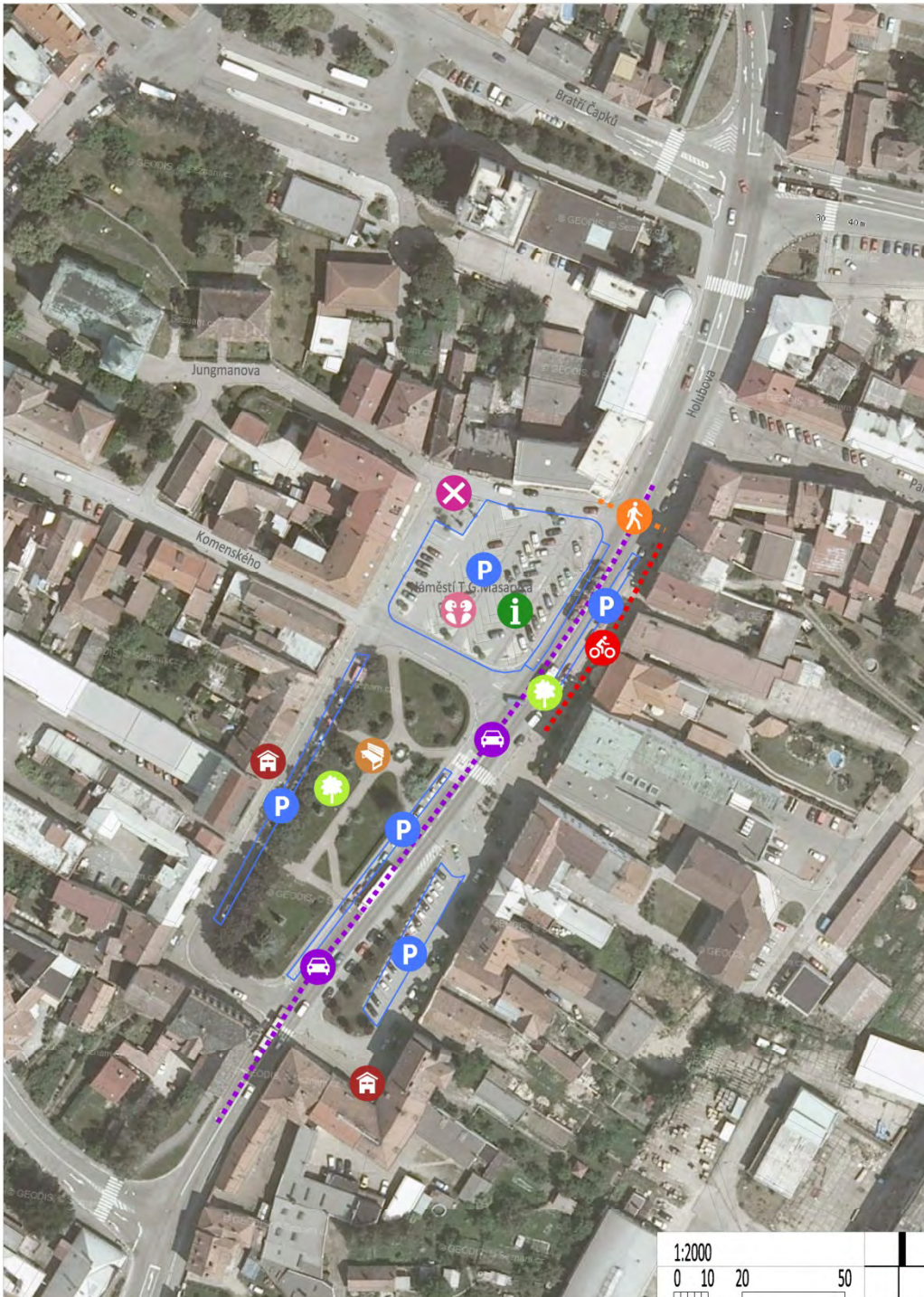
- Historická struktura vč. hodnotných objektů – historických i moderních
- Převážně živý parter s obchody, službami, institucemi – náměstí je skutečným centrem
- Rozloha náměstí, která při dobré organizaci prostoru skýtá dostatek ploch pro veřejný život a společenské aktivity
- Vysoký počet laviček, stojanů na kola, odpadkových košů
- Dostatek parkovacích míst
- Zpoplatněné parkování
- Vysoký podíl cyklistické dopravy

NEDOSTATKY:

- Přes náměstí TGM projíždí vysoký podíl nákladních automobilů (NA), a to i navzdory zákazu vjezdu vozidel do 3,5t (mimo dopravní obsluhu a BUS).
- Na náměstí TGM se vyskytuje řada parkovacích míst, které nejsou ani v dopravních špičkách využity (max. vytiženost je v pracovní den pouze cca 80 % ze všech míst).
- Cyklisté se z důvodu obav z pohybu v hlavním dopravním prostoru (tj. v komunikaci) pohybují v prostoru chodníku, kde se cítí subjektivně bezpečněji.
- Stávající provedení stojanů pro jízdní kola neumožňuje zcela bezpečné uzamčení odstavených jízdních kol.
- Plochy parkovišť, šířky pruhů (využívané k neoficiálnímu parkování) zabírají na náměstí příliš prostoru a tvoří bariéry (plochy dopravy zabírají více než 1/2 náměstí)
- Hlavní komunikace včetně odstavných pruhů o šířce cca 12m je bariérou při jejím přecházení a využívání náměstí
- Některé domy bez obchodů znamenají neúplně využitý potenciál parteru a oslabují celkovou přitažlivost náměstí
- Nedostatečná šířka chodníků neumožňuje rozvoj aktivit před obchody (zahrádky, vystavení zboží apod.)
- Nejednotný charakter zeleně v parkové části a nefunkčnost kulovitých katalp z hlediska tvorby příznivého mikroklimatu (stínění atd.)
- Chybí větší ucelený prostor pro společenské aktivity (trhy, přehlídky, festivaly, Vánoce a další příležitostné akce)
- Chybí jasně viditelné kontaktní místo a orientační systém pro turisty a návštěvníky
- Potlačení historicky cenných architektonických prvků (např. barokní kříž v parkovišti)

VIZE: – náměstí lákající příchozí k zastavení a pobytu

- Dopravně zklidněné náměstí s živým parterem s vyváženým poměrem ploch pro veřejný život, pohyb pěších a cyklistů a nutných ploch dopravy a parkování
- výměna stávajících stojanů za stojany v provedení typu „U“ umožňující uzamčení kola také přes rám kola (a nikoli pouze přes přední kolo). Stojany typu „U“ zároveň zaručují lepší stabilitu odstavených jízdních kol.





Příjemné posezení u barokního kříže na náměstí kazí vyhlídka na parkoviště.



Náměstí je rozděleno širokou komunikací. Problémem je především bezpečnost chodců.



Průjezdni dopravu přes náměstí včetně nákladních automobilů je třeba omezit zklidňovacími prvky (např. zúžení jízdních pruhů).

CO ŘEKLI LIDÉ (POSTŘEHY Z VEŘEJNÉHO PLÁNOVACÍHO SETKÁNÍ 20. 10. 2010)

KLADY

- nedávno renovované náměstí
- cesty v parku na náměstí dobře zvolené (dle potřeby tras)

NEDOSTATKY

- křivé katalpy na náměstí
- nevhodné uspořádání laviček na náměstí i jinde (nejsou „komunikativní“)
- málo laviček, i když je to lepší, než bylo – umístění není intimní (chráněná záda)
- příliš betonu na náměstí, málo kamene (dlažba, materiály)
- málo aktivit
- parkování podél hlavní cesty na náměstí (podélné parkování nevhodné)
- ½ náměstí jen parkoviště (nesedla bych si s knížkou)
- parčík na náměstí není atraktivní (obklopen auty)
- kašna
- vztah cest v parku na náměstí a sochy P. Marie
- málo keřů v parku na náměstí
- barokní kříž na rohu parkoviště (dříve vymezený a zvýrazněný zelení)
- hlavní silnice dělí náměstí (problémem je hlavně rychlost a šířka)
- parkoviště v jižní části náměstí ubírá prostor před obchody (úzký chodník)
- uzavřenost východní strany náměstí (pro pěší – neprostupnost)



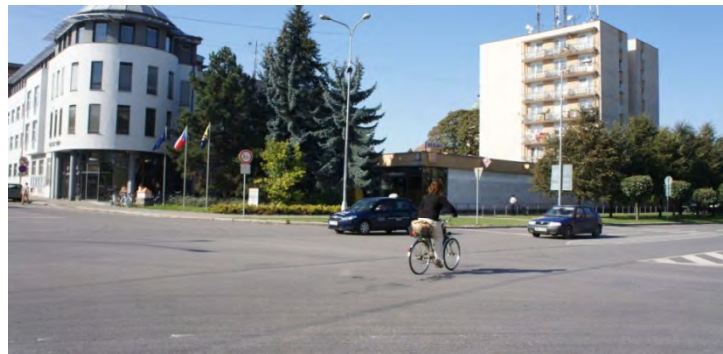
Cyklistická doprava je v Holicích nad průměrem ČR. Podmínky pro cyklisty jsou však nevyhovující. Cyklisté často jezdí po chodníku z důvodu obav z pohybu v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce).



Přechody pro chodce jsou dlouhé více jak 15 m, chybí jim bezpečnostní ostrůvky.



Pro cyklisty je křižovatka nebezpečná...



Někteří volí bezpečnější způsob přes přechod pro pěší, jiní se odváží více riskovat...

CO ŘEKLI LIDÉ

- obrovská asfaltová křižovatka tříští centrum
- křižovatku Bří Čapků x Holubova řešit kruhovým objezdem



Křižovatka je velkou bariérou prakticky ve středu města. Ačkoli historicky se jedná o nejstarší křižovatku v Holicích a jejich původní centrum, v současné době dopravní křižovatka život a aktivity odpuzuje).

3/ KŘÍŽOVATKA U POŠTY

KLADY:

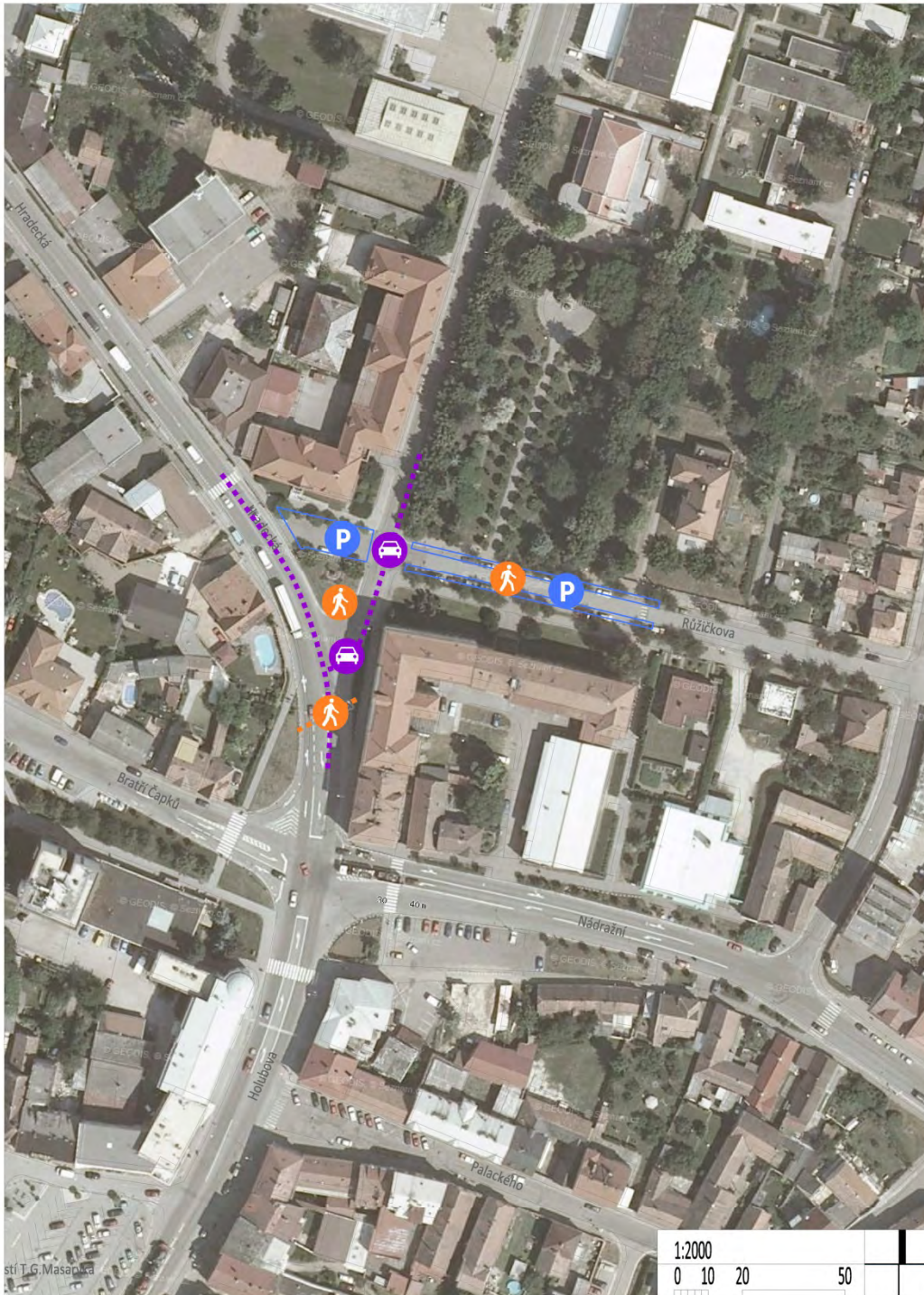
- Místo vymezují architektonicky cenné budovy s městským charakterem
- Nároží u pošty a školních budov je místem setkávání, zastavení, rozhovorů
- Křižovatka má přímou vazbu do ul. Holubova, kde je umístěna mj. pošta, Muzeum Emila Holuba, Sokolovna a základní školy.
- Jde o významné místo na spojnici náměstí a kulturně-sportovního okrsku, nachází se zde mj. socha Emila Holuba.

NEDOSTATKY:

- Při vjezdu z křižovatky do ul. Holubova chybí jakýkoli zklidňující prvek, který by – s ohledem na umístění objekty v ulici (ZŠ, pošta apod.) – snížil rychlost dopravy.
- Úsek mezi křižovatkou Hradecká-Nádražní a křižovatkou Hradecká-Holubova-Růžičkova je velmi krátký a tudíž je zde také krátká vzdálenost k průpletu (tedy k zařazení se) do jízdních pruhů na ul. Hradecká.
- Není zajištěn přístup k soše Emila Holuba a není zajištěn rovněž žádný pobytový prostor před ní.
- V ul. Holubova a v ul. Růžičkova nejsou žádná zklidňující prvky a další dopravní opatření, která by zohledňovala pohyb dětí v komunikaci před ZŠ a ve směru k přílehlému Sokolskému parku.
- Zejména v ranních hodinách je v ul. Holubova a v ul. Růžičkova zvýšená automobilová doprava a zvýšené dopravní konflikty v souvislosti s přivážením dětí rodiči do školy a tím pádem také zvýšená poptávka po volných místech pro zastavení, příp. krátkodobé odstavení vozidla.
- V ul. Holubova jsou relativně úzké chodníky pro pohyb pěších.
- Problematické je řešení parkování před poštou.

VIZE:

- Je třeba jasně vymezit prostor křižovatky vjezdu/výjezdu na ul. Hradecká.
- Je třeba vytvořit zklidňující prvky v prostoru před ZŠ v ul. Holubova a v ul. Růžičkova vedoucí ke zvýšení bezpečnosti žáků základních škol.
- Je třeba zajistit prostor pro bezpečné zastavení, příp. krátkodobé odstavení vozidel.
- Je vhodné nabídnout a cíleně také podporovat, vedle automobilové dopravy, rovněž jiné alternativy pro dovážku dětí do školy.
- Je třeba zvýšit důstojnost okolí sochy Emila Holuba, mj. zpřístupněním ostrůvku



CO ŘEKLI LIDÉ

KLADY

- Růžičkova ulice - dlažba + kvetoucí stromy (- nutná výměna)

NEDOSTATKY

- Ulice Holubova – ranní dopravní špička (škola, pošta, bus, ...)
- Slepá ulice před poštou



Přístup k soše Emila Holuba a není zajištěn, stejně tak žádný pobytový prostor kolem sochy.



Je třeba vytvořit zklidňující prvky v prostoru před ZŠ v ul. Holubova a v ul. Růžičkova vedoucí ke zvýšení bezpečnosti žáků základních škol.



Problématické je řešení prostoru před poštou, zejména parkování.



Jde o významné místo na spojnici náměstí a „kulturně-sportovního okrsku“. Místo uvozuje socha Dr. Emila Holuba.

4/ SOKOLSKÝ PARK

KLADY:

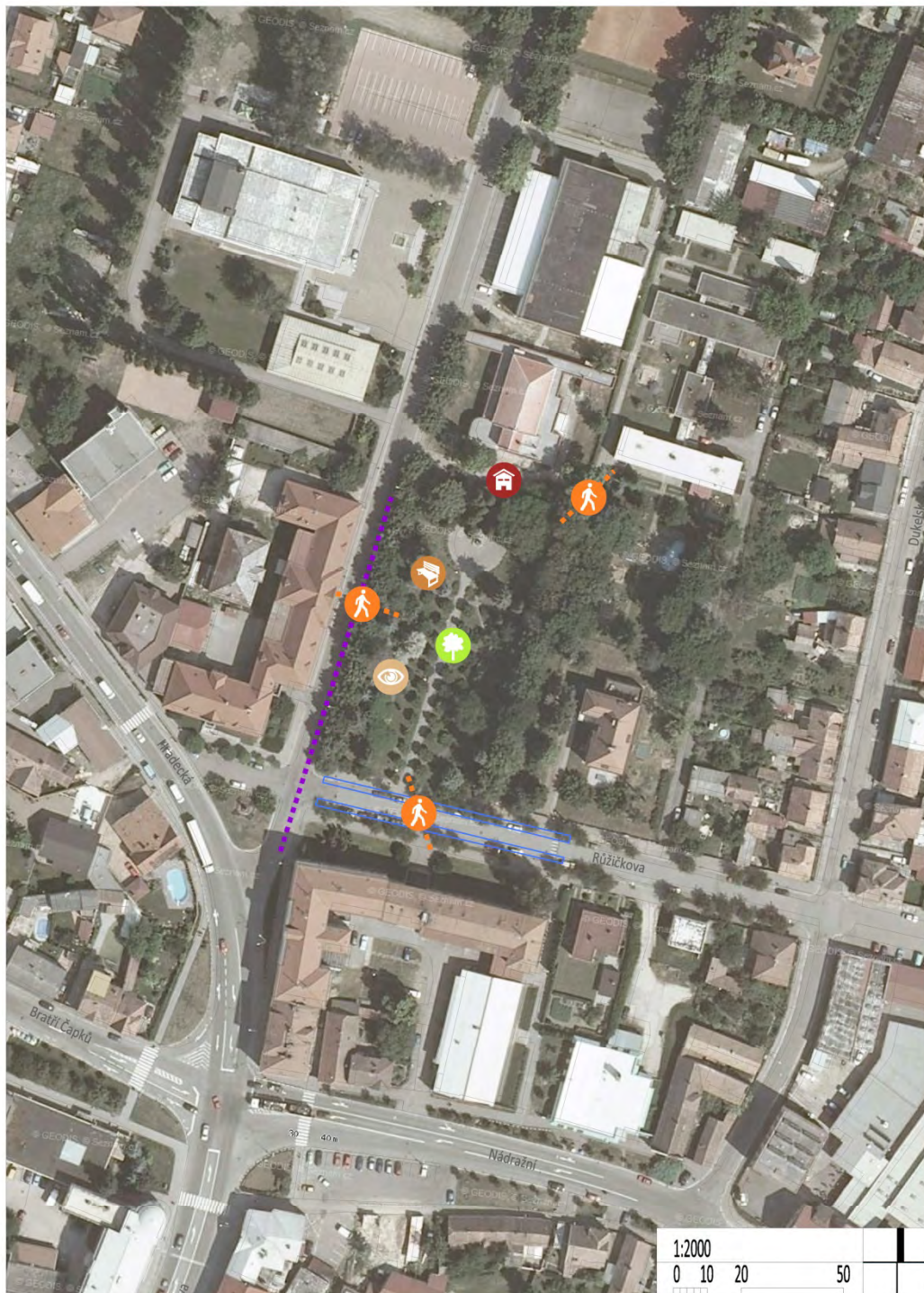
- Parkový prostor před budovami základních škol
- Historická hodnota parku
- Architektonicky hodnotná budovy sokolovny

NEDOSTATKY:

- Zeleň v parku je přerostlá a tudíž je park nepřehledný a nebezpečný
- Chybějící bezpečné a přímé propojení přes ulice se školními budovami
- Chybí místa pro posezení (skupinek školáků), park nenabízí možnosti využití
- Negativně hodnocená plastika obětí 2. sv. války (do značné míry je to dáno kontextem zarostlého parku)
- Nepřehledný a nejasný příchod k mateřské škole

VIZE: park respektující původní historický koncept, avšak sloužící pro současné využití

- Bezpečný a přehledný parkový předprostor sokolovny a škol, se kterými je bezpečně propojen
- Park vybavený mobiliářem lákajícím k zastavení a posezení
- Otevírá pohled na výrazné průčelí sokolovny i do navazujícího prostoru „zastřčeného“ areálu školky





Historická podoba parku z roku 1913



Historická kompozice parku je zachována dodnes.



Chybějící bezpečné a přímé spojení přes ulice se školními budovami.



Park nenabízí mnoho možností k využití a aktivitám.



Trasování chodníků neodpovídá potřebám chodců.



Zeleň v parku je přerostlá a tudíž je park nepřehledný a nebezpečný.



5/ OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU

KLADY:

- Průhled na budovu městského úřadu v ose ulice Holubovy (budova je dominantou a výrazným prvkem v obrazu města).
- Vodní prvek s posezením.
- Kapacitní parkoviště v nerušící poloze
- Aktivity uvnitř KD (kroužky apod.) probíhající během dne
- Vzrostlá alej v ulici Holubově
- Vysazená zeleň před KD

NEDOSTATKY:

- Málo aktivit ve veřejném prostoru.
- Pasivita budov kulturního domu a muzea navenek.
- Restaurace v Kulturním domě je „neviditelná“ (jen pro štamgasty) - se zahrádkou skrytou v nejzazším rohu
- Přístup ke KD a muzeu pouze z ul. Holubovy – odříznutí od ul. Hradecké.
- Monofunkčnost „kulturního a sportovního okrsku“ - v území - chybí život a dohled v okrajových časech, kdy sport a kultura „nefunguje“ (chybí bydlení, obchody, kanceláře)

VIZE:

- Oživení prostoru vystoupením aktivit z domů ven, interaktivní prvek před kulturním domem lákající k návštěvě a pobytu, doplnění prostoru o zeleň a mobiliář – také jako oddechový prostor na vycházkové trase
- Letní zahrádka. v kontaktu s ulicí
- Lepší prostupnost území (od ul. Hradecké).
- Doplnění „veřejné“ budovy na „školní políčka“ – podpora návštěvnosti této části.
- Dopravní řešení ulice Holubovy umožňující bezpečný pobyt a pohyb dětí v území mezi KD, sportovní halou a hřišti a Sokolským parkem

CO ŘEKLI LIDÉ

KLADY

- *prostor před kulturním domem jako potenciál*
- *nevyužitý prostor mezi muzeem, ZŠ a hasičskou zbrojnicí (chybí průchod, zeleň)*



Muzeum Emila Holuba a Kulturní dům jsou stavby projektované v 50-tých letech 20. století a tomu odpovídá jejich do jisté míry monumentální vzhled i kompozice okolního prostoru. Bohužel jsou oba objekty velmi pasivní ke svému okolí. Veřejný prostor mezi nimi má však potenciál k oživení doplněním mobiliáře a aktivitami souvisejícími s programem uvnitř.



Pozitivně hodnoceným místem je posezení v blízkosti malé vodní fontány.



Holubovu ulici v její severní části lemuje vzrostlá alej a dává ulici příjemný charakter.



6/ AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

KLADY:

- Autobusové nádraží se nachází v centru města.
- Jeho velikost je přiměřená průměrnému dopravnímu vytížení (cca 130 spojů/pracovní den)
- Na autobusovém nádraží se nachází několik malých obchodů a čekárna s informacemi.

NEDOSTATKY:

- Návaznost a propojení se železniční dopravou není přímé (dva dopravní uzly).
- Je zde otevřený průhled do neuspořádaného zadního traktu místního supermarketu a Městského úřadu Holice.
- Chybí zde zastřešení nástupišť.
- Autobusové nádraží není plně přizpůsobeno odstavování automobilů a jízdních kol (není zde návaznost způsobů dopravy při kombinovaných cestách).
- Chybí zde lepší a přehledně prezentované informace o místě (mapa, orientační systém).
- Přílehlající farní zahrada představuje nevyužitý a zároveň neprůchozí prostor
- Je zde špatný stav chodníků a nástupišť.
- Stav zeleně v parčíku neláká k návštěvě a pobytu, přerostlé keře zneprůhledňují prostor.
- Nevyužitá proluka na nároží ulic Brří Čapků a Havlíčkovy

VIZE:

- Autobusové nádraží by mělo plnit funkci jedné ze vstupních bran do města. Mělo by být tudíž přívětivé, s jasnou orientací a informacemi, s vhodnými odstavnými plochami pro jízdní kola (nejlépe pod ochranou střechou) a s minimálním dostačujícím prostorem pro odstavení autobusů.
- Na autobusové nádraží je vhodné doplnit služby pro trávení času cestujících.
- Bylo by vhodné zpřístupnit farní zahradu a učinit z ní využitelný a volně průchozí prostor netvořící bariéru.
- Využití volné plochy na nároží ul. Bratří Čapků a ul. Havlíčkova ve prospěch přilehlého veřejného prostoru – městský polyfunkční dům s aktivním parterem a službami ve vazbě na autobusové nádraží

CO ŘEKLI LIDÉ

- *nedořešený prostor autobusového nádraží (městská tržnice, chybí sezení, zeleň, atraktivita)*



Autobusové nádraží není plně přizpůsobeno odstavování aut ani jízdních kol a postrádá tak podmínky pro pohodlné kombinované cesty (návaznost různých způsobů dopravy).



Průchod z náměstí k autobusovému nádraží je velmi funkční a využíváný. Pro návštěvníky je však poměrně skrytý.



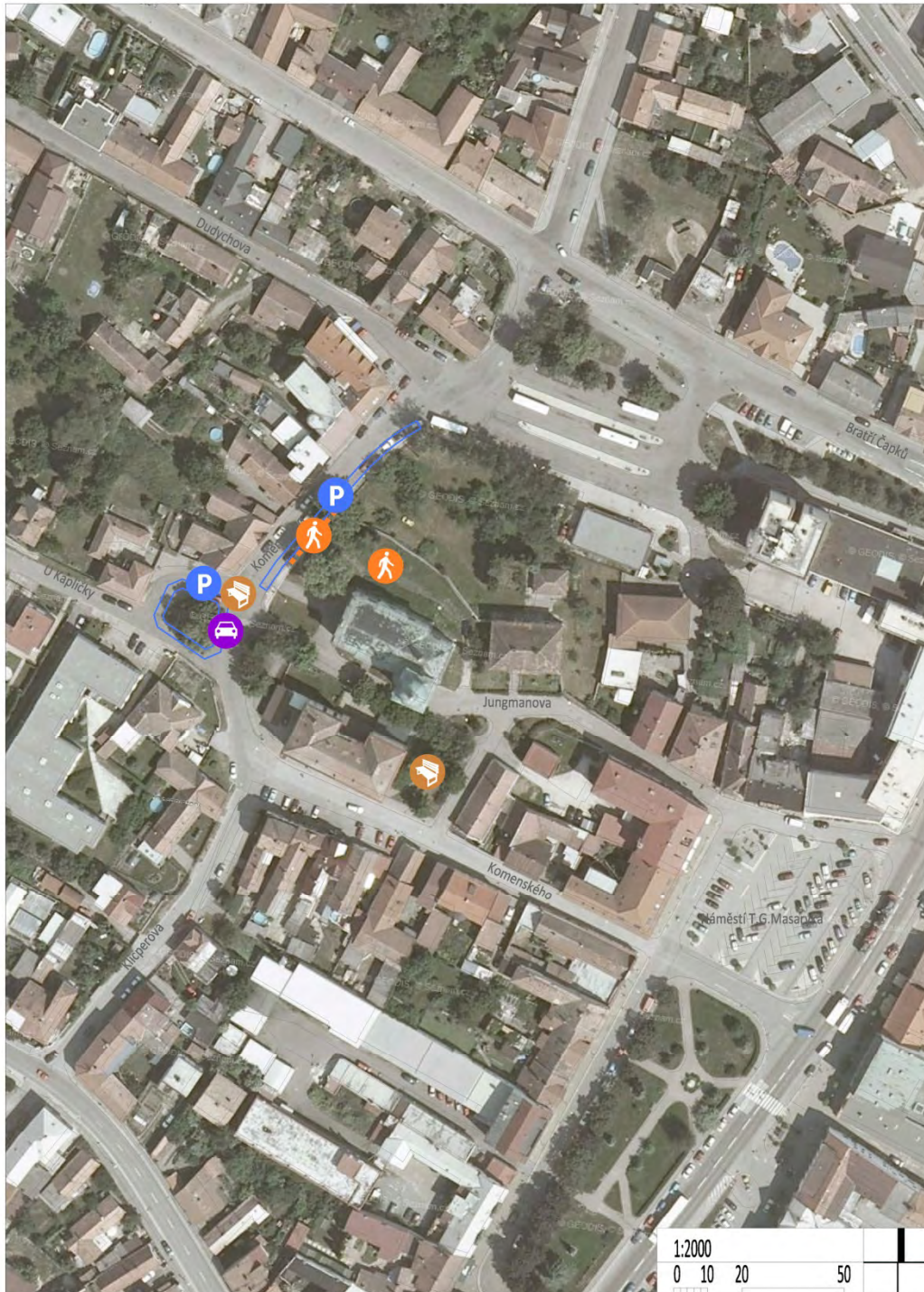
Přiléhající farní zahrada představuje nevyužitý a neprůchozí prostor.



Na nástupištích chybí zastřešení chránící před nepřízní počasí



Na autobusovém nádraží se nachází několik malých obchodů.



7/ OKOLÍ KOSTELA

KLADY:

- Historický charakter a duchovní rozměr (atraktivita pro návštěvníky).
- „Milá“ kaplička – historičnost, lidské měřítko, staleté lípy .
- Výdlažba žulovou kostkou.
- Nejsou problémy s nadměrnou dopravou (průjezdem).
- Kvalitní (historická) architektura některých domů na náměstíčku u kostela, resp. v ulici Komenského.
- Parter s obchody a službami v části domů lemujících prostor.
- Lipová alej mezi kostelem a školou

NEDOSTATKY:

- Nevyužitá a nepřístupná farní zahrada a prostranství za kostelem
- Nepropojenost s okolím (blízko centra, ale vlastně mimo) – jen z pohledu návštěvníka?
- Nevyužitý potenciál pro zastavení a pobyt (vytvoření „místa“) před kostelem, v okolí kapličky i mezi kostelem, školou a farou
- Nedefinované prostranství jihovýchodně od budovy školy, nevhodná zeleň (jehličnany)
- Neorganizované parkování (zejména v okolí kapličky) degraduje atmosféru místa
- Nedostatečná šířka (a kvalita) chodníku v ulici Komenského směr autobusové nádraží
- „Žáda“ školní budovy

VIZE:

- Místo, které mají místní rádi, jsou na něj hrdí a návštěvníci si nenechají ujít jeho návštěvu a odnesou si pozitivní vzpomínky.
- Farní zahrada jako prostor přístupný alespoň v určitém režimu (zamykání na noc, dobrovolný správce)

CO ŘEKLI LIDÉ

KLADY

- *okolí kostela a kapličky*

NEDOSTATKY

- *neupravený a nepřístupný prostor okolo kostela, slouží jako parkoviště*
- *nedostatečný prostor pro školáky v okolí školy a kostela*



Stromořadí na promenádě mezi kostelem a školou je působivý prvek, stejně jako žulová dlažba. Chybí podmínky pro zastavení (lavičky atd)



Farní zahrada je krásným místem v centru města. Bohužel však není veřejně přístupná



Nedostatečná šířka (a kvalita) chodníku v ulici Komenského směrem k autobusovému nádraží.



Neorganizované parkování (zejména v okolí kapličky) degraduje atmosféru místa a její historickou hodnotu.

8/ ROZŠÍŘENÝ PROSTOR ULICE NÁDRAŽNÍ

KLADY:

- Jedná se o „živý prostor“, a to díky několika obchodům a cestě ke střední škole a k nádraží (hlavní spojení do Starých Holic).
- Prostranství je přirozenou součástí centra
- Prostorové parametry nabízejí využití nad rámec běžné ulice (součást centra).
- Nový dvoupodlažní objekt s obchodním přízemím

NEDOSTATKY:

- Dominuje zde automobilová doprava (silnice I. třídy, parkování).
- Prostoru chybí jasné vymezení budovami – nachází se zde jednopodlažní objekty a proluky
- Jsou zde nekvalitní a neupravené povrchy.
- Dimenze chodníků je nedostatečná.
- Prostranství je osazeno diskutabilní zelení (kulovité stromy).

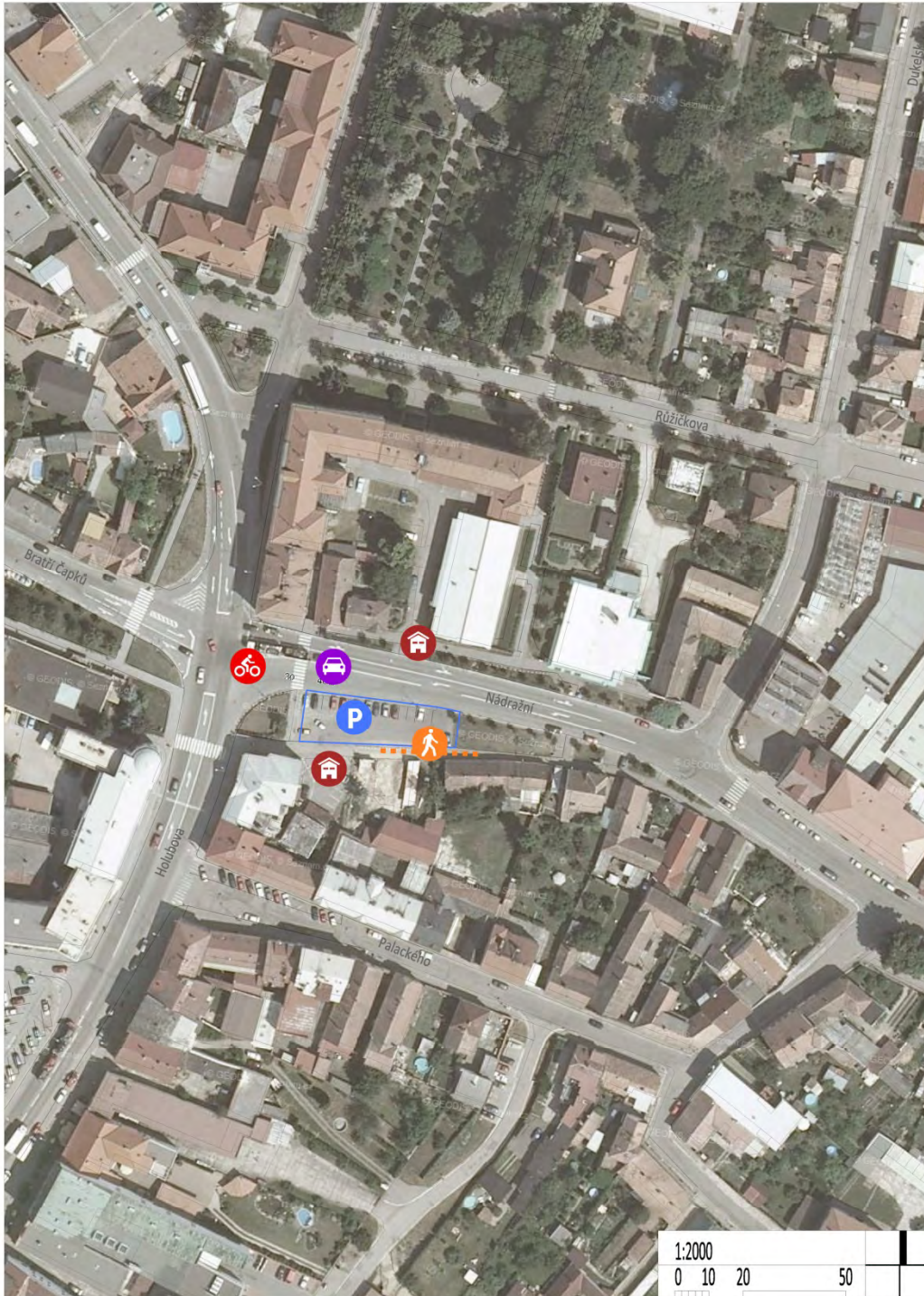
VIZE:

- Vytvořit z tohoto prostoru funkční a atraktivní součást centra.
- Vytvořit zde nové náměstí – místo zastavení na cestě městem, obklopené městskými domy s živým parterem.

CO ŘEKLI LIDÉ

NEDOSTATKY

- *parkoviště u Černého koně v místě intenzivního pohybu pěších a cyklistů*





Prostoru s proporcemi příjemného náměstí dominuje plocha parkoviště



Dimenze chodníků je nedostatečná. Jejich povrch je nekvalitní.



Chybí zde základní vybavení pro cyklisty jako jsou stojany na kola.



Podmínkou pro utvoření příjemného náměstí je dostavba a přestavba domů, které prostor vymeží a přinesou mu další využití.

9/ ULICE PALACKÉHO

KLADY:

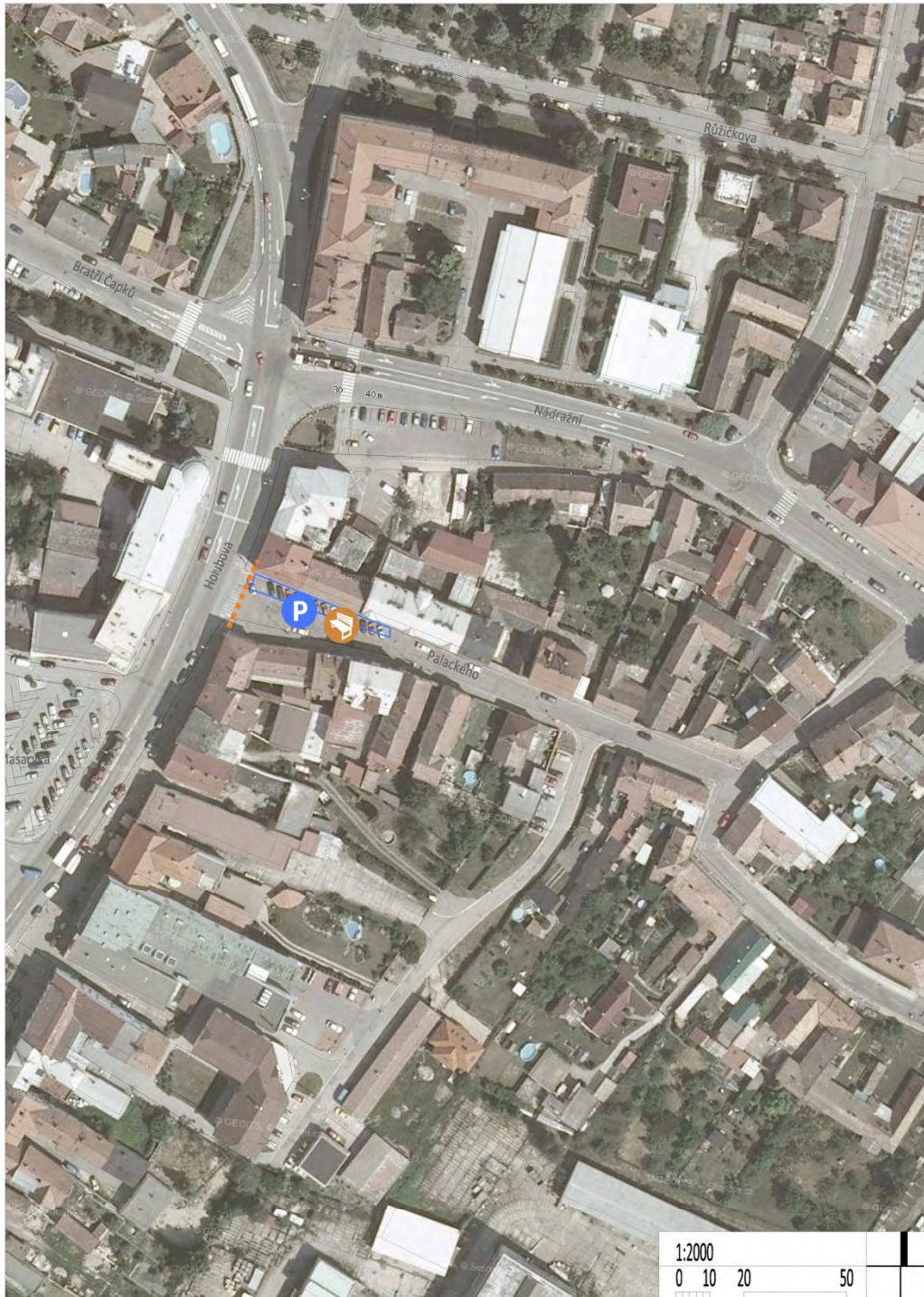
- Příjemná klidná ulice stranou městského ruchu, avšak s obchodním parterem.
- (malo)městský charakter

NEDOSTATKY:

- Převaha prostoru pro parkování automobilů A nedostatečná šířka chodníků před obchody
- Nekomfortní přecházení v ústí do ulice Holubovy (14m šířka silnice).

VIZE:

- Součást centra se zachovaným charakterem klidné městské ulice s obchody a službami.
- Uspořádání prostoru s větší plochou pro pěší, zejména na nároží s ulicí Holubovou (náměstíčko naproti úřadu).
- Výsadba stromů a oživení, místo pro zastavení.





Příjemná klidná ulice s řadou obchůdků a provozoven.



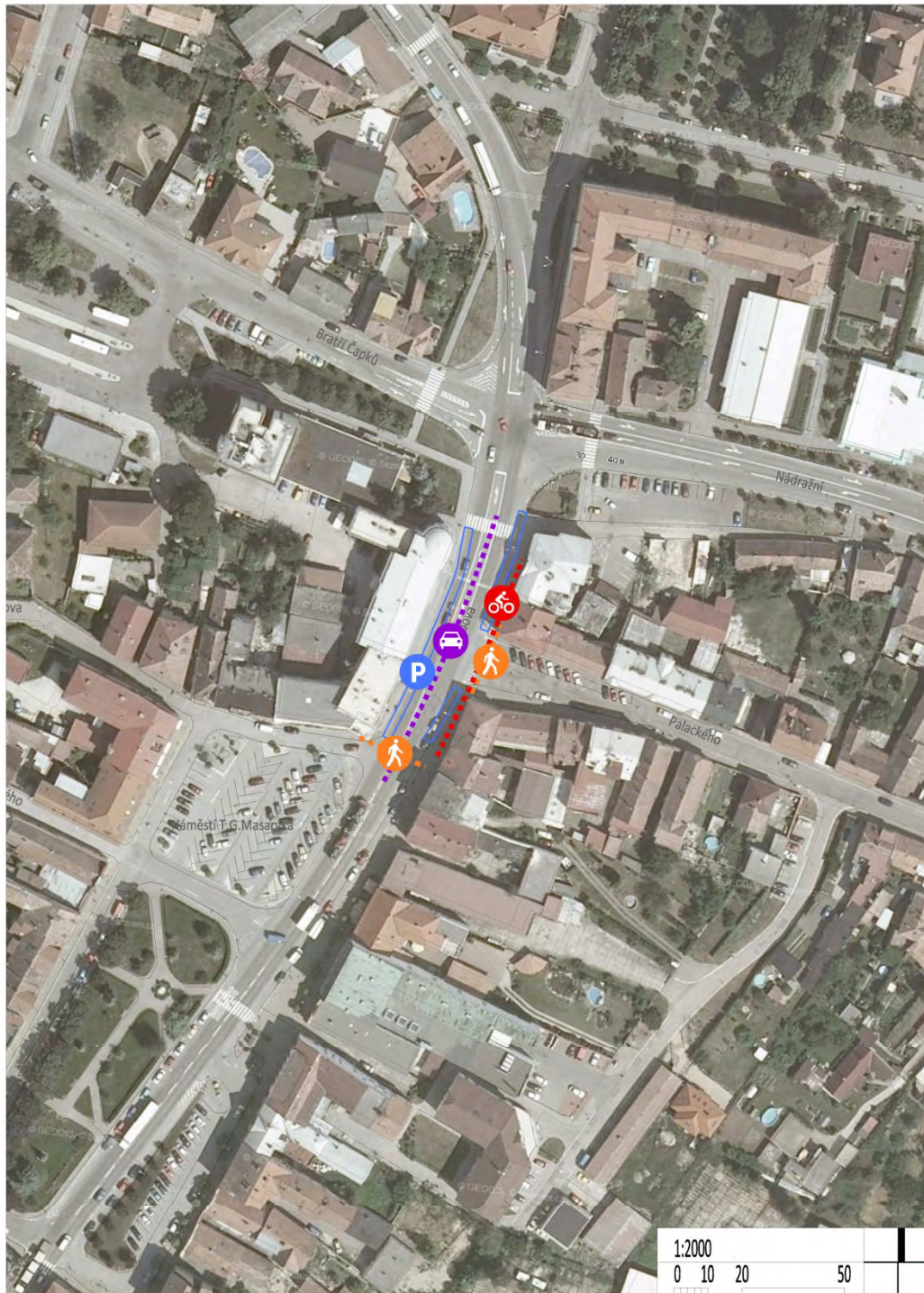
Nároží ulic Holubovy a Palackého má potenciál, aby se stalo příjemnějším místem k zastavení.



Přechod přes ulici Palackého je velmi dlouhý a nekomfortní



Jedná se o jednu z nejstarších ulic v Holicích, což je znát na její „rostlé“ stopě a historické parcelaci



10/ ULICE HOLUBOVA PŘED RADNICÍ

KLADY:

- Velmi frekventovaný prostor, jedno z klíčových míst Holic.
- Vymezení městskými domy a budovou městského úřadu.
- Převažuje přízemí budov s obchody a službami.

NEDOSTATKY:

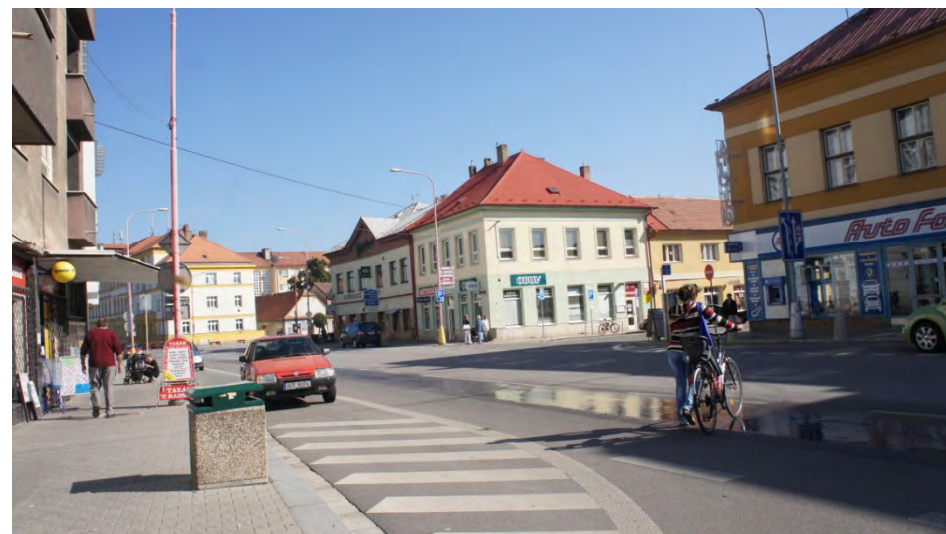
- Nevhodné uspořádání profilu komunikace (široká vozovka lákající k rychlé jízdě a znepříjemňující pobyt chodcům)
- Chybějící přechod pro chodce u ústí do náměstí
- Nebezpečný stávající přechod pro chodce u křižovatky s Nádražní ulicí
- Relativně úzký chodník před vstupem do budovy městského úřadu vzhledem k významu budovy

VIZE:

- Městská ulice s komfortem pro pěší, cyklisty
- Rozvoj obchodu a služeb v přilehlých domech
- Důstojný předprostor městského úřadu, propojující náměstí s prostorem křižovatky Holubova x Nádražní a navazujících směrů



Velmi frekventovaný prostor u budovy radnice, jedno z klíčových míst Holic.



Nevhodné uspořádání profilu komunikace (široká vozovka lákající K rychlé jízdě a nepříjemný pobyt chodcům a jízdou cyklistům).



Převažuje přízemí budov s obchody a službami.



Relativně úzké chodníky by měly být rozšířeny pro pohyb chodců i rozvoj aktivit před obchody.

I. ANALYTICKÁ ČÁST

INTERPRETACE MÍSTNÍHO DĚDICTVÍ A ROZVOJ TURISTICKÉHO RUCHU

SHRNUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI A KONCEPT ZADÁNÍ PRO NÁVRHOVOU ČÁST

INTERPRETACE MÍSTNÍHO DĚDICTVÍ A ROZVOJ TURISTICKÉHO RUCHU

ZÁKLADNÍ POZORUHODNOSTI HOLIC

- Holubovo muzeum (Ing. arch. Štefan Imrich, 1964)
- Budova kulturního domu (Ing. arch. Štefan Imrich, 1962)
- Barokní kostel sv. Martina
- Budova sokolovny a park (Otakar Novotný, 1913)
- Socha Emila Holuba (Jindřich Soukup)
- Kašna na náměstí
- Kaple Nanebevzetí Panny Marie na hřbitově v Holicích z roku 1857
- Kaple Nanebevzetí Panny Marie na Koudelce z roku 1923
- Kaplička sv. Jana Nepomuckého v ulici Komenského z roku 1855
- Kaplička sv. Josefa ve Smetanově ulici z roku 1845
- Socha svatého Jana Nepomuckého z roku 1739
- Kamenný kříž na náměstí T.G. Masaryka z roku 1803
- Kamenný kříž se zahrádkou v místní části Staré Holice z roku 1811
- Sousoší obětí války a odboje z roku 1988 v sokolském parku (Josef Malejovský)
- Památník obětí povstání proti fašismu z května roku 1945 na místním hřbitově s pomníkem z roku 1949 (Josef Malejovský)
- Model bývalé radnice – rodného domu EH
- Půjčovna kostýmů v Holicích (je jednou z největších v ČR)
- Motokrosový sport

KLADY

- Významná osobnost E. Holuba – všeobecná známost, atraktivita značky
- Brzy nová/rekonstruovaná budova muzea
- Dostatek prostoru před vstupem do muzea – potenciál využití pro různé akce či venkovní expozici?
- Existující letáčky „Tři procházky okolím Holic“ – potenciál pro tvorbu map

NEDOSTATKY

- Značení a informační systém k muzeu
- Nejednotné systém označení Holubova Muzea na příjezdu do Holic i ve městě
- Označení „Památník Holice“ evokuje „Památník Lidice“ a nevhodný design loga („zkřížené hnáty“)
- Orientace – v mapách města není zřejmé umístění muzea a dalších zajímavostí, chybí označení „Zde se nacházíte“
- Na náměstí není informační centrum, které by poskytlo informace návštěvníkům
- Komplikovaný pohyb pěších od náměstí k muzeu
- Nevhodné umístění modelu radnice a chybějící označení jako rodného domu EH

VIZE, PŘÍLEŽITOSTI, TIPY:

KONKRÉTNÍ MÍSTA:

- Upoutávka na muzeum Holuba na náměstí i na autobusovém nádraží, ale ne konkurence prostoru před muzeem
- Rodné místo EH – v budově původní radnice, nalézt lepší místo pro model radnice blíže k náměstí + informace/příběh o rodném domě EH
- Vytvoření informačního centra na náměstí
- Propojit město – „po stopách“ – v dlažbě šlépěje Holuba/holuba?
- „Tři procházky okolím Holic“ – není vyznačeno v mapě ani v terénu, pouze popis – vyznačit trasy v mapách, doplnit témata/motivy procházek
- „Holubova škola“ 2. ZŠ Holice na místě, kde stál jeho dům, kde prožil dětství – zapojit do systému procházek, označení
- Vytvoření místo pro odjezd expedicí (nejen do Afriky) – asi u KD, spojení se sochou EH? Další možnosti – náměstí, autobusové nádraží
- Kruhový objezd na obchvatu – soutěž výtvarníků na výtvarný objekt, upoutávka osobnosti EH
- Informační systém města, mapy – zřetelnější vyznačení zajímavých míst, trasy procházek, méně reklamních ploch
- Cukrárna – rozšíření o atrakci pro turisty na náměstí
- Inspirace Holandské africké muzeum – (venkovní expozice, chýše?)
- Zelená zóna za KD – možnost spojení

ZNAČKA, BRANDING:

- Vytvoření jednotné značky odkazující k Holubovi – brand – logotyp, slogan, aj. (např. *Emil Holub – symbol cestování, poznání a předávání zkušeností*)
- Sjednocení názvu *Holubovo muzeum* (<http://www.holubovomuzeum.cz/>)
- Sjednotit názvosloví na upoutávkách v různých částech města
- Logo muzea – upravit s inspirací z 50. let
- Propagace otevření rekonstr. muzea + spojení s mediální oblibou arch. Vávry
- Slevová karta *Holubinka* – zapojení místních podnikatelů, zákusek Emila Holuba aj.
- Rozvinout výukový program pro školy do celých Holic
- Přímý odkaz na web „www.holubovomuzemu.cz“ z hlavní www stránky města
- Na webu „holubovomuzemu.cz“ doplnit informaci, kdy bude muzeum opět otevřeno
- Web „holubovomuzemu.cz“ – nezřetelný link na Příběh o EH, takto pouze obecné informace: Dr. Emil Holub byl člověk vzdělaný, pracovitý, s obrovskými ideály.
- Zprovoznit link na holubovo muzeum na jiných webech (na wikipedii v současnosti nefunkční odkaz, aktualizovat stránky o EH na wikipedii včetně funkčních odkazů)
- Podpora akcí typu Holubovy Holice (setkání cestovatelů počátkem října) i Africké sympozium (pro odbornou veřejnost o Africe, jednou za 2-3 roky)
- Propojit téma EH s dalšími cestovateli – Hanzelka, Zikmundovi, „trabantí“ expedici napříč Afrikou aj.

URBANISMUS – KONCEPCE V MĚŘÍTKU MĚSTA

Pro posílení městského charakteru centrální části města a pro žádoucí živý vztah mezi budovami a veřejným prostorem doporučujeme:

A) V ZASTAVĚNÉM ÚZEMÍ

- doplnění proluk městskými polyfunkčními domy, tedy s aktivním přízemím, podílem bydlení i pracovních příležitostí (některé možnosti jsou vyznačeny ve schématu)
- nástavby přízemních objektů pro podporu městského charakteru i zvýšení počtu obyvatel oživujících centrum města

Těchto záměrů lze dosáhnout cílevědomou politikou města, prosazovanou v územním plánování a formálním i neformálním působením na investory a vlastníky objektů

B) NA VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍCH

- stabilizovat síť ulic, náměstí, parků a cest a rozvíjet jejich kvalitu
- v řešeném území je tato síť vyhovující, s výjimkou továrních areálů zejména východně od náměstí



příklad současného polyfunkčního městského domu



Pro životaschopnost centra jsou důležité také širší vztahy. Pokud má centrum města dobře fungovat, musí být dobře dostupné a napojené na okolí.

Zajímají nás především pěší a cyklisté, protože dosud jejich potřeby nebyly systematicky řešeny, jsou nejslabšími účastníky provozu a potřebují dobré přímé trasy.

Pěší, ale zejména cyklisté by měli mít na výběr ze dvou typů cest: dopravních a rekreačních. Ty jsou vyznačeny oranžově a zeleně.

Červeně jsou vyznačeny návrhy významnějších doplnění uliční sítě či chybějících dopravních propojení.

VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A DOPRAVA

Pokud chceme utvářet kvalitní veřejná prostranství, musíme se ve většině případů nejprve vypořádat s dopravou, která v posledním půlstoletí vytlačila chodce na úzké chodníky a znehodnocuje prostředí prostorovými nároky, hlukem, emisemi a ohrožením bezpečnosti.

Cílem je vyvážení jednotlivých druhů dopravy, což prakticky znamená zlepšení podmínek pro pěší a cyklisty a přiměřená redukce přebujelého automobilového provozu.

Podpora tzv. „pomalé“ dopravy – chůze a jízdy na kole - má sociální, zdravotní, ekologické i ekonomické přínosy. Lidé se potkávají tváří v tvář, při sedavém způsobu zaměstnání mají příležitost k pohybu, šetří životní prostředí a svojí flexibilitou podporují obrat obchodů a služeb v centru města, protože se mohou kdykoli zastavit, jakmile je nějaká nabídka zaujme.

Pokud se nám podaří zkrotit dopravu, následně nás zajímá pobytová funkce: chceme lidem nabídnout pohodlí a prožitek. Z hlediska konceptu živého města je důležitější umožnit lidem dlouhodobé pobyty (na letních zahrádkách, na lavičkách v parku apod.) Než se snažit přilákat více lidí, ale jen na chvíli. Živé město tvoří určitý počet lidí násobený časem, který v prostoru stráví.



ŘEŠENÉ LOKALITY A STANOVENÍ PRIORITY

V řešené koncepci nechceme opominout žádné důležité místo v centru města. Zároveň však vnímáme potřebu vyzdvihnout klíčové lokality, a to jednak kvůli jejich rozdílné důležitosti a dále také kvůli schopnosti předat návrh srozumitelně jak vedení města tak i veřejnosti.

Z původně deseti určených míst navrhujeme prioritní zaměření na:

1. **KVALITNÍ SPOJENÍ NÁMĚSTÍ TGM A HOLUBOVY ULICE**
2. **NÁMĚSTÍ JAKO SRDCE MĚSTA**

Tyto dvě části centra mají klíčový vliv na celkový dojem z města a jeho praktické každodenní fungování.

Další lokality v centru, kterým se v další části podrobněji věnujeme:

3. **OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU A SOKOLSKÝ PARK s významem pro rekreaci a pobyt ve vazbě na školy, muzeum a další veřejné budovy**
4. **AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ jako klíčový uzel veřejné dopravy a OKOLÍ KOSTELA s potenciálem klidné procházkové trasy s historickým charakterem**

KVALITNÍ SPOJENÍ NÁMĚSTÍ A HOLUBOVY ULICE

Holubova ulice je osou centra Holic. V severní části ji obklopují významné veřejné budovy – kulturní dům, Muzeum Emila Holuba, sokolovna a sportovní hala, pošta a dvojice školních budov. Prostory, které kromě samotné ulice vyžadují zvláštní péči, jsou prostranství před poštou tvořené komplikovanou křižovatkou a křižovatka Hradecká – Nádražní jako historicky zakotvená křižovatka cest, která si zachovává význam i dnes.

NÁMĚSTÍ JAKO CÍL

Historicky byla náměstí místem zastavení, společenského a obchodního života. Aby jím mohlo být i v budoucnu, je třeba se zaměřit zejména na zklidnění dopravy a zvýšení atraktivity pro pobyt.





PROMENÁDA NÁMĚSTÍ – MUZEUM (HOLUBOVA ULICE)

Cílem navrhovaných úprav je zejména odstranění bariér pro pěší a cyklisty a zlepšení podmínek pro jejich bezpečný a důstojný pohyb, s důrazem na prostor křižovatek, před školami, v okolí KD, muzea a před radnicí.

V jednotlivých částech této osy centra města navrhujeme následující úpravy:

KŘIŽOVATKA HRADECKÁ – HOLUBOVA – RŮŽIČKOVA

- zjednodušení křižovatky do tvaru T kvůli zpřehlednění dopravy a eliminaci kolizních míst
- rozšíření chodníků v celé trase tak, jak je to možné při respektování limitů (Hradecká a Nádražní jako silnice I. třídy)
- vytvoření většího zklidněného prostranství před poštou
- zklidnění dopravy před školními budovami a jejich propojení s parkem v úrovni chodníku
- přesunutí sochy Emila Holuba při úpravě křižovatky, buď v rámci řešeného prostoru do osy ulice Holubovy a nebo zpět na náměstí TGM

KŘIŽOVATKA HRADECKÁ – NÁDRAŽNÍ

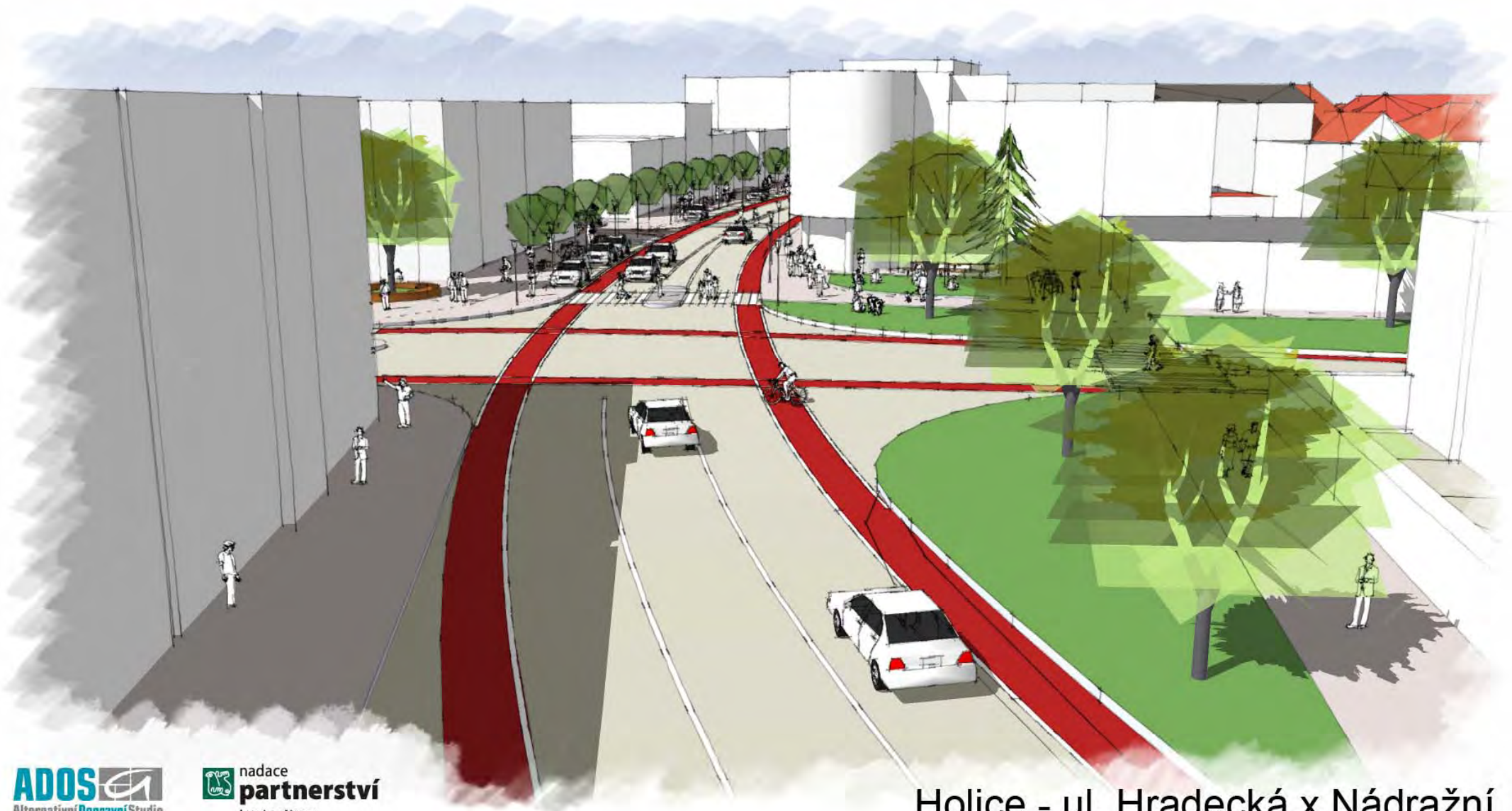
- zúžení vozovky a zmenšení poloměrů při respektování parametrů silnice I. třídy
- doplnění ostrůvků na přechody a tak zvýšení jejich bezpečnosti
- doplnění cyklopruhů pro bezpečný průjezd křižovatkou ve všech směrech

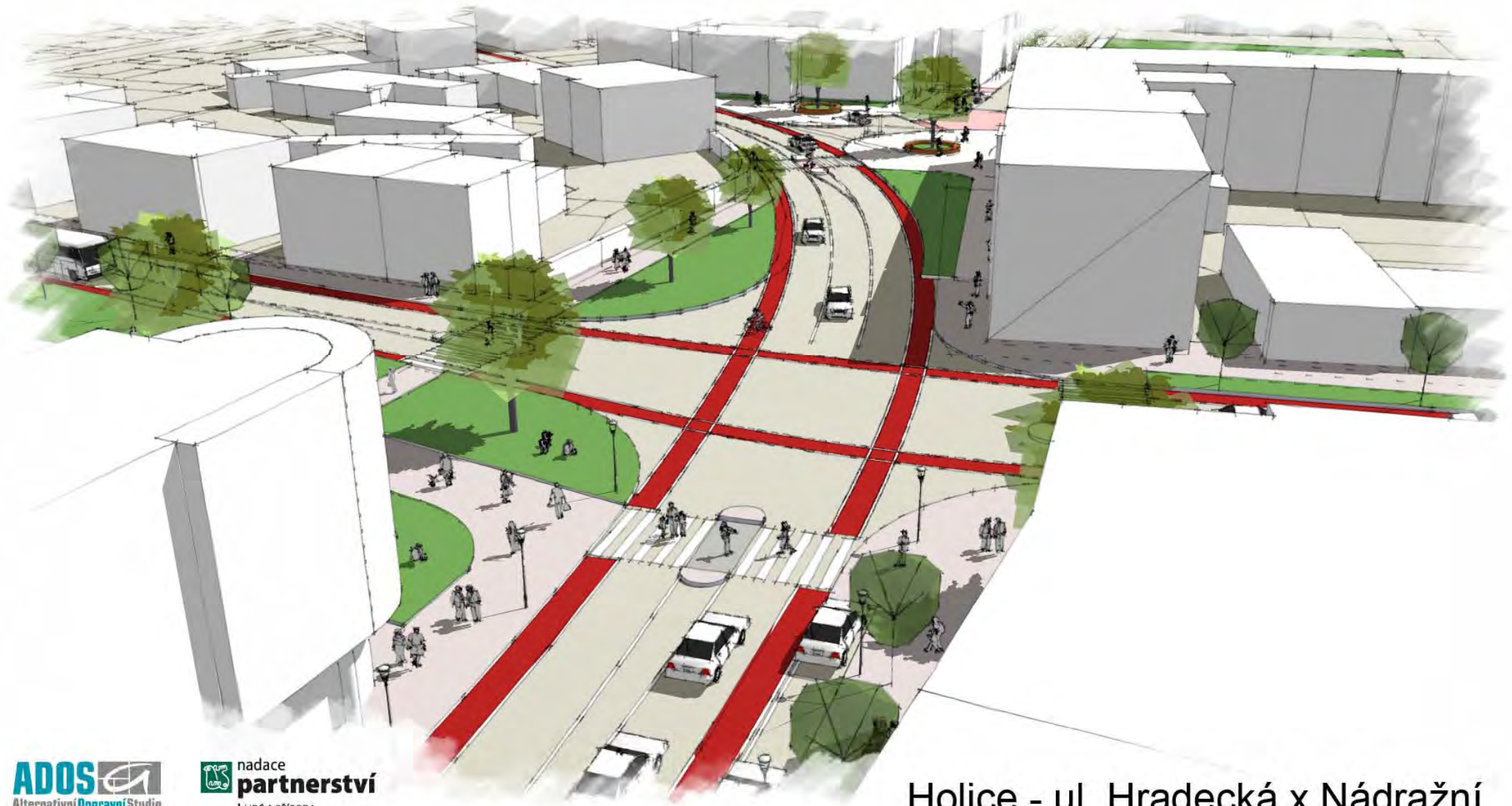
HOLUBOVA ULICE PŘED RADNICÍ + PALACKÉHO UL.

- rozšíření chodníků s ambicí vytvořit z tohoto „hrdla“ prostorově komfortní klidový prostor s parametry městského bulváru, s důstojným předprostorem radnice
- zúžení vozovky v ulici Palackého a rozšíření chodníku do pobytové zóny s instalací laviček, zeleně, prostoru pro letní zahrádky, vystavení zboží apod. také s efektem zkrácení přechodu ve směru náměstí - muzeum
- doplnění cyklopruhů po obou stranách vozovky











NÁMĚSTÍ TGM

Hlavní holické náměstí je dnes přirozeným centrem města a po dílčí rekonstrukci a převedení tranzitní dopravy na obchvat funguje relativně dobře, bez vážných problémů. Působí však poněkud roztržštěným dojmem; prostoru dominuje automobilová doprava.

Náměstím se zabýváme také proto, že i pro pouhé udržení stavu (maloobchodní síť, ochota lidí na náměstí přicházet a zdržovat se zde) není samozřejmé a je třeba této věci věnovat systematickou péči

Potenciál pro zlepšení vidíme zejména v těchto oblastech:

1. ZKLIDNĚNÍ DOPRAVY

- úpravami a organizací dopravy zajistit, aby chodci a cyklisté byli na první místě, jako preferovaní uživatelé,
- pohyb aut po náměstí je nadále možný, ale pouze s maximálním ohledem na slabší účastníky provozu

2. LEPŠÍ NABÍDKA PRO ZASTAVENÍ A POBYT

- náměstí jako nutnou nákupní zastávku změnit v náměstí jako cíl pro pobyt, setkávání, schůzky a relaxaci
- vytvořit podmínky pro společenské akce typu trhů, oslav a kulturních atrakcí pro místní i návštěvníky



náměstí TGM dominuje automobilová doprava



NÁMĚSTÍ JAKO CÍL

Koncepci řešení náměstí uvozujeme přehledem jednotlivých kategorií ploch uplatňujících se na náměstí, a návrhem jejich základního uspořádání cílem zpřehlednit členění prostoru.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

- nelze ji vymístit nebo radikálně omezit, má význam ve vnitroměstské dopravě i v obsluze náměstí
- cílem je tedy potlačit její dominantní funkci a to
 - zúžením jízdních pruhů na minimum (2x3m + 2x1,5m cyklopruhy),
 - doplněním přechodů a míst pro přecházení
 - zbývající plochu náměstí převést do režimu obytné zóny

POHYB CYKLISTŮ

V souladu s výše uvedenými zásadami je pohyb cyklistů navržen podél hlavní komunikace ve vyhrazených cyklopruzích a mimo hlavní komunikaci ve sdíleném prostoru volně s ostatními účastníky dopravy.

PARKOVÁNÍ

Stejně jako v případě automobilového provozu, nelze ani parkování radikálně omezit vzhledem k dojížděcí do Holic jako do spádové obce na úřady, za lékaři apod.

Lze však do jisté míry (dle výsledků průzkumů) snížit kapacitu parkování, a to v první fázi o 20%, parkovací plochy rozptýlit po náměstí a zajistit pohodlnou prostupnost mezi zaparkovanými auty tak, aby netvořila bariéry pro užívání náměstí a pohledově zaparkovaná auta odclonit, např. nízkými živými stříhanými ploty.

Principem rozmístění parkovacích míst je tedy podélné parkování v zálivech kolem hlavní komunikace a kolmé parkování po obvodu náměstí ve vazbě na obsluhu domů.

Organizace parkování zůstává zachována s tím, že parkování je zpoplatněné a výškou poplatku je regulována poptávka po parkování přímo na náměstí vůči možnostem v okolí (např. parkoviště u KD).



Z hlediska městotvorných aktivit můžeme náměstí zjednodušeně rozdělit na dvě části s odlišným charakterem: obvodovou část podél domů a vnitřní prostor náměstí.

1.) PARTER – PŘÍZEMÍ DOMŮ A PROSTOR PŘED NIMI

Přízemí domů po obvodu náměstí je stěžejní pro život na náměstí, obchody a služby jsou důvodem návštěvy náměstí. Odtud se rozvíjí žádaný veřejný život. O vitalitu parteru je třeba pečovat, obchodní jednotky mají sílu jako celek - snížením počtu funkčních provozoven by ztratilo celé náměstí.

ZÁSADY ŘEŠENÍ

- chránit a rozvíjet souvislý obchodní parter tam, kde město má přímý vliv. Šířit povědomí mezi vlastníky a obyvateli. Vypracovat městskou vyhlášku, požadující aktivní parter.
- vytvořit podmínky pro pohodlný pěší pohyb, jako základní předpoklad pro dostupnost obchodních jednotek a obchůzku celého náměstí
- nabídnout prostor pro zahrádky, vystavení zboží dostatečnou dimenzí chodníku; požadovat dodržování pravidel záboru prostranství pro prevenci komplikací pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace
- opticky propojit parter s okolím tak, aby byla nabídka zřejmá a lákavá; a současně umožnit snadnou dostupnost v rámci celého náměstí

NÁVRH

Významným příspěvkem ke splnění těchto uvedených kritérií je zavedení režimu obytné zóny, dostatečně širokého prostoru bez členění na chodník a vozovku, samozřejmě s předností pěších.

2.) PLOCHA NÁMĚSTÍ – VNITŘNÍ PROSTOR

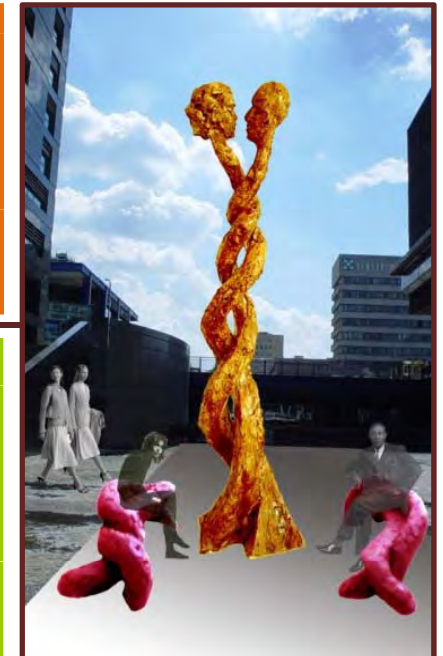
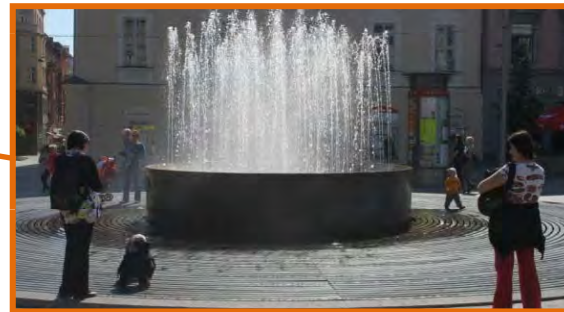
Střed náměstí je místem, kam chceme lákat, kam lidé zavítají nad rámec nutných pochůzek, za zábavou, odpočinkem...

- kvůli poměrně velkému měřítku náměstí je vhodné jej prostorově členit, ovšem při zachování možnosti přehlednou náměstí jako celek
- je důležité zlepšit nabídku vnitřní části náměstí a dobře ji propojit s obvodem náměstí

POJETÍ VNITŘNÍHO PROSTORU NÁMĚSTÍ

Vnitřní prostor náměstí by měl pro pestrou a atraktivní nabídku vytvářet prostředí s různým charakterem, jak je zobrazuje toto schéma:

- Do severní část se může při trvalém nebo i časově omezeném vymístění parkujících aut vrátit tržní využití náměstí (trh s určitou kulturní úrovní – farmářský, řemeslný, apod.) Tato část může být také reprezentativním prostorem pro různé společenské oficiální akce města.
- Střední část, pomyslné těžiště náměstí, které „provazuje“ všechny jeho části je ústředním místem neformálního společenského života – zastavení u kašny, setkání se známými, pozorování života běhu města...
- Jižní části ponecháváme „zelený“ charakter, který by neměl na náměstí chybět. Jednak kvůli poptávce po zeleni přímo v centru města, pak také kvůli zajištění příznivého mikroklimatu a zadržování dešťové vody.
- Neměli bychom opomenout čtvrtý dílčí prostor, oddělený vozovkou. Povýšení tohoto místa z pouhého parkoviště na svébytný kus náměstí může podpořit instalace výrazného výtvarného objektu (na obrázku studie Meeting pointu autora Michala Trpáka)





ROZPRACOVÁNÍ PRINCIPŮ – NÁVRH 1

Převedení koncepce do konkrétního návrhu může mít mnoho podob. Záleží na zdůraznění toho kterého aspektu a rozhodnutí vyžaduje hlubší a důkladnější diskusi a zvažení jednotlivých variant. Ve větší podrobnosti předkládáme dvě varianty úpravy náměstí.

Výkres zobrazuje poměrně věrné převedení předchozího schématu do návrhu členění ploch. V severní části parkoviště variabilně využitelné pro trhy a společenské akce. Uprostřed místo setkávání u kašny a jižní relaxační zelená část s pobytovým trávníkem a herními prvky pro děti. Vnitřní část je vymezena výraznými stromořadími, která přináší v létě stín, ale současně zachovávají průhled náměstím pod svými korunami. Barevně jsou odlišena parkovací stání, viditelné jsou dostatečně dimenzované průchody mezi nimi i živé ploty, které auta odcloní od pobytového prostoru. Samozřejmostí je doplnění vhodným mobiliářem – lavičkami na místech s dobrým výhledem a „krytými zády“.

Zvýrazněny jsou také budovy významné z hlediska života na náměstí – na východní (pravé) straně náměstí je to poliklinika a prodejna Albert, na západní (levé) straně objekt cukrárny s potenciálem nového magnetu – nabídky aktivit pro návštěvníky náměstí. Nástavba a dostavba by kromě stávající cukrárny/kavárny vytvořila prostor pro infocentrum a městskou výstavní galerii.

„zelená“ část náměstí má v dnešní době své opodstatnění



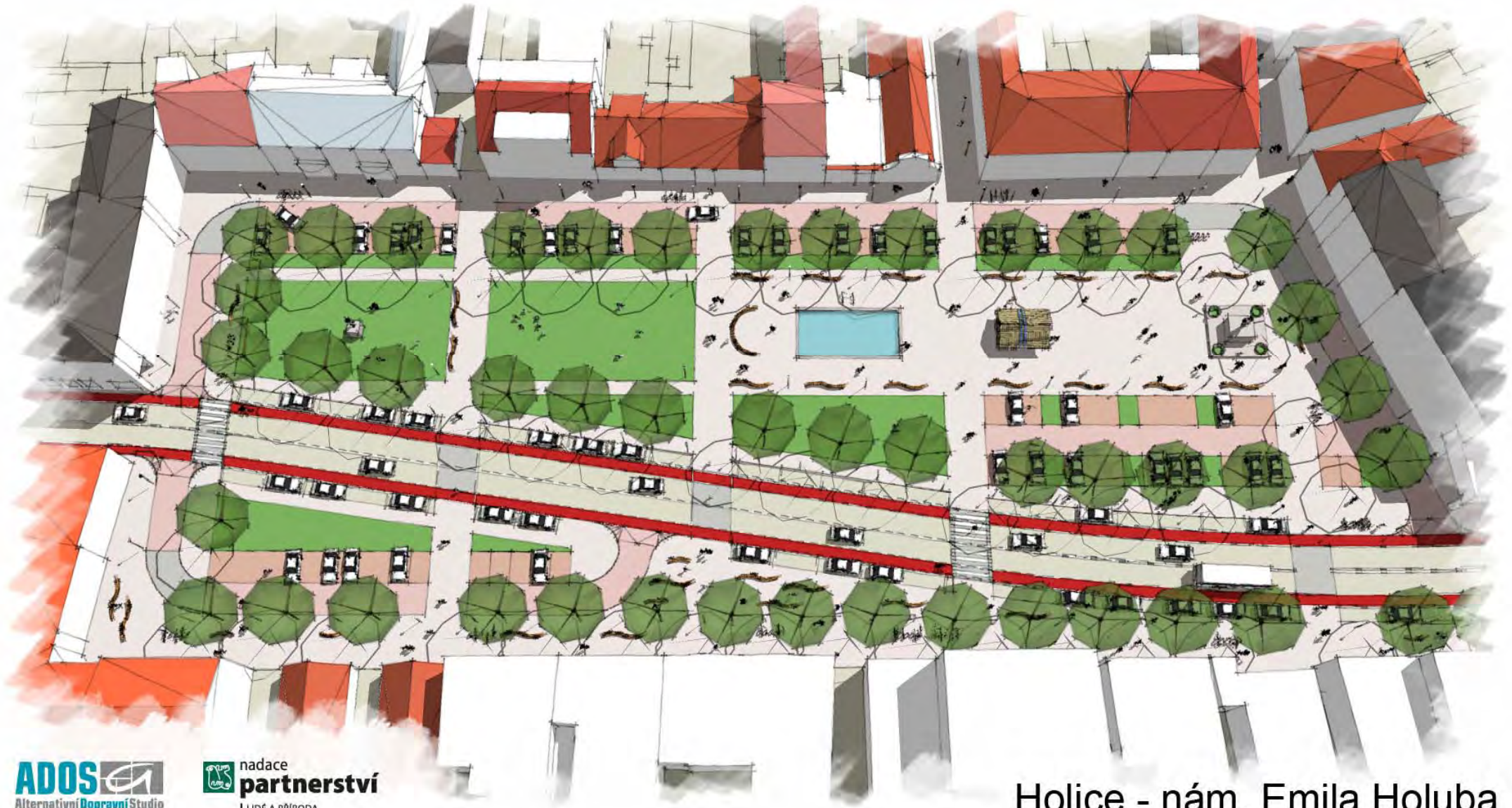
ROZPRACOVÁNÍ PRINCIPŮ – NÁVRH 2

Druhou variací na koncepční úpravu náměstí s důrazem na jeho obyvatelnost je toto řešení, které zdůrazňuje hlavní osu posunutou do klidového prostoru mimo průběh hlavní komunikace.

Tento návrh zvýrazňuje hlavní osu s dominantou sochy dr. Emila Holuba. Současně předpokládá permanentní zrušení části velkoplošného parkoviště a naopak ponechává stabilní parkovací místa mimo hlavní osu. Severní části prostranství dominuje výrazný vodní prvek (samozřejmě ale může být situován i v těžišti náměstí) další principy uvedené v koncepčním schématu zůstávají zachovány. Tento návrh navíc uzavírá průjezd z ulice Komenského s cílem dopřát naopak pěším velkorysý a pohodlný průchod do historické části v okolí kostela západně od náměstí. V kolmém směru jsou kromě tohoto spojení navrženy další výrazné spojnice obvodu náměstí a jeho středu. Na hlavní ose je kromě zmíněné sochy dr. Holuba a vodního prvku navržen také objekt „africké chýše“ – pavilonu pro příležitostné programy ve vazbě na rezonující africké téma. Tento pavilon by mohl mít podobu skládané dřevostavby - originální, mobilní a dočasné. Součástí návrhu je přejmenování náměstí na náměstí Emila Holuba.

vodní prvek by měl být kontaktní a živý – s tryskající vodou











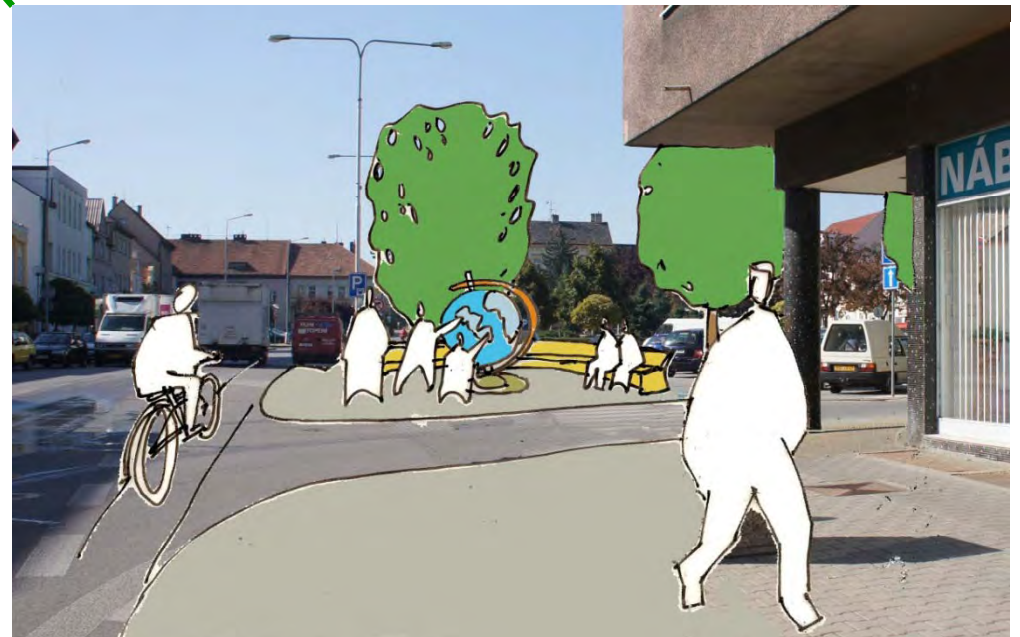
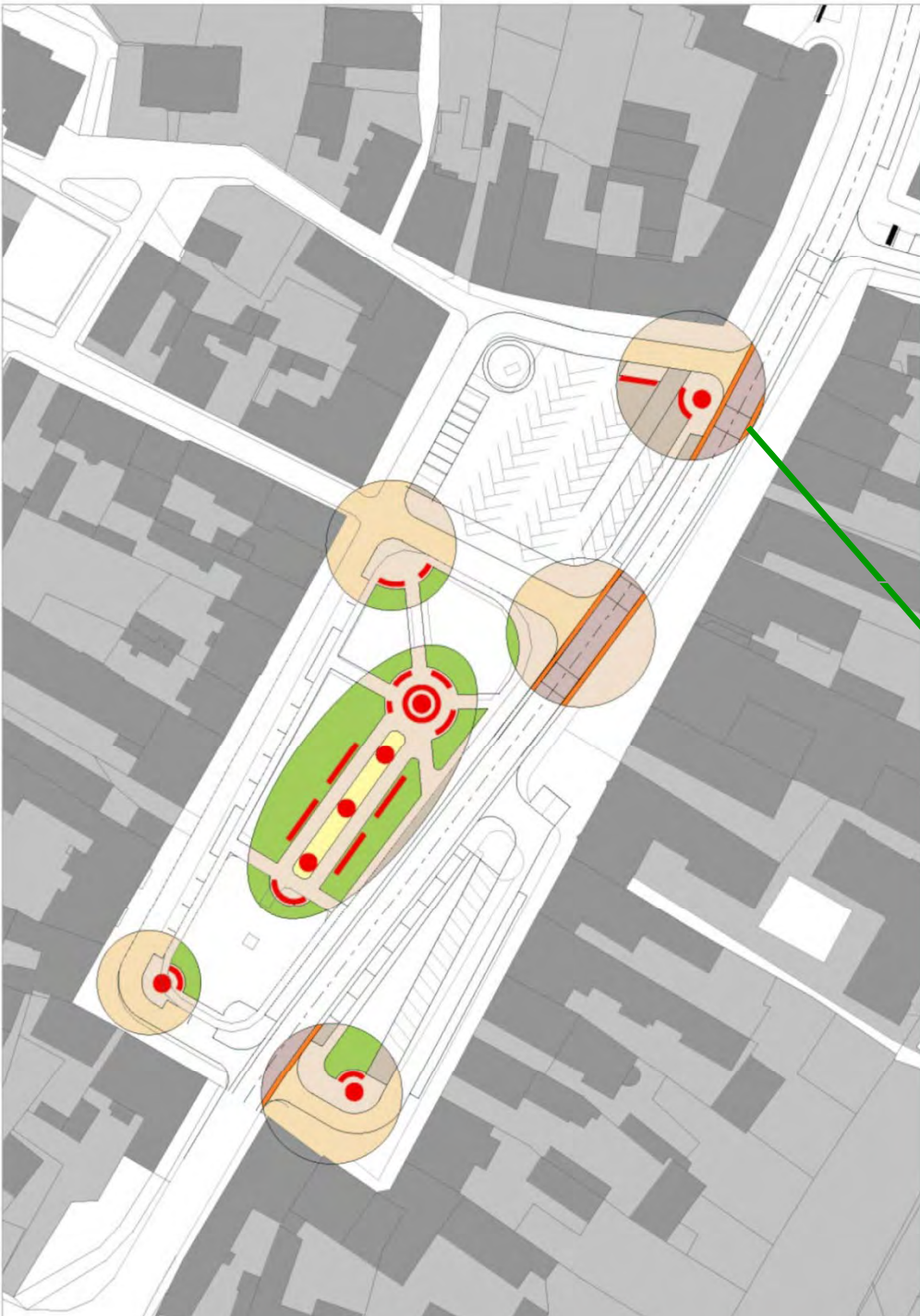


DÍLČÍ ZLEPŠENÍ: MALÉ NÁKLADY, VELKÝ EFEKT

Při úvahách o zvýšení pobytové kvality náměstí jsme se pokusili vytipovat také takové úpravy, které lze realizovat postupně, úpravou dílčích míst v rámci stávajícího stavu, s maximálním respektem k dané situaci. Dále uvádíme několik takových možností.

NÁROŽÍ PŘI ÚSTÍ HOLUBOVY ULICE

Při příchodu na náměstí ve směru od radnice přivítá návštěvníka rozlehlé parkoviště. Úpravou nároží by se tak výrazně změnila image náměstí, byl by vytvořen záchytný bod, místo zastavení. Toto prostranství by mohlo mít podobu posezení kolem interaktivního globu, tematicky spojeného s cestovatelskou vášní věhlasného rodáka. Zároveň by byla pohledově i funkčně oddělena plocha parkoviště.



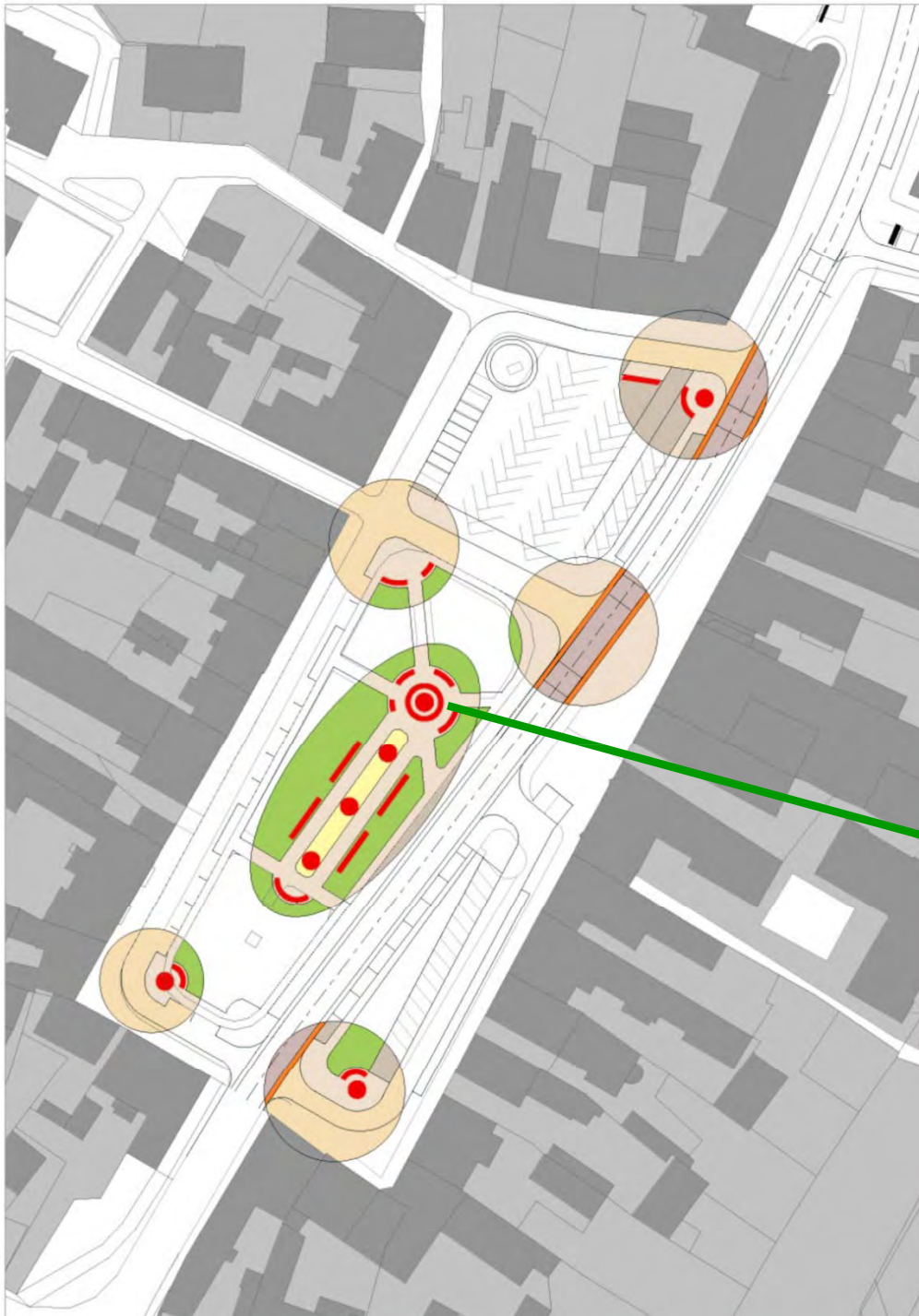
DÍLČÍ ZLEPŠENÍ: MALÉ NÁKLADY, VELKÝ EFEKT

KAŠNA A ÚPRAVA JEJÍHO OKOLÍ

Výše uvedené koncepční schéma vyzdvihuje význam centrálního bodu náměstí, jako místa, které by mělo být pojítkem mezi okraji náměstí a současně atraktivním lákadlem pro návštěvníky.

Je zde potenciál v úpravě stávajícího skromného vodního prvku, který se nachází v geometrickém středu náměstí a váže se k němu historická zpráva o komplikovaném a nezdařilém hloubení studně.

Z hlediska atraktivity vodního prvku je důležité, aby voda byla „pohyblivá“ – tekoucí nebo tryskající, dále aby byl umožněn snadný přístup k vodě a možnost se vody dotýkat a pro různé příležitosti nabídnout posezení kolem vody jak na stupních, tak samozřejmě na lavičkách s výhledem na vodu a okolní dění, které tato atrakce vyvolá.

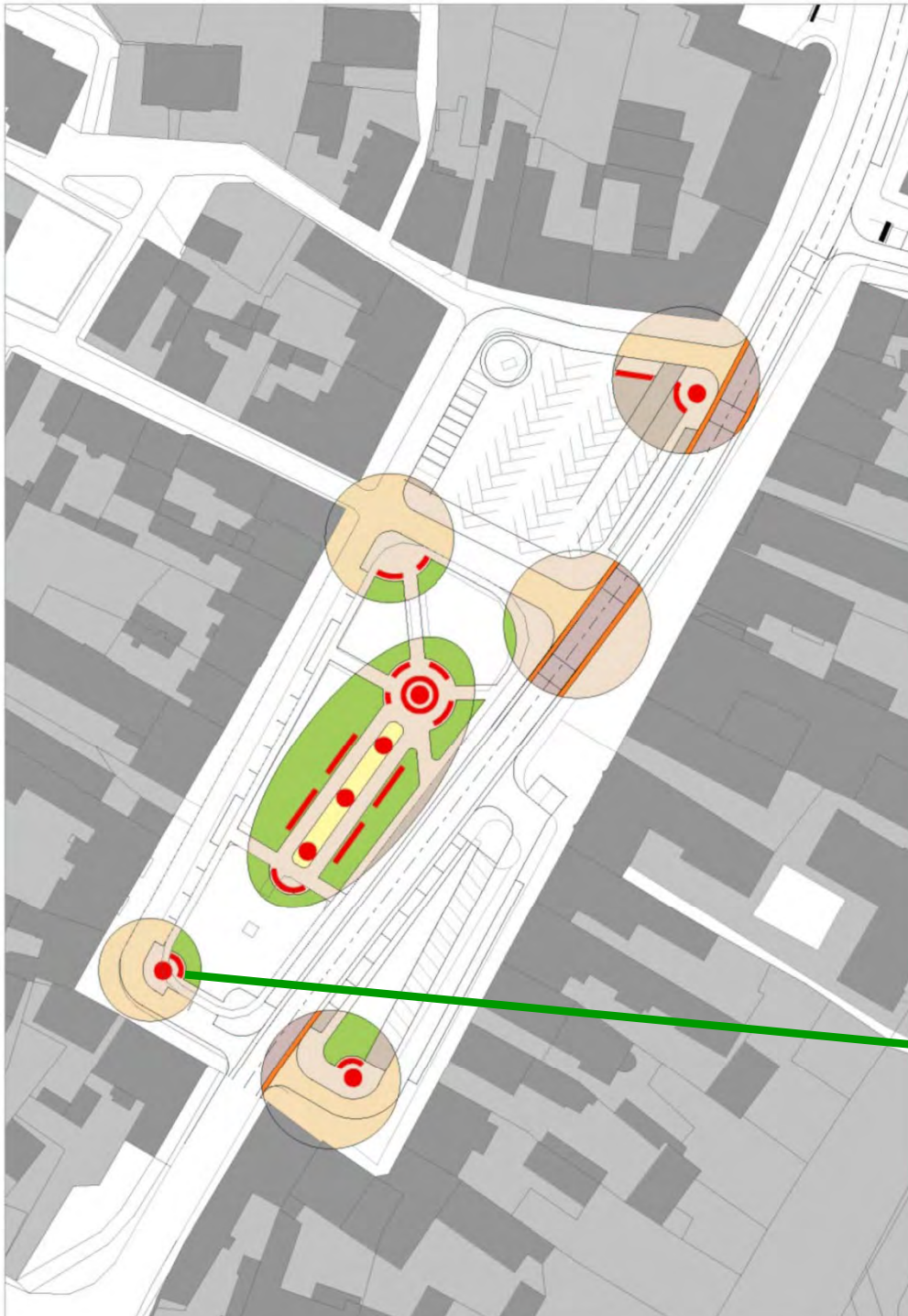


DÍLČÍ ZLEPŠENÍ: MALÉ NÁKLADY, VELKÝ EFEKT

JIHOZÁPADNÍ STRANA NÁMĚSTÍ

Další z krystalizačních bodů pro oživení náměstí je nároží u pizzerie. Tato část náměstí je v současnosti skryta stranou za parkovou částí a stromořadím. Místu by prospělo „otevření“ směrem do parku a posílení významu nároží před pizzerií, například rozšířením nároží na místo dnešního prostoru pro parkování.

V souladu s koncepcí je také postupné sjednocení chodníku a vozovky do souvislé obytné zóny dávající lepší podmínky procházkám po náměstí a jeho „obývání“. Tato úprava by rovněž nemusela být příliš nákladná – a jak bylo řečeno, kvalitní předprostor před obchodními jednotkami je pro živé náměstí zásadní.



II. NÁVRHOVÁ ČÁST

DALŠÍ LOKALITY V CENTRU:

SOKOLSKÝ PARK
OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU
OKOLÍ KOSTELA
AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

OKOLÍ KULTURNÍHO DOMU

Prostor před kulturním domem a muzeem je esteticky dobře upraven. Otázkou je, zda by místo nemohlo být živějším bodem lidských kontaktů v tomto „kulturně-sportovním okrsku“ podél ulice Holubovy.

Náměty k oživení:

- přesunutí či rozšíření letní zahrádky restaurace zpoza budovy před ní
- poutač s funkcí lavičky ve volném prostoru před kulturním domem a muzeem
- prostor pro mobilní venkovní výstavy a instalace
- doplnění aleje na východní straně ulice pro zlepšení mikroklimatu a posílení svébytného charakteru této části města



1) neformální kavárenská zahrádka,
2) mobilní výstava fotografií,
3) chybějící stromy v jinak působivém stromořadí v Holubově ulici



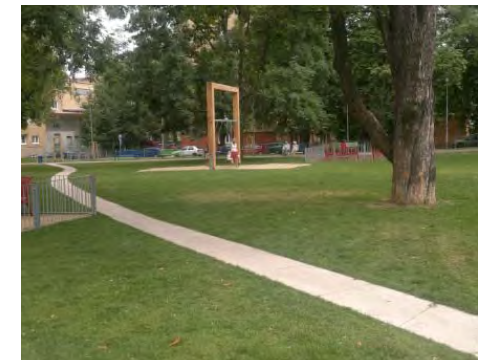
SOKOLSKÝ PARK

Historický park před sokolovnou na nároží Holubovy a Růžičkovy ulice je důležitý zejména ve vazbě na přilehlé školní budovy, resp. jejich žáky, kteří kde mohou najít zajímavé místo trávení volného času a přestávek. Navrhujeme respektovat původní charakter a zároveň vložit do parku současnou vrstvu reagující na dnešní poptávku.

Zajištění bezpečnosti při překonání vozovky je základním předpokladem. Toho lze dosáhnout zvýšením vozovky do úrovně chodníku v předprostoru vstupů do škol, jak je vyznačeno ve výkrese.

Další navrhovaná opatření pro zvýšení kvality parku jsou:

- odstranění přerostlé zeleně pro zpřehlednění parku a zvýšení pocitu bezpečí
- vytvoření zpevněné plochy v centrální části s přímou dostupností ze škol
- možnost tzv. druhotného sezení, které je pro školáky lákavé
- vydláždění pěšin vyšlapaných napříč geometrickým členěním parku



- 1) přerostlá zeleň v Sokolském parku,
- 2) vydláždění pěšiny napříč parkem
- 3) příklad tzv. druhotného sezení

OKOLÍ KOSTELA

V historické a klidné části města v okolí kostela vidíme potenciál v zachování charakteru a zvýšení kvality tak, aby místo bylo příjemným cílem vycházek místních obyvatel i návštěvníků města.

Návrh opatření zahrnuje:

- uspořádání prostoru doplněním souvislých chodníků a zvýšením celého okolí kapličky do úrovně chodníku, obdobně jako Komenského ulici od jejího zúžení směrem k náměstí
- obnova stromořadí a doplnění laviček pro vytvoření charakteru promenády
- řešení možnosti zpřístupnění farní zahrady v omezeném a kontrolovaném režimu
- esteticky a funkčně upravit nároží naproti faře do podoby místa zastavení (s lavičkou, výtvarným objektem apod.)



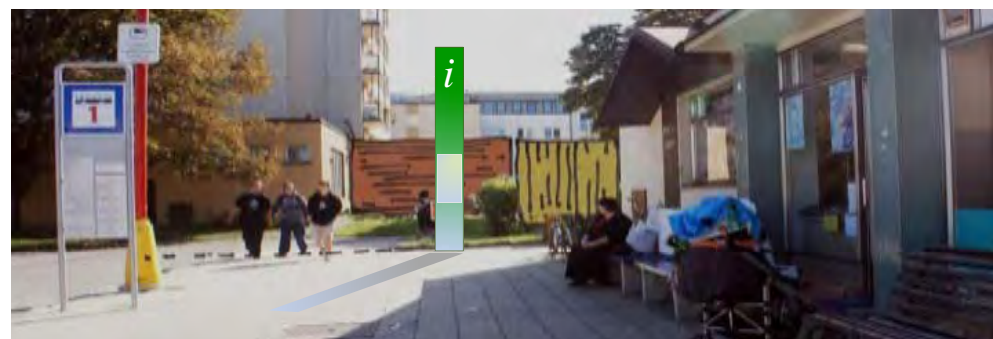
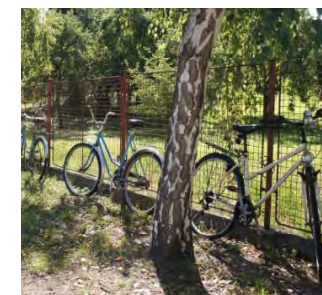
- 1) zpustlá farní zahrada a neupravený prostor před kostelem
- 2) zajímavé prostranství naproti farní budově
- 3) klidový prostor s dnes již bývalým stromořadím

AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

by mělo velmi dobře sloužit každodennímu provozu pravidelných cestujících a zároveň by mělo být důstojnou vstupní branou do města vítající návštěvníky. Poloha v rámci města má své nevýhody (autobusy zajíždí mezi obytnou zástavbu), ale zároveň převažují výhody v podobě výborně dostupného uzlu veřejné dopravy v centru města.

Doporučené úpravy se zaměřují na tyto body:

- Z prověření parametrů dopravy vyplývá, že dopravní plochy autobusového nádraží nelze nijak podstatně redukovat, v tomto kontextu je navrženo pouze dílčí zvětšení a doplnění chodníkových ploch (např. na přístupu k náměstí)
- Pro funkčnost a městský charakter prostoru je důležitá kvalita případných dostaveb (polyfunkční využití, aktivní parter, dodržení uliční čáry)
- Doplnění služeb a zázemí pro cestující (dobrým příkladem je Litomyšl, kde ve výpravní budově vymezující zastřešené nástupiště najdeme například kavárnu nebo pekařství)
- Z hlediska pohody cestujících a kombinace druhů dopravy doporučujeme doplnit lavičky a stojany pro parkování kol
- Dále pocit z prostoru vylepší úprava prostoru parčíku mezi autobusovým nádražím a ulicí Bří Čapků a odclonění otevřeného dvora radnice
- Na místě by měl být umístěn výrazný informační bod, jako základní navigace návštěvníků



II. NÁVRHOVÁ ČÁST

**INTERPRETACE MÍSTNÍHO DĚDICTVÍ
A ROZVOJ TURISTICKÉHO RUCHU**

INTERPRETACE MÍSTNÍHO DĚDICTVÍ A ROZVOJ TURISTICKÉHO RUCHU

jsou rozsáhlým samostatným tématem, které jsme brali v úvahu v souvislosti s oživením centra města. Předkládáme ke zvážení a rozpracování následující náměty:

PROCHÁZKOVÉ POZNÁVACÍ TRASY MĚSTEM

- Existující materiál „Tři procházky po holicích“ aktualizovat a doplnit kvalitním plánkem trasy, spolu s vyznačením jednotlivých okruhů v terénu (možná jako šlápěje Holuba/holuba?)

KONTAKTNÍ MÍSTA NÁVŠTĚVNÍKŮ

- Stávající informační centrum v kulturním domě ve vazbě na Africké muzeum má svoji logiku. Většina návštěvníků však přichází hledat informace na náměstí, do přirozeného centra města – zde se nabízí využití objektu cukrárny (viz návrh náměstí), jako kontaktního místa, které bude životaschopné díky spojení několika funkcí (výstavy, galerie, občerstvení, prodej suvenýrů). Informační bod by neměl chybět ani na autobusovém nádraží.

ZAPOJENÍ PODNIKATELŮ

- Návštěvníký ruch by měl fungovat pokud možno přirozeně, bez dotací, a naopak by měl městu přinášet profit. Pro zapojení podnikatelů by stálo za prověření vydání slevové karta „holubinky“, se kterou získají např. návštěvníci muzea zvýhodnění (a tedy motivaci) pro využití služeb místních podnikatelů.
- V oblasti zvýšení atraktivity náměstí předkládáme k úvaze možnost vstřícnosti vůči zájemcům o zřízení letní zahrádky, za podmínky, že se jedná o žádoucí oživení veřejného prostoru
- Zapojení podnikatelů do vytváření kalendáře akcí během roku je další možností s cílem naplnění ubytovacích kapacit a obecně zvýšení podnikatelských příležitostí

PREZENTACE MĚSTA

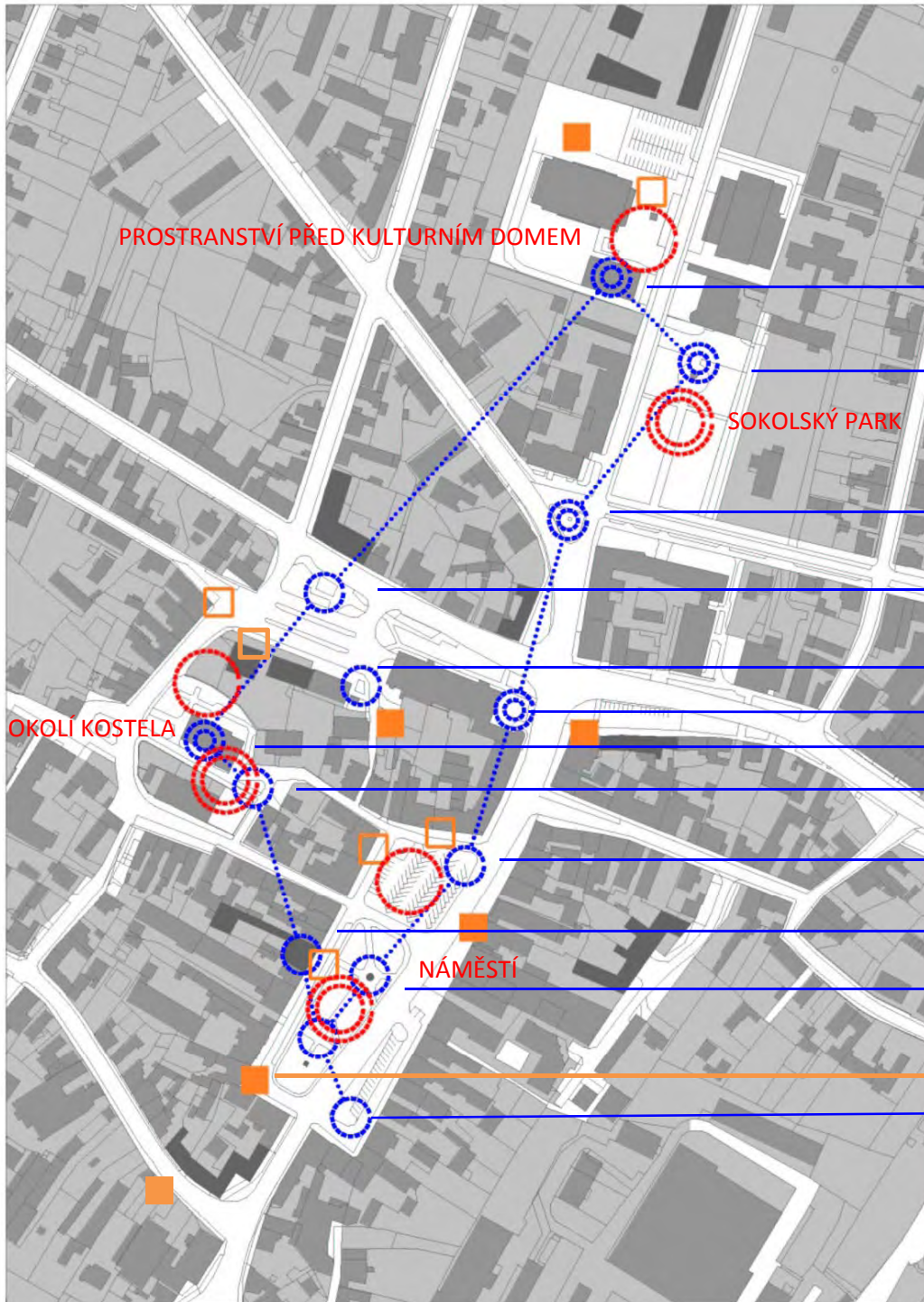
- Samozřejmě že město o sobě musí dát náležitě vědět. Týká se to prezentace na webu, ale také v reálu – například poutačem na kruhovém objezdu v situaci, kdy většina motorizovaných cestujících už při existenci silničního obchvatu Holice míjí.
- Veřejná prostranství jsou příležitosti pro mimořádné akce typu sochařského symposia apod.



příklady nevšední interpretace historie a zajímavostí

POTENCIÁL CENTRA MĚSTA

Tato mapka shrnuje zajímavá místa pro relaxaci v centru města zejména pro místní, ale i návštěvníky (červeně). Dále zobrazuje návrh trasy Po stopách Emila Holuba - objevitelské výpravy centrem Holic (modře) a pro doplnění jsou znázorněny stávající i potenciální letní zahrádky jako další příležitosti pro oživení veřejného prostoru.



MUZEUM A OKOLÍ – VÝCHOZÍ A CÍLOVÝ BOD

SOKOLSKÝ PARK – ARCHITEKTURA SOKOLOVNY

SOKOLSKÝ PARK

SOCHA DR. EMILA HOLUBA

ZAÍMAVOST O CESTOVÁNÍ V SOUVISLOSTI S AUTOBUSOVÝM NÁDRAŽÍM
PRVNÍ LINKA VEŘEJNÉ DOPRAVY

INFOPOINT PRO CESTUJÍCÍ AUTOBUSEM

OKOLÍ KOSTELA

MODEL RODNÉHO DOMU EMILA HOLUBA

POZORUHODNÝ KOSTEL, KAPLIČKA A DOMY V OKOLÍ

ZASTAVENÍ NA TÉMA HISTORIE HOLIC APOD.

GLOBUS

VÍCEÚČELOVÝ OBECNÍ DŮM „CUKRÁRNA“

NÁMĚSTÍ

KAŠNA A HERNÍ PRVKY NA NÁMĚSTÍ

LETNÍ ZAHŘÁDKY STÁVAJÍCÍ / POTENCIÁLNÍ

MODERNÍ ARCHITEKTURA – HOLICE VE 20. STOLETÍ