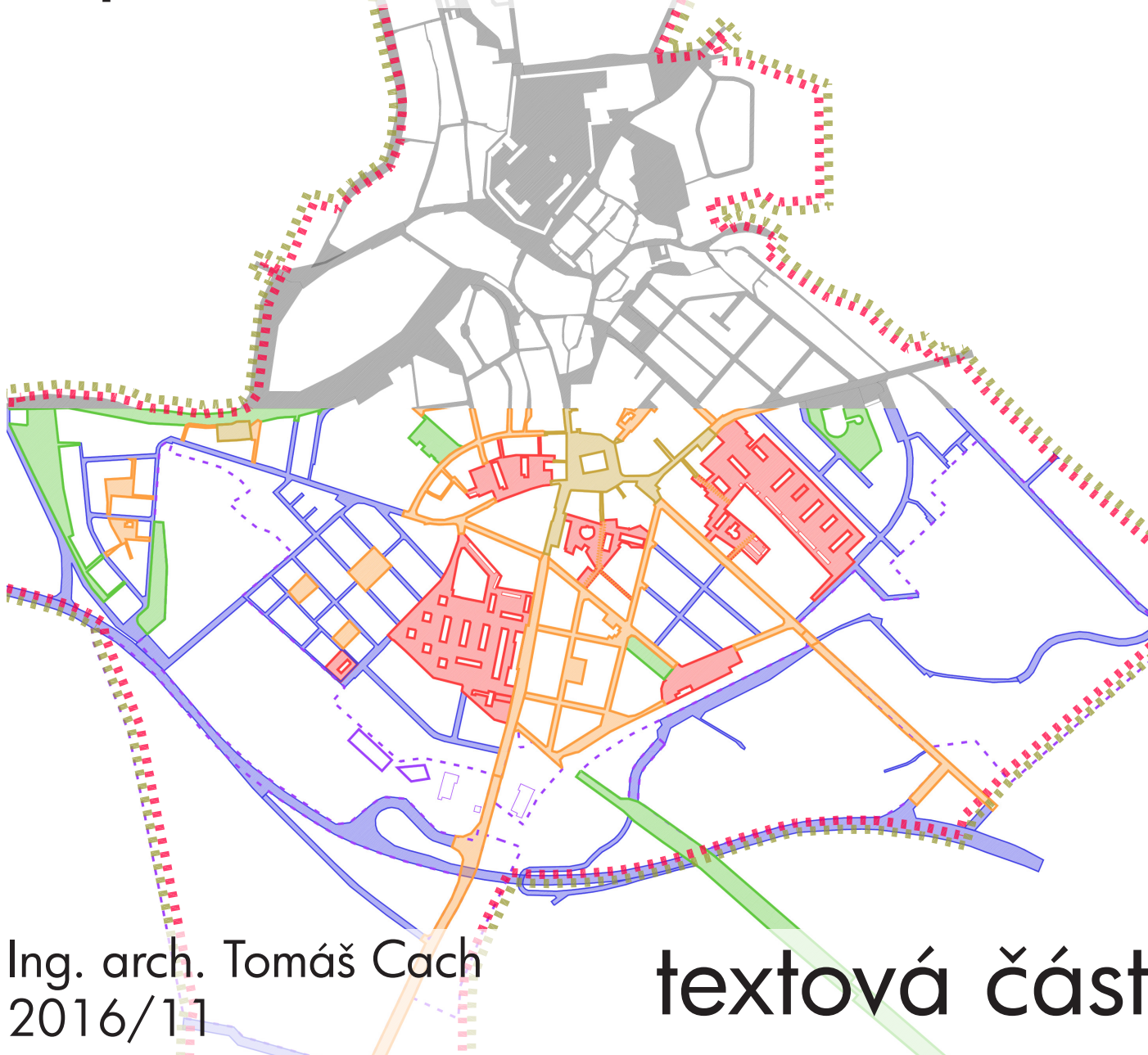


# Územní studie veřejných prostranství města Mnichovo Hradiště a jeho okolí



Ing. arch. Tomáš Cach  
2016/17

textová část



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Integrovaný regionální operační program



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



EVROPSKÁ UNIE  
Evropský fond pro regionální rozvoj  
Integrovaný regionální operační program



**MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR**

Tento projekt je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Zadavatel:

**Městský úřad Mnichovo Hradiště**

**Odbor výstavby a životního prostředí**

Masarykovo náměstí 1, 295 21 Mnichovo Hradiště

email: [rozvoj@mnhradiste.cz](mailto:rozvoj@mnhradiste.cz)

Zpracovatel:

**Ing. arch. Tomáš Cach**

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

telefon: +420 739 425 891 / email: [tomascach@gmail.com](mailto:tomascach@gmail.com)

Odpovědný projektant:

Ing. arch. Ivan Lejčar, atelier ALEJ

Bubenečská 43, 160 00 Praha 6



# Obsah

<b>Výkresy</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>4</b>
<b>Širší vztahy</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>5</b>
<b>Bariéry</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>6</b>
<b>Problémový výkres</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>8</b>
<b>SWOT analýza</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>10</b>
 <b>KRAJINA (celé území)</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	 <b>12</b>
<b>Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>13</b>
<b>Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>18</b>
<b>Koncepce stromořadí, významná VP obcí (návsi)</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>26</b>
 <b>MĚSTO MNICHOVO HRADIŠTĚ</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	 <b>32</b>
<b>Vymezení rozhraní město – krajina</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>33</b>
<b>Veřejná prostranství – vymezení stávajícího rozsahu</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>34</b>
<b>Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>35</b>
<b>Koncepce zelených pásů a propojení</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>42</b>
<b>Dopravně-urbanistické řešení automobilového provozu</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>44</b>
<b>Ideový koncept řešení problémů dopravy v klidu</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>48</b>
 <b>Silnice č. 610 – zklidnění v intravilánu</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	 <b>49</b>
<b>Priority, etapizace</b>	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	<b>50</b>

# Výkresy

## Kontext

- A.01 Širší vztahy – vymezení řešeného území
- A.02 Bariéry
- A.03 Problémový výkres

## Krajina (celé území)

- K.01 Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)
- K.02 Bezmotorová prostupnost území (koncepte prostoru z hlediska cyklodopravy)
- K.03 Koncepte stromořadí a významná veřejná prostranství obcí (návsi)

## Město (vybraná část území)

- M.01 Vymezení rozhraní města a krajiny
- M.02 Veřejná prostranství – vymezení stávajícího rozsahu
- M.03 Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu
- M.04 Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)
- M.05 Bezmotorová prostupnost území (koncepte prostoru z hlediska cyklodopravy)
- M.06 Koncepte stromořadí
- M.07 Koncepte zelených pásů a propojení
- M.08 Provozní dopravně-urbanistické řešení
- M.09 Ideové řešení dopravy v klidu

## Ostatní doplňující

- P.01 Priority a etapizace
- R.NN Silnice č. 610 – vzorové řezy

# Širší vztahy

(výkres A.01)

## Umístění řešeného území

Město Mnichovo Hradiště a jeho okolí se nachází v severovýchodní části Středočeského kraje mezi Mladou Boleslaví a Turnovem.

Území je jednou ze vstupních bran do CHKO Český ráj, kterým je vymezeno na západní straně. Ze severní a východní strany jej ohraničuje řeka Jizera. Z jihu je navazující území odděleno nejvolněji zemědělskou krajinou mezi Bakovem nad Jizerou na západě a obcemi Kněžmost a Boseň na východě.

Z hlediska dostupnosti územím přímo prochází celostátně významná silniční i železniční infrastruktura. Kompozičně i provozně je nejvýznamnější dálnice D10 z Prahy do Turnova, která území protíná severojižně v těsném sousedství města Mnichovo Hradiště i skal Českého ráje.

Železniční trať č. 070 v souběžném koridoru je i po 150 letech stále jednokolejná a neelektrizovaná, čímž je její konkurenceschopnost poněkud limitovaná.

## Vymezení řešeného území

Řešeným územím jsou:

- samotné město Mnichovo Hradiště;
- krajina a spádové obce v jeho okolí.

Správní obvod města včetně jeho místních částí je vymezen katastrálními územími:

- Dneboh
- Hoškovice
- Lhotice u Bosně
- Mnichovo Hradiště
- Olšina
- Podolí u Mnichova Hradiště
- Sychrov nad Jizerou
- Veselá u Mnichova Hradiště





# Bariéry

(výkres A.02)

## klíčová přírodní bariéra

### – řeka Jizera:

- v rámci řešeného území možnost překonání pouze na 4 místech
- 2x přímá délka omezení prostupnosti území cca 4 km (samotná bariéra řeky je delší s ohledem na její meandrování apod.)



## lokální přírodní bariéry

### – skalní útvary:

- zejména v CHKO Český ráj, především pak PP Příhrazské skály





# Bariéry

(výkres A.02)

## hlavní umělé bariéry liniové

### – dopravní stavby:

- dálnice D10 – přetnutí přirozených historických vazeb (například Husova alej, stará silnice z Mnichova Hradiště na Dobrou Vodu apod.)
- letiště – bariéra v délce přes 2,5 km (resp. aktuálně související plocha o rozloze cca 1,5 x 3,3 km)
- železnice – obdobně jako dálnice D10, ale s reálnou možností překonávání



## hlavní umělé bariéry plošné

### – výrobní a průmyslové areály, brownfieldy:

- bývalý areál Liaz
- areály v jižní a jihovýchodní části města apod.





# Problémový výkres

(výkres A.03)

## Pozitivní hodnoty

### **významné historické stavby a pamětihodnosti:**

- areál zámku Mnichovo Hradiště
- areál kapucínského kláštera v Mnichově Hradišti
- historická zástavba města Mnichovo Hradiště
- zřícenina záměčku Zásadka

### **citlivě rekonstruovaná vybraná významná veřejná prostranství v centru Mnichova Hradiště**

### **relativně dobře zachovalá většina místních částí z hlediska charakteru a způsobu zastavění**

- např. návsi, rozmístění a charakter budov, bez negativního rozrůstání do krajiny apod.
- zejména Hoškovice, Podolí, Sychrov, Hradec, Dobrá Voda

### **přírodně cenné lokality (atraktivní i turisticky):**

- CHKO Český ráj, zejména PP Příhrazské skály (zvláště pak Drábské světničky, Klamora, Studený průchod apod.)
- přírodní památka Vrch Káčov („vulkanický suk“)
- údolí řeky Jizery (zejména u Hradce)

### **stromořadí v krajině:**

- mnoho ovocných stromořadí (z části přestárých a zanedbaných, lokálně obnovených) podél historických cest – silnic
- vzrostlá alej podél silnice (s pěším pásem) mezi Mnichovým Hradištěm a Hoškovicemi
- vzrostlá lipová alej mezi ulicí Nákladní a lesem u Horky





# Problémový výkres

(výkres A.03)

## Problémy, negativní hodnoty

**zcela nevhodná suburbanizace v severní části Mnichova Hradiště**

- zejména nevhodné umístění a způsob zástavby se špatně prostupnou uliční sítí
- v prostoru vhodném pro zachování volné krajiny v návaznosti na historické hodnotné stavby



**zabírání hodnotné volné krajiny soukromými areály**

- např. západně od Podolí – u lesa s dobrým rozhledem, zemědělský půdní fond vs. rozsáhlé viladomy



**problémová bariérovost zejména některých dopravních staveb a areálů, viz „bariéry“**

**zanedbaný prostor Masarykova náměstí v Mnichově Hradišti**

- dominantní plochy pro motorový silniční provoz
- zatížení průjezdnou automobilovou dopravou (avšak snesitelnou intenzitou)



**lokální necitlivé zásahy do veřejných prostranství**

- například forma provedení parkoviště V Lípách x Za Zámeckou zdí



# SWOT analýza

## SILNÉ STRÁNKY (strengths)

viz problémový výkres  
– pozitivní hodnoty

**krátké vzdálenosti v rámci zástavby města**

- většina zdrojů a cílů po městě dosažitelná během několika minut jízdy na kole

**železniční stanice ve městě**

- dobře dostupná

**atraktivní přírodní zázemí pro rekreaci a turistiku**

## SLABÉ STRÁNKY (weaknesses)

viz problémový výkres  
– problémy, negativní hodnoty

**přírodní bariéry**

- řeka Jizera, průmyslové areály, dálnice D10...

**majetkoprávní vztahy bránící prostupnosti území**

- některá důležitá propojení jsou na soukromých pozemcích
- neformální fungující propojení není možné potvrdit a revitalizovat stavebně
- některé poptávané vazby, včetně historických cest, jsou fyzicky neprostupné (oplocení)

## PŘÍLEŽITOSTI (opportunities)

**revitalizace významných veřejných prostranství**

- návsi obcí
- lokality v krajině (boží muka apod.)

**veřejná doprava**

- terminál veřejné dopravy Mnichovo Hradiště (železnice, autobusy, P+R, B+R...)
- revitalizace autobusových zastávek (bezbariérovost, mobiliář, přístupnost...)

**stromořadí a aleje**

- obnova (revitalizace) a výsadba nových

**zprostupnění veřejných prostranství na území města**

- propojení jednotlivých částí veřejných prostranství (ulice, cesty, parkoviště apod.), které jsou dnes fyzicky odděleny nebo pouze živelně zprostupněny (vyšlapané cesty apod.)
- plošné zklidňování v rámci zastavěného území
- mimo hlavní komunikace dále zavádět zóny 30
- prakticky všechny jednosměrné komunikace lze řešit jako tzv. „cykloobousměrky“

**zklidnění průtahu městem**

- výrazná humanizace se zlepšením chodníků, zřízením jízdních pruhů pro cyklisty a doplněním stromořadí v převážné délce úseku

**kultivovaný rozvoj infrastruktury a nové zástavby**

- v rámci nových rozvojových projektů zajištění mnohem lepší kvality veřejných prostranství včetně pěší a cyklistické prostupnosti

## HROZBY (threats)

**technokratický rozvoj dopravní infrastruktury a nové zástavby**

- v případě vybudování obchvatu zpřetrhání stávajících oficiálních i neoficiálních propojení a vytvoření obtížně bezpečně překonatelné bariéry
- v rámci nových rozvojových projektů nedostatečné zohlednění pěší a cyklistické dopravy (obdobně jako dosud) s vytvářením bariér v území a nutností dlouhých cest i pro lokální pohyb (slepé neprostupné oblasti apod.)

**pokračování suburbanizace na úkor volné krajiny**

- zejména severně od zástavby Mnichova Hradiště nebo v dalších obcích
- např. Dolení Kruhy, západ obce Podolí atd.

**budování zbytných komunikací**

- zvýšení fragmentace prostoru a preference automobilové dopravy na úkor ostatních druhů dopravy a hodnot v území
- např. severní obchvat Mnichova Hradiště

**necitlivá modernizace železniční trati**

- nevhodným technokratickým způsobem provedené zdvoukolejnění trati
- vytváření nových bariér v území likvidací stávajících úrovnových křížení bez jejich odpovídající náhrady

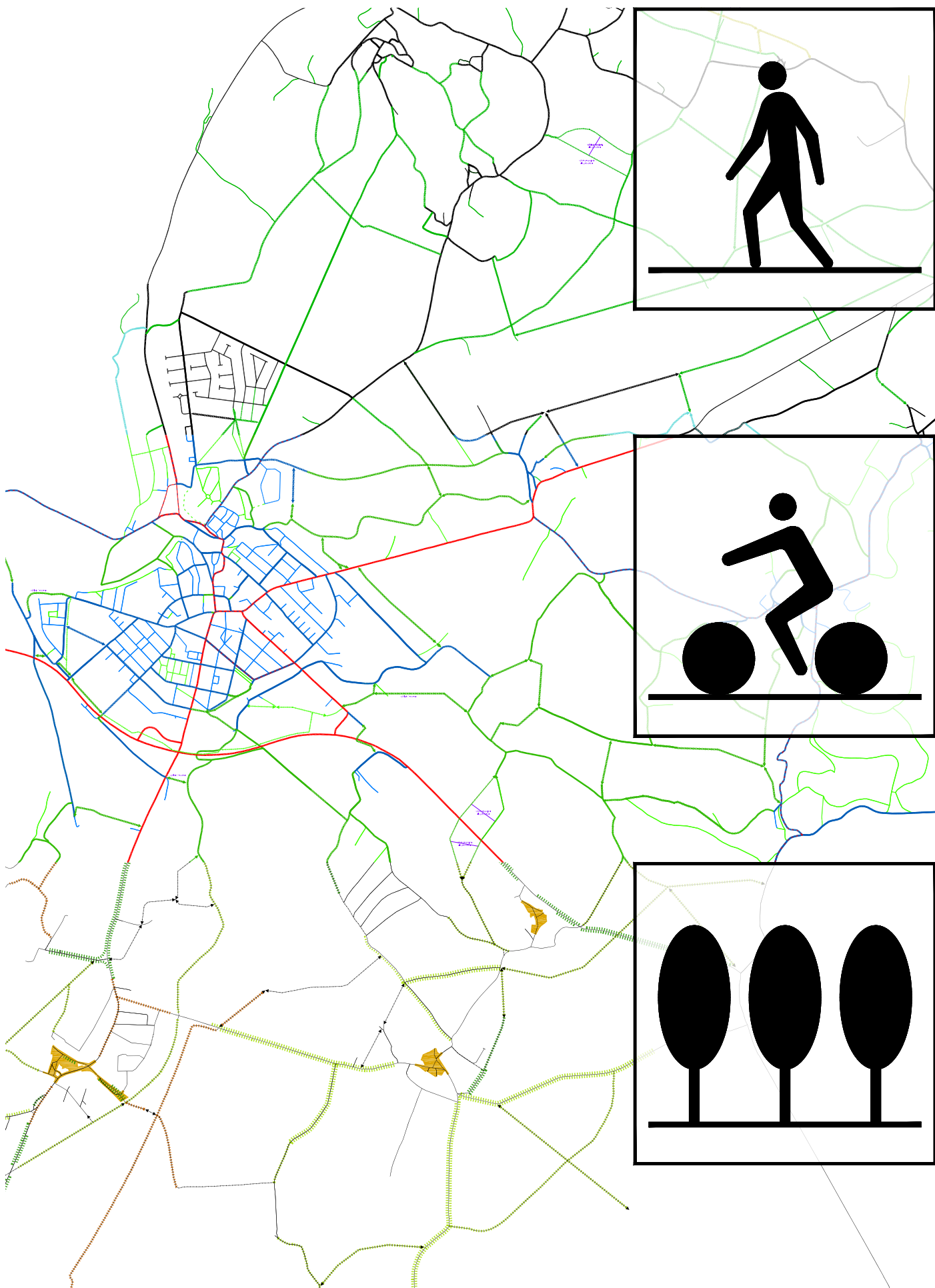


## SWOT analýza





## KRAJINA (celé území)





# Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)

(výkres K.01 a M.04)

## OBCHODNÍ ULICE A PROSTRANSTVÍ

### základní charakteristika:

- kompaktní zástavba s pevnou uliční, resp. stavební čarou
- aktivní parter především s obchody, službami, restauracemi, kavárnami apod.

### vyplývající požadavky:

- celkově velkorysé řešení – „výkladní skříň městské části“
- opodstatněně široké komfortní chodníky, materiály a mobiliář s vysokou přidanou hodnotou atd.
- velmi žádoucí uliční stromořadí
- nezbytné propracované architektonické řešení veřejných prostranství

### příklady:

- Turnovská (část)
- Víta Nejdleho (část)
- 1. máje
- Masarykovo náměstí
- Jiráskova (část)





# Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)

(výkres K.01 a M.04)

## CESTY PODÉL VODOTEČÍ

### základní charakteristika:

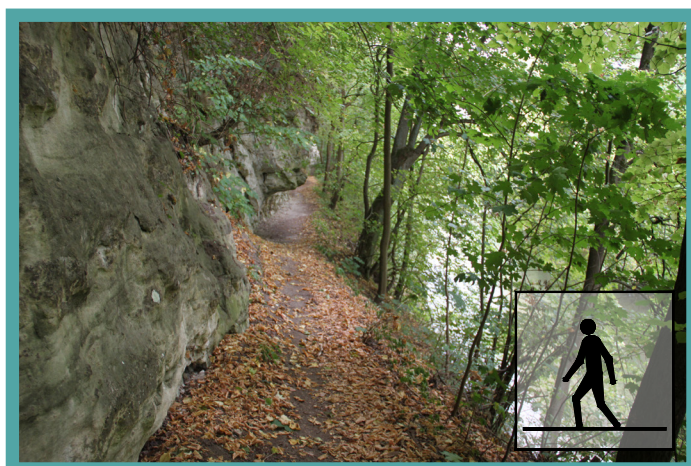
- propojení v těsném nebo volnějším souběhu s vodním tokem (potokem nebo řekou)
- zpravidla specifický typ „zelené cesty“
- převážně niveletně příznivý průběh převýšení s minimem ztracených spádů
- z geomorfologického hlediska jedna ze základních přirozených možností průchodu územím

### vyplývající požadavky:

- zajištění bezpečné, legální a komfortní prostupnosti alespoň jednoho břehu, optimálně v těsné vazbě na vodoteč; v případě úseků zatrubnění co nejbližší půdorysnému průmětu na terén
- jednotlivé úseky mohou být specificky řešeny, v celé délce je ale reálné zvážit možnost zřízení alespoň jednotného orientačního značení a případně i mobiliáře

### příklady:

- cesta a pěšina podél Jizery
- cesta podél potoka Nedbalka
- cesta podél potoka Veselka





# Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)

(výkres K.01 a M.04)

## ZELENÉ CESTY

### základní charakteristika:

- jedná se především o klidná propojení s dostatkem zeleně, zejména významnější bezmotorové cesty vedené parky a lesoparky, ale také vybrané cesty a ulice se stromořadím
- slouží nejen oddechu a rekreaci, ale v mnoha případech také dopravnímu propojení
- lokálně mohou být některé krátké úseky navržené sítě zelených cest bez zeleně nebo v těsném souběhu s intenzivnější motorovou dopravou, pokud s ohledem na širší vztahy není možné zajistit propojení sítě jinudy
- cesta by měla být zpevněná (asfalt, dlažba, popř. mlat) a umožňovat chůzi v městské či lehké vycházkové obuvi

### vyplývající požadavky:

- zajistit kontinuální komfortní průchod se zpevněným povrchem
- do míst nově nezavádět automobilovou dopravu, v případě stávajících vyšších intenzit automobilové dopravy je vhodné hledat cesty, jak její intenzitu snížit nebo jak alespoň lépe pěší pohyb před souvisejícími negativními jevy ochránit (přestavba uličního prostoru, rozšíření chodníku nebo vybudování nového samostatného pěšího pásu, doplnění zeleně apod.)
- zvýšená pozornost by měla být věnována péči o zeleň, zejména stromořadí, včetně odborné spolupráce na údržbě a návrzích nových úseků tam, kde zeleň odsud chybí nebo vyžaduje výraznou revitalizaci
- veřejné osvětlení jen v urbanizovaných částech území nebo tam, kde to není v rozporu s požadavky na ochranu přírody a krajiny

### příklady:

- Husova alej
- polní cesta mezi Mnichovým Hradištěm a Hoškovicemi
- alej Mnichovo Hradiště – Káčov
- nová cestní síť s alejemi v okolí letiště
- vybrané vozové lesní cesty v CHKO Český ráj





# Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)

(výkres K.01 a M.04)

## PŘÍRODNÍ CESTY A PĚŠINY

### základní charakteristika:

- propojení bez zpevněného povrchu, často samovolně vyšlapaná či případně i vyježděná
- především v klidových územích zeleně, parcích, lesoparcích, loukách, mezích apod.
- zejména pro rekreaci, sport a odpočinek, může být nutná odolnější obuv
- síť vlásečnic dotvářející základní systém významnějších tras a propojení, zejména zelených cest

### vyplývající požadavky:

- zajistit kontinuální prostupnost, zabránit omezení průchodu např. oplocením pozemku
- veškeré úpravy provádět šetrně a nerušivě přírodně blízkými materiály a postupy
- bez veřejného osvětlení

### příklady:

- síť cest a pěšin v CHKO Český ráj (zejména oblast skalního města – Drábské světničky atd.)
- lesní pěšiny ve svahu nad Jizerou mezi zříceninou zámku Zásadka a hradištěm Hradec nad Jizerou
- vedlejší cesty v lese Horka





# Pěší síť – trasy a propojení (komunikace, cesty, pěšiny)

(výkres K.01 a M.04)

## OSTATNÍ PROPOJENÍ

### základní charakteristika:

- převážně jiná než ostatní výše uvedená propojení (mohou se například blížit některým úsekům zelených cest v uličním profilu se stromořadím apod., ale nejsou součástí základního systému)
- ulice a cesty v rezidenčním nebo smíšeném území kompaktní i rozvolněné zástavby
- komunikace a cesty mimo souvislou zástavbu bez zvláštních specifik a požadavků

### vyplývající požadavky:

- zajistit prostupnost a adekvátní podmínky pro chůzi dle místních podmínek

### příklady:

- většina uliční sítě ve městě Mnichovo Hradiště
- většina cest v intravilánu obcí
- silnice v krajině mezi obcemi





# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

(výkres K.02 a M.05)

## Komunikační a cestní síť

Pro dopravní, turistický i rekreační pohyb v území je nezbytná specifikace ucelené komunikační a cestní sítě a vazeb, které umožňují základní lokální obsluhu území i pohyb na větší vzdálenosti.

Komunikační a cestní síť nemá ve všech částech stejný charakter, ale vychází ze současného stavu prostředí a reálných možností úprav stávajících nebo plánovaných propojení.

Zjednodušeně jsou definovány tři základní charakteristiky jednotlivých úseků sítě. Ty by měly být v souladu s fyzickými vlastnostmi příslušného prostoru a zároveň dávat jasnou uživatelskou informaci o tom, k čemu dané propojení slouží především a pro co naopak není vhodné.

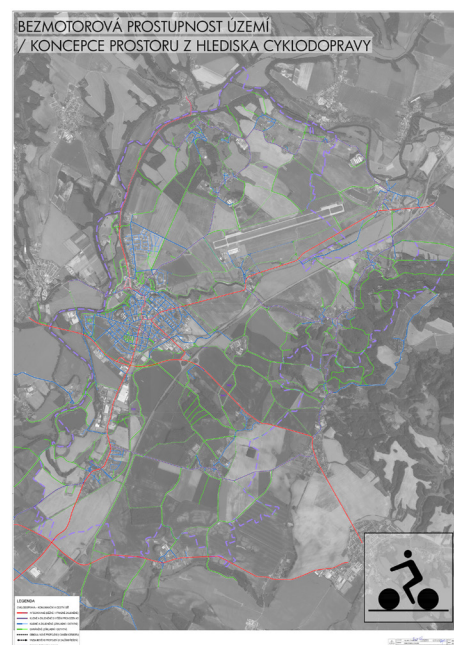
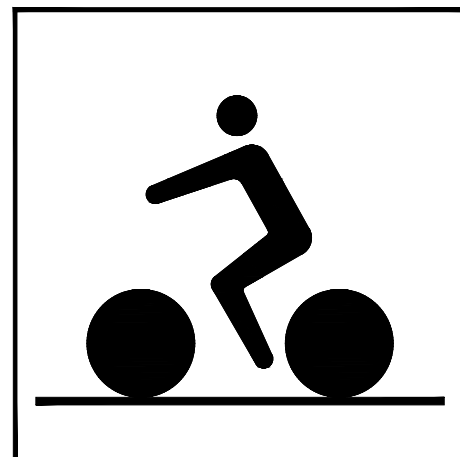
Pro základní pohyb a obsluhu území je ve výkresu vyznačena základní síť tlustými čarami. Tato propojení a trasy zpravidla slouží i pro vzdálenější vztahy po městě a v krajině mezi obcemi.

Pro lokální obsluhu území a plošný pohyb v něm je dále naznačena tenčími čarami jemnější síť „vlásečnic“, které zprostupňují prostor a zpřístupňují všechny zdroje a cíle. Zpravidla je vhodná jejich maximální propojenost, ale není to vždy nutné nebo možné.

V krajině mimo zástavbu a v parcích je vyobrazení některých úseků klidných a chráněných cest mimo základní síť nutné vnímat jako pouze orientační, přesná poloha závisí na podrobnějším prověřování.

### + dílčí doplňkové podkategorie kombinující výše uvedené základní skupiny a principy:

zejména významně zklidněné integrované koridory, kde není možné zajistit provozně ideální opatření především s ohledem na stísněné prostorové podmínky a jedinou možností je tedy vyšší stupeň zklidnění provozu (například Palackého, 1. máje)



# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

(výkres K.02 a M.05)

## Integrované koridory

Integrované koridory jsou významné dopravní osy území, zpravidla kompozičně, provozně i funkčně klíčové komunikace v prostoru, které tvoří základní dopravně-urbanistické osy území a přenášejí vyšší intenzity automobilového provozu (řádově tisíce vozidel denně). Ze své podstaty jsou však atraktivní i pro cyklistickou dopravu, zejména kvůli přímosti a rychlosti. V obcích je žádoucí provádět celkové zklidnění provozu a případně doplňovat integrační opatření cyklistické dopravy, především na hlavním průjezdu městem. Mimo obec je potřebné pak zajistit možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici), nebo nabídnout možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.

- příklady – intravilán:  
Víta Nejedlého, Turnovská
- příklady – extravilán:  
silnice č. 610





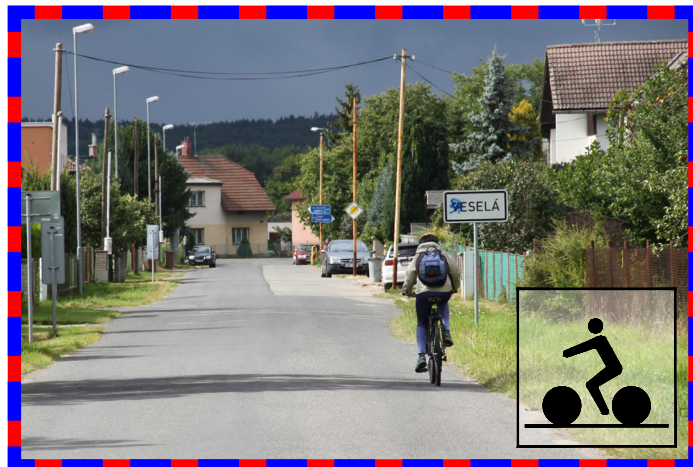
# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

(výkres K.02 a M.05)

## Klidné a zklidněné ulice, silnice a cesty

Klidné a zklidněné ulice, silnice a cesty mají buď relativně nízkou automobilovou zátěž (řádově jednotky až stovky vozidel denně) nebo rychlost provozu, optimálně obojí. Podle konkrétního kontextu mohou být atraktivní pro cyklistickou dopravu, cykloturistiku, rekreaci nebo všechny tyto důvody jízdy najednou. Provoz jízdních kol je společný ve vozovce s ostatními vozidly, velmi často i společně s chodci. Není zde zpravidla vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření, klíčové je zejména zajištění přehlednosti prostoru a celkové psychologické působení ve prospěch pozvolné jízdy zejména motorových vozidel. Ucelenější síť ulic v zástavbě města a obcí může s výhodou fungovat jako zóna 30, případně klidnější.

- příklady – intravilán:  
Obránců Míru, Sokolovská, Mírová
- příklady – extravilán:  
silnice mezi Dobrou Vodou a Lhoticemi





# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

(výkres K.02 a M.05)

## Klidné a chráněné cesty a propojení

Klidné a chráněné cesty a propojení jsou prakticky bez automobilového provozu, který je zcela minimální nebo vyloučený. Podle konkrétního kontextu bývají atraktivní zejména pro cykloturistiku a rekreaci, ale často také pro dopravní využití. Ve městě se nejčastěji jedná o parkové cesty, propojky a stezky, v krajině pak o polní a lesní cesty nebo účelové komunikace. Důležité je zajištění sjízdnosti povrchu a dostatečných kvalitativních parametrů, zejména šířky, směrového vedení a přehlednosti i s ohledem na pěší pohyb a pobyt.



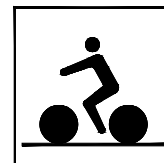
- příklady – intravilán:  
Na Hradčanech,  
parková cesta V Lípách – Na Příkopech
- příklady – extravilán:  
Husova alej (cesta mezi Nákladní a D 10),  
cesta mezi Dnebohem a Honsobem



# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

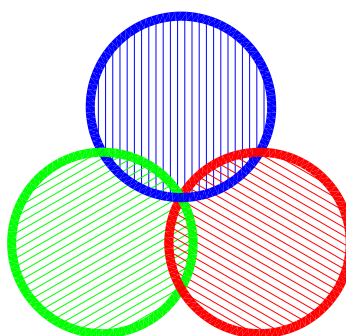
## Schémata – intravilán

### KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



- \* zpravidla do 30km/h (nebo s minimálním provozem do 50km/h)
- \* přednostně společný provoz s ostatními vozidly bez zvláštních úprav
- \* integrační opatření případně jen doplňkově, např. u cykloobousměrek
- \* většina uliční sítě, křižovatky s předností zprava

- \* klidný prostor
- \* zpravidla sdílený s chodci
- \* bez motorového provozu
- \* cestní síť a stezky
- \* zejména v parcích a krajině
- \* doprava a často i rekreace

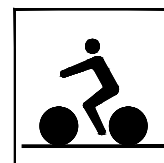


- \* do 50 km/h
- \* významné zatížení motorovou dopravu
- \* především integrační opatření
- \* křižovatky hlavní a vedlejší
- \* významné osy území

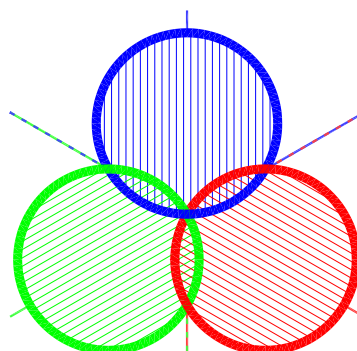
### CHRÁNĚNÉ

### INTEGROVANÉ

### KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



- \* do 20 – 30 km/h
- \* výrazně zklidněný motorový provoz, případně sdílení prostoru i s chodci
- \* zejména při vedení chráněných tras a propojení zklidněnými ulicemi



- \* do 30 – 50 km/h
- \* křižovatky hlavní a vedlejší
- \* zatížení motorovou dopravu
- \* společný provoz při celkovém zklidnění motorové dopravy
- \* doplňkově integrační opatření
- \* významné osy území

### CHRÁNĚNÉ

- \* chráněné trasy a propojení součástí integrovaného koridoru
- \* duální průjezd (možnost sdílení prostoru s chodci i vozidly)

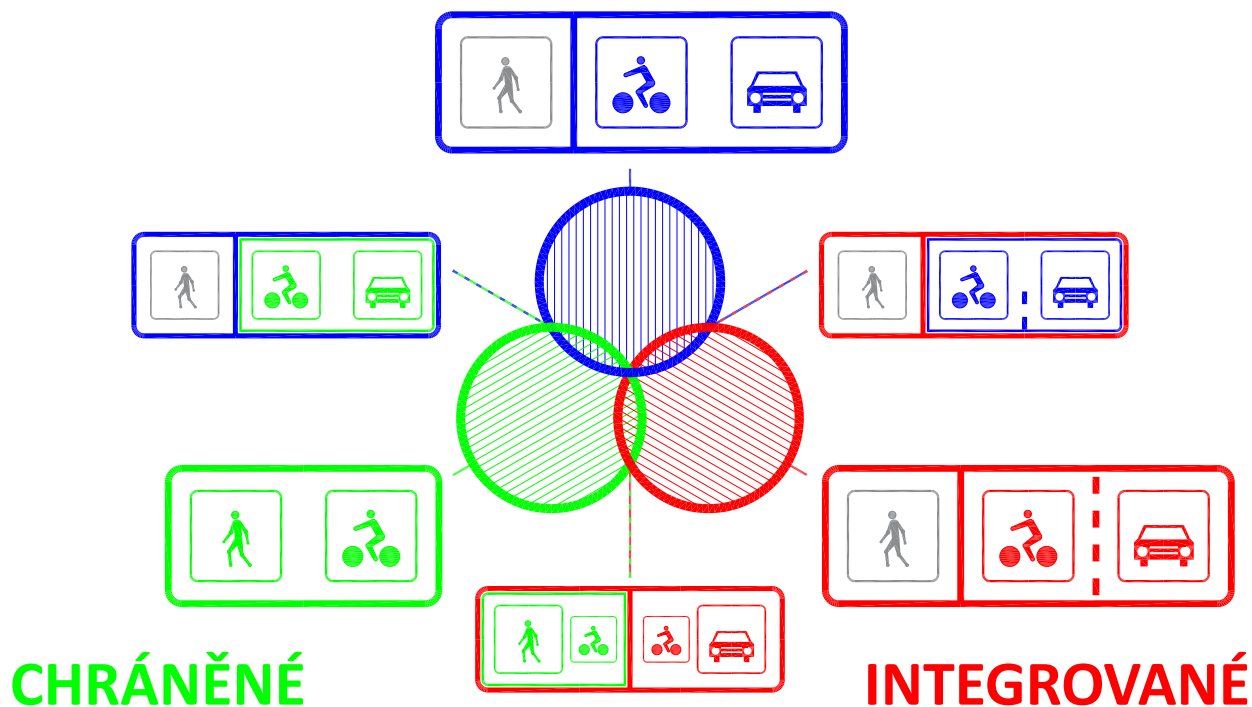
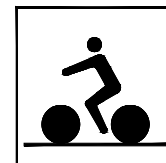
### INTEGROVANÉ



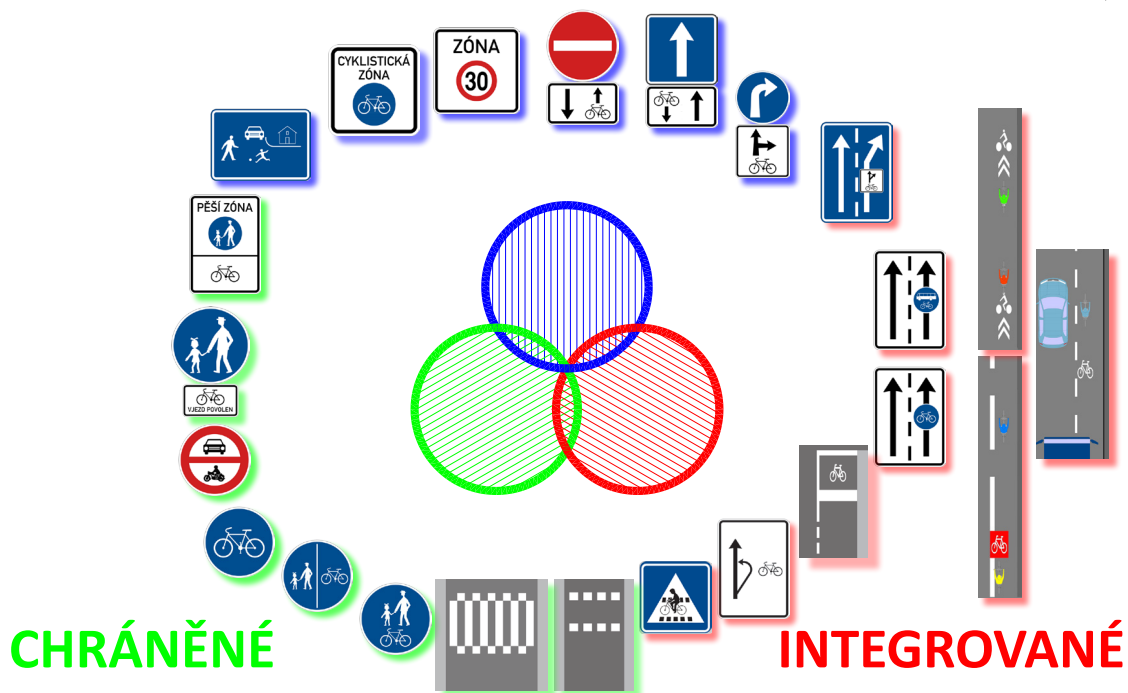
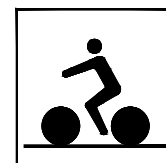
# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

Schémata – intravilán (obecně)

## KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



## KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

## Principy pro vybrané oblasti

### Volná krajina

- zachovat maximálně volnou prostupnost krajiny pro jízdní kola, bez zbytečného zakazování vjezdu (to by mělo být pouze výjimečné v odůvodněných případech)
- na vybraných trasách dle koncepce zajišťovat přiměřeně komfortní sjízdnost, optimálně alespoň pro treková kola (a tam, kde je pravděpodobná i dopravní funkce a neexistuje odpovídající náhrada v podobě jiné komunikace, vhodné zajistit sjízdnost i pro silniční kola)
- prostupnost pro horská kola může být i po různých pěšinách a cestičkách, které zde s ohledem na své parametry a podrobnost této koncepce nejsou řešeny a vyobrazovány: to však neznamená, že by měly zanikat nebo že by z nich měla být terénní cyklistika vylučována (není-li to v prokazatelném rozporu s ochranou přírody nebo ohrožováním pěších – turistů) vjezdem jízdních kol, stezka pro chodce a cyklisty, zákaz vjezdu motorových vozidel apod.;



### Tradiční zástavba (centrum města, nízkopodlažní rezidenční zástavba)

- cyklistický provoz standardně ve vozovce, nikoliv na chodnících či přidruženém prostoru (s výjimkou napojení dalších vazeb nebo velkých zpevněných ploch veřejných prostranství – sdílený prostor s chodci, např. v rámci náměstí či parkových cest)
- mimo tranzitní významné komunikace všechny komunikace s automobilovým provozem v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)





# Bezmotorová prostupnost území (cyklodoprava)

## Veřejná prostranství sídlišť a modernistické zástavby

- všechny komunikace s automobilovým provozem v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)
- pěší cestní síť volně legálně pojízditelná na jízdním kole v rámci plošné obsluhy území (dojezd k budovám apod.):
  - v režimu např. pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, jako stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, stezka pro chodce a cyklisty, zákaz vjezdu motorových vozidel apod.;
  - v rámci revitalizací vhodné zpracovat podrobnější studii komplexní revitalizace veřejných prostranství, jejich nové vymezení (např. vytvoření oplocení soukromých předzahrádek kolem objektů apod.) a úpravy cestní sítě tak, aby byla pro chůzi i jízdu na kole přívětivější a uceleně propojená v rámci poptávaných vazeb;
  - klíčové je zajištění bezpečných legálních bezbariérových křížení vozovek a napojení na vozovky nejen pro chodce, ale také pro cyklisty (optimálně zvýšenou vozovkou, nebo alespoň snížením obruby, např. i ve vazbě na jinak zaslepené komunikace parkovišť apod.);
  - není žádoucí vytvářet nepřehledná místa (křoví, zídky), úzká hrdla a ostré úhly cest;
  - pojížděny by neměly být chodníky v těsném souběhu s vozovkou nebo s parterem budov (není-li ve výkrese konkrétně výjimečně doporučeno jinak)





# Koncepce stromořadí

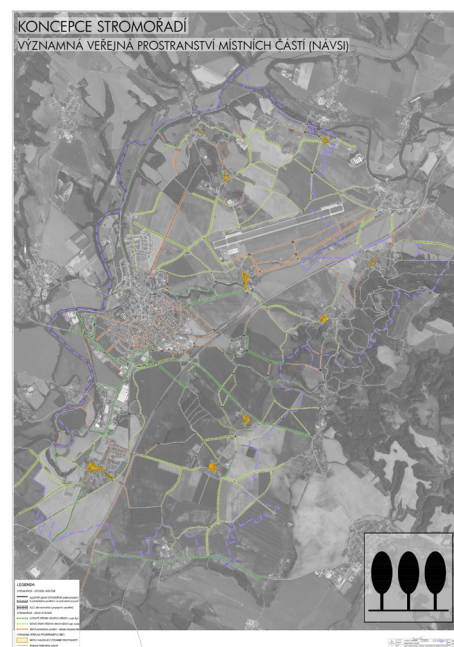
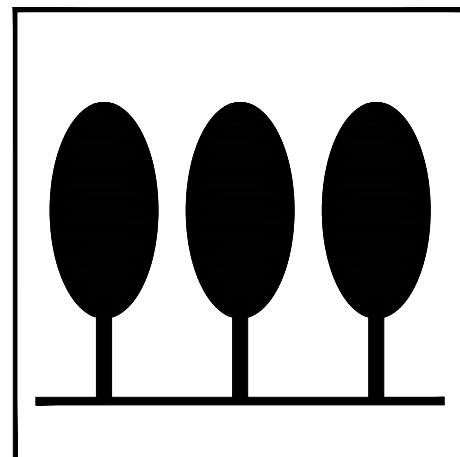
(výkres K.03 a M.06)

## Stromořadí – principy

- zohledňování a zpravidla potvrzení stávajících stromořadí;
- vzrostlé stromy přednostně na významných propojeních (hlavních ulicích a silnicích, kompozičně významných osách apod.) nebo v souvislosti s kompozičně výraznými objekty (budovami, areály, stavbami), geomorfologií nebo vodotečemi;
- menší stromy na méně významných propojeních nebo na významnějších tam, kde není možné nebo vhodné užití stromů velkého vzrůstu;
- ovocné stromy přednostně podél méně významných klidných cest a silnic v krajině;
- významnější propojení přednostně v alejích, případně alespoň s jedním stromořadím;
- méně významná propojení alespoň s jedním stromořadím, zejména s ohledem na prostorové a majetkoprávní možnosti, v krajině i s ohledem na provoz zemědělské techniky

Smyslem výkresu koncepce stromořadí je naznačit doporučený rozsah a charakter stromořadí zejména v krajině, ve městě Mnichovo Hradiště a případně i v intravilánu některých obcí.

Vymezuje a potvrzuje jak zachování a obnovu stávajících stromořadí a alejí, tak doplnění úplně nových, zejména v kontextu obnovy části historické cestní sítě a jejího novodobého dotvoření s ohledem na vývoj území.



# Koncepce stromořadí

(výkres K.03 a M.06)

## Druh stromů:

- legenda v výkresu koncepce stromořadí
- orientační specifikace velikosti koruny stromů

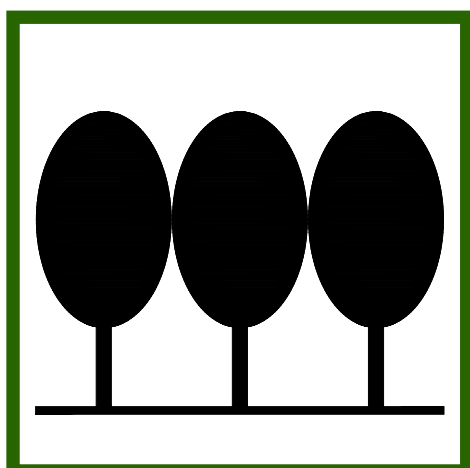
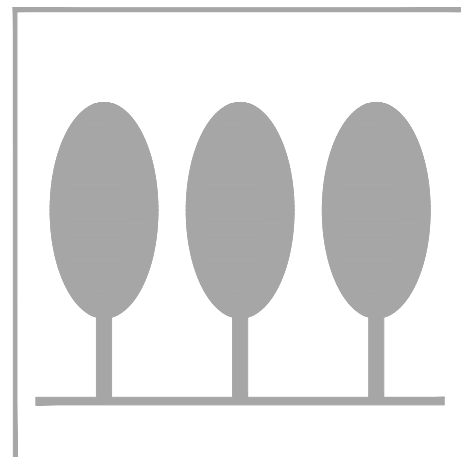
■■■■■■■ LISTNATÉ STROMY VELKÉHO VZRŮSTU (např. lípy)

■■■■■■■ LISTNATÉ STROMY STŘEDNÍHO A MALÉHO VZRŮSTU (zejm. ovocné)

■■■■■■■ JINÉ (k podrobnějšímu prověření – velikost, inženýrské sítě)

## Listnaté stromy velkého vzrůstu

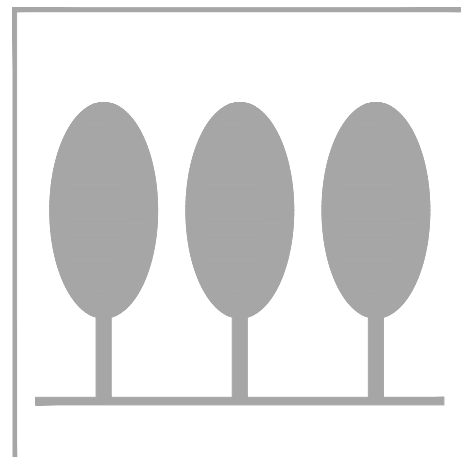
- příklad stromů:  
lípa, jírovec maďal, habr





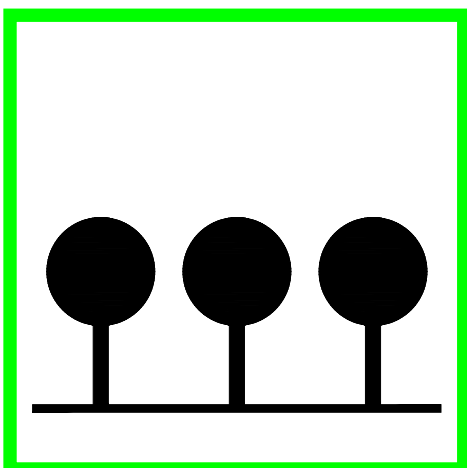
# Koncepce stromořadí

(výkres K.03 a M.06)



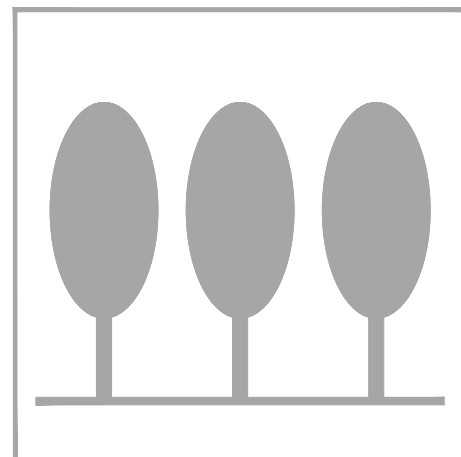
## Listnaté stromy středního a malého vzrůstu

- příklad stromů:  
zejména ovocné (jabloně, hrušně, třešně atd.)



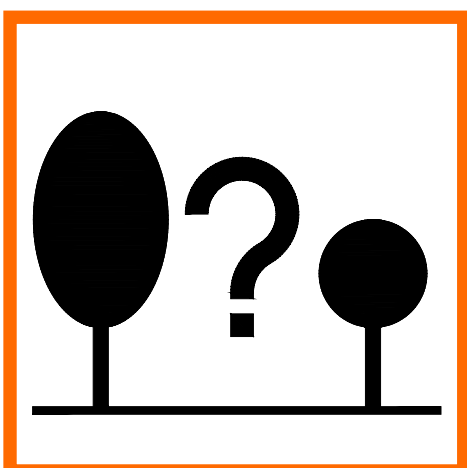
# Koncepce stromořadí

(výkres K.03 a M.06)



## Jiné (k podrobnějšímu prověření)

- v intravilánu: umístění stromořadí vhodné kompozičně, možné prostorově a provozně, ale potenciálně komplikované zejména s ohledem na inženýrské sítě
- v intravilánu i extravilánu: vhodné podrobnější posouzení volby velikosti vzrůstu stromů, zejména s ohledem na další záměry v území či vhodnost komplexnějších úprav a zásahů








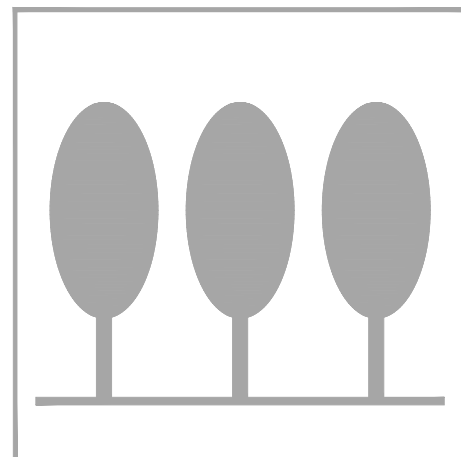
# Koncepce stromořadí

(výkres K.03 a M.06)

## Způsob umístění stromořadí

- legenda v výkresu koncepce stromořadí
- základní prostorové uspořádání stromořadí

	ALESPŇ JEDNO STROMOŘADÍ (podél propojení):
	k podrobnějšímu prověření / na dané straně propojení
	ALEJ (dvě stromořadí s propojením uprostřed)



### – alespoň jedno stromořadí podél cesty

- čára ve výkrese umístěna na osu daného propojení – nutno podrobněji prověřit, která strana propojení je pro výsadbu stromořadí vhodnější, případně zda je možná alej
- čára ve výkrese umístěna při jedné straně daného propojení – stromořadí vhodné zřídit na vybrané straně, na opačné to pravděpodobně není možné nebo vhodné



### – alej (dvě stromořadí s propojením uprostřed)

- dvě čáry souběžně z obou stran daného propojení



### – jiné (např. trojité stromořadí)

- tři čáry souběžné vedle sebe atd.



# Významná VP místních částí (návsi)

(výkres K.03)

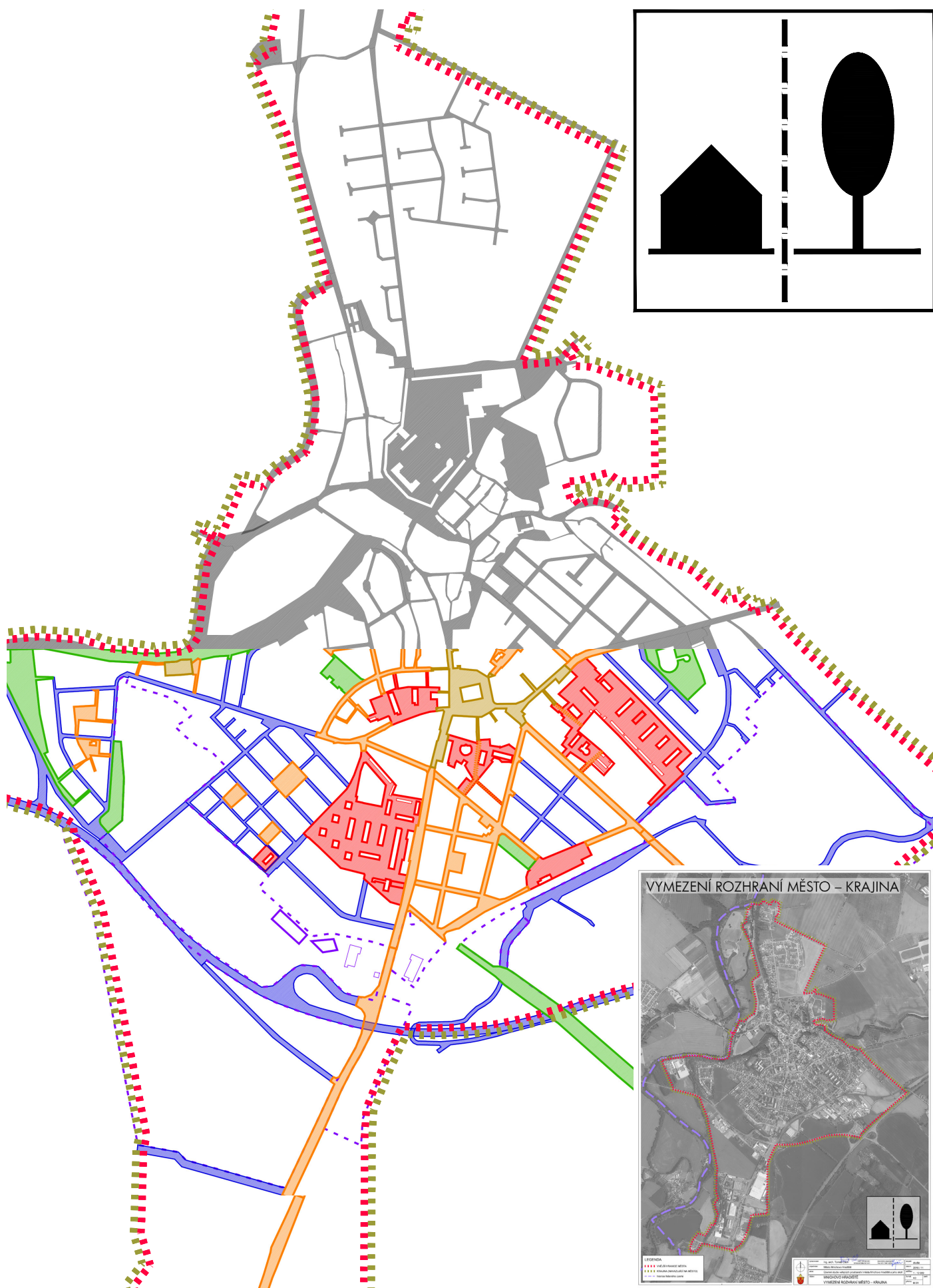
Významná veřejná prostranství místních částí („obcí“) tvoří jejich návěs a případně vybraná bezprostředně navazující prostranství. Jedná se zpravidla o nejhodnotnější a nejdůležitější prostranství v intravilánu.

Zajištěn má být nadstandardní přístup k jejich úpravám a rekonstrukcím, obdobně jako u nejvýznamnějších prostranství ve městě. Z hlediska tvarosloví a utváření prostoru je však nezbytné ctít odlišný přístup oproti městské zástavbě (například chodníky by měly být jen u frekventované vozovky).





# MĚSTO MNICHOVO HRADIŠTĚ



# Vymezení rozhraní město – krajina

(výkres M.01)

## Rozhraní

Rozhraní města Mnichovo Hradiště a krajiny v jeho okolí (včetně obcí) je určeno relativně přesnou linií.

Důvodem je odlišný stávající, resp. požadovaný charakter a tedy i přístup k jednotlivým částem území a prostranství ve městském a krajinném prostředí. Částečně rozdílný je i způsob, jakým je koncepce veřejných prostranství řešena.

Cílem je zejména zabránit vzniku území, které není ani městem, ani krajinou, ale jakýmsi zbytkovým nečitelným prostorem, který kombinuje nevýhody obou tradičních a staletými prověřených charakterů. Požadavky se samozřejmě musejí projevit i v rámci tvorby celkové dopravní a urbanistické koncepce.

## Město

Ve městě je základním vymezujícím rámcem pro síť veřejných prostranství urbanistická struktura.

V Mnichově Hradišti převažují veřejná prostranství zřetelně vymezená tradičně členěnými bloky soukromých neveřejných ploch (budov, pozemků). Méně zřetelné jsou však části území produkčních, rozvojových a při pozvolném přechodu do krajiny.

Z hlediska uživatelské přívětivosti i čitelnosti prostředí je cílem v celé ploše města přistupovat k tvorbě veřejně přístupných částí území soudobými městotvornými principy z hlediska požadavků prostorových, provozních, typologie i tvarosloví.

## Krajina

V krajině převažuje volný veřejně přístupný prostor, rozhodující je však kvalita jeho prostupnosti.

V blízkém okolí města Mnichova Hradiště převažuje kulturní zemědělská krajina s přírodním územím podél vodotečí. Ve vzdálenější poloze jsou pak významná atraktivní přírodní zalesněná území se skalními útvary Českého ráje.

Klíčové je potvrzení, revitalizace a dotvoření cestní sítě, zejména pro chůzi a jízdu na kole, včetně stromořadí. V rámci obcí je důležité zachovat či zlepšit jejich propojení s krajinou a s nadstandardní péčí přistupovat k úpravám jejich návší, typologií a tvaroslovím výrazně odlišně od městského prostředí.





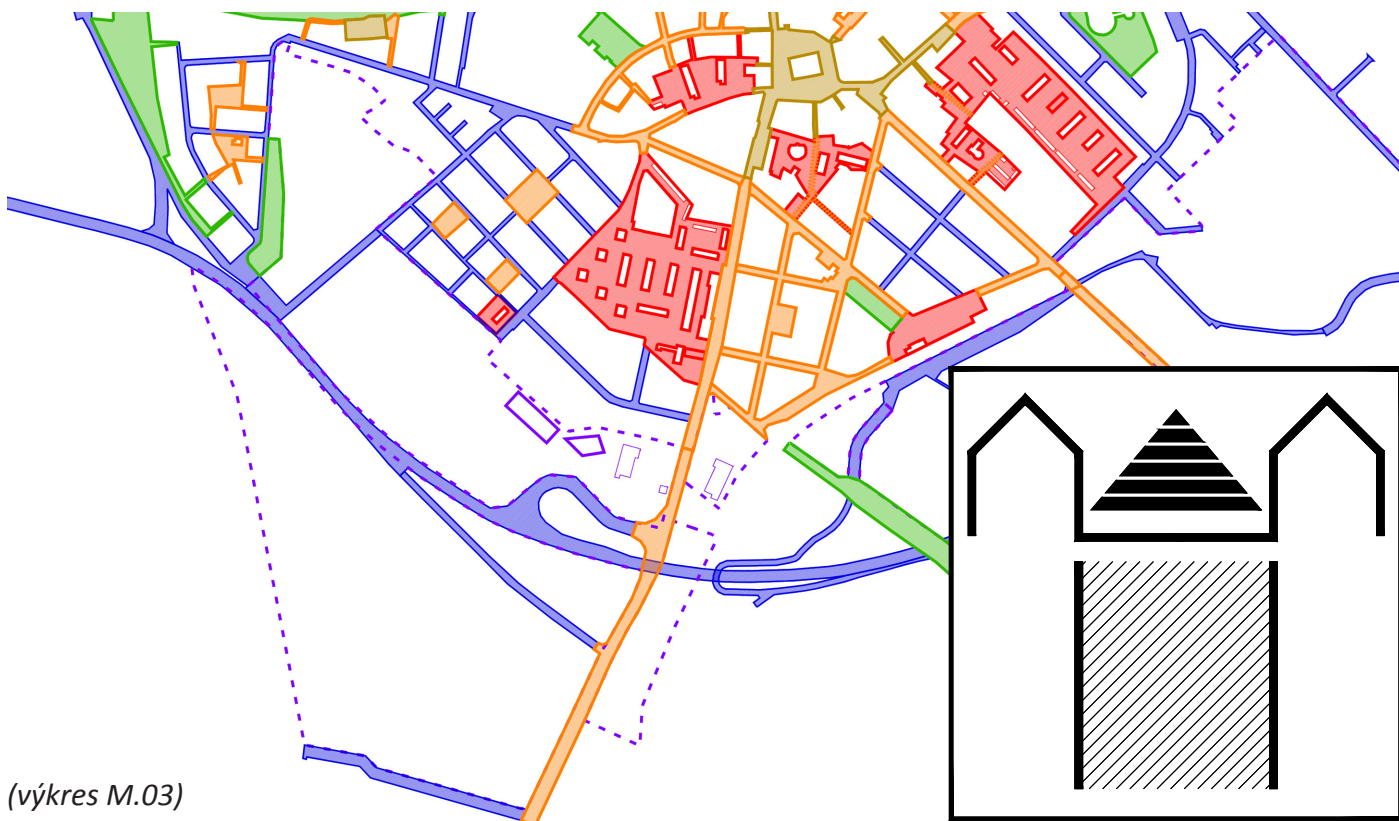
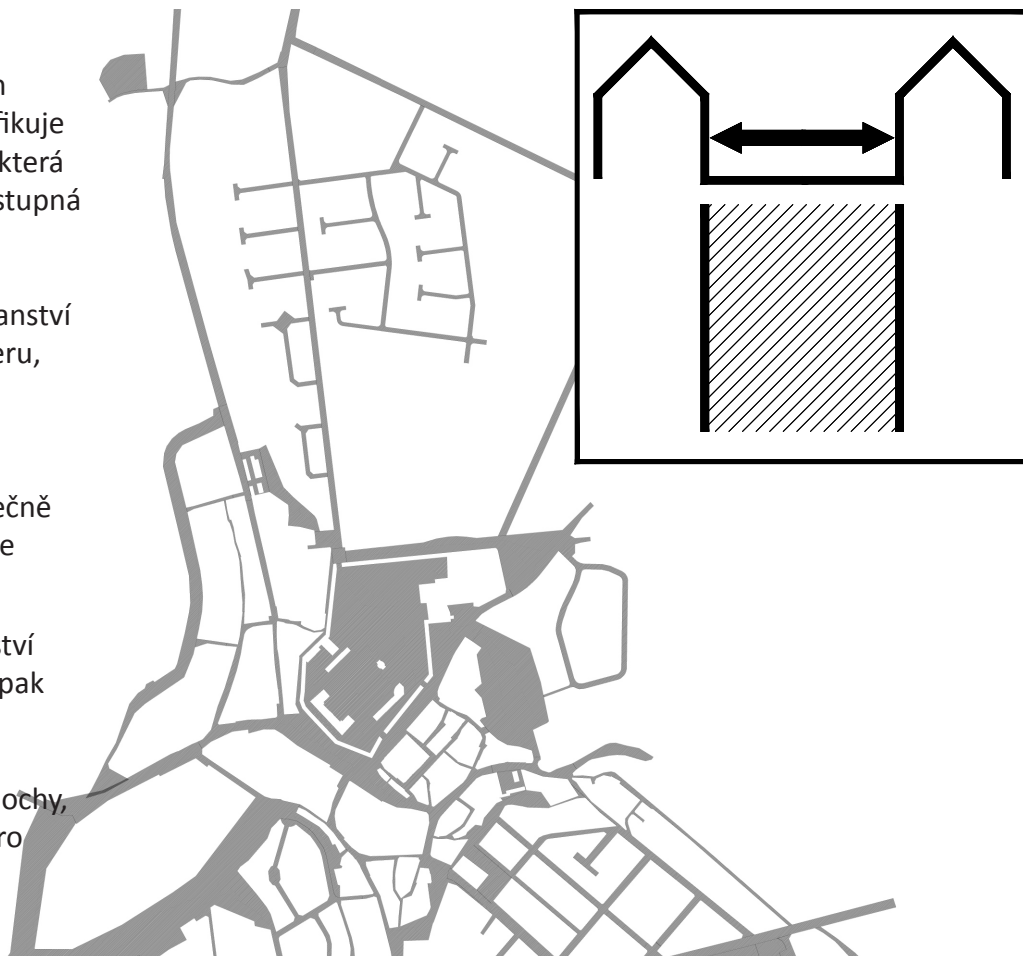
## Veřejná prostranství – vymezení stávajícího rozsahu

(výkres M.02)

Vymezení rozsahu stávajících veřejných prostranství specifikuje ucelenou spojitou síť ploch, která jsou volně pěšky veřejně přístupná a prostupná.

Jsou zde též zahrnuta prostranství a plochy přírodního charakteru, kde jsou jistá omezení daná geomorfologií terénu nebo stavem povrchu. Ta se však mohou v průběhu času částečně proměňovat a prostupnost se může zlepšovat.

Součástí veřejných prostranství pro účely územní studie naopak nejsou plochy s omezenou selektivní přístupností pro veřejnost, například vodní plochy, komunikace určené pouze pro motorová vozidla atd.



(výkres M.03)

## Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

(výkres M.03)

Smyslem hierarchizace je konsensuální určení odlišných významů a charakterů jednotlivých částí veřejných prostranství ve městě Mnichovo Hradiště.

Důvody odlišení jsou zejména společenské, provozní, historické, kulturní, přírodní apod. Některá prostranství mají pro běžný život i příležitostné události mnohem vyšší význam než jiné. Některá jsou relativně stabilizovaná, u jiných je jejich samotné vymezení nejasné.

Adekvátně tomu by se tyto skutečnosti měly projevit i v kvalitativní úrovni jejich řešení z hlediska koncepce, volby materiálů, ekonomické náročnosti atd. V některých případech může být dostačující základní standard, jinde je nezbytný výrazný nadstandard. Někde se lze věnovat pouze samotnému dílčímu řešení, jinde je nejprve nezbytná celková urbanistická koncepce území.

Navržené rozdílné kategorie mají návodně napomoci zajištění vhodné rozdílnosti přístupu k průběžným i celkovým úpravám a dalšímu rozvoji jednotlivých veřejných prostranství v závislosti na jejich odlišném významu a různých charakterech.

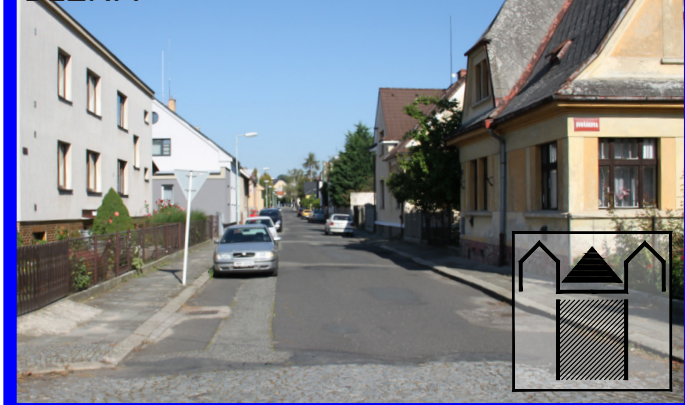
## NEJVÝZNAMNĚJŠÍ



## VÝZNAMNÁ



## BĚŽNÁ



## VÝZNAMNÁ PŘÍRODNÍ A KRAJINNÁ



## NUTNÉ VYMEZENÍ VP (NEZÁVISLÉ)



## NUTNÉ VYMEZENÍ VP (ZÁVISLÉ)



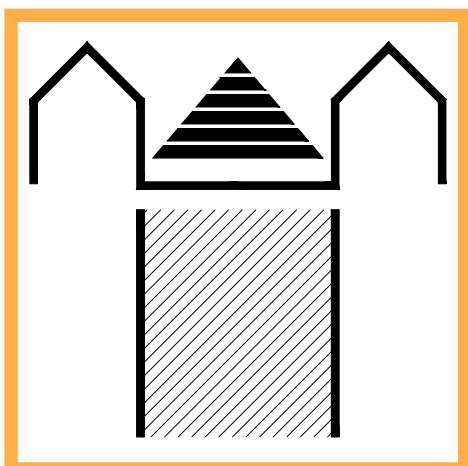
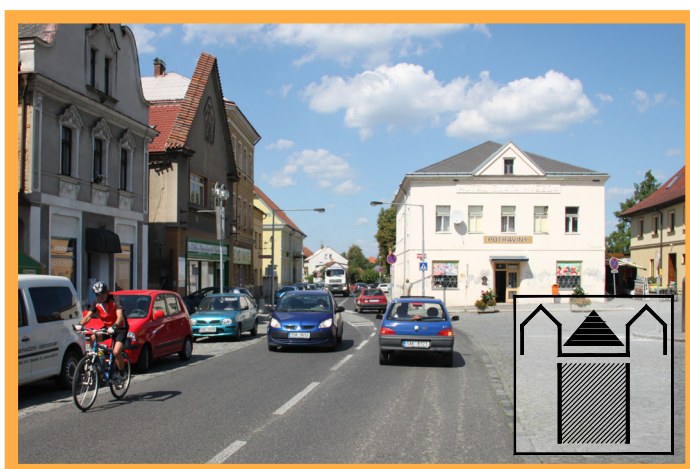


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## ZLATÁ /

### NEJVÝZNAMNĚJŠÍ

- vysoká potřeba existence územní studie celkového řešení veřejného prostranství a koncepce jeho rozvoje;
- u rozsáhlejších úprav žádoucí zastřešení projektové přípravy architektem – urbanistou;
- nezbytná spolupráce architekta na dílčích úpravách, například dopravní infrastruktury;
- nejcennější a zpravidla i nejexponovanější veřejná prostranství v rámci původní struktury zástavby osídlení, zejména náměstí a navazující ulice historického centra města a návsi obcí;
- žádoucí velmi citlivý přístup (včetně odpovídajícího prostorového a provozního řešení, volby tvarosloví, materiálů, barevnosti apod.);



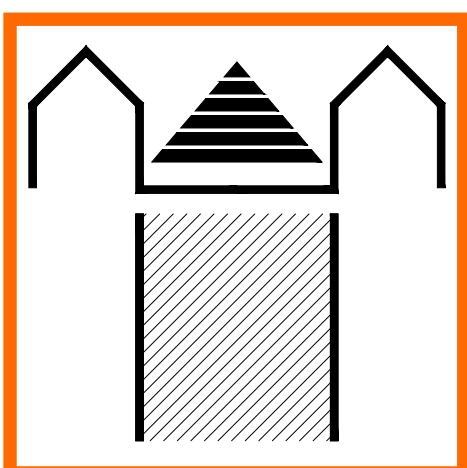
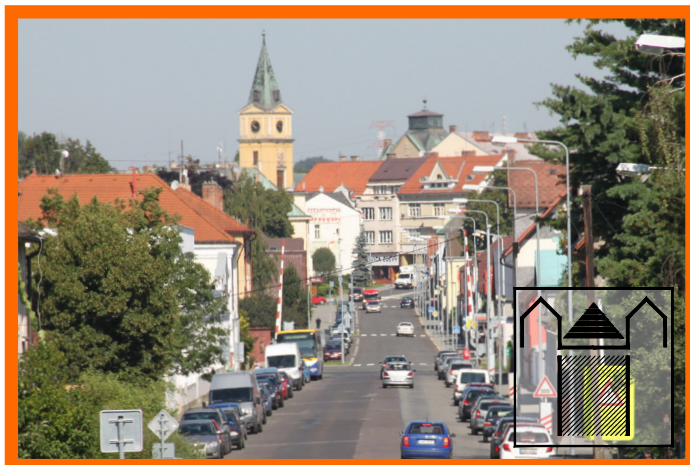


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## ORANŽOVÁ /

### VÝZNAMNÁ

- vhodnost existence územní studie celkového řešení veřejného prostranství a koncepce jeho rozvoje;
- u rozsáhlejších úprav vhodné zastřešení nebo alespoň intenzivní spolupráce architekta na celkové podobě projektu;
- významná veřejná prostranství, zejména exponované uliční profily významných propojení a lokální významná (pobytová) prostranství, případně lokální (méně významná) veřejná prostranství zasluhující zachování genia loci;
- vhodný citlivý přístup (včetně odpovídajícího prostorového a provozního řešení, volby tvarosloví, materiálů, barevnosti apod.);



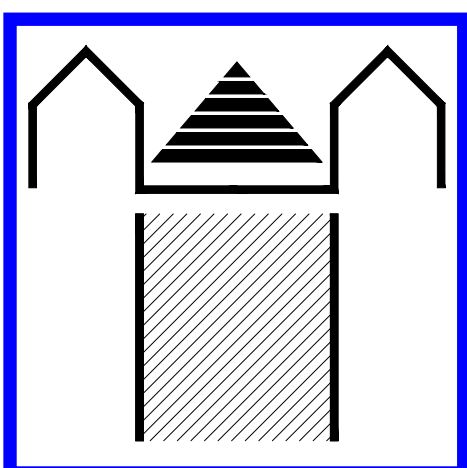


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## MODRÁ /

### BĚŽNÁ

- pro úpravy veřejných prostranství je dostačující profese dopravního/stavebního inženýra za architektonických konzultací města;
- při rozsáhlejších úpravách vhodná existence celkové koncepce (studie);
- méně významná veřejná prostranství, lokální ulice a propojení;



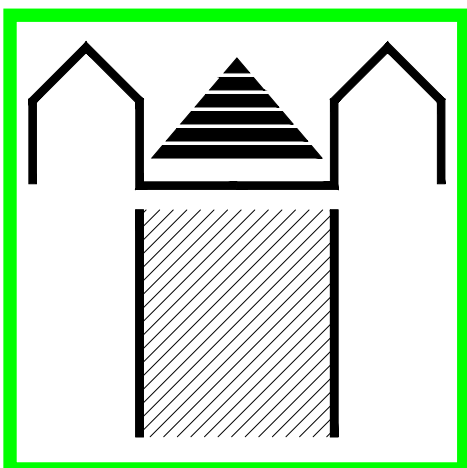


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## ZELENÁ /

### VÝZNAMNÁ PŘÍRODNÍ A KRAJINNÁ

- vhodnost existence územní studie celkového řešení veřejného prostranství a koncepce jeho rozvoje;
- u významnějších (rozsáhlejších) úprav žádoucí zastřešení nebo alespoň intenzivní spolupráce krajinného / zahradního architekta;
- především významná veřejná prostranství, zejména parky, veřejné zahrady a přírodní území a lesoparky (v intravilánu);
- žádoucí citlivý přístup z hlediska ochrany přírodních a krajinných hodnot v kombinaci s odpovídajícím prostorovým a provozním řešením, zejména zajištěním bezmotorové postupnosti;



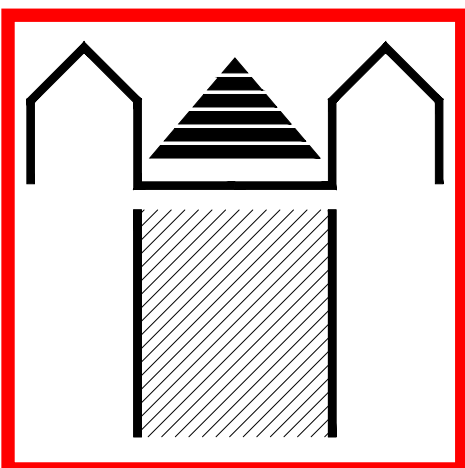


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## ČERVENÁ /

### NUTNÉ VYMEZENÍ VP (NEZÁVISLÉ)

- velmi potřebné lépe, resp. nově vymezit rozsah veřejných prostranství
- vysoká potřebnost existence zastřešující územní studie celkového řešení včetně vymezení veřejných, poloveřejných, polosoukromých a soukromých prostranství, včetně koncepce jejího naplňování
- rozsáhlejší úpravy je dle kontextu vhodné či žádoucí provádět za spolupráce s architektem, nebo může být dostačující pouze dopravní/stavební inženýr za architektonických konzultací města, dílčí úpravy v souladu se zpracovanou koncepcí mohou být prováděny i svépomocí
- především modernistická zástavba (solitérní budovy, zejm. panelových bytových domů) s velkým podílem veřejných prostranství (cca 70–90% celkové plochy daného prostoru) – vhodné může být podrobné vymezení nové, plošně redukované sítě veřejně přístupných prostranství v jasně čitelné a hierarchizované podobě a ostatní plochy naopak dlouhodobě vymezit jako poloveřejné či polosoukromé s (fyzickým) omezením přístupnosti s dlouhodobým svěřením do správy obyvatelům přilehlých budov pro využití formou zahrad, předzahrádek apod.



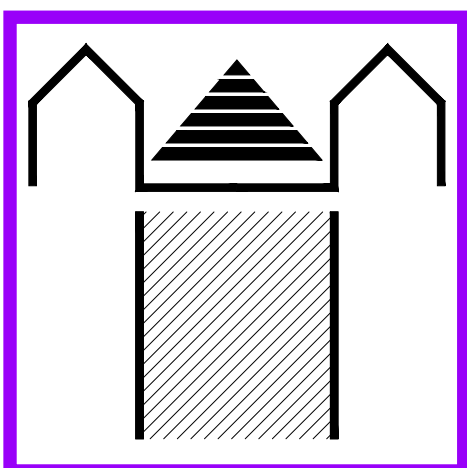


# Veřejná prostranství – hierarchizace, způsob přístupu

## FIALOVÁ /

### NUTNÉ VYMEZENÍ VP (ZÁVISLÉ)

- nestabilizovaná a rozvojová území, kde je velmi žádoucí utvářet komplexní urbanistické řešení včetně plnohodnotného řešení veřejných prostranství
- role architekta–urbanisty je klíčová a nezastupitelná
- jedná se především o rozvojové plochy dnes nezastavěné (sloužící jako pole či louky) určených k zástavbě i dotváření rekreačních a volnočasových ploch, nebo území brownfields či s užívanou nekvalitní zástavbou s možnou výhledovou komplexní přestavbou (například plochy supermarketů s parkovišti)





# Koncepce zelených pásů a propojení

(výkres M.07)

## Princip

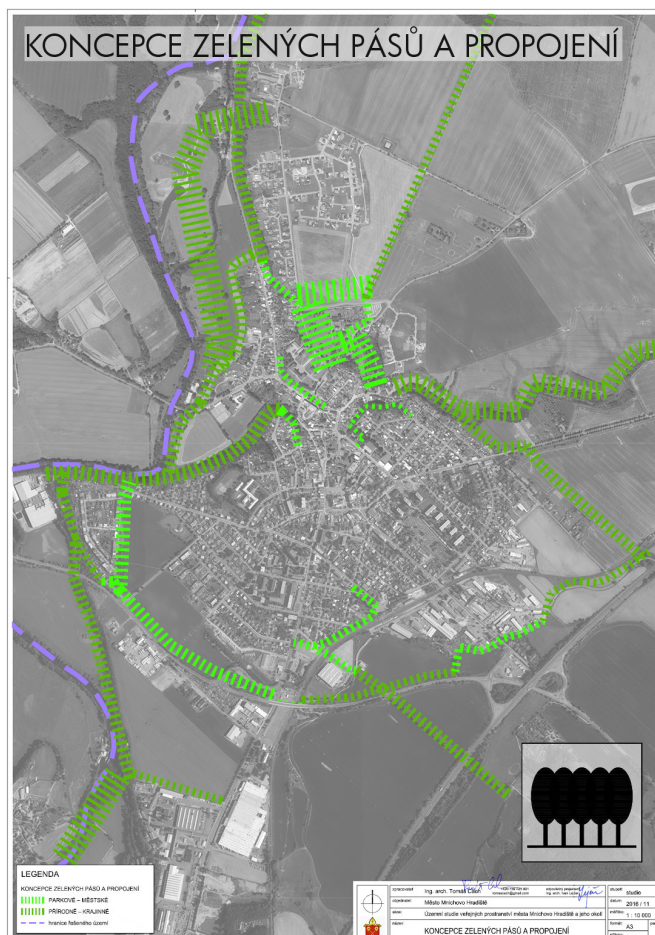
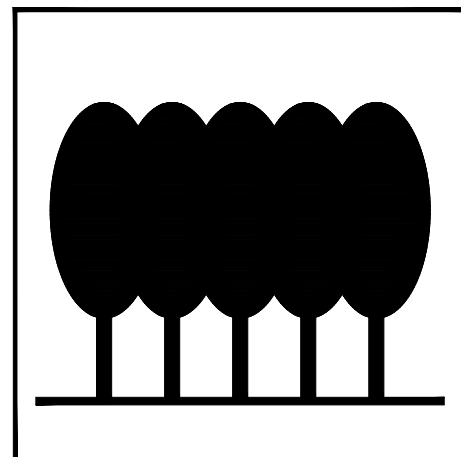
Základním principem je ucelené souvislé propojení zelených vegetačních ploch, pásů a prostranství na území města, včetně návazností do okolní volné krajiny. Důležité je zachování stávajících i doplnění nových částí tak, aby byl celý systém propojený.

## Význam

Hlavním významem je zlepšení životního prostředí zejména pro obyvatele města. Většina částí zelených pásů a propojení má být volně nebo alespoň částečně prostupná tak, aby bylo možné území souvisle procházet pěšky (případně projíždět na kole) i na větší vzdálenosti v zeleni. Doplnkový význam je i hledisko ekologické stability území.

## Členění

Základní členění je na prostranství parková s výrazněji urbanizovaným tvaroslovím a krajinná s přírodně blízkými úpravami.





# Koncepce zelených pásů a propojení

(výkres M.07)

## – prostranství parková s výrazněji urbanizovaným tvaroslovím

Parkové a městské části jsou již od okamžiku svého založení koncipovány jako uměle vytvořená součást sídla. Architektonických principů a odlišných přístupů k úpravám je mnoho, vhodné je ctít charakter lokality a význam daného propojení. Lokálně mohou i výrazně dominovat zpevněné plochy, komponované prvky apod.



## – prostranství krajinná s přírodně blízkými úpravami

Krajinné úseky jsou tvořeny především přírodními plochami, které se původně nacházely zcela mimo původní historickou zástavbu a postupným rozvojem se staly přímou součástí města. Přesto si zachovaly svůj původní cenný charakter (např. včetně skal atd.), který je vhodné ctít a nadále posilovat.





# Dopravně-urbanistické řešení automobilového provozu

## Princip

- hledání optimálního stupně zklidnění automobilového provozu
- zachování stávajících (historických) koridorů průjezdné dopravy

V rámci úprav veřejných prostranství je vhodné vycházet z dále uvedených variant, které je možné pro vzájemně kombinovat pro různé lokality a úseky.



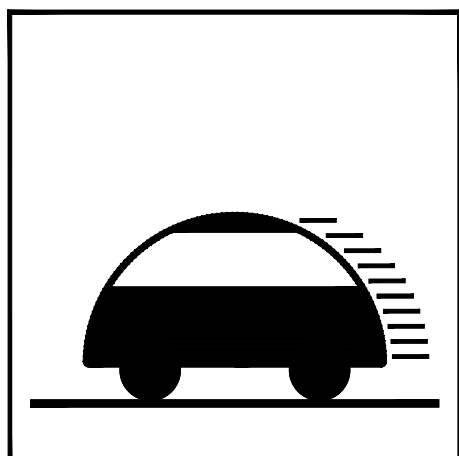
## Maximální povolená rychlost + úprava předností v jízdě v křižovatkách:

- > 50 km/h / hlavní a vedlejší
- 50 km/h / hlavní a vedlejší
- 30 km/h / hlavní a vedlejší
- 30 km/h / přednost zprava
- 20 km/h / přednost zprava



Se snižující se (maximální) rychlostí vozidel:

- klesají prostorové nároky automobilové dopravy;
- zvyšuje se bezpečnost provozu;
- lze efektivněji využívat a lépe sdílet prostor.





# Dopravně-urbanistické řešení automobilového provozu

## var. 1 / nejvyšší dopravní zklidnění

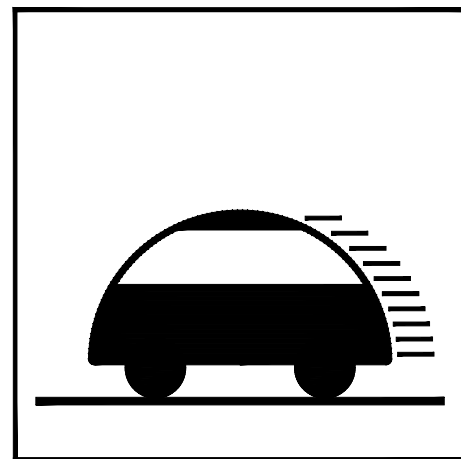
(výkres M.08a)

Rychlost 50 km/h je ponechána pouze u základních průjezdných komunikací, a to pouze tam, kde tomu plně odpovídají možnosti stávající zástavby. V rámci návazností rozvojového území a zlepšování bezmotorových vazeb je snížena rychlost i na významné části jižního obchvatu (silnice č. 268).

Rychlost 30 km/h s předností v jízdě je na významnějších komunikacích s průjezdnou automobilovou či veřejnou dopravou ve stísněných poměrech (Masarykovo nám., 1. máje, J. Švermy).

Rychlost 30 km/h s přednostmi zprava je na většině vedlejších komunikací, zpravidla pomocí zóny 30. Všechna místa s vyšší rychlostí jsou dostupná v řádu stovek metrů jízdy.

Rychlost 20 km/h a sdílení prostoru (např. režimu obytné zóny) se zavádí na cca 20% cílových neprůjezdných komunikacích v rezidenční zástavbě.



## var. 2 / výrazné dopravní zklidnění

(výkres M.08b)

Kombinace varianty 01 a 03. Oproti variantě 01 je velká část obytných zón ponechána pouze v režimu zóny 30 a významné vedlejší ulice jsou ponechány jako hlavní, bez předností zprava.



## var. 3 / částečné dopravní zklidnění

(výkres M.08c)

Oproti stávajícímu stavu se stále jedná o významnou změnu, přestože relativně opatrnou. Jako hlavní komunikace s rychlostí 50 km/h jsou ponechány všechny významnější ulice.

Zón 30 je tak více a mají výrazně menší plochy, jejich opuštění je tak možné pro většinu cílů do vzdálenosti cca 200–300 m.



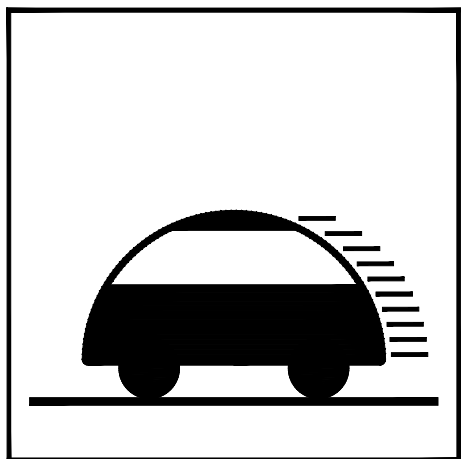
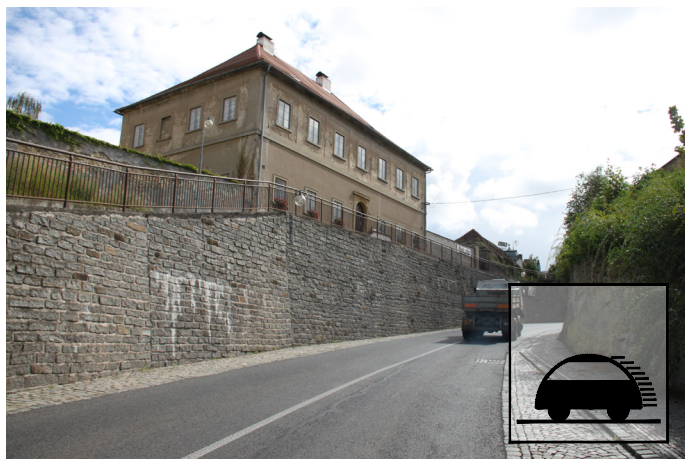


# Dopravně-urbanistické řešení automobilového provozu

## Negativní průkaz – přeložení tranzitu

Přeložení tranzitní automobilové dopravy z Masarykova náměstí se v různých modifikacích objevuje jako námět do diskuse a k prověření. Z tohoto důvodu jsou jako součást celkové koncepce vyobrazeny i dvě základní možnosti, jak by toho bylo teoreticky možné docílit.

Obě varianty je nutné vnímat jako negativní průkaz, nejvhodnějším řešením je ponechat průjezdnou dopravu v historických přirozených dopravně-urbanistických osách. Intenzita provozu je sice relativně vysoká, avšak stále dostatečně nízká na to, aby byla přijatelná a veřejná prostranství funkční.





# Dopravně-urbanistické řešení automobilového provozu

## var. pouze silnice č. 277

(výkres M.08d)

V případě této varianty je přeložena pouze silnice č. 277 na Český Dub z Masarykova náměstí a ulice Palackého do ulice Sokolovská, kde je napojena na ulici Turnovská (silnice č. 610).

Výhodou je možnost výrazného zklidnění této části historického jádra města i předprostoru ZUŠ. Provoz by byl nově přeložen do širšího přehlednějšího a lépe provětrávaného uličního profilu.

Převažující nevýhodou je zatažení průjezdné dopravy do zklidněné oblasti města s vysokou koncentrací občanské vybavenosti, zejména pro děti a mládež – ZŠ a sportovní hala.

Sokolovská i navazující Mírová by měly být naopak více zklidněny a pobytového charakteru, včetně nutných dopravně-organizačních i stavebních úprav.



## var. silnice č. 277 i 610

(výkres M.08e)

Tato varianta vymisťuje také silnici č. 610 z prostoru náměstí do přilehlých ulic rezidenční zástavby, zejména ulice Ivana Olbrachta.

Výhodou je výrazné zklidnění náměstí a menší množství rezidentů dotčených tranzitní dopravou v ulicích s příznivějšími prostorovými podmínkami.

Klíčovou nevýhodou je zavlčení průjezdné dopravy mimo logickou přirozenou trasu a zhoršené podmínky pro řešení křižovatek. Rizikem je například „umrtvení“ náměstí a odpor rezidentů v území.





# Ideový koncept řešení problémů dopravy v klidu

(výkres M.09)

## Doporučení:

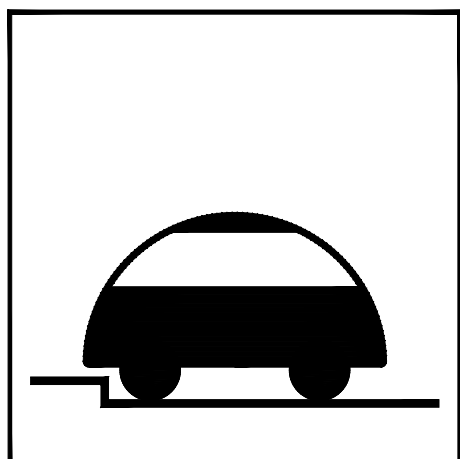
Vhodné je vycházet zejména z těchto doporučení:

- nebudovat nákladnou infrastrukturu (garáže) z veřejných prostředků
- na náměstí a významných ulicích přes den rychlootáčkové stání
- (zdarma např. 10 min) + krátkodobé zpoplatnění (např. max. 2 h)
- na exponovaných parkovacích plochách (zejména sídliště) preference rezidenčního stání (omezení parkování nerezidentů a jejich návštěvníků)
- umožnit a zlepšit možnosti celodenního parkování zdarma v docházkové vzdálenosti několika minut od náměstí v rámci zklidněné uliční sítě nízkopodlažní řídce osídlené rezidenční zástavby

Nutným předpokladem je citlivý přístup vůči rezidentům v rámci podrobnějšího prověřování:

- vymezení části míst pro přímo dotčenou zástavbu;
- komfortní podmínky pro chůzi;
- doplňování stromořadí apod.

Doporučení vychází z místních šetření zpracovatele a také ze zpracované analýzy z listopadu 2015 – studie „Zpracování problematiky parkování osobních a nákladních vozidel na území města Mnichovo Hradiště“, City Parking Group s.r.o.





# Silnice č. 610 – zklidnění v intravilánu

(výkresy R.01 – R.13)

## Popis stavu

Jedná se o významné komunikační propojení ve stopě historických cest v krajině a osídlení. V současnosti je celý spojitý úsek v intravilánu na území města Mnichova Hradiště a místní části Veselá dlouhý cca 4,5 km. Jedná se o ulice Turnovská, Masarykovo náměstí, Víta Nejedlého a 5. května.

Stávající podoba je definována úpravami z druhé poloviny 20. století. Tehdy silnice sloužila jako průtah hlavního propojení mezi Prahou a Turnovem, resp. Libercem. Vozovka byla výrazně rozšířena v celé délce na min. 8,50m a více. V této podobě zůstala prakticky dosud i po vybudování rychlostní silnice pro motorová vozidla (dnes dálnice D10). Jedinou výraznější úpravou je zřízení okružní křižovatky u napojení sjezdu z jižního obchvatu.

## Princip úprav

Základním principem úprav je maximální zklidnění celé komunikace adekvátně jejímu významu při zlepšení podmínek pro chůzi a jízdu na kole při posílení kultivovanosti veřejného prostranství. Řezy a níže uvedené principy je nutné vnímat jako podklad pro podrobnou prověřovací studii.

Souvislé ochranné jízdní pruhy pro cyklisty prakticky v celé délce úseku umožní výhodnější přerozdělení vozovky při zlepšení podmínek pro cyklodopravu:

- v prostoru Masarykova náměstí a navazujícím sevřeném úseku ulice Turnovská lze prověřit alternativu výrazného zklidnění s úzkými jízdními pruhy bez cyklopruhů a se širokými chodníky;
- v nejstarší části obce Veselá je možné zřízení pouze ve stoupání (nelze pro oba směry).

Zbývající plocha vozovky má být přednostně vhodně přerozdělena ve prospěch krátkodobého parkování vozidel a rozšíření chodníků, zejména na nárožích a u příčných pěších vazeb.

V převažující délce je vhodné prověřit možnosti doplnění a úprav stromořadí, v souladu s výkresem koncepce stromořadí.

Úpravy je možné provádět postupně v etapizaci, klíčový je řídicí dokument s jednotnou koncepcí. Díky tomu by dále ani nemělo docházet k úpravám obdobné kvality jako okružní křižovatka u Lidlu.





# Priority, etapizace

(výkres P.01)

## Husova alej – lávka přes D10

- propojení dvou částí Husovy aleje přetrnuté zářezem dálnice D10 (historická cesta, do 80. let v této stopě vedena červená turistická značka);
- nyní je nutné: dopracovat studii proveditelnosti > zpracovat dokumentaci DUR + DSP > žádost o dotace (SFDI, případně IROP atd.);
- součást bezmotorového propojení Mnichovo Hradiště – Lhotice a Dobrá Voda.



## Husova alej – revitalizace

- revitalizace vzrostlé lipové aleje – ošetření stávajících dřevin, doplnění aleje o nové stromy, zajištění provozní bezpečnosti aleje;
- revitalizace všech tří úseků (alej přerušena obchvatem Mnichova Hradiště a dálnicí D10);
- součást bezmotorového propojení Mnichovo Hradiště – Lhotice a Dobrá Voda.



## Polní cesta Mnichovo Hradiště – Hoškovice s odbočkou k silnici na Hněvousice

- obnova historické cesty, resp. částečná optimalizace vedení, a zřízení zcela nové cesty (odbočky) k silnici na Hněvousice
- nutná jednání s Družstvem Březina a dalšími soukromými vlastníky.



## Cesta Mnichovo Hradiště – Hoškovice údolím podél Nedbalky

- revitalizace stávající cesty v údolí potoka Nedbalky od Mnichova Hradiště a dobudování navazující nové cesty až k návsi obce Hoškovice;
- nutné jednání se soukromými vlastníky a zpracování prověřovací studie.





## Priority, etapizace

### Cesta M. Hradiště – Bakov nad Jizerou

- Propojení stávající cestní sítě pomocí nového úseku cesty jižně od pískovny Ptýrovec a nové lávky přes ústí potoku Veselka (sdruženého s odtokem náhonu)
- nutná studie proveditelnosti a jednání s Povodím Labe a soukromými vlastníky.



### Cesta okolo statku Přestavky

- odstranění barierovosti areálu, přes který procházejí původní cesty;
- nutné jednání se zemědělským družstvem, stanovení etapizace provádění (priorita zejména při severozápadní a jihozápadní straně areálu).



### Obnova cesty Podolí – boží muka

- obnova částečně zaorané historické cesty
- nutná dohoda se zemědělským družstvem, aby cestu neoralo;
- po pozemkových úpravách výsadba aleje.



### Obnova a dotvoření cestní sítě kolem letiště

- postupné propojení místních částí Hoškovic, Podolí, Kruhů, Hradce a Březiny souvislou sítí polních cest;
- zahájit jednání se všemi dotčenými soukromými vlastníky a zemědělskými družstvy a na jejich základě upřesnit průběh vedení některých částí cestní sítě dle koncepce, provést případnou směnu či výkup pozemků a navrhnout etapizaci.





