



NOVÁ PODOBA NÁMĚSTÍ MÍRU V SOBOTCE

INVESTOR MĚSTO SOBOTKA

ARCHITEKTONICKÝ ATELIÉR

HILPERT

2. LISTOPADU 2023

ARCHITEKTONICKÁ STUDIE



www.hilpert.cz

martin@hilpert.cz

FRÝDŠTEJN 142

TEL: 732 181 505

Nová podoba Náměstí Míru v Sobotce

Architektonická studie

Stávající stav

Náměstí v Sobotce je historické a jeho podoba v průběhu staletí nedoznala zásadních změn. Většina budov je původních a ctí do značné míry původní parcelaci. Centrum města včetně náměstí je památkově chráněno v rámci památkové zóny dle zákona. Náměstí je živým centrem města a v posledních desetiletích plní zejména funkci parkoviště. Prochází přes něj komunikace II. třídy a ústí do něj další městské komunikace v rozích. Dominujícími prostorovými prvky jsou historické objekty kašny a morového sloupu. Ostatní prvky jsou vesměs velmi dožilé, jedná se zejména o povrchy a VO. Vyjma betonových květináčů a menšího záhonu u morového sloupu náměstí zeleň neobsahuje. Důležitým prvkem jsou povrchy, které se v průběhu doby měnily. Původní mlatová plocha byla zřejmě na konci středověku poprvé vydlážděna lomovým kamenem z důvodu dostupnosti čediče v blízkém okolí. Později došlo k několika předlážděním obdobným materiálem s doplněním vyspádování pro odvod dešťových vod. Podloubí bylo zřejmě vždy dlážděno odlišně a až do r. 1911 bylo vydlážděno velkoformátovými pískovcovými deskami. Mezi lety 1911-14 byla do náměstí vložena nová historická vrstva v podobě mramorových mozaik obvodových chodníků s dekorativní kresbou, která se dochovala dodnes. V okolí kašny je pietně zachován vzorek původní nivelety a materiálu nepravidelné čedičové dlažby. V rámci předprojektové přípravy došlo k podrobné dokumentaci stávajícího stavu s přesným výškopisným a polohopisným zaměřením. Asfaltový kryt ploch původní dlažby překryl a nevhodně tak niveletu povrchu zvýšil. Mozaiky vykazují zásadní problém v rozporu s platnou legislativou z hlediska požadovaného protiskluzu a je nutno zvážit udělení výjimky.

Urbanismus

Předkládaný návrh řeší úpravy celého prostoru náměstí s přesahy do okolních ulic. Nejdůležitějším dílčím úkolem projektu je dopravní koncepce, od které se odvíjí ostatní aspekty změn. Za předpokladu respektování výše uvedeného je záměrem celé náměstí provozně i výrazově sjednotit a „vrátit jej lidem“. Urbanistická koncepce nového návrhu vychází z ideje navrátit více ploch pěším a cyklistům a regulovat automobilovou dopravu do jasně vymezených ploch. Koncepce dopravy obsahuje částečně jednosměrný a částečně obousměrný provoz na zachovaných komunikacích s vytvořením hlavní shromažďovací plochy v těžišti prostoru, s rozšířením chodníků a výraznou redukcí parkingů. Zeleň je v prostoru náměstí pojednána nově, a to doplněním čtyř stromů kolem kašny,

neboť do budoucna má být u náměstí zvýrazněna funkce odpočinková a shromažďovací. Lze také připustit sezónní doplnění prostoru o barvy ve formě letničkové výsadby do okrasných nádob (např. decentní zámečnický výrobek), které nebudou trvale kotveny. Zrušena je diagonála pojižděné komunikace, která je přimknuta k Z a S straně prostoru. Uvolněná hlavní plocha je členěna na dva základní prostory. Jeden je mezi kašnou, sloupem a parkovištěm a disponuje lavičkami, pítkem a stojany na kola. Druhá část plochy je volná a uvažuje se pouze s podzemním stojanem na vánoční strom. Při kulturních akcích a shromážděních se předpokládá uzavření části parkoviště a rozšíření shromažďovacího prostoru. Režim dopravy a doplnění několika nových drobnějších parkovišť v širším centru a v okolních ulicích je stanoven dopravní částí dle obrazové přílohy. Po úpravách na základě konzultací s orgánem památkové péče je navrženo v maximální míře sjednocení výšek povrchů. Vozovky oddělené obrubníky jsou pouze 2 cm níže než je zbytek ploch.

Architektura

Z hlediska architektonického je snahou nechat vyniknout tradiční dominanty náměstí, tedy morový sloup a kašnu. Dále je cílem vytvořit těžiště shromažďovacího prostoru ve volné ploše pod morovým sloupem a také zklidněnou odpočinkovou část u kašny s menšími stromy poskytujícími stín a prostor ptactvu s dostatkem laviček a stojanů na kola. Celkově dojde ke změně nivelety i spádování ploch mimo podloubí tak, aby bylo možné odstranit snížení dlažby kolem kašny a zároveň nebylo nutné výškově překládat podzemní vedení sítí technické infrastruktury. Vozovky budou za obrubami o 15 cm níže pochozí plochy, nadvýšení obrub u parkovišť je 3 cm u částečného parkování typu K+R na SV straně náměstí pak 8 cm. Materiálově je snahou o maximální respektování odborného názoru orgánů památkové péče a zachování architektonické ideje úprav. Povrchy budou vizuálně navazovat na již zrekonstruované Malé náměstí. Tedy hlavní plocha středu mimo podloubí bude z odseků černé žulové kostky Norit skládané na divoko. Stejně tak parkovací místa. V případě obtížné dostupnosti nebo příliš vysokých investičních nákladů může být po projednání s dalšími dotčenými orgány státní správy nahrazen Norit např. za štípaný čedič. Nutno opět upozornit na jiné mechanické vlastnosti čediče proti žule, větší poréznost, nasákavost a tím nižší trvanlivost a snížení protiskluzných vlastností povrchu již ve střednědobém časovém horizontu. Oddělovací linie budou z řádkové dlažby žulové kostky do betonu nebo z řezaných žulových obrubníků ve střední šedé barvě. Obrubníky staré i nové, řezané a pemrlované, budou použity pro zachování výškového oddělení chodníků i v podloubí, kde bude využit původní materiál. Chodníky v podloubí budou zachovány v provedení mozaiky s původní kresbou. Tento vzor bude doplněn i na rozšířený chodník na

severní stranu náměstí, přičemž se bude jednat o nový materiál s větší hrubostí štípaného povrchu, aby byly splněny m.j. požadavky bezbariérové vyhlášky č. 398/2009 Sb. v platném znění, která požaduje zajištění protiskluznosti všech povrchů se součinitelem smykového tření nejméně 0,5. Stávající mramorová dlažba tyto požadavky nesplňuje a z hlediska bezbariérovosti ji není možné zachovat mimo krytí podloubím (nenároková výjimka). Nutné je počítat i s dalšími prvky zajišťujícími bezpečné užívání osobami dle uvedené závazné vyhlášky. U mozaikových dlažeb se předpokládá přeložení a sjednocení barev a detailů s využitím stávajícího materiálu ze severní strany náměstí. Vjezdy do budov a autobusové zálivy budou provedeny z kočičích hlav s pokládkou do řádku. Vějířová dlažba vozovek bude provedena ve vhodném materiálu s ohledem na splnění hygienických limitů pro hluk a vibrace. Vodorovné značení bude také provedeno ve světlé žule pemrlovanými deskami. Zeleň je v návrhu přítomna, ale je nová. Jedná se o čtyři jabloně pův. místních druhů např. Malus Purpurea s menším vzrůstem do 6 m.

Mobiliář

Jako doplňků je užito prvků městského mobiliáře. Lavičky jsou navrženy od mmcité, typ Preva Urbana s opěradlem a područkami. Koše a stojany na kola jsou od stejné firmy. Koše jsou na tříděný odpad typu Crystal, Stojany na kola jsou oboustranné ocelové typu Velo. Lampy VO jsou s LED zdroji typu Philips Metronomis led fluid. Dále je navrženo kvádrové ocelové pítko Ven design Juncus H a kruhové litinové mříže ke stromům včetně ochrany a stabilizace kmene.

Autorem dopravního řešení a spoluautorem projektu je Ing. Jaroslav Pivrnec.

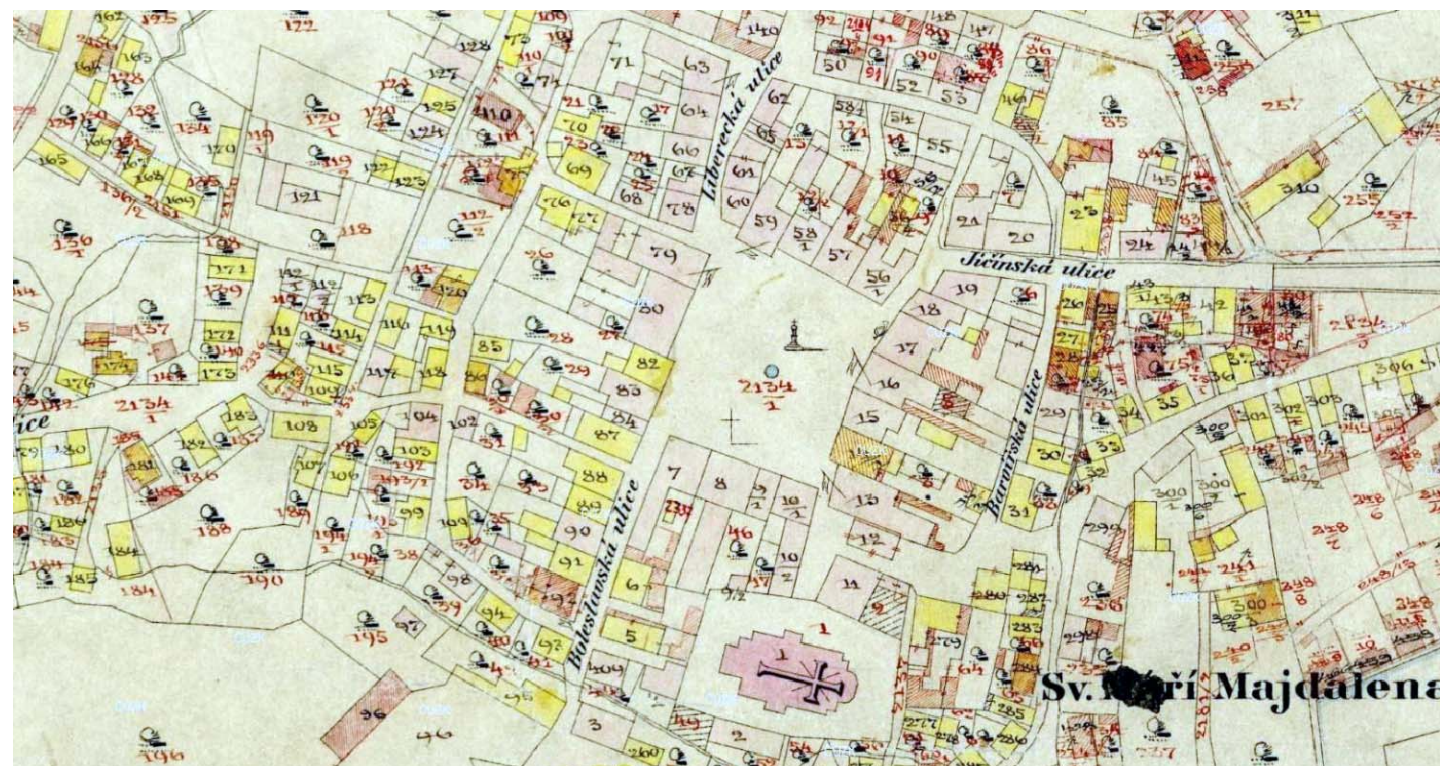
Ve Frýdštejně dne 2. listopadu 2023

Ing. arch. Martin Hilpert





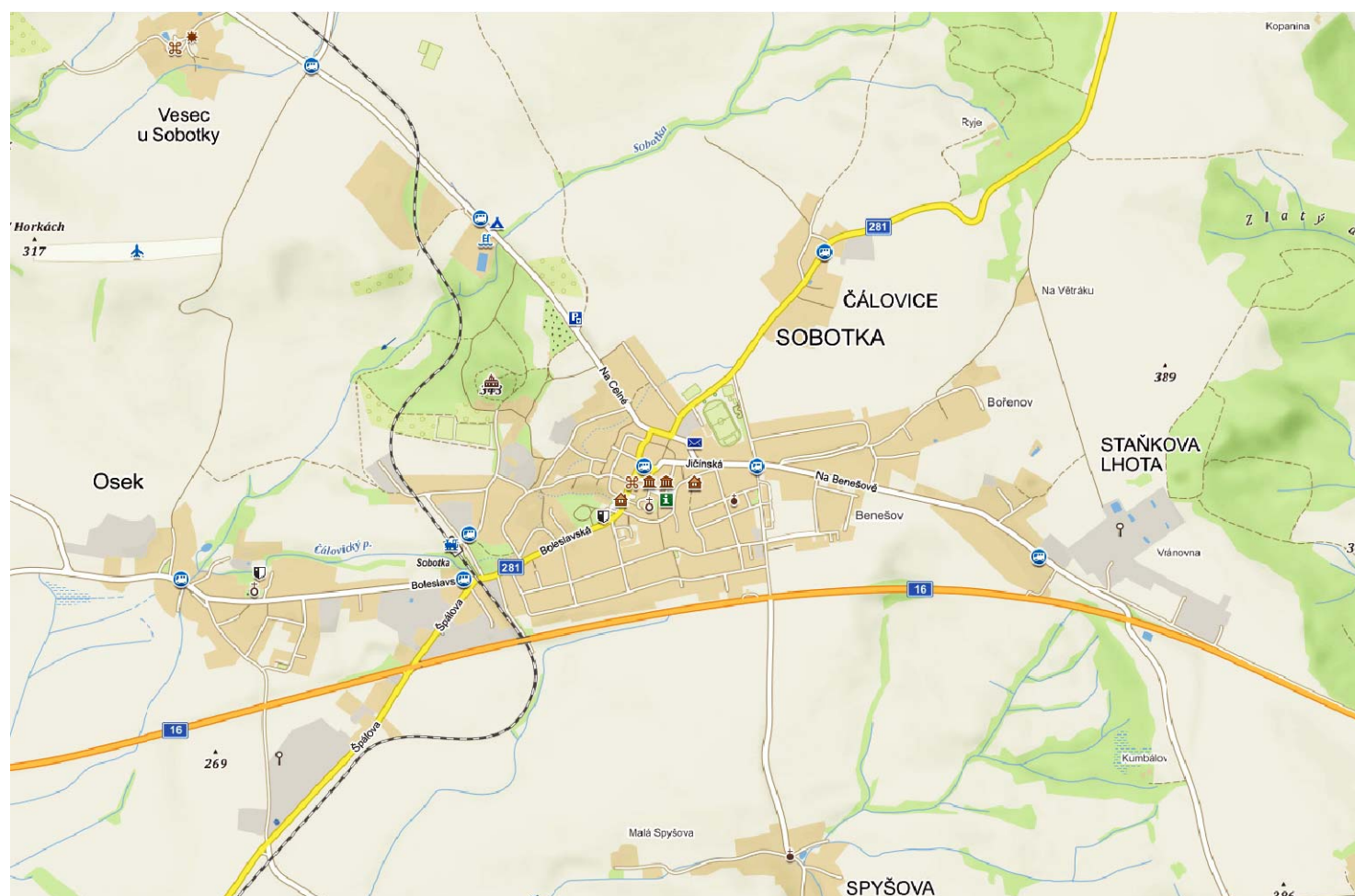
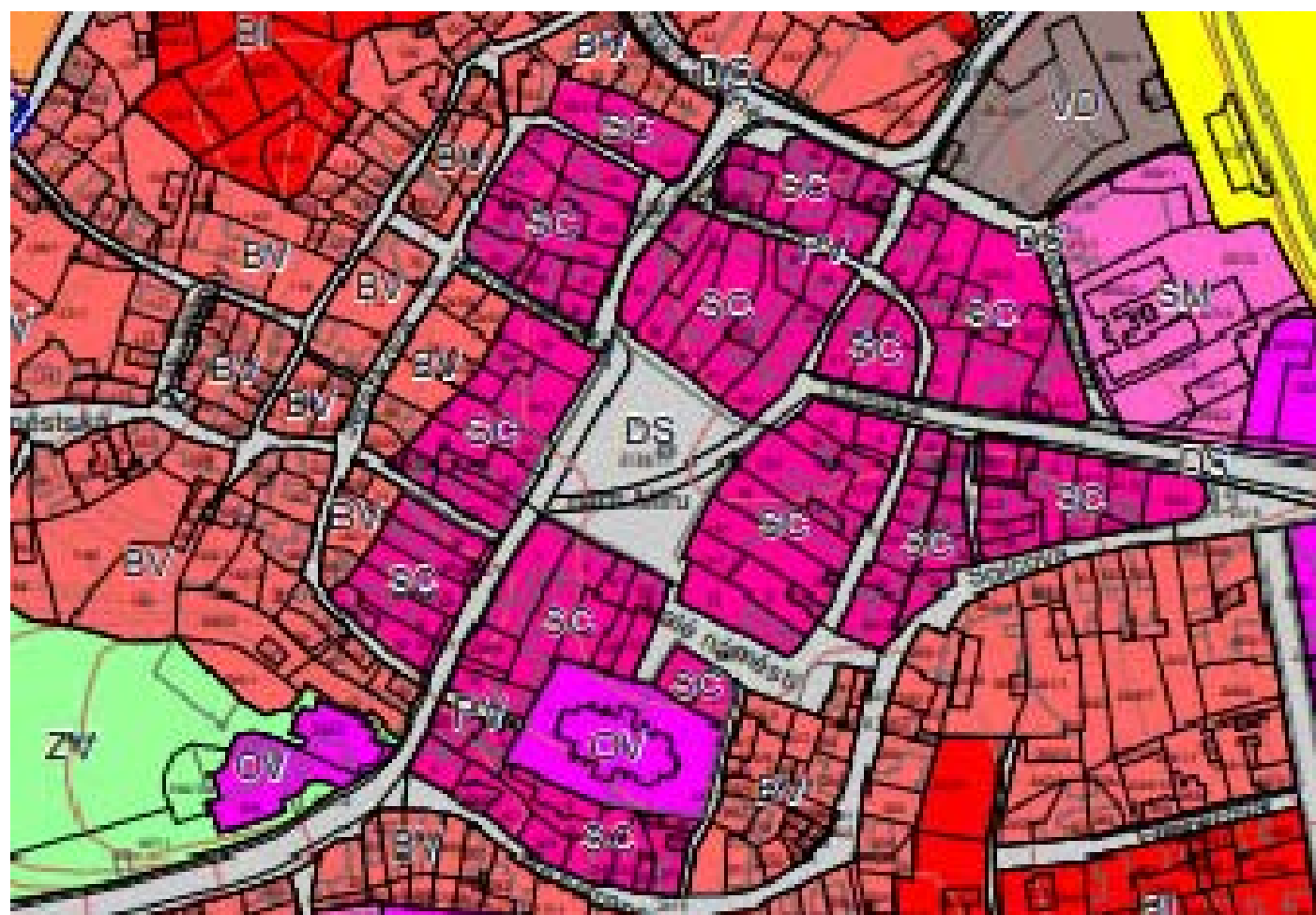
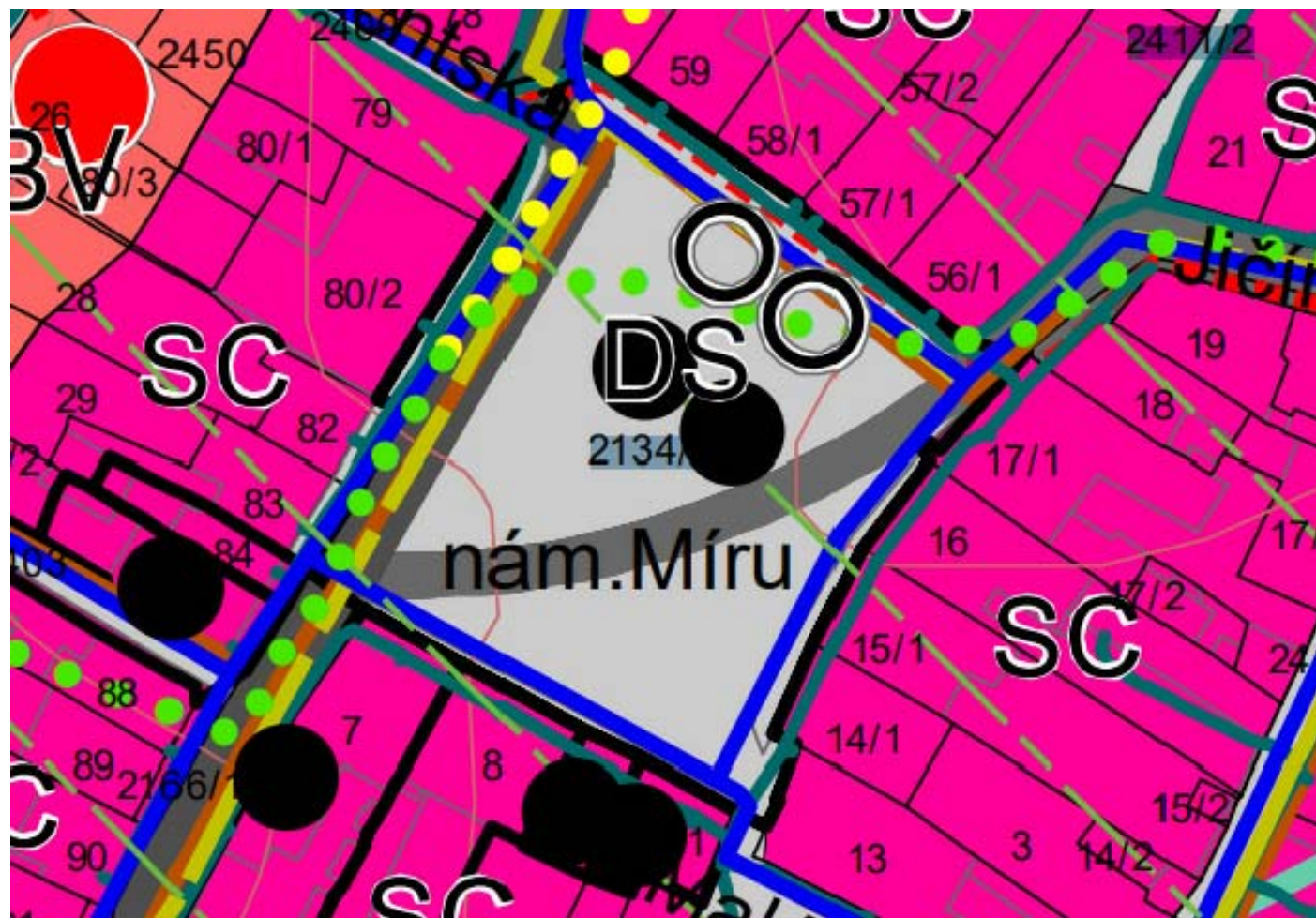
1. POL. 19. STOL. - STABILNÍ KATASTR



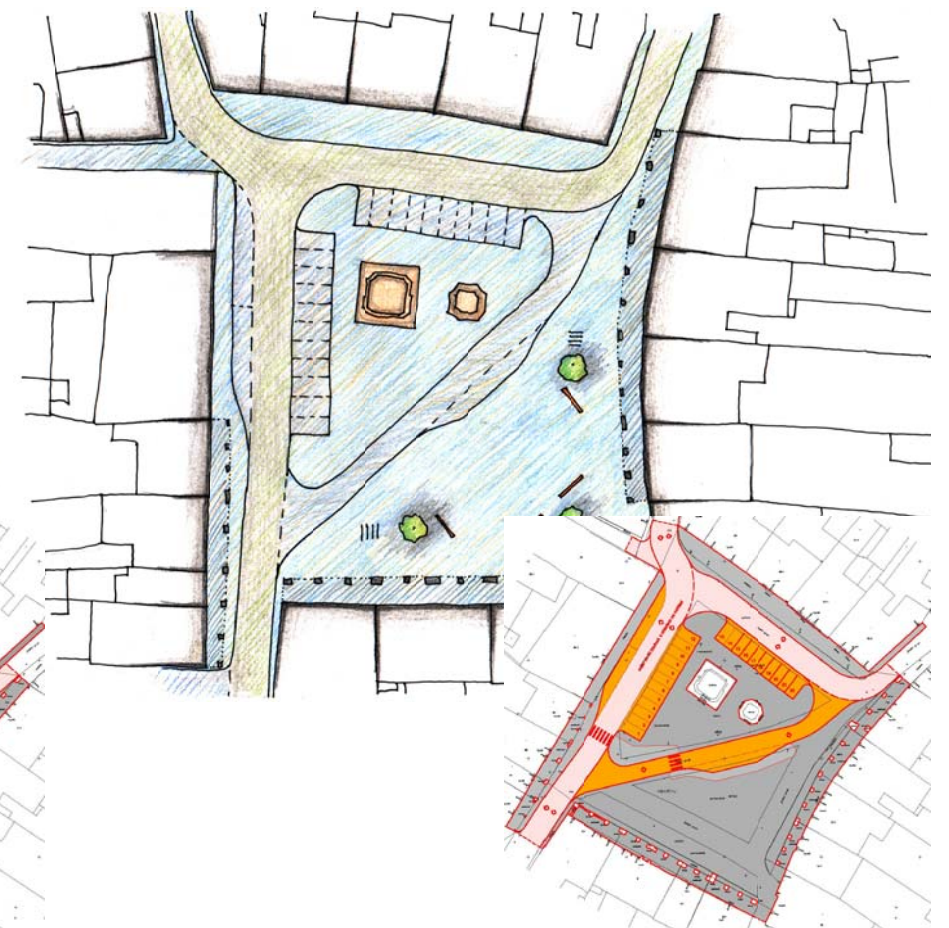
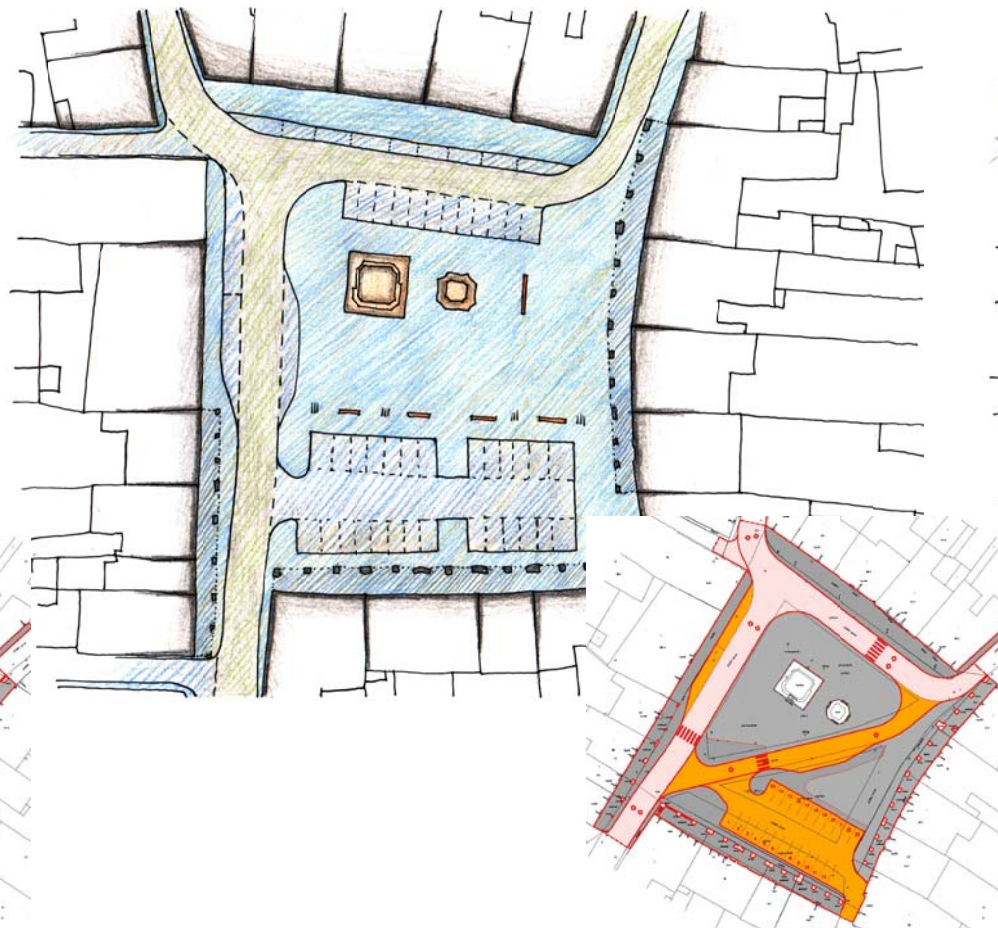
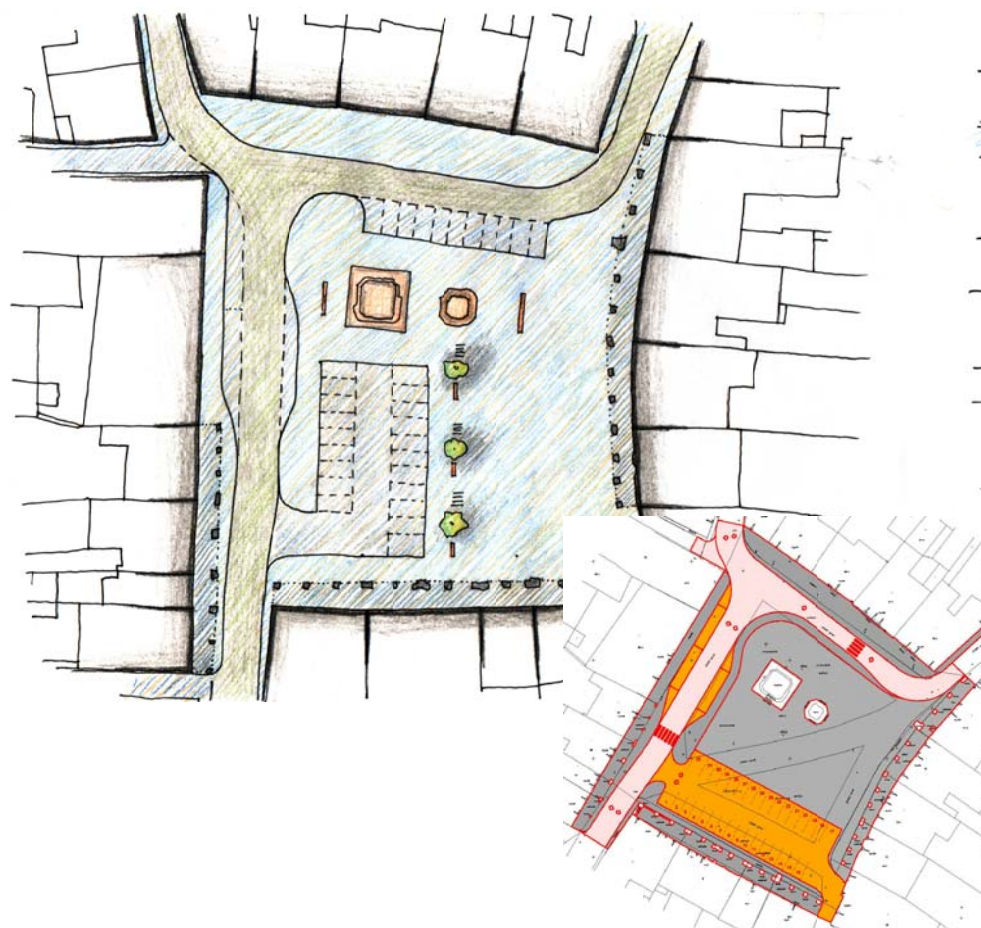
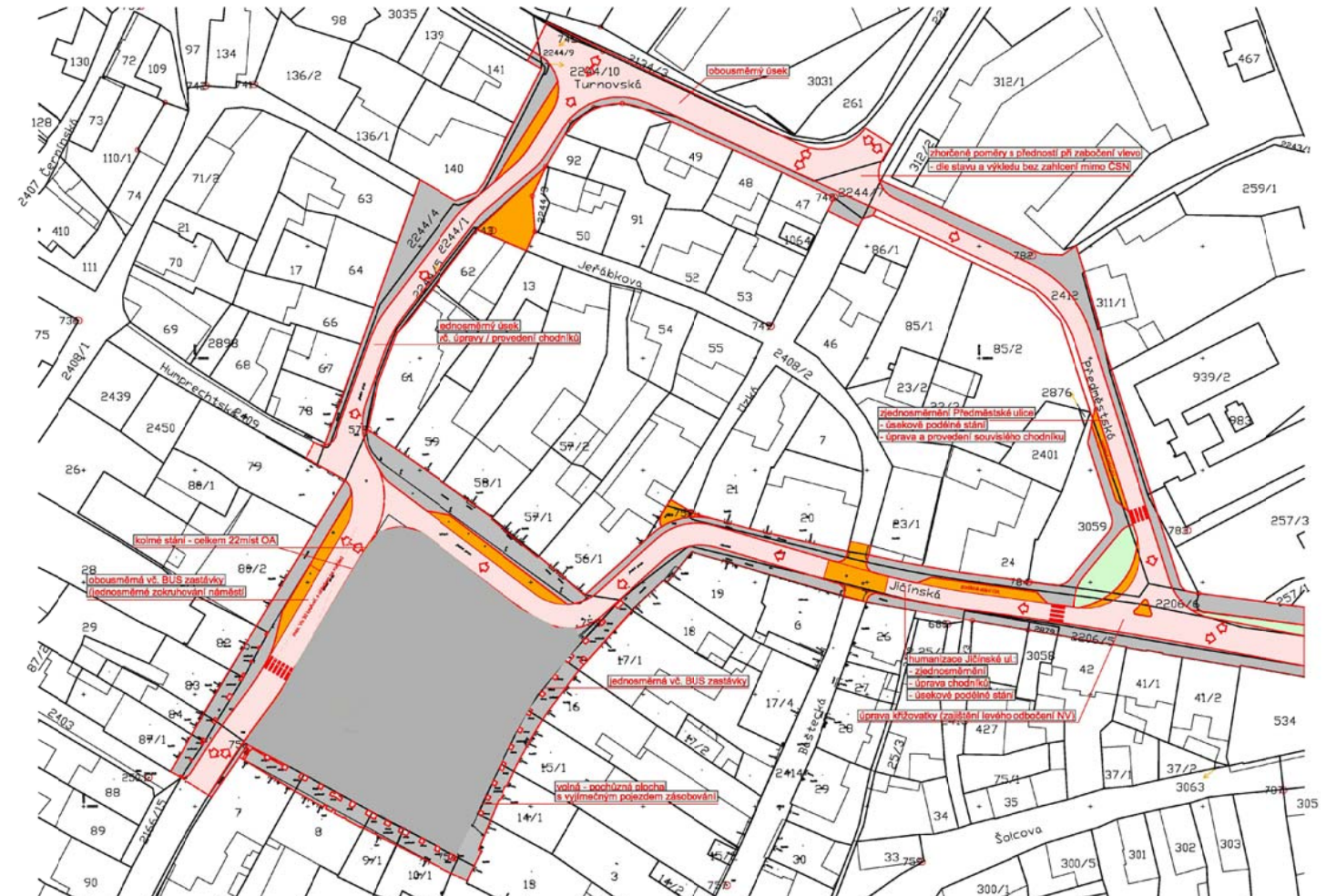
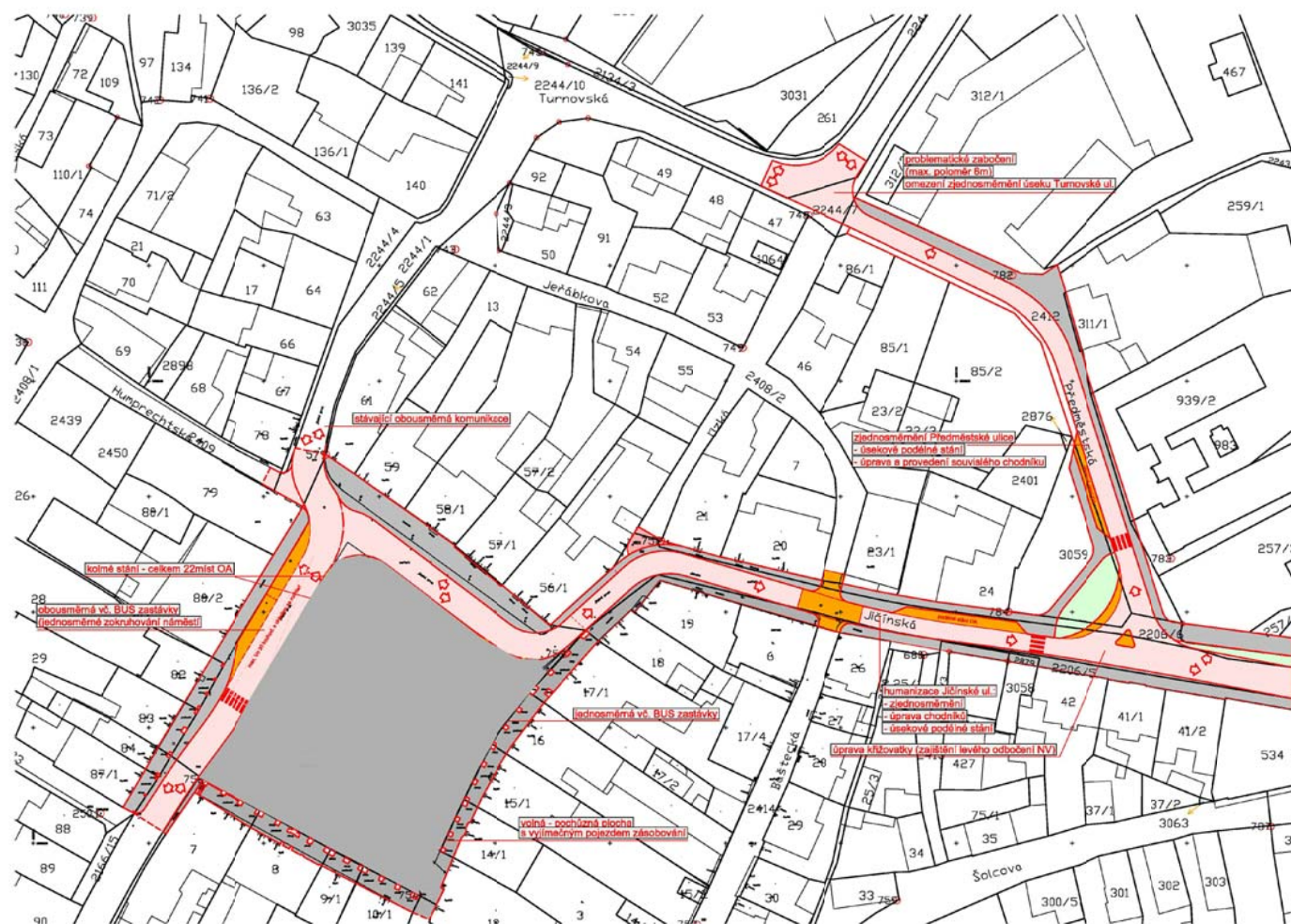
PŘELOM 19. A 20. STOL. - STABILNÍ KATASTR

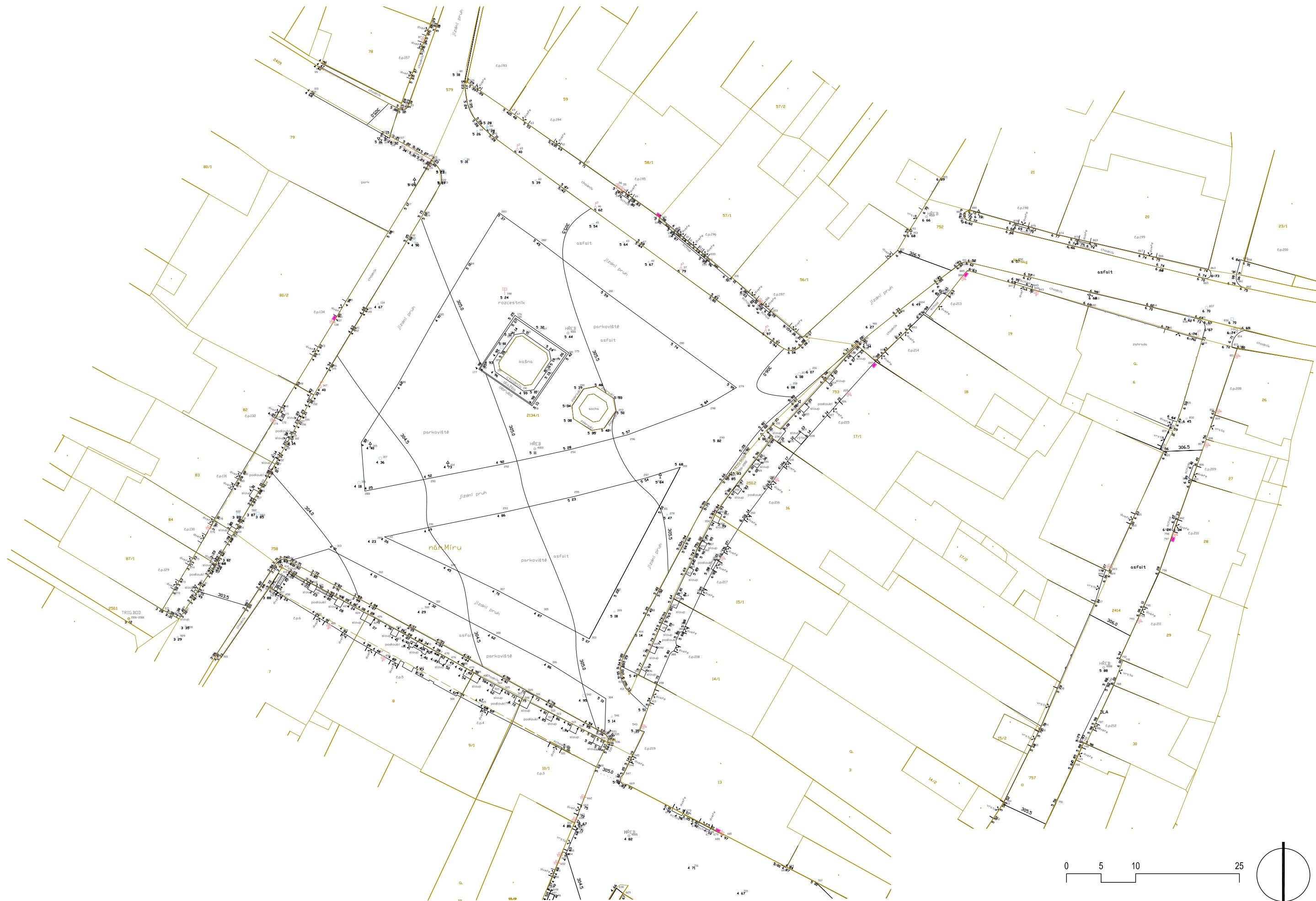


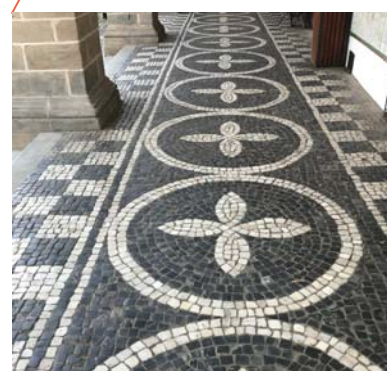


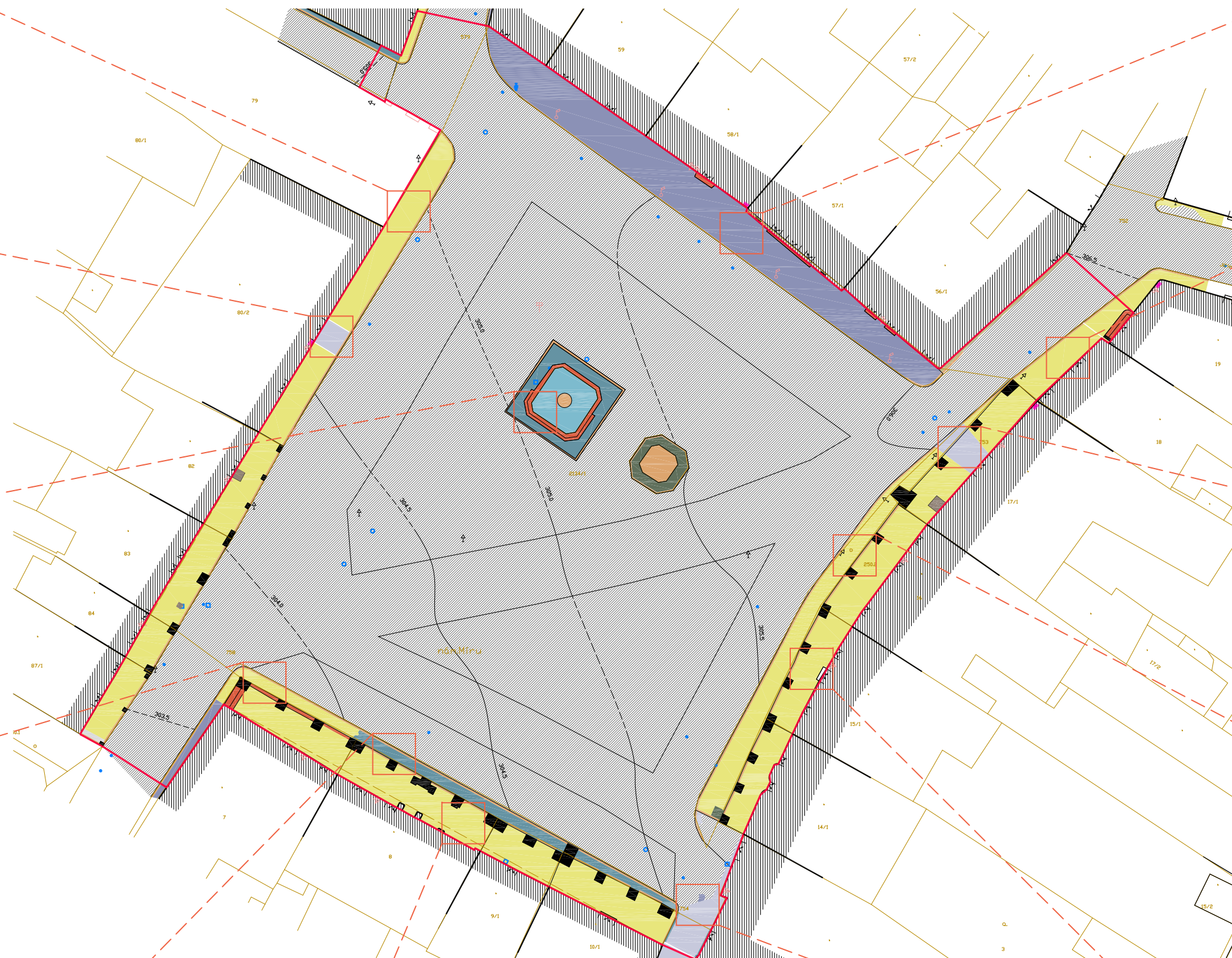




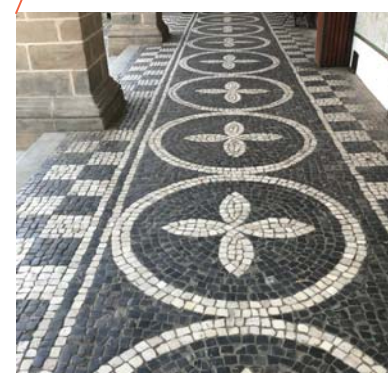




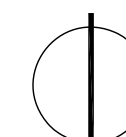


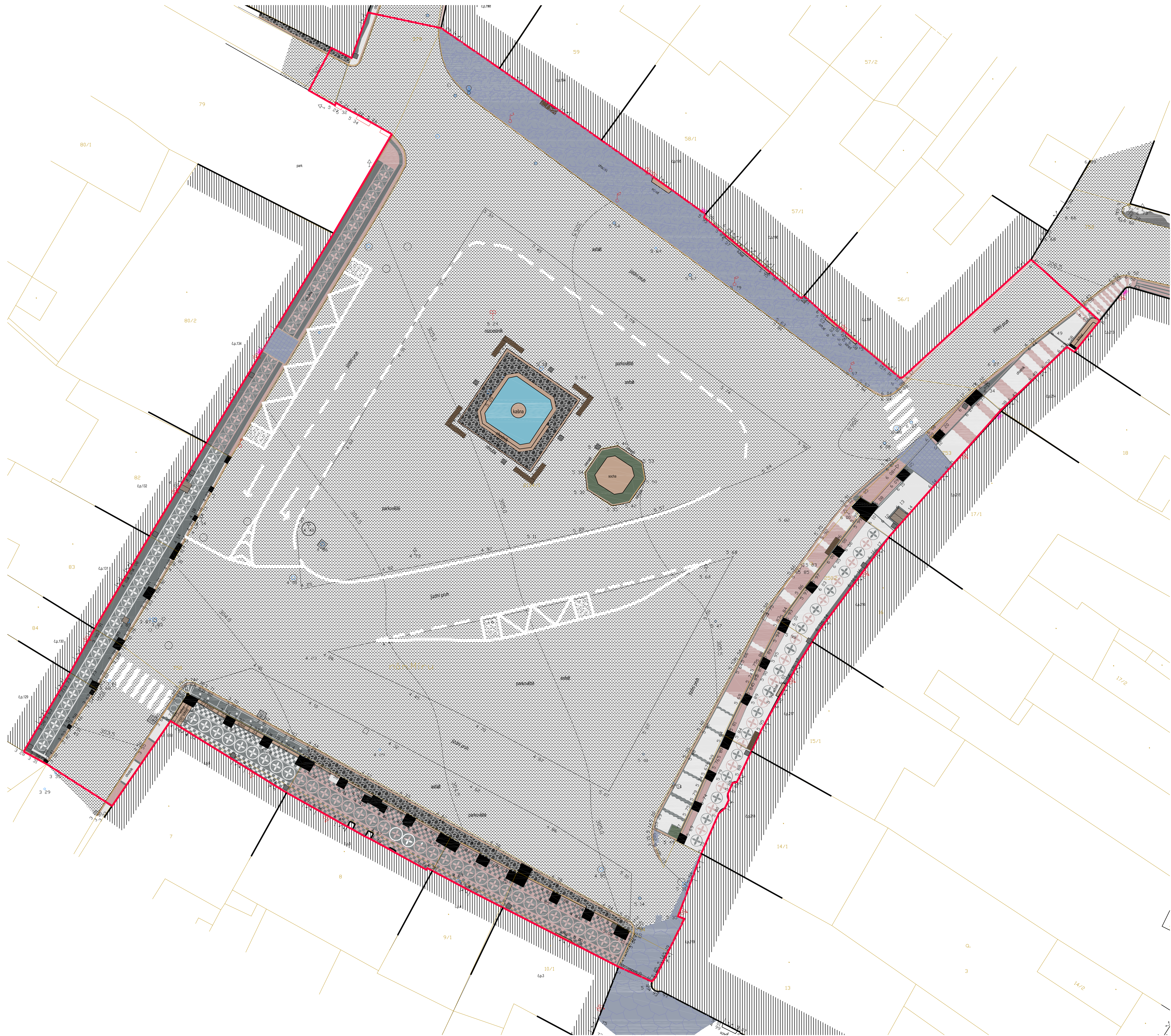


- CHODNÍKY - MRAMOROVÁ MOZAIKA
- POJÍŽDĚNÁ VOZOVKA - ASFALT
- PŘEJEZD PŘES HIST. CHODNÍK - ŽULOVÁ KOSTKA V ŘÁDKU
- OBRUBNÍKY
- BEZPEČNOSTNÍ DLAŽBA PRO SLABOZRAKÉ
- ČEDIČOVÁ DLAŽBA NA DIVOKO
- CHODNÍK - ŽULOVÁ KOSTKA RÚZNORODĚ
- DOPLNĚNÍ CHODNÍKU - BET. MAZANINA, ROZPADLÁ
- KAMENNÉ SCHODY



0 5 10 25





- LEGENDA MATERIÁLŮ:
- MRAMOROVÁ MOZAIKA - ODSTÍNÝ BÍLÉ
 - MRAMOROVÁ MOZAIKA - ODSTÍNÝ ČERVENÉ
 - MRAMOROVÁ MOZAIKA - ODSTÍNÝ ŠEDÉ AŽ ČERNÉ
 - POJÍŽDĚNÁ VOZOVKA - ASFALT
 - PŘEJEZD PŘES HIST. CHODNÍK - ŽULOVÁ KOSTKA V ŘÁDKU
 - OBROBNÍKY
 - BEZPEČNOSTNÍ DLAŽBA PRO SLABOZRÁKÉ
 - ČEDIČOVÁ DLAŽBA NA DIVOKO
 - CHODNÍK - ŽULOVÁ KOSTKA RŮZNORODÉ
 - DOPLNĚNÍ CHODNÍKU - BET. MAZANINA, ROZPADLÁ
 - ŘEŠENÉ ÚZEMÍ
 - MĚSTSKÝ MOBILIÁR - LAVÍČKY A ODP. KOŠE
 - POKLOPY V KOMUNIKACI - SPLAŠK., VODOVOD., DEŠŤ.





DOPLŇKOVÉ PLOCHY - ČERNÁ ŽULA NORIT, VARIANTNĚ ČEDIČ - DLAŽBA NA DIVOKO



VOZOVKA POD OBRUBOU - ŽULOVÁ KOSTKA DO VĚJÍŘE, SJEZD, AUTOBUSOVÝ ZÁLIV



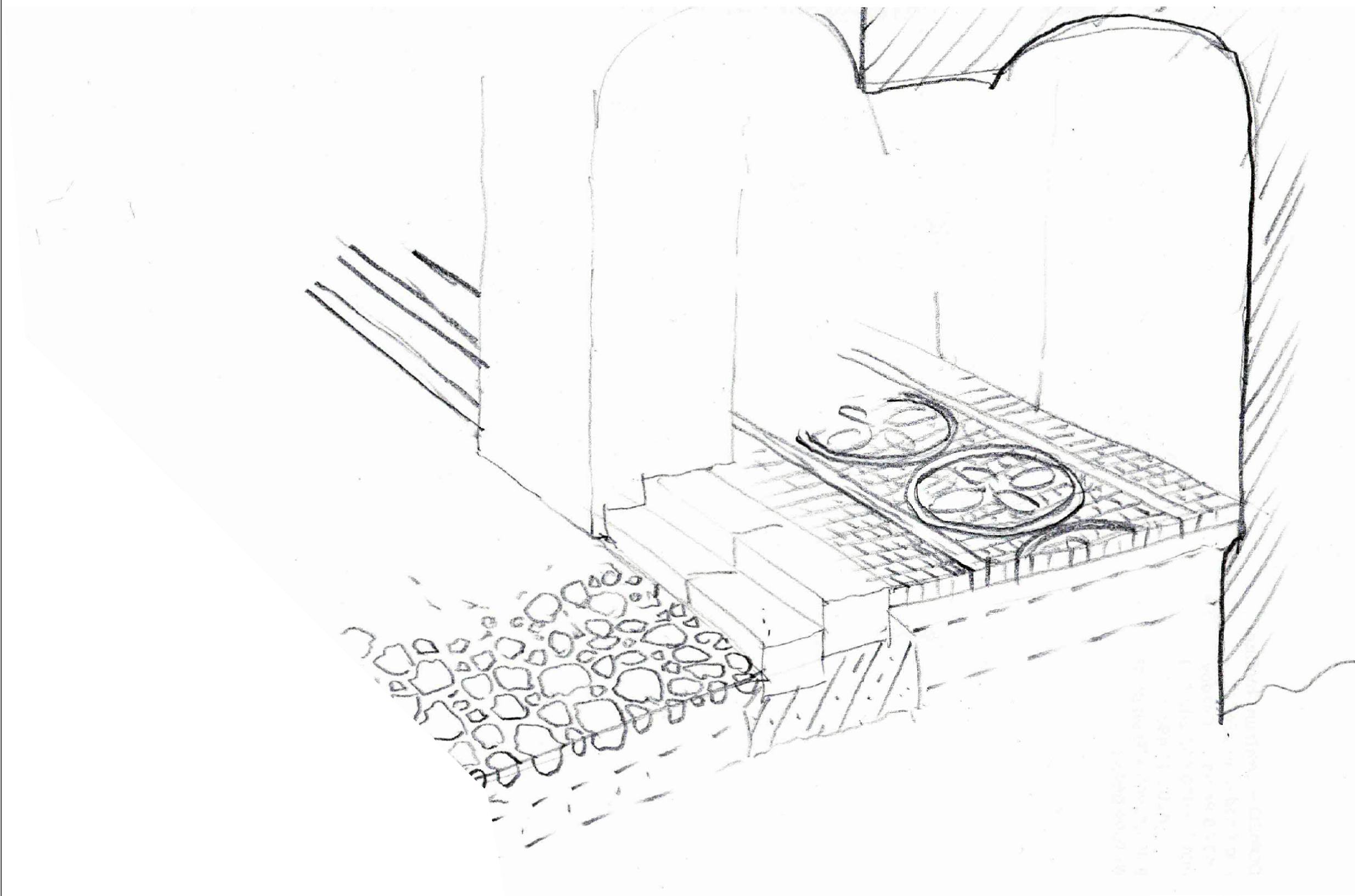
ZACHOVÁVANÉ MRAMOROVÉ DLAŽBY - MOZAIKY POD PODLOUBÍM

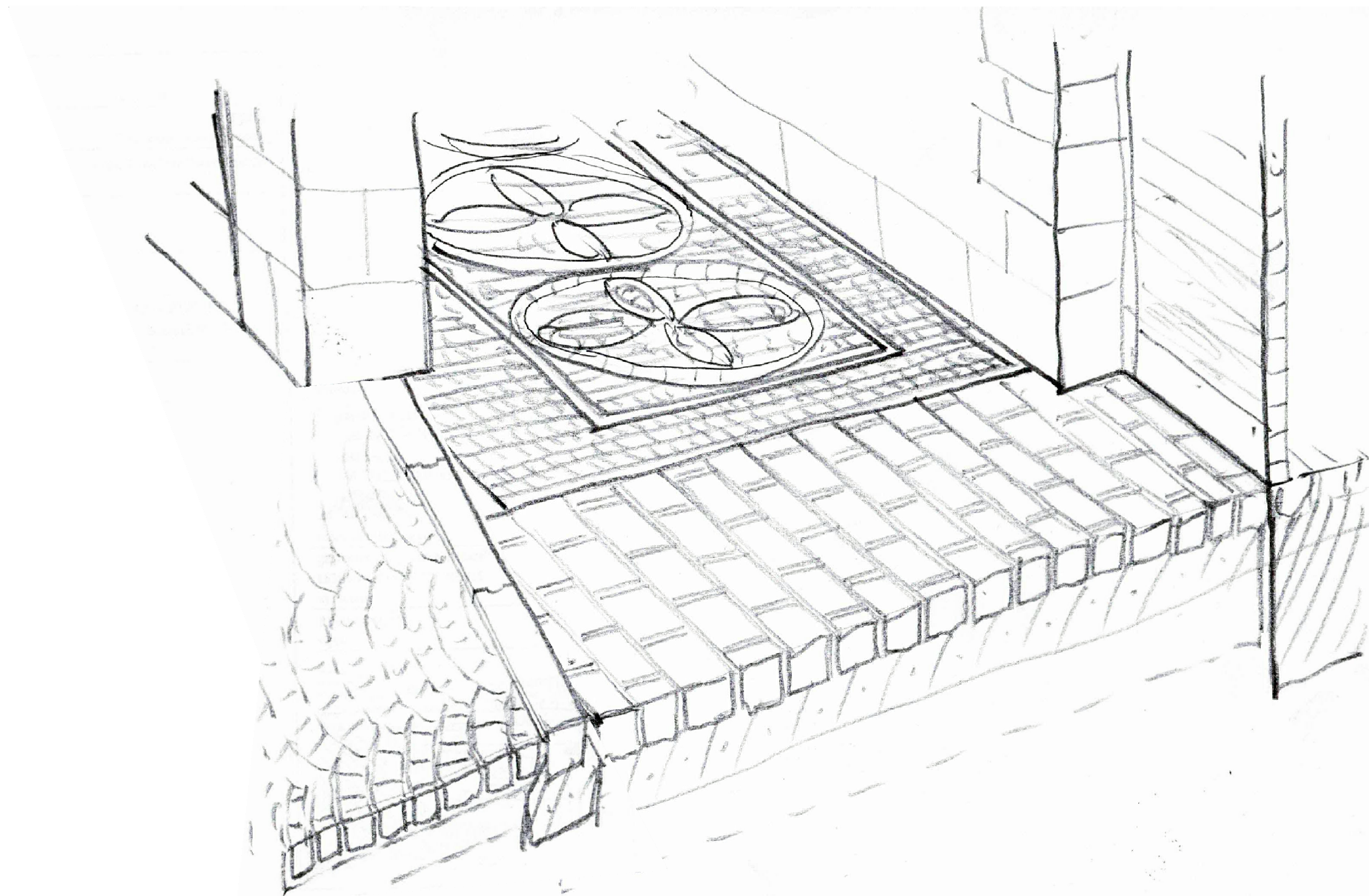


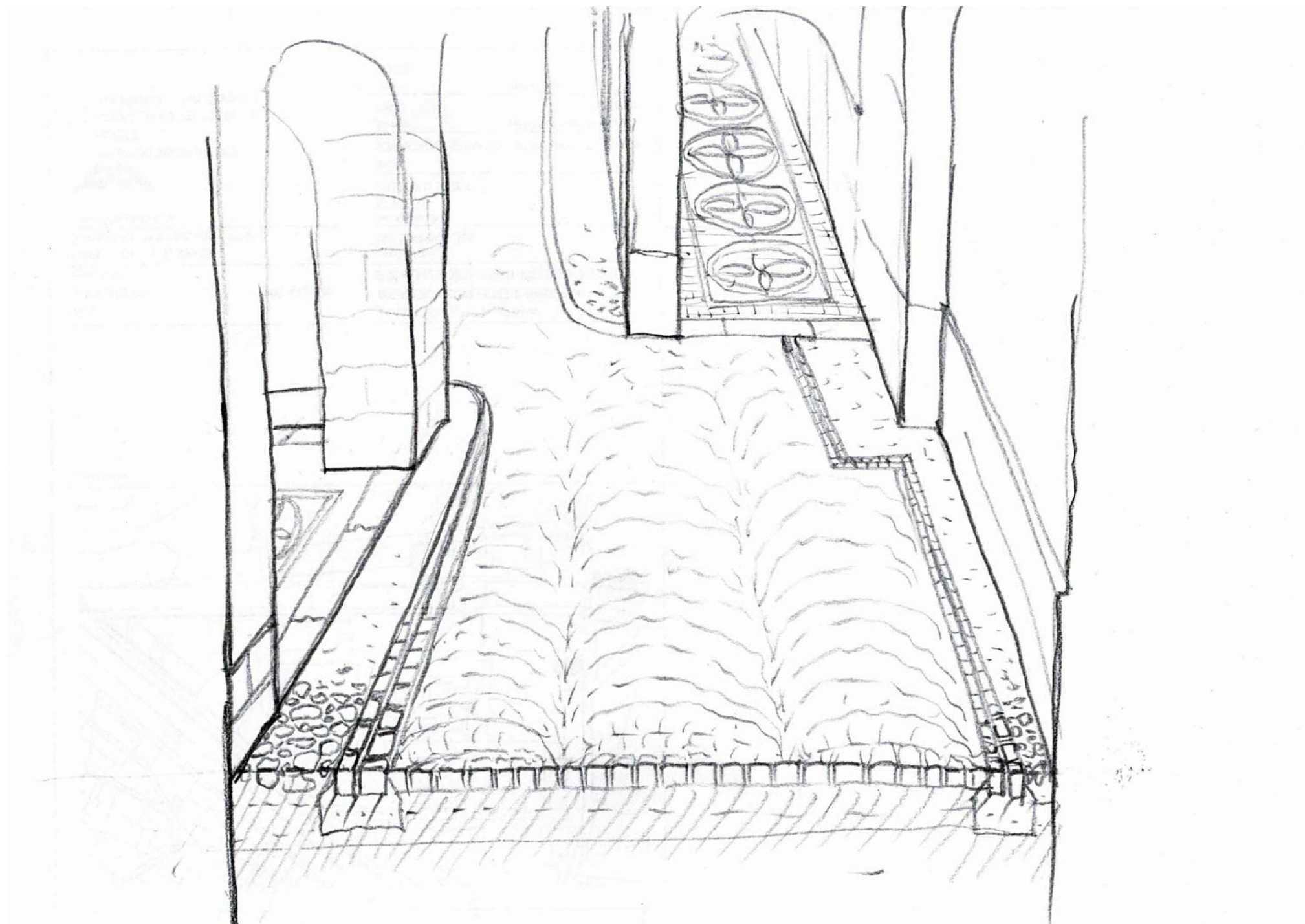






















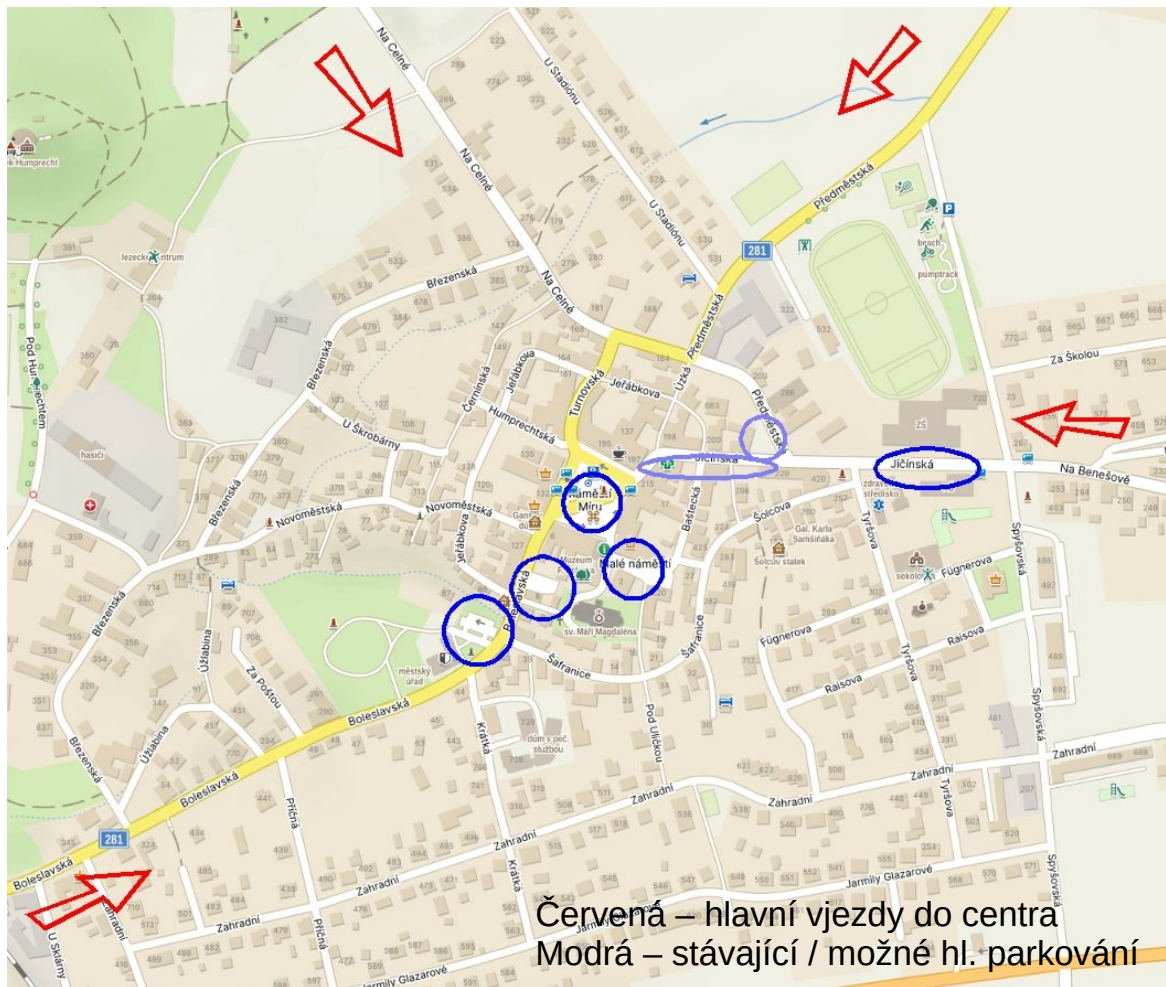


Sobotka – řešení inteligentního navádění na parking v centru města

Stávající stav - absence naváděcího systému:

- dochází k průjezdům centra s „hledáním“ parkingu
- návštěvníci města bez znalosti nebo navedení na parking
- stávající parkovací místa bez vymezení, místy až chaotické parkování





Sobotka – řešení inteligentního navádění na parking v centru města

Návrh – možnost řešení:

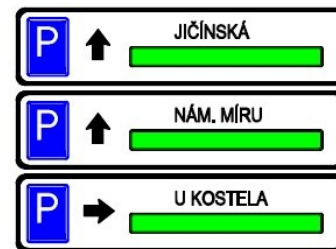
- vybudování systému snímání obsazenosti (např. pomocí vložených čidel) s následným řízením a informačním výstupem (aktivní dopravní značení)



čidlo - sběr dat



lokální sběr dat parkingu
+ odeslání do systému



výstupy dat - informovanost obsazenosti
(primárně na dopravní značení, možnost
výstupu na mobilní aplikaci apod.)

Sobotka – řešení inteligentního navádění na parking v centru města

Příklady provedení systému (Liberec):



Sobotka – řešení inteligentního navádění na parking v centru města

Přínos naváděcího systému:

- zajištění přímého vedení přijíždějícího vozidla na volné stání (vyrušení pojížděk při hledání)
- možnost informovanosti o stavu parkingu pro turisty / návštěvníky města
- možnost doplnění systému o další zařízení a informace (meteo stanice a stav apod.)

Negativa naváděcího systému:

- cena vybudování a zprovoznění systému*
- nutnost správy a údržby systému

* - pozn. / odhad nákladů na vybudování při 100 parkovacích místech a 5/6-ti aktivních značkách cca 1,5-2,0 mil. Kč (vč. sloupů, napájení, přípojek atd.)

