

ANALÝZA NÁVRHŮ A KONCEPCE ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ

rozbor všech zpracovaných studií na řešení dopravy a urbanistického řešení náměstí v Červeném Kostelci





MgA. Přemysl Kokeš

Hradební 60
563 01 Lanškroun

Podnádražní 910/10,
Praha 9, Vysočany,
PSČ 19000

kokes@kokespartners.cz
00 420 608 020 516
www.kokespartners.cz

ANALÝZA NÁVRHŮ A KONCEPCE ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ

rozbor všech zpracovaných studií na řešení dopravy a urbanistického řešení náměstí v Červeném Kostelci

Zadavatel:

Město Červený Kostelec
Náměstí T.G.Masaryka 120
549 41 Červený Kostelec

Náměstí T.G.Masaryka v Červeném Kostelci
Koncepte architektonického a dopravního řešení

Červený Kostelec je organicky rostlé osmitisícové město vzniklé na historické cestě, jejíž trasu dnes kopíruje silnice I. třídy č. 14. Organický růst města vychází z centrálního prostoru náměstí, které je křižovatkou cest. Hlavní silnici zde tvoří průtah silnice č. 14, v ulicích B.Němcové a 17.listopadu. Na ty ze severu navazují ulice Kmenského, Dvořáčkova a bezejmenná slepá ulice. Tyto komunikace do dopravního uzlu náměstí nijak nezasahují. Z jihu se připojuje ulice Sokolská a Manželů Burdychových. Ze západu pak ulice 5.května. Tento hvězdovitě členěný dopravní uzel je v současnosti dopravně nedořešený, vede ke zmatku a nepřehlednosti a téměř celou plochu náměstí zabírá pro automobilovou dopravu. Ta je navíc díky průtahu silnice I/14 silně předimenzována. Tento nevyhovující stav je v místě velmi dobře znám a popsán. Proto byla zadána tato srovnávací koncepční studie, která hodnotí všechny dosavadní zpracované návrhy a na základě těchto řešení doporučuje a rozpracovává koncepci, která bude sloužit jako podklad pro širokou diskuzi a následné zpracování architektonické studie úpravy prostoru náměstí T.G.Masaryka v Červeném Kostelci.

Prostor náměstí není tvořen jen koridory automobilové dopravy, ale také značně utlačovanou dopravou pěší, nesourodou a nekoncepční plochou zeleně a především budovami, které podtrhují charakter daného místa jako náměstí, nikoliv jen dopravního uzlu, nebo křižovatky. Budovy na náměstí v Červeném Kostelci ukazují na vysoce kvalitní architektonickou tvorbu v minulosti. Dominantou zůstává barokní červený kostel Sv. Jakuba většího postavený podle projektu architekta Kiliána Ignáce Dientzenhofera. Kostel i dnes ukazuje na původ města, které jej nese též v názvu, tedy obce vyrostlé při kostelu. Další kvalitní stavby na náměstí pocházejí z období mezi oběma světovými válkami a ukazují na vysokou kvalitu architektonické tvorby v tomto období i na bohatství města. Jedná se především o budovu spořitelny a hotelu. Radnice zaujímá dominantní pozici na opačné straně náměstí proti kostelu. Jedná se o nevýraznou jednoduchou budovu. Náměstí je dnes postiženo velkým rozsahem demolí a tyto proluky rozostřují jinak velmi poutavý charakter centra města. Především ve směru ulice 5. Května je citelný nedostatek uliční zástavby, která by daný prostor uzavírala. Proluky na severní straně jsou osamocenější a je možné předpokládat jejich brzké zacelení. Na prostor náměstí byla zpracována celá řada studií. Vzhledem k tomu, že žádná z těchto studií neodpověděla



ANALÝZA NÁVRHŮ A KONCEPCE ŘEŠENÍ NÁMĚSTÍ

rozbor všech zpracovaných studií na řešení dopravy a urbanistického řešení náměstí v Červeném Kostelci

dostatečně kvalitně, nebo podrobně na otázky, které klade neúnosná dopravní situace i poškozený charakter centrálního prostoru, zmíníme se o těchto návrzích pouze okrajově.

1. Čtyři návrhy art ateliéru akad. Arch Zdeňka Tonka z roku 2007 návrhy vycházejí většinou z myšlenky náměstí jako kruhového objezdu. Toto řešení je oblíbené především u čtvercových, plošně rozsáhlejších náměstí ve městech založených v období vrcholného středověku. Takové řešení je pro napojení většího množství komunikací ideální a slouží skvěle také pro zásobování okolních domů a parkování. Pro velikost náměstí v Červeném Kostelci je však dané řešení varianty C se čtvercovým kruhovým objezdem nevhodné, náměstí je malé, výrazně svažité, a dopravní zátěž na silnici I/14 by nedovolovala umístění dvou křižovat v tak těsné blízkosti u sebe. Plnohodnotné kruhové objezdy ve verzích A a B jsou přijatelné ještě méně, kde kromě již zmíněných nevýhod přibývá ještě problém s převedením tranzitní dopravy do celého prostoru náměstí a jeho absolutní degradace na velkou kruhovou křižovatku s nevyhovujícími sklony, nedostatečně řešenou dopravou v klidu, absolutním podceněním pěšího provozu a celkovou rezignací na sociálně kulturní rozměr, který hlavní náměstí osmitisícového města má, tedy jeho společenskou, kulturní a shromažďovací funkci. Toto zásadní nepochopení charakteru místa navíc podtrhuje nesmyslně masivní plocha zeleně, která je v komunikačním uzlu křižovatky pouze izolační a nikdy nemůže sloužit k odpočinku. Navíc město této velikosti, utopené v zeleni krásné okolní krajiny nepotřebuje něco jako park uprostřed kruhové křižovatky. Pokud je v centrální části města třeba řešit zelené plochy, mělo by tak být činěno koncepčně v návaznosti na stávající parky, nebo tvorbou nových parkových ploch dostatečně oddělených od dopravní zátěže tak, aby skutečně mohly sloužit občanům k odpočinku. Jako nejvhodnější se v tomto ohledu jeví prostor Komenského ulice a Chrby. Prostor náměstí by měl jako shromažďovací historická trhová plocha nejen vypadat, ale také sloužit. Kontrast charakteru náměstí s ostatními městskými prostory může obnovit jeho podstatu ve fungování města. Čtvrtý návrh verze D se jeví jako životaschopný s tím, že je nemožné umístit nově komunikaci do příkrého stoupání přímo před radnici a jako zcela zbytečné je umístění obousměrné komunikace ústící z ulice manželů Burdychových. Naopak jako kvalitní lze vyzdvihnout myšlenku křižovatky T, kde Sokolská ulice kolmo navazuje na silnici I/14. Odsunutí křižovatky s ulicí 5. Května a ulicí Manželů Burdychových do dolní, jižní části

náměstí je také chvályhodné. Jako podstatné pro kulturní a společenský rozměr náměstí se jeví umístění dvojice výtvarných prvků do dvou oddělených částí náměstí. Jako nevhodné se jeví masivní rozšíření zatravněných ploch. Toto řešení je poplatné populistické vlně „je málo zeleně“, ale opomíjí, že město je třeba rytmicky strukturovat a vytvářet rozdílné charakteristiky městského prostoru. Náměstí by mělo jako náměstí vypadat a sloužit. Po odstranění kritizovaných částí a výrazném potlačení dominantní dopravní funkce na komunikacích mimo silnici I/14, je možné tento návrh dále dopracovat a jeho kostru využít. Jako naprosto nevhodná se jeví adjustace a celkové zpracování všech čtyř variant a je možné je tak považovat spíše za skicu, nežli za koncepční architektonickou studii.

2. Studie společnosti Prokonsult Ing. Vratislava Nývltu z roku 1996 řeší spíše problematiku parkovacích míst v centrálním prostoru města, než dopravní uzel náměstí T.G.Masaryka. Z této zcela nevhodně řešené studie je však nutné převzít problém nedostatku parkovacích míst, které by jistě mohly podpořit rozvoj drobných provozoven na náměstí. Využít pro tuto funkci prostranství proluky, která rozkládá charakter a strukturu historického centra města, je však naprosto nevhodné.

3. Urbanistická studie centrální oblasti města Červený Kostelec od Ing.arch Miloslava Konvičky, Ing.arch Petra Hubáčka a Ing Stanislava Prokeše z roku 1998 se zabývá prostranstvím náměstí jen okrajově a bohužel výrazně spíše z pohledu dopravních staveb nežli z pohledu městského inženýrství. Tato studie v dopravním řešení do značné míry předjímá pozdější řešení architekta Zdeňka Tonka a to jak kruhovými křižovatkami, tak napojením Sokolské ulice formou křižovatky ve tvaru písmene T na silnici I/14. Ta je však zcela nevhodně vyhnutá doprostřed nejcennějšího městského prostranství a zcela jej popírá. Ani vodní prvek v severní části odstřižený od většiny kulturních, nebo společenských městských budov nemůže obhájit zvětšení veřejného prostranství před severní stěnou náměstí na úkor jeho centrální části. Navíc se zde projevuje technický nedostatek shodný s nemožností realizovat kruhové objezdy na náměstí, tedy přílišný příčný sklon takto vyosené komunikace. Jako akceptovatelné se jeví zaslepení ulice Manželů Burdychových. Naproti tomu nepřijatelné je zaslepení ulice 5.května, která spojuje sídliště, tedy kapacitně největší zdroj návštěvníků centra města, s náměstím. Jako zcela nevhodné je odstranění nárožního domu na náměstí při ulicích 5.května a Sokolská. Naopak pozitivní je snaha zpevnit uliční strukturu ulice 5.května

řadou domů v historické uliční čáře a tento motiv, snad jen s lepší architektonickou podobou by měl být v konečné studii zmíněn. Rovněž zástavba proluk v severní části náměstí je správná a měla by být převzata do dalších územně plánovacích podkladů. Studie je velice ambivalentní, odpovídá době svého vzniku, je velmi plagiátorská v přejímání prvků ze zahraničí a málo se věnuje skutečným prostorovým a architektonickým problémům místa. Jako velmi přívětivé se jeví pojetí zpevněných ploch náměstí jako shromažďovacího prostranství. Jako zcela odstrašující je architektonická podoba zástavby v ulici 5. Května. Město Červený Kostelec by v zástavbě centrální zóny mělo navázat ne velmi progresivní, tvarově expresivní, přitom však uměřené a ve své době velmi avantgardní stavby a nedeklasovat toto meziválečné tvůrčí období průměrnou pseudo post moderní nearchitekturou. Také idealizovaná podoba prostorového členění náměstí, které je postaveno na absolutní rovině svědčí o nedostatečném prostudování místa, teré je velmi svažité.

4. Diplomová práce Tomáše Jakla Dopravně urbanistická studie města Červený Kostelec z roku 1998 řeší město v širším kontextu. Doprava na náměstí je však převedena z ulice 17.listopadu do ulice 5.května, což je diagonální přetnutí náměstí a jeho úplná degradace. Traverzování této komunikace I/14 po svahu by si vyžádalo tak zásadní zásahy do výškového uspořádání, že by celý prostor náměstí sloužil opět jako dopravní stavba. Ani další průchod silnice první třídy sídlištěm se nejeví jako životaschopný a z této studie se tedy nedá doporučit k převzetí žádná myšlenka.

5. Jako nejlepší se jeví nejnovější dílo, tedy diplomová práce Marka Wajsara z roku 2008. Kromě prvotřídní prezentace a skutečně širokého koncepčního řešení je nutné vyzdvihnout snahu aplikovat myšlenky Leona Kriera při úvahách nad veřejným prostorem, charakterem města a jeho urbanistickým řešením. Nemá smysl zde vyzdvihovat množství kvalitních řešení jako je druhé náměstí v revitalizovaném brownfields, ale pouze řešení náměstí T.G.Masaryka a jeho okolí se přiblížilo realizovatelné podobě. Jako velmi správnou je možné doporučit navrženou komunikační síť na náměstí, kterou je nutné pouze dále rozpracovat. Velmi inspirativní je umístění výtvarného prvku na průhledu ulice Sokolské. Zde je možné zvážit také další průhledové osy. Diskutabilní je možnost odstranění autobusového nádraží, ale to již nespádá do prostoru řešeného náměstí. Podstatná je navržená uliční zástavba v ulici 5.května. Návrh by měl být rozšířen o dopravu v klidu.

Navrhovaná koncepce

Výsledkem analýzy všech poskytnutých návrhů a studií a na základě dostupného poznání daného místa byla v grafickém dokumentu stanovena koncepce dalšího rozvoje plochy náměstí T.G.Masaryka v Červeném Kostelci.



Klíčové je řešení tranzitní dopravy v daném prostoru. Vzhledem k tomu, že není možné v nejbližší době uvažovat o jejím vymístění na obchvat mimo intravilán města, musí být s touto značnou dopravní zátěží i nadále počítáno. Jako dopravně nejvhodnější se jeví vytvoření křižovatky ve tvaru písmene T, kde hlavní komunikace I/14 je v mírném oblouku přímo průjezdná a vedlejší komunikace Sokolská se napojuje kolmo. Na ulici Sokolskou je kolmo napojena také komunikace vedoucí z ulice 5.května a jednosměrná komunikace vedoucí z ulice Manželů Burdychových. Na silnici I/14 je ve směru od Náchoda vytvořen odbočovací pruh, který usnadňuje průjezd tranzitní dopravy křižovatkou. Vzhledem k uvažované frekvenci odbočujících vozidel a následné dobré průtočnosti ulice Sokolské není uvažován odbočovací pruh v opačném směru. Vzdálenost os křižovatek (T křižovatka Sokolská a I/14 s průsečnou křižovatkou Sokolská a 5.května a Manželů Burdychových) nevyhovuje normě. Z funkčního hlediska je však jedinou možností uspořádání křižovatek na náměstí této velikosti.

Jako velmi podstatná byla hodnocena doprava v klidu odpovídající centrálnímu prostoru osmatisícového města. Stávající stav je nedostatečný a proto byla k odstavení vozidel vybrána ulice 5.května, která sousedí s rozsáhlou prolukou, která byla v minulosti již pro parkoviště uvažována. Respektujeme však uliční charakter zástavby historického městského centra, a proto je parkování navrženo v koridoru kolem komunikace v ulici 5.května. Díky tomuto řešení bylo možné vytvořit na 100 parkovacích

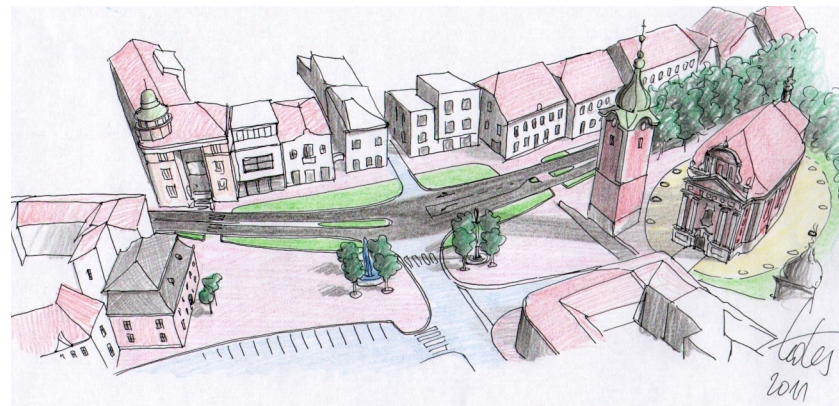
míst přímo na náměstí T.G. Masaryka bez toho, že by byly zabráněny shromažďovací prostory, plochy pro pěší, plochy zeleně, nebo komplikována tranzitní doprava. Touto úpravou kolmého stání na obou stranách komunikace v ulici 5. Května samozřejmě dochází ke značnému rozšíření profilu ulice 5. Května. Jedná se však o současný zásah do struktury města a proto se domníváme že širší moderní ulice neznehodnotí prostor náměstí T.G.M., ale naopak svou ulicovou zástavbou jej vhodně uzavře. Šíře ulice 5.května nepřesahuje šíři ulice B.Němcové, která vstupuje do prostoru náměstí vedle věže kostela.

Zásobování objektů po obvodu náměstí je řešena z většiny pojižděním ploch určených pro pěší. Takto je řešena také obsluha budov na náměstí hasicí technikou.

Pěší doprava je na náměstí posílena klíčově. Náměstí získává především plochy pro chodce a to jak ve formě plnohodnotných chodníků, tak prostranstvím určeným pro shromažďování obyvatelstva, pořádání trhů a pro další využití plochy náměstí. Při zvláštních akcích je možné uzavřít ulici Sokolskou, Manželů Burdychových a 5.května a zachovat provoz na silnici I/14. Vznikne tím kompaktní shromažďovací prostor o ploše 3300m², to znamená při 5m² na jednoho uživatele 660 osob které mohou náměstí v dostatečné volnosti užívat.

Zeleň je oproti současnému stavu redukována v přízemní půdokryvné podobě. Přesouvá se výrazně k průjezdné komunikaci I/14 kde tvoří akustickou a bezpečnostní hradbu vůči tranzitní dopravě. Koncepční zeleň je realizována především ve vyšším patře, tedy korunami stromů a zahradně krajinářskou úpravou prostoru kolem kostela.

Prvky městského mobiliáře a vybavení městského prostoru je postaveno především na přesunutí mariánské plastiky zpět doprostřed náměstí a na vytvoření novodobé protiváhy této plastiky ve formě vodního prvku. Lavičky, svítidla, odpadkové koše a další prvky už budou prověřeny podrobně v další fázi projektu.



Zpracování připomínek do analýzy návrhů a stanovení koncepce pro architektonickou studii náměstí v Červeném Kostelci

Většina připomínek by měla být zpracována do architektonické studie, která by měla navazovat na analýzu, která je předmětem tohoto zadání.

1. Zajištění kamiónů a další dopravní obsluhy vychází z normových hodnot vnitřních rádiusů, které jsou v návrhu splněny. Pro prověření dalších cílů musí být zpracováno dopravní řešení v rámci architektonické studie.

2. Krátkodobá parkovací místa jsou v plánu označena písmenem K

3. Před domy č.p.23,29 a 92 jsou navržena místa pro zastavení dopravní obsluhy a jsou označena písmenem D

4. Před domy č.p. 92 a 221 jsou navržena místa pro zastavení zásobování

5. Před domy č.p.31 a 1195 se jeví stání jako hůře realizovatelné, ale je možné takové místo zaměnit za plochu zeleně. Bude zahrnuto do další fáze projektu.

6. Podélné stání v ulici 5.května povede k dramatickému úbytku parkovacích míst v centrální části města. Přesto, že bude získána pouze šíře cca 5ti m, dosáhne úbytek téměř 2/3 všech navržených parkovacích míst. Pokud toto řešení odsouhlasí zastupitelstvo, bude upraveno v další fázi projektu. V rámci analýzy doporučujeme počet parkovacích míst zachovat a to kolmo, nebo šikmo k ose ulice 5.května.

7. Alej na jižní straně ulice 5.května doporučujeme zachovat. Za prvé proto, že nebude stínit ze severu novým fasádám, za druhé proto, že bude poskytovat stín zaparkovaným automobilům a chodcům, kteří tak budou více převedeni k nové zástavbě. Především však alej nebude púlit náměstí, ale bude jej uzavírat.

8. U objektu č.p. 829 záměrně rozšiřujeme ulici tak, aby vyhověla novým nárokům na prostorovou koordinaci. Tento odskok, který je v Červeném Kostelci častý navíc definuje více ulici jako místo, nikoli ulici jako koridor. Doporučujeme tento prvek zachovat.

9. Dimenze ulice 5.května je patrně největším sporem mezi naším návrhem a připomínkami městského architekta. Právě širší dimenze umožní městu využít lépe veřejné prostranství a získat pro centrální zónu města tolik potřebná parkovací místa bez rapidního úbytku zeleně, nebo ploch určených pro pěší. Šíře profilu této ulice není nikterak extrémní a reaguje na současné prostorové nároky, které se liší od šíře starších ulic. Šíře v nejužším místě u nároží radnice činí 21m, naproti tomu šíře ulice B.Němcové při ústí do náměstí u kostelní věže činí 22m, takže tato šíře není v

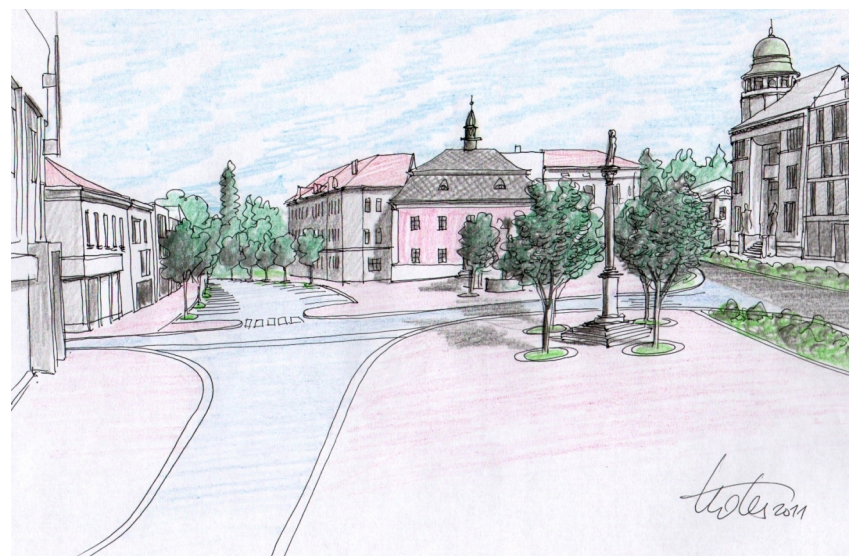
daném místě náměstí vyjímečná. Zástavba tak nekonkuruje budově radnice a umožňuje použití liniové zeleně bez nebezpečí zastínění oken domů č.p. 512 a 513.

10. Nová zástavba v ulici 5.května není nijak definována a funkce bude vycházet jak z limitů daných územním plánem, tak potřebami, které budou vycházet od investora, nebo města. Návrh postupného ukrajování pozemku směrem od náměstí pro výstavbu individuálních investičních záměrů a t určených ke komerčnímu využití, nebo k bydlení se nám jeví jako výhodná.

11. Sloučení zeleně na severní straně rovněž nedoporučujeme, protože širší chodník u budov je uvažován jako pojižděný pro zásobování. V případě zastavení vozidla zásobování tak zůstává pro pěší užší koridor chodníku bližšího silnici I/14. Využití této pěší komunikace vidíme také v zimním období.

12. Stávající upravené přechody a místa pro přecházení je možné zachovat pouze částečně. Místo pro přecházení u radnice bude beze změny. Vzhledem k úpravě tvaru křižovatky však musí být upraven přechod u kostela a to buď do pozice, kde je již navržen, nebo do pozice vyznačené červenými přerušovanými čarami. Zde by bylo možné znovu vytvořit také ochranný ostrůvek. Přechod však přímo nenavazuje na prostor náměstí.

13. Respektování rozptylového prostoru před bočním vstupem do kostela je zásadní a správná připomínka. Spolu s ní přesunujeme rovněž stávající mariánskou plastiku zpátky do středu náměstí. Kolem kostela zachováváme návrh k podrobnějšímu samostatnému řešení žlutě vyznačenou plochu jako zahradní charakter prostoru při náměstí.



14. Průchod, ulička, nebo pasáž od radnice k autobusovému nádraží je do návrhu zahrnuta.

15. Prostor mezi školami je samostatné prostranství, které s dopravním řešením a úpravou náměstí přímo nesouvisí a může být řešeno společně v dalším stupni dokumentace.

16. Odsouhlasení navrhovaného řešení musí proběhnout od většího množství dotčených orgánů státní správy a bude nutný k následující fázi projektu.

Zpracování dohody z ústního jednání

Většina připomínek by měla být zapracována do architektonické studie, která by měla navazovat na analýzu, která je předmětem tohoto zadání.

1. Zajištění kamiónů - zde byl upraven výjezd z ulice Manželů Burdychových tak, aby na náměstí byla zpevněná komunikace šířkově přizpůsobena obousměrnému provozu v nejmenší možné šíři. Tato širší komunikace je dále nepoužitelná vzhledem k šířkovému uspořádání staveb v ulici Manželů Burdychových. Tato ulice by měla být řešena jako jednosměrná, ale v současné době tato úprava není možná a tak je návrh v prostoru náměstí upraven na obousměrný provoz. Vlečné křivky na křížení odpovídají dopravní zátěži nákladními vozy. Vozovka je navržena v jedné úrovni s plochou vymezenou pro pěší tak, aby nevytvářela žádnou bariéru.

2. Krátkodobá parkovací místa jsou na náměstí označena písmeny PP. Tedy parkování placené. Zde je možné doporučit běžný parkovací automat, nebo parkovací kotouče. Celkem se jedná o 24 parkovacích míst, z toho jsou čtyři místa pro imobilní PIP.

3. Před domy č.p.23,29 a 92 jsou navržena místa pro zastavení dopravní obsluhy a jsou označena písmenem PZ.

4. Před domy č.p. 92 a 221 jsou navržena místa pro zastavení zásobování a jsou označena písmenem PZ.

5. Před domy č.p.31 a 1195 jsou navržena místa pro zastavení dopravní obsluhy a jsou označena písmenem PZ.

6. Na základě dohody byla kolmá stání v ulici 5.května zachována. Poloha ulice byla ale celkově přepracována. Za zúžením bude podélné stání realizováno na levé straně při výjezdu z náměstí. Celá ulice tak mohla být zúžena a odskok navazující na stávající zástavbu tak byl minimalizován.

7. Alej na jižní straně ulice 5.května bude zachována. Bude doplněna kratší alejí také na severní straně. Stromořadí bude realizováno tak, aby zasahovalo do plochy parkoviště, nikoliv do plochy chodníku. Každý jeden strom zaujímá místo jednoho parkovacího stání. Mezi stromy jsou

vloženy vždy čtyři parkovací místa.

8. U objektu č.p. 829 je odskok ulice zachován, ale díky přesunu parkovacích míst je výrazně menší a představuje plochu štítové zdi o šíři 3,4m.

9. Dimenze šířky ulice 5.května činí v místě nároží radnice 21m čímž odpovídá šíři ulice mezi domem č.p.163 a kostelní věží.

10. Nová zástavba v ulici 5.května není nijak definována a funkce bude vycházet jak z limitů daných územním plánem, tak potřebami, které budou vycházet od investora, nebo města. Návrh postupného ukrajování pozemku směrem od náměstí pro výstavbu individuálních investičních záměrů a určených ke komerčnímu využití, nebo k bydlení se nám jeví jako výhodná.



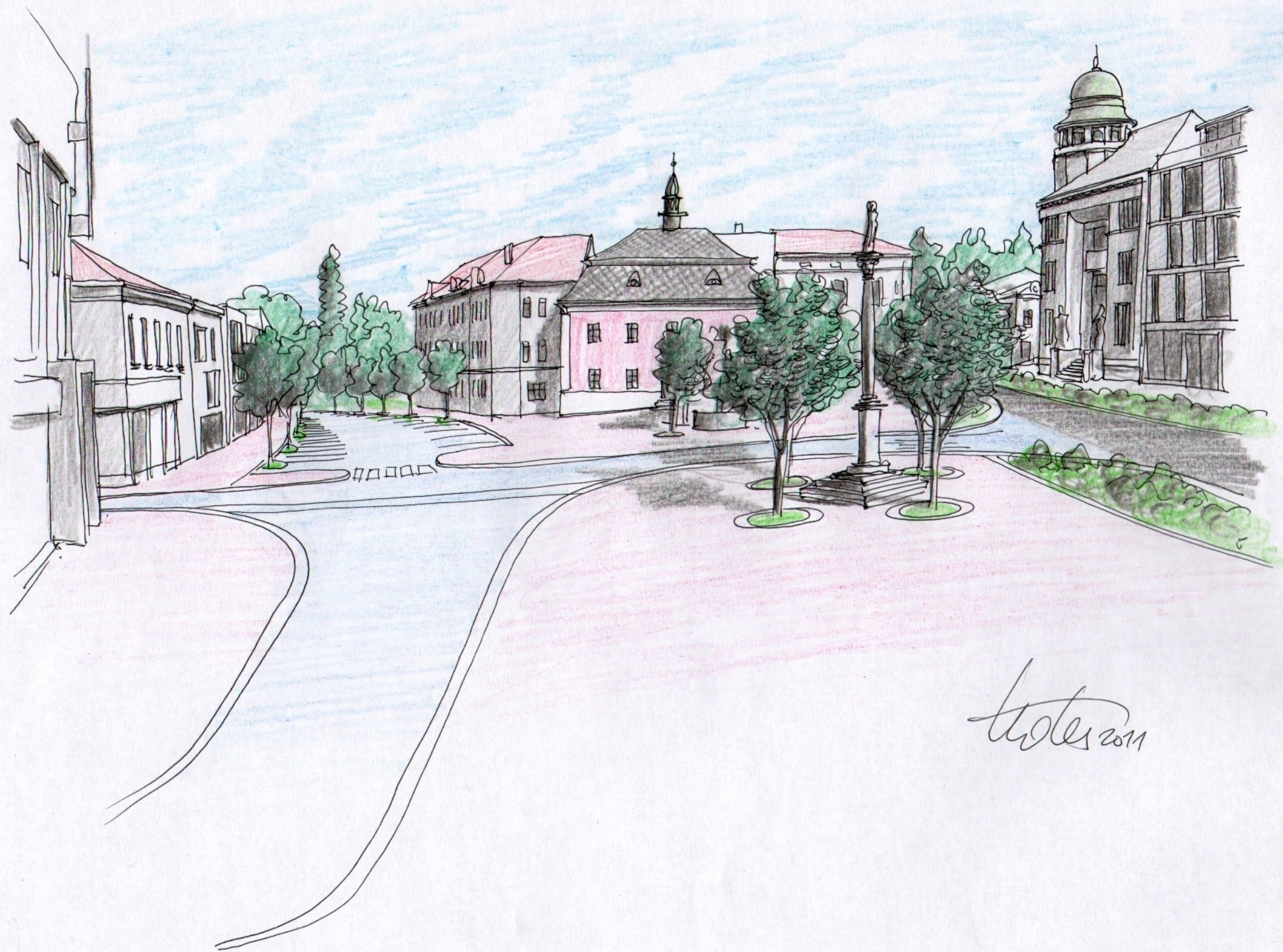
11. Sloučení zeleně na severní straně náměstí je zapracováno do konečného návrhu.

12. Stávající upravené přechody a místa pro přecházení je možné zachovat pouze částečně. Místo pro přecházení u radnice bude beze změny. Vzhledem k úpravě tvaru křižovatky však musí být upraven přechod u kostela dle konečného návrhu.

13. Respektování rozptylového prostoru před bočním vstupem do kostela je zásadní a správná připomínka. Spolu s ní přesunujeme rovněž stávající mariánskou plastiku zpátky do středu náměstí. Kolem kostela zachováváme návrh k podrobnějšímu samostatnému řešení žlutě vyznačenou plochu jako zahradní charakter prostoru při náměstí. Tento prostor je obohacen návrhem elipsového uspořádání prostoru kolem kostela s možným osazením 14ti zastavení křižové cesty.

14. Průchod, ulička, nebo pasáž od radnice k autobusovému nádraží je do návrhu zahrnuta.

15. Prostor mezi školami je samostatné prostranství, které s dopravním řešením a úpravou náměstí přímo nesouvisí a může být řešeno společně v dalším stupni dokumentace.







Kates
2011



