

REVITALIZACE ULICE DUKELSKÝCH HRDINŮ / PLANÁ

Zápis z veřejného setkání / KINONEKINO / 7. 3. 2019

1/ SHRNUÍ

Město Planá připravuje rekonstrukci ulice Dukelských hrdinů. V roce 2018 proběhla otevřená architektonická soutěž. I přes nízkou účast (do soutěže se přihlásil pouze jeden účastník) porota zastoupená kvalitními odborníky udělila přihlášenému návrhu ateliéru XTOPIX cenu a doporučila jej k dalšímu rozpracování a realizaci, čímž potvrdila jeho kvality. V červnu 2018 byl tento návrh představen veřejnosti, následovala diskuse s prvním kolem praktických připomínek. Ateliér následně připomínky prověřil a odůvodněné zapracoval.

Ve čtvrtek 7. března 2019 proběhlo v sále kulturního prostoru Kinonekino na náměstí Svobody druhé veřejné setkání, jehož účelem bylo podrobněji představit upravenou studii občanům, dát jim širší prostor vyjádřit se k její podobě a získat další poznatky o fungování prostoru a potřebách jeho uživatelů.

Setkání se zúčastnilo přibližně 55 zástupců veřejnosti (z nichž cca 15 navštívilo již první besedu), kterým návrh představili:

- Martina Němečková (starostka města Planá)
- Pavel Nutil (místostarosta města Planá)
- Pavel Buryška (ateliér XTOPIX, architektonické řešení)
- Lucie Lorencová (ateliér XTOPIX, architektonické řešení)
- Martina Havlová (ateliér Land05, krajinářské řešení)
- Martina Forejtová (ateliér Land05, krajinářské řešení)
- Květoslav Syrový (dopravní řešení)

Besedu moderoval Marek Sivák (Pěstuj prostor).

Na úvod paní starostka přivítala přítomné a ocenila hojnou účast na této i předchozí besedě. Poté moderátor představil program besedy a šířeji přiblížil současný stav projektu: část připomínek z předchozí besedy byla do studie zapracována, v současné době také probíhají podrobnější odborné průzkumy a analýzy (doprava, dendrologie), jejichž výsledky budou zohledněny v návrhu (formou zpřesnění). Projekt je ve fázi studie, to znamená, že je zde prostor pro dílčí úpravy. Pro architekty je v této fázi také důležité hlouběji prodiskutovat, jakou mají obyvatelé představu o užívání prostoru.

Následně zpracovatelský tým odprezentoval současnou podobu studie. Ulice Dukelských hrdinů (dříve Petrské předměstí) leží na „duchovní ose Plané“, která propojuje důležitá duchovní i správní místa ve městě (kostel sv. Petra a Pavla, městskou bránu, radnici, kostel Nanebevzetí Panny Marie, zámek, kostel sv. Anny, Bohušův vrch). Koncept návrhu spočívá v podpoření této osy, vytváří místo, které není věnované primárně dopravě, ale vyvažuje možnosti užívání pro všechny přítomné skupiny, je i místem s charakteristickými prvky pro pěší pohyb a trávení volného času.

Podrobnější dokumentace ke studii (výkresy, brožura) byly účastníkům představena v tištěné podobě i formou prezentace, zájemci ji mohou shlédnout na: www.plana.cz, popř. vytištěnou na Městském úřadu.

Následoval hlavní bod programu – veřejná diskuse, během které zazněla tato témata:

- **Doprava** (zklidnění dopravy, řešení autobusového nádraží, domovní vjezdy, zásobování provozoven, cyklistická doprava, řešení křižovatky Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů)
- **Parkování** (kapacity a potřeby)
- **Povrchy** (uživatelské pohodlí, historické hledisko, hlučnost)
- **Zeleň** (řešení stromů a nižší zeleně, mikroklima)
- **Dešťová voda** (lepší využití, „zpracování“ v místě)
- **Mobiliář, osvětlení a další vybavenost**
- **Soukromý majetek** (ohrožení statiky staveb, zvýšení atraktivity lokality)
- **Ostatní** (kamerový systém)

Jednotlivé podněty jsou podrobněji rozepsány v druhé části zápisu i s komentářem ze strany zpracovatelského týmu a zástupců města. Nedořešené podněty budou dále prověřeny.

Na závěr besedy starostka poděkovala všem přítomným za účast a informovala občany o dalším postupu. V letošním rozpočtu města Planá jsou vyhrazeny prostředky na dokončení studie, součástí budou i další jednání s dotčenými orgány a zájemníky, jejichž závěry mohou navržené řešení ovlivnit. Výsledná studie bude znovu představena občanům. Na studii by měly navázat další stupně projektové dokumentace. Samotnou realizaci posléze musí schválit zastupitelstvo města, pokud se tak stane a nenastanou komplikace, lze s ní začít již za dva až tři roky.

Zapsali: Silvie Hašlová, Marek Sivák (Pěstuj prostor, z. s.)

Ověřili: Pavel Buryška, Lucie Lorencová (XTOPIX); Martina Havlová, Martina Forejtová (Land05); Květoslav Syrový; Martina Němečková, Pavel Nutil (město Planá)

2/ JEDNOTLIVÉ PODNĚTY A PŘIPOMÍNKY

DOPRAVA

Zklidnění dopravy

- obava z navýšení provozu ve Hřbitovní ulici (mj. doprava dětí do MŠ) a snížení bezpečnosti při přecházení Hřbitovní/Slovanské v místě pod „Triolou“
- obava z navýšení provozu ve Smetanově ulici
- ocenění navrhovaného retardéru ve Hřbitovní ulici na křižovatce „U Kata“, návrh na umístění více retardérů v této ulici
- upozornění, že v jednosměrné Hřbitovní ulici jezdí v noci auta v obou směrech

Řešení:

- navýšení intenzity provozu ve Hřbitovní ulici je nevyhnutelné, intenzita však stále bude velmi nízká (dle sčítání nyní ve špičce cca 20-30 aut/hod, odhad po rekonstrukci 50-60)
- pod „Triolou“ bude provedeno několik opatření pro zvýšení bezpečnosti chodců: vyvýšení přechodu oproti vozovce (povede ke snížení rychlosti), lepší rozhledy (oddálení přechodu od severní fasády, posunutí do přehlednějšího místa) – tedy především stavební úpravy, které jsou funkčnější, než pouhé dopravní značení
- návrh nenavýšuje pohyb aut po ul. Smetanova
- návrh umístění dalších opatření snižujících rychlost ve Hřbitovní ulici bude zvážen, je třeba ověřit celkově nejvhodnější řešení (i s ohledem na hlučnost), ulice je však již dnes velmi úzká, půjde tedy spíše o výškové prvky než šířkové (rozvlnění přímosti)
- dodržování dopravního značení (značka „jednosměrný provoz“) je záležitostí Městské policie, návrh zvažuje obousměrné řešení pro cyklisty, kteří dle průzkumů tuto ulici též využívají

Umístění autobusového nádraží

- zvážit přesunutí autobusového nádraží (např. k Hornickému muzeu, kde autobusy přes noc stávají i v současnosti) – na stávajícím místě ztrácí opodstatnění (nemocnice zavřená), ponechat zde pouze zastávku
- pokud by byla v ulici Dukelských hrdinů jen autobusová zastávka a autobusy se odstavovaly jinde, stačilo by pro autobusovou dopravu méně místa
- k prosazení změny je nutná asertivní diskuse s příslušnými úřady (dopraváky) – často mají striktní požadavky, které po delší diskusi změní (viz pěší zóna v Havlíčkově ulici, kde původně požadovali průjezd pro auta)
- dle pamětníka v minulosti autobusy (s vlekem) zastavovaly na náměstí, poté se v souvislosti se vznikem polikliniky autobusové nádraží vytvořilo v ulici Dukelských hrdinů, otáčely se na parkovišti u polikliniky
- chybí autobusové spojení mezi centrem a vlakovým nádražím (především seniorům), návrh řešit umístěním autobusového nádraží u vlakového, kam by autobusy po zastavení v centru dojezdy jako do koncového bodu

Řešení:

- návrh odpovídá poptávce (centrum dopravně obsloužit, ale nevyužívat k odstavování autobusů) – po rekonstrukci bude autobusové nádraží lépe zorganizované a prostorově výrazně úspornější (zabere méně místa, více prostoru zbyde pro další funkce) – nová podoba není navržena pro dlouhodobé stání více autobusů a případné odstavování autobusů by muselo povolit město
- zastávka v centru města je potřebná, i kdyby se nádraží přesunulo na jiné místo, na ul. Dukelských hrdinů bude pravděpodobně vzhledem k množství autobusů přijíždějících ve špičce (7-8 h., 13.30-14.30 h.) v podobný čas třeba umístit 5 zastávek
- autobusové nádraží v ulici Dukelských hrdinů funguje pozitivně jako „atraktor“ – prostor tím získává svou identitu, čekající lidé a děti místo ožívají
- ideální je mít ve městě jeden koncový dopravní bod (vlak + bus), v Plané jsou však historicky dva, vlakové nádraží je daleko od centra města, které je také zapotřebí dopravně obsloužit; z dlouhodobého hlediska lze jednat o vytvoření koncového bodu pro autobusy u vlakového nádraží, úpravě jízdního řádu a redukci počtu zastávek v ul. Dukelských hrdinů, jedná se však o složitá jednání s mnoha orgány, dopravním

koordinátorem (Plzeňský organizátor veřejné dopravy), dopravci a provozovateli autobusů; u vlakového nádraží navíc v tuto chvíli není vhodný volný prostor pro odstavné autobusové nádraží; pro ilustraci: město jednalo s dopravcem a přeneseně i s odborem dopravy o zřízení zastávky u Hornického muzea, nebyla však schválena, přesun celého nádraží by byl pravděpodobně také zamítnut – návrhy občanů však budou prověřeny a opětovně se projedná možnost přesunu koncového nádraží do jiné, vhodnější polohy

- zpracovatelé respektují zadání občanů „co nejméně prostoru pro autobusy“; zkusí také s městem prověřit, zda je možné některé linky na zastávkách sdružit a zmenšit tak počet zastávek (popř. přesunout zastávky blíže k náměstí – lidé jezdí autobusem na konec ulice Dukelských hrdinů a poté se vrací), s ohledem na výše uvedené však bude pravděpodobně nutné a vhodné v projektu respektovat původní zadání s točnou na ul. Dukelských hrdinů

Podoba autobusové nádraží

- navržený poloměr otáčení autobusů je nedostačující – již při dnešním stavu autobus střední třídy při njetí do levého pruhu zajíždí na chodník, delší autobus musí nacouvat, aby se otočil, z toho důvodu byly na protější komunikaci vyznačeny žluté kříže, aby zde neparkovala auta
- maximalizovat plochu přístřešku a co nejvíce využívat zastávky u přístřešku, aby při nastupování nepršelo za krk (podnět z individuální diskuse po besedě)

Řešení:

- autobusové nádraží je navrženo dle vlečných křivek na tzv. referenční vozidlo a prověřeno speciálním programem; odpovědnost za funkčnost nádraží je na dopravním projektantovi
- nádraží je navrženo jako jednosměrný okružní systém (po směru hodinových ručiček) – pokud autobus ulicí Dukelských hrdinů projíždí rovně ve směru k náměstí, pouze se zařadí do samostatného zálivu, který je mimo jízdní pruhy hlavní komunikace; autobusy, které se vrací na opačnou stranu, zajíždějí na nádraží, prostor pro odbočení je poměrně malý (viz požadavek občanů na redukci plochy nádraží), ale byl prověřen jako dostačující – výkres s vlečnými křivkami je součástí studie
- při výjezdu budou autobusy mírně zasahovat do protisměru, to se však děje již dnes, bude to třeba projednat s odborem dopravy a Policií ČR, technické podmínky toto umožňují
- s přístřeškem se v návrhu počítá, rozměry musí odpovídat možné vzdálenosti od hrany autobusového stání dle odp. ČSN

Zásobování provozoven a domů, vjezdy

- tiskárna vedle „Trioly“ – dlouhodobě řeší, že není možný příjezd zezadu (dvůr ve špatném stavu), na současných „vyhrazených stáních“ se značkou „zákaz zastavení“ často parkují auta
- vietnamská prodejna naproti „Triole“ – parkují zde min. 2 auta
- dům č. p. 291 u křižovatky Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů – problematické výškové řešení v návrhu
- před některými nemovitostmi není zakreslen vjezd (např. u kašny – prvek č. 05), obava z dopravní nepřístupnosti nemovitosti, na minulé besedě bylo slíbeno respektování stávajících vjezdů do objektů

Řešení:

- vjezdy byly geodeticky zaměřeny, všechny budou respektovány (ty dnes nepoužívané, např. se schodem, budou konzultovány s majiteli), v dalších fázích projektové dokumentace to bude znovu prověřeno; vizualizace a poloha kašen jsou v této fázi pouze orientační, jejich přesné umístění bude řešeno v dalších stupních přípravy i s ohledem na stav a návrh vedení inženýrských sítí
- tiskárna – zásobování bude řešeno umožněním njetí na chodník – široký prostor před budovou by měl být zpevněn tak, že vydrží pojezd vozidla – standardně jsou chodníky dimenzovány na pojezd hasičů, (možnost povolení vjezdu zásobování na chodník bude

- projednána s PČR a odborem dopravy); obecně lze zásobování řešit také zastavením zásobovacího vozidla v jízdním pruhu (dle zákona možné, pokud bude zachován průjezd široký 3 m), a od něj dopravit zboží na rudlíku (přes bezbariérový nájezd)
- nerespektování současné místní úpravy – tj. dopravního značení – je zapotřebí řešit s Městskou policií
 - vietnamská prodejna – všechny současné vjezdy zůstanou zachovány, v rámci obruby bude vytvořen nájezd, který umožní příjezd až k domu
 - dům č. p. 291 – vozidlo najede do protisměru a zacouvá do vjezdu (ten bude navržen dostatečně široký), díky navrhované snížené rychlosti v tomto úseku bude menší riziko střetu vozidel než v současném stavu, výškové řešení nebylo zatím ve studii v rámci soutěžního návrhu podrobněji řešeno, zpracovatelé se jím budou nyní dále zabývat, komunikace zřejmě bude muset být posunuta oproti návrhu blíže k současné poloze, tj. západním směrem od fasády budovy

Cyklistická doprava

- dotaz na řešení cyklistické dopravy

Řešení:

- zpracovatelé zvažují tři varianty, popř. jejich kombinaci, nejlepší řešení bude teprve vybráno i s ohledem na další související faktory; všechny varianty počítají se snížením povolené rychlosti na ul. Dukelských hrdinů na 30 km/h:
 - 1) pohyb cyklistů přímo v hlavním jízdním pruhu společně s ostatním provozem, s ohledem na sníženou rychlost bez jakýchkoliv dalších opatření;
 - 2) cyklopiktokoridor po straně vozovky – vozovka musí být dostatečně široká (min. 0,75 m osa koridoru pro cyklisty od obruby v každém směru), šířka silnice 7,5 m (2x jízdní pruh 3,75 m, v rámci kterého je cyklopiktokoridor) však může řidiče v době s nižším provozem lákat k vyšším rychlostem; další nevýhodou je nákladnější údržba dopravního značení (nástřík na dlažbě je třeba obnovovat, lépe drží na asfaltu);
 - 3) povolení vjezdu cyklistů po chodníku na severní straně ulice v režimu obdobném jako je pěší zóna s povoleným vjezdem jízdních kol (pokud by šlo totiž o smíšený provoz chodců a cyklistů, bude poměr práv 50 : 50 %; v případě chodníku s povoleným vjezdem jízdních kol má chodec prim); děti do 10 let mohou jezdit po chodníku na kole i bez značky
- v případě duálního řešení (kombinace obou variant, tj. ve vozovce i na chodníku) může cyklista individuálně zvolit pro něj přirozenější variantu – zkušený dospělý spíše rychlejší průjezd vozovkou, děti či rodiny bezpečnější cestu po chodníku, avšak s respektem k chodcům – dnes je situace díky úzkým chodníkům, po kterých zpravidla jezdí i auta, někde velmi nepřehledná až nebezpečná
- na dotaz zpracovatelů (během besedy) by průjezd vozovkou (var. 1/2) preferovalo 12 lidí z přítomných účastníků besedy, zatímco jízdu po chodníku (var. 3) 6 lidí (ostatní se nevyjádřili – cca 30)
- ve Hřbitovní ulici je vhodné vytvořit tzv. cykloobousměrku, je zde poptávka

Nevyhovující křižovatka Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů

- nepřehledná, nebezpečná, působí jako jedna táhlá křižovatka (ve skutečnosti jsou to dvě), díky tomu jsou zde nejasné přednosti
- výjezd směrem od polikliniky – je zde potřeba výhybny
- návrh na řešení křižovatky pomocí kruhového objezdu

Řešení:

- Plzeňská ul. bude zúžena a poloměry zatáček budou ostřejší – reálný průjezd bude muset být poloviční rychlostí oproti dnešku
- dle návrhu také dojde k prodloužení vzdálenosti mezi oběma křižovatkami – bude se tedy jednat o dvě plnohodnotné a rozeznatelné křižovatky, ne jednu „spojitou“, přehlednost zvýší i vodorovné značení
- kruhový objezd zde není vhodný ani možný – situace bude podle návrhu výrazně přehlednější a není nutné ji řešit kruhovým objezdem; kruhový objezd v běžné velikosti se sem prostorově nevejde, především díky dvěma severním větvím – ul. Bezručská a

- Tepelská (křižovatka by navíc neúměrně zasahovala až k autobusovému nádraží), dále je zde průjezd návěsů a řešení by navíc nebylo městotvorné (místo reprezentativně upraveného vstupu do města / ul. Dukelských hrdinů by nahradil kruhový objezd); mini kruhový objezd je i s ohledem na blízkost druhé křižovatky též nevhodný
- s potřebností výhybu při vjezdu k poliklinice se počítá, je v návrhu a bude projednán s policií a odborem dopravy, řešení bude ještě upraveno

PARKOVÁNÍ

Počet parkovacích stání

- obavy z nedostatku parkovacích stání (např. obava, že po obsazení bytů v bytovém domě „Triola“ jeho obyvatelé zaplní vedle vyhrazených míst i další veřejná)
- protinázory – parkování je věnována příliš velká pozornost, v centru města by se mělo povrchově parkovat minimálně; už na náměstí Svobody je parkování vyčleněn poměrně velký prostor (podněty ze společné besedy i z individuální diskuse po besedě)
- v současnosti se vedle legálních využívají i „nelegální“ stání a dle některých občanů tedy budou zapotřebí vyšší kapacity
- řada lidí má vlastní místo k parkování ve dvoře, ale jsou líní tam zajet
- návrh na zmenšení šířky severního chodníku a přidání podélných stání
- předchozí vedení města odsouhlasilo „předkoupení“ části parkovacích míst pro bytový dům „Triola“, obava ze snížení počtu míst pro veřejnost
- ne všechny domy mají pouze jednoho vlastníka, ve vjezdech těchto domů tedy ani jejich obyvatelé nemohou parkovat; někdy je naopak blokují cizí lidé nerespektující upozornění, že se jedná o soukromý vjezd
- obava, že studie sníží stávajících 112 legálních a nelegálních míst na 58 legálních
- parkovací stání v ulici Dukelských hrdinů jsou především u autobusového nádraží využívána i lidmi pracujícími v Plzni, kteří zde přestupují na autobus do Plzně (třísměnný provoz – jejich auta jsou zde během celého dne i v noci)

Řešení:

- z reálného průzkumu naplněnosti kapacit – na všech legálních i nelegálních stáních a místech ve vjezdech – vyplývá, že navrhované kapacity jsou dostačující: nejvíce parkujících vozidel bylo napočteno v 11.00 hodin – 79 automobilů, v noci (21.30) jen 67 automobilů (tzn. rezidenti plus údajní dojíždějící do Plzně na třísměnný provoz), brzy ráno (7.00) jen 52 vozidel; průměrně zde přes den parkuje cca 60-63 automobilů
- navrhované kapacity jsou 58 plně veřejných stání, cca 20-25 „respektovaných“ stání ve vjezdech (většina z nich slouží jako vyhrazená stání pro majitele) plus 13 stání vyhrazených pro „Triolu“ (tzn. těmito vyhrazenými stánkami se kapacita veřejných stání nezmenší); bilance legálních a respektovaných míst je tedy vyšší, než stávající potřeby
- platí desetiletími prověřená dopravní indukce – čím více parkovacích stání nabídnete, tím více se jich zaplní (tzn. při doplnění 50 nových stání je brzy zaplní 50 nových aut „odjinud“); návrh naplnil zadání, navyšuje celkové stávající legální veřejné i vyhrazené kapacity a zároveň řeší místo vyváženě, aby ul. Dukelských hrdinů co nejlépe sloužila pro lidi i pro auta (nejen jako velké parkoviště)
- do ulice Dukelských hrdinů se také částečně „přelévají“ kapacity z náměstí Svobody, kde je parkování zpoplatněné (na ul. D.H. je zdarma)
- brzké ranní a noční průzkumy v ul. D. H. ukazují reálnou rezidentní potřebu, v případě jejich zaplnění přes den a komplikace pro rezidenty je pak tyto místa nutné chránit jejich vyhrazením rezidentům, což je řešení, které lze aplikovat kdykoliv
- problematika „Trioly“: zda budou místa „předvyhrazená“ pro „Triolu“ opravdu použita pro ni, nebo budou změněna na veřejná, záleží na dohodě mezi obyvateli, vedením města a vlastníky bytového domu; pozemek je v majetku města, existuje však usnesení předchozí rady města, které vlastníkovi dává možnost vybudovat vyhrazená parkovací stání, tak, aby obytný dům „Triola“ splňoval potřebné kapacity pro kolaudaci; současné vedení města se vzhledem k již zadané architektonické soutěži a snaze o komplexní řešení místa domluvilo s vlastníkem objektu i se stavebním úřadem, že tato místa mohou být vyhrazena jinde (aktuálně na okraji parku za pivovarem) a tím (alespoň

- dočasně) vyřešilo závazek, který podědilo po předchozí radě; současné vedení města se snaží veškerá parkovací místa držet nevyhrazená, o (ne)potřebnosti vyhrazení stání pro „Triolu“ bude dále jednat se stavebním úřadem i s vlastníkem, pokud to půjde vyřešit jinak, ponechá místa jako veřejná
- parkování je širší problematika, kterou je nutné řešit komplexně s ohledem na další dopravní, prostorové a funkční vazby a souvislosti; je nutné postupně nacházet dohodu mezi občany a veřejnou správou tak, aby hodnotný veřejný prostor centra města mohl sloužit i pro jiné užívání, než jen ryze pro odstavování čím dál více automobilů

POVRCHY

Uživatelské pohodlí (pro lidi s chodítkem/rolátorem, kočárkem, příp. cyklisty)

- na nedávno zrekonstruovaném náměstí Svobody se některým uživatelům chodítek špatně pohybuje (v blízkosti ulice Dukelských hrdinů jsou i dva penziony pro seniory) – důvodem může být užití převážně štípané dlažby na pochozích plochách náměstí
- návrh na umístění pásu z hladší (velkoformátové, řezané) dlažby v části šířky chodníku, která bude určena primárně pro tyto uživatele; inspirace: např. dláždění náměstí Svobody v Plané v minulosti, náměstí v Českém Dubu u Liberce

Řešení:

- zpracovatelé považují podnět za důležitý – bude prověřeno nejlepší možné řešení, též však s ohledem na jeho ekonomiku, resp. možnosti investora
- při výběru dlažby je třeba zohlednit řadu faktorů – např. trvanlivost, kluznost (i v zimě), vhodnost do historického centra města, vliv na mikroklima, finanční nákladnost, náročnost na údržbu ad. – které jdou často proti sobě
- bylo provedeno posouzení dlažby na náměstí (po besedě) – mozaika je z celoštípané dlažby (všech 6 stran), nikoliv ze zčásti řezané (4 strany) – z toho důvodu vznikají širší spáry a větší nerovnosti (běžně užívaná mozaika, ze které je vydlážděn např. celý střed Prahy (pražská mozaika) je komfortnější); zjištění bude zohledněno při výběru povrchů pro ulici Dukelských hrdinů
- užití hladší dlažby je výrazně finančně nákladnější – maloformátové dlažby do 10x10 cm se s ohledem na kluznost dodávají zpravidla jen štípané, větší formáty jsou podstatně dražší; v Plzni je užit střední řezaný formát s pískováním (ul. Bedřicha Smetany), tato úprava je však také nákladná
- návrh prověří možné varianty pruhu pro komfortnější pohyb – např. užití „plzeňských desek“ nebo řezané žulové dlažby středního formátu (totožný materiál se zbytkem žulové štípané dlažby) vč. jejich finanční náročnosti
- návrh zohlední i finální řešení cyklo dopravy, aby zajistil dostatečné kapacity

Historické hledisko

- štípaná dlažba je v Sudetech nepůvodní, časem začne zarůstat mechem a chemie určená pro jeho likvidaci proniká do spodních vod – preference řezané dlažby

Řešení:

- dle historických fotografií byla na většině míst použita štětová dlažba, podél domů vedl pochozí pás z desek většího formátu (finální řešení bude prověřeno, viz výše)
- odstranění mechu lze řešit i šetrnou nechemickou cestou (např. tlakovým teplovodním nebo parním čištěním)

Hluk způsobený projíždějícími automobily

- obava ze zvýšení hlukové zátěže s ohledem na použití žulové dlažby (10x10 cm) na vozovce

Řešení:

- na minimalizaci hluku je myšleno – dlažba je sice hlučnější než asfalt, navýšení hlučnosti se ale eliminuje nově zavedeným snížením rychlosti (v ulici bude maximální povolená rychlost 30 km/h); asfalt navíc psychologicky vybízí k ještě větším rychlostem, zatímco dlažba k pomalejší (a tím i tišší) jízdě

- žulová dlažba je vhodný materiál do historického centra, má výrazně delší trvanlivost, jedná se i o požadavek památkářů

ZELEŇ

Stromy, alej

- obava, že alej třešní na jižní straně prostor zastíní a ztemní, návrh alej vysadit symetricky (viz historické fotografie) – stín by byl i na potřebnější severní straně (slunce od jihu), lepší pohlcení prachu a hluku
- naopak, stromy v aleji budou stíněny domy (samy nebudou ničemu stínit) – proč je alej na jižní straně a ne na severní?
- ocenění odstranění jehličnanů – nevhodné do města
- ocenění úpravy prostoru a vegetace před kostelem sv. Petra a Pavla
- ocenění umístění lípy u křižovatky u „Trioly“
- naopak obava, že kořeny lípy poškozují domy
- myslet na možnost hnízdění ptáků ve stromech
- obavy ze zvýšení prachu a hluku po odstranění stromu u domu č. p. 291 (křižovatka Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů), nyní se o něj místní starají

Řešení:

- varianta vysadit alej symetricky po obou stranách byla zvažována, ale není reálná – vyžadovala by finančně velmi nákladné přeložky inženýrských sítí; navíc severní strana není zcela bez stromů, jsou zde navrženy skupinky stromů větších rozměrů
- navrhovaná varianta diverzifikuje prostor – vytvoří sérii slunných a stinných míst využitelných pro různé účely, zlepší mikroklima
- stromy v aleji jsou menší okrasné plnokvěté třešně, které prakticky neplodí a mají řídkou korunu, dostatečnou podchodnou a podjezdnou výšku; spon (vzájemná vzdálenost) bude cca 12,5 metrů – budou tedy stínit méně než stávající stromy
- náměstí – a tedy i budoucí alej – je od jara do podzimu v dopoledních hodinách osluněno od východu
- na severní straně budou umístěny vodní prvky (kašny, pítka apod.), které by kolem sebe měly mít dostatečný prostor, budou akcentované skupinami větších stromů (dub, lípa) – návrh vychází ze stávajícího stavu i historického umístění kašen
- ve východní části ulice je prostor náměstí prosvětlen i prolukami (které ani do budoucna pravděpodobně nebudou zastavěny, jsou do nich orientována okna)
- funkcí stromů není jen stínění, ale i celkové zlepšení mikroklimatu (to bude vylepšeno i dalšími opatřeními – viz následný bod)
- oproti současným borovicím budou třešně vysazeny dále od fasády
- navržené odstranění stromu u křižovatky Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů bude prověřeno vzhledem ke zdravotnímu stavu dřeviny a novému výškovému uspořádání křižovatky

Nižší zeleň, mikroklima

- v návrhu se počítá pouze se stromy, chybí trávníky a celkově nižší zeleň – obavy ze zhoršení mikroklimatu (odraz tepla od zpevněných ploch)

Řešení:

- návrh s nižší zelení pracuje, trávníky jsou částečně nahrazeny (s ohledem na městský charakter prostoru) porosty rdesna ptačího prorůstajícího v rozšířených spárách dlažeb v místech odtokových kanálů a okolo kašen (umožní i lepší zasakování vody)
- mikroklima se oproti současnosti celkově zlepší – zejména navýšením počtu stromů (dnes 14, v návrhu výrazně více) i dalšími klimatickými opatřeními – např. je zde vytvořen systém kašen, ze kterých bude přetékat voda a zasakovat se do dlažby se širší spárou (vzdušná vlhkost je zásadní i pro prosperitu stromů)
- u stromů jsou použity mlaty, které jsou méně odrazivé, než asfalt nebo dlažba
- trávníky u stromů v sušších obdobích konkurují snižováním přísunu vláhy ke stromům, navíc propouštějí psí moč ke kořenům stromů, což je poškozují (navržené mlatové povrchy jsou vhodnější)

- zpracovatelé návrhu na prostor pohlíží jako na plnohodnotnou součást historického jádra města, kterému by měl odpovídat celkový charakter prostoru včetně materiálů povrchů, mobiliáře a prvků drobné architektury

DEŠŤOVÁ VODA

Lepší využití dešťové vody

- dešťová voda ze soukromých objektů odchází v současné době do kanalizace
- ve studii je navrženo retenční jezírko (příp. suchý poldr) – návrh vysadit zde nízké dřeviny, přidat edukační funkci mj. pro děti (informace o rostlinách, hospodaření s dešťovými vodami), myslet na bezpečnost samostatně se pohybujících dětí
- návrh na odvedení přebytečné dešťové vody do kanalizace (v případě nutnosti)

Řešení:

- zpracovatelé oceňují a zapracují podnět na edukační prvky
- projekt nad rámec soutěžního návrhu prověří možnost využití vody ze střech domů na závlahu stromů na veřejných prostranstvích
- retenční jezírko (popř. suchý poldr) je nutné – v souladu s dnešními trendy – pro zasakování a odpar dešťových vod v místě, prověří se i možnosti druhotného využití vody např. na zalévání (retenční nádrž)
- dešťovou vodu není možné ve větším množství odvádět do kanalizace, při přívalových deštích nemá kanalizace dostatečnou kapacitu, musela by se zvýšit i kapacita čistírny odpadních vod

MOBILIÁŘ, OSVĚTLENÍ A DALŠÍ VYBAVENOST

Zastavení „U Kata“

- obavy z nevhodně navrženého umístění kruhové lavičky u křižovatky – bude málo využívána kvůli hustému provozu aut
- obavy z výskytu nežádoucích osob rušících pořádek a noční klid („když už lavičku, tak dále od domu a menší“)
- raději využít místo pro instalaci infopanelu (informace o historii města, kulturní přehled, rozcestník apod.), příp. sloupcové plakátovací plochy (namísto vývěsní desky u současného tržiště) – jedná se o jeden z hlavních vstupů do města, místo setkávání a křižovatku tras

Řešení:

- dobrý podnět na informační místo – návrh s ním bude dále pracovat
- je správně popsáno, že se jedná o místo (krátkodobého) setkávání, proto je zde lavička navržena – i když nejde o místo pro dlouhodobější rekreaci, využijí ji lidé při čekání; pro seniory je také důležité mít si kde odpočinout při delší pěší cestě (paní starostka opakovaně dostává podněty na častější umístění laviček pro tyto účely)
- umístění, velikost a podoba lavičky bude ještě uvážena s přihlédnutím k minimalizaci negativních jevů; platí však, že čím více na očích, tím méně sociopatické jevy místo potenciálně přitahuje (město velikosti Plané není tak anonymní, jako velká města)
- po rekonstrukci bude místo lépe osvětlené (kde je světlo, eliminují se problematické aktivity), příjemnější a přehlednější – bude se zde vyskytovat více lidí, což zase dále zajistí lepší sociální dohled a menší výskyt problematických osob

Mobiliář

- zájem o lavičky u retenčního jezírka

Řešení:

- bude zohledněn

Veřejné osvětlení

- křižovatka u Hřbitovní ulice je dnes nedostatečně osvětlená

Řešení:

- v rámci vyšších stupňů projektové dokumentace bude zhotovena světelná studie určující intenzitu a počet lamp veřejného osvětlení; dopracovaná studie navrhne preferovaný vzhled lamp

Další navrhované prvky

- návrh na umístění hodin u autobusového nádraží (schází i na náměstí Svobody)
- návrh na umístění pítko (schází i na náměstí Svobody)

Řešení:

- oba podněty budou v řešení ul. D. H. zapracovány

SOUKROMÝ MAJETEK

Ohrožení statiky staveb

- při rekonstrukci náměstí údajně vznikly následkem strojních vibrací při pokládání dlažby v některých domech trhliny – dotaz, zda bude město platit statické posudky před realizací revitalizace ulice Dukelských hrdinů
- některé objekty v ulici Dukelských hrdinů jsou již nyní údajně poškozené kvůli projíždějícím autobusům (v minulosti zde byla mnohem vyšší frekvence)
- obava z poškození sklepů
- obava z poškození nemovitostí následkem posunutí silnice u křižovatky Plzeňská-Tepelská-Dukelských hrdinů blíže k domům (při dřívější stavbě silnice k poliklinice již byla poškozena soukromá garáž trhlinami)

Řešení:

- dlažbu je při stavbě vždy třeba hutnit, stejně jako její podkladní vrstvy; stavební firma však nesmí narušit okolí stavby, pokud je podezření, že by k tomu mohlo dojít, je třeba zajistit posudky; kdo je bude hradit, je otázka smluv (při výběru stavební firmy by měla být tato záležitost ošetřena)
- poškození vzniklá při rekonstrukci náměstí je možno řešit s příslušnou stavební firmou domluvou, nebo v nejhorším případě soudně
- je navrženo posunutí komunikace v ulici Dukelských hrdinů dále od objektů – cca 7 m v nejužším místě oproti současným 4 m
- nová komunikace v křižovatce s Plzeňskou bude lépe založena než současná – jako samostatné těleso – vibrace by se tedy měly snížit, přestože se silnice přiblíží k domu; otřesy budou menší i vlivem snížení reálné rychlosti v úseku (viz část DOPRAVA)
- otázkou je stav založení jednotlivých domů

Zvýšení atraktivity

- po rekonstrukci dojde ke zvýšení atraktivity lokality, otevře se potenciální možnost pro majitele nemovitostí lépe využít / zabydlet parter a nabídnout další služby, obchody atd. (komentář zpracovatelů)

OSTATNÍ

Kamerový systém

- dotaz na možnost rozšíření kamerového systému (zajištění bezpečnosti a pořádku)

Řešení:

- občané mají na kamerový systém rozdílné názory: polovina jej vnímá jako podporu bezpečnosti, polovina jako ztrátu soukromí; kamerový systém v Plané se postupně rozšiřuje – letos např. v městském parku (u dětského hřiště)

POZNÁMKY

- starší účastník (pamětník) nabídl architektům historické fotografie náměstí
- poznámka o důležitosti kvality provedení, neohlížet se tolik na finance