



Zápis z diskusního setkání s veřejností k obnově Jiráskova náměstí a klášterní zahrady v Plzni se zaměřením na téma dopravy

Příloha 1: Body diskuse, jejich vysvětlení a návrh řešení

OBLAST	DOTAZY A PŘIPOMÍNKY	re:architekti / Městský obvod Pížeň 2 - Slovany / Pěstuj prostor
	<p>Obyvatel JN: Největší problém s parkováním je zhruba poslední 2 roky v neděli večer, existuje proto obava, že všechna zaparkovaná auta patří rezidentům. Parkovací karta by tím pádem nemusela problém řešit. Zároveň lidé běžně parkují na nelegálních místech, policisté sem raději nejezdí.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Každý rezident má zpravidla nárok na jednu parkovací kartu, ne každý má jedno auto a ne všechna auta parkují stále u svého sídla. Tím může proběhnout určitá korekce. Během dopravní analýzy území byl pozorován případ, kdy jeden člověk parkoval 3 vozidla za sebou (s jedním přijel, se dvěma dalšími popojížděl). V ČR je vysoký počet vozidel koupených na firmu, která jsou využívána i k soukromým účelům, pak má rodina u domu více aut, avšak jen jedno je vlastní. Opět je využívána bezplatnost parkování na JN. Další možnosti jsou např. dojíždějící na ubytovnu (např. v pátek odjede a přijede v neděli večer). MĚSTSKÝ OBVOD: Opět tu může být problémem fakt, že JN je na hranici zpoplatněné zóny a někteří sem přesouvají auta v neděli večer z důvodu, že např. na Mikulášském náměstí je stání zpoplatněno právě od pondělního rána. Opět je to věc přelévání mezi zpoplatněnými a nezpoplatněnými ulicemi. Poslední dva roky je zavedena zóna plac. stání Petrohrad, důvod je tedy zřejmý - kdo z Petrohradu nemá káru, parkuje zde.</p>
	<p>Obyvatelka Kyjevské ul.: Už v roce 2012 žádala, aby mohla parkovat před domem (syn měl těžkou autonehodu, byl na vozíku), nikdo jí nevyhověl (indispozice byla vratná, nyní je již syn pohyblivý). V domech v ulici bydlí i 3 generace, v jednom domě napočítá až 5 aut obyvatel. Takových domů je tam asi 5-6 po 5 autech, plus podnikové projekty. Nemá kde zaparkovat, proto parkuje na JN.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Kyjevská je obousměrná a problém je zřejmě v tom, že odbor dopravy nemůže vymezit v obousměrné ulici jakékoliv stání. Je třeba komplexně reorganizovat dopravu a parkování, zóna 30 hodně pomůže, lokálně je pak možno zúžit profil vozovky a zároveň přidat parkovací stání. MĚSTSKÝ OBVOD: Jak jste řekla, v každém domě jsou 3 generace a automobilismus roste, to je bohužel trend. Čtvrť ale byla postavena na začátku minulého století. Víme, že situace je kritická a naším cílem je provést opatření několik, aby se podařilo odklonit ta auta, která zde nemají co dělat. Parkování rezidentů je pro nás prioritou.</p>
	<p>Obyvatel JN + firma: Zóna 30 už dneska v podstatě funguje v ulicích Habrmannova, Plzenecká, nikoliv skrze legální značení, ale kvůli parkování. Habrmannova už je zvykově průjezdná jen v jednom směru. Legalizace zón 30 je sice bezvadná, ale v těchto ulicích zvýšení parkovacích míst nepřinese. Legalizaci zón 30 nová místa reálně nepřibudou.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Paní mluvila o ulici Kyjevská, tam to zafungovat může. Navíc se bavíme v rovině legality. Parkovací místa, o kterých mluvíte, legální nejsou. Když se město pustí do úprav, samozřejmě to musí být v rovině legálních opatření. Díky zóně 30 můžete zužovat profil vozovky a rozšiřovat možnosti parkování.</p>
	<p>Obyvatelka JN / Farského ul.: Žijeme v době, jaká je, ale tento návrh počítá s masivním úbytkem parkovacích míst. Je možné, že ubudou místa, ale ostatní zmiňovaná opatření neprojdou. Není pořadí jednotlivých kroků nesprávné? Navíc dojde ke snížení o stovku parkovacích míst a ta místa jsou potřeba, i když jsou nyní třeba nelegální, je to veliký zásah.</p>	<p>MĚSTSKÝ OBVOD: Opatření musí proběhnout paralelně, najednou. To se týká parkovacího domu u bazénu, stejně tak přípravy záchytného parkoviště o cca 500 místech na konečné tramvaje č. 2 u Světovaru - je připravena studie, příští rok se bude projektovat, realizace proběhne následně do dvou, tří let. Ve finále to samozřejmě bude záležet na rozhodnutí města Plzně, chceme ale určitě obvodní radě navrhnout, aby tyto věci šly paralelně vedle sebe, kdy rekonstrukce náměstí v roce 2022 bude tím posledním bodem, pokud ne najednou. Trváme na 160 místech, takže pokud se bavíme o "úbytku", tak jde o 40 (dnes nelegálních) míst, a pak je to na úpravách i v dalších ulicích. RE:ARCHITEKTI: V těch 200 parkujících automobilech jsou započítané automobily, která tam být nemají. Celou dobu jsem se také snažil popsat důvody, proč to takto je. My pracujeme s premisou, že když někde ubíráme, jinde zase něco přidáváme. Zdá se Vám v pořádku, že se sem přelévají auta z širšího okolí, nebo že tu má někdo zaparkována 3 auta najednou?</p>
	<p>Obyvatel JN / Habrmannovy ul.: Dotaz na parkovací kartu v situaci, kdy vlastní rohový dům v ul. Habrmannova / Jiráskovo náměstí, vchod z Habrmannovy, průčelí do JN. Jak jste započítali do počtu obyvatel na JN rohové domy?</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Např. dům obsahuje 7-9 bytů, spravedlivá polovina počítána na jednu stranu tj. mimo náměstí, polovina na druhou, tj. do náměstí.</p>

	<p>Obyvatelka JN: Návrh se mi líbí v tom, že by z parkoviště mohl být konečně park a náměstí. JN znám z pohledu ženy na mateřské, kdy jsem auto nevyužívala. Teď děti chodí do školy a nejsou mezi auty a kontejnery vidět, je to nebezpečné. Několik postřehů: 1) JN neslouží pro lidi, kteří dojíždějí do Plzně, že by zde zaparkovali a jeli dále tramvají 2) Nezdají se mi počty osob v bytech, kdy průměr vychází na 1,35 člověka na byt. Máme 4 byty v domě, 7 dospělých a 3 děti. Počet obyvatel na byt je zřejmě vyšší. 3) Parkování o víkendů je problém posledních 2 let, v neděli nezaparkujeme. Žiju tady 12 let. Problém vidím hlavně v narůstání počtu aut. V okolí přibýly nové domy.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Ad 1) Nemyslíme si, že tu dojíždějící zaparkují a přeseďnou na tramvaj, ale parkují zde zaměstnanci místních firem (mohou zaparkovat dále od kanceláře, nebo si stání zaplatit). Je třeba vytvořit vhodné podmínky. Ad 2) V datech ČSÚ jsou dva údaje: trvale bydlící a obvykle se vyskytující (obvykle vyskytující je více, s tímto údajem jsme pracovali), zatím nemáme jak získat jiné údaje. U některých bytů je (dle znovu ověřené statistiky) uvedeno 0 obyvatel. Statistika je nemilosrdná. Ad 3) Zřejmě jde o stále stejný problém vzájemného vytlačování – o 200 m severně, kde je stání zpoplatněno, je volno. Zavedení zón by mělo pomoci, jako je tomu jinde. MĚSTSKÝ OBVOD: Placené Mikulášské náměstí je prázdné, aktuální nastavení (bezplatné parkování na JN a v okolí) je špatné, musí se změnit.</p>
	<p>Obyvatelka bytovky JN: Proti bytovému domu jsou ordinace, plánujete tam vést cyklostezku. 1) Uvažovali jste, kde budou auta přijíždějící do ordinací parkovat? Hodně se tam stojí, dávají se tam botičky. Bojím se, že lidé budou parkovat před závorou do naší bytovky (už to tak dělají, přijíždí např. pošta). Nebudou mít kde stát. 2) Musí tam nutně být cyklopruh?</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Ad 1) Parkování u bytového domu v rámci průzkumu neprobíhalo, spíše stání na blikáčky při druhé straně podél legálně zaparkovaných aut. Nejedná se o cyklostezku, ale o cyklopruh v rámci vozovky, ve kterém i vůči němu se chováme obdobně jako u pruhu běžného. Pokud tam někdo zastaví, může ho cyklista v nehorším případě objet, tak jak to dělají např. auta na Slovanské, když v pruhu zastaví zásobování – objíždí se pak přes tramvajový pás či protisměrem. Ad 2) Podle nové legislativy lze v takovémto případě vést cyklopruh i bez cyklopruhu, ale plezešské standardy to nedoporučují, resp. nedovolují, řídíme se místními zvyklostmi. Obousměrné řešení pro cyklisty je zde vhodné, neboť nás zde překvapil celkově vysoký počet cyklistů. MĚSTSKÝ OBVOD: Tam, kde je velká frekvence krátkodobých zastavení, je určité možné parkovací místa pro tento účel zříditi. RE:ARCHITEKTI: Je možné kombinovat parkovací možnosti tak, že rezidenti mohou zaparkovat všude, návštěvníci, když si to zaplatí. V Praze se např. využívá modrá a fialová zóna (ve fialové mohou parkovat i nerezidenti). Vždy sledujeme, jak je aktivní parter, co se v něm děje a podle toho lze nabídnout možnosti či rezervace (na část dne, na 24 hod., na pracovní dny apod.). Další otázkou je, pokud např. vznikne nová ordinace, zda by si neměla rezervy zajistit (např. od 7 do 16h, pak může stání fungovat pro rezidenty). To je na domluvě mezi ní a městem, běžně to tak chodí.</p>
	<p>Obyvatel JN + firma / ordinace: Koupil jsem na náměstí dům, ve vnitrobloku byly 3 garáže, nikdy jsem do něj nemohl kvůli parkujícím automobilům zajet, přestože zde byl značený vjezd a snížený obrubník. V roce 2015 jsem se je proto rozhodl přestavět. V rámci stavebního řízení jsem byl donucen udělat 2 parkovací stání ve dvoře, kam jsem znovu nemohl vjet. Jsou tam, ale stále do nich nevedu, vjezd je neustále blokován. Ve Vašem návrhu je před vjezdem dokonce strom. Na to bych chtěl upozornit. Chtěl jsem ta stání vytvořit pro zaměstnance, aby nepřekáželi přes den rezidentům, teď si je najímám jinde. Před časem jsem žádal, aby nám dali před ordinací stání pro invalidy, protože občané volají policii na auta, v nichž přijede někdo o berlich na odběry a než se vrátí má botičku. Tímto příspěvkem jsem chtěl hlavně poukázat na to, jak zbytečně mizí parkovací místa. Zdaleka nejsem sám, kdo má místa ve dvoře a nemůže je využít.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Představili jsme Vám soutěžní návrh a tyto věci budeme samozřejmě ještě zpřesňovat. Strom Vám před vjezd určitě nezasadíme. Soutěž je něco jiného než podrobná studie a projektová příprava. Každopádně vymezená parkování budou oproti vjezdu jasně zřetelná a jakékoliv takto zaparkované auto, resp. jeho majitele, lze postihnout. Poukazuje tak na současný problém, který chceme v rámci projektu řešit právě v souvislosti s integrací JN do parkovací zóny.</p>
	<p>Obyvatelka JN + firma: Jak bude koncipovaná rezidenční karta? Bude s ní možno zaparkovat v celých Slovanech nebo jen na JN? Jak bude zóna velká?</p>	<p>MĚSTSKÝ OBVOD: V tuto chvíli je jasné, že se rezidenční zóna musí rozšířit. Existuje varianta po ulici Částkova, varianta Slovanská alej, rozhodovat o tom bude zastupitelstvo města Plzně. Zastupitelé musí napřed rozhodnout: chceme zpoplatnění, za jakých podmínek a v jakém rozsahu? Pak se lze bavit, jestli Slovanská alej bude jiná zóna, kolem Mikulášského zase jiná... Aktuálně funguje zóna Petrohrad, možná se bude pokračovat v jednotném režimu.</p>
DOPRAVA	<p>Obyvatelka Kostelní ul.: Jak donutíte ty, kteří neparkují na Mikulášském kvůli zpoplatnění, a jezdí sem, aby parkovali tam? Budou stále parkovat tady a využívat ilegální místa, jak vidíme už teď.</p>	<p>MĚSTSKÝ OBVOD: Rozšiřování parkovacích zón dosud probíhalo postupně, takže problém se jen přesouval. Můj názor (p. místostarosta Fluxy): zavedme parkovací zóny pro rezidenty v širším území a zároveň zpoplatněná místa pro krátkodobé stání (automaty na mince). Zároveň dlouhodobější řešení v podobě zachytného parkoviště na konečné dvojky atp., ať se problém stále nepřesouvá. RE:ARCHITEKTI: Platí premisa, že čím hlouběji v parkovací zóně bydlíte, tím pravděpodobněji si kartu pořídíte, nevyplatí se vám cestovat daleko k autu.</p>
	<p>Obyvatel JN + firma (podruhé): Dva roky je na JN zhoršená situace kvůli zóně Petrohrad. Nestálo by za to udělat zde rezidenční zónu hned namísto investice do JN? Tím se spousta věcí prokáže nebo neprokáže. Domnívám se, že na JN nejezdí nikdo, koho odchytlíte na konečné dvojky. JN nefunguje pro dojíždějící, kteří přestoupí na tramvaj. Pro vylepšení parkování na JN nebude mít zachytné parkoviště na dvojce velký efekt. Zóny nepomůžou. Ad statistiky: údaje, které uvádíte, 160 bytů jsou nepravdivé. Jen v našem domě je 10 bytů. Na 20 obyvatel je jedno stání. Je tu řada lidí v nájemních bytech, z 50% tady nejsou hlášení, proto se do statistiky nepromítají. Za pravdivé považují 200 aut, neargumentujte nám, že stačí 140 parkovacích míst. Líbí se mi ale Váš graf s rozvrstvením parkujících aut, ten považuji za pravdivý.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Já jsem neřikal, že ti, kdo na JN parkují, jdou na tramvaj a jedou do centra. Jsou to zaměstnanci, kteří sem dojíždějí a odstaví si tu auto na většinu dne, anebo prostě návštěvníci různých firem či provozoven. Viz graf. Ad statistiky: Když se podíváte na internetu na údaje ČSÚ, vyjde vám počet bytů na JN i počty obvykle bydlících lidí, které jsme počítali (nikoli trvale bydlící). V rámci analýz vám uvedeme výpisy ze statistiky domů ke kontrole. Přístup k nim má každý. PĚSTUJ PROSTOR: V diskusi trochu zapadlo, jak už bylo dříve řečeno, že na Slovanech parkují lidé ze zóny Petrohrad i v neděli večer, zavedení zón dále na Slovanech tyto lidi vrátí na Petrohrad, tím pádem se počty vyrovnají.</p>

<p>Obyvatelka Hlavanovy ul.: Součástí našeho domu je garáž, bydlíme tam 3 generace, stačí nám 1 automobil. Tam, kde bydlíme, se parkovat nemá, přesto tam auta stojí a blokují nás, nemůžeme vyjet. I pokud je samotný výjezd volný, často se nevytočíme, když jsou auta po obou stranách a naproti. Parkují tam lidé dojíždějící do zaměstnání, o víkendu jede rodina jedním autem z Plzně, druhé tam nechá. Myslím, že Plzeň naprosto neefektivně reguluje vjezd do města, ostatní města se snaží auta do centra nepouštět. Tady si neuvědomujeme znečištění, že to i dýcháme. Nechat zaparkovat někoho u Světovaru neřeší situaci pro lidi, kteří bydlí na okraji Plzně, proč raději neudělat parkoviště u Olympie, když už je tam zničená krajina? Zároveň hromadná veřejná doprava neláká ani ekonomicky a tohle nikdo neřeší. Příliv aut omezuje i veřejnou dopravu – kvůli ucpanému městu mají spoje 10-20 min. zpoždění, ujede vám navazující spoj, který jezdí např. jednou za 1,5 hod. Penalizování jsou tak i ti, kteří využívají hromadnou dopravu. Parkovacími místy si osobujeme veřejný prostor, stejně tak by mohl přijít kdokoliv jiný, kdo chce více trávníků, stromů, kytěk (které alespoň produkují kyslík) atd. Tohle tady vůbec nezaznělo.</p>	<p>MĚSTSKÝ OBVOD: Žijeme ve městě, kde je možné vjet autem pomalu do katedrál. Pokud nebude vůle nastartovaný trend omezovat, tak se to nikdy nezmění. Co se týká záchytného parkování, město se soustředí na své pozemky nebo místa, kde je možné jednat s vlastníkem, což celou věc urychluje. Důležitá je i blízkost MHD, zejména pak tramvaje.</p>
<p>Obyvatelka JN / Tábořské ul.: Rezičenční karta bude počítána na dospělou osobu, nikoliv na jednotku?</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: To je možno nastavit různě. Standardně to bývá 1 auto na osobu. Vhodné by bylo přizpůsobit nastavení rezičenčních karet jako je tomu ve čtvrti Petrohrad.</p>
<p>Obyvatel JN / Farského ul.: Je mi jasné, že náměstí není nafukovací, ale proč si neřít, že uděláme maximální počet 200 míst, třeba na točné...Proč nám být při parkování omezován cyklopruhem?</p>	<p>Odpověď více lidí z publika: Protože někteří jezdí na kole (v reakci na poznámku o zrušení cyklostezky se nesouhlasně otáčí k navrhovateli velká část sálu). RE:ARCHITEKTI: Požadavek na nás architektky byl 160 parkovacích míst, nikoli 200, a tomu jsme podřídili celý koncept. Pakliže bychom si řekli, tady máme celou jednu frontu prázdnou, dáme sem auta, v tu chvíli tam nesmí jezdit cyklisté, kteří podle plzeňského standardu nesmí jezdit podél aut a přestal by fungovat celý systém dopravy, jak je vymyšlen a zohledněn. Kvalita parku by se výrazně snížila, protože by byla za řadou aut (funkční i estetický důvod), celá situace by se zneprůhlednila. Snažili jsme se sem dostat maximum možných stání tak, abychom respektovali vjezd, rozhledové trojúhelníky v křižovatkách, přecházení apod. MĚSTSKÝ OBVOD: Počet 160 parkovacích míst vychází z dat odborníků (Správa veřejného statku města Plzně, architekti), která říkají, že počet je dostačující (jeden průzkum probíhal v roce 2016, další průzkum minulý týden). PĚSTUJ PROSTOR: Pro relevanci připomínám data, která vyšla z průzkumu potřeb a přání občanů: požadavek příjemného místa k relaxaci převažoval. Významný nárůst dopravy, vč. dopravy v klidu, jde proti tomuto požadavku.</p>
<p>Obyvatelka bytovky JN (podruhé): Parkovací místa by mohla přibýt vpravo od kláštera na ploškách mezi domy, tam, kde nejsou vjezdy, pouze vchody.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Pokoušíme se to navrhnout tak, aby se mezi auty dalo i projít. Jsou tu ještě rezervy, kde můžeme některá místa dohledat. Zřejmě budeme zasahovat právě i do Vámi jmenovaných míst.</p>
<p>Dřívější obyvatel Gruzínské ul., častý návštěvník JN: Několik poznámek: Oceňuji, že se někdo snaží dobře dělat svoji práci a mluví s občany. Prosim řešit situaci i z pohledu firem, nejen rezidentů, platí tu daně, mají přínos pro oblast. Užití zatravněvacích dlaždic u parkovacích stání není moc funkční. Trendem v západních zemích je omezování dopravy ve městech, což je správně. V Plzni na to jdeme ze špatného konce, není vyřešen obchvat, záchytná parkoviště, až nakonec se mají řešit mikroregiony. Trendem západních měst jsou i podzemní parkoviště, tady je to poddimenzované. Uváděné údaje o počtu obyvatel se zdají být nižší oproti skutečnosti.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Nejde o zatravněvací dlažbu, je to klasická dlažba s širší spárou, která časem lehce proroste. O statistikách ČSÚ a datech jsme mluvili již dříve.</p>
<p>Obyvatelka JN (podruhé): Líbí se mi, že by náměstí mohlo podle návrhu vypadat jako park, nemyslím si, že bychom zde měli budovat velké parkoviště, pro zlepšení situace s parkováním by měly zafungovat rezičenční zóny. Druhou věcí je, že řešení v roce 2022 mi přijde daleko, situace je kritická už teď. Za dopravní situaci nemohou páni architekti, ale šlo by ji řešit dříve?</p>	<p>MĚSTSKÝ OBVOD: Další opatření je samozřejmě možné udělat dříve, rok 2022 je mezní datum. Na příštím zasedání rady obvodu proto předám podnět kolegům, abychom otázku zpoplatnění parkování a rezičenčních stání začali řešit již nyní.</p>

	<p>Obyvatel Motýlí ul. (dříve Částkovy ul.): 1) Lepší by bylo šikmé stání než kolmé, lidé neumí parkovat, na 5 místech parkují 3 auta. K zúžení ulic – Částkovu zúžili, auta tam parkují za sebou a nemůžou vyjet, protože ulice je zacpaná až ke kruhovému objezdu. Lze zúžit chodníky? 2) Navrhují rozdělit projekt na 2 etapy: Klášterní zahradu řešenou samostatně co nejdřív a zbytek. 3) Učebna před školou na rohu ulice a před hospodou je hloupost, jako učitel bych tam s dětmi nikdy nešel, učitelé budou obtížně získávat pozornost dětí. 4) Silnice přímo před kostelem by měla zůstat průjezdná pro svatby, pohřby apod. 5) V zahradě by se měly konat pouze komorní akce, ne heavy metal. 6) V tomto návrhu není zahrnut Sokol, bylo by možné tam zase udělat kluziště apod.? 7) Kam budou návštěvníci parku chodit na WC? 8) Počítá se se stojany na kola?</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: Ad 1) Šikmé parkování navržené v jedné řadě snižuje kapacitu. Šíře chodníku šikmé parkování neovlivňuje. Zásadní vtip navržené šířky komunikace je v tom, že pokud se něco přihodí, je možné přehodit jednosměrnost nebo ulici zobousměrnit, je variabilní pro funkci v území. Ad 2) zřejmě se tak stane. Ad 3) po dobu vyučování je zde relativně klid, venkovní učebny se provádí s jednou či dvěma stěnami průhlednými, které fungují jako závěť a i z hlediska hluku, pozornost lze udržet způsobem a náplní výuky – otázkou je kdo a co ajak bude vyučovat, z hlediska hluku je horší odvětrání na zadní fasádě školy než-li provoz v ulici přes den. Ad 4) Počítá se s tím, že před kostel mohou právě svatby, pohřby apod. najet - i v soutěžním návrhu jsou patrné sklopené obruby. PĚSTUJ PROSTOR: Chodníky na náměstí byly historicky široké, navíc poptávka byla po oživení náměstí, k oživení parteru (kavárny, obchůdky) potřebujete široký chodník pro předzahrádky apod. Dnes to není dobrá adresa pro restaurace, to by se ale rekonstrukcí mělo změnit. MĚSTSKÝ OBVOD: Ad 5) Zahrada je soukromý majetek dominikánů, šli do projektu společně s námi za předpokladu, že zahrada zůstane oázou klidu ve městě, to nikdo zpochybňovat nebude. Ad 6) V rámci soutěže se objevila myšlenka, že pod areálem Sokola by mohlo vzniknout několik parkovacích míst, nová sportoviště nahoře. Obvod vstoupil do jednání s paní starostkou Sokola, ale jednání jsou zatím na začátku. RE:ARCHITEKTI: Ad 7) V parku je navrženo WC. Ad 8) Stojanů na kola je podél náměstí navrženo několik (cca 7) stanovišť.</p>
	<p>Obyvatel JN + firma (potřetí): Návrh mění urbanistickou strukturu této části Slovan (rušíte ulici před kostelem, spojnicí Tábořská Farského), má to své plusy i minusy, dopady v dopravě. Bylo by dobré do budoucna počítat s tím, že musíte umět prokázat, jak to ovlivní v procentech dopravu v širším kontextu v jednosměrkách, v podélném i příčném směru.</p>	<p>RE:ARCHITEKTI: S tzv. dopravní mikrosimulací se zde nepočítá, je to velmi drahá záležitost, kterou nelze provést jen na takto malém území - doprava je v podstatě systém spojitých nádob, takže je třeba mít data o širokém území, nejlépe celého Plzeňska. To však neznamená, že se tím nebudem zabývat. Z prvních dat o směrovém průzkumu od Správy veřejného statku, které byly k dispozici v soutěži, však lze již na první pohled usuzovat, že k žádnému zásadnímu zhoršení nebude docházet, protože intenzity jsou zde nízké. K průjezdu tak nebude sloužit Jiráskovo nám., ale ulice k tomu určené, mimo JN.</p>