



**OBNOVA JIRÁSKOVA NÁMĚSTÍ
A KLÁŠTERNÍ ZAHRADY
V PLZNI**

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

23. 10. 2017 / 17.30

1/ PŘÍTOMNI

Zástupci místní veřejnosti (cca 40 lidí)

re:architekti (vítězný tým)

Ondřej Synek, architekt

Jiří Žid, architekt

Kateřina Gloserová, architektka

David Pfan, architekt

Marie Gelová, krajinářská architektka

Pavla Drbalová, krajinářská architektka

Květoslav Syrový, dopravní inženýr

Městský obvod Plzeň 2 – Slovany

Jan Fluxa, místostarosta MO

Jana Heřmanová, odbor majetku a investic

spolek Pěstuj prostor

Marek Sivák, architekt a facilitátor

Silvie Hašlová

Masarykova ZŠ Plzeň

Antonín Herrmann, ředitel

Nadace Proměny Karla Komárka

Jitka Přerovská

Jana Říhová

Radek Janoušek

2/ ÚVOD

V pondělí 23. října proběhlo v tělocvičně Masarykovy ZŠ na Jiráskově náměstí diskusní setkání s veřejností k projektu obnovy Jiráskova náměstí a klášterní zahrady v Plzni, přednostně věnované řešení dopravní situace v rámci vítězného návrhu. Akce se kromě zástupců místní veřejnosti zúčastnil vítězný tým re:architekti studio s.r.o., představitelé Městského obvodu Plzeň 2 – Slovany, Nadace Proměny Karla Komárka a partnerů projektu - spolku Pěstuj prostor a Masarykovy základní školy.

Účastníky přivítala za Nadaci Proměny Karla Komárka Jana Říhová. Následně promluvil místostarosta obvodu Jan Fluxa.

Marek Sivák ze spolku Pěstuj prostor poté krátce popsal dosavadní vývoj projektu a znovu stručně shrnul hlavní vstupy z dotazníkových šetření a plánovacích setkání s občany, se zástupci firem a neziskovek, které posloužily jako východisko při tvorbě zadání podmínek architektonické soutěže. Připomněl, že největší poptávka byla po relaxačním prostoru, sportovním využití a dalších konkrétních funkcích, kde figurovalo posezení, dětské prvky, klidné místo, zeleň, možnost občerstvení formou služeb v parteru náměstí či okrasné prvky připomínající paměť místa. Téma dopravy se objevovalo v reakcích občanů také, zdaleka však ne dominantně (doprava byla v dotaznících stěžejní pro 13 lidí oproti např. relaxaci v parku (198 lidí), vybavení mobiliářem a dalšími prvky (152 lidí), dětským prvkům (143 lidí) nebo zeleni vč. klášterní zahrady (108

dotázaných)). Snahou všech aktérů je v rámci dopracování studie nalézt řešení, které uspokojí široký pohled na využití náměstí, nejen pouze jedné z jeho možných funkcí. Marek Sivák zároveň připomněl hlavní okruhy, o nichž občané diskutovali s architekty během představení vítězného návrhu v červnu 2017. Za oblast dopravy tehdy debatující řešili zavedení placených stání, podobu parkovacího pásu (kolmá versus šikmá stání) a celkovou bilanci parkovacích míst. V závěru své řeči Marek Sivák nastínil současný stav projektu, kdy se po uzavření smlouvy s architekty začíná vítězná studie podrobněji rozpracovávat, a to na základě připomínek veřejnosti i zadavatelů projektu. V rámci projektu se jedná již o páté setkání s veřejností.

Architekt Ondřej Synek následně znovu v několika bodech shrnul hlavní myšlenky soutěžního návrhu a zmínil také momenty, které zatím zůstávají v navržené studii otevřené. Hlavní princip je provázat prostor JN v jeden celek a jednotlivá území čitelně nadefinovat. Parkové náměstí včetně prostoru před klášterem (paměť místa, prostor pro odpočinek, vztah k provozu kostela, iniciace dějů, přehlednost); předprostor školy (k aktivnímu využití školy v rámci jejího provozu); klášterní zahrada (klášterní provoz - rozjímání, školní zahrada - pěstování, veřejná část - prostor k setkávání, piknikům, hřiště); bývalá točna (vstup do zahrady, psí loučka, zeleň, parkování); ulice (zjednosměrnění, zklidnění, parkování při vnější straně náměstí). (Podrobně viz zápis z představení vítězného návrhu veřejnosti – 21. 6. 2017, <https://jiraskovo-namesti.nadace-promeny.cz/>.)

Poté se již program soustředil na řešení dopravy v oblasti Jiráskova náměstí. V této části nastínil místostarosta městského obvodu Plzeň 2 – Slovany Jan Fluxa komplexní opatření, která chce obvod z hlediska dopravy iniciovat a prosadit (na základě koncepčních dokumentů města Plzně). Za atelier re:architekti navázal dopravní inženýr Květoslav Syrový s rozpracovanou podrobnou analýzou situace na Jiráskově náměstí i ve vztahu k blízkému okolí. Následovala veřejná diskuse moderovaná facilitátorem Markem Sivákem. Do diskuse se zapojilo cca 15 přítomných, z nichž polovina žije přímo na náměstí, ostatní z většiny v okolních ulicích.

3/ ŘEŠENÍ DOPRAVY – MOŽNOSTI A VÝZVY

Stanovisko městského obvodu Plzeň 2 – Slovany (místostarosta Jan Fluxa):

Představený návrh není konečný, projekční práce budou probíhat celý příští rok. Problematiku parkování obvod vnímá komplexně jako problém celých Slovan, nikoli pouze úzce vymezeného území. S dokončením realizace projektu Jiráskova náměstí v roce 2022 se proto souběžně počítá s realizací dalších opatření, dotýkajících se širší oblasti Slovan. V prostoru Jiráskova náměstí trvá obvod na zajištění počtu 160 parkovacích míst, jak bylo doporučeno v podmínkách architektonické soutěže. Do roku 2022 bude potřeba prosadit další navazující opatření v podobě záchytných parkovišť/parkovacích domů (u bazénu, na konečné tramvaje č. 2 na Světovaru) – kde se předpokládá až 500 parkovacích míst pro dojíždějící v rozšířené variantě), zároveň aktuálně probíhají jednání se soukromým subjektem ohledně další možné parkovací plochy.

Další plánovaná opatření:

- Zřízení rezidenčních stání k zajištění parkování motorových vozidel pro místní občany, obvod chce prosazovat především zájmy obyvatel Slovan, ne dojíždějících, kteří zde svá auta odstavují po dobu pobytu v zaměstnání apod. (Slovany mají největší počet dojíždějících automobilů v rámci Plzně).
- Reorganizace parkování v celé oblasti, dílčí úpravy v navazujících ulicích (jednosměrky, nová kolmá stání - např. Jugoslávská ulice, atd.).
- Podstatné rozšíření zón placeného parkování (obvod iniciuje, ale záleží i na schválení města Plzně, není jen v gesci obvodu).

Jde o politická rozhodnutí, o kterých bude v konečném důsledku rozhodovat Zastupitelstvo města Plzně. Obvod je může iniciovat. Cílem je prosadit schválení a zajistit nové nastavení souběžně s projektem (nejpozději do 1. 1. 2023).

Analýza území - re:architekti (Květoslav Syrový, specialista na dopravu):

Projekt se teprve nyní dostává do podrobné analytické fáze, nutné k dopracování výchozího soutěžního návrhu. V minulém týdnu proběhl první podrobný průzkum i se zaznamenáváním SPZ zaparkovaných vozidel a jejich výskytu v území, nyní jsou zpracovávány úvodní rešerše jako podklad pro architektky a jejich další orientaci v problematice parkování. Z projektového hlediska budou následovat další připomínkové řízení – příprava dokumentací v dalších stupních: studie, územní rozhodnutí, stavební povolení, v rámci kterých budou řešena např. místa reserve pro potřeby zásobování, či obsluhy veřejných institucí (klinika) atd.

Co ukazuje provedená analýza a co všechno je potřeba brát v potaz:

- Z pohledu na širší území je patrné a dle plánu udržitelné mobility Plzně i prokázáno, že od dálnice přes Slovany do Plzně najíždí nejvíce lidí za pomoci osobních motorových vozidel, které mají možnost dostat se hluboko do centra, čehož logicky využívají. Oblast je tedy v tomto směru nejzatíženější jak tranzitním průjezdem, tak cílovým parkováním dojíždějících.
- Existuje celá koncepce v podobě Generelu dopravy v klidu, kterou město Plzeň postupně naplňuje, lze tedy postupně očekávat realizaci jednotlivých opatření.
- Jiráskovo náměstí je nyní oblastí s bezplatným parkováním a nachází se těsně před hranicí parkovací zóny, vedlejší Mikulášské náměstí / Petrohrad jsou zpoplatněny, v této zóně lze i ve večerních hodinách sledovat volná místa (např. z 15 míst jen 9 obsazených), to znamená, že řidiči odstavují svá vozidla v rámci nezaplatněných zón a zpravidla se jedná o ty, kteří svá vozidla využívají denně, neboť dle průzkumů se právě na noc Jiráskovo náměstí v podstatě úplně zaplní vozidly.
- Parkovací zóna je osvědčeným účinným nástrojem regulace dopravy v klidu, umožňuje zajištění místa přednostně rezidentům.
- Dle generelu veřejných prostranství je Jiráskovo náměstí veřejným prostranstvím, nikoli monofunkční plochou pro parkování.
- Z Plánu udržitelné mobility Plzně vyplývá, že jen 33% Plzeňanů používá auto, 57% aut pohybujících se po Plzni jsou dojíždějící.
- Připravovaným záměrem města je zjednosměrnění oblasti na jih od Jiráskova náměstí (tzv. „U Bachmače“) a tedy i legalizace parkování, které je dnes ilegální.
- V podrobném průzkumu (proveden 17. 10. 2017, 6:00-22:00) bylo sledováno odstavování vozidel na náměstí a v sousedních ulicích po hodinách, časy výskytů konkrétních SPZ, dále kde se využívá nelegální parkování (v nárožích), jaké jsou překážky v přecházení (vč. cest dětí do/ze školy), jak se parkuje večer, jaká je lokální (JN) i celková obsazenost (včetně všech navazujících ulic). Sledováno bylo také, jak jsou naplněny potřeby rezidentů. Legálně lze odstavit přímo na Jiráskově nám. celkem 139 osobních vozidel, se započtením nelegálních míst se do prostoru reálně dostane až 200 automobilů (nároží, nedodržování ponechání volného jízdního pruhu – v obousměrné komunikaci celkem 6,0 m, v jednosměrné pak 3,5 m). Dáno do souvztáznosti s daty ze statistického úřadu o trvale hlášených a obvykle se vyskytujících obyvatelích, institucích (cca 50-55 firem – některé zde mají jen adresy, jinde ale má společnost např. 50 zaměstnanců a velká část z nich dojíždí), některé byty využívané jako kanceláře. Dle dat z ČSÚ: 220 obvykle se vyskytujících obyvatel, 163 bytů (otázkou je, zda jsou všechny obývané, poslední sčítání lidu z roku 2011), z toho 127 bytů na obvodu náměstí, zbytek v „bytovém domě 34,35“, který má vlastní parkování (podzemní i nadzemní). Průměr dle dat 1,35 obyvatele na byt. Normový požadavek parkovacích stání na Jiráskově náměstí je 146, v současnosti je zde legálních 139, zadáním je vytvořit 160.

- Sledování přílivu a odlivu aut dle SPZ:
 - 55 aut stojí celý den (z toho 4 vraky),
 - 30 aut odjede na cca hodinu a pak se vrátí,
 - část vozidel ráno odjíždí a večer se vrací, zůstává jen přes noc,
 - až 80 aut během dne odjíždí, večer se vrací, ale už nenajdou místo, obdobné množství se ráno naopak na náměstí nevyskytuje a večer zde zaparkuje (jedná se o auta, která rotují v širším území kolem náměstí, tj. parkují v různých blízkých ulicích či na náměstí),
 - cca 50 dojíždějících (ráno či dopoledne přijedou, odpoledne odjedou),
 - cca 200 aut tvoří krátkodobé návštěvy během dne (max. na 1-2 hodiny),
 - nejmenší počet vozidel se na náměstí vyskytuje kolem 17 hodiny (dojíždějící odjeli, místní se ještě nevrátili).
- Např. na Slovanské třídě je minimum parkovacích kapacit, auta parkují v navazujících ulicích, dochází k vytlačování vozidel směrem na Jiráskovo náměstí. Zavedení zón je vhodný nástroj, je ale nutné ho nastavit dle konkrétní situace (dat).
- Značnou část života na náměstí však tvoří kroužící auta, která vždy nakonec najdou místo k zaparkování, ale někdy musí objet celé náměstí – dle výstupů z veřejného plánování, zadání architektonické soutěže a výsledků soutěže by však život na náměstí měly tvořit převážně jiné funkce a pohyby.

Průběžné závěry:

Subjektivní problémy s parkováním pohledem rezidentů / obyvatel

- nedostatek kapacit přes den: zaměstnanci, návštěvy institucí apod., náměstí slouží jako parkoviště pro dojíždějící i pro vyřizování denních záležitostí prostřednictvím auta
- nedostatek kapacit přes noc: na náměstí parkují i sousedé z okolních ulic, absence parkování na hlavních třídách Slovanské a Koterovské (postupné vzájemné vytlačování vozidel – náměstí slouží jako parkoviště)

Subjektivní problémy s parkováním pohledem návštěvníků

- nedostatek kapacit přes den: v severní části náměstí je mnoho institucí a sídel firem

Objektivní problémy s parkováním z hlediska využití prostoru / města

- nedostatek kapacit přes den: absence plošného řešení regulace především pro dojíždějící do Plzně či do řešeného území osobním automobilem, další doplnění systému P+R vč. motivace přesehnout na MHD (např. kombinace parkovací automat v rámci P+R se zlevněnou jízdenkou na MHD), informovanost, lepší prostupnost pro chodce a cyklisty nabídne pro někoho lepší podmínky i pro pohyb přes či do území jiným druhem dopravy než osobním automobilem
- nedostatek kapacit přes noc: plošné řešení zvýšení kapacity pomocí reorganizace v určitých ulicích

Shrnutí

V současném soutěžním návrhu je 133 parkovacích míst, re:architekti nyní upraví návrh na kapacitu 160, čehož lze dosáhnout. Zároveň se bude ctít základní princip zachovat kvalitu náměstí jako parkového náměstí a zároveň poskytnout dostatečný komfort pro různé účely využití. Obvod na základě přání občanů (vč. připomínek v následné diskusi) iniciuje zavedení parkovací zóny již v předstihu před započítáním rekonstrukce náměstí, zároveň bude aktivně podporovat vybudování parkovacích míst v záchytných parkovištích pro ty, kdo dojíždějí. Architekti budou dále hledat nejvhodnější kompromis a vyváženost pro všechny tak, aby se z náměstí nestalo parkoviště, ale zároveň bylo komfortním rezidenčním

náměstím.

4/ PŘÍLOHY

Příloha 1: Body diskuse, jejich vysvětlení a návrh řešení

Zapsala: Jana Říhová, Nadace Proměny Karla Komárka, Silvie Hašlová, Pěstuj prostor, z. s.

Ověřil: Marek Sivák, Pěstuj prostor, z. s., Květoslav Syrový, dopravní inženýr, Jiří Žid, re:architekti