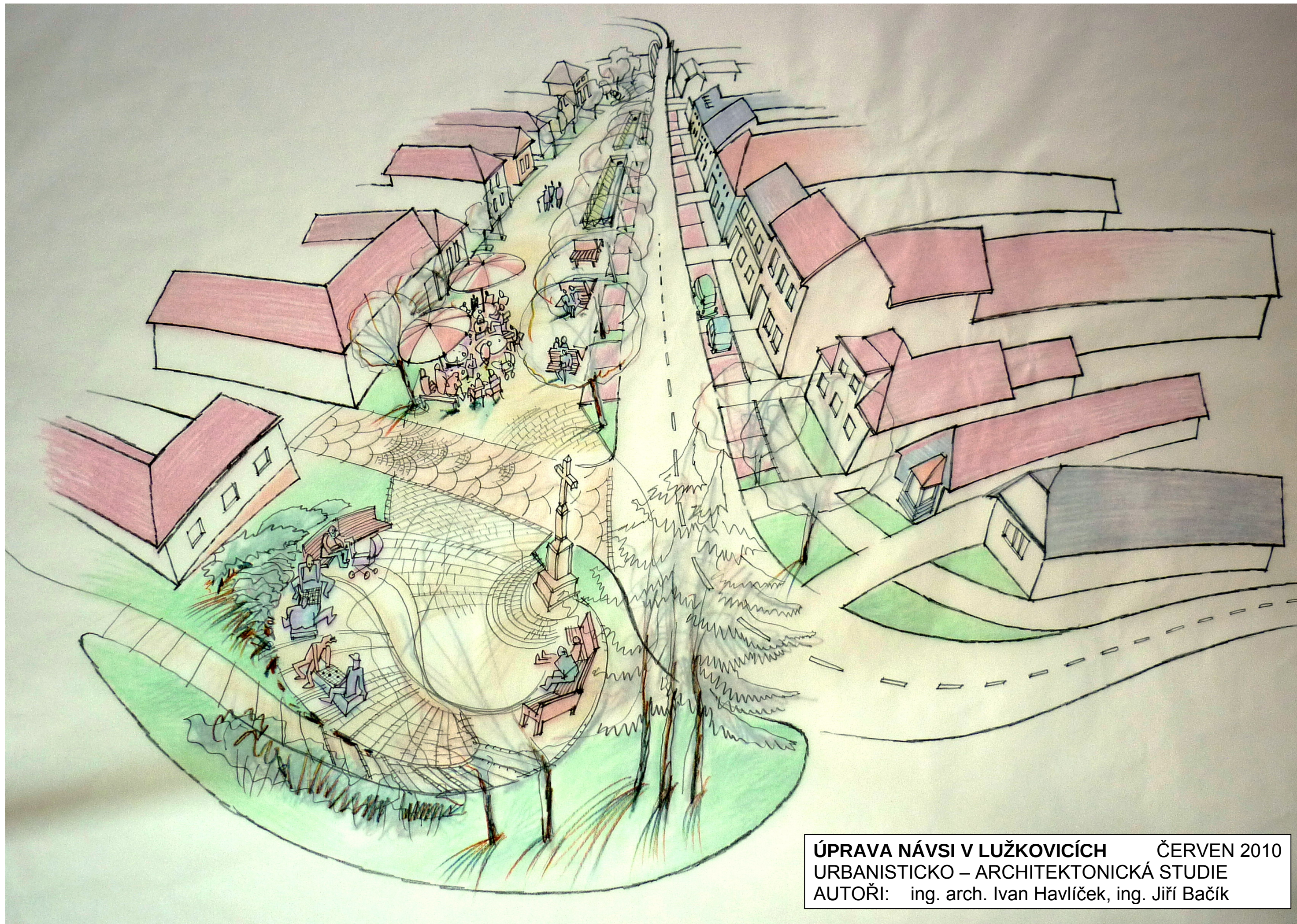




ÚPRAVA NÁVSI V LUŽKOVICÍCH ČERVEN 2010
URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ STUDIE
AUTOŘI: ing. arch. Ivan Havlíček, ing. Jiří Bačík

OBSAH DOKUMENTACE

Úprava návsi v Lužkovicích – cíl studie, vymezení řešeného území	3
Prostorová regulace	3
Funkční vymezení hlavních ploch	3
Dopravní řešení	3
Zpevněné plochy pro pěší provoz	3
Plochy určené pro zeleň	4
Inženýrské sítě a technická podmíněnost záměru	4
Návrh dalšího postupu a případné podmínky realizace	4
SITUACE 1 : 500 NÁVRH	5
SITUACE 1 : 500 INŽENÝRSKÉ SÍTĚ	6
VODNÍ PRVEK	7
Drobný městský mobiliář	8
Veřejné osvětlení	9
Veřejný prostor	10
Současný stav, něco souvislostí a paměti	10
Klíčové skutečnosti ovlivňující zásadním způsobem uspořádání prostoru	12
Obecné požadavky kladené na cílový stav	12
Možnosti či předpoklady řešení	13
Projednání studie	16
Komentář k písemným připomínkám	22

ÚPRAVA NÁVSI V LUŽKOVICÍCH URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

OBJEDNATEL:
STATUTÁRNÍ MĚSTO ZLÍN
ÚTVAR HLAVNÍHO ARCHITEKTA

AUTOŘI:
ING. ARCH. IVAN HAVLÍČEK
ING. JIŘÍ BAČÍK

ČERVEN 2010

Úprava návsi v Lužkovicích – cíl studie, vymezení řešeného území

Cílem této studie je nalézt smysluplné a občanům Lužkovic prospěšné uspořádání hlavního veřejného prostranství v obci. Toto uspořádání by mělo vycházet z požadavků dlouhodobé užitnosti a mělo by být zároveň šetrné a úměrné prostorovým možnostem a funkčním požadavkům, které jsou dnes hlavními omezujícími faktory v řešeném území. Jde tady zejména o stanovení dlouhodobého rámce, ve kterém je možno se pohybovat v mnoha úrovních a k jehož cílovému stavu určitě vede několik různě náročných cest. Podrobněji jsou podmínky a výchozí parametry zpracovány v kapitolách popisujících historické souvislosti, klíčové parametry řešení a obecné požadavky kladené na cílový stav. Tyto kapitoly jsou záměrně uvedeny až v druhé části studie, neb byly mnohdy jako podklady součástí projednávaných přípravných materiálů, z nichž byl po vyhodnocení názorů místních obyvatel a známých dotčených orgánů vytvořen cílový stav tohoto návrhu.

Vymezení řešeného prostoru bylo stanoveno na základě poznání místa takto: ze strany jižní jde o hranice katastrálního území Lužkovic se Želechovicemi při nájezdu na říční most přes Dřevnici. Ze strany západní jde o fasády rodinných domů, které až po zatáčku silnice III/4913 na Hvozdnou tvoří vesměs souvislou uliční linii. Na protilehlé straně východní linii vymezující dostupné řešené území tvoří obdobně ploty soukromých parcel, popř. opět fasády rodinných domů. Severně nad hlavní křižovatkou v již zmíněné zatáčce je řešené území ukončeno rozdějením obslužných komunikací Novinová a Horní. Veřejný prostor, který souvisí funkčně s návsí a je tedy také předpoklad, že bude jako veřejný využíván, ale končí na hraně mezi domy Ventilátory Zlín č. p. 196 a dvoupodlažním obytným domem č. p. 30. Nedávné umístění trolejbusové točny do místa před dům č. p. 14 se po prověření několika jiných možností dnes jeví jako výhodné jak z prostorového, tak funkčního hlediska.

Prostorová regulace

Prostorová či výšková regulace řešeného území je dnes stabilizovaná v měřítku jednopodlažních či dvoupodlažních převážně obytných domků. Vyjma následně uvedené možnosti demolice domu č. p. 15 se v návrhu nepředpokládá žádný výrazný stavební zásah. Pokud by se v budoucnu přeci jen k takovému kroku někdo z majitelů objektů na návsi odhodlal, bude požadováno, aby z strany návsi byla dodržena stávající jak půdorysná, tak výšková zaužívaná niveleta. Uliční čary jsou zde dány vždy spojnici fasád mezi sousedními objekty. Výšky domů pak výškou na sebe téměř navazujících římς (na straně západní), nebo výškou hřebene na východní straně návsi. V případě stavební náhrady na místě domu č. p. 15 by zde případná novostavba neměla výškově přesahovat dvě nadzemní podlaží s možností využitelného podkroví.

Jiné regulativy zde není nutno stanovovat, ze strany potenciálních stavebníků by měly být dodrženy obecné podmínky stanovené Stavebním zákonem. Z hlediska základního funkčního vymezení ploch byl pro Lužkovice vypracován a schválen Územní plán, který určuje přípustné funkční vymezení navazujících objektů a je platný.

Funkční vymezení hlavních ploch

Klíčovými parametry funkčního a prostorového vymezení hlavních ploch rozdělení návsi dle podélné osy na západní část určenou pro automobilovou dopravu včetně parkovacích stání a na část přiléhající východní hraně návsi, která bude sloužit pěšimu provozu. Tato pěší plocha bude sice také pojízdná, ale jen pro dopravní obsluhu přilehlých objektů. V případě konání hromadných akcí vyžadujících plochu pro zaparkování většího množství osobních automobilů je možné nárazově tuto dlážděnou plochu využít i pro parkování. V následných stupních projektové dokumentace bude muset být určen pro tyto případy charakter dopravního režimu a příslušného dopravního značení.

Prostor severně od stávajícího vjezdu z hlavní silnice po obslužné komunikaci ku hřišti je pak funkčně určen a ovládán třemi zhruba stejně rozsáhlými programy. Nejjižněji jde o vytvoření klidového pobytového rondelu, v jehož ohnisku se nachází historická dominanta křížku. Tento prostor je izolován od ploch komunikací vzrostlou stávající zelení, která může být ještě doplněna. Rondel je propojen pěším chodníkem na komunikaci Pod Tvrzí. Dnes je v podobné trase vyšlapaná pěšina zatravněným svahem a předpokládáme, že místní tudy budou chtít chodit i nadále. Druhým programem vklíněným plošně nad křižovatku Hvozdenské ulice a severně pokračující cesty Na gruntech je upravená trolejbusová točna, kterou požadujeme, aby důsledně využívaly i všechny ostatní druhy hromadné dopravy návsi projíždějící v obou směrech. Organizace funkčního a prostorového rozdělení návsi je na tomto požadavku založena. Před domem č. p. 14 je vytvořena autobusová zastávka, kterou navrhujeme doplnit o přístřešek pro cestující čekající zde na svůj spoj. Třetím plošným celkem je pak předprostor elektroprodejny Ventilátory Zlín, který by mohl být podmíněně v námi navrhované úpravě využít pro parkování deseti osobních automobilů. Podmíněně zde znamená odstranění domu č. p. 15 a v případě dostavby tohoto prostoru jakýmkoliv objektem ze západní strany, dodržení regulace stanovené novou uliční čarou. Tato půdorysná

regulace je určena spojením stávajících rohů domů č. p. 14 a elektroprodejny. Jen za takových podmínek je zde možno umístit zmíněné parkoviště v odpovídajícím rozsahu dle návrhové situace. Majitelem domu č. p. 15 byla možnost demolice tohoto objektu a případná nová výstavby v tomto místě přímo nabídnuta při projednávání konceptu 24. 5. na půdě ÚHA.

Dopravní řešení

Dopravní řešení vychází ze stávajícího zaužívanému stavu, který se z hlediska organizace a umístění klíčových komunikací nemění. Hlavní komunikace projíždějící návsí od jihu ze Želechovic na západ ku Hvozdně je mírně odsunuta od západní fasády návsi. Výsledkem je uvolnění prostoru pro bezpečnou komunikaci pro pěši v šíři minimálně 2 m a zároveň pruh pro umístění podélných parkovacích stání pro osobní automobily v šíři 2,5 m. Komunikace je tak zároveň odsunuta do větší vzdálenosti od fasád přilehlých domů, a tedy i od jejich základových konstrukcí, které by tak mohly být méně zatěžovány vibracemi při projíždění automobilů oproti současnému stavu, kdy je hrana vozovky v několika místech od fasády vzdálena méně než 2 m. Hlavní komunikace je v tomto uspořádání navržena v šíři 7 m. Zhruba v polovině rozsahu – v severnější části návsi - to ale neznamená žádné odchýlení od současného stavu, nejde ani o posunování cesty mimo dnešní zpevněnou vozovku. Zde jde pouze o redukci plochy vozovky velké šíře, která zde dosahuje více jak 15 m.

Zastávky MHD a linkových autobusů budou sloučeny do jednoho prostoru a je pro ně upravena točna v místě obdobném jako v současnosti před domem č. p. 14. Točna bude dopravně řešena tak, že bude používána pouze pro hromadnou dopravu. Výhodným se jeví, v kombinaci s příslušným dopravním značením, výrazně jiný povrch než u ostatních zdejších komunikací, např. plastbeton pro zátěžové plochy zastávek MHD, který je v mnoha případech použit i v jiných částech města. Tento povrch je žádoucí odlišit i barevně.

Plochy pro dopravu v klidu jsou zde navrhovány pouze pro osobní automobily. Souběžně s hlavní komunikací jsou navržena podélná stání a to 14 na západní straně a 16 na straně východní. V severní části v předprostoru elektroprodejny Ventilátory Zlín je navíc navrženo ještě 10 stání v samostatně vyčleněné ploše. Tato parkoviště budou vytvořena dle stávajících prostorových daností. Při západní straně návsi jde o vjezdy do objektů, které zde určují zbytkový prostor využitelný pro parkovací stání. Na východní straně komunikace to jsou zase souběh podzemních přípojek nové kanalizace a snahy umístit mezi parkovací stání vzrostlou zeleň. Stromy v ose návsi jsou umístěny tam, kde tomu nebrání podzemní vedení kanalizačních trub.

Celkový počet takto získaných parkovacích stání pro osobní automobily je 40.

Vjezd na hřiště prostřednictvím komunikace Pod kopcem bude upraven v řešeném prostoru tak, že tato plocha bude výrazně oddělena od hlavní komunikace zejména materiálem svého povrchu. Nabízí se zde skladba z žulových kostek, jako obvyklý materiál pojízdných komunikací, který byl tradičně ve městě používán. Tento povrch zde požadujeme z důvodu nemožnosti vyloučit kolizi pěších uživatelů návsi s obslužnou dopravou v případě, že bude náves využita pro jakoukoliv akci s výrazným pěším pohybem osob. Tato úprava sice umožní obslužné dopravě příjezd k obsluhovaným objektům, zároveň by ale měla být doprava touto komunikací minimalizována.

V budoucnu jsou v případě komunikace Pod kopcem dvě možná řešení. Buď bude výhledově cesta Pod kopcem ponechána bez dalších úprav svému osudu a nebude lépe stavebně stabilizována. Pak je nutno z této komunikace dopravu na hřiště téměř vyloučit a připustit sem nanejvýš příjezd místních obyvatel a automobilů pro odvoz domovního odpadu. Pokud však bude požadován intenzivnější příjezd na hřiště a bude v přilehlých plochách tohoto areálu umožněno i parkování návštěvníků zde pořádaných akcí nad rámec místních obyvatel, pak je nutno komunikaci k tomuto účelu patřičně stavebně upravit a zajistit tak, aby předpokládanou intenzitu zatížení vydržela. Dnešní stav, kdy se kombinuje snaha hromadně zajíždět na hřiště po cestě, která nemá zpevněný povrch a propadá se do jižně situovaných zahrad, je v budoucnu neudržitelný.

Zpevněné plochy pro pěší provoz

Výrazná část navrhovaných úprav nabízí či předpokládá využití návsi pro obyvatele v pěším provozu. Mohlo by jít o nejrůznější setkání, sročení lidu, průvody při významných příležitostech, zábavy, trhy apod. K tomuto účelu je vyčleněna téměř celá východní polovina návsi. Jde o prostor bezpečně oddělený od hlavní komunikace pruhem odstavných parkovacích stání osobních automobilů. Oddělení v různých částech není jen takto jednotvárné, celá podélně situovaná

plocha je orientována k rondelu vytvořenému kolem křížku, který je ve stávajícím místě. Zde je vytvořena několikastupňová plocha kruhového půdorysu, o níž předpokládáme, že by mohla být využívána dosti intenzivně i pro menší akce. Jde o plochu kol „významného místního monumentu“, kterým křížek bezesporu jest.

Jižně pak za dělicím nájezdem na hřiště pokračuje plocha s největší výměrou, která se odtud prostírá až téměř do poloviny návsi. Tato je vybavena opět lavičkami a odpadkovými koši. Je zde možno v podrobnějším řešení v následných dokumentačních stupních umístit při vhodném řešení kombinací zpevněných a nezpevněných ploch ještě vyjma požadovaných páteřních vzrostlých stromů i menší plochy zeleně, např. mezi místy určenými pro lavičky. Tato plocha by měla být vydlážděna kombinací drobné kamenné dlažby s výraznějšími oddělujícími pruhy či plochami větších prvků, aby nebyla jednotvárná a zároveň aby se oddělila od nájezdu na hřiště.

Následuje plocha ve středu návsi, kam je umístěn oddělující „vodní prvek“. Tato věc, kus venkovního nábytku, fontána či socha, záleží na pojetí jejího budoucího autora, by měla být jednak historickým připomenutím kdysi tudy protékajícího potoka, dále výrazným oživením nudy všedního dne v pustém prostoru a nakonec bezpečným oddělením jak pěší pobytové plochy od komunikace, tak severní poloviny návsi od části jižní. Tolik k funkci. Prostorově či tvarově by mělo jít o mělké koryto z východní strany opatřené plochami pro sezení, jímž protéká voda. Voda nejlépe čirá, která bude osvěžením v parných letních dnech. Její hladina by mohla být v úrovni okolní dlažby, možná i výše. Tento vodotečový prvek je prozatím vymezen prostorově. Je potřeba navrhnout a prověřit možnosti technického rázu, které by umožnily dílo v navrhované podobě realizovat. Tato část návrhu je dnes do projektu nabídnuta záměrně jako sice možná poslední část, která bude realizována, pokud k realizaci záměru přikročeno bude. Avšak právě detaily tohoto charakteru povznášejí veřejný prostor nad prostory obvyklé, a všední, se kterými se setkáváme tak často, že jejich kvalitu už ani nejsme schopni vnímat.

Jižní část pobytové zpevněné plochy je pojata jako rezerva navazující na plochu horní poloviny. V případě potřeby může dojít k rozlivu davu sročených občanů až do této jižní plochy, nevejdou-li se namačkání všickni ku severnímu konci návsi, kde program lidový povětšinou vrcholiti bude. Od protipovodňové stěny při jižní hraně návsi je tato plocha ještě oddělena plochou zeleně, která může být osázena stromy v místech, kde jejich kořenstvo nebude narušovat inženýrské sítě pod povrchem dlíci. Zároveň sem na jižní hranu zpevněné plochy bude přemístěna plocha pro kontejnery s odpadem. Kontejnery bude žádoucí umístit do přesně vyhrazeného avšak minimálního prostoru při nájezdu do plochy, aby bylo umožněno jejich snadné vyskládňování příslušnými vozidly zajišťujícími odvoz odpadu.

Plochy určené pro zeleň

Tyto plochy budou požadovány zejména jako intenzivně osázené keři, ploch porostlých jen travou by mělo být co nejméně. Tento koncept je požadován právě pro navrhovanou minimalizaci zelených ploch oproti současnému stavu. Proto by mělo v plochách zeleni ponechaných dojít k intenzivnější výsadbě.

Stávající plochy kolem rondelu u křížku budou doplněny o keře a stálezelené dřeviny. Mohlo by jít o *Ligustrum vulgare*, příp. *Ligustrum ovalifolium*. Možné jsou i sadové růže, resp. půdopokryvné dřeviny *Symphoricarpos chenaultii*. Není jasné, nakolik při těchto stavebních úpravách u křížku zařve lípa, která tam byla vysazena při oslavách šestistého trvání obce, ale určitě, pokud ještě žije, bude možné ji přesadit do vhodnější polohy. Stávající smrk a borovice (*Pinus nigra*) by se zde měly stát kostrou hustšího porostu, který oddělí tento prostor od křižovatky. Mezi zpevněnou plochu rondelu a fasádu sousedního rodinného domu je také žádoucí vysadit keřový podrost, který bude protažen až po hranu chodišťového chodníku na horní cestu. Plocha obkroužená trolejbusovou točnou by měla být udržena v zeleni. V současnosti je zde poskládán povrch z rozebíratelné dlažby, zbylé zpevněné plochy nejsou nijak fixovány žádnými základovými konstrukcemi pod povrchem, nebo čímkoliv, co by mohlo ozelenění této plochy bránit. Dle známých informací o stavu inženýrských sítí v tomto místě i nově navrhovaných by neměl být problém sem umístit i několik stromů.

Mezi odstavná stání pro osobní automobily na východní hraně komunikace budou vsazeny páteřní alejové stromy. Mělo by jít o malokorunné stromy (*Crataegus laevigata* "PAUL'S SCARLET"), které dorůstají do rozpětí koruny max. 4 m. Požadovaný půdorysný prostor pro tuto výsadbu bude v ploše vždy alespoň 2 × 2 m.

A naposledy plocha u mostu mezi skladem kontejnerů a protipovodňovou stěnou může být také stromy osázena. Sem již není vhodné vysazovat keře, neb při vyšších stavech vody ve zatrubněné kanalizaci je zde nebezpečí, že voda z kanálů vytéká na povrch a v případě keřové výsadby v tomto místě by zde zbytečně překážka pro valící se živel vytvořena byla. Zde je možno nakombinovat ale na druhou stranu i větší listnáče, např. lípy.

Inženýrské sítě a technická podmíněnost záměru

Návsi prochází mnoho druhů inženýrských sítí. Pod zemí jde o kanalizační potrubí výhradně splaškové kanalizace, kanalizaci jednotnou – zatrubnění Novinového potoka. Obě tyto trasy jsou vedeny v ose návsi. Navržená nové splašková kanalizace pak využívá volného prostoru podél stávajících tras. Plynovodní potrubí je vedeno po obou stranách návsi, vodovod taktéž. Elektrická vedení silnoproudá i sdělovací jsou chaoticky tažena napříč nad návsí a podél fasád na konzolách či sloupech. Na některých z nich jsou připevněna tělesa veřejného osvětlení. Veškerá tato nadzemní vedení je žádoucí dostat pod povrch upravených ploch a trasovat tak, aby nedošlo k jejich vzájemné kolizi. Tyto úpravy budou pravděpodobně v budoucnu prováděny či požadovány po vlastnících jednotlivých sítí v rámci jejich pravidelné obnovy či modernizace.

Dle současných znalostí inženýrské sítě pod povrchem návsi uložené nikterak nebrání realizaci navrhovaného záměru. Veškeré sítě jsou uloženy v dostatečné hloubce, aby nekolidovaly s nově navrhovanými povrchovými konstrukcemi. V dohledné době by mělo dojít k vybudování nové kanalizace, do níž by měly být přepojeny veškeré odpady domů na návsi. Náves tedy bude rozkopána a je zde naděje, že by se při uvádění v opět použitelný stav mohlo postupovat již podle regulativů a prostorového uspořádání zde navrženého. Navíc posunem komunikace od západních fasád domů na návsi stojících se uvolní prostor, kudy podstatná část liniových vedení vedena jest. Tato vedení budou v budoucnu pro případné opravy snáze dostupná bez nutného záboru komunikace.

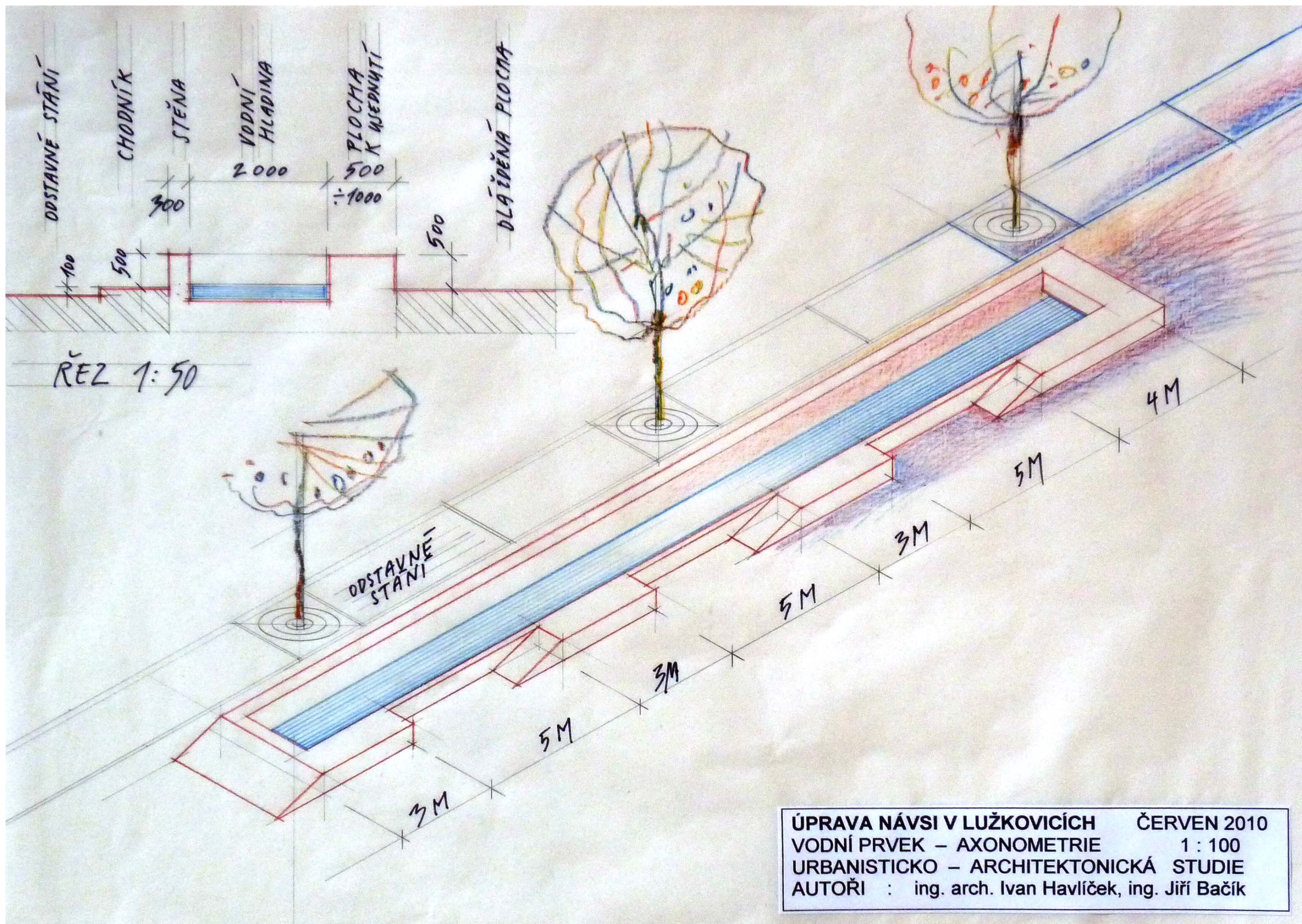
Z hlediska technického nejsou známa nižádná omezení, která by navrhovanému záměru bránila. Jediným propojením povrchových konstrukcí s podzemními jsou kořenové systémy navrhovaných stromů. Stromy jsou ale situovány tak, že by mohly využít dnes ještě nezadrátovaných a nezatrubněných částí podzemí. Pokud se tento stav podaří udržet, je určitá naděje, že stromy na návsi třeba v budoucnu někdy osazeny budou.

Návrh dalšího postupu a případné podmínky realizace

Jako další následný postup předpokládáme v prvé řadě vypracování koncepce investorského systému. Tato koncepce bude klíčová pro zejména:

- případnou etapizaci či rozdělení celkového cílového řešení na dílčí úkoly, které lze řešit či zpracovávat odděleně
- určení jednotlivých pořizovatelů dílčích dokumentací na jednotlivé dílčí celky. Nepředpokládáme, že by bylo reálné vyřešit problematiku zde v celé šíři nabídnutou v jednu kroku jedním investorem
- vzájemné koordinace potřebné pro realizaci záměru mezi jednotlivými investorskými partnery

Dále bude nezbytné postupovat dle Stavebního zákona při přípravě výše poznaných možností, skutečností a omezení potřebných pro vytvoření stavebního díla. Předpokládáme vytvoření jednotlivých vyhláškových stupňů dokumentace na dílčí etapy, jejich řádné projednání, výběr dodavatelského systému a vlastní realizaci. Je možné, že někde mezi určením investorského systému a stavebním řízením bude neustále probíhat propočítávání nejrůznějších rozpočtových variant a hledání optimálních řešení. V závěrečné části Komentáře k písemným připomínkám jsou uvedena rizika, která z předčasného stanovení realizačních nákladů bez znalosti skutečného rozsahu všech podmínek řešení ovlivňujících mohou vzejít.



ÚPRAVA NÁVSI V LUŽKOVICÍCH ČERVEN 2010
VODNÍ PRVEK – AXONOMETRIE 1 : 100
URBANISTICKO – ARCHITEKTONICKÁ STUDIE
AUTOŘI : ing. arch. Ivan Havlíček, ing. Jiří Bačík

Drobný městský mobiliář

V řešeném území budou rozmístěny prvky městského mobiliáře, kterým bude dotvořen obvyklý standard veřejného prostoru. V tomto případě půjde zejména o lavičky, odpadkové koše, pevné stoly v místě závěrečného rondelu kolem křížku. Lavičky, koše, stoly a další prvky drobné architektury, které se zde ještě mohou objevit, budou zásadně upevněny napevno do zpevněných ploch, aby nemohly být přemístěovány či zcizeny. Pevné stoly mohou být použity pro servis při veřejných setkáních občanů, případných trzích apod. Je v tomto případě žádoucí, aby byl v prostoru umístěn mobiliář vysoké kvality s dlouhou životností, který je vhodný do veřejných prostranství. Předpokládáme zde jeho intenzivní využívání, prvky budou vystaveny povětrnosti po celý rok včetně možnosti zapadání sněhem a je také nutno počítat s nebezpečím vandalismu. Bylo by zbytečným plýtváním sem umístit prvky nekvalitní jen proto, že jsou např. levné, které ale nepřežijí první sezonu a bude nutno je v krátké době nahrazovat novými.

V prostoru návsi bude také doplněno veřejné osvětlení stožárovými svítidly patřičného měřítka a odpovídající funkce. Svítidla budou zvolena taková, aby již jejich typ byl zárukou rozlivu světla jen do míst, kam je potřeba po setmění vidět. Tedy je nepřipustné, aby svítla do oken okolních domů, popřípadě nad sebe. Svítidla jsou rozmístěna tak, aby osvětlovala řešený prostor ze střední podélné osy návsi.



Parkové lavičky TRIGA,

Moderní, chytře konstrukčně řešené lavičky hodící se svým téměř klasickým tvaroslovím ke všem architektonickým stylům a pojetí exteriéru. Opticky velmi lehké, svým výrazem přímo nabádající k posezení.



Lavičky do parku TRIGABO

Bezopěradlová sestra lavičky Triga. Lavičky navržené pro sezení z obou stran. Svým tvarem vhodné jak do moderních tak i klasických interiérů a exteriérů. Jednoduchá možnost přikotvení lavičky k podkladu.

Parkové lavičky TRIGA a TRIGABO,

Výrobce: **BLACKBOX s.r.o.**
Karlovo nám. 31, 674 01 Třebíč
U Bulhara 3, 110 00 Praha 1
Czech Republic,
m: +420 777 103 050;
e: info@mobiliarpro.cz



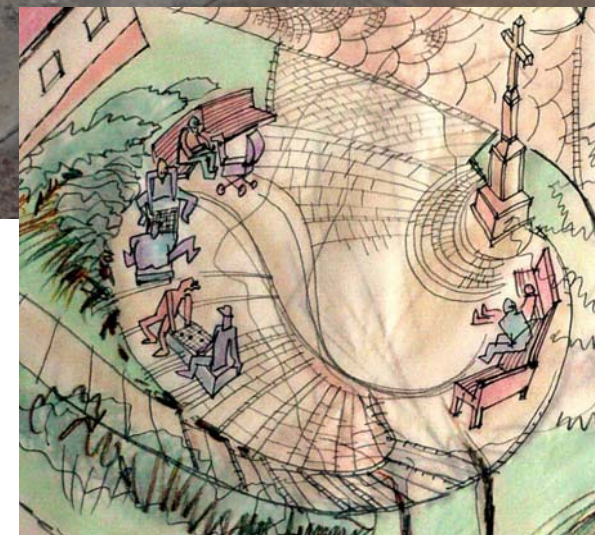
Varianata pro bezopěradlový typ sedáku pro lavice v prostoru rondelu u křížku.

Výrobce: Lesoservis - Hubert Greguš

Adresa: Terézie Vansovej 1

960 01 Zvolen

Slovenská republika



Alternativou k výše uvedenému řešení je lavice s pevnou kamennou či teracovou deskou, v níž bude veprostřed vytvořena šachovnice. Samozřejmě nohy této lavice budou mnohem jednodušší, než na výše uvedené fotografii. Výrobce tohoto prvku mobiliáře není znám, horní fotografie je z Florencie, spodní z Buenos Aires. Tento typ venkovního nábytku je ale běžný i v českých zemích a zajisté by nebyl problém pro náves v Lužkovicích nechat zakázkově vytvořit sestavu lavic se stoly přímo na míru do zadaného půdorysného tvaru poptávkou u místních dodavatelů umělého kamene.



Odpadkový koš kruhový 85l s ocelovým krytem

Odpadkový koš je vyroben v základní části stejným způsobem jako odpadkový koš bez krytu. Tento typ je však opatřen ocelovým krytem, který je práškovanán venkovní komaxitovou barvou dle vzorníku RAL tak, jak určí odběratel.

rozměr: 48x80 (100) cm
hmotnost: 145 (150) kg
objem: 85 l

Ocelový kryt

výška: 20 cm
hmotnost: 5 kg
Katalogové číslo: **OK 011**

Výrobce:

Jafa Beton Styl

obec Pohnánek 35

391 43 Mladá Vožice

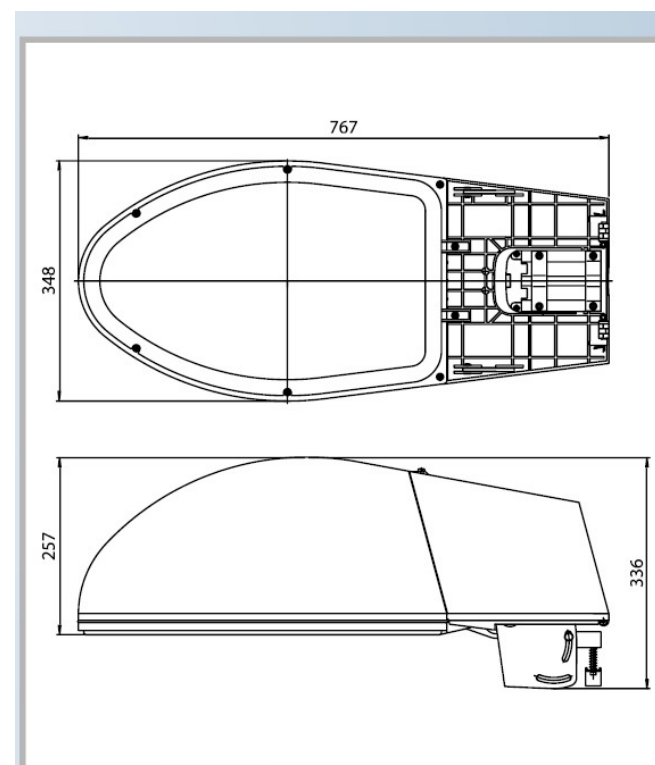
Česká Republika

telefon:

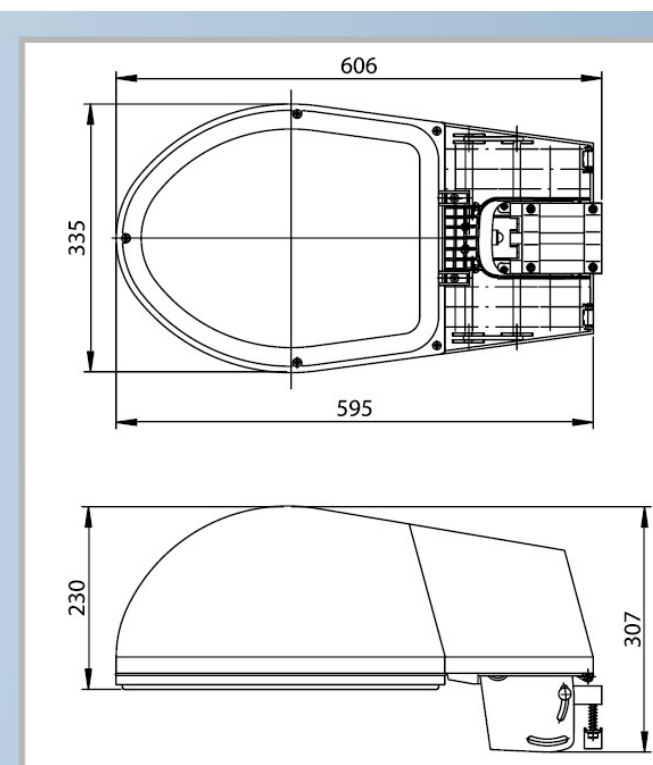
tel./fax: 381 283 376

mobil: 605 252 892

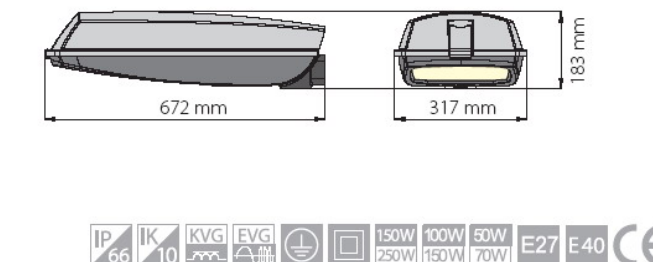
<http://www.jafabeton.cz/>



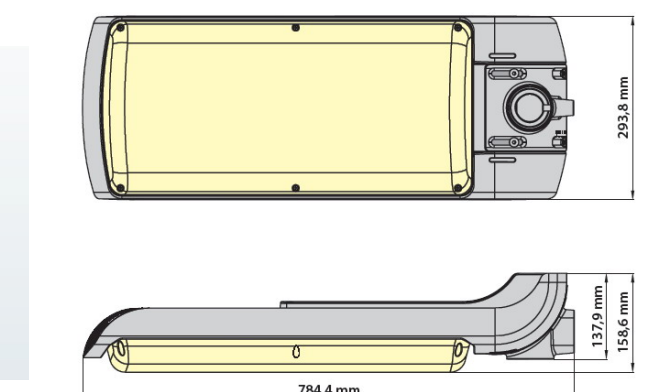
LUNA train 250W



LUNA train 50-150W



LED svítidlo ELGO ADVISION



Veřejné osvětlení

Svítidla budou umístěna v podélné ose návsí na rozhraní komunikace a pěší dlážděné plochy. Variantně zde mohou být použity zdroje vždy s plochou tabulkou z tvrzeného skla a to buď typ svítidla LUNA train OUSg 50 – 150 W, nebo ACRON 100.

S přihlédnutím k úsporným řešením z hlediska spotřeby elektrické energie není také vyloučeno použití LED svítidel, která jsou dnes již v oblasti veřejného osvětlení také dostupná. Z tohoto druhu svítidel se nabízí typ ELGO - ADVISION

Podrobnější informace ve firemních katalozích např. na adrese:

http://www.kolimpex.cz/ge/2_Poulicnios.pdf

http://www.brilux.cz/il/folder_ACRON.pdf

http://www.brilux.cz/il/folder_advision.pdf

Svítidla budou umístěna na stožárech 5 – 6 m vysokých.

Dodavatel:

BRILUM.CZ s.r.o.

Areál Prům. parku CTP,

Evropská 884, 664 42 Modřice,

http://brilux.pl/info.aspx?act=p_ssi&s_id=p_k&wt=trojkat_mg5



1. Korpus světelného zdroje z polypropylenu se skleněným vláknem, modifikovaného UV.
2. Korpus elektronického vybavení z polypropylenu se skleněným vláknem, modifikovaného UV.
3. Ploché tvrzené sklo.
4. Hliníkový reflektor ve dvou verzích: jednoduchý lisovaný, více-segmentový skládaný.
5. Rám z norylu, který tvoří podstavec panelu s elektronikou.
6. Ocelový držák sloužící pro regulaci úhlu zavěšení svítidla.
7. Dva držáky (zámký) z polykarbonátu.

sodíková výbojka
50W, 70W (E27)
100W, 150W (E40)
250W (E40)

**Stav návsi z téhož místa vyfotografovaný
v roce 1934 a v roce 2009.**



Veřejný prostor

Veřejným prostorem lze rozumět jakýkoliv veřejně užívaný prostor obyvateli společenství. V obci to jsou zejména veškerá prostranství volně přístupná všem občanům, tedy návěs či náměstí, cesty včetně všech sousedních i nezpevněných ploch až po ploty soukromých parcel, plochy veřejné zeleně, ale také prostory za soukromými zahradami, tam, kde obec přechází ve volnou nezastavěnou krajinu. Veřejný prostor bývá obyvateli různě využíván. Některá místa jsou oproti jiným využívána mnohem častěji a intenzivněji než jiná. Důvodem je jejich poloha v obci, navazující struktura zástavby a také jejich využitelný potenciál. Tedy nakolik si kdo dovede představit, co by zde mohlo být a jak by tento prostor využít mohl. Čím je takových rozdílných možností více, tím atraktivnějším se zde veřejný prostor stává, tím je o něj větší zájem a tím je také intenzivněji využíván. V obci jsou pak místa, která by chtěli využívat téměř všichni obyvatelé společenství a přitom k mnoha různým účelům, ale také místa, o která jeví zájem pouze jejich bezprostřední sousedé.

Nejdůležitější otázkou týkající se veřejného prostoru tedy je, jakým způsobem a kdo určí, jak by veřejný prostor obce měl být uspořádán a tedy i následně občanů využíván. Je možné nějak určit vztahy občanů k veřejnému prostoru? Lidé tudy procházejí, projíždějí autem, mohou se zde setkávat. Ve veřejném prostoru se konají nejrůznější společné činnosti obyvatel od organizovaného sběru odpadu (buďte všichni v jeden čas na jednom místě), přes sročení a průvody při různých svátcích až po společné zábavy všeho druhu. Vše výše uvedené do života všech, se společným prostorem sousedících, vždy nějak zasahuje.

Je možné využívání veřejného prostoru nějak zhodnotit dle důležitosti? Jsou některé činnosti zde prováděné něčím důležitější než jiné? Jak to lze posoudit a kdo by měl být rozhodujícím soudcem v tomto posuzování? Je možné určit i činnosti, které do veřejného prostoru obce nepatří a měly by se odehrávat jinde, pokud vůbec? Mohou mít někteří občané na nějakou část veřejného prostoru v obci větší, důležitější nárok než jiní? Pokud ano, tak z jakého důvodu? Věříme, že nějaký klíč a odpovědi k těmto otázkám existují, ale jsme si také jisti, že názorů bude mnoho a nebudou jednotné.

Současný stav, něco souvislostí a paměti

Současné prostorové a funkční uspořádání návsi v Lužkovicích je stabilizováno bez větších změn již po více jak sto letech. Z hlediska paměti obyvatel asi hlubší dějinný interval není příliš dostupný, neb starší doba je dnes již vnímána jako učebnicová sbírka historických kuriozit, popřípadě útržkovitý soubor několika málo ne až tak starých fotografií či katastrálních map. Vztah k těmto reliktním návším se týkajících lze pojímat pouze jako součást širšího dějinného kontextu zdejšího osídlení. Z hlediska konkrétní podoby návsi však podrobnější informace známy nejsou. Starší údaje o počtu domů a obyvatel v Lužkovicích sice existují, nelze z nich však vyčíst konkrétní uspořádání sídla, ani dřívější podobu vlastních objektů. Osou historického osídlení návsi je Novinový potok, který je od padesátých let skryt v kanále pod volným neuspořádaným prostranstvím a dnes jej lze rozpoznat jen dle jeho zatrubněného vyústění u Dřevnice.



*Návěs ve čtyřicátých letech ještě před zatrubněním
Novinového potoka. Zdroj www.luzkovice.cz*

Historicky krajinnými omezujícími prvky je pro návěs orientace potoka, koryto řeky a hrana zdvihajícího se svahu podél níž pak pokračuje hlavní cesta na západ do Hvozdné a na východ se jiná cesta zvedá na Tvrz. Takto určený prostor je obestaven domy, které ukazují do návsi hlavní fasádu, a pak pokračují přes dvůr do svých zahrad. Prakticky všechny domy, bez ohledu na své stáří, jsou uspořádány po obou stranách návsi tak, že dodržují jednotnou uliční čáru a žádný si nečiní nárok na výsadní postavení mezi ostatními ani z hlediska své výšky či jiné stavební výlučnosti.

Z jižní strany je návěs přístupná mostem přes Dřevnici, prostor zde však stavebně budovami omezen není a je otevřený do krajiny za řekou. Ještě ve čtyřicátých létech minulého století zde hned vpravo za mostem stával samostatný domek hasičského skladiště, dnes je tento prostor volný. Most v tomto místě je již několikátý, jeho poloha je však urbanisticky stabilizovaná. Dřevěný most z konce války byl nahrazen v roce 1970 mostem ocelovým a tento byl v roce 1994 vyměněn za most dnešní. Díky ničivé povodňové vlně v roce 1987 je pouze mostovka dnešního mostu zvednuta oproti navazující cestě na obou stranách o více jak půldruhého metru, aby se nový most nestal překážkou v cestě povodním budoucím.



Na levém snímku domky v severní hraně návsi v padesátých letech. Obecní úřadovna č. p. 55 je nižší domek vlevo. Na pravé fotografii je sklad hasičský z jižního konce návsi u řeky. Fotografie je ze čtyřicátých let. Zdroj www.luzkovice.cz

Ze severní strany návsi je situace trochu živější a historicky mladší. Dva jednopodlažní domky, které návěs z této strany uzavíraly a z nichž v jednom byl od roku 1932 obecní úřad, byly zbourány. Dům č. p. 55, v němž bývala dříve obecní úřadovna, byl odstraněn v šedesátých letech a následně již tento prostor zastavěn nebyl.

Přehlednutelný volný prostor návsi se tak od šedesátých let na straně severní prodloužil a nepřerušeně pokračuje až do rozdvojení cest Novinová a Horní. Z této severní strany návsi nad hlavní křižovatkou je zřejmá prostorová neuspořádanost, která je důsledkem drobných stavebních jednotlivostí z různých dob. Domy stejně staré jako jižněji položená část návsi jsou zde sice postaveny ve zhruba stejném měřítku, není zde ale patrná tak přísná půdorysná forma ulice s jednotnou fasádní linií, jako je tomu jižněji od mostu až k hlavní křižovatce.

Půdorysným rozsahem zde vybočují z měřítka okolních obytných domů jen dva objekty. Bývalá samoobsluha, dnes elektroprodejna „Ventilátory Zlín“, postavená koncem sedmdesátých let a bývalá hospoda, která už není pro svůj původní účel provozována od září 1990. Protipólem hospody je v západním nároží zatáčky na Hvozdnou stavebně stabilizovaný dům č. p. 14, který i při své minimální velikosti okolní prostor velmi úspěšně ovládá a měřítkově určuje. Za prostorovým zúžením mezi Ventilátory Zlín č. p. 196 a dvoupodlažním obytným domem č. p. 30, mezi které se vejde pouze komunikace, pak již veřejný prostor návsi přechází v privátní předprostory jednotlivých stavebních parcel obytných stavení. Zde návěs už funkčně ani není návší, odtud už pouze pokračuje obslužná komunikace do výše položených, převážně obytných, částí obce.



Fotografická satelitní mapa centrální části Lužkovic. Zdroj: www.maps.google.cz



Průvod návsi při oslavách 600 let Lužkovic 16. 6. 2007. Zdroj www.luzkovice.cz

Klíčové skutečnosti ovlivňující zásadním způsobem uspořádání prostoru

V prvé řadě jde o stavebně stabilní objekty vymezující prostor návsi a vjezdy na jejich parcely, popřípadě průjezdy v domech. Tyto domy určují svými požadavky na obsluhu a souvislostmi s veřejným prostranstvím své bezprostřední okolí vždy. V jakémkoliv budoucím uspořádání bude nutno tyto danosti respektovat. Víceméně obsluhu všech domů na návsi je nutno umožnit po celou dobu jejich životnosti a provozuschopnosti.

Návsi procházejí komunikace, sloužící chodcům, cyklistům i automobilům, kteří pokračují do jiných míst obce nebo i mimo obec. Tato propojení by měla být umožněna. Otázkou je, zda jejich současné prostorové nároky a uspořádání jsou i z jiných hledisek ty nejvhodnější v daném prostoru.

Velikost nezastavěných ploch je konečná. Do vymezeného prostoru nelze vložit víc, než kolik se do něj bezkonfliktně vejde. Pokud by takové požadavky vznikly, vždy budou nějaké funkce či prostorová využití potlačeny oproti jiným, které budou upřednostněny. Jde zejména o stanovení míry, v jaké je pro konkrétní účely veřejný prostor využíván. Například automobilová dopravní obsluha je dnes mnohem rychlejší a intenzivnější než byla v době vzniku návsi. Je možné, že ne každý dům měl tehdy, kdy toto prostorové uspořádání vzniklo, nutně vlastní přepravní prostředek. Navíc není pravděpodobné, že potřeba přepravovat cokoliv na voze přes náves a do každého domu probíhala každý den. Původní prostorové uspořádání tedy odráželo prostorové a časové nároky obslužnosti území, které byly obvyklé kdysi a ty se velmi odlišují od dnešních možností či potřeb. Klíčovým zde tedy bude rozpoznání takové míry dopravních možností, která poslouží bezprostředně navazujícím domům, ale nebude z veřejného prostoru vylučovat funkce ostatní.

Pod povrchem jsou uložena liniová vedení inženýrských sítí včetně přípojek k domům. Je zde také zatrubněný potok a v budoucnu by měla být zbudována nová kanalizace. Trasování těchto technických infrastruktur, jejich kontrolní či napojovací body prostupující na povrch a případné nutné ochranné vzdálenosti mezi nimi či ochranná pásma mohou také ovlivnit uspořádání ploch nad nimi. Opět je nutno pečlivě zvažovat, zda a v jaké míře budou pro budoucí využití veřejného prostoru tato vedení omezující.

Je možné, že prostřednictvím veřejné diskuse, popřípadě při podrobnější práci na následujících projektových stupních budou nalezena ještě nějaká jiná omezení či ovlivňující skutečnosti, která se prozatím nepodařilo rozpoznat.

V následných projektových stupních bude nutno, jako jednu ze základních podmínek, určit investorský systém, který může také výrazně ovlivnit výsledné dílo. Pod pojmem „investorský systém“ zde rozumíme rozdělení cílového navrhovaného stavu na funkční a smysluplné části a investorské subjekty tak, aby mohly být na základě platných rozpočtových pravidel realizovány. Jde o veřejný prostor, na jehož úpravě se, dle dnes známých majetkoprávních vztahů, může podílet svými investičními vstupy či jiným omezujícím či podmiňujícím způsobem více subjektů. Je velmi pravděpodobné, že k realizaci bude přistoupeno v nějakých, dnes obtížně určitelných, dílčích etapách, z nichž teprve jejich výslednou skladbou vznikne zde navrhovaný cílový stav veřejného prostoru. Koordinace těchto etap, jejich vhodně či nevhodně zvolený rozsah ve vztahu k požadovanému celku pak budou určujícími parametry výsledného díla.

Za dílčí etapy lze proto již dnes považovat jakékoliv stavební vstupy do řešeného prostoru návsi. V principu, pokud je již dnes znám požadovaný cílový stav celého prostoru, je možno zároveň pro jakékoliv rekonstrukce inženýrských sítí, jejich úpravy či nová stavební díla zde realizovaná požadovat, aby se tyto stavební činnosti již řídily celkovým navrhovaným stavem a nebyly s ním v rozporu. Jedině tak lze pak postupně dospět cestou složení dílčích částí ke smysluplnému výsledku.

Obecné požadavky kladené na cílový stav

V rámci obecných vlastností by veřejný prostor měl být pro své uživatele bezpečný.

Tuto bezpečnost je možno chápat jako vlastnost vytvořenou jednak funkčním uspořádáním a jednak uspořádáním časoprostorovým.

Z hlediska funkčního jde o slučování funkcí, které si nevadí, popřípadě se nevylučují a striktní oddělování či úplné vyloučení těch funkcí a činností, které jsou ve vzájemném konfliktu. Nelze například protáhnout silnici pro auta dětským hřištěm.

Z hlediska prostorového jde o takové uspořádání budov, volných ploch a doplňujících prvků až po např. osvětlení či mobiliář, které umožní jeho snadnou a srozumitelnou přehlednost a čitelnost. Tak, aby se i návštěvník, který je zde poprvé, snadno orientoval a aby velmi rychle rozpoznal potenciální rizika, která s sebou přináší pobývání v jakémkoliv prostoru, např. křížení silnice pro automobily s trasou pro chodce, schodiště mezi různě vysokými úrovněmi pěších ploch apod. Do této části patří také veškeré požadavky na možnost užívání prostoru osobami se sníženou schopností pohybu či orientace, lidí odkázaných na invalidní vozík apod.

Dále jde o veškeré možnosti, kterými lze výše uvedené slučování či oddělování funkcí technicky provést. Sem lze zahrnout např. sloučení autobusových zastávek různých dopravců za podmínky nekolidujících jízdních řádů, nebo i veškeré izolující a oddělující prvky drobné architektury, zábradlí, případné protihlukové stěny, ba dokonce i zelenť, která může sloužit jako prachový a hlukový filtr kolem silnice s hustou dopravou apod.

Časové uspořádání veřejného prostoru je snad nejběžnější formou jeho využívání vůbec. Znamená to, že prostor je v různých dobách využit pro různé činnosti. Například prostor určený pro setkávání občanů a konání různých společných akcí je v obci zřízen jen jeden, ale v různé dny jej může mít pronajatý k užívání jiná skupina občanů pro své vlastní aktivity. Podobně to může být i s návsi. Volné prostranství, bezpečně oddělené od komunikace, po níž jezdí auta, může sloužit pro různá sročení lidu či venkovní veselice v různých dnech po celý rok, pokud zrovna neprší.

Očekávání lepšího příštího je tím, proč k přeuspořádávání veřejného prostoru opakovaně dochází. Prostranství je uspořádáno za určitých předpokladů a pro nějakou skladbu funkcí, a když se tyto předpoklady nenaplní nebo se objeví nové požadavky, nastává nové uspořádání prostoru. Tolik v ideálním či modelovém případě.

Vezmeme-li však v úvahu dosti podstatný faktor potřebných investic či vůli obyvatel přeuspořádání provést, dostáváme běžný současný stav kteréhokoliv veřejného prostoru téměř v kterémkoliv sídle. Téměř vždy současné uspořádání veřejného prostoru, čím více se vzdaluje době svého vzniku, tím hůře splňuje nároky svých návštěvníků a uživatelů. Veřejný prostor vlastně zastarává, jelikož je stavebně stabilním řešením fixujícím určitá společná přání či možnosti obyvatel, jejichž nároky a potřeby se ale plynule mění. Cílem by mohlo být takové řešení, které příliš rychle nezestárne.

Většina takto rozsáhlých zásahů do území totiž stojí dost peněz – viz např. elektrifikace a zavedení telefonu do Lužkovic v letech 1927 – 29. Z údajů dostupných na www.luzkovice.cz je patrné, jak se tehdy obecní zastupitelstvo vypořádalo s uhrazením nákladů. Je jasné, že podobné akce se nedají opakovat příliš často. Bude žádoucí nalézt a uskutečnit takové uspořádání, které bude vyhovovat dlouho. Dlouho zde znamená: na jak dlouho dopředu dokážeme v čase své potřeby, nároky a schopnosti předvídat. Je vůbec tento požadavek splnitelný ve srovnání s trvanlivostí dnes dostupných stavebních technologií (samozřejmě za předpokladu, že stavební dílo je provedeno kvalitně)?

Předpokládáme-li splnitelnost výše uvedených podmínek a požadavků, je to možné jediné za předpokladu přesahu přes několik volebních období politiků, kteří o podobných úpravách mohou rozhodovat. Paradoxně to znamená, že přeuspořádávání veřejného prostoru nemusí být nakonec realizováno jen a právě z důvodu velmi malého politického kapitálu, který lze z rozpoznání jeho užitečnosti pro jedno volební období vytěžit. Tento parametr je nepřípustné opomenout, neb může mít na výsledek rozhodující vliv.

Hlavním úkolem, z něhož lze odvozovat jakékoliv uspořádání, tedy bude dostatečně dobře odhadnout svoji budoucnost a tento odhad reálně porovnat s možnostmi vymyšlené řešení uskutečnit. Zde je nutno odpovědět na otázku co všechno by mělo na návsi být, co sem naopak nepatří, k čemu tento společný veřejný prostor potřebujeme a jak jej budeme schopni využívat. Také musíme vědět, zda a za jakých podmínek jsme schopni tento prostor kvalitně udržovat pro účel, který jsme sem připustili. V této části bude nutno řešení hledat jako průnik mnoha požadavků a velmi pečlivě zvážit veškeré náměty, které se podaří pro budoucí řešení objevit.

Možnosti či předpoklady řešení

Zde se zdá být nejvíce omezující skutečností to, co zabere nejvíce prostoru. Návsí projíždějí autobusy od Želechovic na Hvozdnou a také opačným směrem. Zároveň sem zajíždí linka MHD. Předpokládáme, že tomu tak bude i v budoucnu. Tyto druhy hromadné dopravy by bylo žádoucí při jejich zastavování pro nástup a výstup cestujících soustředit nejlépe do jednoho místa tak, aby plocha pro autobusové zastávky odňala ze společného prostranství co nejméně. Za jakých podmínek to je uskutečnitelné a kam pak tuto společnou zastávku umístit? Nakolik tato kumulace plochy nezbytně potřebné pro hromadnou dopravu uvolní náves pro jiné aktivity? Třeba pro lidi, kteří chodí pěšky? Čím naplníme ušetřený prostor? Je možné na návsi vyčlenit nějakou část veřejného prostoru pro shromáždění většího počtu lidí tak, aby nebyli ohrožováni projíždějícími automobily a autobusy?

Následující varianty prostorového uspořádání se zabývají zejména vymezením hlavních funkcí a pokusem o smysluplné a úsporné dopravní řešení. Doprava zde sice není asi tím nejdůležitějším či hlavním, ale nelze ji z tohoto prostoru vyloučit. Doprava se jeví podstatnou také z toho důvodu, že automobily a autobusy jsou nějak velké a nelze je zmenšovat. Plochy pro jejich jízdu či zaparkování tedy musí být tak velké, aby se na ně dopravní prostředky vešly. Omezení ploch pro dopravu lze docílit jedinečným omezením parkovacích míst či sloučením autobusových zastávek. Chceme-li (?) získat na návsi plochy i pro něco jiného než pro dopravu, je nutno plochy dopravy nějak minimalizovat. Jak již ale bylo uvedeno výše, klíčem k řešení bude nalezení míry mezi jednotlivými funkcemi. Tedy nalezení míry mezi plochami pro dopravu a plochami, kam automobilová doprava vpuštěna bez omezení nebude a které budou sloužit něčemu jinému.

Následně uvedené varianty byly námětem k diskusi všem, kterým je tento veřejný prostor určen. Je to něco jako nabídka. Jaká by náves mohla být, kdybychom zde chtěli vytvořit kvalitní pobytový veřejný prostor. S čím je nutno počítat a co by mohlo ovlivnit budoucí řešení, pokud by mělo být jiné než stav současný. Jelikož je tento prostor určen všem, kteří v obci žijí a také jejich návštěvníkům, bylo by dobré, aby se na jeho utváření také co možná nejvíce obyvatel společenství podílelo. Je to nezbytné proto, aby občané byli s výsledkem v budoucnu spokojeni. Jakékoliv, i technicky správné, projektové řešení bude vždy jen odpovídat svému zadání. Pokud se většina obyvatel shodne na požadovaném charakteru veřejného prostoru, na tom, co by zde mělo být a co sem naopak nepatří, pokud bude nalezen správný poměr mezi jednotlivými rozdílnými účely a funkcemi, které by veřejný prostor měl splňovat, lze hledat řešení této úlohy a možná bude nalezeno řešení úspěšné a smysluplné. Nelze ale v případě veřejného prostoru určeného k užívání všem obyvatelům obce a ještě mnohým dalším očekávat, že nejlepší řešení, které bude nakonec všem vyhovovat, by snad mohlo vzniknout bez aktivní účasti budoucích uživatelů.

Záměr nalézt budoucí cílový stav návsi byl představen na veřejném setkání občanů, kteří se chtějí na utváření návsi jako budoucí uživatelé podílet. Následně po vyhodnocení a zpracování všeho, co z tohoto setkání vzešlo, byl vytvořen návrh cílového stavu, který by se mohla stát návodem na budoucí utváření návsi.

Při všech následujících možnostech, které zajisté nejsou těmi jedinými, které lze vymyslet, je ale také nutné zmínit možnost, kdy současný stav zůstane zachován beze změn. Bude zde pouze doplněna či obnovována technická infrastruktura, např. vytvořením nového kanalizačního sběrače a k vlastnímu přeuspořádání pobytového prostoru návsi nedojde. Tato možnost se zdá být vždy tou nejsnáze dosažitelnou, je ale otázkou, zda je to to nejlepší veřejné prostranství, ve kterém by zdejší obyvatelé chtěli žít.

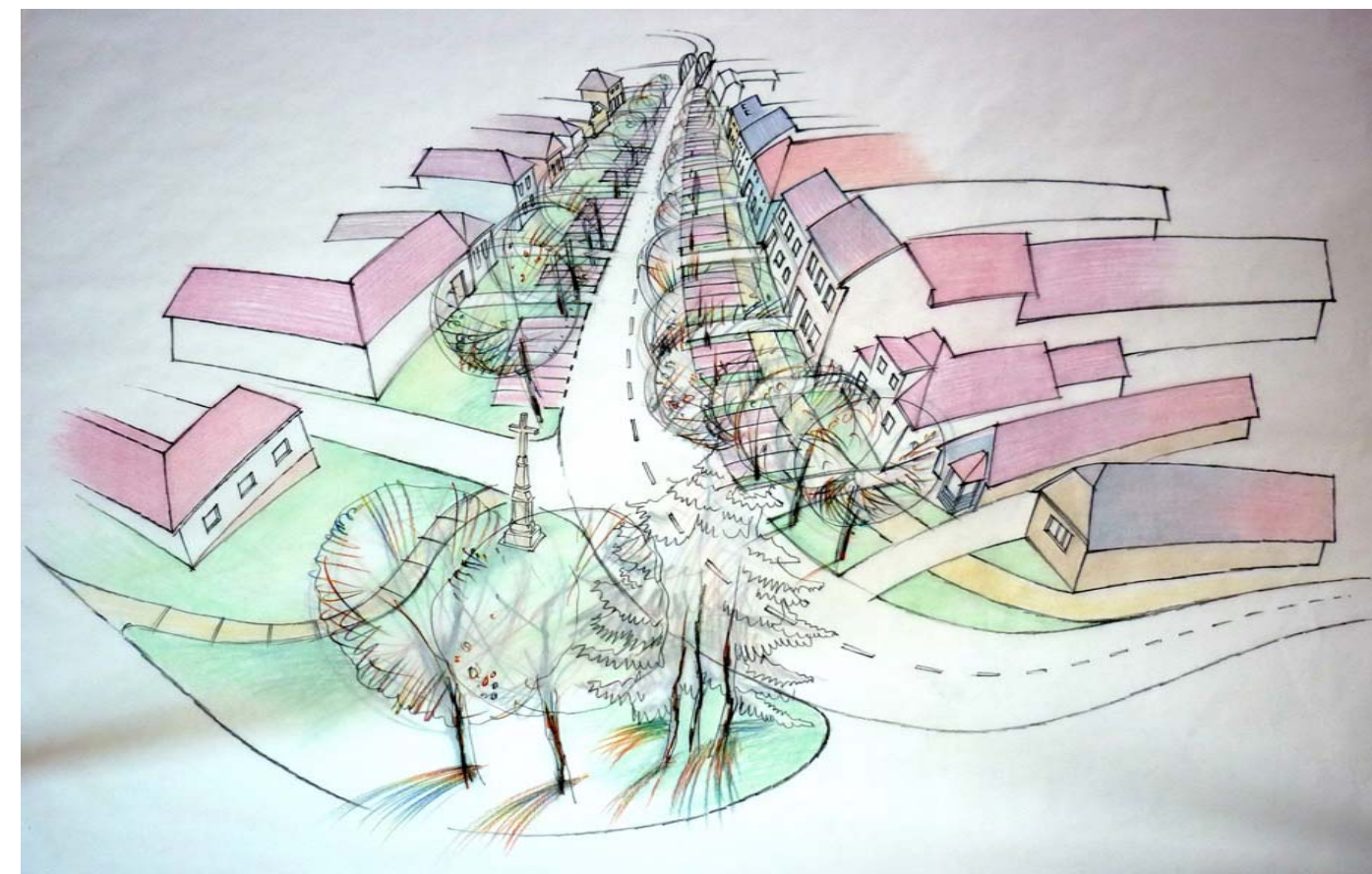
Varianta 1: Uspořádání velmi podobné dnešnímu stavu. Hlavní silnice na Hvozdnou zůstává ve své dnešní trase, koncová točna pro trolejbus ale může být sloučena se zastávkami linkových autobusů v obou směrech. Otázkou zde jest, který prostor je bezpečný pro nemotorizovaného chodce a zda lze v tomto uspořádání nalézt nějakou plochu pro „setkání občanů“ pod širým nebem. Skládka odpadu (dnešní kontejnery uprostřed návsi) by mohla být v této i všech následujících variantách přemístěna až na jižní část návsi téměř k mostu přes Dřevnici.



Varianta 2: Hlavní průjezdná komunikace je přeložena východním směrem. Vše ostatní jako ve variantě předchozí. Toto prostorové uspořádání nabízí oproti předchozí variantě možnost zhruba dvojnásobného počtu parkovacích míst pro osobní automobily. Uspořádání se může jevit výhodné v době konání společných akcí na fotbalovém hřišti, kdy návštěvníci přijíždějí automobily a parkují dnes, kde se dá. Otázkou jest, zda se toto uspořádání nejeví v době, kdy žádná podobná akce na hřišti neprobíhá, jako zbytečné plýtvání veřejným prostorem v zájmu časově velmi krátkodobé aktivity. Na následující straně je toto uspořádání zakresleno do nadhledového snímku. Nabízí se zde opět možnost doplnit veřejný prostor vzrostlými stromy, které zde již kdysi v centrální ose podél Novinového potoka také rostly.

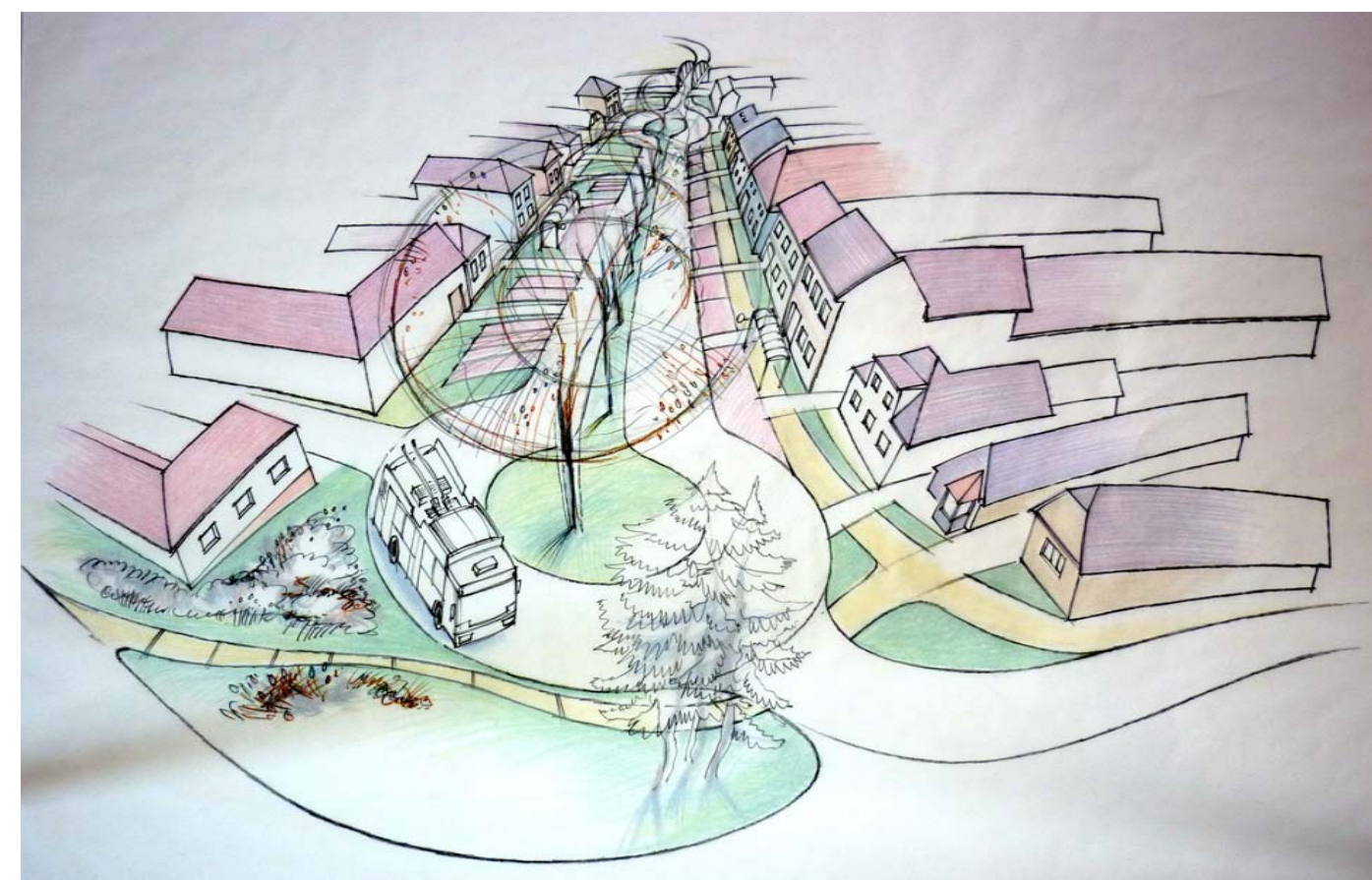


Varianta 3: Hlavní komunikace je rozdělena na dva jednosměrné pruhy zakončené točnami. Tímto uspořádáním se průjezd návsi výrazně zpomalí a doprava nemusí být pro obyvatele tak agresivní. Autobusové zastávky jsou ponechány v podobných polohách jako dnes. Plochy pro parkování osobních aut jsou na návsi minimalizovány. Výhodou tohoto uspořádání se jeví vyloučení autobusů a trolejbusů z prostoru severně nad hlavní křižovatkou, kde by tak mohlo vzniknout bezpečné jádro pro venkovní setkávání občanů, které bude přirozeně navazovat na potenciálně zde obnovitelnou či nově vzniklou občanskou vybavenost. Vzrostlé stromy lze doplnit do rozdělujícího zeleného pruhu mezi jednosměrkami, samozřejmě tak, aby jejich kořeny neohrožovaly v podzemí zatrubněný potok.

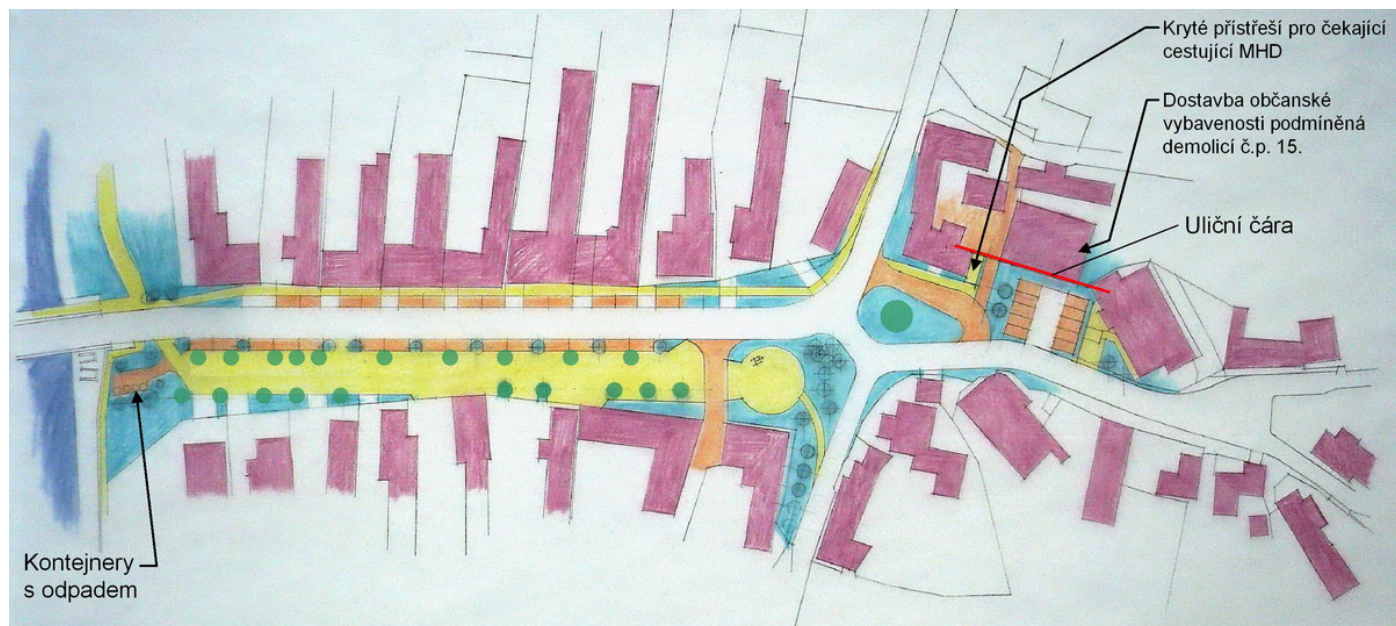


Celkový pohled na uspořádání návsi podle varianty 2

Varianta 4: Trolejbusová točna je z prostoru nad hlavní křižovatkou přemístěna do jižní části návsi až téměř k mostu. Cílem je opět uvolnit prostor nad křižovatkou pro nedopravní aktivity občanského setkávání. Parkoviště pro osobní automobily se tak v jižní části návsi mnoho nezíská. Parkoviště v části na sever od křižovatkby měla navazovat na občanskou vybavenost dle přesnějšího vymezení předprostorů jednotlivých budov. Hlavní silnice je vedena v trase velmi se přibližující dnešnímu stavu, tedy při západní hraně návsi. Pouze hlavní křižovátka je minimalizována a z hlediska dopravní bezpečnosti zjednodušena.



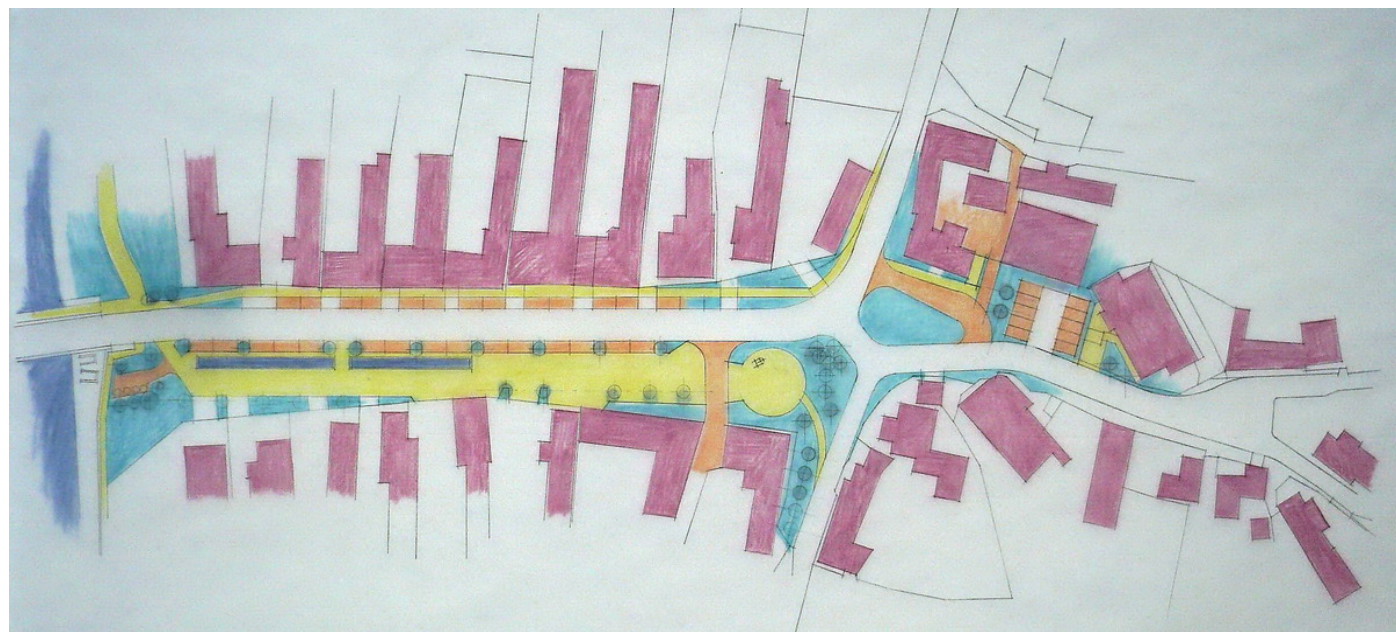
Celkový pohled na uspořádání návsi podle varianty 3



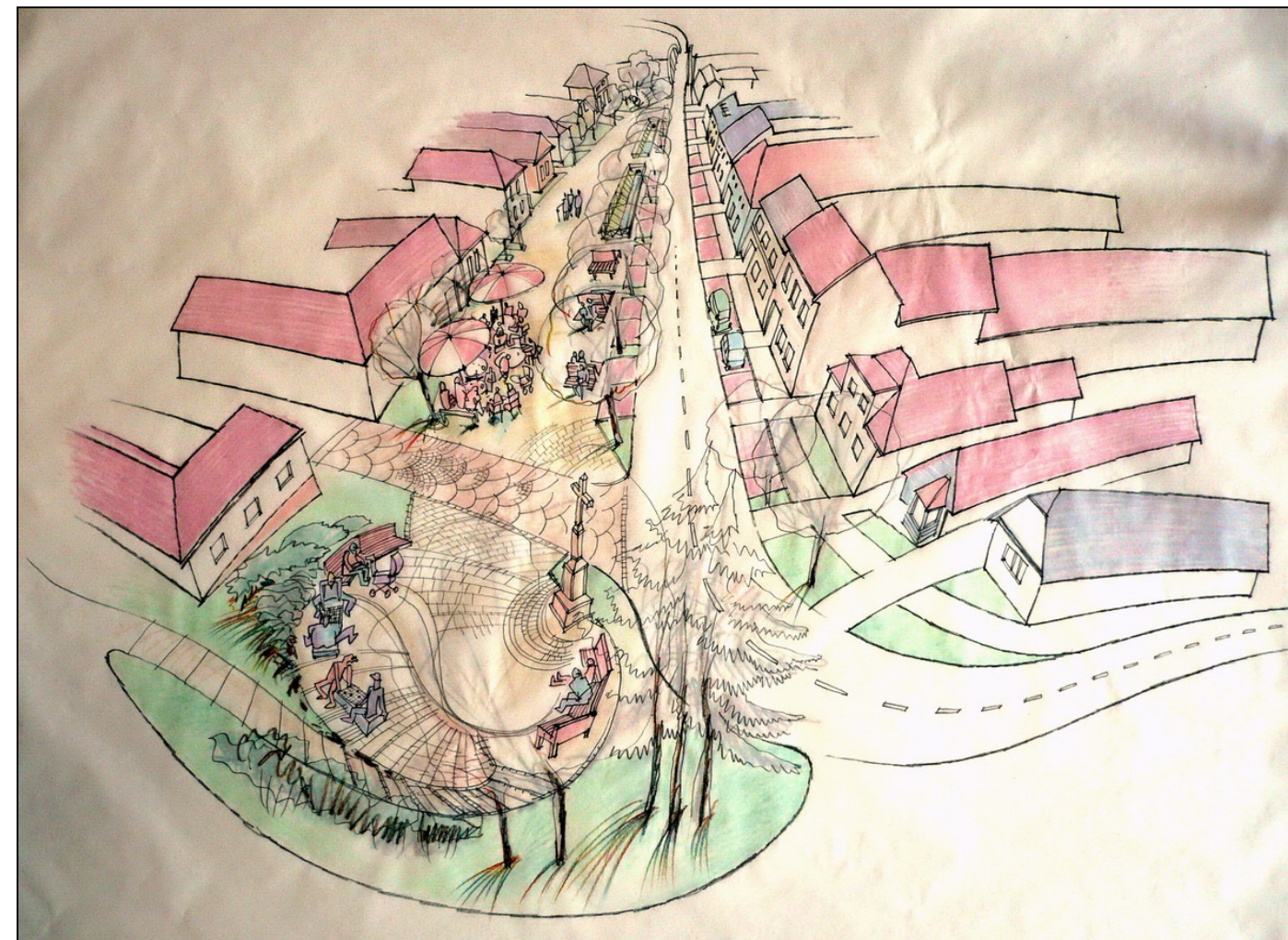
Varianta 5: Uspořádání z hlediska prostorového rozložení velmi podobné dnešnímu stavu. Hlavní silnice je jen mírně posunuta, aby vzniklo místo pro podélná stání automobilů a chodník, koncová točna pro trolejbus ale může být sloučena se zastávkami linkových autobusů v obou směrech (obdobně jako u var. 1).

Pro „setkávání občanů“ pod širým nebem je nabídnuta druhá polovina plochy, která je vydlážděna. Vydlážděná plocha je doplněna vzrostlými stromy, lavičkami apod.. Pouze pro vjezdy do přilehlých objektů je vydlážděná plocha pojízdná. Prostor nad křižovatkou je doplněn o parkovací stání příslušná zdejší občanské vybavenosti. Uliční čára nové občanské vybavenosti zde bude posunuta ve vztahu ke stávajícím objektům.

V jižní části návsi pod křižovatkou lze nabídnout 29 parkovacích stání a nad křižovatkou 10 stání.



Varianta 6: oproti předchozí var. 5 je navíc jižní plocha dlážděné pobytové plochy doplněna otevřeným korytem vodoteče. Jde o připomenutí historické souvislosti. Technická realizovatelnost tohoto řešení bude muset být ověřena.



Celkový pohled na uspořádání návsi podle varianty 5 nebo 6.

Jediným rozdílem mezi těmito řešeními je přítomnost či nepřítomnost otevřeného koryta vodoteče v jižní polovině návsi, je to připomínka Novinového potoka, který tudy protékal a dnes je skryt v podzemí.



Projednání studie

Studie byla v rozpracovanosti projednávána ve smyslu zadání na schůzce organizované ÚHA s dotčenými orgány MMZ, Policií ČR, na Ředitelství silnic Zlínského kraje a na veřejném projednání občanů Lužkovic, kteréhožto se zúčastnili také jako hlavní pořadatelé členové KMČ Lužkovice. Na schůzce 24. 5. s dotčenými orgány MMZ byly představeny varianty řešení 1 ÷ 4. Seznam pozvaných je uveden níže, prezenční listina, popř. zápis z této schůzky jsou uloženy na ÚHA. Výsledkem odborné diskuse zúčastněných byl požadavek na dopracování dalších variant 5 a 6, jejichž vlastnosti zde byly specifikovány. K předloženým možným řešením 1 ÷ 4 zde ale nebyly vzneseny žádné podstatné omezující podmínky. Celý soubor řešení všech šesti variant byl pak následně předložen veřejnosti k projednání 9. 6. 2010.

Ve středu 9. června 2010 proběhlo v Lužkovici na hřišti v hospůdce Sportklub veřejné projednání o budoucí podobě návsi. Toto projednání uspořádala KMČ Lužkovice a SZSL ve spolupráci s Útvarem hlavního architekta města Zlína. Podkladem pro jednání bylo šest výše uvedených variant řešení veřejného prostoru.

Výsledkem tohoto jednání byla všeobecná znalost občanů o nabízených budoucích možnostech, ku kterým by se mohlo uspořádání návsi ubírat. Jako žádoucí a nejpravděpodobněji realizovatelné byly uznány přítomnými varianty 5 a 6. Na písemné vyjádření jakýchkoliv námětů, připomínek a požadavků byla nabídnuta doba do deseti dnů – tedy do konce nadcházejícího týdne. Veškeré následně písemně došlé texty včetně tématicky souvisejícího zápisu z jednání KMČ ze dne 16. 6. 2010 jsou zde zařazeny. Včetně tohoto zápisu jde o deset komentářů. Originály jsou uloženy v archivu KMČ v Lužkovici. Souhlasná vyjádření s finální variantou Policie ČR a Ředitelství silnic Zlínského kraje jsou zaznamenána na fragmentu výsledné situace vlevo na této stránce. Originál je uložen u projektanta.

Pro vypracování cílového řešení byly na základě zejména veřejného projednání vzaty jako základní kostra varianty 5 a 6. Písemně dodané připomínky byly, pokud to bylo možné v tomto stupni projektové dokumentace, ve výsledném řešení zohledněny. Komentář k připomínkám je zařazen na závěr za vlastními texty.

P o z v á n k a

zveme Vás k projednání urbanisticko-architektonické studie „Úprava návsi v Lužkovici“, které se bude konat

v pondělí 24. 5. 2010 15,00 hodin

v zasedací místnosti č. 421 budovy radnice.

S pozdravem

Ing. arch. Dagmar Nová
hlavní architektka

Rozdělovník

Nová Dagmar, Ing. arch.
Reichová Petra Ing.
Nožková Alena, Ing. arch.
Policie ČR, Dopravní inspektorát Zlín – ndpr. Zdeněk Kratochvíla
Havlíček Ivan, Ing. arch.
KMČ – Albert František
OKP – Lang Tomáš
Dorazil Luboš, Ing.
Divoký Ivo, Ing.
Pavlovová Vladimíra, Ing.
Jemelka Ladislav, Ing.
OS – Stündlová Helena

SDRUŽENÍ ZA ZDRAVÉ LUŽKOVICE

Registrováno MV ČR dne 23.10.2002 VS/1-1/51 530/02-R Zdravé obce, zdravé mezilidské vztahy.

Lužkovice 233, 763 11 Zlín 577 901 217 577 902 047 www.luzkovice.cz

Komise místní části Lužkovice

Magistrát města Zlína

náměstí Míru 12, Zlín

Lužkovice, 15.6.2010.

Věc : Vyjádření k variantám studie návsi v Lužkovicích

V souladu s názory odborných pracovníků Magistrátu města Zlína doporučujeme variantu řešení návsi v Lužkovicích **5** nebo **6**, kdy největší předností těchto variant vidíme ve vyváženosti funkcí dopravní a veřejně shromažďovací.

Požadujeme maximálně zohlednit bezpečnost dopravy, jednak chodců a cyklistů a jednak osobních vozidel a vozidel veřejné přepravy.

Důrazně požadujeme technické řešení na výrazné omezení těžké techniky (kamióny) a nákladní vozidla.

Vodní prvek je vítáný s podmínkou bezpečnosti občanů a především dětí.

Žádáme o přizvání k dalším krokům při přípravě a realizaci návsi v Lužkovicích.

Děkujeme všem zúčastněným pracovníkům MMZ za aktivní a profesionální přístup a žádáme o písemné vyrozumění.

S úctou a přáním pěkného dne

Ing. Evžen Babík v.r.

předseda představenstva

Mgr. Jan Kalenda v.r.

místopředseda představenstva

Schválil výbor Sdružení za zdravé Lužkovice, dne 15.6.2010.

Kontaktní adresa: Ing. Evžen Babík, Lužkovice 172, 76311 Zlín.



763 11 Zlín – Lužkovice 196

Útvar hlavního architekta MMZ

Ing. Arch. Ivan Havlíček.

ZLÍN

22.6.2010

Věc: Náves Lužkovice.

Souhlasíme s variantou č. 5 popřípadě 6.

V případě že by se prosadila jiná varianta žádáme minimálně o 6 parkovacích míst pro zákazníky a zaměstnance naší firmy.

S pozdravem

Karel Ušela

Tel/Fax: 577902245
Mobil: 602740525

E-mail : ElektroZlin@seznam.cz
info@VentilatoryZlin.cz
www.VentilatoryZlin.cz

Bankovní spojení
ČS Zlín č. 1417326369/0800

IČO: 13687034
DIČ: CZ 5412070004

Vážený pane architektke Havlíčku, Vážení úředníci

V návaznosti na veřejnou schůzi mám potřebu se vyjádřit k některým skutečnostem, týkající se úpravy návsi v Lužkovicích.

Omlouvám se, že nevím, komu přesně bych měl tyto připomínky adresovat, a proto Vás žádám o předání kopie tohoto dopisu všem, případně zainteresovaným osobám.

Předně mi dovolu vyjádřit příjemné překvapení nad tím, že se tento projekt/studie, který se týká větší skupiny občanů, veřejně projednává již v těchto ranných stádiích realizace projektu. Byl jsem svědkem několika předchozích pokusů, které byly naštěstí zastraveny, bohužel však až v mnohem pokročilejších stádiích realizace.

Je mi zřejmé, že není možno vyhovět všem, a proto velmi oceňuji, že jste byl ochoten veřejně diskutovat již tyto první návrhy, a zajímat se o názor občanů. Považuji to za jediné možné, a správné řešení, se kterým jsem se zatím bohužel moc často nesetkal.

Nyní ke konkrétním připomínkám, které mám já osobně k Vaším návrhům:

1. Nejvíce se přikláním k řešení navrhovaném variantou č. 5. Mám k ní několik drobných připomínek, které však patrně budou řešeny až v některém z následujících kroků tvorby prováděcí dokumentace.
 - a. Vjezd do klidové zóny – upřednostňuji technické řešení mechanického zamezení vjezdu do klidové zóny osazením zájízďečního sloupku (na dálkové ovládání), případně dalšího ručně odnímatelného (uzamykatelného) sloupku na opačné straně, před dopravním značením. Toto řešení umožní i jiné využití klidové zóny (např. parkování při zvláštních příležitostech)
 - b. Jakékoliv osazení lavičkami nebo jiným inventářem provést s ohledem na jednoduchost údržby a oprav (méně může být více).
 - c. Klidový prostor pro střetávání lidí situovat do severovýchodní části – v blízkosti křížku
 - d. Volba vhodného osazení středně vysokou zelení (nízké stromy s větší korunou), která zastíní vydlážděné plochy.
 - e. Veškeré úpravy je nutno řešit s požadavkem na současné zakrytí inženýrských sítí (rozvody el. energie v západní části a telefony, případně kabelová TV)
 - f. Prostor pro odpadové kontejnery vymístit z této zóny (k řece nebo k prodejně Elektroservisu)
 - g. Zajistit technicky, nebo dopravním značením omezení průjezdu kamionové dopravy v případě úpravy železničního podjezdu v Želechovicích.
2. Variantu č. 6 považuji za taktéž možnou. Obávám se však, že finanční náročnost „vodního prvku“, a to jak realizace, tak vlastního provozu, bude velmi vysoká. Již nyní má město Zlín problémy i s pouhým sekáním trávy, které ani na návsi není dnes schopno (ochotno) zajistit častěji, než 2x ročně.

Při projednávání zaznělo několik připomínek, na které mám potřebu též reagovat:

1. Dostatek parkovacích míst. Volba varianty č.2 dělá z návsi parkoviště. Neumožňuje jakékoliv jiné užití tohoto jediného, společensky použitelného prostoru. Dle mého názoru je ve variantě č. 5 počet parkovacích míst dostatečný. V případě organizace větších akcí je možno k parkování dočasně použít zdlážděnou plochu, případně si organizátor takové akce může dohodnout pronájem louky u MŠ.
2. Točna hromadné dopravy. Souhlasím s názorem na minimalizaci počtu zastávek (úspora místa). Doporučuji projednat možnost vymístění točny MHD do prostorů na katastru obce Želechovice (za mostem, v okolí MŠ). Myslím, že toto řešení by bylo výhodné jak pro občany Želechovic (napojení na MHD), tak pro MHD (více pasažerů) a občany Lužkovic (prostorové).
3. Nedostatek zeleně. Souhlasím s potřebou dostatečného množství vhodné zeleně. Souhlasím též se stanoviskem úřednice magistrátu, že vhodně zvolená, středně vysoká zeleň (nízké - střední stromy) zvýší jak zastínění vydlážděné plochy, tak vlastní pocit dostatku zeleně více, než travnaté ostrůvky či keře.
4. Totéž platí o vhodně volené zeleni, která odstíní případnou klidovou zónu v prostoru „u křížku“.
5. Úprava stávající „provizorní“ točny – zeleň ve středu, přístřešek

Věřím tomu, že se i přes rozdílná stanoviska občanů podaří najít kompromisní řešení, akceptovatelné jak odborníky, tak i obyvateli Lužkovic a to poté realizovat. Rovněž věřím, že budete i v dalších stádiích realizace konzultovat navrhovaná řešení s veřejností, což je jistě nelehké, avšak podle mne jediné možné řešení. Úprava návsi pak může přispět nejen k tomu, že náves bude mnohem pěknější než nyní, ale nabídne i nové možnosti k aktivitám společenského života.

Děkuji

Jiří Přemyslovský

Na Gruntech 46

Dobrý den,

v reakci na schůzi občanů místní části Lužkovice, bych se ráda vyjádřila k budoucnosti návsi v Lužkovicích.

Za nejrozměšší variantu považuji variantu 1. Nesouhlasím s tím, aby se s komunikací, která návsi prochází, jakkoli hýbalo. Východní strana komunikace je dostatečně široká pro zbudování parkovacích míst, chodníku i k včlenění zeleně. Na západní straně by proto chodník už nemusel být. Jelikož vím, že by se muselo dvakrát přecházet přes komunikaci, pokud by chodec chtěl přejít celou náves, je nutné zbudovat přechod pro chodce jak na severní, tak i jižní straně.

Místem pro zastávku autobusové linky i linky MHD by se měla stát stávající zastávka MHD, kde jsou prostory i pro zbudování přístřešku pro čekající cestující. Pro kontejnery by byl vhodný prostor u řeky Dřevnice. Zde by se také měl zbudovat přístřešek, aby kontejnery nešly tak lehce vidět a nehyzdily náves.

Parkovací místa budou nejspíše největším problémem. Já však nevidím důvod budování velkého parkoviště na návsi. Za normálních okolností stojí na návsi maximálně 10 aut, která by na parkoviště ve variantě 1 snadno zaparkovala a jistě by zbylo místo pro případnou návštěvu. Na schůzi se také hovořilo o parkovacích místech v době fotbalového utkání, dětských dní a podobných akcí. K tomuto účelu by se mohlo zbudovat parkoviště na opačném břehu řeky Dřevnice naproti Mateřské škole. Jelikož nevím, kdo je vlastníkem tohoto pozemku, je tento návrh čistě teoretický. Pokud je vlastníkem město Zlín, myslím, že by neměl nastat jakýkoli problém toto parkoviště vybudovat. S případným soukromým vlastníkem by se mohlo jednat o odkoupení či pronajímání pozemku. Pokud by vlastníkem byly Želechovice nad Dřevní, také nevidím žádný problém. Jelikož se v Mateřské škole často pořádají akce pro rodiče, myslím, že by i Želechovice uvítaly parkoviště v blízkosti Mateřské školy a hřiště, které obyvatelé Želechovic často navštěvují. Samozřejmě, že v tomto případě předpokládám, že se areál kolem hřiště bude také rekonstruovat a přibudou zde nová parkovací místa.

Ve variantě 1 bych pozměnila pouze část mezi parkovacími místy a chodníkem. Mezi nimi bych nechala volné místo, které by se dalo vyplnit keřiky.

Pokud by se jednalo i o veřejném prostoru na návsi, na kterém by se mohli občasně scházet, volila bych volný prostor za křížem v severovýchodní části návsi. Zde by se při různých příležitostech daly umístit lavičky. Prostor je i dostatečně veliký. Hluk z komunikace by se dal částečně odstranit pomocí stromů či keřů, které by se mohly nasázet po okraji s hlavní komunikací.

S přáním hezkého dne

Slováková
Markéta Slovákova

Kancelář místní části Lužkovice

Od: <jirizdanov@seznam.cz>
Komu: <uradovnaluzkovice@avonet.cz>
Odesláno: 10. června 2010 14:30
Předmět: úprava návsi pro ing. arch. Havlíčka

Líbí se mi varianta č.5, ke které bych měl tyto připomínky :

- zpevněná plocha směrem k východní straně by měla být od rodinných domků oddělena pásem zeleně, aby v letním období rozpálená dlažba nedělala problémy lidem bydlících v této části. Např. pásem trávníku s keři apod.
- kontejnery na odpad by mohly být situovány za prodejnu Elektroservisu, protože je naplňují i cizí občané, kteří v Lužkovicemi jenom projíždí . Kontejnery by tak nehyzdily upravenou náves.
- u kříže by bylo vhodné osadit pietní skříňku s lavičkou, popř. vysázet tuje.
- v místě točny trolejbusu na ostrůvek navrhnout travnatou plochu, protože asfaltu kolem je až moc.

S pozdravem Jiří Ždanov

Hana Ordo Itou,

Připomínky k návrhům situace návsi

- velké vydlážděné plochy „rozkáit“ zelení - ne všem
líbí, když se vše přidá, ale např. střípkování
dřeviny
- dostatečné množství laviček a odpadkových košů

Pavel a Vladimíra Divilovi
Zlín – Lužkovice
Na Gruntech 1
763 11 Želechovice n./Dř.

Útvar hlavního architekta
Statutární město Zlín
Náměstí Míru 12
761 40 Zlín

Věc: Lužkovice – budoucnost návsi, varianta č. 3

Obracíme se na Vás s připomínkami a výhradami k rekultivaci návsního prostoru v Lužkovicích. Zamýšlená varianta č. 3 nesplňuje naše představy a to hned z několika důvodů:

1) *zamýšlená jižní točna (u mostu) se bezprostředně dotýká našeho domu*

- a) zvýšené riziko při vchodu téměř do komunikace
- b) zvýšené riziko střetu vyjíždějícího auta s projíždějícím
- c) chodník umístěn částečně po obvodu vjezdu, vrata jsou otevírána směrem do návsi, tudíž hrozí nebezpečí kolize s chodcem
- d) zvýšená prašnost, exhalace, omezení větrání
- e) při průjezdu autobusů a kamionové dopravy tak blízko domu vznik vibrací a otřesů poškozujících statiku domu
- f) u našeho domu chybí parkovací místo
- g) v zimním období při vyšší sněhové pokrývce bude sníh stát před vjezdem
- h) při intenzivních srážkách bude voda stékat směrem k domu a poškozovat zdivo a omítku (vlhkost domu)
- i) výše uvedené výhrady celkově snižují tržní hodnotu nemovitosti

2) *estetický ráz*

- a) 2 točny v tak krátkém úseku navozují dojem roztržitosti a nesourodosti návsi a dělí ji na 2 dílčí části
- b) varianta č. 3 nerespektuje historický aspekt vzhledu návsi
- c) varianta č. 3 nabízí méně zeleně
- d) umístění zastávky mhd je nevhodně zvoleno, stávající pozice zastávky v jádru místní části je odpovídající
- e) argument „průjezd návsi výrazně zpomalí a doprava nemusí být pro obyvatele tak agresivní“ lze řešit vhodně zvolenými retardéry

Celkově variantu č. 3 hodnotíme jako nepovedenou, a proto s ní **nesouhlasíme** a **nedoporučujeme** k dalšímu jednání. Příkladem povedené studie návsního prostoru je varianta č. 2, která reflektuje historický kontext a odpovídá našim požadavkům pro kvalitu života. Věříme, že tyto připomínky budou brány na zřetel. S přáním hezkého dne

Pavel Divila a Vladimíra Divilová



V Lužkovicích dne 14.6.2010

Věc: Připomínky k podobě návsi v Lužkovicích

Pro mě jako pro zainteresovaného parcelou č. 608 (č.p. 45) je nejideálnější varianta č. 5 s těmito připomínkami (nápady):

- 1.) V této variantě je až moc vydlážděné plochy, nešlo by tento prostor narušit ostrůvky zeleně
- 2.) Nešlo by zahrnout prostor (pod Richtrovým) nad domem 45 do varianty k úpravě náměstí. Nad domem je zatravněný svah, který při měsíční údržbě znečišťuje fasádu i okna zmíněného domu. Nešlo by tuto travnatou plochu nahradit např. kůrou, nebo něčím, co by bylo míň náročné na údržbu.
- 3.) Vjezd do ulice Pod Kopcem (směr na hřiště) označit omezující značkou zákaz vjezdu nad 3,5t mimo dopravní obsluhy
- 4.) Kontejnery s recyklovatelným odpadem bych přesunul někde k točně autobusové zastávky (RD č.p.15) kde by měly auta TS lepší manévrovatelnost.
- 5.) Pokud by se měla realizovat dostavba Občanské vybavenosti (č.p. 15), mělo by se počítat i s příjezdovou cestou do Hasičské zbrojnice, která by měla být součástí tohoto domu.

V Lužkovicích dne 17.6.2010



Úšela Michal

Z Á P I S

z jednání Komise místní části Lužkovice s primátorkou SMZ PhDr. Irenou Ondrovou ze dne 16. 6. 2010

Přítomni: MMZ – PhDr. Ondrová Irena, Lang Tomáš,
KMČ – Ždanov Jiří, Jurčák Jiří
Kancelář místní části – Albert František
ZMZ - Ing. Zámorský Ctirad

Na jednání byla projednána následující problematika:

Zprovoznění nově pronajatých prostor v bývalé hospodě „U Ptáčků“:

Byl dohodnut následující postup:

pronajaté prostory budou sloužit jako kancelář místní části a jako místnosti pro jednání. Místnosti pro jednání budou k dispozici i pro nově vzniklý Klub důchodců. Zástupci KMČ předají na MMZ p. Langovi do 20.6.2010 požadavky na provedení stavebních úprav a požadavky na vybavení. Předpoklad dořešení do 31.7.2010;
po zprovoznění pronajatých prostor a zjištění zájmu o využití bude v další etapě s majitelem nemovitosti jednáno o možnosti pronájmu sálu.

Úprava příjezdové cesty na hřiště:

členové KMČ seznámili PhDr. Ondrovou se stávající problematikou při realizaci této akce. Celá záležitost byla zkomplikována požadavkem majitelů sousedních pozemků (rodina Kazíkova) o odkoupení pozemků p.č. 202/2 (pozemky ve vlastnictví MMZ). Stavební řízení bylo do vyřešení požadavku na odkoupení pozemku přerušeno. Předpoklad dořešení je říjen 2010. Ze strany paní primátorky byla přislíbena podpora při řešení celé záležitosti.

Povodňové škody:

byla projednána otázka pomoci při odstraňování povodňových škod. Ze strany MMZ byla přislíbena okamžitá finanční pomoc při škodách na obecním majetku a organizacím, kterým povodňové škody vznikly a tyto byly nahlášeny povodňové komisi. V případě zájmu bude ze strany MMZ poskytnuta finanční záloha na krytí nákladů na urychlené odstranění škod.

Úprava návsi:

Paní primátorka byla seznámena s dosavadním průběhem zpracování architektonického návrhu řešení návsi. Byl dohodnut následující další postup:

v případě posunu komunikace je nutné odsouhlasený návrh projednat (zpracovatel + ODaSH MMZ) před definitivním schválením na Krajském úřadě ZK. Přeložku nebo rozšíření cesty by musel zainvestovat Krajský úřad ZK. Pokud Krajský úřad nedá příslib zafinancování plánovaných úprav, nemá cenu s touto variantou počítat v návrhu řešení. MMZ na tyto investice nemá finanční prostředky. Ostatní práce by mohly být financovány z prostředků MMZ; bude nutné zpracovat odborný cenový odhad úpravy návsi a tento předat na MMZ, Odbor realizace investičních akcí. Termín do konce roku 2010.

Kanalizace:

v současné době probíhá územní řízení. Běží odvolací doba. Bude uzavřeno do konce června 2010. Následně bude vypsáno výběrové řízení na dodavatele stavebních prací. Předpoklad zahájení prací je podzim 2010.

Zapsal: F. Albert, tajemník KMČ Lužkovice

Na vědomí: PhDr. Ondrová Irena, Lang Tomáš, členové KMČ Lužkovice, Ing. Zámorský

----- Original Message -----

From: "František Albert" <FAlbert@seznam.cz>

To: <havlicek@aldebaran.cz>; <DagmarNova@muzlin.cz>

Sent: Monday, June 21, 2010 2:13 PM

Subject: Náves Lužkovice

Pane inženýre,

v příloze zasílám připomínky občanů k řešení návsi. Minulý týden jsme měli jednání s paní primátorkou a projednali jsme i připravovanou studii návsi. Byli jsme upozorněni, že pokud budeme chtít měnit cestu, tak je nutno dopředu celou záležitost projednat na Krajském úřadě. Město určitě nedá žádné finanční prostředky na změnu trasy cesty. Já osobně mám připomínku k Vámi dodatečně předloženému návrhu č. 5 . Tento návrh, zadlážděním celé návsi, zhoršuje dosavadní již tak nepříznivý stav. Myslím si, že k realizaci má nejbližší varianta č.1.

Přeji příjemný zbytek dne.

F. Albert

Komentář k písemným připomínkám

Z osmi textů, jimiž se občané k předloženým návrhům vyjádřili, se pět jmenovitě staví na podporu varianty 5. Jde o texty SZZL, Karla Ušely, Michala Ušely, Jiřího Ždanova a Jiřího Přemyslovského. Za souhlasné stanovisko s návrhem 5 lze považovat i text Hany Ordeltové. Jediný výslovný nesouhlas s variantou 5 je vyjádřen v textu F. Alberta z 21. 6., který je podepřen jednáním KMČ Lužkovice s primátorkou města dne 16. 6. Zápis tohoto jednání je též přiložen.

Text od Pavla a Vladimíry Divilových zmiňuje nedostatky varianty 3, které ve variantě 2 obsaženy nejsou. Evidentně pisatelé varianty 5 a 6 nebrali v potaz (je možné že vycházeli jen z materiálu, v němž byly uvedeny jen varianty 1 ÷ 4), neb by totéž, co jim vyhovuje ve variantě 2, mohli napsat také o variantě 5 nebo 6. Jelikož však varianta 3 byla veřejným projednáním zamítnuta, výhrady pisatelů k tomuto řešení jsou již tímto splněny.

Text od Hany Ordeltové zmiňuje „vydláždění“, které se ale vyskytuje jen ve variantách 5 a 6. Chápeme tedy její požadavek na vyšší podíl zelených ploch, dostatečný počet laviček a odpadkových košů jako požadavek týkající se těchto variant. Obdobný požadavek je uveden v textu Michala Ušely z č. p. 45 a v textu pana Jiřího Ždanova. Nově vydlážděná plocha bude muset být v detailním zpracování následného projektového stupně přesně vymezena a v místech, kde to bude možné, bude doplněna keři či vzrostlou zelení. V měřítku, ve kterém je zpracováván tento stupeň dokumentace, jde zejména o vymezení požadavků na jednotlivé funkční plochy. V rámci detailního návrhu skladby dlažby bude nutno vyčlenit ještě další drobnější plochy, které budou určeny pro zeleň, stejně tak jako přesně vymezit místa jednotlivých prvků mobiliáře. Zároveň i tento stupeň dokumentace bude muset být projednán s dotčenými účastníky řízení.

Požadavky Karla Ušely z Ventilátorů Zlín na počet parkovacích míst jsou ve finálním návrhu splněny.

V textu SZZL podepsaném E. Babíkem a J. Kalendou se objevuje požadavek na bezpečnost dopravního řešení a omezení těžké dopravní techniky a nákladních vozidel. Průjezd do centrální části obce lze těmto dopravním prostředkům zamezit zejména dopravním značením na hranicích obce, tedy na hranicích samotného Zlína, jehož jsou Lužkovice částí. Charakter centrálního prostoru nebude v cílovém řešení pro průjezd těžkých nákladních aut přizpůsoben, protože v této části města nemá tato těžká technika co dělat. V centrální části obce nejsou provozy, které by vyžadovaly zásobování touto velkokapacitní technikou. Navíc bude hlavní silnice doplněna třemi přechody pro pěší s odpovídajícím dopravním značením. Tyto přechody je případně možno vytvořit i ve variantě zvýšeného retardéru, tak, aby byl průjezd komunikací přes náves jakýmkoliv vozidly maximálně zpomalen.

Požadavky či připomínky pana Přemyslovského jsou vesměs všechny splnitelné a to buď již v námi navrhovaném stupni dokumentace, nebo v následujícím podrobnějším stupni dokumentace – např. dopravní značení. Některé se objevují a jsou zodpovězeny i ve vyjádřeních uvedených výše.

Na pozadí výše uvedeného zůstává osamocen text paní Markéty Slovákové, ve kterém je požadováno ponechat náves pokud možno beze změny a parkoviště pro akce na místním hřišti zřídit na katastru Želechovic, což je pravděpodobně z majetkoprávních důvodů nerealizovatelné. Západní hrana komunikace procházející návší je dnes v tak malé vzdálenosti od západních fasád domů na návsi, že zde na bezpečný pěší provoz, popř. vyjetí automobilu ze dvora není prostor. Lidé chodí po cestě, auta bez možnosti rozhledu vyjíždějí do hlavní cesty. Ponechat tento stav beze změny se jeví zpracovatelům této studie jako závažné a hrubé pochybení při tvorbě veřejného prostoru a dle vyjádření mnoha občanů Lužkovic to není jen názor osamocených projektantů. Požadavky na zeleň, popř. mobiliář, které jsou uvedeny v textu Markéty Slovákové, jsou ve finální variantě splněny.

K zápisu z jednání KMČ Lužkovice s primátorkou SMZ PhDr. Irenou Ondrovou dne 16. 6. lze doplnit ze strany projektanta následující:

Souhlasíme, že vhodně zvolený investorský systém (viz kapitola **Klíčové skutečnosti ovlivňující zásadním způsobem uspořádání prostoru**) je naprosto nezbytnou podmínkou realizace takto rozsáhlého komplexu dlouhodobě neřešených problémů a požadavků místních obyvatel na veřejný prostor, který se jich bezprostředně dotýká a který každodenně obývají. Je srozumitelné, že bude nutno nalézt shodu v postupu jejich zástupců ať již ze strany samosprávných orgánů nebo orgánů státní správy, popřípadě vlastníků inženýrských sítí, pokud by cílem mělo být kvalitní řešení. Tato dokumentace si však klade za cíl, a tak byla také zadána, nalezení konsenzu složité problematiky a pojmenování nejvýraznějších problémů včetně návrhu jejich funkčního a prostorového vymezení. Není v možnostech této dokumentace popsat finanční náročnost navrhovaného řešení, popřípadě předjímat přísliby finančních možností institucí či orgánů, které by mohly být potenciálně zainteresovány v budoucích stavebních aktivitách či realizacích návsi setýkajících. Projektantům se tedy jeví jako bezpředmětné vyvozovat pro tento stupeň dokumentace jakákoliv omezení vzešlá z výše uvedeného setkání členů KMČ s paní primátorkou.

V tomto zápise považujeme za velmi cenný požadavek vypracovat odborný cenový odhad úpravy návsi do konce roku 2010. Pokud je to míněno vážně a měl by vzniknout cenový odhad odpovědně popisující realizovatelný stav, znamená to, že ve stejném termínu musí být známy podmínky, za kterých je možno takový odborný odhad vypracovat. Nezbytnou podmínkou pro vypracování cenové kalkulace je v první řadě znalost již zmiňovaného investorského systému. Následuje vypracování dokumentace stanovené Stavebním zákonem, ze které jediné mohou být určena závazná omezení ovlivňující finanční stránku požadovaného záměru. Samozřejmě, že tato dokumentace musí být nejen vypracována, ale bude na ni také vydáno příslušné stavební povolení. Teprve v této fázi stavební přípravy je možno stanovit odpovědně cenu, za kterou lze dílo vytvořit. Do té doby se pohybujeme pouze v oblasti nezávazných odhadů založených na plošných výměrách a neznámých odhadech skrytých skutečností či zájmů např. vlastníků, neb nelze stanovit dodavatelský systém, který by byl podepřený smluvně a proto také v konečné fázi splnitelný.

Ze strany projektanta chápeme výše uvedený zápis z jednání členů KMČ s paní primátorkou SMZ jako odpovědný slib urychlené přípravy k realizaci navrhovaného záměru, který byl podpořen také mnoha obyvateli Lužkovic. Věříme, že v takovém případě bude výsledkem kvalitní dílo.

Na základě výše uvedeného k názoru vyjádřenému v textu F. Alberta z 21. 6. je možno jen doplnit, že tato studie je svým určením materiálem dlouhodobé povahy, který je možno využít pro regulaci stavebních aktivit v řešeném prostoru. Studie neřeší časový rozměr nabídnutého řešení. Je jen na obyvatelích Lužkovic, zda a v jaké míře se budou ochotni podílet na jeho realizaci a nakolik se podaří nalézt cestu vedoucí k nabídnutému stavu zde zobrazenému. Tato studie je pouze vytýčením cíle. Cestu k jeho dosažení bude třeba hledat a zajisté bude nalezeno více možností, jak postupovat, pokud k němu budou Lužkovjané chtít dospět.