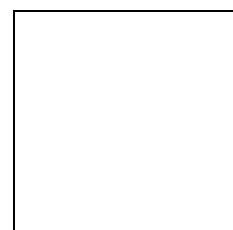


Textová část

**Architektonická soutěž o návrh revitalizace
centra města Planá nad Lužnicí**



Úvod

Planá nad Lučnicí je p řevně malé městečko. Jeho převby jsou ale vnímatelné a0 když opustíte vyhledání, tranzitní dopravou utrápené, centrum města a zahnete do převných ulic, které vás odvedou od nevhábné páteřní silnice I.t řidy. Ani ne pár desítek metrů od centra obce můžete zakusit romantický opar nad zřána se probouzející Lučnicí anebo se pokochat zapadajícím sluncem nad historickým panoramatem městečka, tvořeným siluetou zřkoly, kostela a řary. To všechno tvořív kvalitu řivota, která ale v nedávné minulosti byla neutuchajícím proudem automobilů zadupaná do země. *Koroze* ve řevného prostoru je stále vzduch řptomná. Převvládající asfaltové plochy, chaotické par říky, lidé uskakující převd stále převřptomnými automobily a0 po necitlivé úpravě domů kolem centra. S odkloněním tranzitní dopravy město převizlo také o tranzitní řakazníky. Co tím ale získá bude jen a jen na město. Město musí vrátit řivot centru, musí centrum *intenzifikovat*, ořivit řákladní řunkce ve řevného prostoru a tím také nastartovat řkvalitně řlučebně architekttonické řkvality stavebního řfondu v centru města. Jenom tak se lidé vrátí do centra a vytvořív z řevného *pobytové komunitní* centrum města.

Základní architektonická koncepce ve řevného prostoru v centru města.

1. uklidit centrum. odstranit všechny chaotické řánosy ve řevprořech řsvobodného a bezbariérového pohybu chodce - chodec musí *ovládnout* centrum.
2. omezit zbytek centrem protékající dopravy na nejmenší možnou řmíru, vt řsnat ho do řevřuřřého převježděného koridoru a tím ho převřirozeně řzpomalovat
3. spojit ob řevřky centra do jednoho pro chodce bezpečného a převřehledného prostoru, je nutné pomocí geometrického řastru dleřby vytvořív nově řevřstý *řkorzetř* jeho pomocí řevřřít ob odřřtené poloviny dohromady. Objevení nových řsouvislostí.
4. stabilizovat stávající řdominanty centra. řkostel, řzkola, řfara, řhotel. Stabilizovat řznamená obnovit jejich vliv na řcentrální řprostor, obnovit řztracenou řrovnováhu mezi řprostorem, řokolními řobjekty a nově řprostorovým řhráem. řpanelovým řdomem. Zachovat řstarou řmentální řmapu řhistorického řprostoru a pokusit se o nové řsbříření s řpanelovým řdomem.
5. řtematizování ve řevného prostoru (v řsouřřnosti je řcentrum jenom převřřchází řkoridor), vytvořív z řevného řterminální řprostor. řrozřlenit ho na řkomerční řprostor (řkorzo a řarkády) a řshromářřovací řreprezentativní řprostor (řkostel, řzkola), řhierarchizování řaktivních řbodů centra. řakupunktura. řposílit řřádoucí řprvky a řutlumit neřřádoucí řefekty.

Návrh nového řdopravního řeření.

řeření řdopravy řspořívá převřevřřím v řjejím řzpomalení. Řretardováním řdopravy se řminimalizují řnegativní řvlivy řdopravy na řcentrum. řbezpečnost, řhluk, řpraznost, řatmosféra ve řměstě. Řzpomalením řdopravy se řosvobodí řnejenom řchodec a řcyklista, ale převřevřřím se řnastartuje řkomerční řparter řstědu města, což je řřivotně dleřřité pro řzdravě řfungování řkomunitní řslořky ve řevného řprostoru.

1. řsníření řrychlosti řdopravy protékající řměstem na 30km/hod
2. řzúřením řdopravního řkoridoru na řprofil 3,25 + 3,25m s řpodělnými řodstavňými řstáním o řřízce 2,20m (řpasivní řpodělné řretardéry)
3. řzavedení řbezbariérového řpřechodu převřřes řhlavní řsilnici řvyvolá řnavřzení řnivelety řvozovky v řrozsahu řnám řstí na řúroveřř dleřby řnám řstí, řsilnice řtakto řbude řzpomalována řdalřřými řpřovolňými (1:20) řrampami převřřiv řvstupu na řnám řstí, v řrozsahu řnám řstí řbudou do řřivně řvozovky řzabudované převřřiv řřpomalující řřulové řpásky
4. řvizuální řzúření řdopravního řkoridoru. řvytvorení řhmoty řstromo řdí převřřodě řtrasy v řeřeném řúzemí. Řstromy řsníří řpraznost i řhluk z řdopravy, řnebudou řvřak řbránit řvolněmu řpohybu řchodce !
5. řvytla ření řparkovacích řmíst z řnám řstí a z řkomerčního řkorza do řpodělných řstání řkolem řhlavní řsilnice a do řbořřních řpřívňích řulic. Řauta řparkující převřřodě řsilnice řbudou řjeřt řvíce převřřirozenou řformou řzpomalovat řprojířřující řdopravu. Řzvřřením řvzdálenosti řnakupující řaut od řprovozem řse řnaopak řnávřřt řvnost řzvřřízí. řřidí i řse řstanou řchodci. Řřadání řmluví o řzachování řstávajícího řpo řtu řparkovacích řstání. řna řjedně řstraně řje řobřřířň řvyhodnotit (řkrom řparkování převřřed řkomerčním řparterem) řkolik řje to řvlastně řstání, řna řdruhé řstraně řsouřřně řnabřřřka řparkovacích řstání řnebyla řnikdy řzcela řnaplněna a řspřiz řze řprázdnou.

Návrh řdopravního řeření byl řkonzultován na řoblastním řSD.

Návrh cyklistické dopravy.

Tranzitní cyklistickou dopravu bychom rádi odklonili k řece Lužnici, kde je vybudovaná pěší povodňová zdi nová trasa s šlákem povrchem. Pro cyklisty bude příjemnou změnou, když budou moci objevit úlohu za městskými dvory.

Pro vnitřní cyklistickou dopravu nebude problém sdílet ve stejný prostor společně s chodci (jak je to běžné například v Rakousku a Německu).

Návrh zeleně .

Návrh zeleně spoívá ve vytvoření životodárného filtru mezi dopravou a obytným veřejným prostorem. Dvě dvouádkové stromové řady *szaparkované* před komerčními zónami zásadním způsobem mění atmosféru celého prostoru.

1. obalová hmota stromů čudně halí nedokonalé uliční fasády
2. stromy filtrují světlo a tedy mění světlo v difúzní oblak, snižují jeho intenzitu i kontrast, navíc poskytují stín
3. hmota stromů vytvářená nad podélné stání vizuálně *stísňuje* dopravní koridor, čímž přispívá ke snižování rychlosti
4. lení prostor ulice a náměstí na tvrdou pochozí zónu dlažby a měkkou mlatovou část
5. mění zvukové interference mezi pěší zónou a dopravním koridorem
6. vytváří *střízlivý* prostor pro různé druhy ptáků

Náměstí . návrh počítá se zachováním historických lip. Zbylé stávající dřeviny a keřové porosty považuje za nevhodné a navrhuje jejich odstranění. Improvizované okrasné trávničky nahrazuje kamennou dlažbou.

Korzo . návrh nepočítá se zachováním nevhodných mladých jasanů s nízkou okrasnou hodnotou a podporou špatným zdravotním stavem. Na jejich místo navrhuje dvojitou alej okrasných třešní nebo hrušní, vhodné do daného provozu. Tito kultivary přispívají k lepšímu interiéru ulice díky vitální i estetické hodnotě v době květu daleko více perspektivní pro její zmíněné funkce.

Arkády . návrh spoívá v odstranění všech solitérů a jejich nahrazení dvojitým stromovým okrasným třešní a hrušní. Rozdílná geometrie korun třešní a hrušní má podpořit hravost a neformální atmosféru na hraně obytné zóny.

Návrh umístění autobusové zastávky.

Ve vylidněném centru je autobusová zastávka jednou z mála nutností, kam chodec musí dojít. Představuje proto jeden z důležitých organizovacích nástrojů. Autobusová zastávka se zároveň stává symbolem ukončení automobilové nadvlády v centru města. Návrh počítá s přesunutím jedné zastávky na náměstí (na chodníku zastávka pokračovala) a s ponecháním druhé na původním místě. Obě zastávky jsou v jejich staronových pozicích bránami do centra. Obě tvoří společně s přilehlého parkánu, kterého jsou součástí. S vyvýšenou podestou (kvůli jednoduchému nastupování) se z nich stávají altány městského mobiliáře.

Vybavení autobusové zastávky se mění rozšířením. Je to komunikační info-point, který může být nosičem vlastních tabulí, ale také nosičem aktuálních informací obecního úřadu. Součástí zastávky je lavice, odpadkový koš, osvětlení ale také kabinka veřejného WC. V zadní části pod střešou je umístěné depo pro kola.

Konstrukce zastávky z patinující oceli (Corten) propůjčuje objektu přívětivou nadčasovost. Pohled i paluba je navržena ze sibiřského modřínu.

Návrh nového městského mobiliáře .

Po vysvobození veřejného prostoru od různých nánosů, improvizací a bariér, které spíše znemožňovaly volný pohyb chodců v prostoru, je mobiliář dalším důležitým nástrojem, jak zvyknutého prostoru udělat prostor *pobytovo-komunitní*.

Lavice a odpadkové koše byly zvoleny dle ekonomických možností města z portfolia výrobce *mm-cité*. *Vandalu-vzdorné* ocelové konstrukce nesou masivní dřevěné opláštění. *Bollardy*, ochranné plochy, jsou podobné jako stojáky svítidel z pozinkované oceli a dle možnosti radnice opatřené LED zdroji.

Ve ejné osv tlení je nakonec to, co po západu slunce rozhoduje o *atmosféře* ve ejného prostoru. LED zdroje nám umožní prostor tematizovat pomocí teploty světla. Studené intenzivnější zdroje budou osvětlovat hlavní dopravní koridor. Místo teplejší světlo naopak bude zdrazovat pobytové plochy. Španělský výrobce *Indal*, nabízí moderní svítidla, které vhodně doplňují historické budovy. Hlavní třídu SLA nasvítují 8m stožáry s 1.5m výložníky a svítidlem *Stela Long* po cca 30m. Ostatní plochy v etn náměstí a přírodních uličkách zeleného území nasvítují 4m vysoké stožáry se svítidlem *Stela Square* po cca 20m. Tato iluminace je doplněna spodními do dlažby zapuštěnými reflektory nasvítujícími kostel a památníky na náměstí.

Vydláždění zeleného území podporuje filozofii svazujícího *korzetu*; rastrem 10x10m je proložený hlavní prostor náměstí, přiléhající prostor *arkád* i prostor městské promenády -*korza*. Dohromady vytváří Centrum města, jehož měřítko i rytmus je takto cítit v celém prostoru. Koberec *korsetu* je doplněn měkkými, ale stabilizovanými mlatovými plochami, které budou lákat děti, ale i hrát se ryzých společenských her například oblíbeného Pétanque. Dlažba je výlučně žulová (místy doplněná edicovou mozaikou). Méně akcentované plochy jsou ponechány v povodní betonové zámkové dlažbě. *Památníky* první a druhé světové války nepovažujeme za nutné, pokud-li zachování mentální mapy, přemýšlejí. Jejich pozice je nenásilně zdrazněná v geometrii dlažby. *Panelový dům*. nepopulární výzková budova je a bude součástí náměstí. Svým měřítkem nevhodně konkuruje kostelní věži. Z dostupných prostředků se tak návrh se pokouzí o kompenzaci této *diskrepance* pomocí:

1. předsunutou hmotou stromů
2. navýšení stěchy loubí. arkády. s devěným podhledem a výrazným stropním osvětlením
3. devěným obkladem dvou. do náměstí otočených fasád. Tento záměr by také pomohl ochránit náměstí z chybějící strany. aktivizace orientace neutrálního v Oáku.

Stavební náklady navrženého řešení.

Plochy	
Demolice, demontáže	800 000,-
Mlatové povrchy	1 000 000,-
Zastávky s vybavením a devěnou platformou	2x450 000 = 900 000,-
Devěné objekty molo na Lužnici + platforma na rybníku	380 000,-
Betonová dlažba	2 400 000,-
Kamenná dlažba	8 500 000,-
Živěné povrchy mimo hlavní vozovku	900 000,-
Stromy 95ks	350 000,-
Veřejné osvětlení	
Výkopy, měřič kabel	1 200 000,-
Stožáry 10+29ks, bollardy 30ks, podlahové reflektory 8ks	960 000,-
Mobiliář	
lavice 14ks, koše 14ks (mimo zastávkové) betonové sezení 4ks, pítka	380 000,-
1ks, úprava památník 2ks	
Nová zídka u kostela	220 000,-
Panelový dům. devěná podlaha arkád, navýšení stěchy arkád + podhled a osvětlení, obklad a zateplení dvou stran paneláku	1 600 000,-
Stavební úpravy	500 000,-
Celkem	20 090 000,-
Celkem (s DPH 21%)	24 308 900,-

Seznam příloh:

Grafická část

-2 panely o rozměrech 100x70cm

Textová část

Obálka

-Prohlášení o právním vztahu (PO) a autora / prohlášení o autorství

-Údaje účastníka soutěže

- estetické prohlášení o oprávnění k uzavření smlouvy o dílo

- estetické prohlášení o splnění kvalifikačních předpokladů dle soutěžních podmínek . odst. 4.1. písm. a) a f)

-Obálka obsahující 1 x DVD

obsahující:

- a) grafickou část ve formátu *.pdf a *.jpg pro publikování soutěžního návrhu,
- b) textovou část ve formátu *.doc (bez použití caps lock)