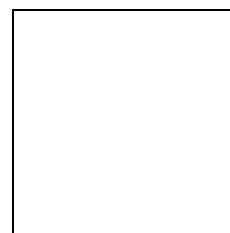


TEXTOVÁ ČÁST

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



A. ZDŮVODNĚNÍ ZVOLENÉHO CELKOVÉHO ÚZEMNÍHO ŘEŠENÍ

A.1 Historie obce

Historie obce Plané nad Lužnicí sahá až do 13. století, obec vznikla podél řeky Lužnice na spojnici mezi Sezimovo Ústím a Českými Budějovicemi. **Centrum vzniklo v místě možného přechodu přes řeku Lužnici** v návaznosti na křížení s historickou trasou na Chýnov, podél jejího pravého břehu a rozvíjelo se podle potřeb místních obchodníků, zemědělců a řemeslníků. Vznikla tak **ulicová obec**, jejíž až pásmové uspořádání bylo v pozdější době zvýrazněno realizací železnice, která obec výrazně vymezuje z východní strany. Vzniklo tak **město z jedné strany sevřené řekou a z druhé strany železnicí**.

A.2 Urbanismus města - zhodnocení

Jak již bylo uvedeno, urbanismus města je ovlivněn jeho geografickou polohou, potenciálem řeky Lužnice a dopravním napojením. Na levém břehu Lužnice vznikla obytná čtvrť s vysokou kvalitou bydlení, ale i oblíbená rekreační destinace obyvatel Tábora a Sezimova Ústí. Centrální část města podél silnice č. 603 na pravém břehu participuje na její rušnosti a je cílem místních obyvatel i projíždějících. Výstavbou dálnice D3 došlo sice k 40% úbytku projíždějících vozidel, nicméně hlavní třída zůstává důležitou dopravní spojnici mezi Veselím nad Lužnicí, Soběslaví a Tábořem. V úzkém pásu mezi železnicí a hlavní ulicí vznikla obytná čtvrť, která později expandovala i přes železniční trať.

V posledních několika letech **došlo ke dvěma zásadním skutečnostem**, které mají vliv na urbanismus a každodenní život v Plané nad Lužnicí:

- a) **Byl realizován železniční koridor**, který přerušil historickou trasu na Chýnov pro automobilovou dopravu a omezil i přirozený pěší tah (dnes se železnice překonává prostřednictvím podchodu). Tímto krokem **bylo město zbaveno jediné příčné přirozené trasy**, která dále pokračovala na jediný most v Plané. Centrum města je tak přístupné pouze přes kruhový objezd na severním konci, kdy se cílem často stává přilehlá část Sezimova Ústí s obchodními centry a hypermarkety.
- b) **Byla dokončena výstavba dálnice D3**, kdy nový přivaděč bude v budoucnu vyústěn rovněž až v okružní křižovatce na severním konci obce. **Místní doprava** a doprava z okolních obcí však nadále generuje a bude generovat intenzitu dopravy, která na jedné straně může do jisté míry limitovat a obtěžovat centrální část města, na straně druhé **přináší do centra města dostatečnou hustotu vztahů**, která vytváří **předpoklady pro vznik opravdu funkčního veřejného prostoru**.

Důležitým fenoménem ve městě je řeka Lužnice, která v současnosti městem protéká prakticky bez povšimnutí, **Planá je dnes městem vedle řeky nikoli na řece**. Přestože na levém břehu Lužnice je dnes venkovní koupaliště s bazénem, ostrov u mostu je přístupný a je místem společenských akcí, břehy řeky mají převážně přírodní charakter, nejsou nábřežím. Současná realizace pravobřežní cyklostezky je prvním krokem k oživení břehů, měla by však být součástí celkového konceptu města a především pak jeho centrální části.

A3. Urbanismus města – východiska

Základem navrhované urbanistické koncepce je maximálně **využít potenciály místa, eliminovat nepříznivé skutečnosti a vytvořit veřejný prostor, který by vytvořil předpoklady pro plnohodnotný život ve městě**. Centrum města je vnímáno jako křehký organismus, ve kterém musí být zastoupeny všechny složky veřejného života tak, aby nebyly potlačovány jednotlivé městské funkce. **V návrhu je snaha o vytvoření „rovnovážného“ stavu, který vznikne využitím dopravního potenciálu, vymezením nového náměstí jako shromažďovacího prostoru a rozšířením centra o nábřeží, tedy rekreační zónu – promenádu**.

V současnosti je centrum města, po dlouhou dobu narušené vysokou mírou dopravního zatížení (cca 25 000 aut/den), **rozděleno na několik samostatných veřejných prostorů**, které nejsou vzájemně

propojeny. Západní strana náměstí je vymezena pro parkování, prostor před školou a kostelem je díky struktuře zeleně a stavu povrchů neuchopitelný, chodník mezi farou a panelovým domem připomíná sídlištní „náměstí“, park za farou disponující specifickou atmosférou je neobjevený. **Potenciál nábřeží je využit pouze minimálně**, o nepochopení jeho významu svědčí realizace parkoviště za hotelem, kdy se hotel připravil o bonus spojený s řekou Lužnicí.

Cílem návrhu bylo vytvořit ucelený městský prostor, který bude disponovat všemi městskými funkcemi vytvářejícími potřebnou hustotu vztahů. **Navržen je tedy systém městských, vzájemně propojených funkcí** nebo prostředí, jejichž symbiózou budou vytvořeny podmínky pro obvyklý život ve městě:

- **NÁMĚSTÍ – dnes bezejmenný prostor** s obtížně udržovatelnou zelení, která brání jeho vnímání jako náměstí, by se měl stát místem setkávání jak při společenských akcích (koncerty, trhy apod.), tak i v každodenním životě. Měl by být hlavním nástupním místem na nábřeží – korzo - a navrhovanou pěší lávku, která spojí oba břehy Lužnice. Úpravou náměstí se jeho součástí přirozeně stane i kostel, kde jeden z jeho vstupů je do náměstí orientován.
- **KORZO - západní strana ul. ČSLA** – v dnešní době prostor bez chodníku, který je nahrazen parkovištěm a neumožňuje expanzi služeb do veřejného prostoru (venkovní sezení apod.). Úpravou organizace parkování, jeho vytěsnění směrem do komunikace, umožní vznik širokého chodníku, který bude však nadále dotován lidmi parkujícími podél komunikace. Na severním konci je opět umožněn přístup k nábřeží.
- **PARK - východní strana ul. ČSLA** – je dnes prostorem, kde jsou dominantními objekty farní úřad a panelový dům, tedy stavby, které vytváří naprostý protiklad, jak svým měřítkem, tak i espirem. Toto místo je řešeno jako součást náměstí ležícího na druhé straně komunikace, tedy je vytvořen jeden prostor, protnutý komunikací. Území ležící východně od fary je ponecháno jako park, je navrženo částečné prolomení zdi vymežující farní zahradu, která by se měla stát součástí veřejného parku.
- **PROMENÁDA – nábřeží**, dnes neobjevená, paralelní část města, by se měla stát jeho součástí. Řeka Lužnice, která je i dnes využívána vodáky, je zde možnost koupání, v zimě bruslení, si zaslouží posílení významu a právě vytvoření nábřeží jako městského prostoru umožní její povýšení na součást města. Již dnes se podél jejího pravého břehu vine cyklostezka, která by se díky možnému propojení obou břehů, mohla stát cílem rekreace i dopravním spojením nejen pro obyvatele Plané, ale i Sezimova Ústí a Tábora. Realizací lávky by bylo možné, bez omezení automobilovou dopravou, spojit Planou s areálem Soukeník i dalšími sportovišti v Sezimově Ústí (areál Sokola).
- **SYMBIÓZA** - jedinec symbióza a **propojení** výše popsaných městských prostorů a funkcí **může vytvořit předpoklady pro vznik městského centra** se všemi jeho aspekty. **Městské funkce** již v řešené lokalitě **existují** (městský úřad, škola, kostel, fara, bydlení, obchod, služby, sportoviště, rekreační plochy, parkovací kapacita), pouze jsou dnes vnímány a využívány odděleně. Cílem návrhu bylo tyto jednotlivé funkce spojit a využít tak jejich městotvorného potenciálu.

B. ZDŮVODNĚNÍ ZVOLENÉHO ARCHITEKTONICKÉHO A DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ

B.1 Architektonické řešení

Architektonický návrh, tedy podrobnější řešení jednotlivých městských prostorů vychází z urbanistického návrhu a širších vazeb, kdy v **maximální možné míře pracuje s tradičními prvky, jako jsou prostorový akcent významných budov, pohledové osy, hlavní trasy pohybu osob, alej, náměstí, solitérní zeleň.**

Rovněž použití materiálů pro povrchy komunikací a ploch je navrženo z tradičních materiálů (kámen, mlat) a prvky mobiliáře jsou voleny s ohledem na historii a tradici města.

- **Hlavní náměstí** - Plocha před kostelem a školní budovou, s přesahem na druhou stranu komunikace, je navržena ve stejném duchu. V centrální části jsou navrženy velkoformátové kamenné desky, které navodí potřebnou noblesu historického jádra. Celý prostor je doplněn kašnou, fontánou, tedy prvkem, který je po staletí nedílnou součástí českých náměstí. Otevření plochy odstraněním části zeleně přinese do místa potřebný dialog mezi budovami kostela, školy, hotelu (který se dnes staví k tomuto prostoru zády a nevyužívá jeho potenciálu), na druhé straně komunikace se pak stane součástí prostoru fara a plocha před panelovým domem. Poloha pomníků z 1. a 2. Světové války byla mírně upravena. Celý prostor je akcentován veřejným osvětlením po obvodu.
- **Západní strana náměstí (ul. ČSLA)** – Úpravou organizace parkování byl vytvořen prostor pro široký chodník, který vytvoří prostor pro umístění venkovního sezení restaurací a kaváren, chodník je v kontaktu s parkováním a silnicí a je vymezen alejí stromů doplněných lavičkami a osvětlením. Domy podél ulice tak získají možnost využít naplno svůj parter. U severního přístupu k řece je vymezen prostor pro umístění nádob TKO.
- **Nábřeží** – přestože není nábřeží – dnes pouze břehy řeky – součástí řešeného území, je patrné, že opominout tento fenomén by připravilo město o jednu z podstatných součástí veřejného prostoru. Bylo by tedy přinejmenším vhodné uvažovat o jeho zapojení do struktury města a umožnit jeho intenzivnější využití. Významným krokem vpřed by pak byla realizace pěšího propojení v návaznosti na hlavní náměstí.

B.2 Dopravní řešení

Dopravní řešení vychází z předpokladu, že realizací dálnice D3 došlo ke snížení intenzity dopravy o cca 40%, tedy z původních 23 tis. aut / den na 13 tis. aut / den. Úbytek dopravy je zřejmý, ale **hlavní třída** (ul. ČSLA) nadále **zůstává velmi rušnou** a dopravně zatíženou ulicí. Její intenzivní využití přináší na jedné straně do centra města život, na straně druhé však mohou být lidé obtěžováni množstvím aut a hlukem.

V návrhu je počítáno s úpravou profilu komunikace na dva jízdní pruhy o šířce 3,5 m. Profil komunikace je doplněn podélnými parkovacími stáními na východní straně a šikmými na straně západní, celkem je navrženo 63 parkovacích stání. Veškerá **doprava**, a to i v klidu, by tak **neměla opustit hlavní těleso třídy ČSLA**. Uspořádání jízdních pruhů tak vytvoří bulvár, nikoli průtah obcí. **Zastávky MHD jsou přesunuty do jižní části, tedy do centra obce a dění.** **Přechody** pro chodce jsou navrženy **v místech hlavních pěších tahů.**

S cyklistickou dopravou je počítáno podél břehů Lužnice s omezenou možností smíšeného provozu na pěších komunikacích.

C. VÝČET A POPIS POUŽITÝCH POVRCHOVÝCH MATERIÁLŮ, MOBILIÁŘE A SADOVNICKÉHO ŘEŠENÍ

C.1 Popis použitých povrchových materiálů

a) hlavní komunikace pojižděné

Budou provedeny z asfaltového povrchu ve skladbách odpovídajících dopravnímu zatížení, v místě zastávek MHD bude skladba navržena pro větší zatížení, bude provedena z kamenných kostek velkých, podél kamenných obrubníků bude realizována přídlažba ze dvou řad kamenných kostek velkých

b) pěší komunikace

Prostor hlavního náměstí bude proveden z žulové dlažby (desky řezané 750/750 mm, kladené na stříh), navazující prostory pak budou provedeny z rámců z žulových řezaných desek 750/750 mm, s výplněmi z žulových kostek malých, kladených řádkově. Přístupová místa k řece budou řešena dlažbou z malých žulových kostek kladených vějířově. Místa pro odpočinek jsou navržena s mlatovým povrchem. Ostatní chodníky budou realizovány v betonové zámkové dlažbě.

C.2 Popis mobiliáře

V návrhu mobiliáře je počítáno s využitím typizovaných prvků (např. sortiment MM Cité, v případě osvětlení např. Hellux), předpokládá se použití dřeva a kovu, důraz je kladen na trvanlivost a dostupnost jednotlivých prvků. V návrhu jsou uvedeny pouze příklady.

a) osvětlení

Osvětlení je navrženo s ohledem na funkci a prostorové požadavky. Hlavní komunikace bude osvětlena uličním osvětlením, které bude splňovat požadavky legislativy. Přechody pro chodce budou doplněny osvětlením typu ZEBRA, bude tak zvýšena jejich bezpečnost. Náměstí bude pak vybaveno osvětlením parkovým, které vytvoří dostatečnou intimitu prostoru, vhodné by bylo rovněž nasvítit objekt kostela. Svítidla budou konzultována se zástupci města, měl by být vytvořen celkový koncept.

b) městský mobiliář

Je navrženo umístění veškerých prvků městského mobiliáře, tedy laviček, kolostavů, zastávkových přístřešků, odpadkových košů. Doporučujeme prvky mobiliáře vybírat jako celek, vytvořit jednotnou koncepci, a to s ohledem na hierarchii jednotlivých prostorů.

C.3 Popis sadovnického řešení

Principem sadovnického řešení je maximální využití stávající zeleně, odstranění neperspektivních nebo nevhodně umístěných stromů a doplnění zeleně jako prostorového prvku.

Je navrženo odstranění stávajících zbytků aleje na západní straně náměstí, dále pak několika stromů v okolí kostela (včetně tisů na jižní straně), stromy zapojitelné do kompozice a v dobrém vegetačním stavu byly zachovány. Navrhovaná zeleň by pak měla svým měřítkem a uspořádáním podpořit celkový koncept. Jako liniový prvek je navržena alej druhu Malus „Eleyi“ (jabloň, výška 6-8m, Ø koruny 4-5m, s nasazením koruny ve výšce 2,8m) podél západní strany náměstí, prostor před panelovým domem a farním úřadem je doplněn dvojitou alejí druhu Tilia cordata (lípa) „Rancho“ (výška 12m, Ø koruny 5m, s nasazením koruny ve výšce 2,8m), hlavní náměstí u kostela je doplněno druhem Tilia cordata „Greenspire“ (výška 20m, Ø koruny 10m) a přístup na nábřeží by měl být osázen javory Acer platanoides (javor) „Cleveland“ (výška 12m, Ø koruny 6m). Stromy ve zpevněných plochách budou opatřeny stromovou mříží, a to včetně stávajících.

D. ORIENTAČNÍ PROPOČET NÁKLADŮ STAVBY

komunikace a plochy	m ²	m	cena/m ² (m)	cena celkem
asfaltový povrch (vč. podkladních vrstev)	4 180		2 950	12 331 000
Celková cena (oddíl)				12 331 000

kamenná dlažba - desky řezané 750/750 mm	2 775		3 800	10 545 000
kamenná dlažba - kostka drobná 70 - 90 mm	3 415		2 300	7 854 500
kamenné obrubníky - š. 250 mm		832	200	166 400
mlatový povrch	2 115		450	951 750
zámková betonová dlažba (použití stávající)	1 785		500	892 500
zatravněné plochy - revitalizace	2 865		250	716 250
Celková cena (oddíl)				21 126 400

sadové úpravy	ks		cena/ks	cena celkem
odstranění stávajících stromů	35		1 500	52 500
výsadba - Tilia "Greenspire" Ø 14-16	3		7 200	21 600
výsadba - Tilia "Rancho" Ø 14-16	14		7 200	100 800
výsadba - Acer "Cleveland" Ø 14-16	5		7 200	36 000
výsadba - Malus "Eleyi" Ø 14-16	17		7 200	122 400
Celková cena (oddíl)				333 300

městský mobiliář a veřejné osvětlení	ks		cena/ks	cena celkem
zastávkový přístřešek	2		115 000	230 000
kolostav	4		5 200	20 800
parková lavička	65		4 200	273 000
odpadkový koš	20		950	19 000
stromová mříž	24		14 500	348 000
kašna	1		250 000	250 000
veřejné osvětlení - lampa komunikace II. tř	16		47 000	752 000
veřejné osvětlení - lampa parková typ 1	7		42 000	294 000
veřejné osvětlení - lampa parková typ 2	8		35 000	280 000
veřejné osvětlení - lampa parková typ 3	11		32 000	352 000
veřejné osvětlení - lampa parková typ 4	28		20 000	560 000
veřejné osvětlení - lampa parková typ 5	7		14 000	98 000
Celková cena (oddíl)				3 476 800

Celková cena (bez hlavní komunikace)				24 936 500
---	--	--	--	-------------------

Pozn. Ceny jsou uváděny bez DPH. V celkovém součtu není započítána položka stavebních úprav třídy ČSLA.

E. SEZNAM VŠECH PŘÍLOH SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

1. GRAFICKÁ ČÁST
 - PANEL 1
 - Celkové územní řešení M 1:500
 - Urbanistická schémata
 - PANEL 2
 - Ptačí perspektiva
 - Detailní řešení M 1:250
 - PANEL 3
 - Řezy M 1:200
 - Perspektivy z horizontu chodce
2. TEXTOVÁ ČÁST
3. OBÁLKA NADEPSANÁ „AUTOR“