

Název: Veřejné projednání studie Bulvár u Domu kultury
Datum: 22. 11. 2022
Místo: SKELET KAFE, 28. října 3388, 702 00 Moravská Ostrava a Přívoz
Účastníci: Zuzana Bajgarová (náměstkyně primátora), Martin Chovanec (zástupce Dopravního podniku Ostrava), Zuzana Paclová (MAPPA), Jiří Weinzettl (zástupce zpracovatele studie, Atelier 111 architekti), Bedřich Nečas (zástupce zpracovatele studie, dopravní inženýr), Tomáš Čech (moderátor)

Průběh veřejného projednání:

V úterý 22. 11. 2022 byl ve SKELET KAFE veřejnosti představen koncept studie veřejného prostranství Bulvár u Domu kultury. Studie se zabývá úsekem ulice 28. října, který je vymezen Divadlem Petra Bezruče a západní hranou sadu Dr. Milady Horákové. V této části ulice již nyní stojí některé významné budovy (krajský úřad, Divadlo Petra Bezruče, Grossmannova vila aj.) a do budoucna jsou plánovány další (nový koncertní sál, parkovací dům, vědecká knihovna „Černá kostka“). Jedná se o velice důležité veřejné prostranství s potenciálem, současný stav tomu ale neodpovídá.

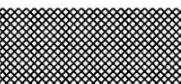
Na úvod přiblížila náměstkyně Zuzana Bajgarová kontext daného území. Vysvětlila, proč je nutné se tímto veřejným prostorem zabývat a jaké významné investice jsou zde plánovány. Dále navázala architektka MAPPA Zuzana Paclová, která tento konkrétní úsek ulice 28. října uvedla do souvislosti s Konceptem městské třídy 28. října – Opavská. O tom, jak proměnu této části ulice vnímá Dopravní podnik Ostrava, promluvil ředitel technického úseku Martin Chovanec. Zástupce zpracovatele studie Jiří Weinzettl poté představil koncept studie veřejného prostranství. Následoval prostor pro dotazy a podněty přítomných.

V rámci diskuze zazněla následující témata a otázky:

- Bude na tramvajových nástupištích v tomto úseku ukazatel odjezdů?
 - o M. Chovanec: V tomto místě se nejedná o vytížený přestupní uzel. Ukazatel odjezdů zde plánujeme, ale nebude se jednat o digitální tabuli, nýbrž o její úspornější provedení formou e-papíru.
- Koncept studie pracuje s cyklostezkou – ve většině území oddělenou od komunikace zeleným pruhem, případně v krátkém úseku u Divadla Petra budou cyklisté vedeni v cyklopruhu. Přemýšlí se o napojení těchto navrhovaných cyklostezek na případné cyklostezky ve zbytku městské třídy 28. října – Opavská, konkrétně např. na Frýdlantských mostech?
 - o Z. Bajgarová: Ano, na cyklistickou dopravu myslíme po celé délce městské třídy, někde formou oddělené cyklostezky, v místech, kde to šíře ulice nedovoluje, formou vyznačených cyklopruhů. Na Frýdlantských mostech se jedná o dočasné nestavební řešení. Při plánované rekonstrukci by měla i tam vzniknout stavebně oddělená cyklostezka. Současný stav vnímáme jako první krok.
- Proč se nepočítá se zatravněním tramvajové tratě v úseku u Domu kultury? Vyjádřena obava z prašnosti tramvajových tratí.
 - o M. Chovanec: Prašnost je způsobena křemičitým pískem, který je používán pro lepší brzdění tramvaje. Před třemi lety jsme pořídili speciální vozidlo, které koleje čistí. To intenzivně využíváme a to především v blízkosti zastávek.
 - o Z. Paclová: Zatravněný tramvajový pás se osvědčil, nicméně v tomto úseku městské třídy jej nepreferujeme. Jedním z důvodů je např. nutnost pojíždění tramvajových pásů v případě náhradní MHD či průjezd záchraných složek.
- Grossmannova vila a její funkce v kontextu bulváru – obava o sdružování návštěvníků, hluk, otvírací hodiny.



- o Z. Bajgarová: Možnosti provozu Grossmannovy vily budeme teprve detailně diskutovat. Neočekáváme však, že by mělo docházet ke hromadění davů, mělo by se jednat o pár hodin denně.
- Kdysi se podle návrhu architekta Kuby počítalo s tunelem v oblasti koncertního sálu. Cílem bylo utlumit hluk. S jakými dopravními vstupy pracuje tento aktuální návrh? Máte vyzkoumáno, že křížení chodců a aut bude v tomto místě podle vašeho návrhu fungovat?
 - o J. Weinzettl: Nyní úsekem projede 14 tisíc aut denně. Z výstupů dopravních modelů, které máme k dispozici, vyplývá, že v ideálním případě bychom se mohli dostat na 10 tisíc aut denně. Podle nejhoršího scénáře by zde v budoucnu mohlo projet až 22 tisíc aut za den. Přestože jsme úplně původně chtěli před Domem kultury navrhnout vyvýšenou platformu, která by mohla fungovat jako náměstí a kde by se mohli libovolně pohybovat chodci, s ohledem na výstupy dopravních modelů to není možné. Rozhodli jsme se tedy v tomto krátkém úseku u tramvajových nástupišť navrhnout snížení rychlosti, a to na 30 km/h.
 - o Z. Paclová: Dopravní modely zohledňují změny, které by v dopravě mohly nastat s ohledem na dostavbu parkovacího domu, nového koncertního sálu a Černé kostky. Modely však nejsou schopny zohlednit, že když zlepšíme podmínky, mohou se někteří z řidičů těch 10 tisíců aut rozhodnout jet na kole. Do budoucna je cílem udělat z ulice 28. října neatraktivní trasu pro tranzit z Poruby do centra a naopak zatraktivnit k tomuto účelu cestu po Rudné či Severním spoji.
- S jakým typem stromů se v tomto úseku ulice počítá?
 - o J. Weinzettl: V našem návrhu počítáme s platany.
- Bude v návrhu zohledněno také využití dešťové vody?
 - o J. Weinzettl: Jsou navržena opatření pro vsakování dešťové vody, zadržení vody (v půdě, na povrchu rostlin i v rostlinách), ochlazování a zastínění pomocí vzrostlých stromů.
- Jak zpracovatelé vnímají stavbu nového koncertního sálu?
 - o J. Weinzettl: Pro architekty je složité hodnotit práce svých kolegů. Z naší pozice ale vnímáme koncertní sál jako silný motiv pro proměnu této části ulice 28. října na bulvár.
- Kdy se počítá s realizací nového koncertního sálu?
 - o Z. Bajgarová: Příprava území by měla být zahájena letos. Stavební práce začnou příští rok, celá stavba by mohla být dokončena v roce 2026.
- Zrealizuje se stavba Černé Kostky?
 - o Z. Bajgarová: Iniciuje ji Moravskoslezský kraj, ne město. Stavba by se mohla uskutečnit v průběhu 10 let.
- Otázka na realizaci parkovacího domu.
 - o Z. Bajgarová: Realizace by mohla začít na jaře 2023.
- Proč bude na bulváru zelený pruh se stromy v zemi? Nezvažovala se výsadba do vyvýšených záhonů (kdy lze použít menší stromy a kořenový systém pak nezasahuje do inženýrských sítí)?
 - o Z. Paclová: Nezvažovala. Ukazuje se, že pro samotné stromy je nejlepší výsadba do země.
- Jaký bude další postup po studii?
 - o Z. Bajgarová: V polovině roku 2023 zhotovitel rozpracuje projektové práce, zkoordinují se všechny projekty v okolí, práce na Frýdlantských mostech aj. Realizace Bulváru by měla být dokončena v roce 2028.
- V území v okolí Domu kultury je večer mrtvo, co s tím?
 - o Z. Bajgarová: Situaci by měl zlepšit nový koncertní sál, prostor oživí restaurace a služby v okolí. Přínosem by měla být také vědecká knihovna, Černá kostka. Je to ale také o zlepšení prostupnosti tohoto území z jedné strany na druhou a o prostupnosti přilehlým parkem, ve kterém se nyní ne všichni cítí bezpečně. Mělo by to také pomoci.
- Jaký je kromě hluku při nájezdu aut na vyvýšenou platformu další problém zjednoúčinnění dopravní komunikace a pěší zóny?
 - o J. Weinzettl: Je to množství aut za den, podléhá to normám, není to jen o hluku při nájíždění.



- Je nutné zábradlí po celé délce nástupiště?
 - o M. Chovanec: I toto podléhá normám.
 - o J. Weinzettl: Jako architekti bychom nejraději dali zábradlí úplně pryč, případně bychom tam navrhli alespoň elegantnější sloupky. Musíme však dbát také na bezpečnost, např. z pohledu rodiče malých dětí je zábradlí nutností.
- Navrhujete v úseku nějaká světelná signalizační zařízení?
 - o B. Nečas: Ano, tam, kde jsou dnes. Přibýt by mělo u křižovatky 28. října x Janovského.
- Otázka na navrhovaný dopravní režim – jak by mohlo vypadat zklidnění dopravní zóny v úseku u Domu kultury, o jaké nejvyšší povolené rychlosti zde uvažujete?
 - o B. Nečas: V úseku od křižovatky 28. října x Na Jízdárně po křižovatku 28. října x Janovského uvažujeme o snížení nejvyšší povolené rychlosti na 30 km/h (tramvaje v tomto úseku u nástupišť zpomalují a následně se pomalu rozjíždí, nemělo by je to tedy výrazně poznamenat). Všude jinde v řešeném území bude nejvyšší povolenou rychlostí 50 km/h.
- Uvažovalo se o podchodu nebo nadchodu?
 - o Z. Pačlová: Neuvažovalo, není to žádoucí. Cílem je minimalizovat počet podchodů v Ostravě.
- Uvažovalo se o režimu, kdy jsou auta vedena v pružích mezi tramvajovými pásy (režim tramvaj, auta, tramvaj)?
 - o J. Weinzettl: Je to tak v Plzni, ale je to kolizní. V tomto případě jsme o tom neuvažovali, vycházelo se z Koncepce městské třídy 28. října – Opavská.
 - o M. Chovanec: Pro řidiče tramvají v takovém režimu vzniká větší riziko kolizí.
- Budou chodci v místě tramvajových nástupišť stále vedeni přechodem ve tvaru „Z“?
 - o J. Weinzettl: Ne, mělo by dojít k narovnání přechodu.
- Budou zde retardéry?
 - o J. Weinzettl: Ne, zpomalení se dá vyřešit tak, že trasa cesty vytvoří např. mírný oblouk. Potřebujeme eliminovat hluk v blízkosti koncertního sálu, také proto hledáme jiné cesty, jak přirozeně zpomalit řidiče, než formou retardérů.
- Návrh je čistý, počítá se s nějakou zdobností (např. v podobě soch či jiných uměleckých prvků)?
 - o J. Weinzettl: Ne, zdobit bude pouze mobiliář a samy o sobě také dominantní stavby. Jako vhodnější prostor pro umístění uměleckých soch vnímáme např. sady Dr. Milady Horákové.
- Bude stávající vjezd k Domu kultury zachován?
 - o J. Weinzettl: Ano, bude.

Zapsala

Mgr. Kateřina Rožnovská

22. 11. 2022