

Seznam dotazů a připomínek pro zpracování koncepce dopravy v jihozápadní části města

1 Myslím že není vhodné vytvářet jednosměrné ulice. Dle mého názoru akorát dojde k odklonění dopravy z jedné do druhé, kdy se jedné odlehčí úplně a druhé se přitíží. Návrh jinak vypadá uspokojivě. Příkladám tedy názor a to bez jednosměrných ulic. A až se zrealizuje stavba Kaštanové ul., největší nápor bude přesně tam.

2 "Dobrý den, bydlíme v novostavbě RD v Šípkové ulici. Už při koupi pozemku jsme se informovali na úřadě a následně u paní starostky ohledně cesty pod cvičákem a pionýrským táborem. Bylo nám jasně potvrzeno, že se zde nic nechystá a bude zde pouze pochozí pěšina. I vzhledem k tomu jsme zde všichni vybudovali domy, které s tím zejména při využití teras a zahrad počítaly. Nevidím jediný důvod, proč by se měla tato změna realizovat a co by měla přinést. Dojde k výraznému nárůstu dopravy a zhoršení bezpečnosti v pěší zóně, kde si dnes naše děti společně se sousedními hrají a tráví společný čas. Žádám kompetentní pracovníky, aby toto zohlednili a připravili návrh, který bude zohledňovat bezpečí občanů, našich dětí a kvalitu bydlení, což by mělo být základním posláním úřadu a vedení města"

3 Bezručova, Žižkova a Smetanova ulice ve St. Plzenci jsou nepřípustně zatíženy silným automobilovým provozem (projíždějící kamiony, nákladní a osobní auta). Jak konkrétně je počítáno se zklidněním dopravy v této části města?

4 Prosím o realizaci Kaštanové ulice ve variantě vzdálenější od stávající výstavby, viz. návrh 1. Děkuji

5 Nesouhlasím s jednosměrným provozem v Jungmannově ulici směrem nahoru do kopce. V zimě je to absolutně nemyslitelné a nebezpečné. Jednosměrný provoz z kopce dolů je přijatelný.

6 Jednosměrný provoz v Jungmannově ulici směrem do kopce je v zimě neakceptovatelný. Prosím o zohlednění. Kopec se některé dny dá těžko vyjet i přes to, že už ho projelo posypové auto. Děkuji za pochopení.

7 Dobrý den, souhlasím s tím, že v Jungmannově ulici je příliš velký provoz. Dle návrhu, který je předkládán, by měla být Jungmannova ul. směrem do kopce jednosměrná. S tím však nemohu souhlasit. V této ulici bydlím celý svůj život a každoročně je zde v zimě problém s vyjetím kopce. Natož abychom se my obyvatelé této ulice do kopce měli autem rozjet. To je bohužel nereálné. Děkuji za zohlednění, myslím si, že jednosměrný provoz v opačném směru, tj. z kopce dolů je přijatelné řešení.

8 Dobrý den, jsem obyvatelka Jungmannovy ulice již 50 let. A provoz v této ulici se mnohonásobně za ty roky zvýšil, děkuji, že tuto situaci řešíte. Ale musím však upozornit, že není reálné, aby byla naše ulice jednosměrná nahoru do kopce. To bychom se v zimních měsících některý den nemohli autem nahoru rozjet. Náš kopec je poměrně strmý a vždy tu byl v zimě problém, i když jsme se snažili silnici posypat dřívě popelem, pak solí nebo i kamínky. Děkuji, že jsem se mohla vyjádřit.

9 Jak bude v případě obytné zóny obousměrné (viz všechny koncepty) řešeno parkování?

10 Jde o plánovanou silnici mezi naším domem pionýrským táborem. Už nyní je v ní velký pohyb chodců i hodně dětí. Aby bylo možné se v ní bezpečně pěšky pohybovat, měla být v režimu obytné zóny, se sníženou rychlostí a vybudovanými retardéry.

11 "Horní část Jungmannovy ul. je v zasněženém a namrzlém stavu obtížně sjízdná v navrhovaném směru do kopce. Částková ulice má jako jedna z mála chodníky (sice katastrofální, ale jsou) nevidím důvod proč komplikovat provoz jednosměrkou. Výstavbu nové Kaštanové ulice vítám (variantu odkloněnou od nynější výstavby). Její spojení s Máchovou ulicí se mi moc líbí."

- 12 "V první připomínce jsem omylem přejmenovala ulici a psala o Čelakovského jako o Částkově."
- 13 Zachovat obousměrnost. Současné návrhy mají moc jednosměrek, auta budou nadměrně kličkovat mezi domky a musí najet daleko více km ke svému cíli. V Jungmannově ulici se v zimě neda často rozjet do kopce. Ze zkušenosti vím že mnoho aut musí couvat dolu.
- 14 Prosím o zanechání stávající situace, bez jednosměrek
- 15 Nesouhlasím s tím, aby ulice Habrmanova byla v celé své délce označena jako "Obytná zóna". Navrhuji ponechat stávající stav.
- 16 Z naší adresy směrem do Plzně a zpět budeme pokaždé objíždět jinou delší cestou. vyhovovala vždy ulice Jagelonská pokud je obousměrná. Je to nejkratší směr z této části Plzně na sběrnou silnici do Plzně . Tato silnice obsluhuje velkou část zástavby v Plzni
- 17 Bydlím v domě Andrejšky č.p. 1421, chtěla bych vyjádřit svůj nesouhlas s plánovanou komunikací pro automobilovou dopravu, která by vedla mezi naším pozemkem a areálem plzeňské železnice(pionýrský tábor). Nyní je zde pěšinka, která je hojně využívána k procházkám s dětmi, se psy, chodí zde starší lidé. Je to jedno z mála klidných míst v této oblasti, kde se lidé pohybují bez ohledu na dopravu.
- 18 "Dobrý den, začnu ulicí Sportovní, kde bydlím a přes dva roky čekám na odpověď, kdy budou vytvořena parkovací místa, aby se mohlo legálně parkovat v obytné zóně. K tomu se vyjádřila i policejní hlídka, že je zóna špatně, když přijela na udání řešit parkování v listopadu 2019. Paní starostka a pan místostarosta i pan Rada byl informován 11.11.2019. Většina lidí, co jede k Zíkom (nyní Staroplzeňská restaurace) na oběd, tak parkují ve Sportovní v zóně. Z tohoto návrhu nevidím řešení parkovacích míst v zóně. Můžete mi napsat, jak to bude řešeno? Jinak jezdím autem denně do práce směrem k viaduktu, abych nezatěžoval provoz kolem školy, který je tragický. Takže využívám ulic K lomu, Fričova a Jungmannova a na návrhu vidím šipky, které asi značí jednosměrky. To asi nebude ideální, aby se muselo při cestě od viaduktu do kopce zatočit z Jungmannovo do Máchovo ulice k Vietnamci a pak zase zakroužit do Erbenovo ulice? Už takhle se tam před krámem sotva proklíčkují. Jinak jezdím do práce v režimu týden doma na home office, týden v práci (ještě stále kvůli covidu) a má to takto spoustu mých kamarádů ve Vělové čtvrti, takže ta statistika provozu není úplně objektivní.
- 19 Nesouhlasíme s propojením Riegerovy a Dvořákovy ulice, ke zjednosměrnění ulic Čelakovského nebo Máchovy nevidíme důvod, doprava není v úseku od Radyňské k Jungmannově ulici silná. Zklidnění by přineslo zpomalení provozu s povolením max. rychlosti na 30 km/hod. v celé obytné čtvrti.
- 20 "Zdravím,
mám dotaz k návrhu č.2, jde o to když by obslužná cesta vedla ulicí Riegrova, jak by to bylo řešené s předností na ul. Radyňská.....Jelikož na Radyňské je poměrně vyšší doprava, tak aby se zde nedělali kolony na přednosti, a ke všemu je zde železniční přejezd se světelnou signalizací.
- 21 Dobrou a přínosnou variantu jsem nenašel. "Nejmenší" zlo je varianta 2, ale nápad zjednosměrnit Fričovu a Jungmanovu, což jsou "kapacitní" (a přirozeně páteřní) ulice, a nahnat dopravu do sousedních, výrazně užších ulic, je šílený. Stejně nefér je ponechání jednosměrného provozu ve Štěnovické mezi Bezručovou a Lipovou, kde bylo slibováno opětovné zobousměrnění po vybudování kruhového objezdu.
- 22 Jaký je důvod k velkému množství jednosměrně vedené dopravy v komunikacích dostatečné šíře? Kličkování v obytné zóně jistě nepřinese zklidnění dopravy.
- 23 "Nesouhlasím s nově navrženou ulicí spojující ulice: Na Hřišti - Šípková - Andrejšky. Tato plánovaná výstavba s spolu s upravenou ulicí Kaštanová bude sloužit jako obchvat Starého Plzně (zejména ve spojení s navrženým jednosměrným provozem v ulicích Fričova, Jungmanova a Máchova). Přinese velký nárůst dopravy do obytné zóny "Pod Hřištěm". Tato lokalita dnes slouží jako klidová a odpočinková zóna Starého Plzně se sportovním areálem. Je zde velký pohyb osob a zejména malých dětí, které docházejí na zájmové kroužky na fotbalové hřiště, Plzeňskou železnici a na cvičiště psů. Navržené řešení výrazně zhorší bezpečnost v uvedené lokalitě!
Navržená koncepce provoz v Máchově ulici nevyřeší, protože zákazníci budou do provozoven zajíždět i nadále."

24 Nerozumím tomu, proč se upustilo od dřívější varianty: Bezručova od Plzně - před viaduktem vpravo při trati (bezcestnými pozemky dříve zahradní kolonie), zčásti po pozemku SÚS do Riegerovy ul. Dále přes trať do Nádražní a za nádražím zpátky na Sedlec, nebo u závor na Radyňské rovně Nepomuckou a v místech dnešního sběrného dvora zpátky podjezdem na silnici na Štáhlavy. Nemusela by se poněkolkáté upravovat křižovatka před viaduktem a ubýlo by dopravy náměstím. Komplikace dopravy u závor by se dala řešit semaforem. V Riegerové je dost místa i na odbočovací pruhy. Bohužel v Nepomucké a okolo benzinky vyrostly nové domy. Z důvodu této dřívější koncepce, se v Nepomucké a v chatkách u benzinky nikdy nesmělo stavět. Teď už by to nešlo? Proč se pořád vymýšlí nové varianty a platí se za nové a nové projekty? Průtah Máchovou ul. na konec města se mi zase naopak velmi líbí.

25 Nestojím o žádnou změnu koncepce dopravy v naší části města. Stávající stav naprosto vyhovuje. Hlavně ne žádné jednosměrky, už tak je náročné někomu vysvětlit cestu k nám. Díky, že je možno se vyjádřit. Proběhne hlasování o všech variantách?

26 Velmi by mně zajímalo, na základě čeho se dospělo k tomu, že tato velmi široká ulice (Jungmannova), na které obousměrný provoz nezpůsobuje sebemenší problém, navíc i intenzita dopravy není nijak významná, ani ve špičce, bude částečně jednosměrná. Z uvedených studií mi přijde, že se změny dělají kvůli zklidnění dopravy v této ulici, nicméně přijde mi, že se dělá problém z ničeho. Naopak bych kvůli zjednodušení provozu a eliminaci nehod, které se zde občas stanou, chápal, kdyby se prohlásila za hlavní silnici, jelikož velká spousta řidičů zde zapomíná na přednost zprava. Dále bych se chtěl zeptat, zdali při všech návrzích bylo myšleno i na to, že v obytných zónách je povoleno parkování pouze na místech označených jako parkovací stání. Vzhledem k tomu, že podle návrhu je obytnou zónou označena velká část města, tak mi přijde, že není vůbec bráno v potaz to, že lidé budou muset i někde parkovat. Navíc již z minulých zkušeností mi přijde, že jsou obytné zóny dělány pouze kvůli zpomalení rychlosti na 20 km/h, nicméně se nepřemýšlí nad tím, že obytná zóna znamená i další pravidla. Toto je vidět například u lékárny a pošty, kde se teoreticky nesmí nikde zaparkovat, ačkoliv zde vždy každý parkuje. Pokud se chce zavádět snížená rychlost, nebylo by lepší tato místa označit jako zóny s max. rychlostí 30 km/h, kdy by došlo skutečně pouze ke snížení rychlosti a nebyly by zaváděny žádná jiná problematická pravidla?

27 "1/v minulosti při budování plynovodu komunikace v rámci úspor zužena o cca 1,5m, pak kanal.vpusti ""obklíčeny"" siln. obrubou, srážková voda tekoucí po komunikaci nemá šanci do nich "" zatočit"".
*2/ není výjimkou, že zde z kopce dolů auta "" závodí"". Již se stalo, že při podélném parkování jsme přišli o zrcátko. S ohledem na současnou šířku komunikace se přimlouvám za zjednosměrnění =zklidnění provozu směrem vzhůru min. od Čelakovského k Máchova. Ostatně je to i k navrženému zjednosměrnění Lipovy ul. od Bezručovy v návaznosti. Důvodem je očekávané zklidnění dopravy "" bez závodění"". Předem děkuji za posouzení obou připomínek. Případně zklidnění jinou cestou/ úpravou (bez zpomalovacích prahů, dopravní značení nemá valný účinek)."

28 Propojení ulic Lipová a K Lomu nepřinese zklidnění dopravy ale naopak nárůst. V tomto území jsou rodinné domy, je zde převaha slepých ulic, které negenerují tak intenzivní dopravu. Zprůjezdněním oblasti pod kynology a táborem se nabídne spojení, které před tím nebylo. Není vhodné toto klidové území zatraktivňovat individuální dopravě. Pokud propojit, tak maximálně formou klasického chodníku s cyklostezkou. To si nevyžádá velké stavební úpravy a výkupy pozemků.

29 Nesouhlasíme ani s jedním návrhem. Proč se nemůže udělat jednosměrná jen Máchova ulice u Německých potravin?

30 Těžko pochopitelné je zjednosměrnění částí ulic, protože za současného stavu všichni co používají dopravu ve směru JV od Radyňské jezdí průtahem Jungmanova- Fričova-kpt Jaroše jezdí přímo. Nevím jak budou muset kličkovat za navrhovaného stavu a zejména v zimě s dokonalou údržbou povrchu ulic. Tento návrh pro všechny 3 varianty je nesmyslný i v budoucnu při hlavní objízdné trase ulicí Lipová. Z návrhů je možno souhlasit pouze s jednosměrněním části ulice Máchova v úseku Radyňská - Erbenova. V ul. Čelakovského zjednosměrnění nemá smysl.

31 Preferuji variantu 1, Nejméně bych uvítal variantu 2, protože narušuje významný koridor pro pěší.

32 "Dobrý den, jako obyvatelka Šípkové ulice nesouhlasím s nově navrženou komunikací spojující ulice: Na Hřišti - Šípková - Andrejšky. Tato plánovaná výstavba s spolu s upravenou ulicí Kaštanová a Lipová bude sloužit jako obchvat Starého Plzně (zejména ve spojení s navrženým jednosměrným provozem v ulicích Fričova, Jungmanova a Máchova). Do obytné zóny v ulicích ""Pod Hřištěm a areálem Pionýrů"" přinese tako spojnice

výrazné zvýšení provozu. Přitom tato lokalita je odpočinkovou a rekreační zónou Plzně, dochází sem velké množství dětí na kroužky, na fotbal a cvičiště psů. Je zde velký provoz pěších a pejskařů. V zimě v těchto místech děti sáňkují a bobují na návozech pod škvárovým hřištěm. Spojnice ulic Na hřišti, Šípková a Andrejšky je propojovací stezka pro vycházky pěších, běžce i cyklisty, zvýšení dopravy by zde zhoršilo bezpečnost dětí i dospělých a přineslo hluk a neklid do celé obytné zóny, což není jistě žádoucí. Navržená koncepce provozu v Máchově ulici nevyřeší, protože zákazníci budou do provozoven zajíždět i nadále. Děkuji za zvážení situace a našich připomínek."

33 Topolová a Kaštanová jsou základ!!!! Příliš jednosměrných ulic přivádí více dopravy do města. V některých ulicích dodělat chodníky, tak aby byly použitelné pro kočárek. (Lipová, Máchova - jsou travnaté), potom není třeba obytných zón. Jungmannova pokud jednosměrná tak na druhou stranu. Fričova, Čelakovského zbytečné zjednosměrnění, pětikřížovatky provoz s výhodou zpomalují, řidiči zastavují a jsou obezřetnější.

34 "Dobrý den bohužel jsem byla nemocná a tak jsem se nemohla zúčastnit zasedání města a tak reaguji až nyní,
Koncepce se mi nelíbí, nikdo nepřihlédl k současné jednosměrce v Habrmanově ulici mezi Sportovní a Kapitána Jaroše kde je již 14 let jednosměrka.
Ulice má max 6 metrů jeden chodník takže nesplňuje tech. podmínky obytné zóny.
Abychom mohli využívat obě garáže stálo nás to spoustu času a peněz a když již 14 let máme platný zákaz stání proti garážím , (zákaz stání je platný stačí ověřit na Magistrátu města Plzně odboru dopravy)
a můžeme je používat tak najednou z ulice chcete udělat obousměrnou,
v obytné zóně se smí parkovat jen na vyhrazených místech, bohužel tato část ulice je samý vjezd na pozemek , měst. policii Starý Plzenec nemá kdo tedy bude kontrolovat nepovolené parkování ,
Ulice Sportovní tam je již obytná zóna přesto tam nejsou žádná vyhrazená parkovací místa a parkuje tam krom osobních automobilů i nákladní automobil,
takže toto hrozí i v naší ulici a rozhodně nechci opětovně běhat po právnících a řešit vjezd na svůj pozemek a do garáží který je v současné době právně vyřešen.

35 Jakou prosím roli má hrát průjezd ulicí Krátká v rámci rekonstrukce viaduktu? Jestli si pamatují dobře, tak při prezentaci rekonstrukce železnice v Plzni se řešily významné úpravy průjezdu (svod vozidel z Bezručovy přes Krátkou....) Mám pocit, že ani jeden z návrhů studie se vůbec nedotýká rekonstrukce viaduktu a změn průjezdnosti přilehlých komunikací.

36 Vyhrazené jedno parkovací místo k jednotlivým domům. Pro případ, že by přijela návštěva. Pokud nebudou vyhrazena parkovací místa návštěvy a podobně budou muset parkovat opět daleko kde to bude dle zákona povoleno. A neobyvatelné Máchovy ulice budou moci legálně parkovat. Místo toho aby své vozidlo parkovali na pozemcích kde bydlí. Což se tak neděje.

37 Zrušit jedno vyhrazené parkovací místo pro obchod s německými potravinami. při stávajícím formátu parkovacích míst nelze bezpečně zaparkovat na pozemku Máchova 821. Několikrát zkušeno. Bohužel hrozí nebezpečí poničení zaparkovaného vozidla a vozidla majitelů Máchova 821.

38 Kdo bude dohlížet na dodržování pravidel silničního provozu po úpravách v JZ části Starého Plzně???

39 Navrhuji uspořádat veřejné projednání podle postupů běžných v 21. století. Významný nesoulad koncepcí je s dříve prezentovaným řešením zdvojkolejnění - nutno uvést do souladu. Není srozumitelné, že varianta č. 2 je variantní ohledně přístupů do Žižkovy a podobně. Chybí odstup Kaštanové, řešení Krátké, stavební řešení Topolové - Štěnovické.

40 Dobrý den, jakým způsobem je plánované odhlučnění a celá výstavba prodloužené Máchovy ulice, která bude hlavní tepnou pro všechny, kteří pojedou směrem k Olympii? Zakoupili jsme si nemovitost v klidné, tiché lokalitě s tím, že okolo našeho domu nepovede žádná tepna motorových vozidel.

41 Varianty 2 a 3 vedou obslužnou komunikaci MK-C těsně vedle obytné zóny MK-D1 Javorová - Akátová, což znamená v podstatě popření funkce MK-D1 obytné zóny. Nesouhlasím s variantami 2 a 3.

42 S ohledem na normovanou šířku komunikace v novém územním plánu vedenou pod číslem 052a-P, dojde k zásahu do areálu tábora Pionýra Starý Plzenec a do tělesa předváděcí úzkorozchodné trati Plzeňské železnice z.s. Nutno podotknout, že roční návštěvnost akcí PŽ přesahuje 3000 osob převážně rodiny s dětmi.

Vedení komunikace je na zmíněném pozemku 351/1 je nevhodné i v samé podstatě územního plánu, jde o lokalitu pro hromadnou rekreaci.

43 "Představená koncepce ve všech variantách vytváří dodatečné průjezdné trasy městem, které mohou být použitelné pro tranzitní dopravu ve vilových čtvrtích Plzně.

Chápu, že je účelné zlepšit dostupnost pro obyvatele města na cestě mimo město a zpět ale ne za cenu nových průjezdných tras. To komfort bydlení dle mého názoru zhorší. Odjezd a příjezd z města je totiž nejvíc limitován sdílením tranzitních komunikací s tranzitní dopravou a ne dostupností místních ulic k tranzitním silnicím. Většinou se tranzitu zamezuje právě sítí slepých či okružních komunikací, tak aby kompletní průjezd nebyl možný a místní občané měli větší komfort klidného bydlení."

44 Ackoliv rozumím, že řešení dopravy je kličově pro dobré fungování města, v moderních koncepcích se myslí durazně na sport, relax a prostor pro děti. V tomto světle nedává smysl zavedení další silnice do oblasti, která je využívána pro sport, odpočinek a pobyt v přírodě. V této části je již výstavba dovsena, velký pohyb vozidel tam není. Proč podporovat auta, aby jezdila u lesa, kynologického klubu a fotbalového hřiště, dětského tábora, když víme, že tam všichni rádi chodíme na procházky, sportovat, odpočinout si do přírody? V kulturních městech se doprava v takových oblastech eliminuje. Verím, že i Plzeň dá prioritu zdraví občanů. Děkuji

45 Každá varianta počítá s obslužnou komunikací (MK-C). Jestliže by tato komunikace (na plánu uvedena čárkovaně) byla realizována pak by valná část dopravy vedla tudy, čímž by se podstatně zhoršily ekologické podmínky v obytné zóně vyznačené na plánu. Taktéž hlavní funkce obytné zóny by byla znehodnocena. Výstavba této komunikace by nic zásadního nepřinesla. Z výše uvedených důvodů jsou obyvatelé této obytné zóny kategoricky proti realizaci této komunikace.

46 Dobrý den, chtěla jsem se zeptat, jak bude řešena křižovatka ulice Máchova, Jungmannova, Pionýrů, Fričova - bude tam nějaký kruhový objezd? Jelikož na návrzích zjednosměrnění ulic to vypadá, že tato křižovatka bude ještě více frekventovaná než je doposud. Druhý dotaz směřuje k pokračování ulice Máchovy... Počítá se s tím, že pokračování ulice Máchovy a napojení na hlavní cestu do Plzně bude brána jako hlavní tepna z města pro domácnosti žijící nad Štěnovickou ulicí? Třetí dotaz pak směřuje k dopravnímu značení....chce město stále zachovat přednost zprava nebo se plánuje některé ulice označit jako hlavní a vedlejší?

47 "Pokud plánujete realizovat obslužnou komunikaci KAŠTANOVÁ (propojka Bezručova-Štěnovická), tak prosím a žádám:

A) Stanovit budoucí průjezdnou rychlost v Kaštanové na MAX. 30 km/hod.

B) Instalovat aktivní (s postihem) kontrolu měření rychlosti obousměrně na příjezdu/výjezdu do/z Bezručovy ulice. Děkuji."

48 Rádi bychom, aby Kaštanová ulice byla odsazena od stávající zástavby - tak, jak je to uvedeno ve variantě 1. Děkuji

49 "Ačkoliv rozumím, že řešení dopravy je pro město důležité, vždy je nutné myslet na relaxaci občanů, sport a prostor pro děti. Myslím, že další silnice v oblasti dětského tábora, fotbalového hřiště a kynologického klubu, která je využívána pro pěší odpočinek a klidný pobyt v přírodě vč. sportu není až tak nutná. Věřím, že i St. Plzeň upřednostní přírodu a zdraví občanů. Děkuji"

50 Dobrý den, preferujeme variantu 1, pouze nerozumíme důvodu proč je ulice Fričova jednosměrná. Dle našeho názoru to zkomplikuje dopravu, dojezdová vzdálenost do horní části obytné zóny se prodlouží a na trase bude více křižovatek, tím bude oblast zatížena většími emisemi.

51 Reaguji na návrh řešení dopravní situace v naší ulici. Chtěla bych upozornit že současný stav, kde díky nepřímému napojení na Radinskou ulici slouží naše komunikace převážně matkám s kočárky a malými dětmi. Dále je využívána dětmi při cestě do i ze školy a na místní sportovní hřiště. Obávám se že tato varianta ohrozí právě ty nejmenší. Nehledě na to že odlehčený Máchovy ulice to nepomůže už jen proto že spousta občanů jezdí nakupovat do zdejších obchodů.

52 "Dobrý den, při bližším seznámení s návrhem obce, týkající se koncepce dopravy v jihozápadní části města, s tímto konceptem nesouhlasíme.

- 1) Zklidnění dopravy _ vybudování této komunikace naopak povede k většímu provozu v místě. Zvýšení nebezpečnosti pro pěší a děti, kteří tuto část vnímají spíše jako přístup na lesní stezky a ostatní aktivity spojené s přílehlou přírodou a sportovním stadionem.
- 2) Komunikace s povolenou max. rychlostí 50 km/h bude zásadním způsobem ztěžovat vjezd a výjezd z našeho pozemku, kdy pro dostatečný rozhled, budeme nuceni vjet do komunikace, resp. do křižovatky. "

53 "Dobrý den, žádám o nezavádění jednosměrek v ulici Fričova, Jungmannova. Jejich zavedení bylo zdůvodněno pětiramennými křižovatkami. Po těchto ulicích jezdí z drtivé většiny místní a na těchto křižovatkách se umí orientovat. Ano tyto křižovatky nejsou šťastné, pro přecházení dětí nejsou úplně bezpečné, ale dětem jednosměrka nepomůže. Místním také nikoliv, místní tu jezdí bez nehod. K čemu naopak jednosměrky ""napomohou"" je to, že převedou provoz (který směřuje od Černic např. do horní části vilové čtvrti) na křižovatku Erbenova/Máchova, tedy na křižovatku s velkým provozem jak vozidel, tak pěších (bez chodníků). Tato křižovatka je již nyní poměrně náročná na projetí a navrhované jednosměrky sem přivedou další vozidla. Přitom samotné ulice Fričova a Jungmannova jsou pro vozidla prostupná, v těchto ulicích není velký přirozený pohyb pěších, jsou relativně široké a přehledné. Nemá tedy smysl ulehčovat těmto ulicím a přenášet provoz na již nyní vytižené ulice - křižovatka Máchova/Erbenova. Argument, že řidiči neumí pětiramennou křižovatkou projíždět a že není jasná projet - bylo to uvedeno jako důvod těch jednosměrek, mi nedává smysl. Co by křižovatce Erbenova/Fričova naopak pomohlo více než jednosměrka je zpomalení dopravy - udělat např. v ulici Kpt. Jaroše a navazující ulici Ke Hřišti zonu 30km. Již nyní nelze projíždět ulicí Kpt. Jaroše projíždět nějak rychle - kvůli zaparkovaným autům a toto omezení rychlosti by zde zvýšilo bezpečnost - i bezpečnost té pětiramenné křižovatky. V navazující ulici Ke Hřišti by to pak zvýšilo bezpečnost - často si tu hrají místní děti a byl by to kompromis mezi obytnou zónou, a současnou rychlostí 50km, která je pro takovýto typ silnice příliš vysoká a tedy nebezpečná a nevhodná.

54 "Dobrý den, navrhuji zavedení zóny 30 v ulici v ulici Kpt. Jaroše a navazující ulici Ke Hřišti. Již nyní nelze projíždět ulicí Kpt. Jaroše projíždět nějak rychle - kvůli zaparkovaným autům a toto omezení rychlosti by zde zvýšilo bezpečnost, zvýšila by se i bezpečnost pětiramenné křižovatky Fričova/ Kpt. Jaroše. V navazující ulici Ke Hřišti by to pak zvýšilo bezpečnost - často si tu hrají místní děti a byl by to kompromis mezi obytnou zónou - pro komunikaci vedoucí ke hřišti nevhodnou a současnou rychlostí 50km/h, která je pro takovýto typ silnice příliš vysoká a tedy nebezpečná a také nevhodná. 30 km/h je zde adekvátní a bylo to na zastupitelstvu navrhováno přednášejícím dopravním specialistou i pro jiné ulice jako vhodně řešení.

55 "Dobrý den, v některé z variant bylo zjednosměrněno napojení Jungmannova a Bezručova. Zjednosměrnění zde nedává příliš smysl a velmi by komplikovalo navazující dopravu. Bohužel jsem nikde v podkladech nenašel zdůvodnění, proč by to takto mělo být. Toto je obrovská slabina celé vypracované koncepce, nemá pro nás žádné písemné vysvětlení, proč to bylo takto navrženo, ústní představení nikdy nemůže být tak komplexní jako podrobný písemný popis. Také nelze bez písemného zdůvodnění s daným návrhem polemizovat, nevíme, proč to tam bylo navrženo:(

56 "Dobrý den, nově navržené propojení ulic Jedlová a Lipová mi v kontextu místní dopravy nedává smysl (na plánu nemá pojmenování). Nová silnice v podkladech nijak vysvětlena, tak nevím, co k ní autory koncepce vedlo.

Nicméně toto je již klidová zóna využívaná k procházkám, je možnost zde ""vypustit"" děti, aniž by se rodič musel strachovat, že je přejede auto. Pohybuje se zde i spousta pejskařů, je to prostě rekreační oblast. Nová komunikace by toto všechno nabořila, přivedla by se provoz, snížila v dané oblasti klid. Radši ať vozidla jedí ulicí Ke Hřišti (i když zde bydlím), než aby se přidávala nová ulice a rušila klidová zóna. Z koncepce ani není jasné, která vozidla by tuto novou silnici měla využívat. Pokud by to měla být tranzitní doprava - spojka mezi ulicí Radyňská a Bezručova, tak je to zcela proti tomu, jak nyní tato část Plzně funguje a je to dle mého názoru i proti funkcionalitě oblasti dle územního plánu. Navíc část navrhované silnice vede po pozemcích mimo majetek města, ""pionýrák"" a ten nemá, co vím, na komunikaci zájem.

Pokud by to měla být komunikace pro místní, tak si myslím, že je to pro Starý Plzeňec plýtvání prostředky takovouto komunikací vybudovat. A čísel uvedených ve studii nevyplývá, že by místní tuto komunikaci vyžadovali."

57 "Dobrý den, navrhuji do obytných částí nové obytné zóny ve chvíli, kdy město není schopno zajistit dodržování předpisů - obytné zóny v Máchově ulici jako naprosto nekonceptní. Na Máchově ulici je vidět, jak i přes opakované upozorňování občanů na parkování proti předpisům toto město nijak systematicky neřeší. Nemám tedy bohužel důvěru k tomu, že město dokáže navrhnout v takovémto rozsahu obytné zóny a s tím spojená označená místa k parkování tak, aby to bylo občanům ku prospěchu. Nejedná se jen o vymyšlení pravidel, ale i jejich realizaci - tedy označení všech nových parkovacích míst, která by musela vzniknout. To vše bude stát

peníze a nemyslím si, že by to byly peníze vhodně vynaložené. A i kdyby se toto všechno udělalo, tak by to stále pravděpodobně dopadlo jako v Máchově ulici, tedy nerespektováním nových pravidel a rezignací na jejich vymáhání ze strany města.

Obdobně je to s obytnou zónou v napojení ul. Palackého a Husova - i zde naprosto běžně parkují vozidla v obytné zóně mimo vyhrazená parkovací místa a město to nijak neřeší.

Pokud tedy tyto oblasti chcete zklidnit, tak navrhuji rozšíření zon 30 na prakticky celou jihozápadní část. Vzhledem k absenci chodníků ve většině ulic mi to přijde jako vhodná volba. Nebude to tak omezující jako 20 v obytné zóně a nebudou se muset vynakládat finanční a lidské prostředky na ustanovení parkovacích míst a vymáhání jejich dodržování."

58 "Dobrý den, podporuji nově navrhovaná propojení z Bezručovy/Husovy ulice do ulice Riegrovy s napojením na Radyňskou. Toto navrhované propojení odvede část dopravy z náměstí a okolí školy, což vnímám jako největší přínos celé koncepce. Náměstí má být klidová část a nikoliv nejrušnější křižovatka v obci.

59 Návrh je v rozporu s klidným charakterem chatové osady. Rádi bychom se vyvarovali nárůstu počtu projíždějících automobilů a většímu zásahu do zeleně (Zadní ulice), které za poslední rok v této oblasti rapidně ubývá. Uvítali bychom, aby se ulice K Lesu stala obytnou zónou.

60 Návrh je v rozporu s klidným charakterem chatové osady Andrejšky. Rádi bychom se vyvarovali nárůstu projíždějících aut, který se dá dle navrhovaného řešení předpokládat. Realizace ulice Zadní bude vyžadovat zásah do lesního porostu, kterého v současné době už tak rapidně ubývá těžbou. Uvítali bychom, aby se ulice K Lesu stala obytnou zónou.

61 Byla by možnost doosadit ulici Machova o znackubzakaz prujezdu???? Mam stale obavy aby z nasi ulice nebyla tranzitni ulice. Dle spracovani navhu pana ing Nedveda tomu vse nasvetcuje.

62 Jsem pro realizaci varianty č. 1, která není v bezprostřední blízkosti obytné zony.

63 Odsunutí nově projektované silnice dál od stávající obytné stavby, dle varianty 1

64 "jménem Pionýrské skupiny (Andrejšky 838) nesouhlasím s výstavbou účelové komunikace v místech mezi ulicemi Andrejšky a Šípková - navržená komunikace vede po pozemku v majetku zmíněné organizace - písemné vyjádření bude zvláště zasláno elektronicky na adresu starostky s žádostí o přednesení na zasedání zastupitelstva města. V úseku Andrejšky - Šípková je pro nás akceptovatelná případná výstavba pouze chodníku pro propojení uvedených komunikací (minimální zábor pozemku ve vlastnictví Pionýrské skupiny).

65 koncepce dopravy - varianta 1

66 "Dobrý den, reaguji jako výlučný vlastník pozemku parc. č. 378/10 v k.ú. Starý Plzenec, skrze který je uvažováno vedení prodloužení ulice Máchova (průtahová komunikace směr Plzeň-Černice). Proti tomuto záměru jsem se ohrazoval již v rámci územního řízení, kdy mé námítky byly zamítnuty, a proto aktuálně řeším přípravu žaloby proti schválenému územnímu plánu a jsem připraven bránit se soudně i proti případnému vyvlastnění.

Další připomínky mám k představené koncepci dopravy zpracované do tří variant ze strany projekční kanceláře D projekt, kdy jsem přesvědčen, že prakticky veškerá řešení mohou mít nedozírné důsledky pro dotčené obyvatele v JZ části města, a to v důsledku navýšení průtažné dopravy včetně nákladních vozidel či autobusové dopravy, neboť komunikace jsou označeny jako tzv. ""komunikace obslužné - MK-C"" a nikoli jako ""komunikace obytná zóna"".

Kategorie dle ČSN 73 6110– Projektování místních komunikací a Zákona o PK 13/1997 specifikuje funkční skupinu C následovně: obslužné komunikace ve stávající i nové výstavbě. Mohou jimi být i průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy. (Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a objekty. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých sídlech. Vedení MHD je možné. Na obslužných komunikacích mají být v co největší míře uplatněna zklidňovací opatření) viz.

<https://www.czrso.cz/clanek/kategorie-pozemnich-komunikaci-dle-csn/?id=1205>.

Návrh řešení, kdy je doprava ze Štěnovické ulice vedena ulicí Zadní do ulice K Lesu hodnotím jako nevhodný a nepřiměřeně zatěžující tuto lokalitu, neboť Zadní ulice by mohla být prodloužena vytvořením nové komunikace

myšleno jako obchvat horní části Andrejšek, jejíž vyústění by bylo až nad stávající zástavbou v nejvyšším bodě ulice Andrejšky, na kterou by navázala.

Návrh společnosti D projekt týkající se napojení ulice Jetelové na ulici Štěnovickou považují za rozumný a důvodný.

67 "Proč měnit zaběhnuté a funkční?

Proč zjednosměrnění ulic Jungmannova, Fričova a Lipová?

Na navržené a případně zrealizované zjednosměrnění ulic si časem každý zvykne a bude to nějak objíždět. To, co navrženou změnou najezdí rezidenti navíc, vykompenzuje tranzitní dopravu, které to má zabránit. A navíc začnou auta jezdit úplně všude a nejen v Jungmannově – Fričově – Kpt. Jaroše ..."

68 "Nesouhlasím s nově navrženou silnicí spojující ulice: Zadní, K Lesu

Tato plánovaná výstavba má sloužit jako řešení problémů s přeplněnou Máchovou ulicí. Z mého pohledu navrhované řešení rapidně zhorší bezpečnost v jiné oblasti Plzně a hustotu v Máchově ulici nevyřeší, protože tam lidé jezdí kvůli obchodu a budou tam jezdit i nadále.

Toto řešení přinese akorát zvýšení dopravy v jiné obytné zóně (Pod Hřištěm a Andrejšky). Tato oblast je klidová a odpočinková zóna Starého Plzně se sportovním areálem, příměstskými tábory, procházek přímo do lesa. V době covidové se prokázala hodnota této oblasti, kdy kolem proudilo velké množství lidí (malé děti s lidmi pejsky atd.)

Komunikace by tedy měla být typu: KOMUNIKACE - OBYTNÁ ZÓNA (MK-D1) + dořešení inženýrských sítí."

69 "Nesouhlasím s nově navrženou silnicí spojující ulice: Zadní, K Lesu. Tato plánovaná výstavba má sloužit jako řešení problémů s přeplněnou Máchovou ulicí, jako obchvat Starého Plzně.

Toto řešení přinese akorát zvýšení dopravy v jiné obytné zóně Pod Hřištěm a Andrejšky. Tato oblast je klidová a odpočinková zóna Starého Plzně se sportovním areálem, příměstskými tábory, procházek přímo do lesa.

V době covidové se prokázala hodnota této oblasti, kdy kolem proudilo velké množství lidí. Nemluvě o tom, že zde chodí malé děti s pejsky atd.

Navrhované řešení rapidně zhorší bezpečnost v jiné oblasti Plzně a hustotu v Máchově ulici nevyřeší, protože tam lidé jezdí kvůli obchodu a budou tam jezdit i nadále. "

70 "Připomínka. Občané žijící v ulici Kpt. Jaroše nesouhlasí s jakoukoliv úpravou dopravního značení v ulicích křižujících se s ulicí Kpt. Jaroše (pěší nebo obytné zóny), které by mohlo vést ke zrušení povinnosti dávat přednost zprava při jízdě ulicí Kpt. Jaroše. I vzhledem k šířce vozovky a relativní přímosti ul. Kpt. Jaroše se obáváme dalšího zvýšení rychlosti projíždějících vozidel."

71 Občané žijící v ul. Kpt. Jaroše žádají o zahrnutí plánovaného napojení ulic Boženy Němcové – Mikoláše Alše do Smetanovy, včetně propojení Máchovy ulice do ulice Bezručovy do zpracovávané koncepce Zklidnění dopravy ve Starém Plzni. Obáváme se, že při přetížení křižovatky Starý Plzenec náměstí (Smetanova – Husova) by mohlo docházet k obousměrnému objíždění přetíženého náměstí přímo přes Vilovou čtvrť, kde by nedošlo ke zklidnění dopravy, ale naopak k jejímu výraznému navýšení! Z výše uvedených důvodů žádáme o zjednosměrnění ulice Kpt. Jaroše směrem od ulice Heydukovy až po vyústění na ul. Radyňskou.

72 Z důvodu zbytečně vysoké rychlosti projíždějících aut žádáme v rámci projektu Zklidnění dopravy o zvážení úpravy šíře vozovky instalací obrubníků tak, aby šíře vozovky odpovídala prostředí zástavby rodinných domů, s jednostranným parkováním, omezenou rychlostí na 30 km/hod a zákazem vjezdu nákladních aut nad 7,5 t.

73 "Ve všech třech variantách koncepce JZ části města se objevuje silnice spojující ulici Lipovou a Jedlovou a měla by procházet klidovou zónou pod hřištěm. S takovou koncepcí zásadně nesouhlasíme z následujících důvodů:

1) Příložená analýza dopravy se navrhovaného tranzitního směru týká pouze v jednom případě z 10ti (Topolová - Sportovní) v počtu 3 auta denně. V tomto kontextu nám investice do nové silnice připadá jako zcela neopodstatněná.

2) Oblast kolem hřiště je všemi místními obyvateli vnímána jako klidová, sloužící odpočinku (kinologický klub, dětský tábor s mašinkou, procházky k lesu, cyklistická spojka). Je to volný prostor k bezstarostnému hraní dětí, v

zimě hojně využíván k zimním radovánkám. V této souvislosti nám připadá jakékoliv budování silnice jako velmi nevhodné a nebezpečné, které zničí velmi ojedinělý a přirozený přechod města do přírody.

3) Ještě se chceme vyjádřit k variantám dopravy: v konceptech není vůbec zmíněna logická propojka podél trati Bezručova-Riegrova, která by jednoznačně odlehčila transitu Jungamanova-Máchova, -Kapitána Jaroše, a tím vhodněji usměrnila dopravu do jihovýchodní části města za ulici Radyňská. Rozumíme konceptu jednosměrek v částech, kde je úzký průjezd, nikoliv na širokých ulicích, například ulici Jungmanova."

74 "Jungmannova – Fričova

Ve všech variantách jsou v ulicích Jungmannova a Fričova jednosměrky a navíc proti sobě. Pro mě i další lidi, bydlící v okolí, je to zcela nepochopitelné. Jediná v okolí široká Jungmannova ulice (bez většího množství zaparkovaných aut, téměř zde nepotkáte chodce), kde proti sobě jedoucí auta se krásně minou! V zimě je složité někdy v ulicích vůbec vyjet do kopce. Toto uspořádání dopravy vyvolá pouze další jiné a větší problémy v lokalitě, kdy budou auta složité kličkovat v užších ulicích (obytných zónách, kde se pohybuje více chodců). Neznám nikoho, kdo by tyto silnice využíval pouze k průjezdu či zkrácení cesty mezi Bezručovou ulicí a ulicí Radyňskou. Zatíží to také více ulici Kpt. Jaroše (zde proti sobě dvě auta jednoduše neprojedou, jelikož zde stále stojí zaparkovaná auta) a Ke Hřišti. Bohužel lidé, kteří v této lokalitě a i celkově ve Starém Plzenci bydlí, leckdy ani netuší tyto plánované změny, nemají přístup k internetu či to neumí najít. Chybělo zveřejnění variant například v RL."

75 "Plánovaná ulice „pod mašinkou - pod škvárovým hřištěm“ Z pohledu koncepce na papíře, když se člověk podívá na mapu, tak je umístění silnice pod mašinkou (Pionýrem), cvičákem pro psy i pod škvárovým hřištěm logické, uzavře to obydlenu oblast. Ale co tato silnice v průjezdu oblastí vyřeší? Rozhodně moc ne a spíše vidím(a nejen já) samé proti. Zejména v bezpečnosti a klidu v této části města. U dětského tábora, kde děti v létě spí, jí, jsou „v přírodě“ atd., aby kolem byl provoz aut? Nebo tam děti chodí do příměstského tábora či během roku do kroužků. Určitě by silnice s 50km/h výrazně narušila klid i bezpečnost dětí a samozřejmě i lidí bydlících v okolí! Nyní pěšina je hojně využívána k procházkám s dětmi i psy, kde netřeba se bát nechat děti jít samotné. V zimě zase pod škvárovým hřištěm je kopec velmi hojně využíván velkým množstvím dětí k sáňkování a bobování, což by silnice zde zcela znemožnila. Moc možností, kam jít poblíž s dětmi sáňkovat opravdu není a na ten jeden kopeček u lomu se opravdu všichni nevejdou. Navíc ve variantách s jednosměrkami v Jungmannově a Fričově ulici proti sobě, by z mého pohledu tato silnice moc neřešila. Jak se dostat z oblasti pod hřištěm do centra Starého Plzece, např. odvézt děti do školy, ZUŠky atd., určitě by to výrazně navýšilo dopravu v ulici Ke Hřišti a Kpt. Jaroše (kde ale parkují neustále auta a průjezd aut proti sobě není zrovna jednoduchý. A to ještě navíc nikde v oblasti nejsou ani chodníky a mezi auty chodí plno dětí do školy a zpět."

76 Plánovaná ulice Kaštanová, která má vést z Bezručovi ulice v napojení na ulici Máchovu, poté na ulici Lipovou a dále buď Ke Hřišti nebo Jedlová a K Lomu by byla jedinou průjezdnou silnicí v obou směrech, která by nebyla nijak přerušena v protisměru příkázaným jednosměrným provozem. Zcela jasně se tak nabízí jako okružní silnice, která by sloužila jako příjezdová nejen pro obyvatele Starého Plzece, kteří žijí po pravé straně Radyňské ulice (při pohledu ve směru na Losinou), ale i pro obyvatele horní části Plzece na levé straně Radyňské. Vzhledem k tomuto faktu lze očekávat poměrně hustý provoz. Tato ulice tak naruší klidovou zónu (dětský tábor, kynologický klub, fotbalové hřiště), snižuje hodnotu těchto rekreačních míst a také přestává být bezpečným místem, což je velkým problémem s ohledem na fakt, že se zde ve velké míře pohybují hlavně děti. Mnoho obyvatel Starého Plzece by muselo přes tuto frekventovanou silnici také přecházet, pokud by cílem jejich vycházek byl zdejší les. Z těchto důvodů se silnicí vedoucí v těsné blízkosti dětského tábora a kynologického tábora nesouhlasím.

77 "Vážení, obracím se na Vás v souvislosti s plánovanou koncepcí dopravy v jihozápadní části města Starý Plzenec, materiály k této akci zveřejněnými na webových stránkách města Starý Plzenec a výzvy k vyjádření veřejnosti do 12.3.2022. Od roku 2020 bydlíme s rodinou v domě v Lipové ul. 1436, takže se (nejen) nás daná problematika bezprostředně dotýká.

Pokud jde o samotnou koncepcí dopravy v jihozápadní části města Starý Plzenec navazující na změnu územního plánu účinnou od 1.12.2021, pak k této bych si dovolil jménem mým i některých sousedů položit několik dotazů a vznést i určité připomínky či náměty k zamyšlení. Úvodem je třeba upozornit na rizika, která jsou dle mého názoru spjata s případnými správnými žalobami, které mohou a dle signálů, které mám, zřejmě i velmi pravděpodobně budou uplatněny proti samotné změně územního plánu citované shora. Nemohu zcela objektivně posoudit, zda změna územního plánu byla dostatečně komunikována s občany ze strany odpovědných orgánů a zástupců města, nicméně osobně ji nevnímám jako úplně efektivní a odůvodněnou. Kde se již mohu vyjádřit poněkud objektivněji, je problematika plánované koncepce dopravy v jihozápadní části města Starý Plzenec, kde si myslím, že tato měla být s občany komunikována a zdůvodněna daleko masivněji a podrobněji

již od samotného počátku a opětovně děkuji za možnost se k této vyjádřit alespoň takto na základě určitých informací a materiálů, které město Starý Plzenec zveřejnilo na svých webových stránkách.

Nejprve musím uvést, že nikde nelze dohledat, alespoň mně se to nepodařilo, jaký je plánovaný rozpočet navrhovaných variant řešení 1 – 3 a jakou částku město Starý Plzenec bude muset uhradit v případě nuceného vyvlastnění některých pozemků, případně jejich částí, ke kterému by muselo v případě realizace kteréhokoliv z navrhovaných řešení dojít, pokud stávající vlastníci dohodu o odkoupení městem odmítnou. Předpokládám, že těmito informacemi město disponuje, nebo by alespoň dle mého názoru disponovat v této době mělo. V této souvislosti opětovně nemohu nepoukázat na další riziko uplatňování správních žalob proti případnému rozhodnutí o vyvlastnění či civilních žalob proti náhradovým výrokům. Opětovně v souvislosti se shora uvedeným postrádám jakékoliv vysvětlení a zdůvodnění, které by mělo být obsaženo v materiálech uveřejněných na webových stránkách města. Pokud se vrátím zpět k finančním prostředkům potřebných na vyvlastnění (části) pozemků od soukromých vlastníků a případnou realizaci některé z navržených variant, pak nelze neupozornit na již plánovanou revitalizaci části centra města, která je v havarijním stavu, či plánovou výstavbu haly (tělocvičny) v prostoru vedle základní školy, kdy jen tyto stavební akce, které osobně vnímám jako daleko potřebnější a především přínosnější, jistě zcela zásadním způsobem zatíží rozpočet města.

Dále mi dovoluete se zaměřit již na samotnou koncepci dopravy a její navrhovaná řešení. V materiálech, které město zveřejnilo na webových stránkách, jsem opětovně nenašel konkrétní odůvodnění, proč byla vůbec koncepce dopravy v jihozápadní části města Starý Plzenec vypracována, má nějakou souvislost s plánovanou developerskou výstavbou v prostoru ulic Máchova, Jabloňová a Štěnovická? Proč byly zpracovány právě 3 výše uvedené varianty, proč právě navrhovaným způsobem řešení, jaký je očekávaný benefit každé z variant a jaká jsou jejich rizika. Pokud jde o samotná měření provedená společností EDIP s.r.o., pak tyto mohu posoudit pouze jako laik s obecnou znalostí dopravní situace v dané oblasti čerpané z pozice osoby, která zde poslední 2 roky trvale žije a která se zde v průběhu výstavby rodinného domu od roku 2018 vyskytovala prakticky denně. Pokud mělo některé z navrhovaných řešení odlehčit z dle analýzy údajně přeexponovaným ulicím Kpt. Jaroše, Máchova a Jungmannova, pak je třeba poukázat na, dle mého názoru, nedostatečná a ne zcela přesvědčivě odůvodněná měření a z nich vyplývající závěry o intenzitě dopravy v daných lokalitách v exponovaných částech dne. Co již pak nelze ověřit vůbec, jak následný přepočítání na počet vozidel za celý den. Jen namátkou se jeví jako nereálný počet vozidel, která mají či měla projet ulicí Jungmannova za měřený den – 1355. To by znamenalo, že každou hodinu, a to včetně hodin nočních, projede ulicí více než 56 vozidel... Další zmíněnou lokalitou je ulice Máchova, která má být rovněž přetížena dopravou. Zde je především třeba poukázat na 2 prodejny potravin, kam budou jezdit zákazníci z širokého okolí bez ohledu na to, zda bude zachován dosavadní status quo či zvolena jedna z variant řešení. Předpokládám, že město muselo dát ohledně obou prodejen souhlasné stanovisko a je otázkou, zda je toto umístění optimální v husté obytné zástavbě.

Dále mi není zřejmý důvod, proč má vést ulicemi K Lomu, Andrejšky a plánovaného prodloužení Lipové ulice kolem pionýrského tábora obslužná komunikace, na kterou dle příslušné vyhlášky mohou vjíždět i autobusy a nákladní vozidla. Přece nemůže být záměrem města přivést tento druh dopravy do obytných částí obce. Jak město zaručí, že se tak nestane. Toto, dle mého názoru, nešťastné řešení se objevuje na více místech navrhovaných variant, a stává se ještě palčivějším a zásadnějším, pokud by měla být v souvislosti s plánovaným obchvatem obce Losiná opětovně otevřena i ulice Štěnovická. Má město k tomuto nějaké informace, které může komunikovat se širší veřejností? Jak bude případně řešeno, aby do některých ulic nevjížděla např. těžká stavební technika či kamionová doprava? Jak bude při případném prodloužení ulice Máchova zaručeno, že nebude používána dosud nezkolaudovaná komunikace v ulici Jabloňová, která dle katastru nemovitostí patří soukromé fyzické osobě. Rovněž postrádám podrobný rozbor a odůvodnění, jak budou řešeny výrazné výškové rozdíly ve svažitém terénu, jaká opatření a řešení budou přijata, aby nedošlo k zatopení pozemků ve svahu pod zamýšlenými komunikacemi. Pokud by mělo být jedním z důvodů navrhovaných řešení umožnění volného příjezdu vozidel IZS do dané lokality, pak k tomuto mohu opětovně pouze poznamenat, že jak vozidla RZS tak i HZS opakovaně do dotčených lokalit bez problémů jezdila a jezdí. Pokud se jen namátkou zaměřím na variantu č. 3, pak nelze pominout navrhované jednosměrné řešení ulic Máchova, Jungmannova a Fričova, které nese spíše snahu o téměř úplné vytlačení osobní automobilové dopravy z dané lokality, kdy takové řešení by se možná hodilo pro centrum Statutárního města Plzeň, ze kterého se již delší dobu vedení města Plzeň vytlačí automobilovou dopravu zcela legitimně, ale rozhodně není dobrým řešením pro jihozápadní část Starého Plzněce."

78 "Nesouhlasil bych ani s jednou variantou koncepce dopravy v jihozápadní části města, pokud by její realizace ovlivnila již schválené usnesení ZM ze dne 21.2.2022 o zklidnění dopravy v Máchově ulici. Jen pro upřesnění, bylo schváleno zjednosměrnění Máchovy ulice ve směru od Radyňské po Erbenovu a prodloužení stávající obytné zóny v Máchově ulici o část mezi ulicemi Heydukova - Erbenova.

Zajímá by mne datum realizace již odsouhlaseného projektu o zjednosměrnění Máchovy ulice a prodloužení stávající obytné zóny až po ulici Erbenova.

V návrzích koncepce dopravy v jihozápadní části města mne zaujalo možné odlehčení dopravy ve středu vilové čtvrti vybudováním komunikace podél hřiště a propojení Radyňské a Bezručovy ulice.

79 "První připomínka : Byla jsem na zasedání ZM 21.2.22, kde se odsouhlasila žádost obyvatel na zklidnění dopravy v Máchově ulici podle již hotového projektu z minulého roku. Z ní vyplývalo, že její zjednosměrnění bude z ulice Radyňská do ulice Erbenova ve směru na západ. Zároveň bude tahle část, jako obytná zóna. Jsou tu 3 návrhy a není to v nich pro ostatní obyvatele zviditelněno, např. jako dodatek. Proto moje připomínka bude možná již neaktuální, ale přesto ji píšu.

Další připomínka : jak se bude v obytných zónách řešit parkování tam, kde je zeleň? A jak se bude řešit tam, kde parkovací místa vyznačena nebudou, ale je tam také zeleň? Parkování je jedna z věcí, na kterou byste se měli v celkovém návrhu zaměřit.

Aut přibývá a parkuje se převážně na městské zeleni. Krátkodobé zastavení by tak nevedlo, ale dlouhodobé parkování ztuhne půdu, která brání vsaku vody. To se děje jak v trávnicích, tak u stromů. Při deštích pak rychle voda steče a bere s sebou i štěrky, kterým si mnozí takovou travnatou plochu zpevňují. Což s sebou přináší větší prašnost. Většina obyvatel ale má na svých pozemcích místo k parkování, jen je nic nenutí k tomu ho používat. Možná by stálo za to mít příjem na údržbu zeleně z poplatku za parkovací stání venku.

80 "Navržené varianty převedou značnou část dopravy z Bezručovy ul. do nově plánované silnice (průtahy) pod Kynologickým klubem. Do míst, kde se pohybuje velké množství hrajících si dětí i dospělých chodících zde na procházky. Dále zde děti např. v zimě sáňkují z kopce pod škvárovým hřištěm, což by bylo tímto znemožněno. Silnice by měla vést mezi obytnou zónou, kde si děti mohou hrát i na ulici, a místy volnočasových aktivit (Plzeňská železnice, Kynologický klub, fotbalové hřiště), což mi nepřijde dobré, protože do klidné části se najednou zasadí silnice, po které bude celkem hustý provoz s dovolenou rychlostí 50 km/hod. Směrem k lesu by se mělo spíše vše klidnit a ne tam vést jednu z nejvytíženějších silnic této oblasti. S tímto návrhem, konkrétně se silnicí vedoucí pod Kynologickým klubem, nemohu souhlasit. Navíc jednosměrka ve Fričovo ul. a v části ul. Jungmannovo místo rozmělnění dopravy způsobí její soustředění do jedné trasy. Ve spojení s jednosměrným výjezdem z Jungmannovo ul. do Bezručovy ve var. 3 mi přijde zcela zbytečné. Přijde mi to, že tam jsou nakresleny jen tak, aby se neřeklo. Ale opodstatnění nebo logiku v tom nevidím. Místo toho, aby se každý dostal domů co nejkratší trasou, bude muset kvůli tomu objíždět několik bloků."

81 Nebudu posuzovat navrhované vedení každé ulice, zdá se mi ale zásadní, že se na zastupitelstvu mluví stále jen o koncepci dopravy, ale skoro vůbec ne o koncepci života v této čtvrti. Auta sem jezdit budou vždy, ale měla by sem jen zajíždět a ne kvůli tranzitu. "Klikaté" cesty dané jednosměrkami vůbec nevedí - tranziti sem raději nezajedou, neb je to pomalé, a ostatní budou vnímat chodce a cyklisty. Celá čtvrť by měla být "pomalá", takže určitě žádná rychloprůjezdná Máchovka nebo Jungmanka. Všichni, kdo tu žijí, by měli začít vnímat a pracovat u sebe na tom, aby tu mohlo jít i jejich nebo třeba sousedovic dítě bezpečně. Odklonění tranzitu z čtvrti navíc nemusí znamenat zhoršení dopravy v Bezručově atp. - stačí dát do (celého??) města (hlídanou) 30km/hod - inspirací by mohl být hlavní příjezd z Čech do Řezna - pomalý a tedy relativně tichý a bezpečný. Dostavět příjezd od Plzně Kaštanovou ulicí je dobrý nápad, to určitě příjezdy/odjezdy ze čtvrti rozřadí. Naopak ty další nové vjezdy navrhované projektantem mi přijdou přitažené za vlasy. Děkuje mnohokrát všem, kdo se snaží o zlepšení stavu. 21. století snad konečně zavítá i do Plzně:)

82 "Vážení, po seznámení se s koncepcí dopravy v JZ části města jsem vyrozuměla, že z Máchovi ulice se má stát prakticky průtažná komunikace, po které mohou jezdit vozidla nákladní i autobusové dopravy. Vzhledem k tomu, že prakticky veškeré komunikace nově zakreslené v této části města jsou totožného charakteru, ptám se, jakým způsobem město zaručí, že si přes klidnou obytnou část města nebudou zkracovat cestu ve směru od Olympie na Nepomuk a naopak právě nadměrná vozidla a nebude tedy vedena autobusová doprava? Jaké výhody skýtají jednotlivé návrhy řešení dopravy ve třech variantách? Nikde jsem nevyrozuměla, co má být jejich přínosem.

Počítají variantní řešení fakticky i s místními odlišnostmi, jako je elektrické vedení protínající zamýšlené prodloužení Máchovi ulice, sklon terénu, ale např. i vykáčení velké části lesa?

Jak hodlá město zaručit, pokud dojde k prodloužení Máchovi ulice, že soukromý pozemek, který užívají obyvatelé Jabloňové ulice, nebude v budoucnu užíván ostatními řidiči při průjezdu Máchovi ulicí? Jak toto město plánuje vymáhat?

Na listopadovém zastupitelstvu byl zmíněn záměr, že protnutí Máchovi ulice s Jabloňovou může sloužit např. pouze pro obsluhu IZS atp. V žádné ze tří nyní navržených variant toto není uvedeno, proč?
V jakém časovém horizontu je se stavbou komunikací počítáno? Jaký je návrh rozpočtu a způsobu financování?

83 Z důvodu bezpečnosti v obytné čtvrti a očekávanému zvýšení provozu navrhuji zpomalení rychlosti na 30 km/h a osazení zpomalovacích retardérů.

84 "1. při realizaci Kaštanové ulice bude velice důležité zajištění přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, v současné době je ul.Štěnovická hojně využívána k procházkám značného množství lidí a jako cyklotrasa - zpřístupnění Andrejšek a lesů pod Radyní
2. vyřešení průjezdnosti ul.Štěnovická - krajnice ve velice špatném stavu a je bez chodníků
3. nemyslím si, že je vhodné zjednosměrnění ul.Lipová "

85 Absolutně nesouhlasím ani s jednou možností! V případě realizace jedné z navrhovaných možností, povede tato změna k velkému chaosu pro majitele nemovitostí i návštěvníků města. Proč se neoznačí pouze Máchova ulice? Proč nejsou chodníky v Máchově ulici, kde tato ulice patří k nejvíce navštěvovanější ulici v Plzenci z důvodu dvou obchodů?

86 "Dopravu ve čtvrti rozhodně nepovažujeme za přetíženou. Jednosměrný provoz ve Fričově a Jungmanově ulici je naprostý nesmysl - ulice jsou dostatečně široké. V případě jednosměrných ulic budou obyvatelé horní části čtvrti muset kličkovat přes několik křižovatek a dopravu to naopak bude komplikovat, auta se budou muset několikrát rozjíždět.
Pro zvýšení bezpečnosti provozu by bylo vhodnější omezit rychlost a upozornit (především pro cizí návštěvníky čtvrti), že zde platí přednosti zprava."

87 V analýze dopravy je pozornost věnována POUZE automobilové dopravě, nicméně ulice Máchova je intenzivně využívána i pěšími, především dětmi docházejícími do školy. V koncepci dopravy je pěší doprava zcela opomenuta, chybí návrhy přechodů a chodníků.

88 V koncepci dopravy nejsou uvažována žádná opatření pro celkové zklidnění dopravy, jako je zóna s dopravním omezením rychlosti na 30km/h, okružní křižovatky v místech křižovatek pěti ulic, zpomalovací prahy, vymezení jízdních pruhů pomocí obrubníků, vytyčení parkovacích míst a omezení stání na městské zeleni.

89 Navrhované jednosměrné vyústění ulice Čachna do ulice Máchova je prakticky osobním automobilem neprůjezdné. Důvodem je příkrý sklon napojení a špatné rozhledové poměry v křižovatce.

90 Obslužné komunikace, zejména nově navrhované komunikace pod Plzeňskou železnicí a fotbalovým hřištěm, jsou navrhovány bez dalších analýz jejich dopadu na intenzitu provozu v oblasti.

91 Všechna navržená řešení usměrňují dopravu na Plzeň z celé vilové čtvrti do jednoho místa - prodloužení ulice Máchova. Nyní je napojení vilové čtvrti na Plzeň rozloženo do Jungmannovy a Lipové. Kdyby se stávající dopravní tepny (Lipová, Jungmannova) zachovaly (obousměrně) a přidala vypadovka prodloužením ulice Máchovy, tak se doprava rovnoměrně rozloží a nevznikne jedno úzké hrdlo na celou vilovou čtvrť, cílem by mělo být odvézt dopravu ze čtvrti nejkratší možnou trasou, což by směřování veškeré dopravy do prodloužení ulice Máchova nesplňovalo a zbytečně zatěžovalo obyvatele znečištěním ovzduším, hlukem atd.

92 "My obyvatelé Lipové ulice mezi ulicemi Bezručovou a Štěnovickou souhlasíme s navrhovaným zjednosměrněním Lipové ulice, a to z důvodu nepřehledné křižovatky Lipová/Bezručova.
Dále souhlasíme s ponecháním ulice Topolová obousměrnou a dlouhodobě podporujeme výstavbu ulice Kaštanová. Stejně tak podporujeme prodloužení Máchovy ulice směrem k Plzni a její napojení na zmíněnou Kaštanovou. Co se týká ulice Štěnovická jsme rozhodně pro její zobousměrnění dle variant 2 nebo 3.

93 V jednotlivých variantách Koncepce dopravy jsou bez dalšího odůvodnění naprosto nekonceptně řešeny obytné zóny. Ulice Jetelová a Heydukova jsou v části řešeny jako obytné zóny a v části jako obslužné komunikace.

94 Analýza dopravy předpokládá, že hlavní tranzitní směry jsou mezi body C, E, D -> Z, tj. od ulice Radyňská k ulici Bezručova. Namísto hledání příčin tohoto tranzitu (návštěva obchodů nebo objížďení

železničních přejezdů) je navrhována nová tranzitní trasa (ulice Kpt. Jaroše / Sportovní, fotbalové hřiště, Lipová, Máchova, která namísto snížení tranzitní dopravy tuto dopravu ze směru na východ od ulice Radyňská přitáhne.

95 Nesouhlasím s tím, aby v lokalitě pod pionýrským táborem, cvičišťem pro psy a dále pod škvárovou plochou byla vybudována silnice. Jedná se o klidnou lokalitu, kterou využívají děti, pionýři, fotbalisté, turisté... Neshledávám potřebu zde budovat silnici, natož obousměrnou. Nehledě na to, že zde na ni není dostatek místa.

96 "Nová koncepce dopravy, dle našeho názoru, pouze zkomplikuje život spoustě lidem. Negativa vysoce převažují nad pozitivy. Došlo by ke zhoršení dopravy, bezpečnosti obyvatelstva a ještě se zbytečně utratí spousta peněz.

Máme několik dotazů:

Jak se budou řešit obytné zóny, aby byly v souladu s platnou legislativou? (Chodníky, parkovací místa - jak by se řešil jejich počet a umístění)

Jaké by byly celkové finanční náklady (umístění nových značek obytná zóna, jednosměrná ulice, zakreslení parkovacích míst, nové silnice...)? Mnoho malých uliček se stane frekventovanějšími, i když jejich současný stav tomu neodpovídá - šířka vozovky bez chodníků, kvalita vozovky... Počítá se ve finančním plánu i s opravou těchto ulic? Jestli ano, o které ulice se jedná?

Nová silnice mezi ulicemi Jedlová a Andrejšky kolem pionýrského tábora se nám zdá jako neefektivní vynaložení veřejných financí. Nehledě na zvýšení nebezpečnosti pro děti v pionýrském táboře.

Díky novým návrhům dojde k zvýšení rychlosti v ulicích vedoucích východo-západním směrem (např. Čelakovského, Máchova, Kapitána Jaroše...). Dnes přednost z prava omezuje rychlost dopravy. Řidiči v těchto ulicích by nemuseli zpomalovat a došlo by tedy k zvýšení rychlosti. Tyto silnice by byly více nebezpečné (i s ohledem na současný stav ulic - absence chodníků, šířka a kvalita vozovky).

Děkujeme, že podnikáte kroky k vylepšení situace ve Starém Plzenci, ale tato nová koncepce je zbytečně masivní. Pokusme se zamyslet, jak vyřešit současné problémy jednodušeji.

97 Z nabízených variant preferujeme variantu 2, která zobousměrňuje Štěnovickou ulici a méně komplikuje dojíždění. Děkuji

98 "Dobrý den, tímto vyjadřuji důrazný nesouhlas a nespokojenost s výstavbou nové obslužné komunikace, která má spojovat ulice Andrejšky, Šípková a Na Hřišti a to hned z několika závažných důvodů.

Ve zmíněných přilehlých ulicích žijí bez výjimky jen rodiny s malými dětmi a takto navržená komunikace bude významně ohrožovat bezpečnost dětí žijících v přilehlých ulicích (Andrejšky, Šípková, Ke Hřišti), kde si spousta malých dětí hraje a tráví volný čas.

Nový úsek mezi ulicemi Andrejšky a Ke Hřišti je navržen jako rovný úsek a mám oprávněnou obavu, že max. rychlost nebude dodržována. Toto bude ohrožovat bezpečnost dětí v místní lokalitě a matek s kočárky. Rozhled pro malé dítě např. z ulice Šípkové nebude vůbec přehledný a může dojít k závažné nehodě.

Dalším důvodem je, že lokalita slouží jako rekreační oblast. Nachází se zde cvičiště pro psy a pionýrský tábor. Nová obslužná komunikace bude výrazně narušovat ráz této rekreační oblasti a bude významně zvyšovat hlučnost v lokalitě. Hlučnost bude zásadní problém pro psy na cvičišti a malé děti na pionýrském táboře, kteří tráví čas u plotu se sousedící navrženou komunikací.

V současné době slouží lokalita jako přirozená pěší, velmi poklidná spojnice pro obyvatele města, kteří jdou na procházku do lesa pod Radyní, lidi v důchodovém věku, matky s kočárky, rodiče s dětmi, malé fotbalisty a sportovce, kteří tudy chodí z tréninku. Ostatní komunikace v horní části Starého Plzence nemají až na výjimky ani chodník! Ptám se oprávněně, kdy obyvatelé města budou bezpečně chodit? O tuto přirozenou klidnou spojnici v rekreační oblasti obyvatelé města Starého Plzence kvůli výstavbě silnici navždy přijdou.

Obslužnost města bude na míru dostatečná, pokud nebudou realizovány jednosměrné ulice v ulicích Fričova a Jungmanova, které z hlediska dopravy města nedávají žádný rozumný smysl. Ulice jsou dostatečně široké pro oboustranný provoz. Jednosměrné ulice budou zvyšovat dopravní komplikace, riziko dopravních nehod a zmatek na křižovatkách napojených na jednosměrné ulice.

Navrhuji a doporučuji místo komunikace vystavět zpevněný chodník sloužící pro všechny obyvatele Starého Plzece.

99 "Dobrý den, tímto vyjadřuji důrazný nesouhlas a nespokojenost s výstavbou nové obslužné komunikace, která má spojit ulice Andrejšky, Šípková a Na Hřišti a to hned z několika závažných důvodů.

Ve zmíněných přilehlých ulicích žijí bez výjimky jen rodiny s malými dětmi a takto navržená komunikace bude významně ohrožovat bezpečnost dětí žijících v přilehlých ulicích (Andrejšky, Šípková, Ke Hřišti), kde si spousta malých dětí hraje a tráví volný čas.

Nový úsek mezi ulicemi Andrejšky a Ke Hřišti je navržen jako rovný úsek a mám oprávněnou obavu, že max. rychlost nebude dodržována. Toto bude ohrožovat bezpečnost dětí v místní lokalitě a matek s kočárky. Rozhled pro malé dítě např. z ulice Šípkové nebude vůbec přehledný a může dojít k závažné nehodě.

Dalším důvodem je, že lokalita slouží jako rekreační oblast. Nachází se zde cvičiště pro psy a pionýrský tábor. Nová obslužná komunikace bude výrazně narušovat ráz této rekreační oblasti a bude významně zvyšovat hlučnost v lokalitě. Hlučnost bude zásadní problém pro psy na cvičišti a malé děti na pionýrském táboře, kteří tráví čas u plotu se sousedící navrženou komunikací.

V současné době slouží lokalita jako přirozená pěší, velmi poklidná spojnice pro obyvatele města, kteří jdou na procházku do lesa pod Radyní, lidi v důchodovém věku, matky s kočárky, rodiče s dětmi, malé fotbalisty a sportovce, kteří tudy chodí z tréninku. Ostatní komunikace v horní části Starého Plzece nemají až na výjimky ani chodník! Ptám se oprávněně, kdy obyvatelé města budou bezpečně chodit? O tuto přirozenou klidnou spojnici v rekreační oblasti obyvatelé města Starého plzece kvůli výstavbě silnice navždy přijdou.

Obslužnost města bude na míru dostatečná, pokud nebudou realizovány jednosměrné ulice v ulicích Fričova a Jungmanova, které z hlediska dopravy města nedávají žádný rozumný smysl. Ulice jsou dostatečně široké pro oboustranný provoz. Jednosměrné ulice budou zvyšovat dopravní komplikace, riziko dopravních nehod a zmatek na křižovatkách napojených na jednosměrné ulice.

Navrhuji a doporučuji místo komunikace vystavět zpevněný chodník sloužící pro všechny obyvatele Starého Plzece.

100 Pokud správně chápou, tak má dojít podle všech třech návrhů k úpravě křižovatky Jungmannova X Bezručova (Žižkova). Pokud se bude vyjíždět ze Štěnovické do Bezručovi, tak si myslím, že to bude velmi nebezpečné. Ze Štěnovické není dostatečně v čas vidět vozidla jedoucí z centra, protože není vidět pod most. Proč se vůbec bude zde dělat tato úprava?

101 Koncepce dopravy moc nedává smysl. Ani jedna verze není logická. A jen ztíží se dostat z okolních silnic na hlavní. Například z májové se bude kličkovat dokola...

102 "Koncepce dopravy v JZ části Starého Plzece. Při přečtení tohoto názvu jsem měl radost, že se začnou řešit problémy spojené s dopravou a dopravním provozem i celkovým chováním občanů v ulicích našeho města. Že se konečně řekne, kde je chodník, kde je zelený pás, kde je možné parkovat a kde není. Bohužel byl tento honosný název zúžen pouze na průjezd aut. Z předložených návrhů jsem nezjistil, co bylo hlavním vodítkem pro uspořádání automobilové dopravy jednotlivých variant. Chybí mi kromě zastaralého průzkumu intenzity jízd aut (2015) i hodnocení jednotlivých ulic a to především z hlediska jejich konstrukce (zda jsou postaveny, případně upraveny pro těžkou, středně těžkou či lehkou automobilovou dopravu). Také zde není uvedeno, jaká je šíře jednotlivých ulic. Zde by měla být uvedena i vybavenost ulice (chodník po jedné straně, po obou stranách, zelený pás, parkovací místa, typ zástavby i rušivé prvky infrastruktury). Rovněž by zde bylo na místě zhodnotit i historické poslání ulic (hlavní, spojovací, obslužná, tranzitní). Z těchto podkladů by pak měl vzniknout případný plán, koncepce.

Z hlediska historického byly budovány ulice v jihozápadní části Starého Plzece tak, že ty vodorovné s větší únosností jako spojující celou oblast, jako hlavní. Ty svislé jako spojovací pouze pro lehkou osobní automobilovou dopravu. Tyto ulice byly nejprve kryty pouze „Plzeňským asfaltem“ šmandou a poté upraveny asfaltovým povrchem bez základních podkladových vrstev. Výjimkou ze svislých ulic byla ulice Jungmannova, která ve své době byla poslední v daném bloku zástavby.

Při rekonstrukci Radyňské ulice byly, z málo pochopitelných důvodů, na začátku vjezdu do ulic Čelakovského a Máchova umístěny značky obytná zóna, bez toho, že by byly dodržovány. Občané si zvykli, že při vjezdu a

výjezdu z této takzvané obytné zony jim přibyl jeden problém- přejetí zpomalovacího pásu. Jinak se chovali jako v ostatních ulicích bez tohoto omezení včetně rychlosti, parkování, přednosti jízdy. Ve své podstatě došlo ke zhoršení.

Pro připomenutí: Obytná zóna je ulice vytvořená s ohledem na zájmy chodců a cyklistů, je navržena jako prostor sociální interakce či dětských her. Mohou sem vjíždět i motorová vozidla, ale pouze omezenou rychlostí, s ohledem na pěší. Obytné zóny jsou navrženy tak, že pěší, cyklistická a motorová doprava zde nejsou odděleny. Parkování je vozidlům povoleno jen na určená parkovací místa.

Co z toho bylo splněno před osazením značek???

V předloženém projektu je i řada jednosměrných ulic.

Jednosměrné silnice (ulice) se nacházejí převážně v sídelní zástavbě, výjimečně i mimo ni. Vyznačují se zejména buď na komunikacích tak úzkých a nepřehledných, že není možné bezpečné vyhnutí protijedoucích vozidel, nebo za účelem zvýšení počtu parkovacích míst v městských ulicích.

I zde jsem přesvědčen o tom, že ve většině navržených jednosměrných ulic není důvod pro jejich zřízení.

V projektu by každá navržená obytná zóna i jednosměrná ulice měla být zdůvodněna, protože se jedná o mimořádnost vymykající se z běžného stavu. Pak je o tom možné diskutovat. Takto je předložená koncepce pouze třemi obrázky, které při realizaci kteréhokoliv předloženého návrhu obyvatelům dané oblasti znepříjemňuje každodenní život a nikterak nepřispívá k jeho zlepšení.

Závěrem chci říci, že myšlenka vytvoření koncepce dopravy v ulicích našeho města je jednoznačně správná. Je nutné pro každou ulici konkrétně a jasně říci, jak má tato ulice vypadat.

Ulice je veřejné prostranství v zastavěné části obce, kterou obvykle tvoří obytné domy a další stavby uspořádané kolem místní komunikace tvořené vozovkou lemovanou chodníky.

U každé ulice je nutné říci, zda je zde chodník, na které straně ulice. Zda má ulice zelený pás a po které straně. Zda je zde vozovka pro auta a její šíře a zátěž. Zda je zde možno parkovat a za jakých podmínek. Jaká jsou zde dopravní opatření. Pokud je v ulici u soukromého pozemku skalka, vysázené keře, apod. je nutné říci jaký je přístup obce k obsazení veřejného prostranství soukromou osobou. Zda je zde nějaký právní vztah (pronájem, dohoda, apod.)

V případě takového přístupu k ulicím je pak možno vypracovat seriózní koncepci dopravy v obci.

Přístupem ke zpracování koncepce (možná je to špatným zadáním), který byl veřejnosti předložen, je nějakým způsobem jen řešen problém, který vznikl na základě požadavků nátlakové skupiny občanů z Máchovy ulice. Dá se předpokládat vytvoření dalších nátlakových skupin z ostatních ulic, kde občané sice chtějí jezdit autem a nejlépe parkovat před svým domem, ale nechtějí, aby zde jezdila ostatní auta.

Z předložené koncepce je přínosem návrh na zbudování nové ulice Kaštanové v návaznosti na Máchovu, která by umožňovala odbočit autům jedoucím do jihozápadní zástavby již na začátku Starého Plzně. Považují, za vhodné ji zařadit do investičních akcí v nejbližším období.

103 "Dobrý den, ráda bych připomínkovala 3 návrhy dopravy v Plzni. Ve všech třech variantách jsou ulice Fričova a Jungmannova zakresleny jako jednosměrné běžící proti sobě. Z naší ulice se jedná o nejméně využívanou spojku pro sjezd do města - odvezení dětí do školek a škol, odjezd do práce v Plzni i do Plzně. Klíčováním mezi jednosměrkami v obytné zóně (v zimě po kluzké zámkové dlažbě) nepovažujeme za ideální. Nehledě k tomu, že na těchto silnicích se těžko vyvinou 2 auta vlivem zpomalovacích prvků a parkovacích míst. Z našeho pohledu by bylo nejlepší, aby ulice Fričova a Jungmannova zůstaly průjezdné v obou směrech (tyto 2 ulice jsou široké a provoz na nich je bezproblémový a pokud by byly jednosměrné, bude to znamenat větší zatížení užších okolních silnic)."

104

Vážená paní starostko, Vážení zastupitelé města, v nedávné době mě začali oslovovat nejen členové naší organizace, tj. Pionýrské skupiny Starý Plzenec, ale i obyvatelé, bydlící v blízkosti areálu již zmíněné pionýrské skupiny. Důvodem bylo, že se jim do rukou dostaly nějaké dokumenty, řešící, respektive navrhuující jakousi novou obslužnou komunikaci, a to v prostoru mezi areálem naší skupiny a jednotlivými parcelami, spojující ulice Andrejšky - Šípková - Ke hřišti.

No mezi hranicemi parcel, to není až zas tak pravda, neboť navržená komunikace na začátku (Andrejšky - Šípková) je navržena na pozemku, který je ve vlastnictví Pionýrské skupiny.

Pravděpodobně historicky někdo navrhoval dopravní koncepci ve smyslu pohledu, že se v dané lokalitě nachází nějaký volný prostor mezi ploty (plot l. objektu bydlení a plot areálu PS) a tak proč tam nenavrhnout komunikaci.

Asi se někdo tenkrát nezaobíral prověřením skutečných hranic pozemků, jinak danou koncepci ani takto nenavrhl.

Ohledně tohoto návrhu koncepce, bylo již v minulosti vedeno několik jednání - kdysi dávno ještě vedoucí Pionýrské skupiny - p. František Křížek vydal jakožto statutární orgán, záporné stanovisko, tedy nesouhlas s výstavbou navržené komunikace.

V roce 2006, kdy jsem již ve funkci statutárního zástupce PS byl já, na stejné téma, respektive problém Jsem vedl diskusi s bývalým místostarostou, RNDr. Václavem Hákem. I já jsem vyjádřil nesouhlas s výstavbou komunikace. A to bylo ještě v době, kdy na prostoru mezi naším areálem a komunikací Andrej šky (dříve Pionýrů) neexistovala zástavba, jak je tomu dnes. V té době teprve probíhalo rozparcelování daného pozemku na stavební parcely, tudíž naše nesouhlasné stanovisko bylo možné respektovat a na základě tohoto upravit i parcelování původního pozemku (číslo původního pozemku si již neapamatuji).

Následně jsme po nějaké době vyjadřovali souhlas s výstavbou nového rodinného domku na pozemku p.č. 351/4, kdy dle předloženého výkresu, hranice areálu PS a hranice uvedeného pozemku spolu sousedí, tudíž není jasné, kam by se navrhovaná komunikace vešla? Po nějaké době jsme vedli diskusi, zda si dobře vybavuji, i s Vámi, paní starostko, kdy jsme hledali nějaké kompromisní řešení. Z naší strany nebyl problém vyjít vstříc, ale v tom smyslu, že jsme ochotni vstoupit do společného jednání (Pionýrská skupiny X Město Starý Plzenec) s tím, že řešení přístupu v dané lokalitě bude řešeno chodníkem mezi plotem pozemku p.č. 351/4a hranicí našeho pozemku (p.č. 351/1)- respektive dojde tedy k zaberu části našeho pozemku (cca 2m šíře) právě pro potřeby výstavby chodníku. K nutnému záboru našeho pozemku by tedy došlo pouze v nezbytně nutné délce, a to v místě společné hranice obou uvedených pozemků - asi tak 10m, ostatní pozemky pro potřeby chodníku, již jsou ve Vašem majetku.

Navrhovali jsme i náhradu zabraného pozemku formou směny a to směny za část pozemku p.č. 345/33, který má v současné době pronajata Plzeňská železnice, za účelem provozování své úzkorozchodné železnice. A ještě připojuji názory mých kolegů, členů Pionýrské skupiny a Plzeňské železnice : Propojení ulic Lipová a K Lomu nepřinese zklidnění dopravy ale naopak nárůst. V tomto území jsou rodinné domy, je zde převaha slepých ulic, které negenerují tak intenzivní dopravu. Zprůjezdněním oblasti pod kynology a táborem se nabídne spojení, které před tím nebylo. Není vhodné toto klidové území ztraktivňovat individuální dopravě. Pokud propojit, tak maximálně formou klasického chodníku s cyklostezkou. To si nevyžádá velké stavební úpravy a výkupy pozemků. S ohledem na normovanou šířku komunikace v novém územním plánu vedenou pod číslem 052a-P, dojde k zásahu do areálu tábora Pionýra Starý Plzenec a do tělesa předváděcí úzkorozchodné trati Plzeňské železnice z.s. Nutno podotknout, že roční návštěvnost akcí PZ přesahuje 3000 osob převážně rodiny s dětmi. Vedení komunikace je na zmíněném pozemku 351/1 je nevhodné i v samé podstatě územního plánu, jde o lokalitu pro hromadnou rekreaci.

105

Ke konceptu dopravy mám pár námětů:

1. Svedení dopravy od Bezručovy ulice, přes Štěnovickou do Máchovy ulice vidím jako velmi těžko proveditelné. Majitel pozemku pan Levora (křížení Máchova, Jabloňová) mě kontaktoval několikrát při projednávání územního plánu, a obávám se, že tento kus pozemku může skončit až u ústavního soudu.
2. Předkládať propojení ulice Riegrovy s ulicí Zizkovou pod tratí dokonce na dvou místech se mi zdá nerealizovatelné s ohledem na zvojkolejnění trati a finanční náročnost takového řešení. Při projednávání možného zrušení úrovnového přejezdu na Radyňské, zástupci dráhy hovořili o stovkách milionů a od mimoúrovňového knžení upustili. Domnívám se, že ani jedno z pánovaných dopravního propojení ulic Riegrova a Zizkova nebude mít vyhovující levostranné rozhledy. Kdo někdy vyjížděl ze zpevněné plochy od bankomatu u č.p. 627, ví jak je to nebezpečné místo.
3. Svedení dopravy Riegrovou ulicí přes areál bývalé SUŠ do Dvořákovy ulice vnímám jako ne příliš šťastné řešení a ohledem na celistvost tohoto areálu a jeho značné znehodnocení tímto zásahem. Jedná se o poměrně hodnotné pozemky v blízkosti centra města, které je možné využít smysluplněji než je přetnout komunikací.
4. Pokud bude nutné rozptýlit dopravu Dvořákovou ulicí, pak by bylo na místě realizovat toto fonnou obytné zóny, protože úsek Dvořákova-Erbenova a Erbenova -Čelakovského, jako obytná zóna již léta prakticky funguje. Je zde celoročně silný provoz chodců (dětí, matky s dětmi) směřujících na DTJ. V podstatě od Čelakovského ulice maminky děti vypustí Erbenovou ulicí a dále Dvořákovou až k DTJ, stejně tak dětina prknech tady jezdí jak kdyby ulice byla jejich... Zjednosměnění části Jungmannovy ulice převede dopravu ve směru na Plzeň pouze o ulici dál do Erbenovy a Dvořákovy.
5. Ať se dívám na ty tři navržené varianty z jakéhokoli v úhlu, tak mi z toho vychází jediné, obyvatelé Starého Plzně se promění v „zajíce“ kličkující změní jednosměrek a obytných zón, aby se dostali do práce a domů, neustále brždění a akceleraace, výsledkem může nakonec být ještě více znečištěné ovzduší ve městě a ještě více dopravy na náměstí a na Radyňské, protože to bude nejjednodušší.

106 Žádost o zařazení bodu k projednávání na příští schůzi Zastupitelstva města Starý Plzenec

Vážený zastupitelé a rado města Starý Plzenec,

Ráda bych požádala, aby na příští schůzi Zastupitelstva města Starý Plzenec byla projednána změna územního plánu v oblasti nově plánované Kaštanové ulice a nově vzniklého napojení

Máchovy ulice v JV okraji města.

Na posledním zasedání zastupitelstva Starý Plzenec jste občanům předložili Koncepci dopravy pro JV část města. Zde ve variantě I byl uveden návrh, že nová komunikace Kaštanové ulice nebude vedena v těsné blízkosti současných rodinných domů, ale bude odsazena až za pozemky, novým územním plánem určené k výstavbě obytných domů. Na pozemcích, kde se plánuje napojení Kaštanové a Máchovy ulice, nyní probíhá rozdělování pozemku na stavební parcely dle nové podoby územního plánu, příprava k zasíťování a nejspíš k jejich prodeji. Je proto nutné rozhodnout o podobě Kaštanové ulice a jejím napojení na Máchovu ulici co nejdříve, jelikož v pozdější době to již nebude možné. Žádám tedy o zařazení bodu projednávání změny územního plánu v této lokalitě již na příštím zasedání Zastupitelstva města Starý Plzenec 21. března 2022.

107

Koncepce dopravy v jihozápadní části města - připomínky

Dobrý den, jako vlastník nemovitosti ve městě Starý Plzenec bych se rád vyjádřil k plánovanému zklidnění dopravy v jihozápadní části města. Ve všech představených variantách je pouze část ulice Čelakovského (blíže k Radyňské) plánována jako jednosměrná. Navrhuji, aby ulice Čelakovského byla jednosměrná již od ulice Jungmannova, nebo alespoň od ulice Sladkovského (průjezdný směr od Jungmannovy k Radyňské).

Zdůvodnění:

1. Navrhovaným řešením dojde ke zvýšení bezpečnosti dětí na koloběžkách, nebo skateboardech, které často využívají málo frekventovanou a svažitou ulici Sladkovského jako zkratku ke skateparku a křížují ulici Čelakovského. Při sjezdu ulicí Sladkovského mají děti před křižovatkou výrazně lepší rozhled doleva. Stejně tak řidič přijíždějící ulicí Čelakovského směrem od Jungmannovy má větší šanci vidět a reagovat na dítě jedoucí z kopce Sladkovského ulicí, než pokud by jel z opačného směru.
2. Parkování - v části Čelakovského ulice mezi křižovatkami se Sladkovského a Erbenova stabilně parkuje cca 6 vozidel v řadě. Při stání vozidel není splněna podmínka, aby zůstal volný alespoň jeden jízdní pruh široký nejméně 3 m pro každý směr jízdy. Zjednosměrnění této části komunikace by problém s parkováním vyřešilo.