

Petice k rekonstrukci Velkého náměstí v Hradci Králové

podle ust. § 1 zákona č. 85/1990 Sb., o právu petičním

Stop vytváření mrtvých zón!

Všichni se pravděpodobně shodneme na tom, že Velké náměstí v HK potřebuje opravu. V prezentovaném projektu „Rekonstrukce Velkého náměstí“, který byl v zahájeném řízení o umístění stavby předložen, však nejde o opravu, nýbrž o zcela zásadní změnu způsobu užívání Velkého náměstí.

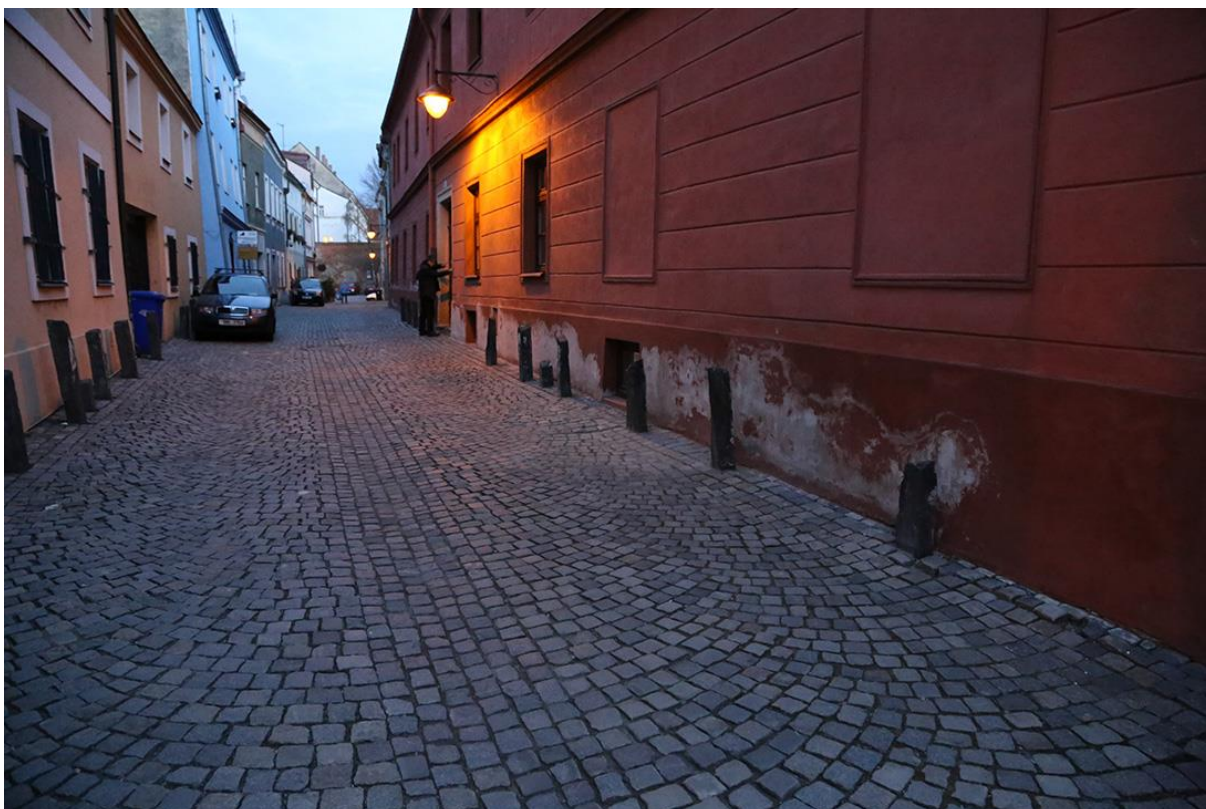
Náměstí dle projektu přestává být objízdné a vzniká z něj jen jakási průjezdná komunikace s přílehlým prázdným prostranstvím. Je zde zrušena většina parkovacích míst a tzv. dočasná parkovací místa jsou vtlačena mezi komunikaci a podloubí severní řady domů tak nešťastně, že zasahují do letních předzahrádek restaurací a řadu z nich zcela znemožňují. Na jedné straně náměstí tedy vzniká obrovská prázdná plocha a na straně druhé, která je v současné době nejživější, je jedna z hlavních atrakcí města – letní předzahrádka restaurací – vytlačována.

Tuto situaci jsme zažili už několikrát. Sám pan primátor veřejně prohlásil, že rekonstrukce Malého náměstí „se nepovedla“. Z Malého náměstí se vytlačení aut stalo Mrtvé náměstí, a aby se jeden z oblíbených hotelů nemusel zcela uzavřít, stojí dnes auta s jakýmsi tichým souhlasem „na zapřenou“ v místech, která k tomu nebyla uzpůsobena. Ani to však už život Malému náměstí nevrátilo. Většina obchůdků kolem dokola zůstává nevyužitá – „náhrobek“, jak si Hradečáci zvykli zvýšenému prostranství přezdívat, je po většinu dne a většinu roku vylidněný prázdný.

Stejně vylidnění a umrtvení lze v případě realizace předloženého projektu očekávat i na náměstí Velkém. Parkování zde je nejdražší z celého města, přesto jsou místa pro návštěvníky po většinu týdne zcela zaplněna. Je tedy zřejmé, že lidé pro život na Velkém náměstí auta nutně potřebují. Ze současných cca 238 parkovacích míst je nově navrhováno jen 90 trvalých parkovacích míst, z toho však celých 43 trvale rezervovaných pro biskupství, obřadní síň, charitu, galerii, universitu a invalidy. Dodatečně bylo doplněno 60 tzv. dočasných parkovacích míst (z toho 4 pro invalidy), která však mají být v dohledné době opět zrušena (údajně s vybudováním parkovacího domu v Gayerových kasárnách, které jsou ovšem, nehledě k převýšení terénu, i nejkratší cestou od VN vzdálena více než 300 metrů).

Nepochopitelné na předloženém projektu také je, že nepočítá s opravou schodišť a chodníků podloubí. Nejfrekventovanější koridor pro pěší by tedy měl zůstat v současném neutěšeném stavu s příslibem, že na něj dojde někdy příště. I když pomineme, že takové „příště“ bude určitě znamenat řadu let, musíme si uvědomit, že tím bude ochromení života na Velkém náměstí značně prodlouženo. Jaká rekonstrukce Velkého náměstí, když by se po jejím dokončení muselo po celé délce podloubí znovu rozkopat?

Dojem Potěmkinovy vesnice vzbuzuje také zvýšení vozovek do úrovně obrubníků (zrušení chodníků) v části bočních ulic (v rozsahu cca 15 m od náměstí). Auta se tím dostanou do těsné blízkosti fasád domů a chodci budou z podloubí vstupovat přímo do vozovky. Jak takový kontakt dopravy s domy vypadá třeba u čerstvě rekonstruovaného Dolního náměstí v Olomouci je možné vidět na přiloženém obrázku.



Šemberova ulice v Olomouci – improvizovaná ochrana domů před vlivem dopravy, následky zvýšené vlhkosti zdiva z méně účinného odvodnění.

Zvýšený obrubník je nejen nejlepší ochranou chodců a domů, ale i skvělým optimalizačním prvkem dopravy (např. ve Špitálské ulici, která je na obousměrný provoz příliš úzká, umožňují zvýšené obrubníky, aby se zároveň vedle sebe zcela bezpečně objevili hned 4 účastníci provozu – v obou směrech mohou po chodnících bezpečně procházet chodci, přestože v ulici jedno vozidlo zastaví a další vozidlo zrovna projíždí – pokud by zvýšený obrubník nebyl, zastavilo by vozidlo dle známých pravidel co nejbližší kraji vozovky, takže chodec už by za ním neprošel a musel by vstoupit do vozovky, kde by se dostal mezi stojící vozidlo a projíždějící vozidlo a vystavil se tak riziku vážného úrazu).

Souvisejících problémů je celá řada (např. nefunkční vpusti dešťových svodů apod.), ty ale provázejí každé takto rozsáhlé dílo a dá se na nich ještě zapracovat. Důležité je, zda vynaložené prostředky ze společné pokladny (v tomto případě údajně cca 150 mil. Kč) budou skutečně ku prospěchu města a jeho obyvatel, aby místo přilákání žádoucí pozornosti nevyhnavly obyvatele a návštěvníky z centra města do předměstských sídlišť a obchodních center, kam se dá pohodlně dojet autem a zaparkovat vždy a zdarma.

Poté, co bylo na Velkém náměstí předraženo parkování, byla řada provozoven nucena skončit nebo přejít na nějakou z forem veřejného stravování. Je to proto, že pouze do restaurace s konzumací alkoholických nápojů jsou zákazníci ochotni dobrovolně chodit pěšky, neboť vědí, že na zpáteční cestě stejně nebudou moci řídit. Co však bude se všemi těmi krásnými novými kavárnami a restauracemi, až nebudou moci mít předzahrádky a jejich zákazníci nebudou mít kde zaparkovat? Kdo má v poledne tak dlouhou přestávku, aby stihl přijet autem do Gayerových kasáren nebo na Flošnu a odtud dojít na Velké náměstí na oběd a zpět?

Nové projekty mají lákat a nabízet – nikoli vnucovat individuální utkvělé představy. Ano, v Hradci Králové se dá všude dojet na kole, ale zkoušel to někdo z autorů a podporovatelů předloženého projektu ve společenských šatech a v lodičkách? Zkusil si někdo z nich na vysokých podpatcích vyšplhat z Gayerových kasáren přes Žižkovy sady po kamenné drti a šikmých dlážděných schodech k divadlu? Napadlo někoho z nich, že normální rodina má děti, které maminka nemůže vláčet za každého počasí více než 300 metrů tam a zase zpátky, když je vozí do školek, škol nebo kroužků? Všiml si někdo z autorů projektu, že na Velkém náměstí jsou i tak výjimečné provozy, jako je ruční výroba jedné z nejlepších čokolád na světě (viz 2 medaile z Academy of Chocolate Awards 2015 na www.jordis.cz) a že jejich necitlivý zásah do současného fungování lokality tuto chloubu Hradce Králové a vyhledávanou atrakci z náměstí vyžene?

Auta už dávno nejsou jen „plechovky“, jak se o nich někteří páni architekti zvykli vyjadřovat. Jsou vrcholem dosažených technologických poznatků, špičkou designu, reprezentantem svého majitele, atrakcí pro kolemjdoucí. Ekologickou zátěž z moderních automobilů už lze pokládat za zanedbatelnou. Lidé svá auta často vnímají jako svou součást, členy rodiny, pojízdné kanceláře, osobní šperky.auta prostě znamenají lidi. A kdo může mít zájem na vyhánění lidí z historických center měst? Co bude na uvolněných prostranstvích? „Nějaké stánky nebo něco“, jak se nezávisle na sobě vyjádřili tři oslovení špičkoví prosazovatelé projektu? Nebo hlasité reklamní a hudební produkce, ze kterých uživatelům bytů a pracovníkům provozoven v bezprostředním okolí třeští hlavy, ale nemají se před rámušem kam schovat?

Zahájené územní řízení je vlastně první příležitostí, kdy se někdo z veřejnosti může s obsahem projektu „Rekonstrukce Velkého náměstí“ seznámit a vyjádřit se k němu. Rozhodně by to měl udělat každý, kdo má město Hradec Králové rád a nechce v něm vedle Malého mrtvého náměstí dopustit ještě Velké mrtvé náměstí. Situace je o to vážnější, že tak zvanými „rekonstrukcemi“ umrtvené zóny v poslední době v HK rostou jako houby po dešti (např. náměstí 28. října nebo další místa, kde zabetonované a zadlážděné plochy pěších zón ochromily život).

Stop vytváření mrtvých zón! Stop vyhánění lidí z centra města! Stop rušení parkovacích míst! Ano opravě Velkého náměstí – ne nešetrnému zásahu do současného provedení a fungování!

Žádáme investora - Statutární město Hradec Králové – aby veřejnosti umožnil seznámit se s prezentovaným projektem, aby k němu připustil odbornou diskusi a aby výše uvedené nedostatky ze svého záměru rekonstrukce Velkého náměstí v maximální možné míře odstranil.

V Hradci Králové dne 18. června 2015

Spolek pro kvalitu života

Ing. Roman Grym, předseda

Velké náměstí 149, 500 03 Hradec Králové

www.spolekprokvalituzivota.cz

Č.	Jméno	Příjmení	Bydliště	Podpis
1.				
2.				
3.				