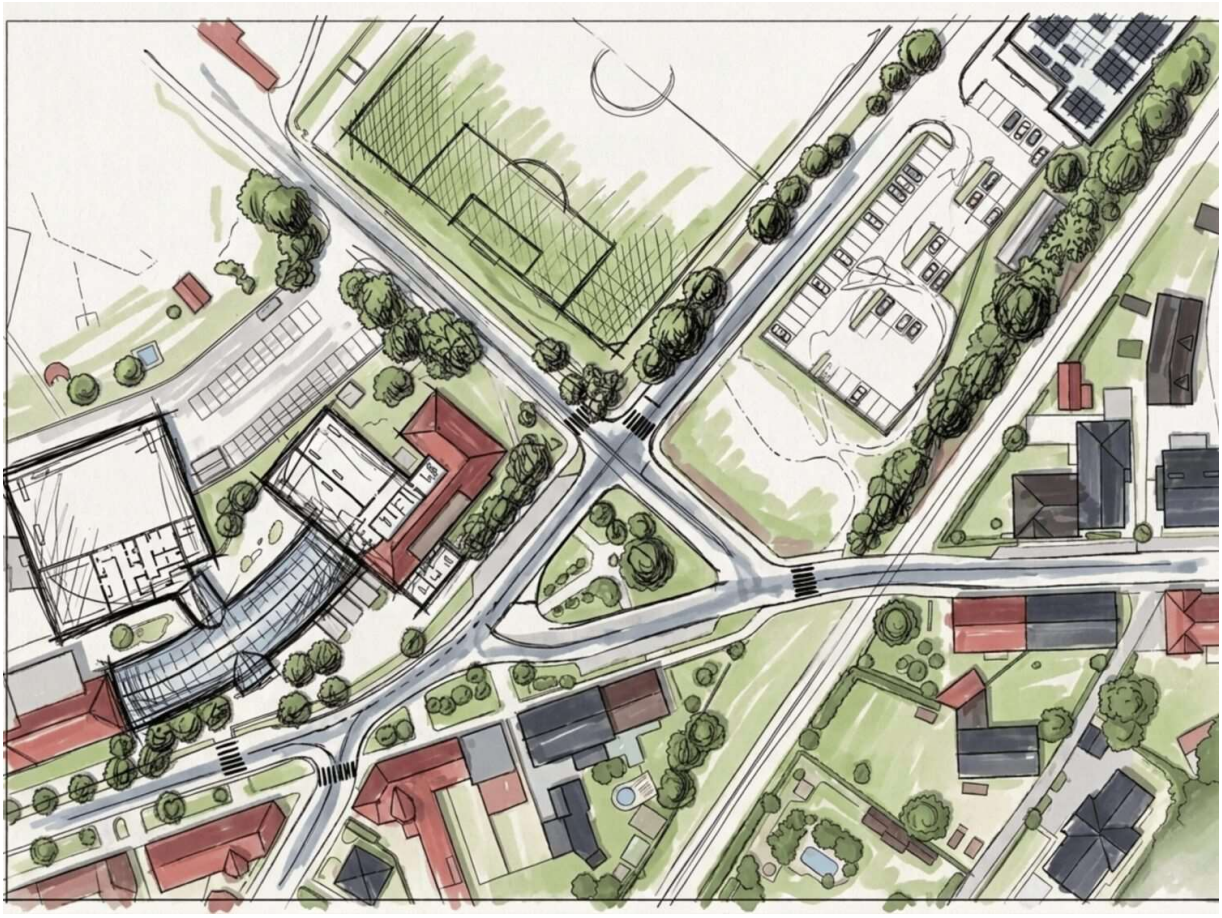


VYHODNOCENÍ SETKÁNÍ S VEŘEJNOSTÍ

STUDIE LOKÁLNÍHO CENTRA

City Upgrade, 16.11.2026

Téma a cíl

Tématem setkání bylo řešení lokálního centra - veřejného prostranství definovaného ulicemi Havlíčkova, Bezručova, Tyršova a 28. října, které zpracovává architektonické studio City Upgrade pro účely zpracování konceptu architektonické studie. Cílem setkání bylo (1) **seznámit** veřejnost **s dosavadním průběhem a rozpracovanými návrhy** řešení lokálního centra; (2) zjistit **podněty a zpětnou vazbu** k rozpracovaným návrhům; a (3) umožnit diskuzi a dotazy veřejnosti se zpracovateli studie - týmem City Upgrade, a zadavateli studie - zástupci města Suchdol nad Lužnicí.

Forma a průběh

Setkání s veřejností proběhlo ve čtvrtek 1. 10. 2026 v 17:00-19:00 v zasedací místnosti městského úřadu.

Úvodní část setkání se věnovala **prezentaci dosavadního průběhu** zpracování konceptu architektonické studie a **rozpracovaným návrhům** řešení veřejného prostranství tzv. "lokálního centra", které zpracovával tým architektonického studia City Upgrade, jehož členové jsou architekti, krajinářští architekti a urbanisté, ve spolupráci se sociálním a kulturním antropologem. Tým návrhy rovněž průběžně konzultoval s dopravním inženýrem, zástupci autobusových dopravců či dopravním inspektorátem.

Po úvodní části pracovali účastníci setkání u **kulatého stolu** ve složení: moderátor diskuze, zastupitelé města, zpracovatelský tým architektů a místní veřejnost. Po vzájemném představení účastníků se zhruba 1 hodina věnovala **sběru podnětů a zpětné vazby** k odprezentovaným návrhům - online zde:

https://suchdolnl.cityupgrade.cz/

V závěrečné části setkání proběhlo shrnutí práce a **diskuze** s přítomnými **zástupci města** (starosta Ladislav Kotrba, místostarosta Jan Mráček) a **týmem studia City Upgrade** (architekt Marek Topič, Vratislav Ansorge, architektka Kristýna Kořenská a sociální a kulturní antropoložka Linda Kovářová). Účastníci z řad veřejnosti měli prostor pro své dotazy a diskuzi s nimi.

Účastníci

Celkem se setkání zúčastnilo 7 osob z řad veřejnosti (5 mužů a 2 ženy). Z hlediska věku byly zastoupeny věkové kategorie v rozmezí zhruba 35-70 let. Všichni účastníci byli obyvatelé Suchdola nad Lužnicí.





Zjištění - zpětná vazba k pracovní verzi konceptu architektonické studie

Pracovní podklady s návrhy řešení lokálního centra byly rozčleněny do 3 návazných časových a věcných etap, což umožnilo oddělit akutní dopravní opatření od střednědobé kultivace veřejného prostranství a dlouhodobých vizí zástavby. Zpětná vazba se tak sbírala ke 3 navrhovaným tematickým okruhům: (1) **reorganizace dopravy a nová dopravní mobilita** zahrnující téma nové vlakové stanice a jejího zázemí, autobusové dopravy, parkování a pěšího propojení včetně propojení s parkovištěm u Penny; (2) **kultivace veřejného prostranství** za parkovištěm Penny zahrnující řešení čtvercového prostoru v podobě "aktivního náměstíčka" a návazného trojúhelníkového prostoru, pracovně nazývaného "zelený ostrůvek - klidový park"; a (3) **dlouhodobá vize** celkové podoby lokálního centra včetně možnosti nové zástavby.

Účastníci diskuze byli vyzváni ke sdílení toho, co jim v návrzích k jednotlivým oblastem přišlo vhodně řešené a co naopak nikoli, a z jakých důvodů. Dále dostali účastníci diskuze prostor, aby přišli s vlastními návrhy nebo informacemi podstatnými pro jejich řešení.

Reorganizace dopravy a nová dopravní mobilita

Dopravní infrastruktura tvoří primární vrstvu revitalizace lokálního centra. Návrh se zaměřuje na zklidnění prostoru, zvýšení bezpečnosti pěších a cyklistů a zefektivnění přestupních vazeb mezi vlakovou, autobusovou a individuální automobilovou dopravou.

Nová vlaková stanice a její zázemí

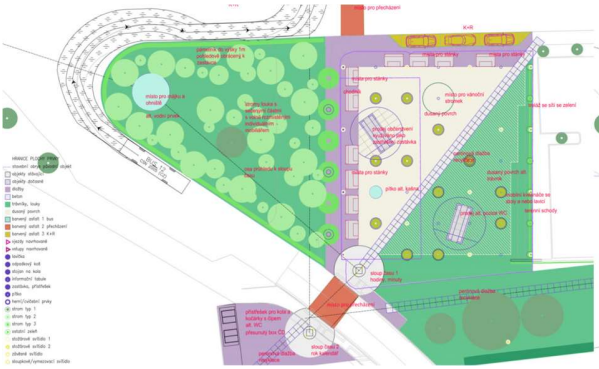
Záměr přesunu vlakové zastávky a vybudování nového zázemí vyvolal mezi účastníky živou diskusi týkající se provozní bezpečnosti a využití stávající infrastruktury. V diskuzi se objevily následující podněty a připomínky:

- **nové využití budovy stávající vlakové zastávky a perónu**
    - v souvislosti s přesunem vlakové zastávky zazněla úvaha o jejím využití a jejího okolí pro parkování automobilů, současně však zazněla pochybnost, zda je takové využití reálné a prostorově možné
    - vnímá se potřeba zachovat průchodnost a průjezdnost území v místech stávající vlakové zastávky s využitím tzv. „perónové recyklace“, se kterou byl vyjádřen jednohlasný souhlas - lidé budou přirozeně směřovat k trase původní zastávky, což bude vyžadovat jasné navádění a kvalitní osvětlení schodišť a stěn
    - využití budovy stávající vlakové zastávky jako kavárny /bistra s venkovním posezením je pro účastníky setkání představitelné, vesměs kladně hodnocené a dává jim smysl, zároveň by doplnili tuto funkci o veřejné WC
    - návrh na ozelenění již stávající zdi, oddělující parkoviště u Penny a prostor kolem stávající vlakové zastávky
    - návrh na umístění bezbariérového schodiště za budovu stávající vlakové zastávky /budoucí případné kavárny směrem do Penny je hodnocen pozitivně
- **dostupnost a pěší propojení nové vlakové stanice**
    - je vnímaná potřeba při vzniku nové vlakové stanice věnovat pozornost pěší dostupnosti a návaznosti na okolní komunikace a další části prostoru lokálního centra

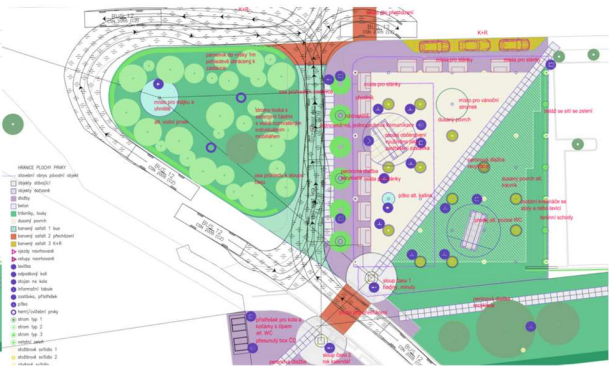
- **provozní a bezpečnostní rizika**
    - jako zásadní kritický bod z bezpečnostního hlediska byl identifikován úsek u kolejí v sousedství pekárny - účastníci diskuze upozornili na nebezpečné rozhledové a prostorové poměry a jako bezprostřední řešení navrhují dopravní vyšrafování tohoto prostoru
- **vybavenost nové vlakové stanice**
    - účastníci pozitivně hodnotí plánovaný přístřešek pro kola a kočárky bezprostředním okolí nové vlakové stanice
    - v otázce umístění hodin padl požadavek na to, aby byl čas viditelný z různých stran a směrů, zejména pak také ze strany nové vlakové stanice, od Penny, od autobusové zastávky a pro cyklisty přijíždějící od pískoven
    - byl vznesen podnět na umístění informační digitální tabule s aktuálními časy odjezdů a příjezdů vlaků a případně autobusů do prostoru před navrhovaný nový přístřešek pro kola u nové vlakové stanice

Autobusová doprava

V případě autobusové dopravy se diskuze zaměřila na návrhy 2 možných řešení - (1) zachování autobusové zastávky na stávajícím místě, díky čemuž zůstane lokální centrum ucelenou pěší zónou bez přítomnosti autobusů a (2) přesunutí a integrace autobusové zastávky do nového centra. Obě varianty byly pro účastníky obdobným způsobem přijatelné a výhody a nevýhody obou variant byly vnímány souhlasně s prezentovaným návrhem a jeho komentářem k jejich dopadům. Zaznívaly názory, že lokální centrum by se nemělo autobusům plně podřizovat, zároveň zaznívalo negativní hodnocení současného stavu řešení autobusové zastávky a dopravy v řešeném území. Jako alternativní návrh k prezentovaným 2 variantám umístění autobusové zastávky padl podnět na její umístění v místech stávajícího vlakové zastávky.



varianta (1)



varianta (2)

- **organizace provozu autobusové dopravy**
  - varianta (1) - současný stav, kdy se autobusy složitě točí, sice odpovídá dlouholeté tradici, ale vytváří nebezpečné kolize s cyklisty a pěšími.
  - návrh na využití stávající vlakové zastávky pro účely umístění autobusové zastávky v řešeném prostoru
  - v případě varianty (2) vnímají účastníci jako důležité vyřešení prostorového uspořádání tak, aby autobusy mohly plynule zajíždět a odjíždět z řešeného prostoru, případně se otáčet bez zbytečných komplikací.
  - zazněla také připomínka, že není žádoucí, aby autobusy musely v případě varianty (2) na zastávce couvat
  - zazněla také připomínka k provozní komplikovanosti při příjezdu autobusů od Třeboně, které se podle účastníků nemohou otočit na křižovatce u Vodráků a musely by zajíždět do řešeného prostoru složitou smyčkou. Tato komplikace byla zdůrazněna zejména ve vztahu k náhradní autobusové dopravě při výlukách vlaků, kdy by takové řešení bylo nepraktické a potenciálně nebezpečné. Jako vhodnější bylo navrženo zachování možnosti jednosměrného zastavování náhradních autobusů v prostoru stávající vlakové stanice.
- **parkování autobusů**
  - u varianty (2) by určitě parkování autobusů podle zaznamenaných podnětů nemělo být součástí lokálního centra a mělo by být řešeno na jiném místě, tedy například tak, jak je v návrhu - na původní ploše autobusového nádraží, kde by zároveň zůstalo také zázemí pro řidiče, případně také v navrhovaném prostoru u fotbalového hřiště
- **konflikty s cyklistickou dopravou**
  - v případě obou variant je vnímána potřeba předcházet kolizím autobusů s cyklisty a zajistit bezpečné uspořádání prostoru
- **zázemí pro řidiče**
  - byla zdůrazněna potřeba zajistit odpovídající zázemí pro řidiče autobusů, zejména možnost odpočinku a využití toalety. V této souvislosti zazněl podnět na využití stávající autobusové nádraží a jeho infrastruktury
  - v diskuzi zaznělo také upozornění na nevyhovující současný stav zázemí pro řidiče autobusů na stávajícím autobusovém nádraží, zejména nefunkční toalety a nedostatečné technické vybavení. Účastníci proto zdůraznili význam zachování a dalšího využití stávajícího prostoru, který disponuje potřebnou infrastrukturou a kde odstavené autobusy podle jejich zkušeností nepředstavují zásadní provozní problém.

Parkování

V oblasti parkování se podněty soustředily na kapacitu a umístění parkovacích míst, vazbu na základní školu, vlakovou dopravu a cyklistickou infrastrukturu. Zároveň z diskuze vyplnulo, že systém parkování v řešeném lokálním centru města vyžaduje rozlišení mezi krátkodobým vysazením, celodenním odložením vozu a rezidentským parkováním.

- **vazba na cyklistickou dopravu**
  - je potřeba zohlednit silně využívanou cyklostezku a předcházet střetům mezi parkováním, automobilovou dopravou a cyklisty. Zazněla také pochybnost o vhodnosti propojení systému Kiss & Ride s cyklistickými trasami.
  - v diskuzi zazněla také konkrétní pochybnost o vhodnosti umístění cyklopruhu na levé straně jednosměrné komunikace v návaznosti na podélná parkovací stání. Účastníci upozornili na vysokou intenzitu cyklistického provozu v tomto úseku a na možné bezpečnostní konflikty mezi cyklisty a parkujícími či projíždějícími automobily.
- **parkování a stání u základní školy**
  - současné parkoviště u školy je malé, slouží především zaměstnancům školy a je kapacitně plně využito. Rodiče zde potřebují krátce zastavit a vysadit děti - z toho důvodu je doporučována úprava organizace tohoto parkování a režimu jeho využívání, například formou vyhrazených časových oken.
  - zvláštní pozornost dle účastníků vyžaduje řešení stání pro vysazování dětí u školy, kde je nutné maximálně dimenzovat a využít chodníky pro jejich bezpečný pohyb
  - jako konkrétní návrh zaznělo využití stávajícího městského parkoviště za školou pro krátkodobé vysazování dětí. Účastníci navrhli vyčlenění přibližně 5 parkovacích míst určených pro krátkodobé zastavení a vytvoření průjezdného okruhu, který by umožnil rodičům děti bezpečně vysadit a následně odjet. Takové řešení bylo označeno za potenciálně nejbezpečnější variantu pro provoz v okolí mateřské a základní školy.
  - v souvislosti s konáním rodičovských schůzek a sportovních akcí na přilehlém fotbalovém hřišti zazněl návrh na možnost příležitostného využití plochy stávajícího autobusového nádraží pro parkování osobních automobilů. Podmínkou takového využití by podle účastníků bylo zajištění odpovídajícího bezpečnostního dohledu.

- **bezpečnost před školou**
    - zazněla připomínka, že vzhledem k tomu, že autobusy zastavují před základní školou, je potřeba řešit bezpečnost a organizaci dopravy v tomto prostoru, zejména s ohledem na pohyb dětí.
- **podélné parkování**
    - jednoznačně pozitivně bylo hodnoceno řešení podélného parkování /stání u "čtverce", které dle účastníků diskuze přispívá ke zklidnění ulice a přehlednému uspořádání
- **parkování P+R**
    - bylo upozorněno na to, že v souvislosti s vlakovou dopravou v řešeném území by měla být v dosahu nové vlakové stanice umístěna parkovací stání typu P+R; samotné řešené lokální centrum však nebylo vnímáno jako vhodné místo pro jejich umístění - většina účastníků umístění P+R v řešeném území odmítá
    - v souvislosti s využíváním parkoviště u Penny bylo upozorněno na jeho současnou funkci pro cestující, kteří odjíždějí ranními vlakovými spoji. Účastníci zároveň připomněli, že podle dřívější dohody projednávané na veřejném zastupitelstvu města mělo mít parkoviště veřejný charakter a nemělo být uzavíráno závorami. Bylo proto doporučeno prověřit, zda je tento požadavek odpovídajícím způsobem zakotven ve smluvních vztazích města se společností Penny.
- **parkování K+R**
    - zazněl souhlas s potřebou řešení a umístění krátkodobého zastavení pro vysazování a vyzvedávání cestujících s tím, že jeho uspořádání by mělo dostatečně respektovat pohyb cyklistů a ostatních účastníků provozu - navrhované řešení u účastníků vyvolává obavy z důvodu křížení s hojně využívanou cyklostezkou, a proto padl také návrh na další prošetření této vazby, přičemž navrhované umístění K+R u "náměstíčka" bylo hodnoceno pozitivně a bez problémů

Pěší propojení včetně propojení s parkovištěm u Penny

- **bezpečnost přecházení**
    - byla zmíněna potřeba řešit pěší přecházení v prostoru směrem ke škole, případně přetrasování stávajícího přechodu nebo doplnění dalšího přechodu s ohledem na pohyb dětí
    - v diskuzi zazněl konkrétní návrh na posílení pěšího propojení mezi základní školou a zeleným ostrůvkem, případně doplněním dalšího přechodu pro chodce v návaznosti na stávající pěší trasy. Účastníci upozornili na problematické prostorové poměry v rohu u školy, kde je současný prostor pro pěší velmi úzký a

pohyb dětí komplikovaný. Zazněla také připomínka k potřebě prověřit možnost realizace standardního přechodu pro chodce na namísto pouhého místa pro přecházení, které chodcům neposkytuje přednost.

- **bezpečnost pěších**
  - diskuse zdůraznila nutnost respektovat přirozené trasy chodců – lidé nebudou chodit po vyznačených diagonálách, pokud nevedou nejkratším směrem - obavy byly vyjádřeny zejména u navržené nové cesty pro pěší vzniklé perónovou recyklací, vedoucí diagonálně přes "náměstíčko", přičemž samotný koncept perónové recyklace pro účely tvorby nových cest byl přijímán pozitivně
  - v souvislosti s úpravou prostoru u fotbalového hřiště zazněl návrh na úpravu oplocení obdobně jako v jeho protilehlé části, čímž by bylo možné vytvořit prostor pro další parkovací stání a současně doplnit menší chodník pro pěší. Návrh vycházel z upozornění na intenzivní pěší pohyb dětí mezi sídlištěm, mateřskou školou a základní školou.

Kultivace veřejného prostranství

Koncept kultivace veřejného prostranství byl pro účely diskuze rozdělen do 2 charakterově odlišných tematických okruhů - aktivního komunitního „čtverce" a návazného klidového přírodního „ostrůvku". Celkově byly návrhy pro oba prostory hodnoceny pozitivně, dávající smysl i jako jeden logický celek. Účastníci diskuze v rámci tématu kultivace veřejného prostranství preferovali vizuální odclonění obchodu a parkoviště u obchodu Penny od řešeného lokálního centra - "aktivního náměstíčka" a "zeleného ostrůvku".

Aktivní náměstíčko

Diskuze k čtvercovému prostoru za parkovištěm Penny se zaměřila především na jeho každodenní využitelnost, vybavení a možnosti pořádání společenských a komunitních aktivit. Celkově byl koncept "aktivního náměstíčka" kladně hodnocen, velmi pozitivně byl viděn návrh řešení předělu mezi parkovištěm a tímto prostorem v podobě svažitých, pobytových schodů. Návrh na recyklaci materiálu stávajícího perónu vlakové zastávky v prostoru náměstíčka byl rovněž velmi kladně přijímán.

- **zázemí pro komunitní a společenský život**

- pozitivně byly vnímány možnosti pořádání trhů a komunitních akcí. Prostor by měl umožňovat různorodé příležitostné aktivity a setkávání obyvatel
- velmi pozitivně byl přijat návrh na umístění vánočního stromu a májky
- v souvislosti s komunitním a společenským životem zazněl také podnět k využití stávající budovy vlakové zastávky, například pro účely kavárny nebo klubovny i v souvislosti s tím, že tento typ zázemí - klubovna či komunitní centrum dle účastníků diskuze v současné době ve městě chybí
- pro úspěšné konání komunitních akcí a trhů bylo upozorněno, že je nezbytné dimenzovat inženýrské sítě, účastníci diskuze navrhují zřízení hydrantu na vodu, napojení na kanalizaci a silnoproudé elektro přípojky

- **mobilní zeleň**
  - pozitivně byl hodnocen koncept mobilní zeleně, který by umožnil kultivovat prostor a současně zachovat jeho flexibilitu
- **vodní prvky**
  - zájem o vodní prvky účastníci diskuze potvrdili, zejména například o pítka
- **vybavení a mobiliář**
  - v souvislosti s kultivací prostoru byla účastníky diskuze potvrzena potřeba doplnění mobiliáře a dalších prvků, které podpoří jeho pobytovou funkci
- **veřejné toalety**
  - výrazně zazněla potřeba veřejně přístupných, čistých a udržovaných toalet s možností využití v průběhu celého dne, ideálně nepřetržitě - 24 hodin denně. Bylo poukázáno na to, že toalety v informačním centru nejsou pro tento účel dostatečným řešením. Jejich umístění v prostoru náměstíčka nebo v prostorách stávající vlakové zastávky nebylo rozporování. Jako možné alternativy zaznělo jejich umístění také u autobusového nádraží nebo v jiné části centra.

Zelený ostrůvek - aktivní park

V případě "ostrůvku" se diskuze zaměřila na zachování jeho zeleného a přírodnějšího charakteru, možnosti odpočinku a bezpečnost jeho využívání. S tímto charakterem účastníci diskuze souzněli, přičemž bylo zdůrazněno, že by měl "ostrůvek" má sloužit jako zelená oáza pro relaxaci a bezpečný pobyt obyvatel všech generací.

- **zelený, odpočinkový charakter prostoru**

- účastníci diskuze podporovali zachování přírodnější, méně formální podoby ostrůvku s důrazem na zeleň a odpočinkovou funkci
- vybavení prostoru by mělo odpovídat potřebám různých skupin uživatelů (zejména byly zmiňováni senioři a děti z přilehlé ZŠ)

- **vodní prvek**
  - účastníci měli zájem o doplnění vodních prvků
  - pítko je doporučeno koncipovat jako robustní a odolné z důvodů větší nerozbitnosti dětmi
- **ochrana před okolní zástavbou**
  - byla zmíněna potřeba vhodně odstínit okolní bytové domy, například prostřednictvím terénních úprav, svahů nebo zelené stěny
- **bezpečnost a odolnost vybavení**
  - v souvislosti s využíváním prostoru dětmi zazněla potřeba volit robustní, odolné a bezpečné prvky, které vydrží intenzivnější využívání a případné poškozování
  - z důvodů bezpečnosti dětí účastníci doporučují zachování stávajícího výškového a plošného clonění
- **zeleň podporující biodiverzitu**
  - od účastníků diskuze zazněla preference umístění motýlích keřů a "divoké zeleně" z estetických důvodů a naopak výslovně nebyly doporučeny medonosné a trnité rostliny (z bezpečnostních důvodů - ochrany dětí) a umělé rosení
  - zazněl návrh na maximální výšku keřů 1 metr
  - stávající zelené "odclonění" v cípu "ostrůvku" účastníci diskuze preferují zachovat
- **mobiliář**
  - účastníky diskuze byl potvrzen zájem o umístění laviček, byl vznesen návrh na umístění laviček bez opěradel z důvodů větší odolnosti a menší pravděpodobnosti poškození a znečištění
- **pěší přístupnost**
  - dle účastníků je potřeba zajistit přístupnost ostrůvku a jeho návaznost na chodník směrem k vilové čtvrti
  - návrh na přidání přechodu pro chodce v místech horní části ostrůvku směrem k ZŠ, před navrhované K+R

- **památník a pohledové vazby**

- některými účastníky bylo upozorněno na potřebu zohlednění památníku a zachování důležitých pohledových poměrů, v této souvislosti zazněla úvaha o nízkém památníku.

Dlouhodobá vize

Diskuze k budoucímu podobě lokálního centra v delším časovém horizontu se týkala především otázky, zda má prostor zůstat volným veřejným prostranstvím, zda je vhodné uvažovat o výstavbě domu /domů, případně jaké jiné funkce by zde mohly v budoucnu vzniknout. V souvislosti s budoucím využitím řešeného lokálního centra zazněla také potřeba naučit místní obyvatele do tohoto prostoru chodit a vytvořit si k němu vztah.

Volné veřejné prostranství

- **zachování charakteru veřejného prostranství, ovšem s flexibilitou do budoucna**
  - většina účastníků diskuze byla nakloněna koncipování prostoru lokálního centra jako veřejného prostranství, neboť rozvojových ploch pro stavby je ve městě podle nich dostatek, zároveň však byla akcentována úvaha, že není nutné rozhodovat o definitivním využití tohoto prostoru nyní, a že je vhodné ponechat si čas a sledovat, jak se budou vyvíjet potřeby města a jeho obyvatel a v závislosti na tom reagovat s případnou změnou - cílem je tak koncipovat úpravy v prostoru lokálního centra tak, aby zajistili dostatečnou flexibilitu do budoucna
  - v nezastavěné ploše vnímají účastníci velkou hodnotu

Dům - případná budoucí výstavba

- **využití městských nemovitostí**
  - v diskuzi k tomuto tématu zaznělo doporučení prověřit, zda již město disponuje nemovitostmi, které nejsou dostatečně využívané, a zda by nebylo vhodné nejprve řešit jejich využití před tím, než by se přikročilo k výstavbě nových budov v prostoru řešeného lokálního centra
  - zazněl konkrétní návrh na vybudování nové radnice v prostoru lokálního centra s následným využitím stávající budovy radnice pro bytové účely. Návrh byl prezentován jako jedna z možných dlouhodobých variant budoucího rozvoje území, přičemž byla současně zmíněna vysoká finanční náročnost takového řešení.
- **časový horizont výstavby**

    - případná výstavba domu je účastníky diskuze vnímána jako dlouhodobější možnost, nikoliv jako bezprostřední potřeba
- **bydlení**
    - v rámci případné nové výstavby zazněl návrh na výstavbu bytového domu s případnými podzemními garážemi

Shrnutí

Celkově lze podněty interpretovat jako podporu postupného rozvoje lokálního centra, který propojí funkční dopravní řešení, kvalitní veřejná prostranství a možnosti komunitního života, aniž by předčasně uzavíral možnosti jeho budoucího využití.

Hlavními průřezovými tématy jsou:

- bezpečný pohyb chodců, cyklistů a automobilů
- funkční organizace autobusové dopravy a dostatečné zázemí pro řidiče autobusů
- řešení krátkodobého zastavení a parkování u školy
- řešení parkování v návaznosti na vlakovou dopravu
- dostupnost veřejných toalet
- odpovídající vybavení veřejných prostranství a jeho snadná údržba
- bezpečnost a potřeby dětí v návaznosti na přilehlou ZŠ
- flexibilní a postupný rozvoj lokálního centra
- podpora komunitního a společenského života
- kvalita zeleně, odpočinek a bezpečnost vybavení