



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

**ANALÝZA DOPRAVY A NÁVRH ŘEŠENÍ PROBLÉMOVÝCH MÍST
V HORAŽDOVICÍCH**

PŘÍLOHA 7: POPIS URBANISTICKÝCH ŘEŠENÍ

AUTOR: Kateřina Čechová, MSc.Arch. Fakulta architektury ČVUT

2017

1) Nové srdce Horažďovic / prostor před kinem

Kotoul, Müllerová, Pilcová, Ptáčková

Díky rozšiřování města zejména severním a východním směrem, díky umístění řady veřejných budov, a díky vlastnostem uliční sítě, která svádí dopravu do prostoru Strakonické ulice, dnes není historické jádro města tím reálným, skutečným městským centrem. Centrem se stává úsek Strakonické, který lemuje historické jádro města, konkrétně prostor „před kinem“.

Toto faktické centrum je přetíženo automobilovou dopravou, zároveň z analýzy obslužnosti území vyplývá, že není obsluhováno veřejnou – autobusovou – dopravou. Je prostorově roztržštěné – solitér budovy kina narušil původní kompaktní městskou strukturu s uzavřenou uliční čarou, morový sloup byl přesunut do polohy, kde neplní svojí funkci dominanty významného městského prostoru – křížení Strakonické a Plzeňské. Výsadní postavení v celé kompozici místa nedůstojně zaujímá parkoviště, provoz pěších není v současnosti řešen s důrazem na jejich komfort.

Návrh „obchvatu“ / úprava ulice Jirákovy a Mayerovy na jakousi alternativu pro automobilový provoz

Návrh autobusové zastávky / návrh na vytvoření nové autobusové zastávky U kina, která bude obsluhovat faktické centrum města

(návrhy jsou dobře popsány přímo v práci studentů)

Návrh úpravy veřejných prostranství před kinem / varianta 1 / Nové stromořadí sleduje hranu historické zástavby a pomáhá tak ohraničit prostor u budovy kina, podél Plzeňské ulice, který se stává novým náměstím. Parkoviště se odtud přesouvá do polohy za kinem. Povrchy náměstí i parkoviště jsou materiálově i výškově sjednoceny, rozlišeny jsou jen barevností dlažby. Terasa kina a její schodiště je navrženo pro veřejné užívání jako součást náměstí. Zneprůjezdněním ulice Jiřího z Poděbrad vzniká prostor pro pěší i pro umístění morového sloupu, který v těchto místech historicky stál. Na uvolněné místo po sloupu je umístěna jiná dominanta – strom, kašna. Zálivové zastávky autobusu nejsou z hlediska kvality veřejného prostoru zcela optimálním řešením.

Návrh úpravy veřejných prostranství před kinem / varianta 2 / Rozdrobené nároží opticky zpevňuje nová budova, která vytvoří s objektem kina společný vyvýšený parter. Stromořadí lemuje ulici Strakonickou, společně se zastávkou vídeňského typu vytváří komfortnější prostor po pěší a kvalitnější pobytové místo právě podél této hlavní ulice. Morový sloup je přesunut do své původní historické polohy, průjezdnost ulice Jiřího z Poděbrad je zachována.

(varianta 1 podle mě lépe odpovídá konceptu určitého „zrovnoprávnění“ ulic Strakonické a Plzeňské – nikoli v dopravním smyslu, ale ve smyslu ústředního veřejného prostoru, kde se napojuje předměstí na historickou zástavbu; varianta 2 poměrně radikálně posiluje, zobytnuje prostor podél Strakonické – to taky považuji za pozitivní, ale méně to odpovídá výsledkům analýz).

2) Horažďovice/ Dopravní situace/ Prostor před kinem

Kotal, Kočař, Mudra, Pospíšil

Z hlediska v současnosti zvažovaných dopravních řešení studenti upřednostňují „malý obchvat“ a s tím související zklidnění úseku Plzeňské ulice a prostoru před kinem, který vnímají jako nové centrum města. Jako problém identifikují mnohé parkovací plochy, které jsou rozlehlé, ale

neefektivně využívané. Dalším celoměstským problémem je nedostatečné napojení centra města na řeku – město se k Otavě otáčí zády. Podobně špatnou dostupnost mají i obě vlaková nádraží. Železnice tvoří liniíovou bariéru, která kvůli existenci zásadního přejezdu na ulici Strakonické podporuje roli této ulice jako tranzitního průtahu. Potenciál vidí studenti v oblíbeném vodáckém přístavišti a rekreačním a sportovním zázemí, které láká do města další návštěvníky.

Návrh úpravy veřejných prostranství před kinem / varianta 1 / I tato skupina vnímá prostor před kinem jako faktické centrum města, jehož fungování a podoba je v současné době degradována silným dopravním zatížením a modernistickou dostavbou objektu kina. Svým návrhem podporují význam osy, která spojuje historické náměstí, bránu do města, a trojúhelníkové náměstí s morovým sloupem. Prostor mezi branou a morovým sloupem je novým těžištěm města, využívaným jako spojnice mezi historickým centrem a předměstími. Kvalita prostoru by měla odpovídat jeho významu nového reprezentativního městského prostoru. Tento význam je podpořen výraznou kontrastní dlažbou, výraznými sochařskými prvky s integrovaným osvětlením, vodní plochou a zejména zprostředkováním vizuálního kontaktu mezi branou a sloupem. Automobilová doprava se podřizuje pěšímu provozu a pobytové funkci prostoru: zastávky autobusu vídeňského typu, posunutí přechodu na osu brána – sloup, způsob předlážďení úseků vozovky (Strakonická, Plzeňská), přesunutí parkoviště za budovu kina.

Návrh úpravy veřejných prostranství před kinem / varianta 2 / V této variantě je zachován přímý průchod pěších na ose brána-sloup i přesun parkoviště do méně exponované polohy. Návrh ale upouští od výrazně deklarované nové osy a její silné vizuality, a zaměřuje se na pobytovou funkci celého předprostoru kina: ten je doplněn o stromořadí s lavičkami, pobytové schody, dětské hřiště. Zastávka autobusů je řešena ve formě zálivů.

3) Pět prstů Horažďovic / Křižovatka ulic Ševčíkova a Strakonická

Dědič, Pokoj, Jeníková, Machátová

Studenti analyzovali prostorové vlastnosti území města, a to např. z hlediska zastavěnosti, prostupnosti, míry zpevnění prostorů nebo charakteru urbánních bloků. Analýzy ukazují některé anomálie v městské struktuře: velký rozsah zpevněných ploch v průmyslových areálech na východ od historického centra (riziko vyšší prašnosti), nebo velké množství veřejného nezpevněného prostoru jak v rekreačních oblastech Ostrova, tak v prostoru nových sídlišť (náklady na údržbu a užitnost).

Druhou částí celoměstských analýz byla počítačová analýza space syntax, která slouží k výpočtu geometrických vlastností uspořádání uliční sítě. Z tohoto uspořádání mj. vychází způsob a intenzita užívání veřejných prostor jejich obyvateli. Pro Horažďovice je typické přesouvání skutečného centra z jeho původní historické polohy do oblasti u kina, což bylo zjištěno jak na základě průměrného rozložení vzdáleností jedenadvaceti vytipovaných bodů zájmu, jako je například kostel, sportoviště, školy, obchody (polycentric distribution), tak na základě míry integrace jednotlivých míst v sídle – nakolik propojené je každé místo ve městě se všemi ostatními částmi města (integration analysis). Dalším typickým znakem je výlučné postavení Strakonické ulice v rámci uliční sítě. Zejména v okolí železničního přejezdu se výrazně zvyšuje křehkost celé sítě, jak ukazuje výpočet nejkratší cesty mezi všemi místy v síti (betweenness centrality) – jedná se o nejvyužívanější místo v celé uliční síti Horažďovic.

Studenti identifikovali na základě analýz řadu problémů, pro které navrhují koncepční řešení:

- Nejasný přechod z extravilánu do intravilánu při průjezdu městem
- Dominance průtahu městem bez alternativy
- Průtah jako koridor, který nezprostředkovává informaci o existenci zajímavého města
- Oddělenost jednotlivých částí města, podpořená i materiálovým řešením
- Vágnost veřejných prostranství podél průtahu
- Nedostatečně propojená uliční síť

Návrh úpravy křižovatky ulic Ševčíkovy a Strakonické / varianta 1 / Obě varianty návrhu pracují s novým dopravním řešením – nakolmením ulice Příkopy v napojení na ulici Ševčíkovu a sjednocení povrchů v této dopravně málo exponované lokalitě. V první variantě návrhu tak vzniká nový veřejný prostor při ulici Strakonické, kde může být umístěna např. předzahrádka hotelu Prácheň nebo dvojice vodních prvků, symbolizující chybějící bránu do města. Tento prostor je opticky uzavřen dostavbou rohového objektu do ulice Ševčíkovy. Nový dům zároveň opticky odděluje hlavní veřejný prostor od nově řešeného parkoviště podél ulice Příkopy.

Návrh úpravy křižovatky ulic Ševčíkovy a Strakonické / varianta 2 / Druhá varianta pracuje s mírnějším napojením ulice Příkopy na ulici Ševčíkovu, hlavní veřejný prostor je vytvořen na nároží naproti hotelu Prácheň. Dostavba v ulici Ševčíkově neodděluje jasně hlavní prostor od vedlejšího. Řešení povrchů a parkoviště je totožné s první variantou.

4) Horažďovice/Husovo náměstí

Petr, Pšenčík, Koncerová, Douděrová, Komárková

Skupina se zabývala dopravními analýzami a koncepčními návrhy řešení. V oblasti cyklo dopravy navrhuje větší integraci cyklotras jak pro místní, tak pro turisty, především odvedení hlavní trasy z frekventovaného průtahu a její vedení přes atraktivní prostředí hlavního náměstí, nebo realizaci přívozu přes řeku Otavu. Mezi dalšími návrhy figuruje zavedení okružní linky mikrobusů, která která zlepšit dostupnost vlakového nádraží, zavedení bikesharingu – systému sdílení jízdních kol, nebo konverzi nevyužívaného síla na lezecké centrum.

Návrh Husova náměstí / varianta 1 / Návrh pracuje s výjimečnou polohou Husova náměstí jako místa, které při příjezdu do obce nelze minout, místa, které zakončuje dlouhou urbanistickou osu při příjezdu od Strakonice, místo tradičního Husova kamene i katolického kostela s klášterem. První varianta uvolňuje prostor jak v symbolickém smyslu - zakončení dlouhé urbanistické osy Husovým kamenem s důstojným pozadím parteru domů namísto stávajícího parkoviště – tak ve smyslu praktickém, tvorbou místa pro větší události obce: jarmarky, kluziště, koncerty. Trojúhelník náměstí vymezuje na jedné straně stromořadí, na straně druhé kvalitní osvětlení, význam místa podtrhuje i dlažba se symbolickou orientací směrem k centru města.

Návrh Husova náměstí / varianta 2 / Ve druhé variantě návrh pracuje s kontrastem frekventovaného místa, definovaného dopravou, a možností klidového prostoru. Trojúhelníkové náměstí pro klidné spočinutí je vymezený trojicí stromů, zídkami s lavičkami a změnou dlažby, s Husovým kamenem jako součástí této kompozice, ale spíše v bezprostředním kontaktu, než v dálkových pohledech.

5) Historie Horažďovic /Koncept řešení prostoru před zámkem

Krčilová, Buroň, Poloch, Matoušek, Fál

Studenti si v historickém úvodu všímají mj. proměny města v souvislosti s dopravou – nejprve s příchodem železnice a výstavbou nádraží v poloze poměrně vzdálené od centra, což způsobilo, že se město začalo více rozvíjet ve své části Předměstí, a v následujících desetiletích vedlo ke stagnaci Horažďovic. Druhým momentem bylo vybudování silničního průtahu v roce 1984, který vytvořil cézuru v místě někdejších hradeb mezi historickým jádrem a novějšími částmi města, a inicioval řadu převážně negativních změn v přilehlých veřejných prostranstvích.

Součástí analýz je zmapování řady veřejných prostranství a jejich proměn v čase na sérii historických a současných fotografií a vyobrazení. Část prostranství prodělala morfologické změny (typicky podél průtahu: prostor před kinem, před zámkem), u většiny prostranství, zejména ve stabilizovaných částech historického města, však k největším změnám došlo z pohledu dělby veřejného prostoru mezi chodci a ostatními druhy dopravy, a jasné segregace těchto prostorů (chodník vs. vozovka).

Návrh prostoru před zámkem / Prostor před zámkem prošel historicky poměrně razantní proměnou, zejména v souvislosti s výstavbou průtahu. Prostor je rozčleněn na velké množství ploch s různými povrchy a množstvím bariér. Některé jsou potřebné i vzhledem ke členitosti terénu, jiné jsou však zcela zbytečné, pouze znepřehledňují prostor a prozrazují chybějící celkovou koncepci. Návrh se zaměřuje na potlačení dominující dopravy zúžením jízdního profilu, odstraněním travnatých pásů, zábradlí a sjednocením povrchů v předprostoru zámku. Další opatření směřují ke zdůraznění veduty zámku při příjezdu do města - návrhem důstojného předpolí, eliminací nevhodně umístěných křovin, racionalizací rozsáhlého parkoviště , nebo „zakrytím“ štítových stěn sousedních panelových domů novým stromořadím. Návrh pracuje i s předprostorem restaurace, pro který navrhuje víceúčelové využití.