Valašské Meziříčí Krásno

/Jizvy města

Jakub Odstrčil
Atelier Hradeční

PŘEDMLUVA

John Brinckerhoff Jackson v roce 1952 popsal Optimo City jako typické americké maloměsto. Kdybychom obdobně hledali Optimo City v našem českém prostředí, Valašské Meziříčí by mohlo posloužit jako inspirace k jeho popisu.

Centrum mikroregionu o velikosti okresního města, kterých jsou u nás vyšší desítky, má obvyklé kvality i problémy. Život v takovém městě je pomalejší a klidnější, sociální vazby často silnější a lidé mají blíže do krajiny. Každé takové město má ale i jiné specifické kvality vyplývající zejména z jeho polohy v krajině a historie.

Současně ale postrádá jasnou vizi nebo strategii a kvalita veřejných prostranství silně pokulhává za tou ve velkých mě-stech. Město je terorizována automobilovou dopravou, která často do-minuje aktivitám v centru. Po rozsáhlých asanacích z dob minulého režimu je struktura kompaktního a rostlého města nevratně poškozena a v blízkosti centra tak nalézáme pusté plané náletové zeleně, parkovišť nebo nákupních zón. Zatížené dopravní tepny ve středu města neumožňují dostatečné příčné provázání. Podmínky pro pohyb cyklistů po městě nejsou dostatečné a veřejná doprava není skutečnou alternativou pro ekonomicky aktivní obyvatele.

Věřím, ve velký potenciál takových měst a na příkladu rodného Valašského Meziříčí hledám způsoby řešení těchto problémů.

KONCEPT

Nezávislost tramvaje na dopravní situaci
Tramvajová trať je navržena jako jednokolejná v ose komunikace a to bez nutnosti ubírání jízdních pruhů. Tím je konečně maximálně využita šířka průtahu a tramvaj získává velkou výhodu nezávislosti na dopravní situaci ve městě. Mohutný most v ulici Vsetínská a estakáda v ulici Masarykova dodatečně získávají svůj smysl. Protijedoucí tramvaje se vyhýbají v zastávkách.

Konečná v úvrati
Konečné zastávky Průmyslová zóna a Nemocnice jsou zakončené úvrati. Tím je eliminován negativní dopad tělesa tramvajové smyčky. Takové řešení vyžaduje souprava s kabinou na obou koncích a vstupními dveřmi po obou stranách.

Návaznost na další veřejnou dopravu
Zastávky jsou řešeny s nástupními ostrůvky nebo jako vídeňské s nástupem přes vozovku. Tím dochází k výraznému zklidnění dopravy. Zastávky jsou ve většině případů sdružené s autobusovými a vzniká tak pohodlný přestup na dálkové spoje nebo městskou dopravu do okrajových částí města.

Vysoká frekvence spojů
Už při použití dvou proti sobě jedoucích souprav lze docílit frekvence spojů do 15 minut. Maximální vhodná kapacita tělesa jsou 4 soupravy, při kterých by frekvence spojů mohla být okolo 7 minut.

Posílení příčných vazeb
Řešení zastávek podporuje příčné vazby v území, někde vytváří i vazby nové.

Zklidnění dopravy
Vložení sedmi tramvajových zastávek na 3,5km dlouhé trase průtahu městem vyvolá žádoucí zklidnění automobilové dopravy. Děje se tak ve prospěch města a jeho obyvatel, kteří získají větší motivaci nechat své vozidla doma a využít exkluzivity tramvaje bez nervů i v dopravní špičce.

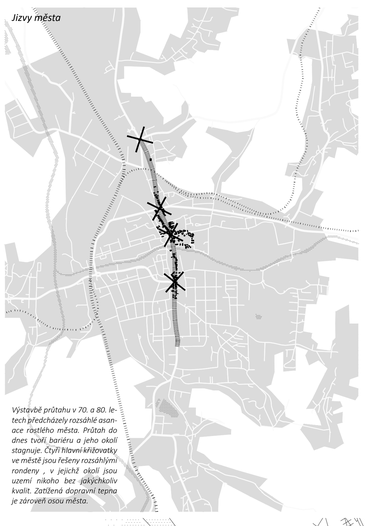
Integrace cyklistů
V celé délce osy města a ve třech hlavních příčných směrech jsou nově integrovány pruhy pro cyklisty. Dojde tak k dotvoření základní sítě cyklostezek ve městě včetně jejich napojení na regionální cyklostezku Bečva.

Záchytná parkoviště
Vozovna je integrovaná do parkovacího domu v konečné zastávce Průmyslová zóna. Parkovací domy ve stanicích Průmyslová zóna a U hřbitova jsou pojaty jako záchytná P+R parkoviště s pohodlným přestupem na městskou dopravu. Tím dojde k dalšímu snížení dopravní zátěže v centru města.

Revitalizace veřejného prostoru
Návrh tramvajových zastávek provází úpravy přilehlých veřejných prostranství. Je kladen důraz na lidské měřítko, redukci komunikací na nutná minima, vydláždění přechodů a zastávek a výsadbu zelené.

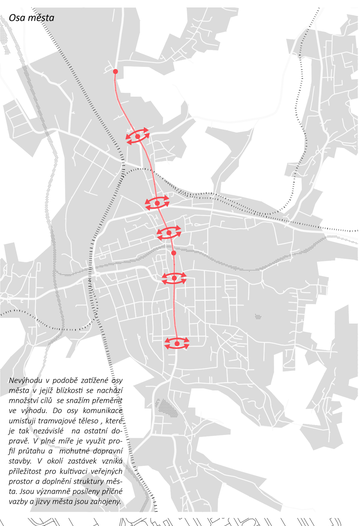
Doplnění struktury města
V okolí navržených zastávek se nacházejí řada transformačních ploch. Ty jsou využity tak, aby podporovaly žádoucí děje a vhodně doplnily

Jizvy města



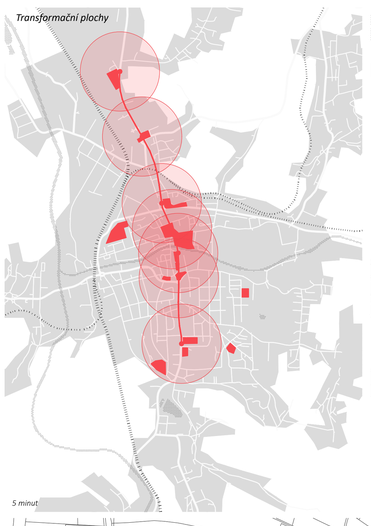
Výstavbě průtahu v 70. a 80. letech předcházely rozsáhlé asanace rostlého města. Průtah do dnes tvoří bariéru a jeho okolí stagnuje. Čtyři hlavní křižovatky ve stanicích Průmyslová zóna a U hřbitova jsou pojaty jako záchytná P+R parkoviště s pohodlným přestupem na městskou dopravu. Tím dojde k dalšímu snížení dopravní zátěže v centru města.

Osa města

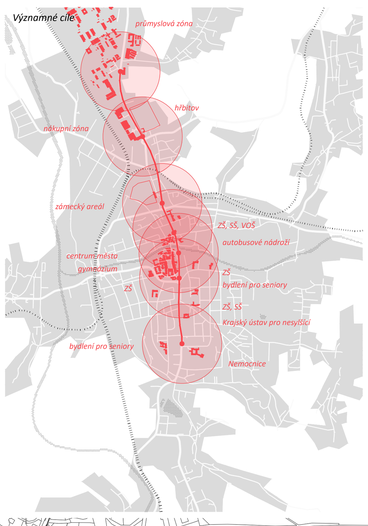


Nevýhodu v podobě zatížené osy města ji nejblíkazt se nachází množství cílů se snažím přeměnit ve výhodu. Do osy komunikace umisťuji tramvajové těleso , které je tak nezávislé na ostatní dopravě. V plné míře je využit profil průtahu a mohutné dopravní stavby. V okolí zastávek vzniká příležitost pro kultivaci veřejných prostor a doplnění struktury města. Jsou významné posílený příčné vazby a jizvy města jsou zahojeny.

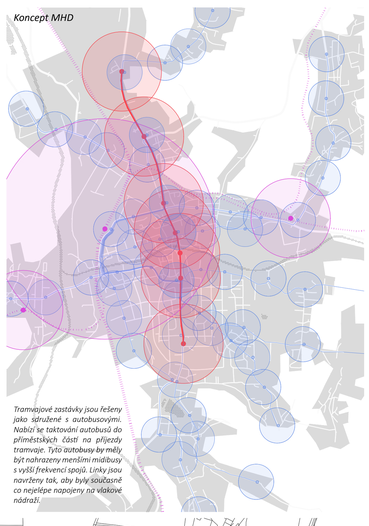
Transformační plochy



Významné cíle

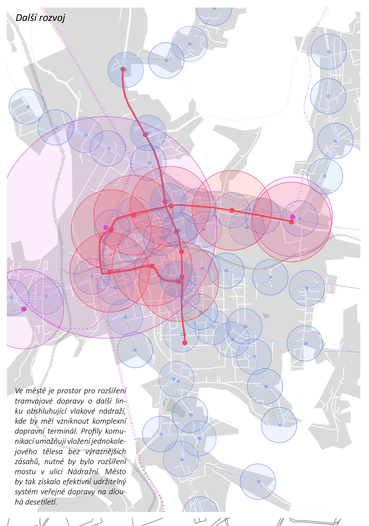


Koncept MHD



Tramvajové zastávky jsou řešeny jako sdružené s autobusovými. Nabízí se toktavní autobusů do příměstských částí na příjezdy tramvaje. Tyto autobusy by měly být nahrazeny menšími midibusy s vyšší frekvencí spojů. Linky jsou navrženy tak, aby byly současně co nejlépe napojeny na vlakové nádraží.

Další rozvoj



Ve městě je prostor pro rozšíření tramvajové dopravy o další linku obsluhující vlakové nádraží, kde by měl vznikanout komplexní dopravní terminál. Profily komunikací umožňují vložení jednokolejového tělesa bez výraznějších zásahů, nutné by bylo rozšíření mostu v ulici Nádražní. Město by tak získalo efektivní udržitelný systém veřejné dopravy na dlouhá desetiletí.

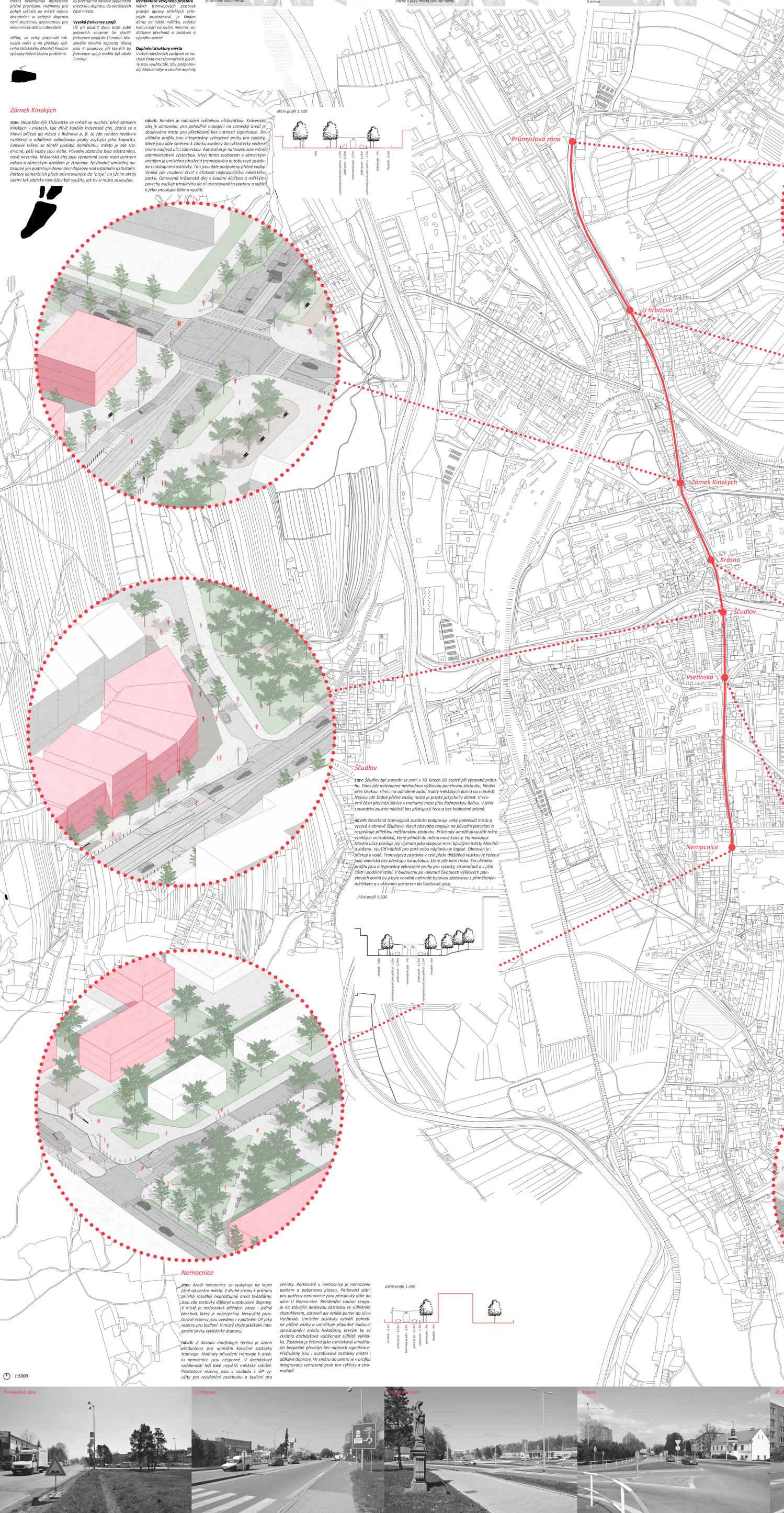
5 minut

Zámek Kinských

stav: *Nejzatíženější křižovatka ve městě se nachází před zámkem Kinských v místech, kde dříve končila krásenská alej, jedná se o hlavní příjezd do města z Rožnova p. R. Je zde ronden nedávno rozšířený a oddělené odbočovací pruhy zvyšující jeho kapacitu. Celkové řešení se téměř podobá dalničnímu, město je zde rozervané, pěší vazby jsou slabé. Původní zástavba byla odstraněna, nová nevzniká. Krásenská alej jako významná cesta mezi centrem města a zámeckým areálem je ztracena. Nevhodné umístěný autosalon jen podtrhuje dominanci dopravy nad ostatními aktivitami. Partery komerčních ploch orientovaných do "aleje" na jižním okraji území tak zdaleko nemůžou být využity, jak by si místo zasloužilo.*

návrh: *Ronden je nahrazen světelnou hřížovatkou. Krásenská alej je obnovena, pro pohodlné napojení na zámecký areál je zbudováno místo pro přecházení bez nutnosti signalizace. Do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, které jsou dále směrem k zámku svedeny do cyklostezky vedené mimo nadjezd ulicí zámeckou. Autosalon je nahrazen komerčním administrativní výstavbou. Mezi tímto souborem a zámeckým areálem je umístěna sdružená tramvajová a autobusová zastávka s nástupními ostrůvky. Tím jsou dále podpořeny příčné vazby. Vzniká zde moderní čtvrt v blízkosti nejkrásnějšího městského parku. Obnovená krásenská alej s kvalitní dlažbou a měkkými povrchy zvyšuje atraktivitu do ní orientovaného parteru a vybízí k jeho smyslupnějšímu využití.*

uliční profil 1:500

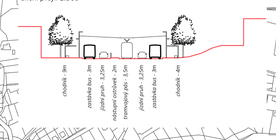


Průmyslová zóna

stav: *Do průmyslové zóny(PZ) severně od města denně dojíždí za prací přes 2000 lidí. Je zde dovedena cyklostezka z města z ulice Hranická, další napojení na síť cyklostezek ale chybí. Volné plochy u příjezdu do PZ jsou využity pro podnikové parkoviště a zastávku podnikových autobusů. Zbylé plochy jsou ponechány ladem s náletovou zelení. Průmyslová zóna nemá žádnou další vybavenost, možnosti pěšího pohybu v podstatě neexistují. Je nehostinným místem, generátorem automobilové dopravy, ke kterému lze těžko získat pozitivní vztah.*

návrh: *Pozice PZ přímo na severním okraji města je vhodným místem pro konečnou tramvajové linky. Volné plochy je třeba využít i pro veřejné parkování a umožnit přestupu na MHD už při vjezdu do města a snížit tak zatížení uvnitř města. Za tímto účelem navrhuji výstavbu záchytného P+R parkoviště. Do parkovacího domu je vhodné integrovat i vozovnu tramvají a parkování pro potřeby podniků. Prostor mezi parkovacím domem a samotnými továrnami je využit pro park, kratké procházce přes park se tak pracovníci nevyhnou. Zbylá plocha je vhodná pro výstavbu objektu s komerčním využitím. Prostory pro automobilovou dopravu jsou omezeny na nutné minimum, díky tomu vznikají pohodlné chodníky a pobytová piaza u zástavky MHD. Vznikají zde nové pěší vazby a aktivity. Místní i dálková autobusová doprava je sdružená s tou tramvajovou. Tramvajová trať je zakončena v úvrati.*

uliční profil 1:500



U hřbitova

stav: *Silnice I-57 a I-35 se mezi hřbitovem a nákupní zónou potkávají v rondenu. Po společném čtyřproudovém nadjezdu poté několik set metrů pokračují směrem k centru města. V místě jejich setkání se nacházejí rozsáhlé plochy ležící ladem bez kvalitní zeleně, bez charakteru a genia loci. Před samotným nákupním střediskem a před hřbitovem leží vyasfaltované plané parkovišť. Řešení samotného rondenu naprosto upozaduje pohyb pěších.*

návrh: *Jako příjezdová brána do města ze směru Nový Ličín je místo vhodné využít jako další přestupní bod mezi individuální a hromadnou dopravou. Místo rozlehlé prakoviště před hřbitovem tak navrhuji parkovací dům s menší půdorysnou stopou a vyšší kapacitou. Parkovací dům se zde nabízí integrovat s občanskou vybeností, které je zde nedostatek. Získaný prostor využívám pro park s ortogonální výsadbou stromů, respektující pěší trasy a tvořící důstojný předprostor hřbitovu. Park také vytváří příjemnou clonu mezi prakovacím domem a hřbitovem. Parkoviště před nákupní zónou mírně redukují ve prospěch výsadby stromů a prostorů pro lidi. Současné řešení cyklostezky zachovávám. Čtyřproudový nadjezd zužuji na tři pruhy pro získání prostoru pro tramvajové těleso. Mohutný nadjezd tak konečně po desetiletích získává svůj smysl. Zastávka tramvaje je sdružená s autobusovou s nástupními ostrůvky. Ronden je nahrazen světelnou křižovatkou s přechody do všech směrů. Pěší vazba mezi nákupní zónou a hřbitovem je řešená pohodlně bez nutnosti signalizace.*

uliční profil 1:500

Ščudlov

stav: *Ščudlov byl srovnán se zemí v 70. letech 20. století při výstavbě průtahu. Dnes zde nalezneme nevhodnou výškovou panelovou zástavbu, hledící přes širokou silnici na odhalené zadní trakty městských domů na náměstí. Nejsou zde žádné příčné vazby, místo je prostě jakýcholiv aktivit. V severní části přechází silnice v mohutný most přes Rožnovskou Bečvu. V jeho sousedství pustne nábřeží bez přístupu k řece a bez hodnotné zelené.*

návrh: *Navržená tramvajová zastávka podporuje velký potenciál místa a vyzývá k obnově Ščudlova. Nová zástavba reaguje na původní parcelaci a respektuje přilehlou měšťanskou zástavbu. Průchody umožňují využití takto vzniklých vnitroblоků, které přináší do města nové kvality. Humanizace Mostní ulice posiluje její význam jako spojnice mezi bývalými městy Meziříčí a Krásno. Využití nábřeží pro park nebo náplavku je logické. Obnoven je i přístup k vodě. Tramvajová zastávka v celé ploše dlážděná kostkou je řešena jako vídeňská bez přestupu na autobus, který zde není třeba. Do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, stromořadí a v jižní části i podélné stání. V budoucnu po uplynutí životnosti výškových panelových domů by ji bylo vhodné nahradit bytovou zástavbou s přiměřeným měřítkem a s aktivním parterem do Vsetínské ulice.*

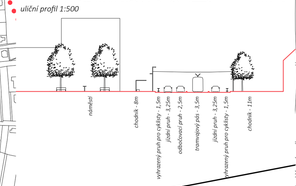
uliční profil 1:500

Krásno

stav: *Historické centrum Krásna zaniklo. Jako upomínka zde zbyla jen Krásenská radnice, ve které je dnes umístěna městská knihovna. Genius loci je ztracen, spolu s ním i význam lokality pro město. V těsné blízkosti historického jádra města tak leží ladem ponechané plochy s náletovou zelení o velikosti fotbalového hřiště. Ve středu území leží kruhový objezd na umělé vyvýšenině, umocňující špatnou prostupnost území, radnice se ocitá pod úrovní okolního terénu. V jihovýchodní části je autobusové nádraží, které čeká na přemístění k vlakovému.*

návrh: *Ronden je nahrazen světelnou hřížovatkou. Krásenská alej je obnovena. Rozlehlá prolůka je využita pro novou budovu městského úřadu. Před ní v návaznosti na krásenskou alej a mostní ulici směrem náměstí vzniká velkorysý předprostor. Do něj je orientovaná i polyfunkční budova s veřejným parkováním. Obnovou krásenské aleje a humanizací Mostní ulice je dovršena obnova městské "promenády". Terenní úpravou se historická radnice ocitá na úrovni parteru a získává pobytový předprostor. Samotná historická budova je přístavbou rozšířena. Prostor je dotvořen další zástavbou definující uliční čáru a kompaktní město. Zastávka tramvaje vídeňského typu je umístěna mezi novou budovu úřadu a starou radniční budovu. Doprava je zklidněna, do uličního profilu jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, pěší vazby jsou v maximální míře podpořeny a na místě "starého Krásna" konečně vzniká Krásno nové.*

uliční profil 1:500



Nemocnice

stav: *Areál nemocnice se vyskytuje na kopci jižně od centra města. Z druhé strany k průtahu přiléhá rozsáhlý neprostupný areál hvězdárny. Jsou zde zastávky dálkové autobusové dopravy. V místě je nedostatek příčných vazeb - jediný přechod, který je nebezpečný. Nevyužité prostorové rezervy jsou uvedeny i v platném ÚP jako rezervy pro bydlení. V místě chybí jakékoliv integrační prvky cyklistické dopravy.*

návrh: *Z důvodu morfologie terénu je území předurčeno pro umístění konečné zastávky tramvaje. Hodnoty přivedení tramvaje k areálu nemocnice jsou nesporné. V docházkové vzdálenosti leží také největší městská sídliště. Prostorové rezervy jsou v souladu s ÚP využity pro rezidenční zasátavbu a bydlení pro seniory. Parkovisté u nemocnice je nahrazeno parkem a pobytovou piazou. Parkovací stání pro potřeby nemocnice jsou přesunuty dále do ulice U Nemocnice. Rezidenční soubor reaguje na stávající deskovou zástavbu se sídlištním charakterem, zároveň ale vzniká parter do ulice Vsetínská. Umístění zastávky vytváří pohodlné příčné vazby a umožňuje případné budoucí zprostupnění areálu hvězdárny, kterým by se zkrátila docházková vzdálenost sídliště Vyhlídka. Zastávka je řešena jako ostrůvková umožňující bezpečné přechází bez nutnosti signalizace. Přidruženy jsou i autobusové zastávky místní i dálkové dopravy. Ve směru do centra je v profilu integrovaný vyhrazený pruh pro cyklisty a stromořadí.*

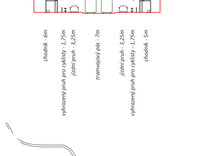
uliční profil 1:500

Vsetínská

stav: *Okolí Vsetínské ulice je nevratně poškozeno rozsáhlou asanací. Na rozdíl od "starého Krásna" zde ale částečně proběhla nevhodně řešená panelová výstavba komplikující další rozvoj. Místo v těsné blízkosti centra má tak charakter sídliště, které roztrženo zatíženou dopravní tepnou. Město je rozerváno, není definováno, veřejným prostorám dominuje doprava. Ve středu leží další z kruhových objezdů, k němuž přiléhají velké plochy s náletovou zelení.*

návrh: *Kruhový objezd je nahrazen světelnou hřížovatkou. Profily komunikací jsou zúženy a veřejný prostor je navrácen městu. Tramvajová zastávka je navržena v těsné blízkosti křižovatky a podporuje příčné vazby v území. Nová zástavba v kvadrantu přiléhajícímu k náměstí reaguje na rostlé města a definuje novou pěší zónu. Severně od křižovatky výstavba navazuje na rozvoj v blízkém Ščudlově. Forma zástavby ve východní části území přistupuje na rozvolněnost města. Do profilu komunikací jsou integrovány vyhrazené pruhy pro cyklisty, stromořadí a podélné stání, které tak nahrazuje zastavené parkoviště.*

uliční profil 1:500



1:5000

Průmyslová zóna

U hřbitova

Zámek Kinských

Krásno

Ščudlov

Vsetínská

Nemocnice