

Základ je skvělý - živá komunita, chuť se setkávat a scházet, velké množství dějů, které mají lidé chuť vyhledávat navzdory stávajícím omezením. Červený Kostelec je ideální menší město pro život. Je tu vše potřebné, vše blízko, prostor pro moderní centrum i zajímavá krajina. Bohužel rozmach automobilové dopravy zde napáchal mnoho škod většině městotvorným funkcím.

Naším cílem je stanovit pravidla pro redesign veřejných ploch a stanovení jeho hranic tak, aby vznikla věrohodná a logická měřítka pro děje a intuitivní pohyb lidí v centru města.

Město vznikalo velmi živelně a dnes je bez navigace pro cizince složité čitelné. Některé trasy se dublují, jiné zcela chybí a je nutné je hledat. Není přívětivé pro pěši – dominují zde auta. Ani automobilová doprava vzhledem k úzkým uličním profilům i těch nejfrekventovanějších ulic není řešena optimálně. Zástavba je velmi proměnlivá s velmi různorodou typologií. Kostelec je město kontrastů.

Klíčem k úspěchu je zde mobilita – a to jak pěši a cyklo, tak automobilová. Naším cílem je postupnými kroky dostat co největší množství aut z centra a navrátit ho zpátky lidem.

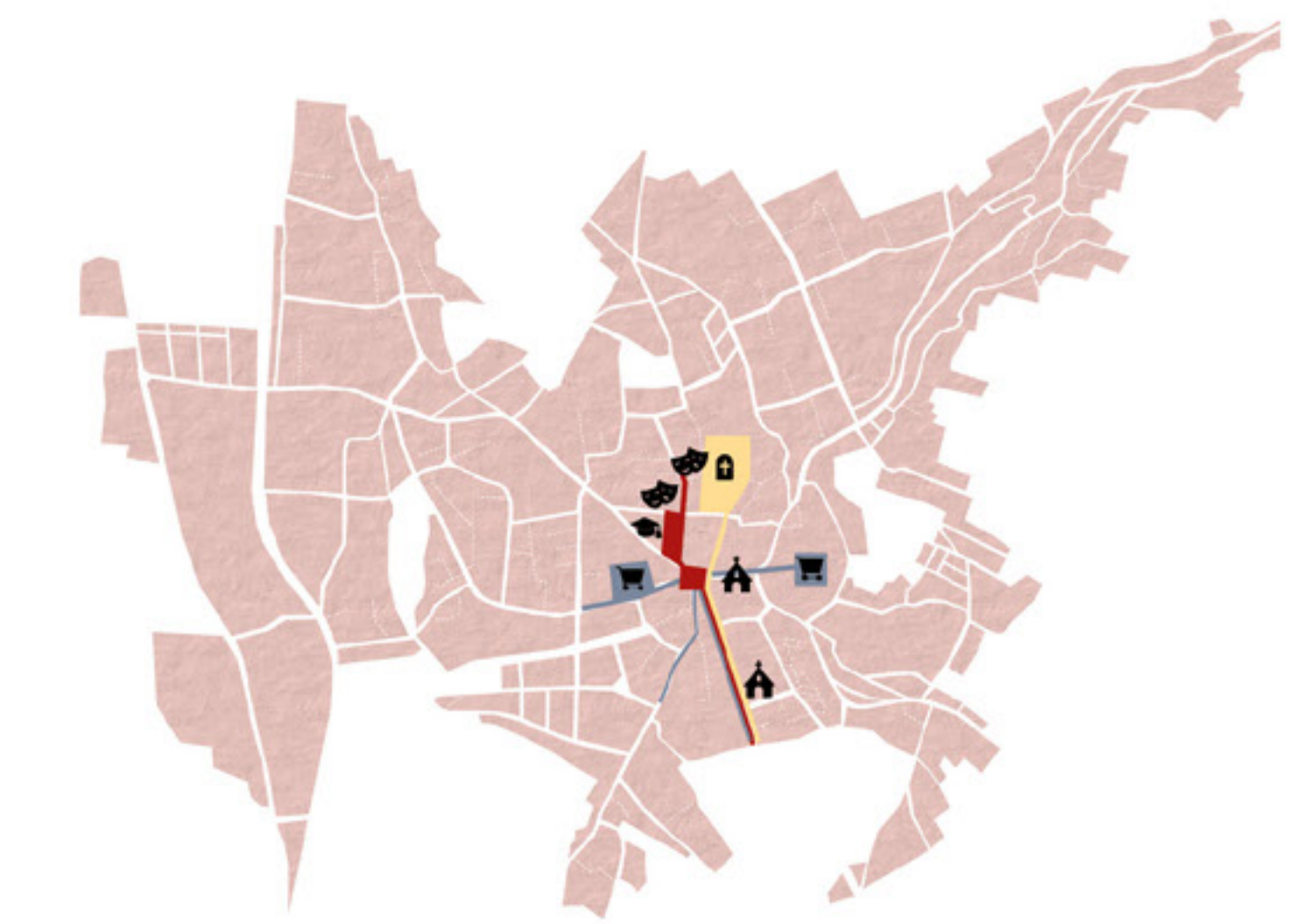
AUTORSKÝ TÝM:

Ing. arch. Jakub Mareš, Ing. arch. Matěj Smola,
Ing. arch. Anna Kašpárková Pflugová, Ing. arch. Eliška Johánková

SPOLUPRÁCE:

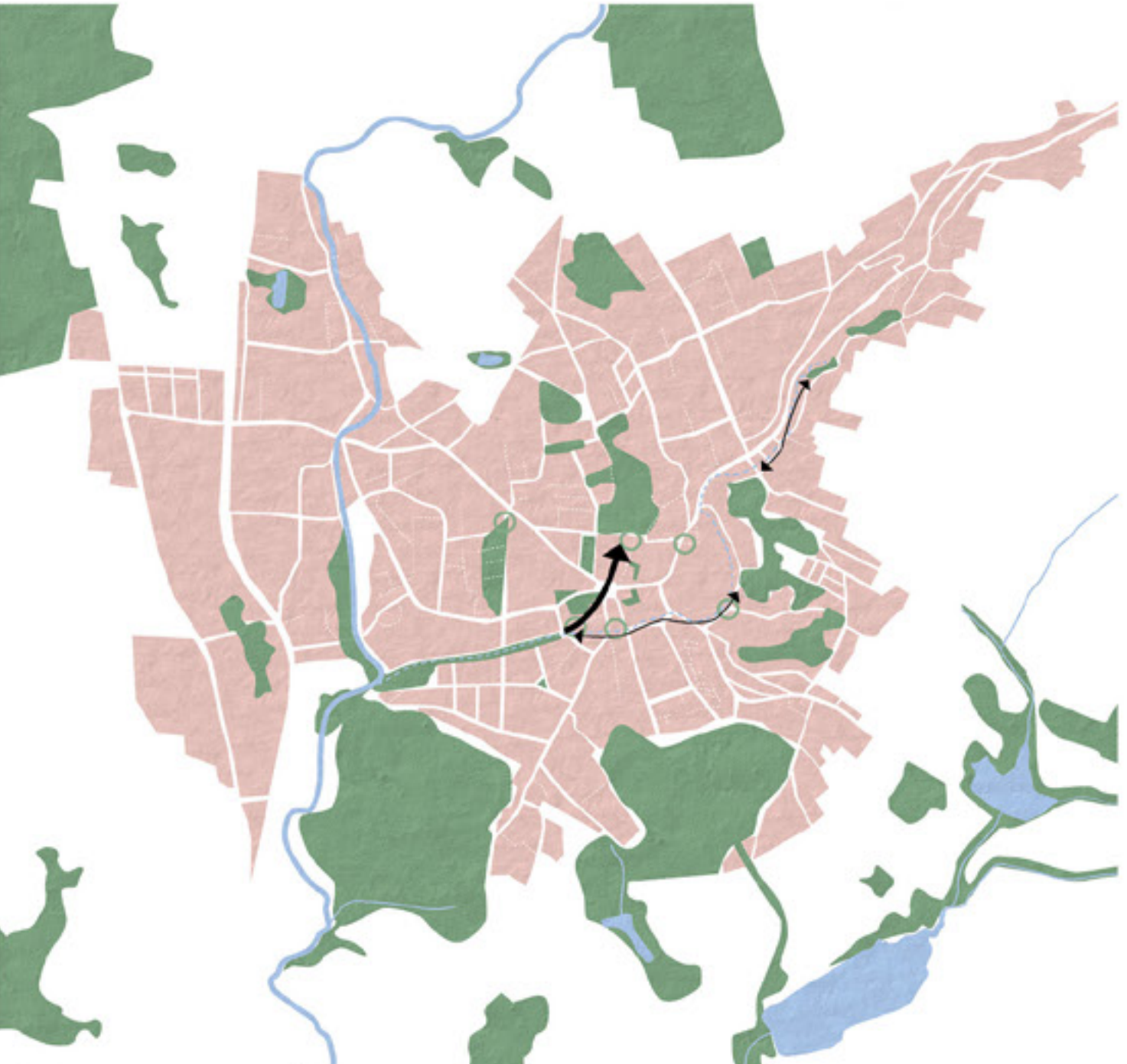
Ing. arch. Richard Zeman, Ing. arch. Zuzana Zwasczková,
Bc. Jan Strecker, Anna Malečková, Julie Pašková

Schéma širších vztahů



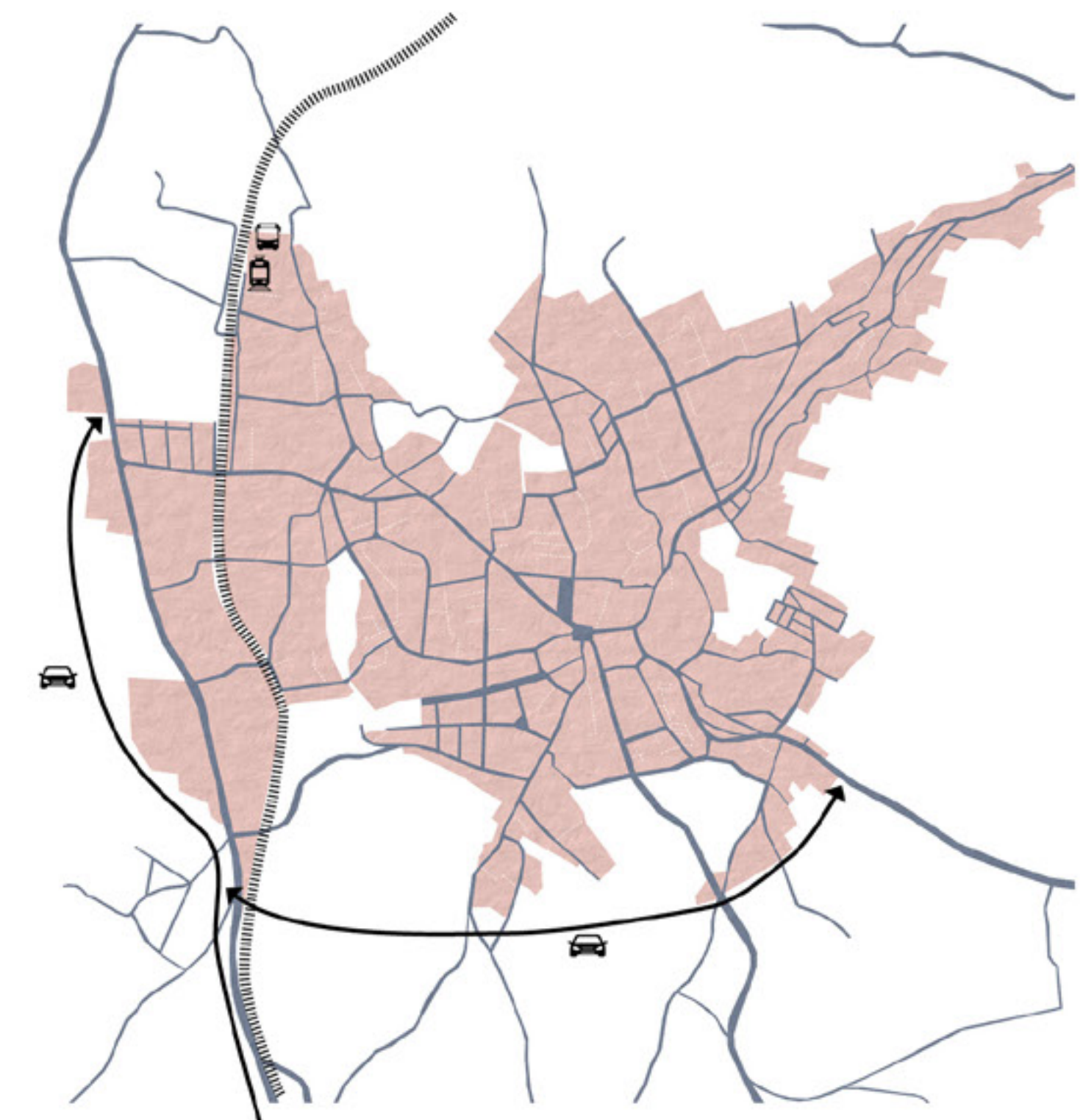
Občanská vybavenost - potenciál

- Obrovský potenciál průmyslového areálu jako nového živého centra města (pracovní příležitosti, bydlení, obchod etc.) = zásadní území pro další rozvoj města



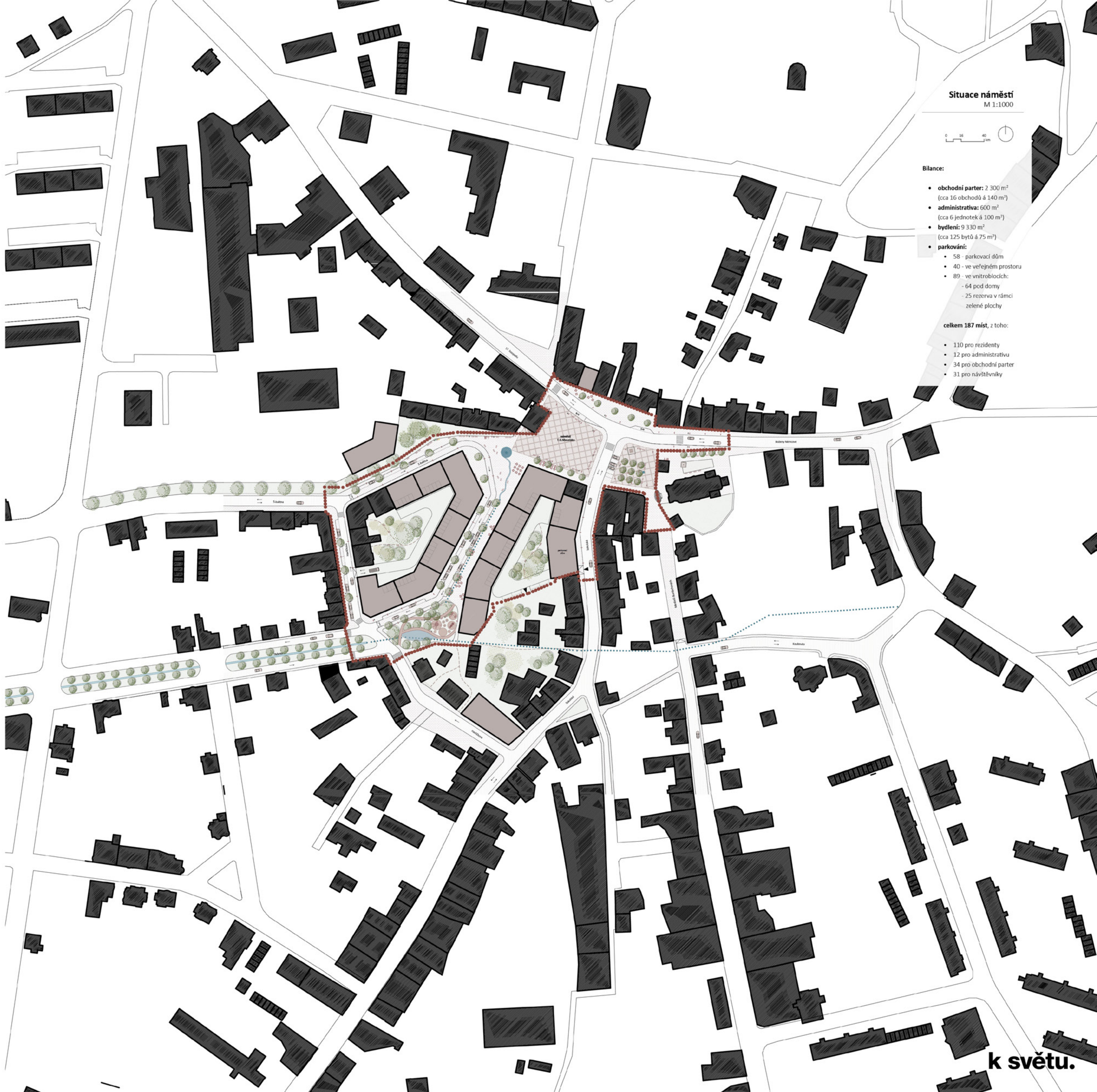
Zeleň a vodstvo - potenciál

- provázání systémů zeleně – lepší orientace ve městě
- kultivace a tvorba menších zelených pláček v rámci celého města
- větší důraz na vodoteče ve městě – pěší propojení, volný čas, procházky
- možnost místního odkrytí koryta Olešenky



Doprava - potenciál

- odlehčení centra města od transiitní dopravy = obchvat města
- nabídka dalších alternativ průjezdu městem
- přemístění autobusového nádraží k vlakovému nádraží



Situace náměstí

M 1:1000

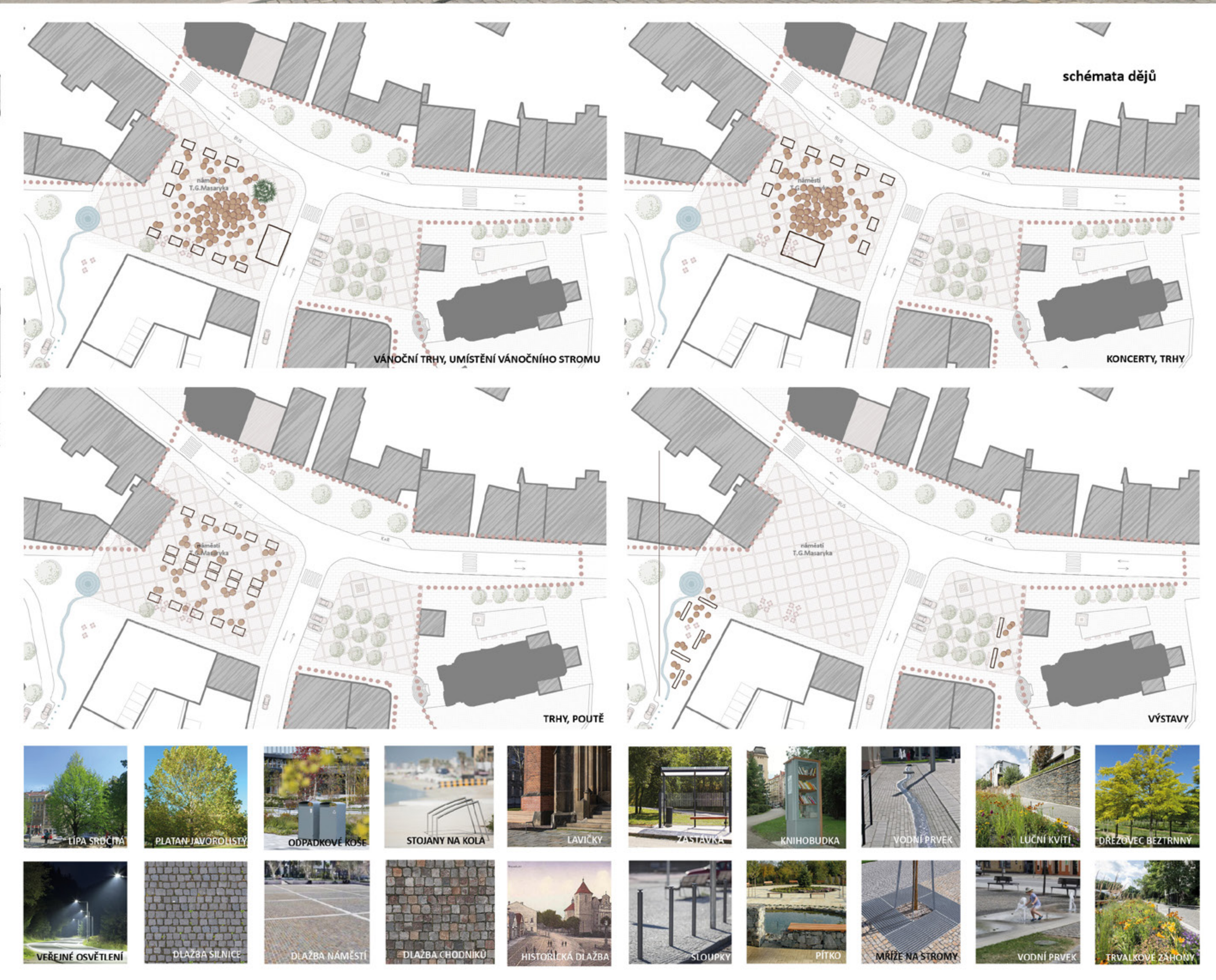
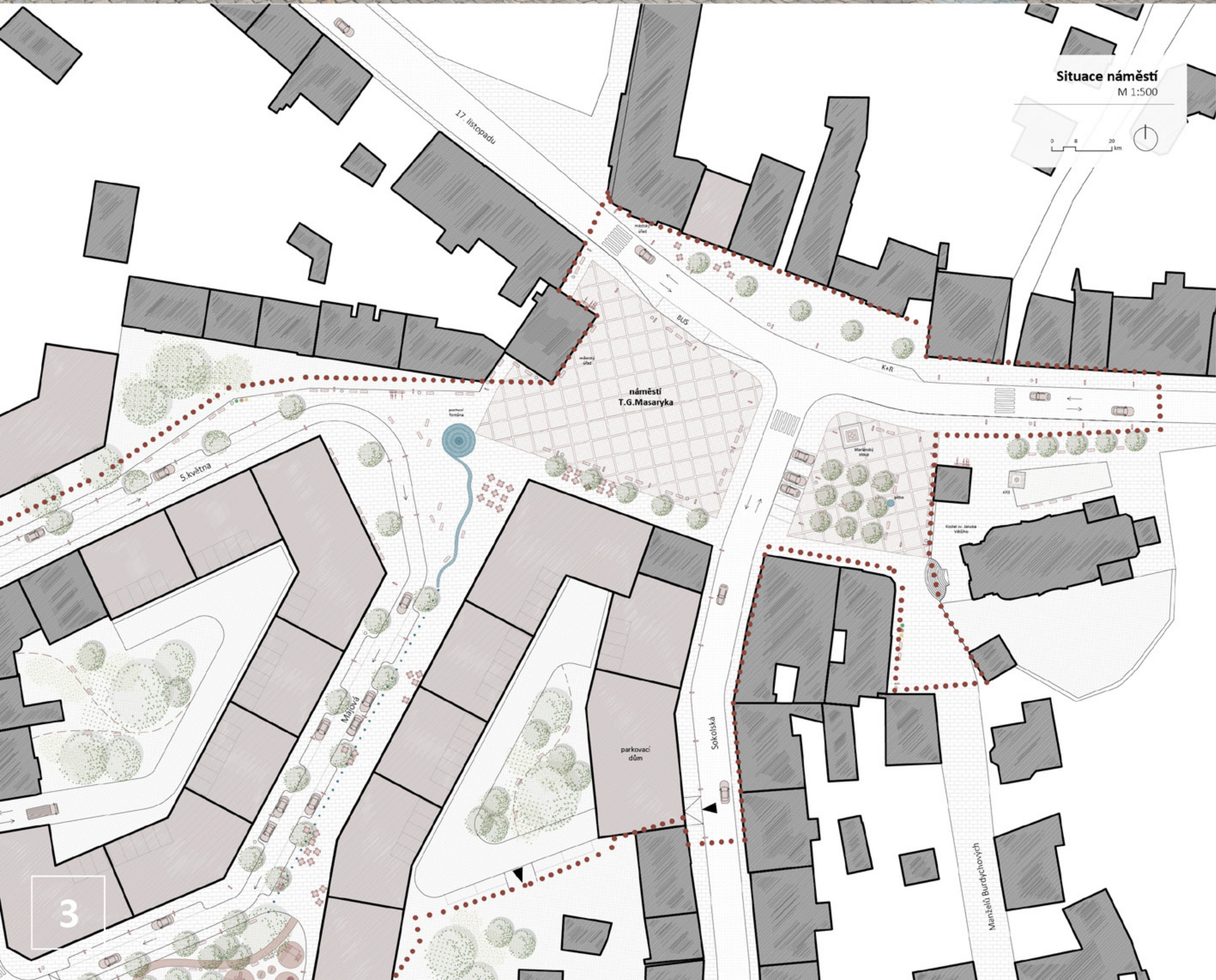


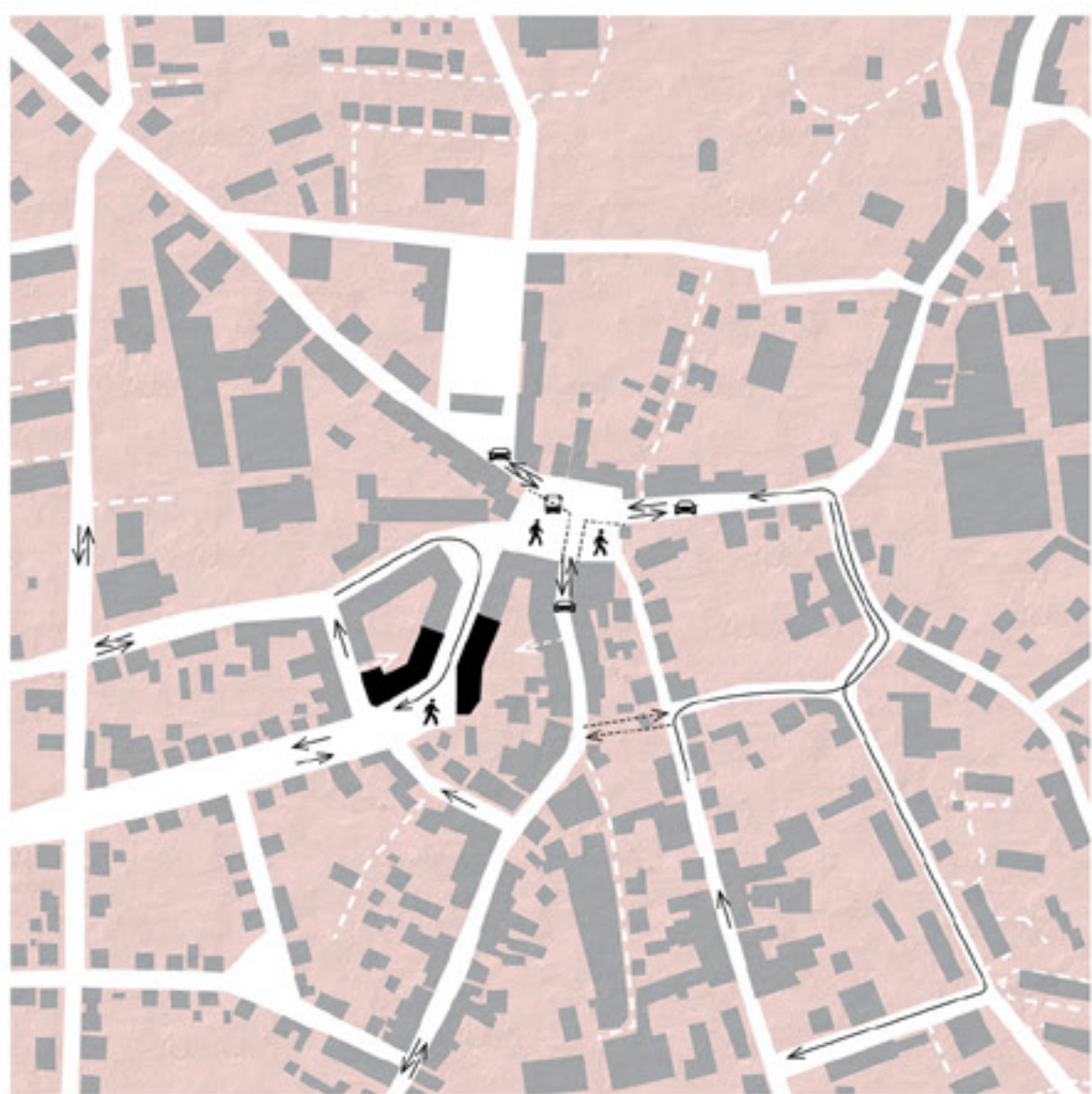
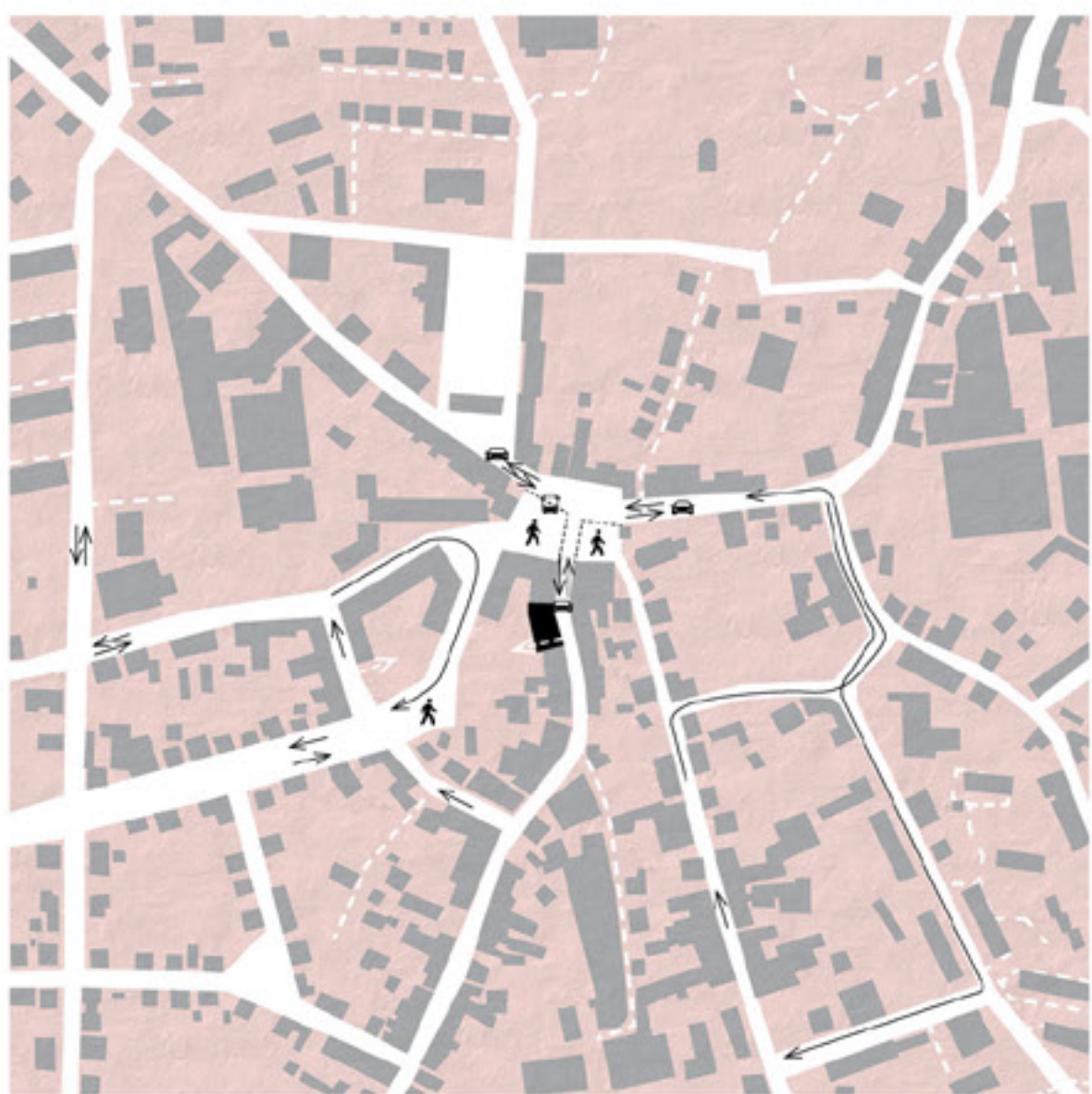
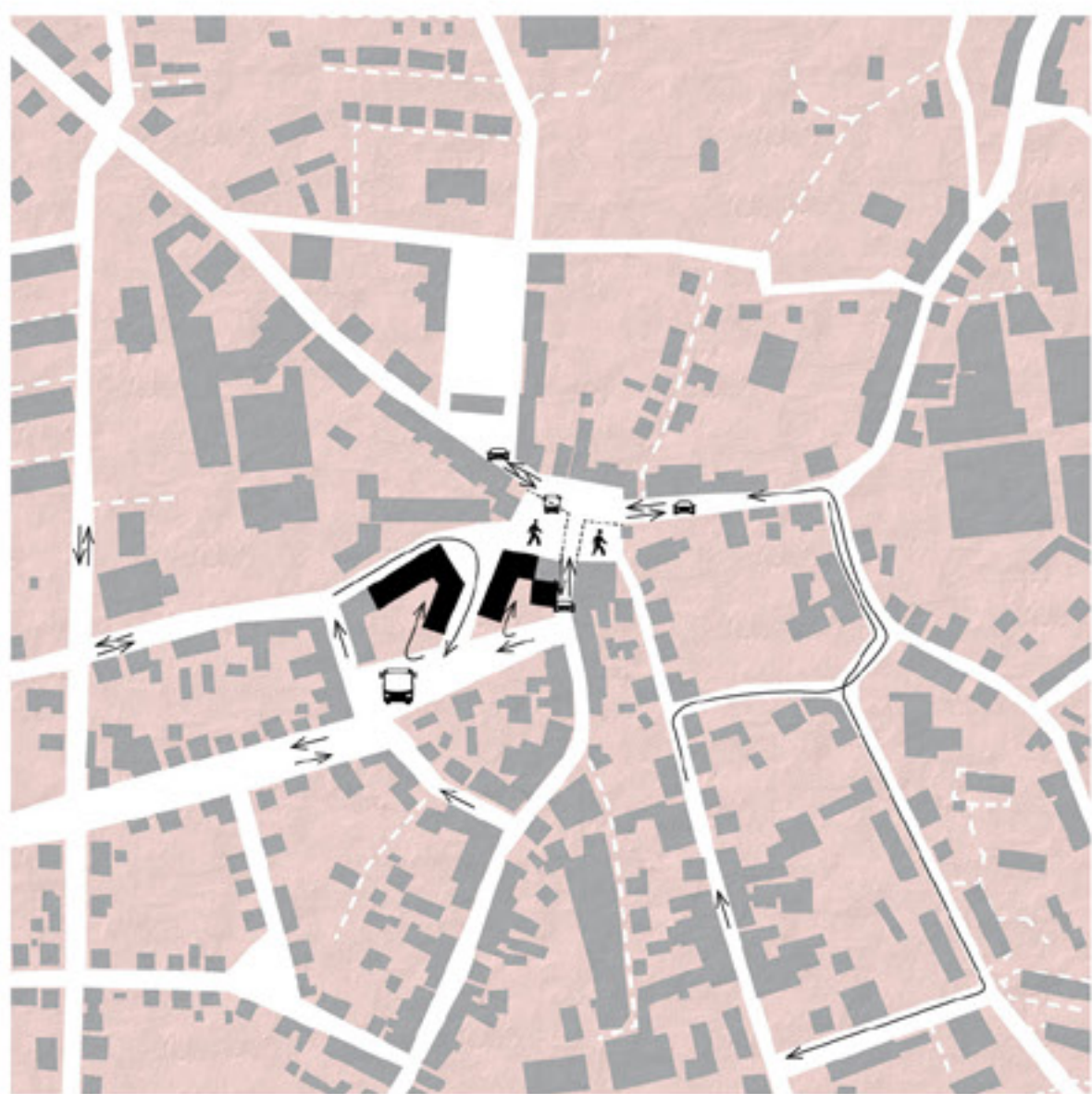
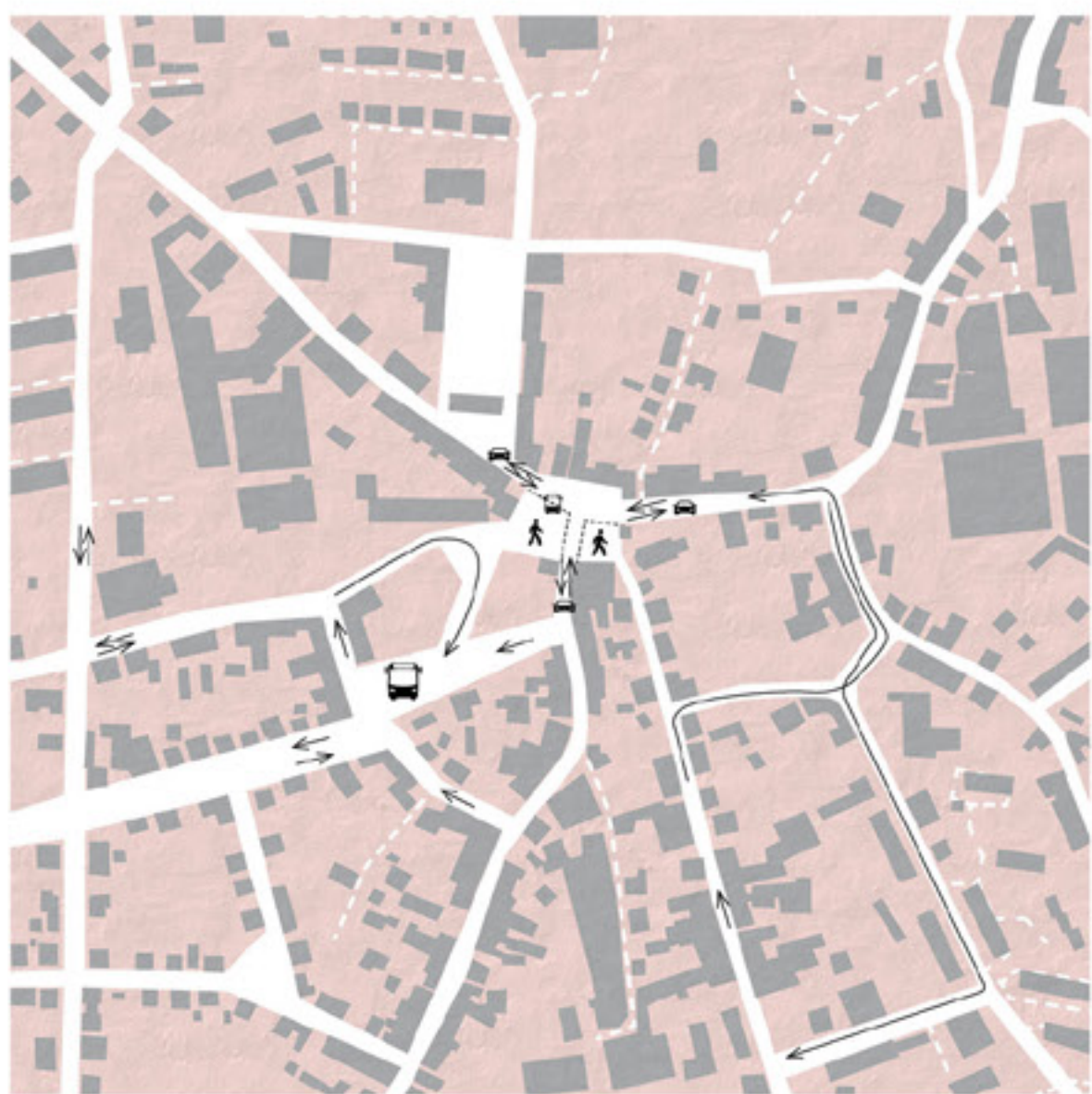
Bilance:

- **obchodní parter:** 2 300 m² (cca 16 obchodů á 140 m²)
- **administrativa:** 600 m² (cca 6 jednotek á 100 m²)
- **bydlení:** 9 330 m² (cca 125 bytů á 75 m²)
- **parkování:**
 - 58 - parkovací dům
 - 40 - ve veřejném prostoru
 - 89 - ve vnitroblocích:
 - 64 pod domy
 - 25 rezerva v rámci zelené plochy

celkem 187 míst, z toho:

- 110 pro rezidenty
- 12 pro administrativu
- 34 pro obchodní parter
- 31 pro návštěvníky





00. stávající stav

- náměstí přetížené automobilovou dopravou
- nepřehledná křižovatka na úkor veřejného prostoru
- nevhodně umístěné autobusové nádraží v centru města uprostřed rozbořeného bloku = potlačení historické stopy původní zástavby
- nedostavěný jihozápadní roh náměstí

01. první etapa

Úprava veřejného prostoru náměstí a přilehlých ulic

- navrácení náměstí lidem:
 - přehledná T křižovatka na náměstí
 - doplnění chybějící autobusové zastávky Pošta v druhém směru, a to přímo na náměstí
 - přesunutí morového sloupu zpět do prostoru náměstí
- odklonění automobilové dopravy z ulice manželů Burdychových:
 - jednosměrná komunikace
 - odklonění automobilové dopravy přes ulici Koubovka do ulice Náhodská
 - nová pěší zóna u náměstí
 - vytvoření důstojného prostoru před hlavním vchodem do kostela
- odklonění automobilové dopravy ulice 5. května z náměstí do nově vzniklé ulice:
 - jednosměrná komunikace
 - vytvoření hlavního setkávacího prostoru před starou radnicí = navrácení náměstí lidem
 - pěší zóna
- kultivace stávající parkové plochy mezi autobusovým nádražím a náměstím

02. druhá etapa

Dostavba části bloku = jasné vymezení prostoru náměstí

- obchodní parter
- obslužnost nové výstavby = částečné omezení provozu autobusového nádraží (možnost postupného přesunu jinam)
- možnost kultivace prostoru autobusového nádraží a přilehlého parkoviště
- dostavba jihozápadního bloku:
 - obchodní parter, kancelářské prostory, bydlení
 - zahuštění centra města
- dostavba jižního bloku:
 - obchodní parter, kancelářské prostory, bydlení
 - ze strany náměstí a z ulice Sokolská je výstavba podmíněna investicí vlastníka či výkupem (směnou) pozemku vzhledem ke klíčové pozici na náměstí (umístění nové veřejné budovy)

Bilance:

- celkem požadavek na 86 parkovacích stání:
 - obchodní parter: 1250 m² (17 parkovacích stání)
 - bydlení: 4900 m² (57 parkovacích stání)
 - administrativa: 600 m² (12 parkovacích stání)
- 87 nových parkovacích stání:
 - 37 stání pod domy ve vnitrobloku
 - 15 stání ve vnitrobloku
 - 25 stání v ulicích
 - 10 stání místo tržnice

03. třetí etapa

Úprava veřejného prostoru autobusového nádraží a přilehlých ulic

- přemístění autobusového nádraží z centra k vlakovému nádraží
- náhrada parkovacích stání u autobusového nádraží výstavbou parkovacího domu v ulici Sokolská
- doplnění uliční fronty ulice Sokolská = uzavření vnitrobloku
- dokončení nové ulice, zelené osy propojující bulvár ulice Palackého s náměstím
- dokončení úprav nových vnitrobloků
- přesun vjezdu do jižního vnitrobloku do ulice Sokolská
- přesun vjezdu do jihozápadního vnitrobloku do ulice Havlíčkova
- vznik parkového spodního náměstí

Bilance:

- nový parkovací dům - 58 míst (33 stání náhrada za zrušené parkoviště u autobusového nádraží, tj. 25 nových parkovacích stání)

04. čtvrtá etapa

Dostavba části bloků = naplnění územních rezerv centra města

- obchodní parter, kancelářské prostory, bydlení
 - zahuštění centra města
 - dokončení uliční fronty nové ulice, zelené osy
 - zpevnění hranice spodního parkového náměstí
- 5. etapa:**
- možnost do budoucna propojení ulic manželů Burdychových a Sokolská a dosáhnout tak lepší dopravní propojenosti centra města.
 - Podmíněno výkupem pozemků od soukromých vlastníků

Bilance:

- celkem požadavek na 67 parkovacích stání:
 - obchodní parter: 1050 m² (15 parkovacích stání)
 - bydlení: 4430 m² (52 parkovacích stání)
- 86 nových parkovacích stání:
 - 29 stání pod domy ve vnitrobloku
 - 10 stání ve vnitrobloku
 - 22 stání v ulicích
 - 25 stání v parkovacím domě

Regulace zástavby

- vjezd do vnitrobloku
- vstup do vnitrobloku
- zelená plocha vnitrobloku
- ustoupené 1.NP (parkování)
- stavební čára nepřekročitelná
- uliční čára

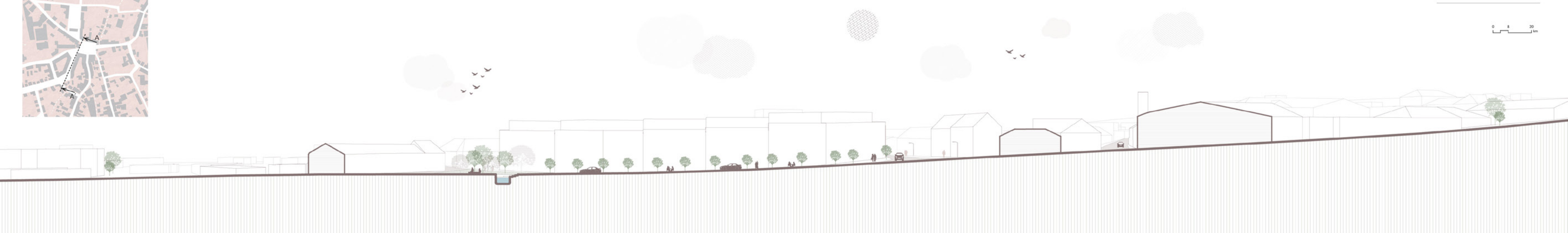
Výšková regulace:

- 3.NP + ustoupené 4.NP
- maximální výška zástavby po korunní římsu do ulice: 12 m
- maximální výška zástavby po korunní římsu do vnitrobloku: 15 m



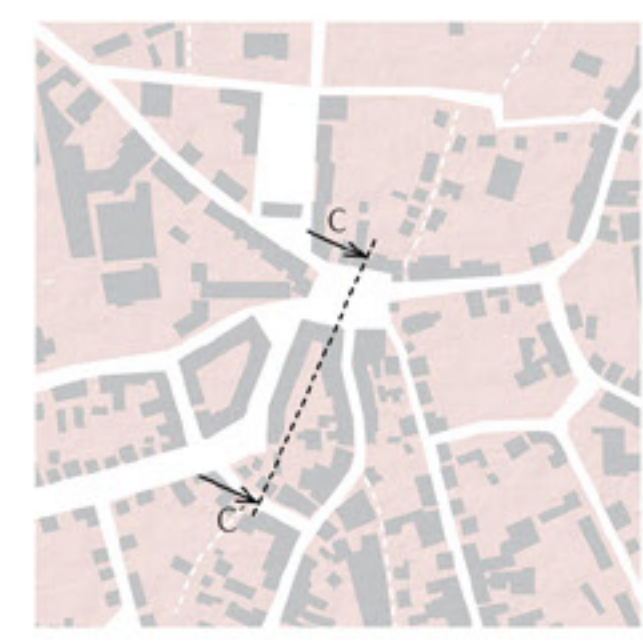
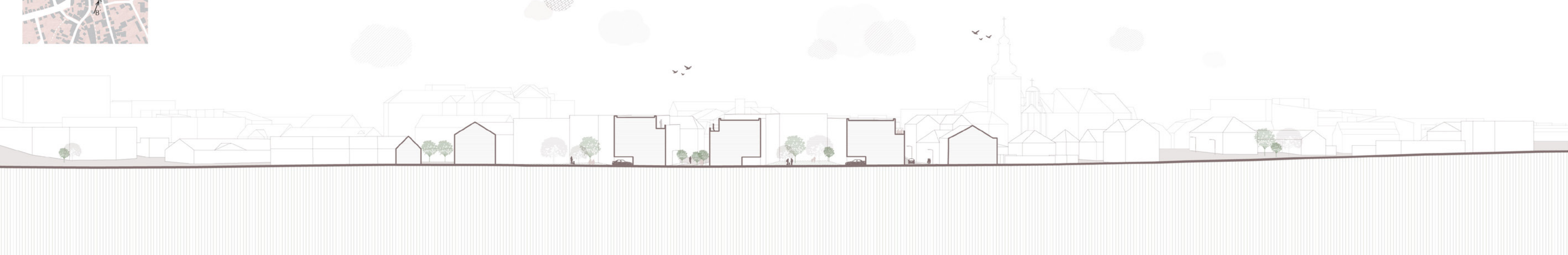
Řez A-A'
M 1:500

0 8 20
m



Řez B-B'
M 1:500

0 8 20
m



Řez C-C'
M 1:500

0 8 20
m

