

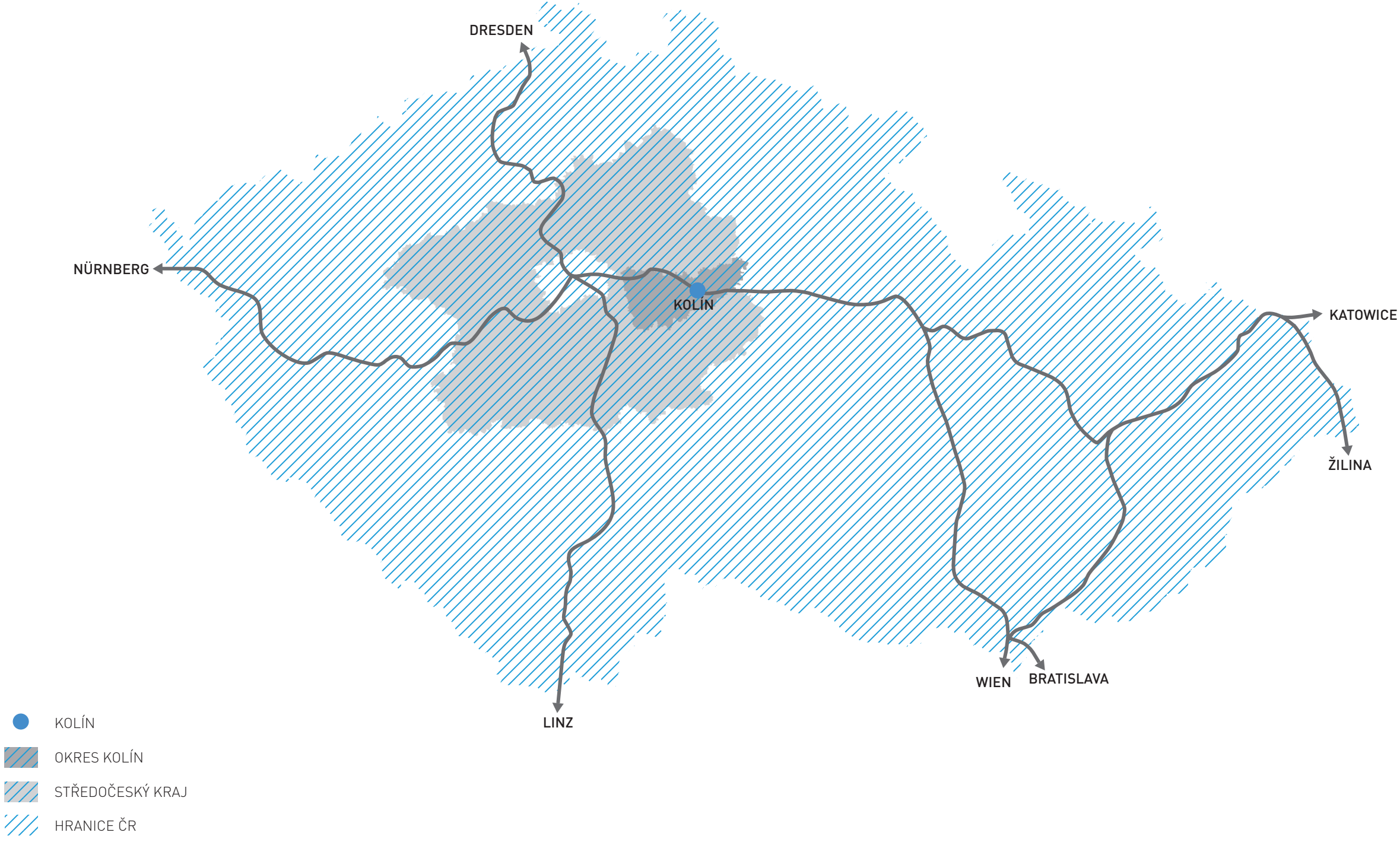
JASELSKÁ ULICE V KOLÍNĚ

znovuzrození městské třídy

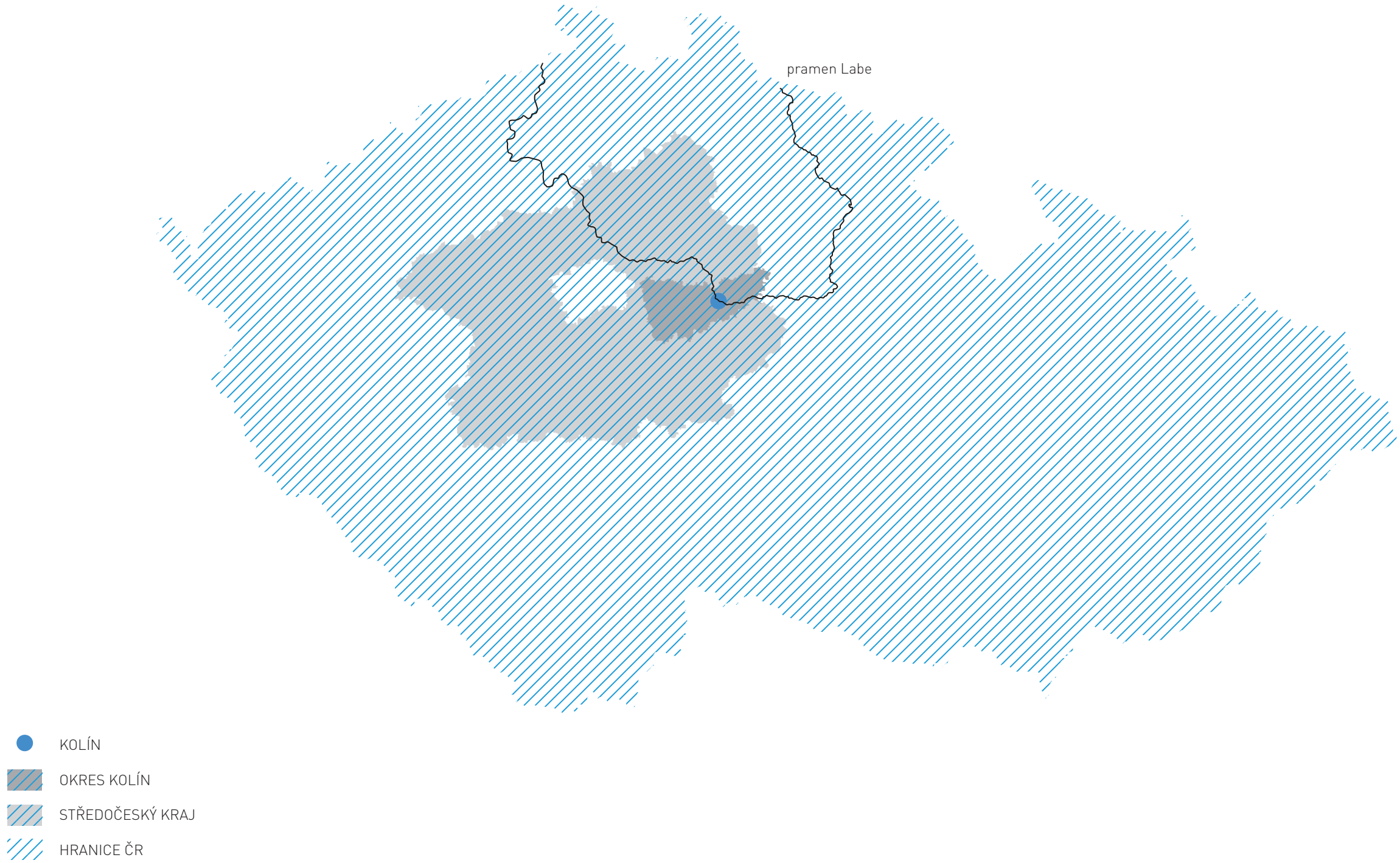
Bc. Vojtěch Malina

Vedoucí práce: Ing. arch. akad. arch. Jan Hendrych, Ing. arch. Jiří Jand'ourek

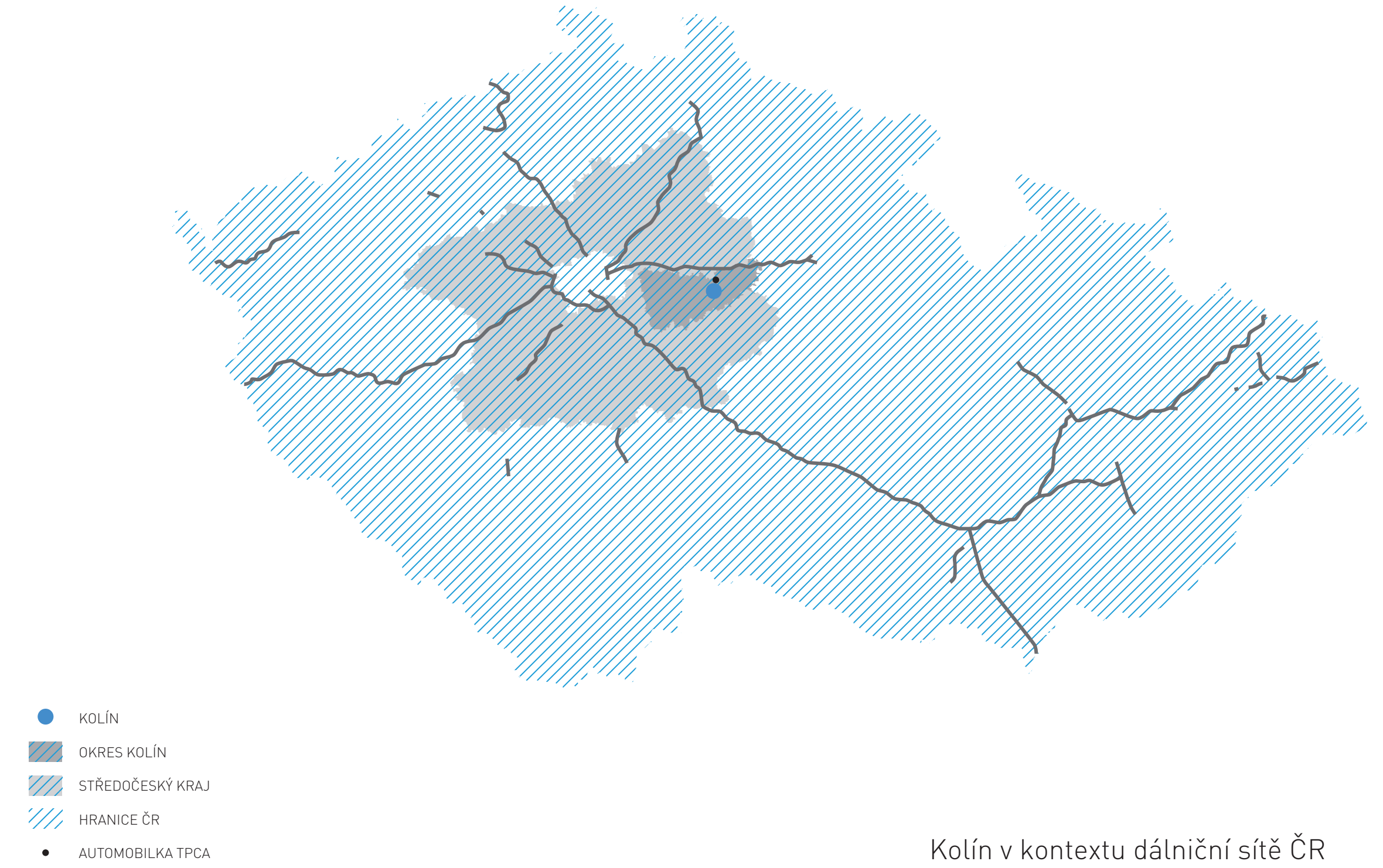
Letní semestr 2015



Propojení Kolína železniční dopravou se zbytkem ČR a okolními státy



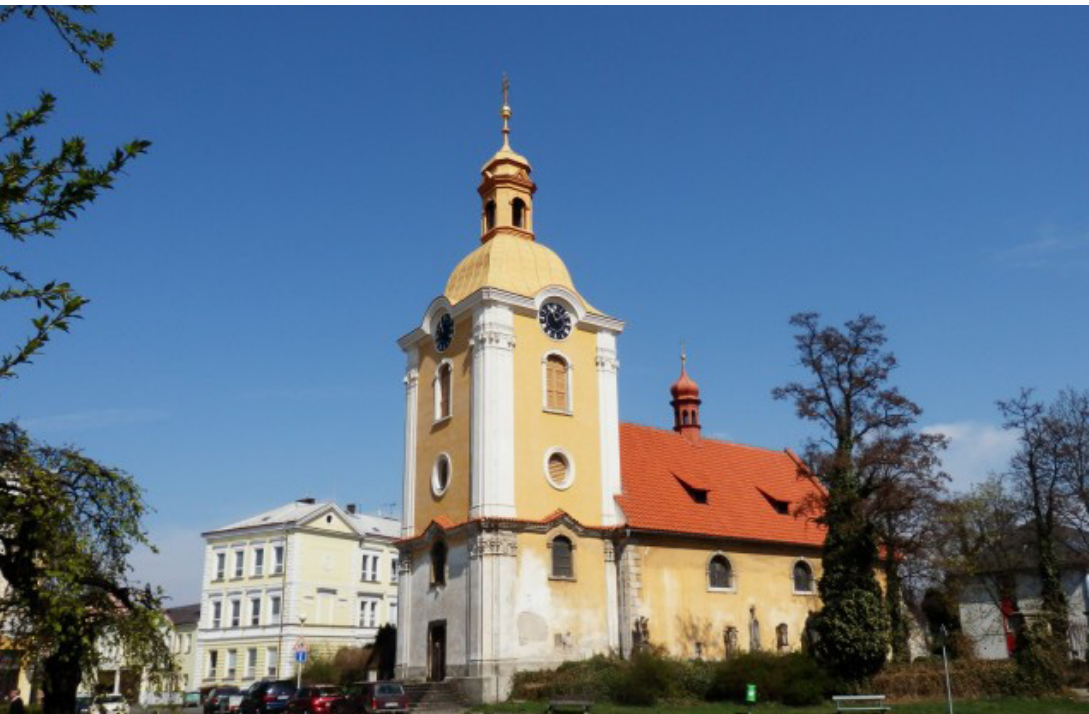
Průtok Labe Kolínem a dále



Kolín v kontextu dálniční sítě ČR



Významné stavby 1:10 000



Kostel Sv. Víta



Chrám sv. Bartoloměje



Synagoga a židovský hřbitov



Práčovna



Budilova vila od Frágnera



Budova Tatry od Frágnera



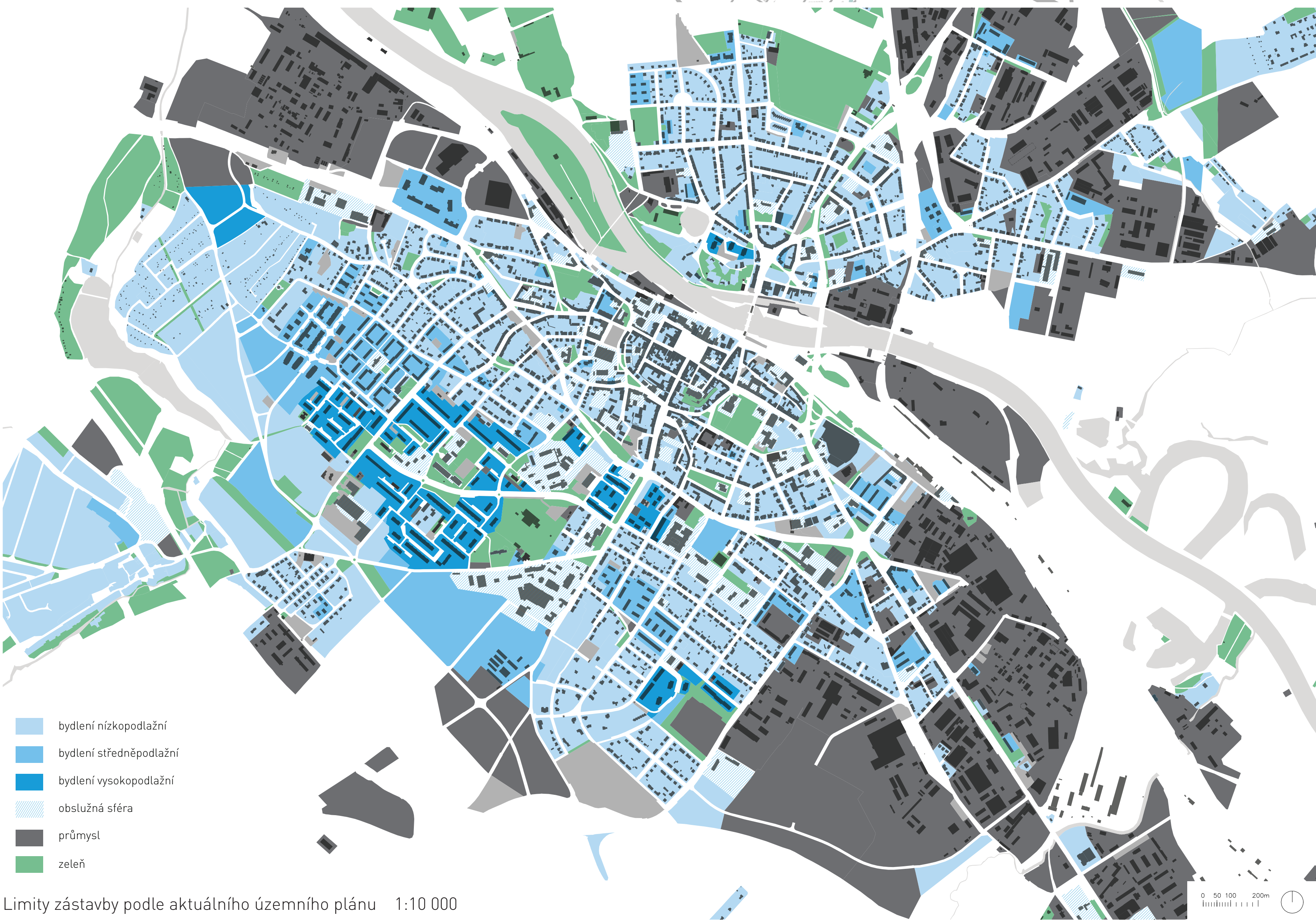
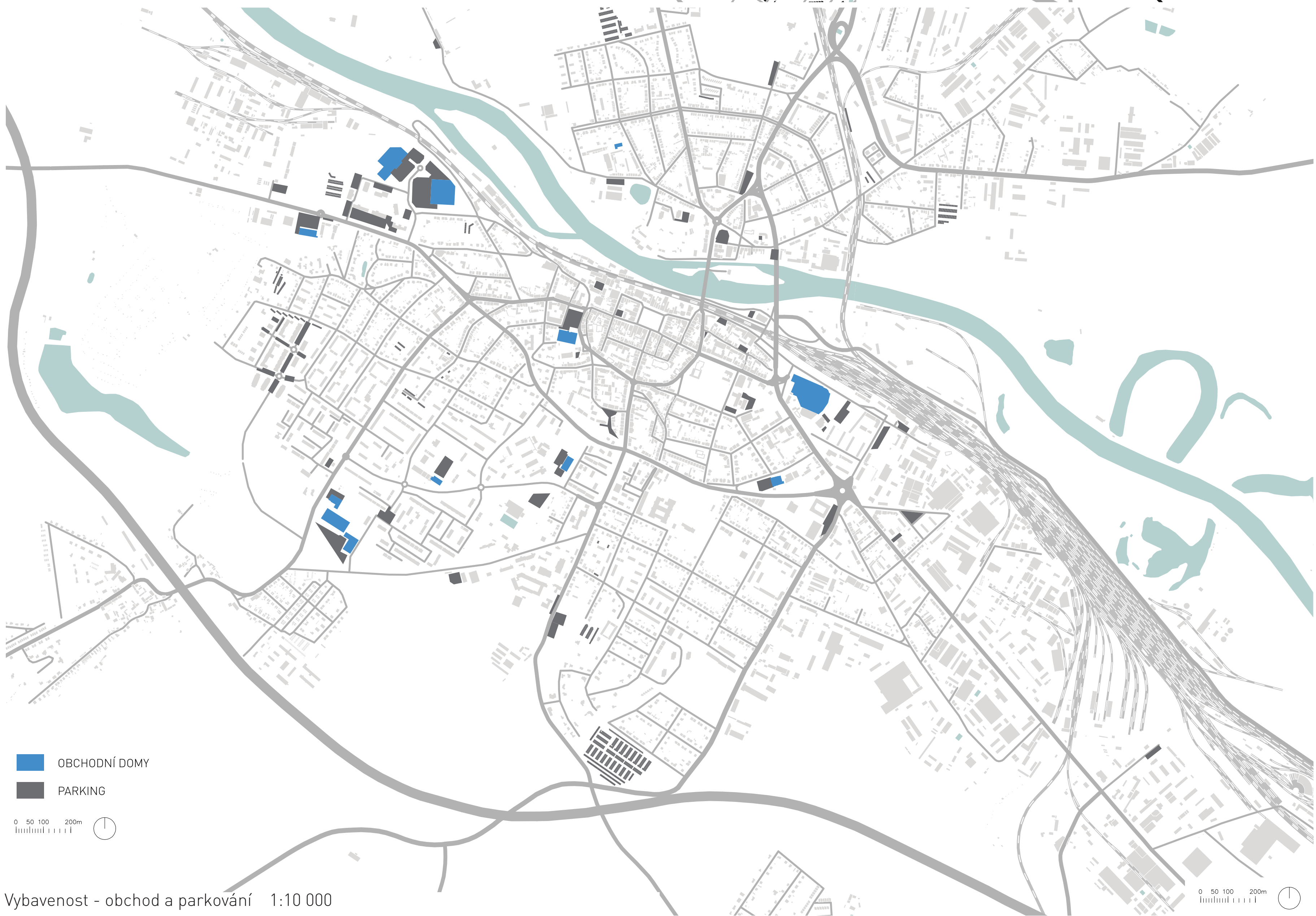
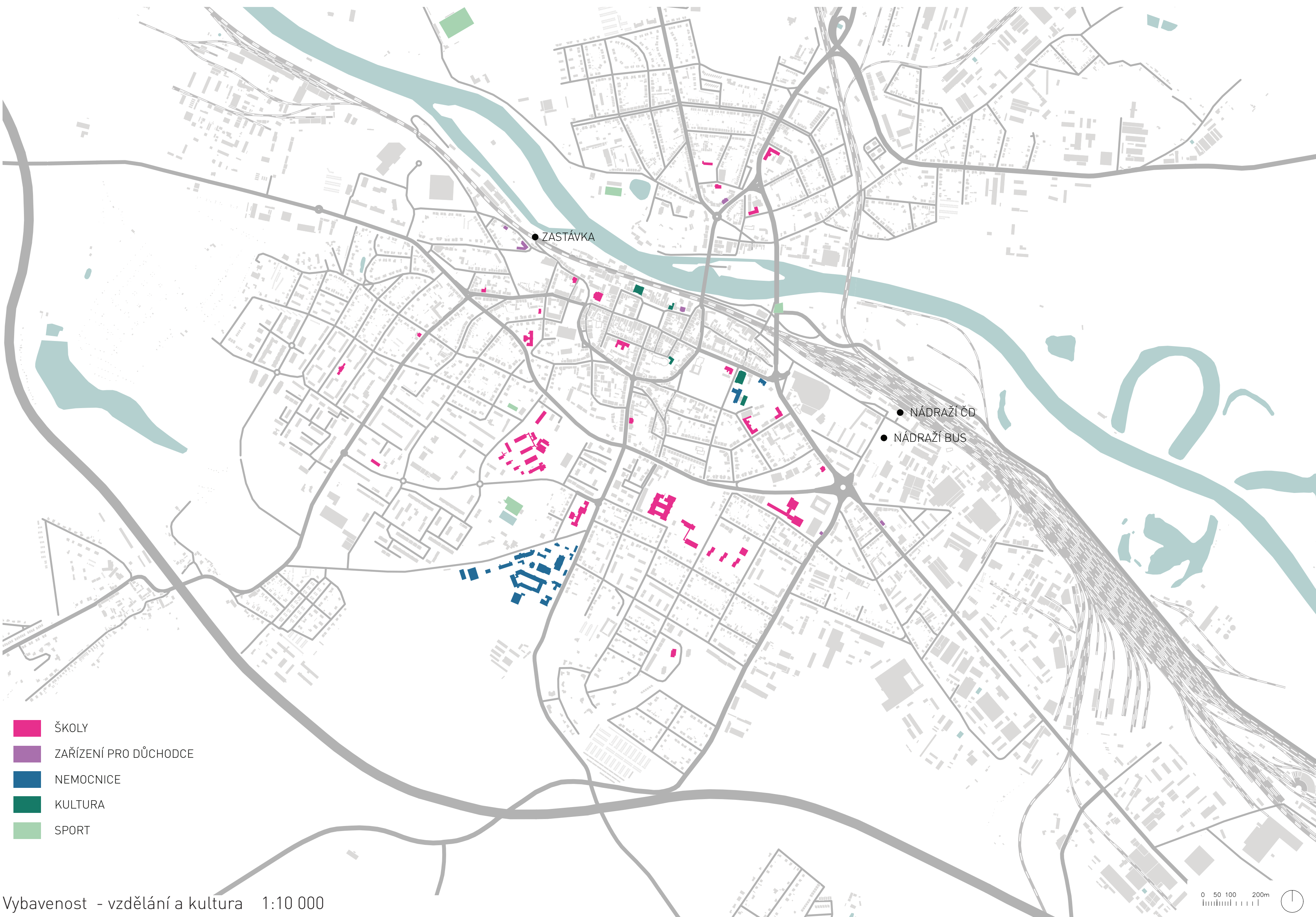
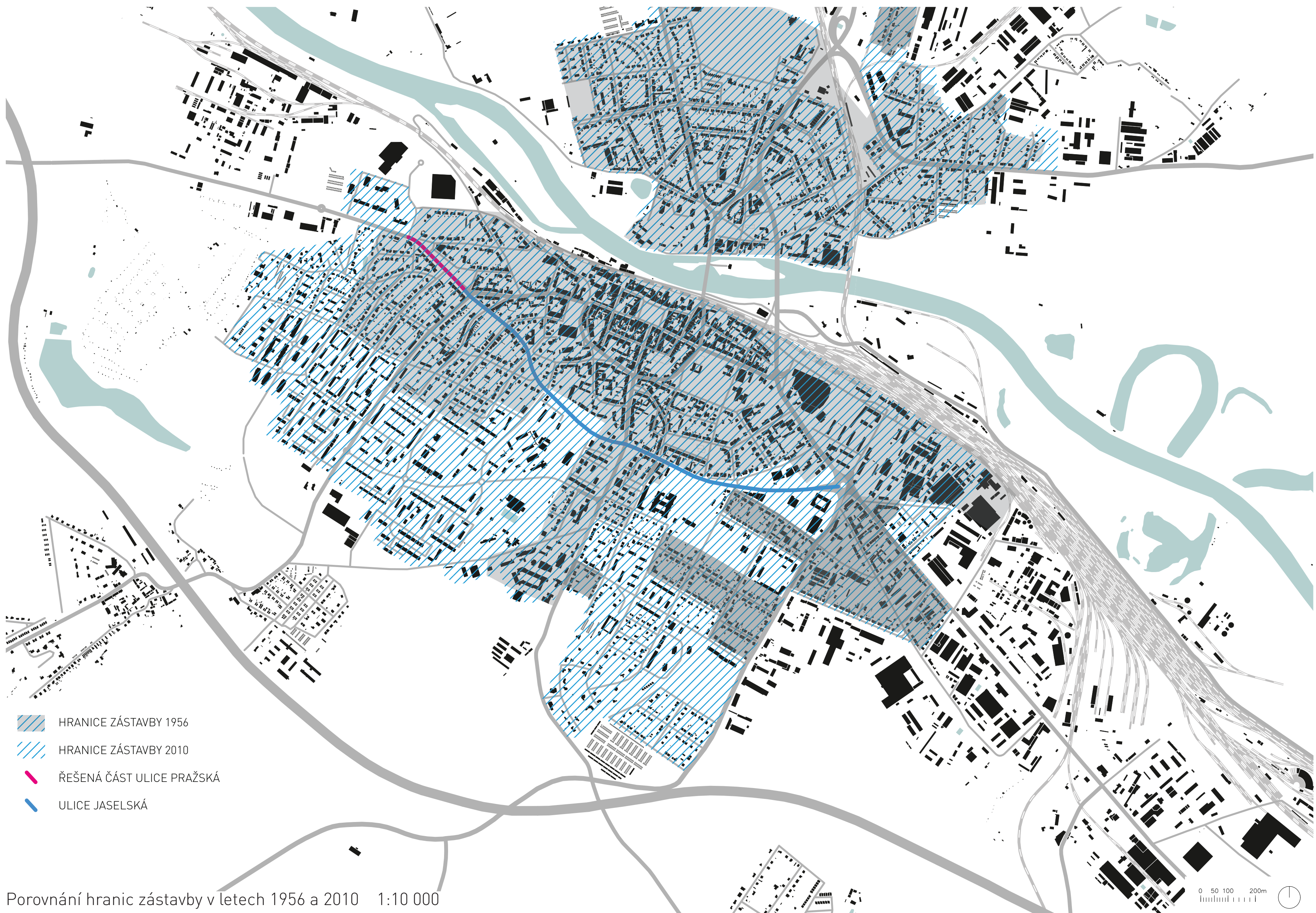
Kašna a morový sloup



Kostel Nejsvětější trojice



Socha Jana Husa



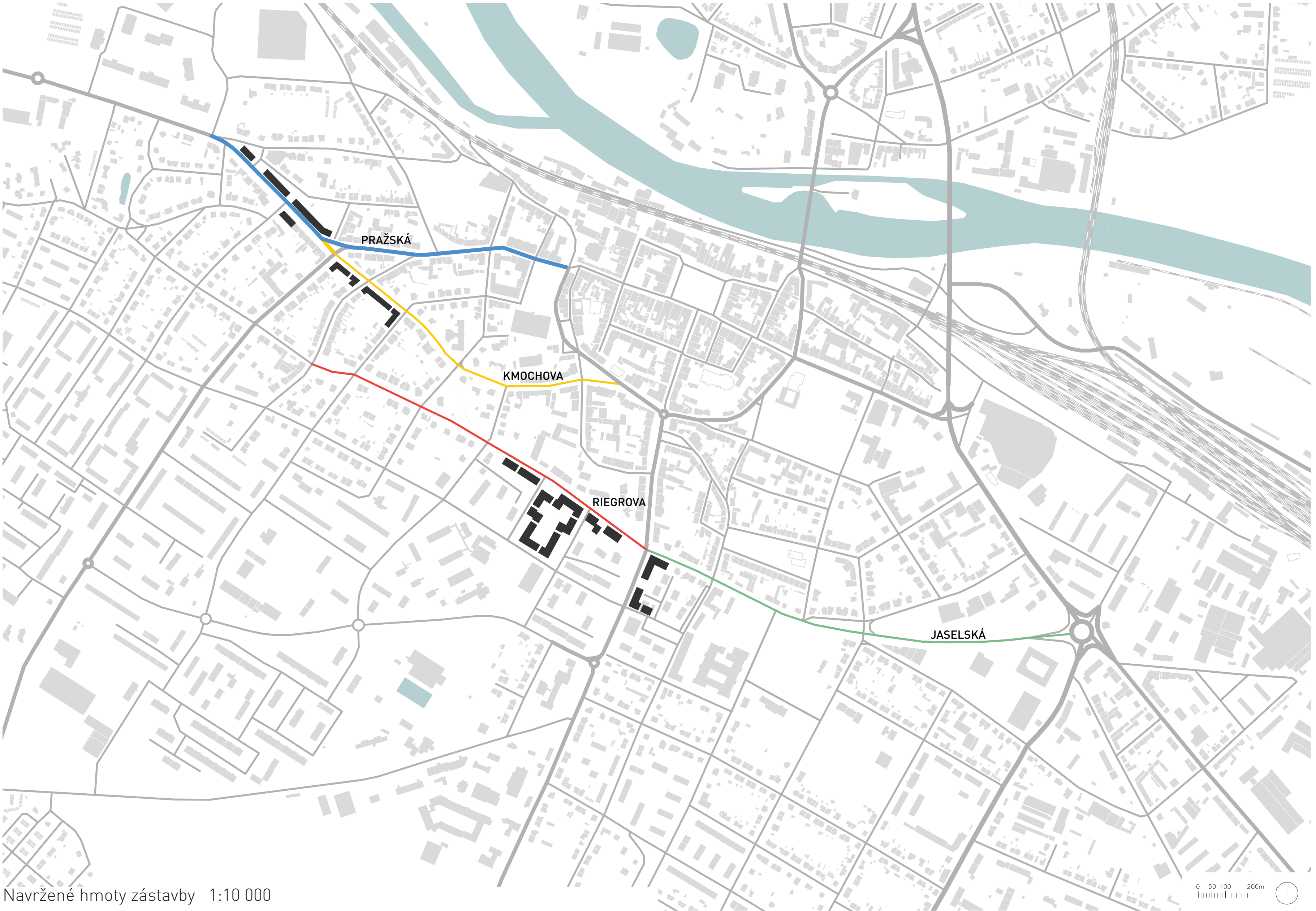
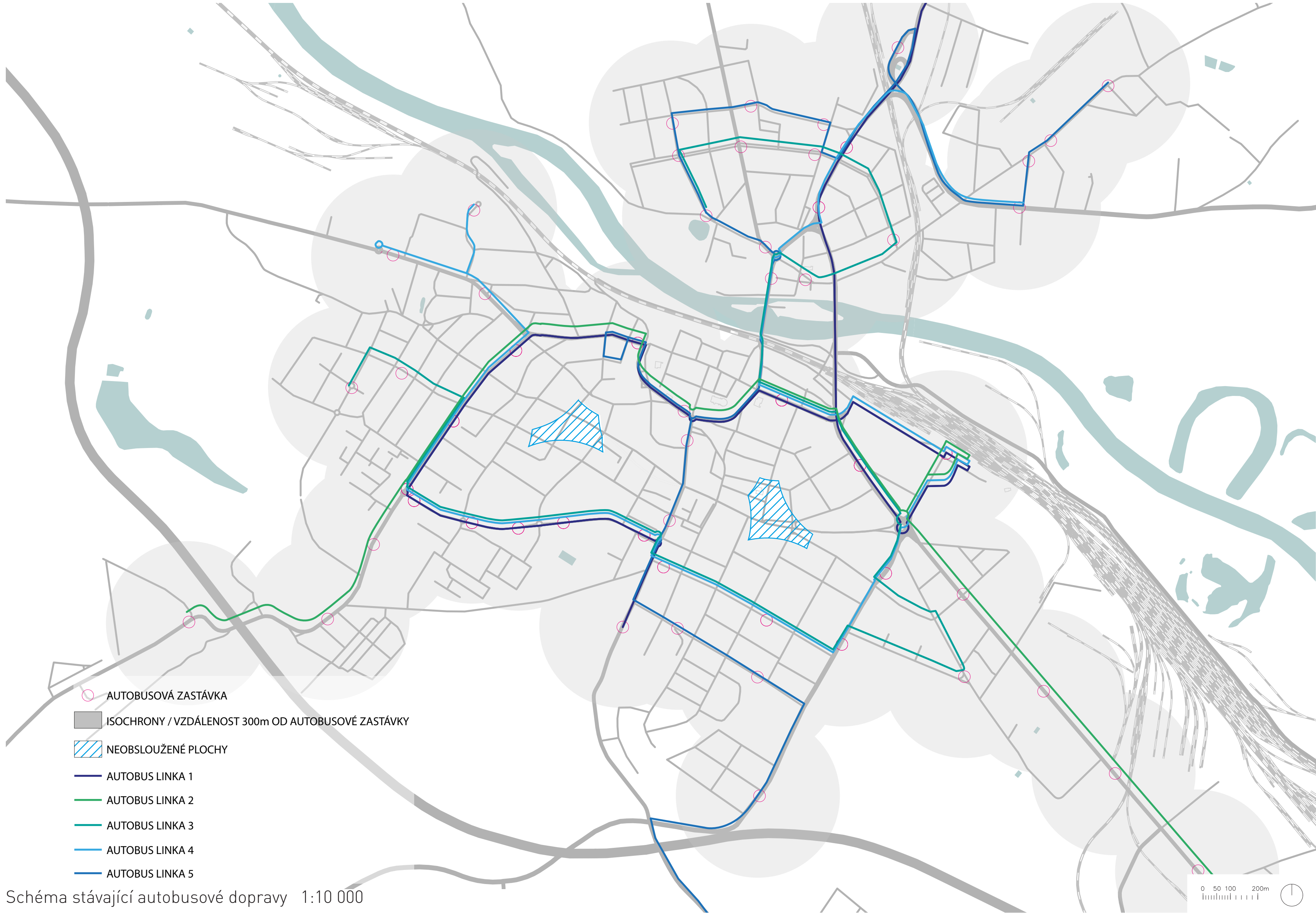
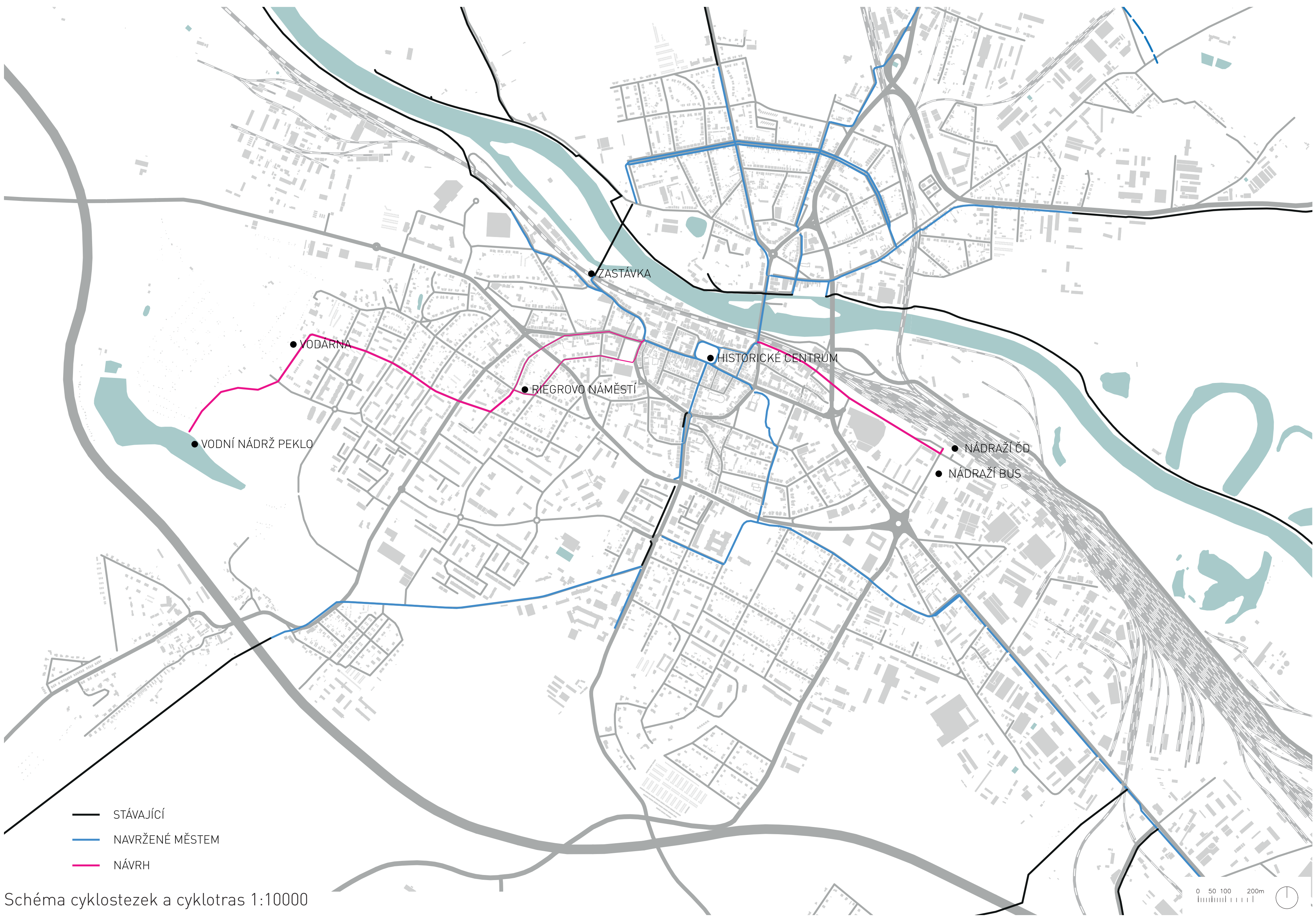
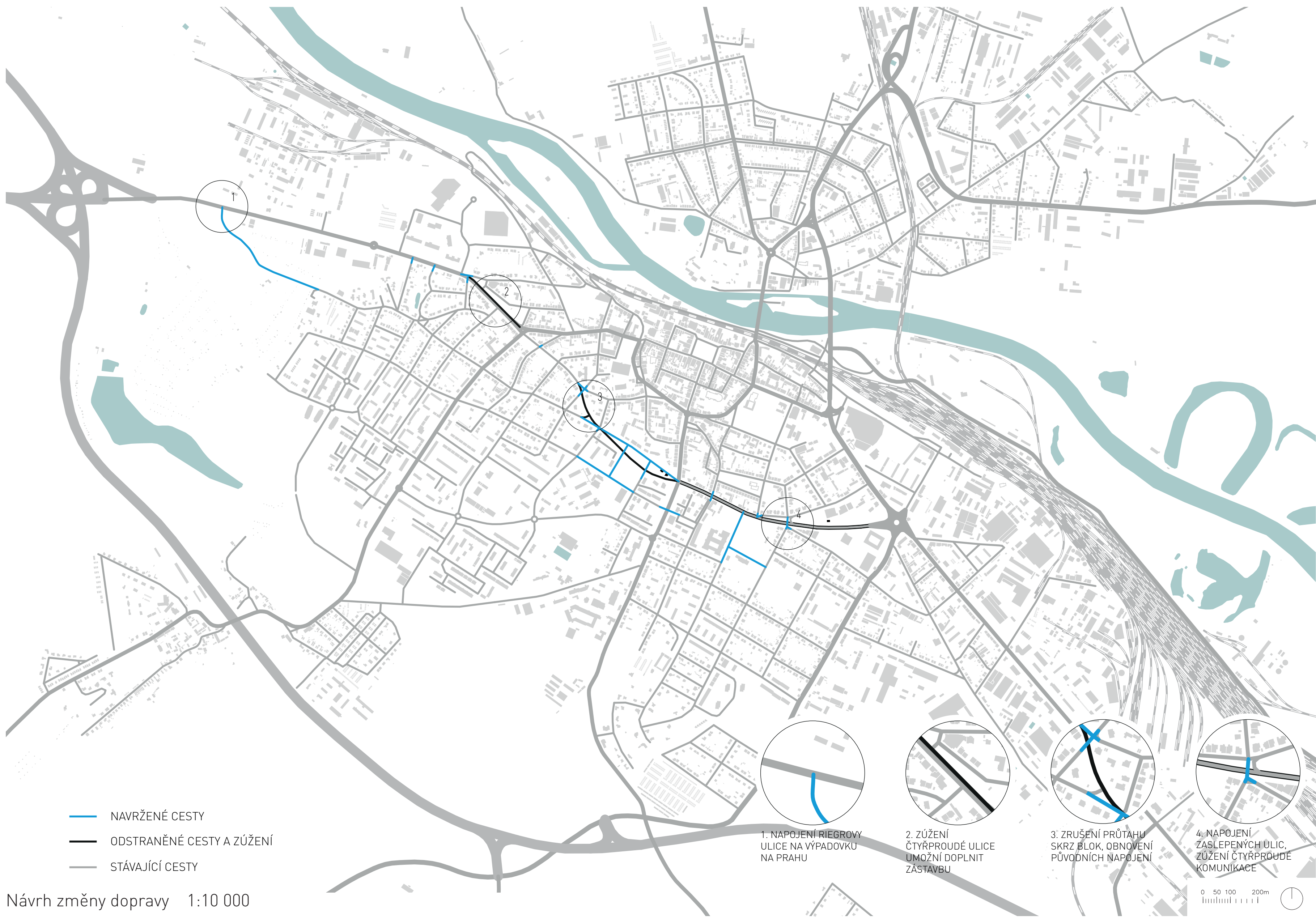




Schéma prostupnosti - současný stav 1:10 000



Schéma prostupnosti - návrh 1:10 000

Kolín

Město Kolín se nachází ve Středočeském kraji. Rozkládá se na obou březích řeky Labe, jež ve svém okolí vytvořilo úrodnou nížinu. Okolí řeky Labe láká turisty. A v celé jeho délce od pramene po státní hranici vede mezinárodní cyklistickáa turistická trasa. Kolín byl okresním městem, i po zrušení okresů je stále důležitým správním centrem okolních obcí. Žije zde téměř 31 000 obyvatel. Město leží přímo na hlavním železničním tahu, což mu v minulosti přivlastek průmyslové město. Průmysl v zůstal blízkosti Kolína dodnes, v nedalekých Ovčárech funguje automobilka TPCA. Automobilka neleží přímo v Kolíně, ale severně za ním z důvodu snazší dostupnosti nedaleké dálnice.

Zadání

Město Kolín v nedávné době [2015] dokončilo výstavbu obchvatu. Před jeho realizací sloužil pro meziměstský tranzit průtah ulicí Pražskou a navazující ulice Jaselskou zbudovaný v roce 1959. Tento průtah nebyl podle původního návrhu nikdy dokončen a již v době jeho projektování bylo polemizováno o alternativním projektu obchvatu. Ulici odklon části tranzitní dopravy značně odlehčil, současná profilace je tedy řádově naddimenzovaná. Těleso průtahu rovněž tvoří ve městě významnou bariéru. Cestu je možné překonat pěšky pouze na přechodech v normových rozestupech pro silnici I. třídy, tedy přibližně 300 až 500 m. Ve východní části ulice Jaselská je pod průtahem veden podchod. Těleso průtahu je rovněž vyloučeno z vnitroměstské dopravní sítě automobilové a autobusové. Městský dopravní skelet je napojen pouze na čtyřech hlavních napojovacích bodech a většina vedlejších ulic je zaslepená. Část průtahu v ulici Pražská je dokončena v plném rozsahu. Pro jeho plný profil (20m) zde byl stržen úzký blok domů, nyní park, nedefinovaná zeleň mezi ulicí Pražská a Sotnovská. V západní části ulice Jaselská byly pro nerealizované rozšíření profilu průtahu ubourány čela dvou bloků. Ve střední části obchvatu, v části

vedené vilovou čtvrtí, průtah není dokončen v plném profilu, je zde pouze dvouproudá komunikace. Ta zde ovšem diagonálně protíná blok vil, jež v době výstavby vlastnili významní kolínští občané, jako například fabrikant Budil, jemuž zde postavil vilu architekt Frágner. Dále směrem na východ ulice Jaselská duplikuje původní ulici Riegrovu v oblouku vhodném pro pohodlný průjezd tranzitní dopravy. Tento oblouk narušuje strukturu rastru třech bloků. A vytvořil zde těžko definovatelné prostory "parků" proťatých komunikací. Východní část ulice Jaselská od křižení s ulicí Legerovou po velký kruhový objezd směrem na Čáslav je opět čtyřproudá. Zde je nejpatrnější bariérou celý přibližně kilometrový úsek, který je možné překonat pouze na jeho krajích a uprostřed, z bezpečnostního hlediska nevyhovujícím, podchodem. Kolem průtahu za více než 50 let jeho fungování vznikla vnitřní periferie a zpětrhaly se urbanistické vazby. Tento fakt je ovšem potenciálem pro zahuštění centra města.

Dopravní úpravy

V současné době je obchvat ve zkušebním provozu a funguje zároveň s průtahem v nezměněném profilu. Limity zástavby, podle platného územního plánu, ukazují koncepci budoucího rozvoje města, podle níž by měla případná nová zástavba vznikat na okraji města. Tento plán s sebou nese velké náklady na výstavbu nových komunikací a přináší velkou zátěž na stávající vnitroměstský dopravní systém. Mým návrhem je investovat tyto náklady do rekonstrukce vnitroměstských cest a zatraktivnění sítě autobusové a cyklistické dopravy. Přetrasováním ulic a změnou profilace vytvořit potenciál pro výstavbu uvnitř města. Rekonstrukce vnitroměstského dopravního skeletu rovněž zahrnuje zatraktivnění pěší dopravy skrze vytvoření pobytových míst ve veřejném prostoru. a přívětivějších pěších tahů. Nově navržené městské cesty v místě původního průtahu nejsou primárně určeny pro pohyb tangenciální tedy ve směru cesty, ale pro pohyb radiální, tedy její pohodlné kolmé překonávání.

Dopravní zásah

Na celé délce původního průtahu je čtrnáct zaslepených městských ulic. Tyto zaslepení významně snižují prostupnost města. V západní části obchvatu ulice Pražská bude snížena dopravní zátěž z čtyřproudé meziměstské silnice I. třídy na městskou páteřní komunikaci s profilem 10,5 m. Toto zúžení zde umožní doplnění lineární stavby, jež svou hmotou odstíní ruch z významného městského tahu a vytvoří za hmotami klidný park a zahrady. Dopravní význam ulice Jaselská je nyní, po vybudování obchvatu, o několik řádů nižší. Konceptem návrhu je původní těleso průtahu rozřístit do několika ulic městského charakteru. Toho dosahují zrušením diagonálního traverzu přes blok s vilami ve středu ulice a obnovením původní struktury. Ve východní části je tedy ulice Jaselská zcela zrušena a nahrazena napojením na radiálně koncentrickou ulici Kmochovu. Druhá část je nahrazena obnovenou ulicí Riegrovou v místě souběžnosti s původní Jaselskou. Zde je nutno asanovat dvě vily pro vytvoření vhodného napojení ulic, patřičné urbanistické doplnění nároží a vytvoření jasně definovaných veřejných prostor. Účelem těchto zásahů je definovat uchopitelné urbální celky, které je možné dále jednotlivě městem zadávat k projektování.

Řešení cyklistické dopravy

Město Kolín má kvalitně zpracovaný generel cyklodopravy. Z tohoto generelu ve svém návrhu vycházím a doplňuji jednu novou trasu. Navrhovaná trasa vede z nové sídelní oblasti pro automobilku TPCA u vodárny přes centrum města, na autobusové a vlakové nádraží. Tato cyklo trasa je určena pro každodenní užívání. Cyklotrasa nebylo z prostorových důvodů navrhnout v celé trase obousměrně v rámci jedné ulice, v tomto úseku je tedy je tedy rozdělena na dvě jednosměrné trasy. V části 6 návrhu umísťuji parkoviště park and bike. Zde je také možné si zapůjčit kolo na cestu do centra nebo výlet po rovinatém okolí Kolína.

Autobusová doprava

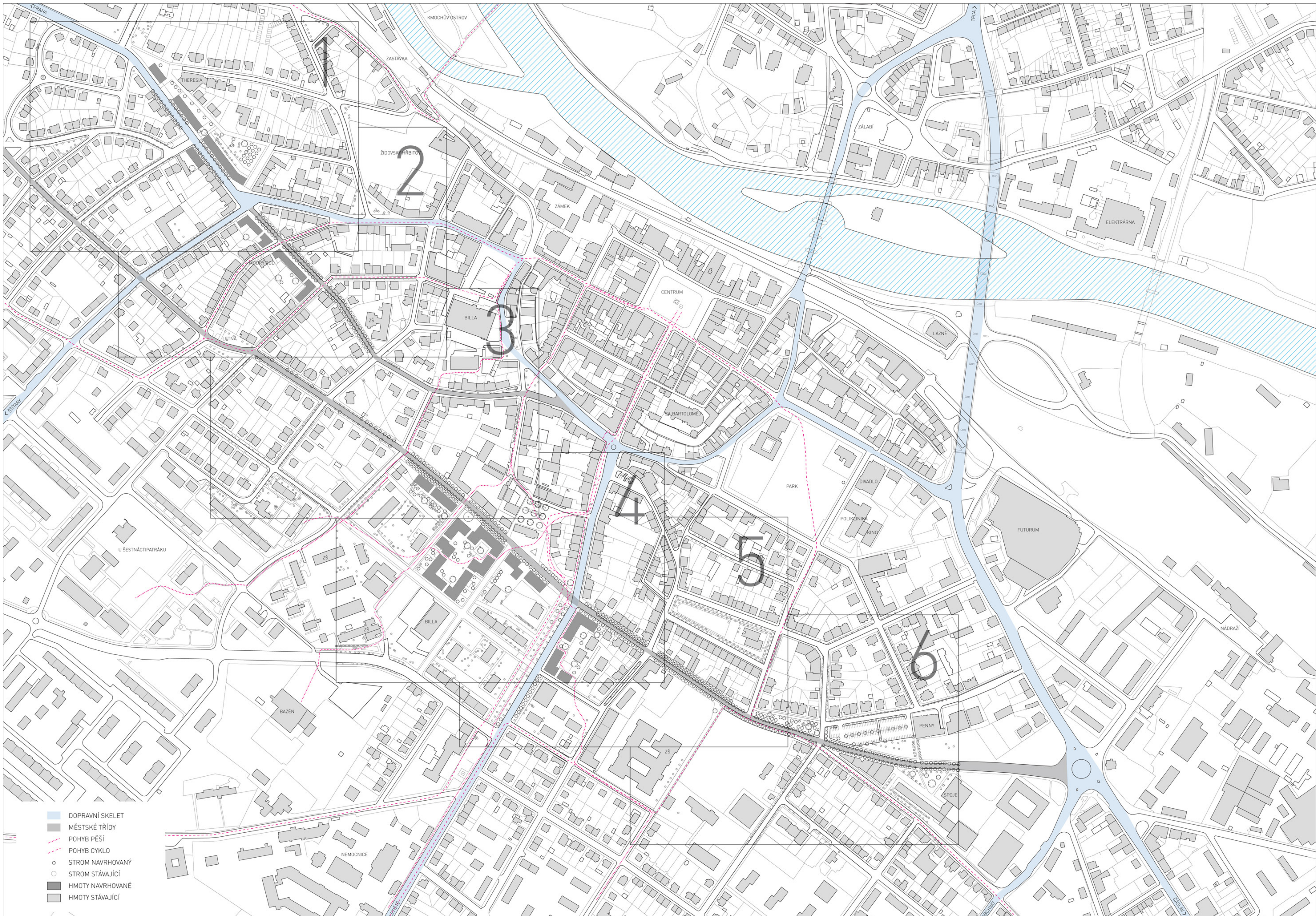
Z analýzy autobusové dopravy vyplývá, že jsou v centru na trase původního průtahu dvě neobsloužené zóny. Proto navrhuji síť autobusových zastávek doplnit o novou linku. V rámci ulehčení automobilové dopravy by bylo vhodné rovněž na jednotlivých zastávkách revidovat intervaly a zatraktivnit prostředí autobusových zastávek.

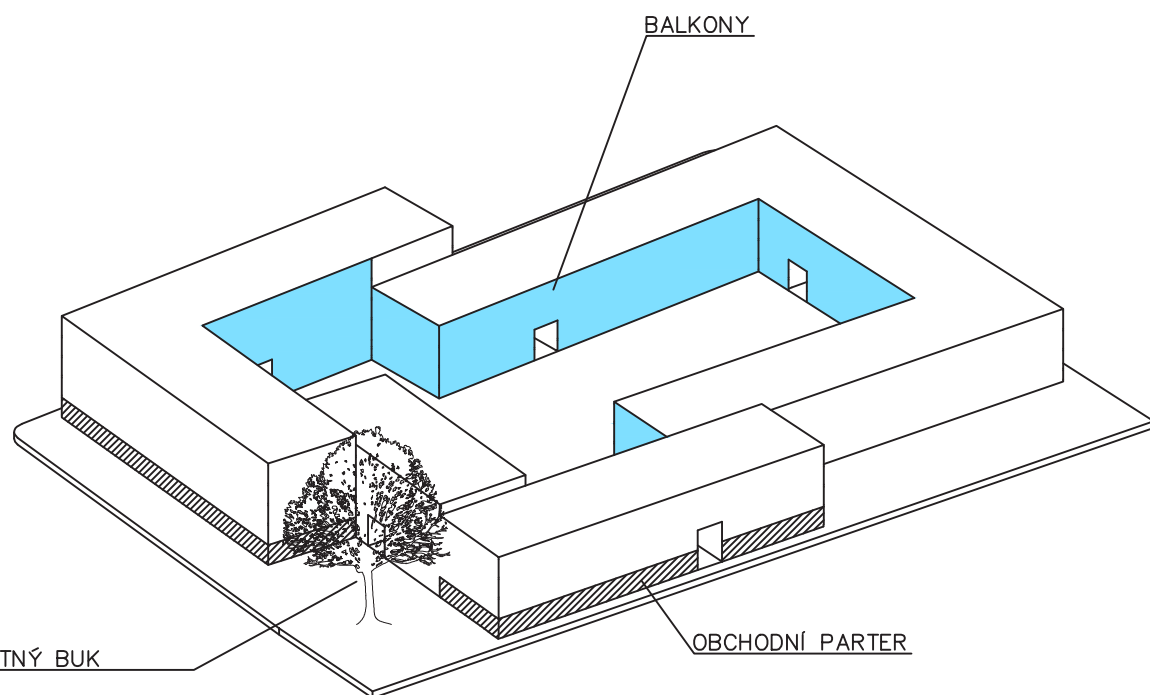
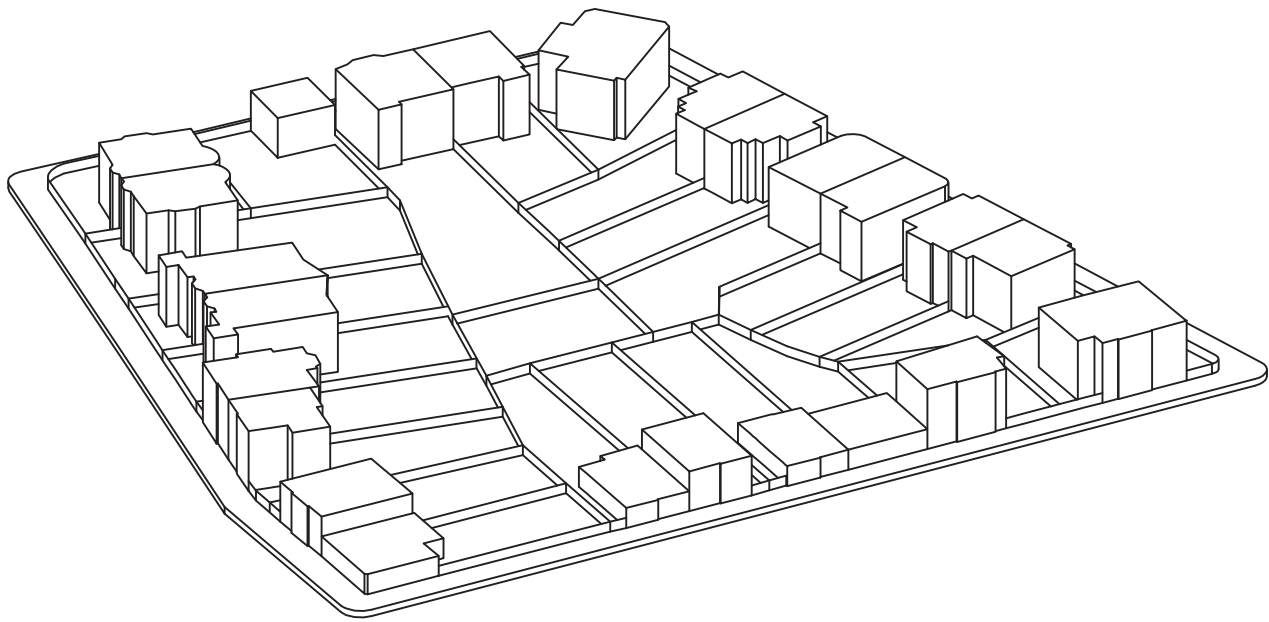
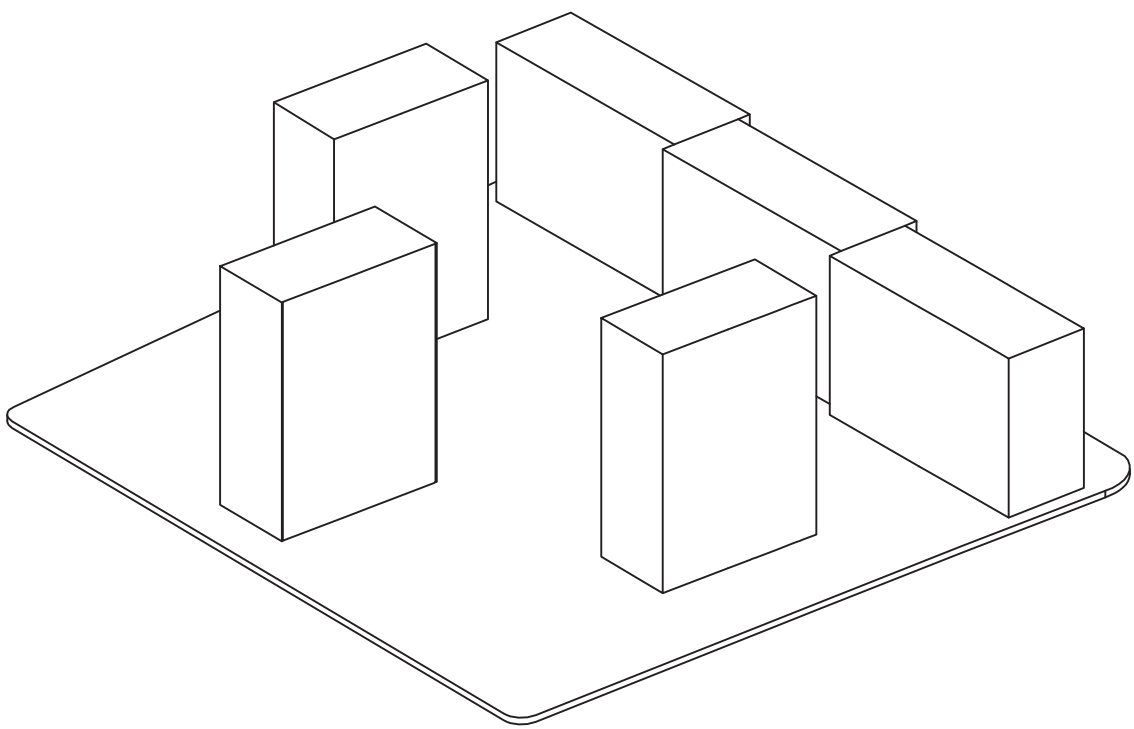
Pěší doprava

Koncepce veřejných prostor vychází z toho, že pokud má město být přívětivé pro chodce, je třeba myslet na místa k setkání zastavení a posezení. Neméně důležitý je i pocit prostupnosti, proto by měly být všechny venkovní prostory veřejných staveb průchozí. Předpokládám zprůchodnění 1.ZŠ a Formánkova statku. V části 6 ruším původní mimoúrovňový podchod pod Jaselskou ulicí a nahrazuji jej úrovnovým řešením. Díky tomu je možné propojit zaslepenou ulici a rovněž tento zásah odstraní masivní bariéru, 70 m dlouhou stěnu u výstupu z podchodu na východ a západ na jižní straně ulice Jaselská. Odstranění této bariéry zvýší možnost napojení přilehlého brownfieldu do městské struktury.

Urbanismus

Úprava dopravního skeletu vytvořila jeden zcela nový blok, dalších šest bloků je nedokončených. Tyto bloky obsahují stavby modernistické a vily z třicátých let. Navržené hmoty obsahují bydlení a bydlení s obchodním parterem. Na rušném rohu ulic Žižkova a Riegrova navrhuji do navýšeného parteru umístit galerii, přednáškový sál a kavárnu. Tyto objemy jsou reflektovány v exteriéru veřejnými předprostory. Nad galerií jsou umístěny nebytové prostory. Koncepční přístup k navrhování je naznačen na plachtě přístupů. Přesné rozmístění je popsáno na dílčích situacích a popsáno v legendě. Povrchy jsou specifikovány v legendě povrchů v situaci. Zeleň je specifikována v legendě použitých stromů.





Modernistické město nabízí velké množství veřejného prostoru. Příliš mnoho veřejného prostoru ovšem paradoxně vede ke snížení jeho kvality. Není jasně definován jeho účel, nejčastěji je tedy užíván k parkování automobilů. Cesty zde slouží pouze k zásobování, mnohdy jsou slepé. Modernistické město zpravidla netvoří tradiční bloky. Z materie města je vytržené jakožto monofunkční superblok.

Vilová zástavba umožňuje klidné individuální bydlení. Veřejným prostorem jsou zde pouze chodníky. Tvoří bloky propojené městskými cestami. Podél cest jsou často aleje nebo stromořadí.

Navržená koncepce bydlení nabízí vyvážený poměr veřejného a poloveřejného prostoru a určuje jednotlivým místům v nich rozmanité charaktery. Veřejné prostory na vnějších rozích neslouží pouze rezidentům k posezení na zahradě restaurace pod památným bukem, procházkám s domácími zvířaty nebo pouhému sledování ruchu města z lavičky před domem, ale také ostatním obyvatelům Kolína jako zastavení na cestě mezi centrem a hlavními residenčními oblastmi. Dvůr mezi domy je již určen primárně pro místní. Do dvora je ovšem možné projít i z ulice průchodem, který návštěvníka decentně upozorní, že je zde na návštěvě. Poloveřejné nebo soukromé dvory jsou pro Kolín charakteristické. V takovýchto dvorech je možné najít skvosty jako synagogu, židovský hřbitov nebo chrám sv. Bartoloměje. Jednotlivé byty by měly být vybaveny balkony směrem do dvora. Balkony zde slouží jako venkovní soukromý prostor a umožňují také dohled rodičů nad ratolestmi hrajícími si ve dvore. V návaznosti na potenciál okolí jsou hmoty doplněny obchodním parterem. Z této koncepce vychází i způsob rekonstrukce nedostavěných bloků. Hmotové řešení se snaží být co nejstřícnější k existující vilové a modernistické zástavbě a zeleni. Veřejné prostory navrhovaného bloku doplňují sousedním panelovým domům chybějící předprostor. Navržené hmoty tvaru L v Žitkové ulici naopak kryjí sousedním domům nechráněná záda od rušné křižovatky a tvoří společný dvůr pro novou i stávající zástavbu



Cesta ve vilové zástavbě slouží převážně k lineárnímu pohybu. Chůze je zde zpříjemňována polostínem aleje. Průhledy do zahrady zajišťují kolemjdoucím dostatek vjemů.

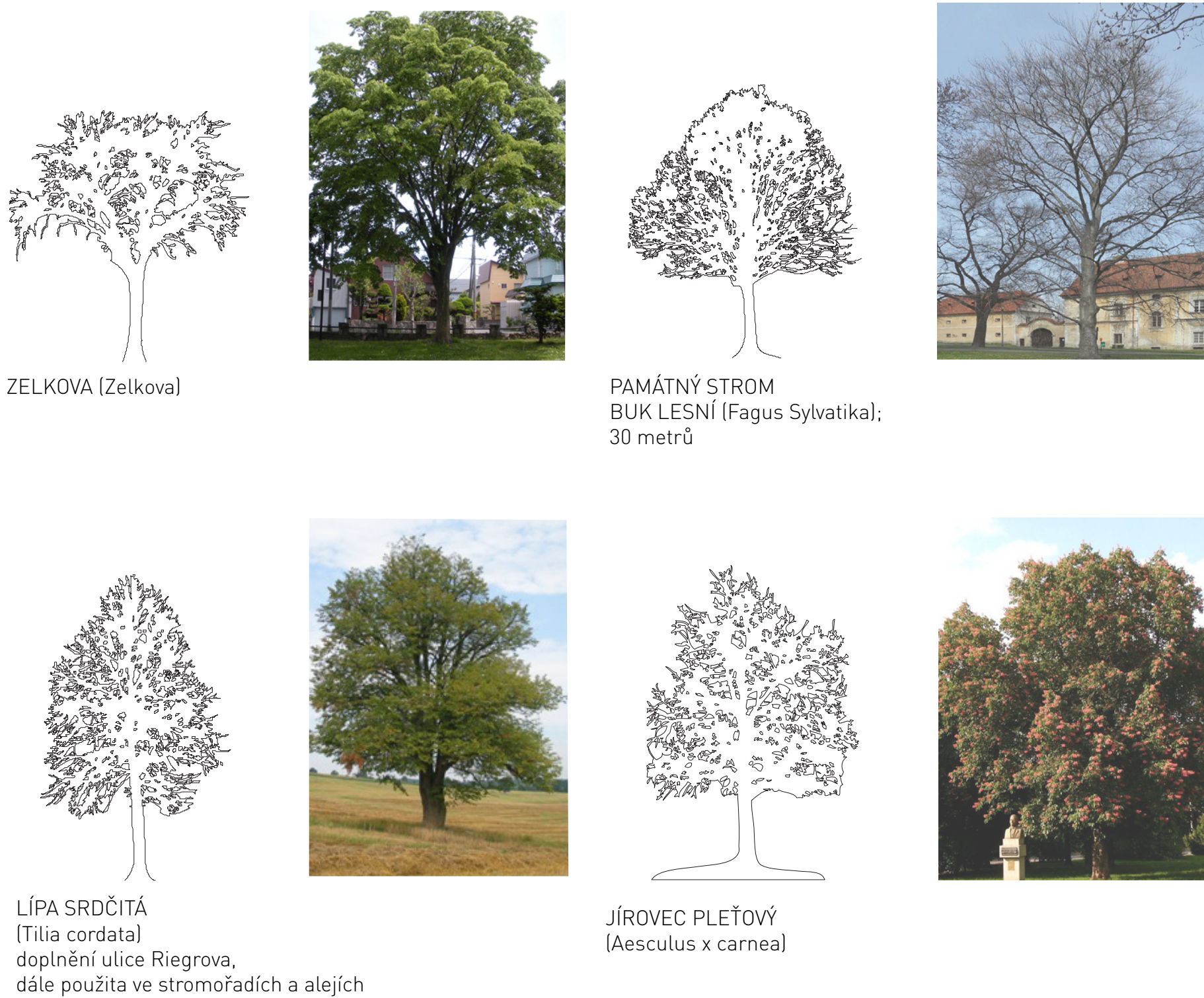


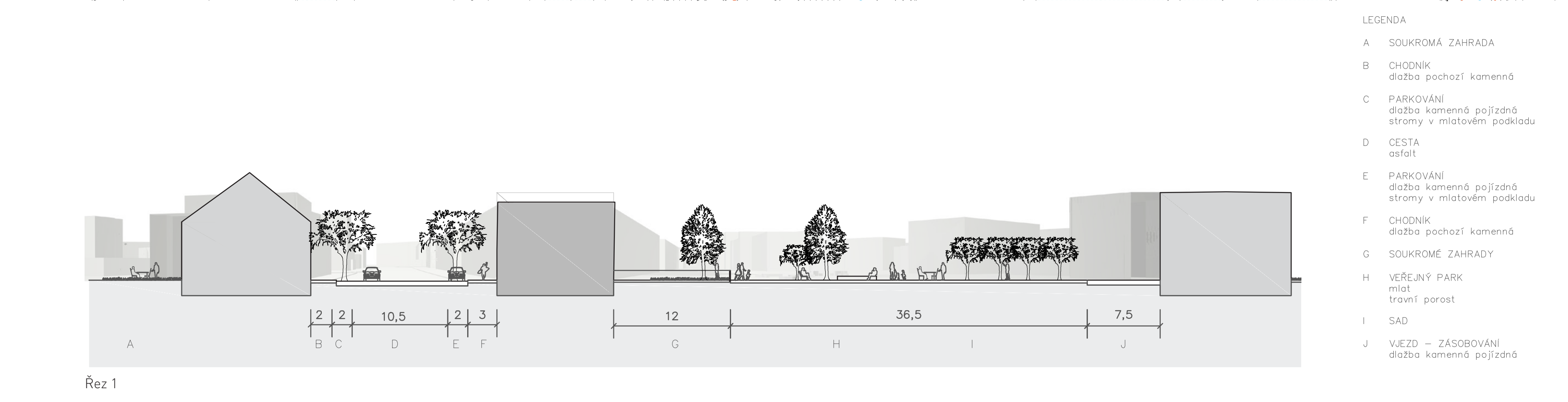
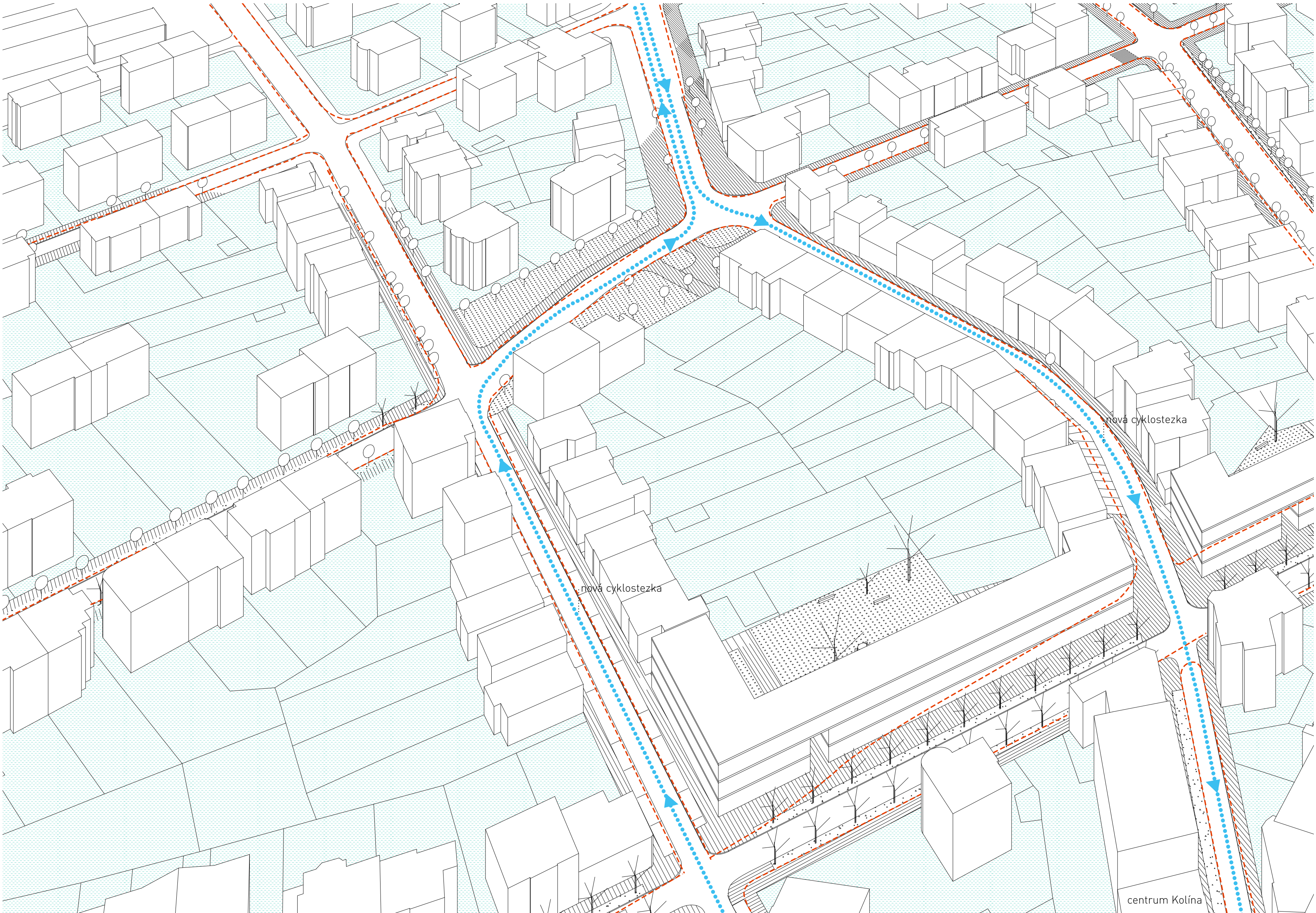
Pohyb chodce ve městě není vždy lineární. Městská cesta by měla vybízet k zastavení, posezení nebo prohlížení výkladů. Chodníky jsou umístěny nejbližší k zástavbě, tak aby lidé proudili podél fasád a provokovali tak využití parterů. Na chodníky je možné na obou stranách cesty vyloužit zboží nebo umístit drobný mobiliář. do profilu vozovky je možné umístit dva velkorysé jízdní pruhy případně i samostatný cyklopruh. Na jedné straně cesty je asymetricky umístěno dvojité stromořadí tvořící rastr. Vždy čtyřmi stromy je definován prostor, který minimálními prostředky vyvolává pocit útulnosti, interieru v exteriuru. Takto definované "pokojíčky" se stávají osnovou pro jejich další využití. Mohou být zahrádkou restaurace, místem pro hru, rekreaci nebo třeba trhem. Zohledněna je i možnost zaparkování dvou osobních aut. Návrhy jednotlivých prostor by měl vždy vycházet z potřeb místních a vycházet ze svého kontextu.

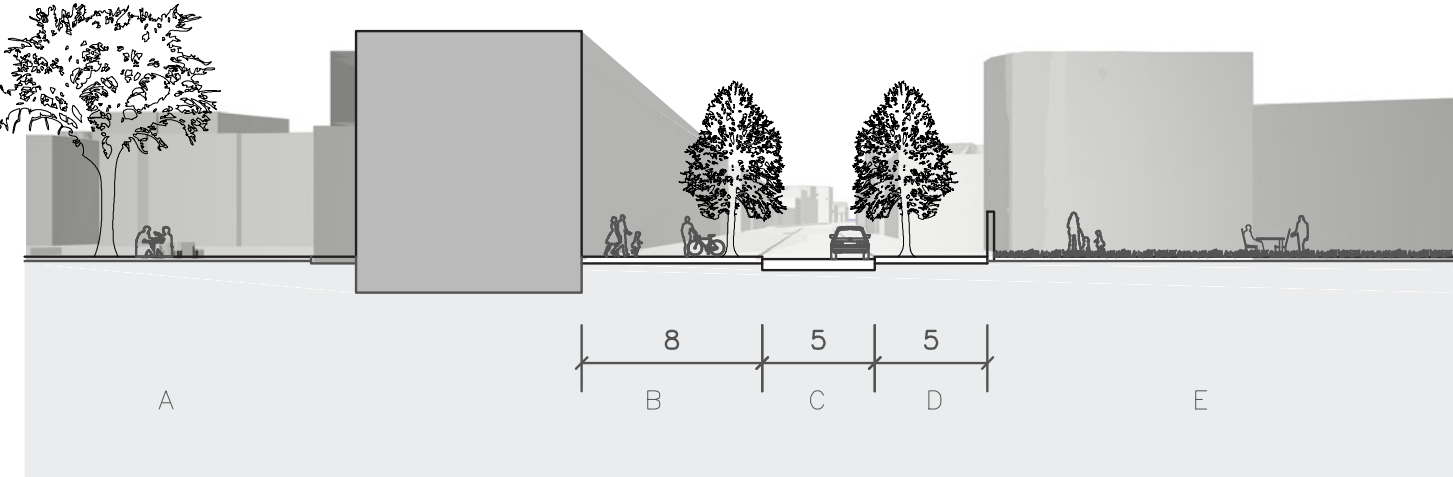
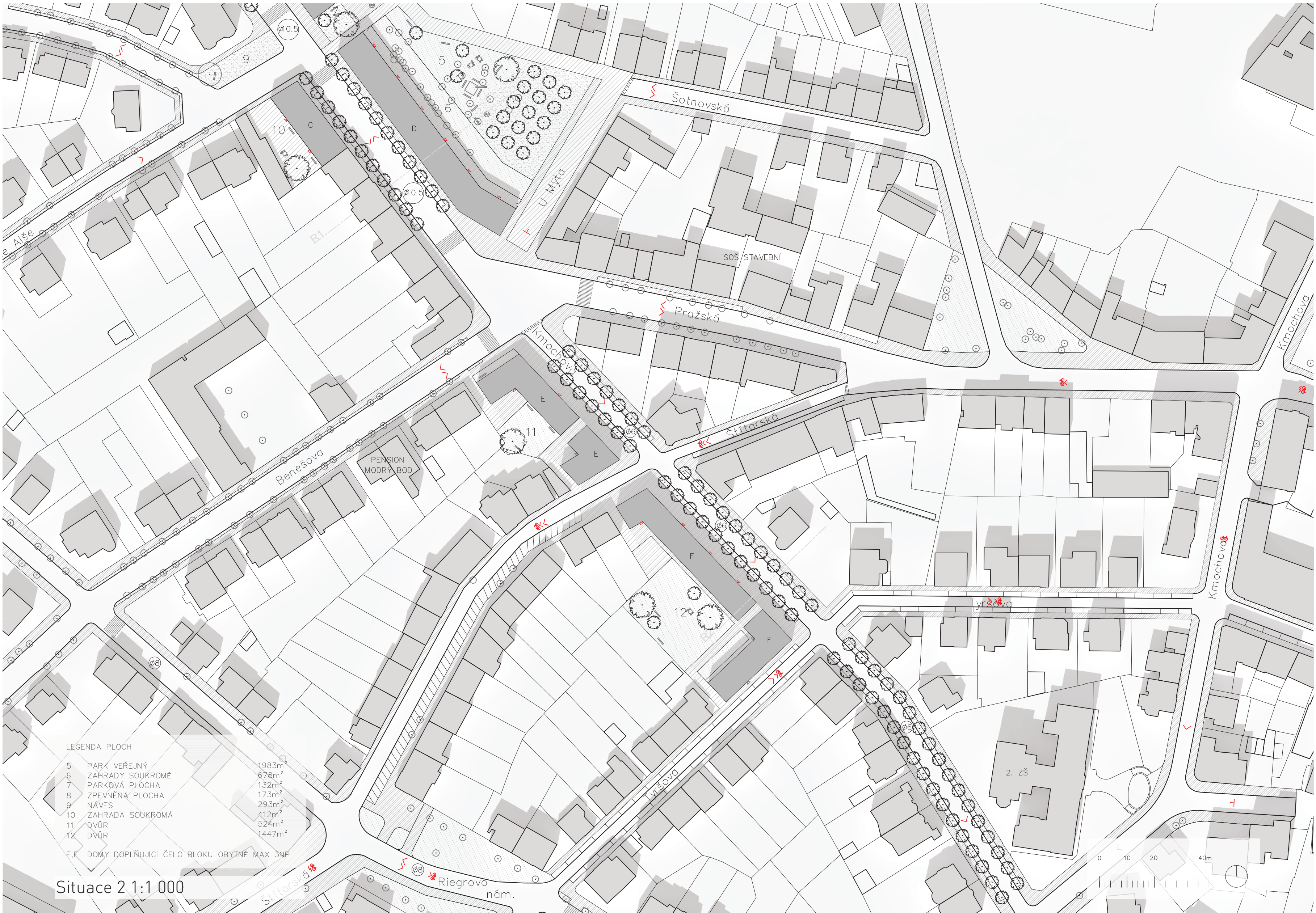
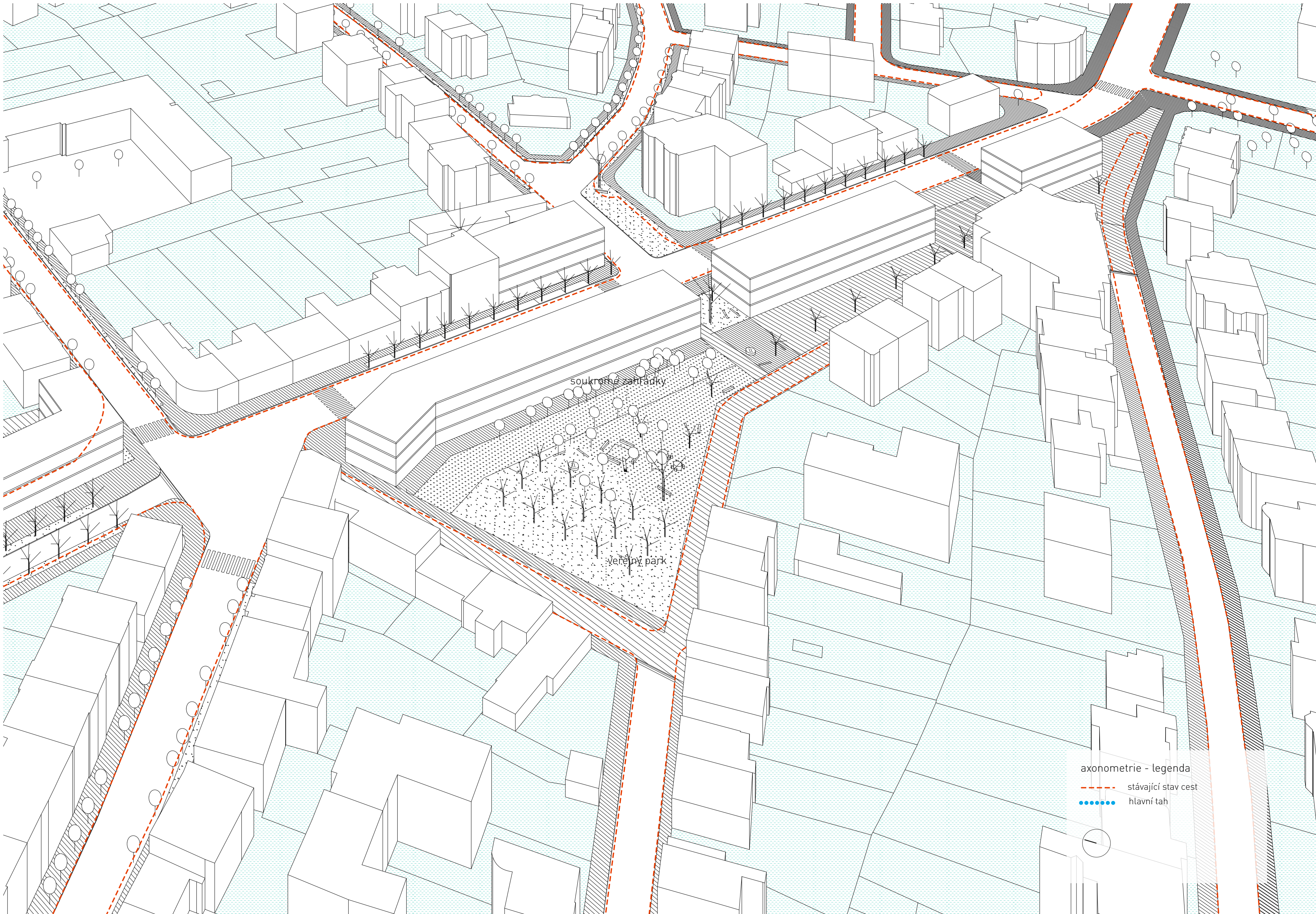
LEGENDA MATERIÁLŮ V SITUACI



LEGENDA POUŽITÝCH STROMŮ

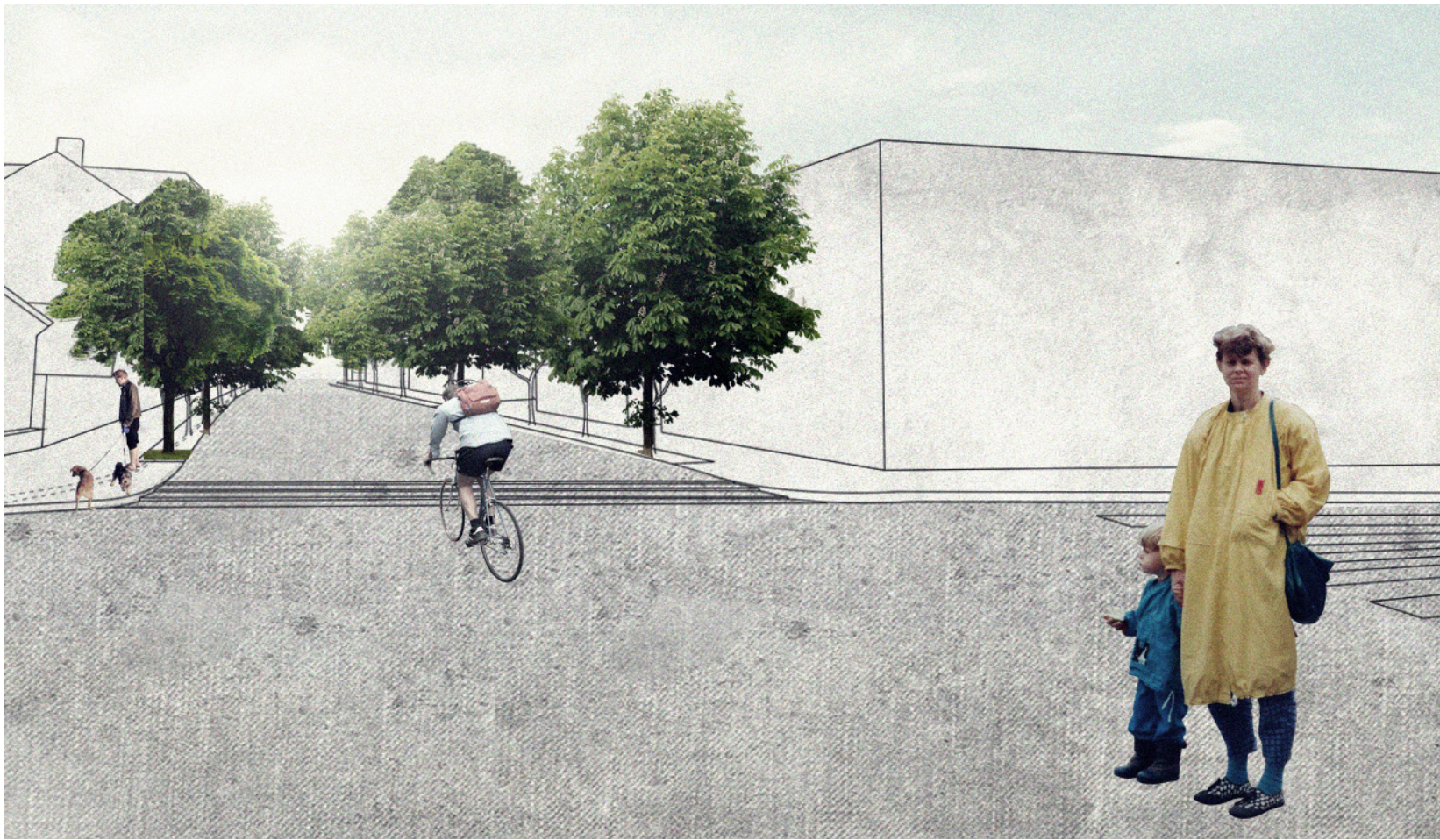






- LEGENDA
- A SOUKROMÁ ZAHŘADY
 - B CHODNÍK dlažba pachtůz kamenná stromy v mlstovém podkladu
 - C CESTA asfalt
 - D CHODNÍK dlažba pachtůz kamenná stromy v mlstovém podkladu
 - E SOUKROMÉ ZAHŘADY

Rez 2



1 pohled na křižovatku

2

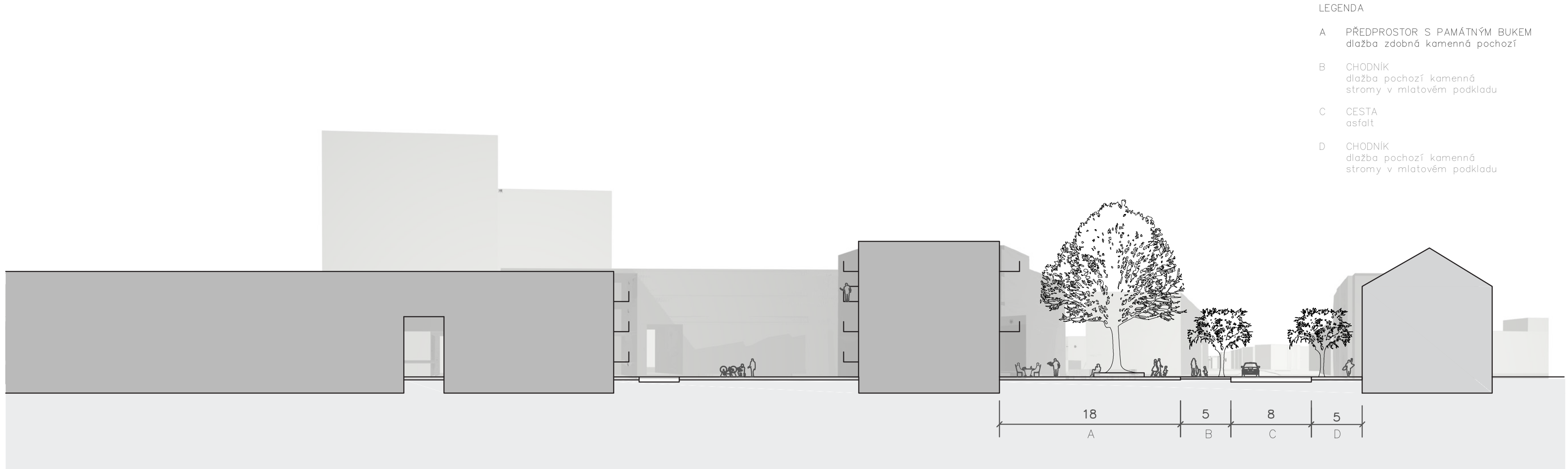
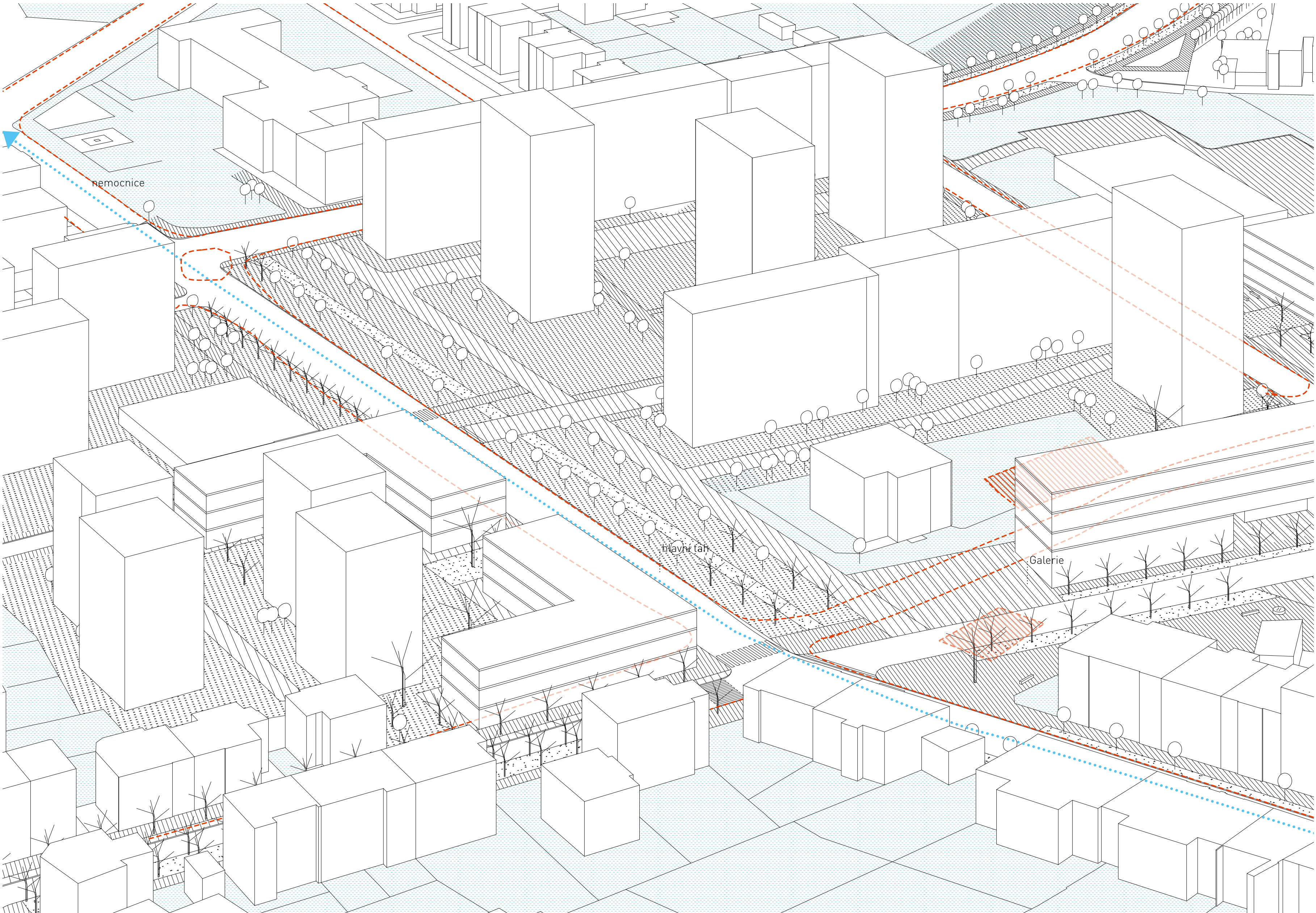
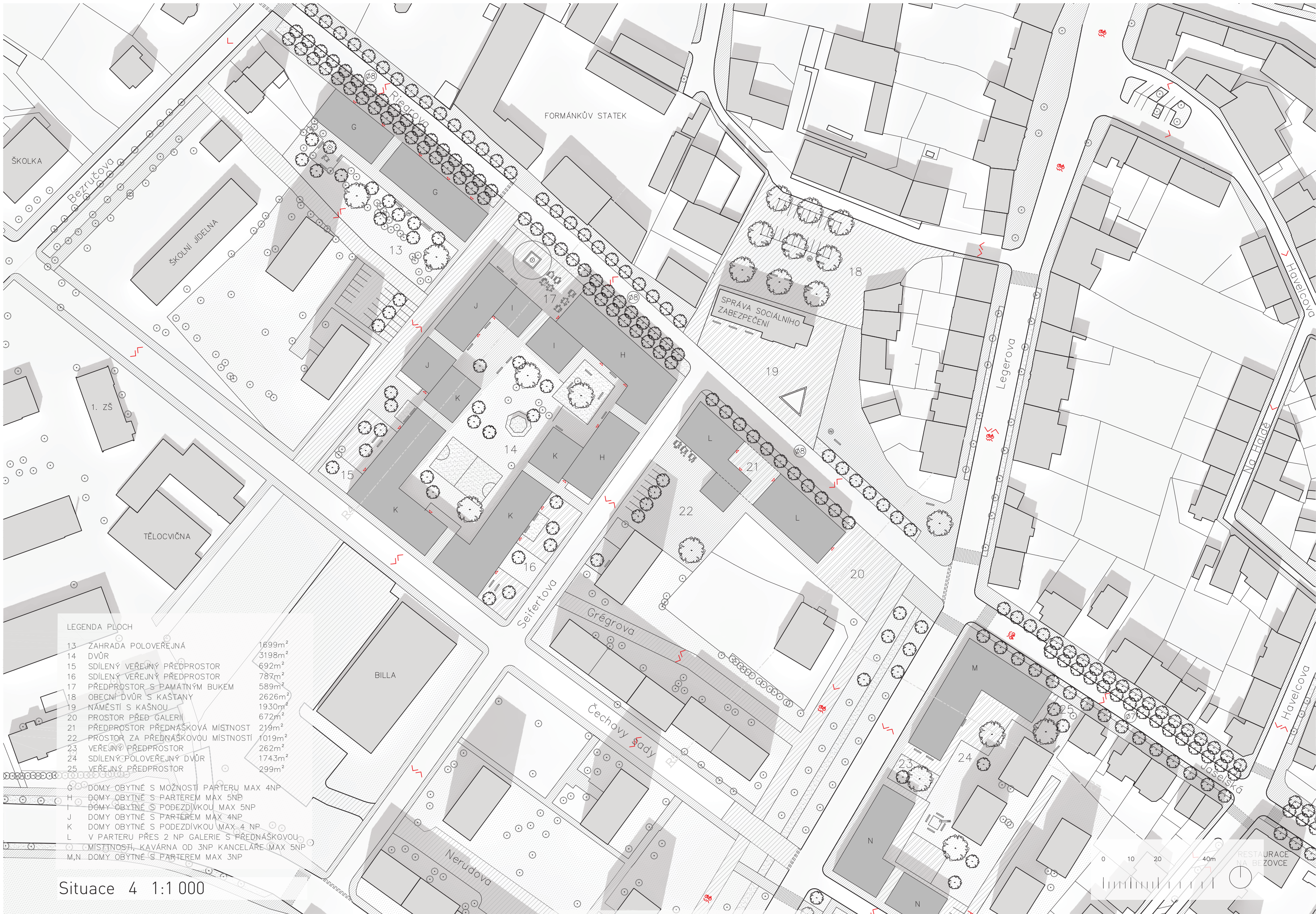
3 Štírlarská není napojená na Jaselskou ulici

4

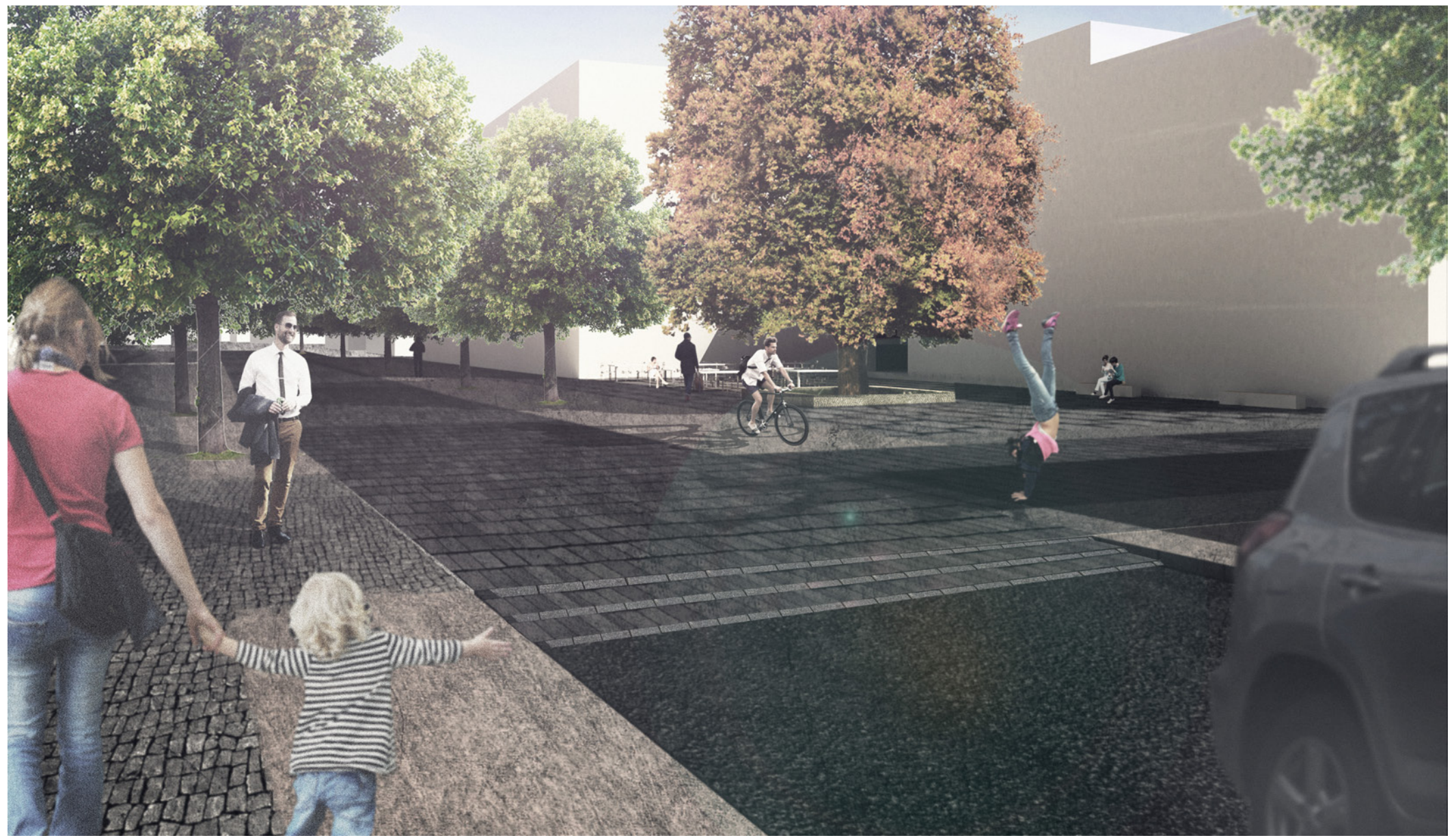
5

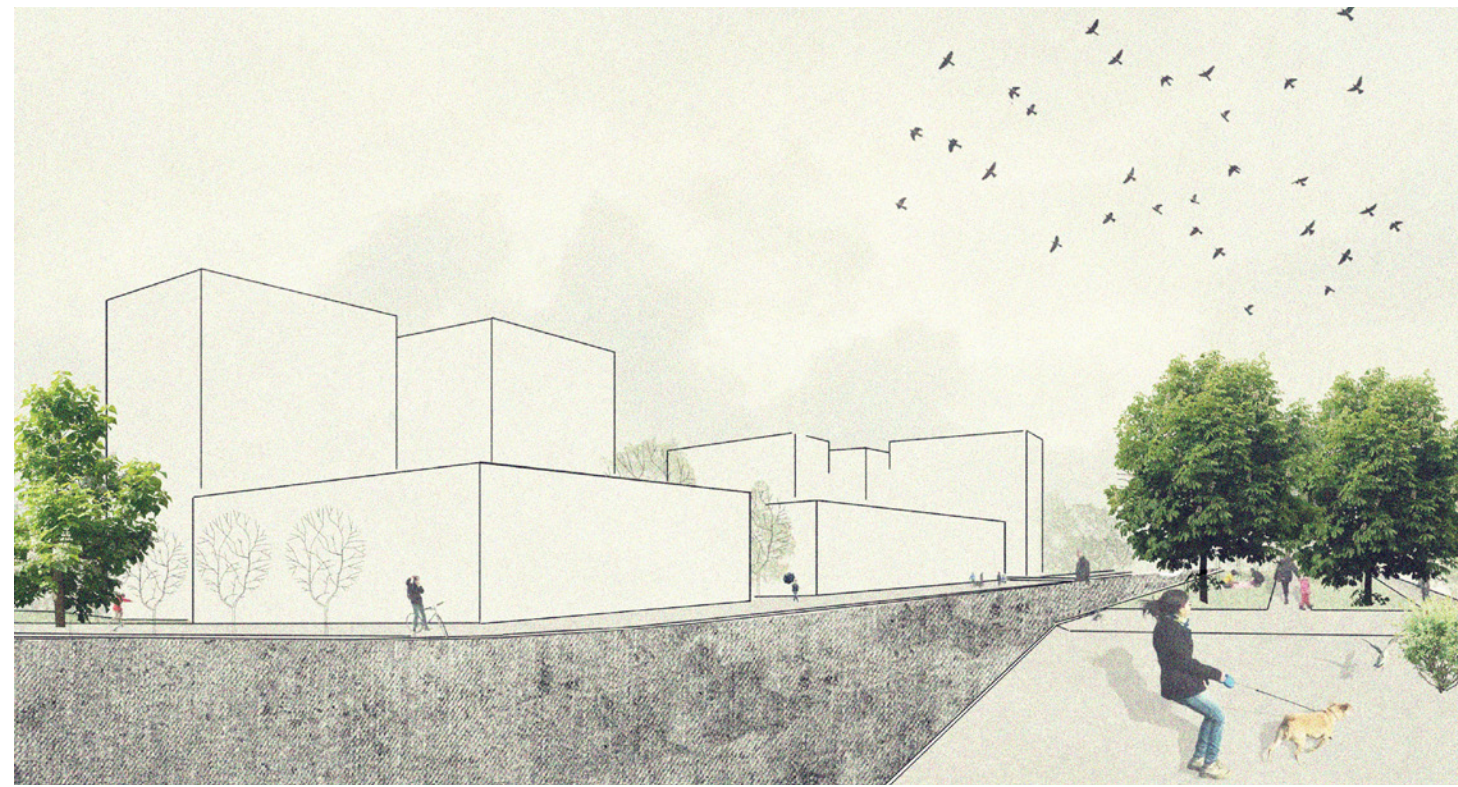
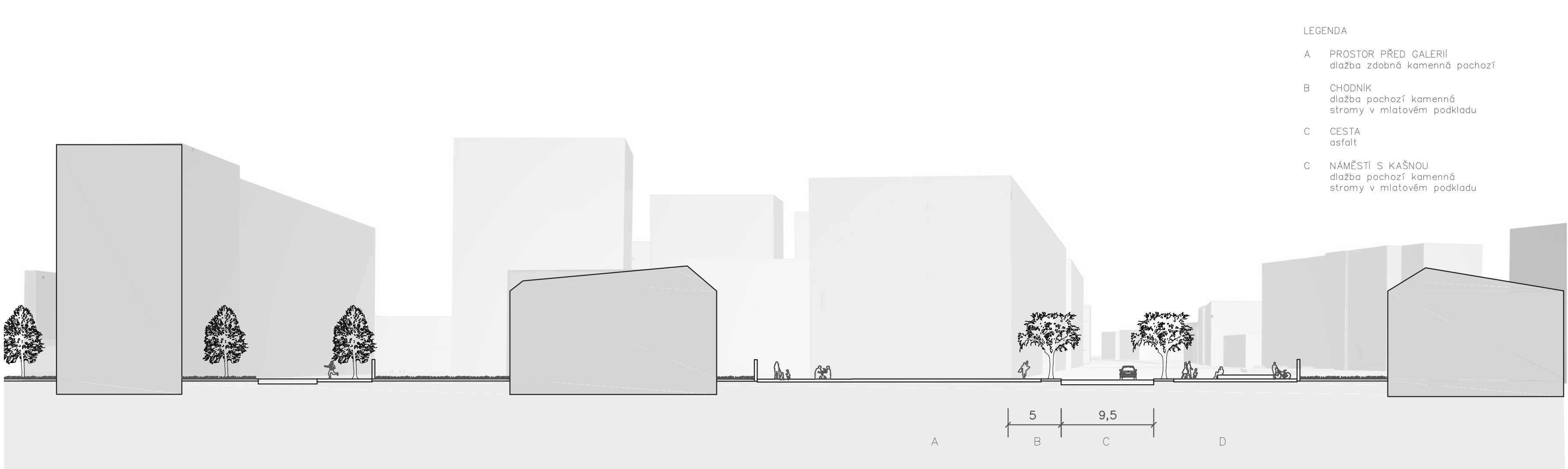
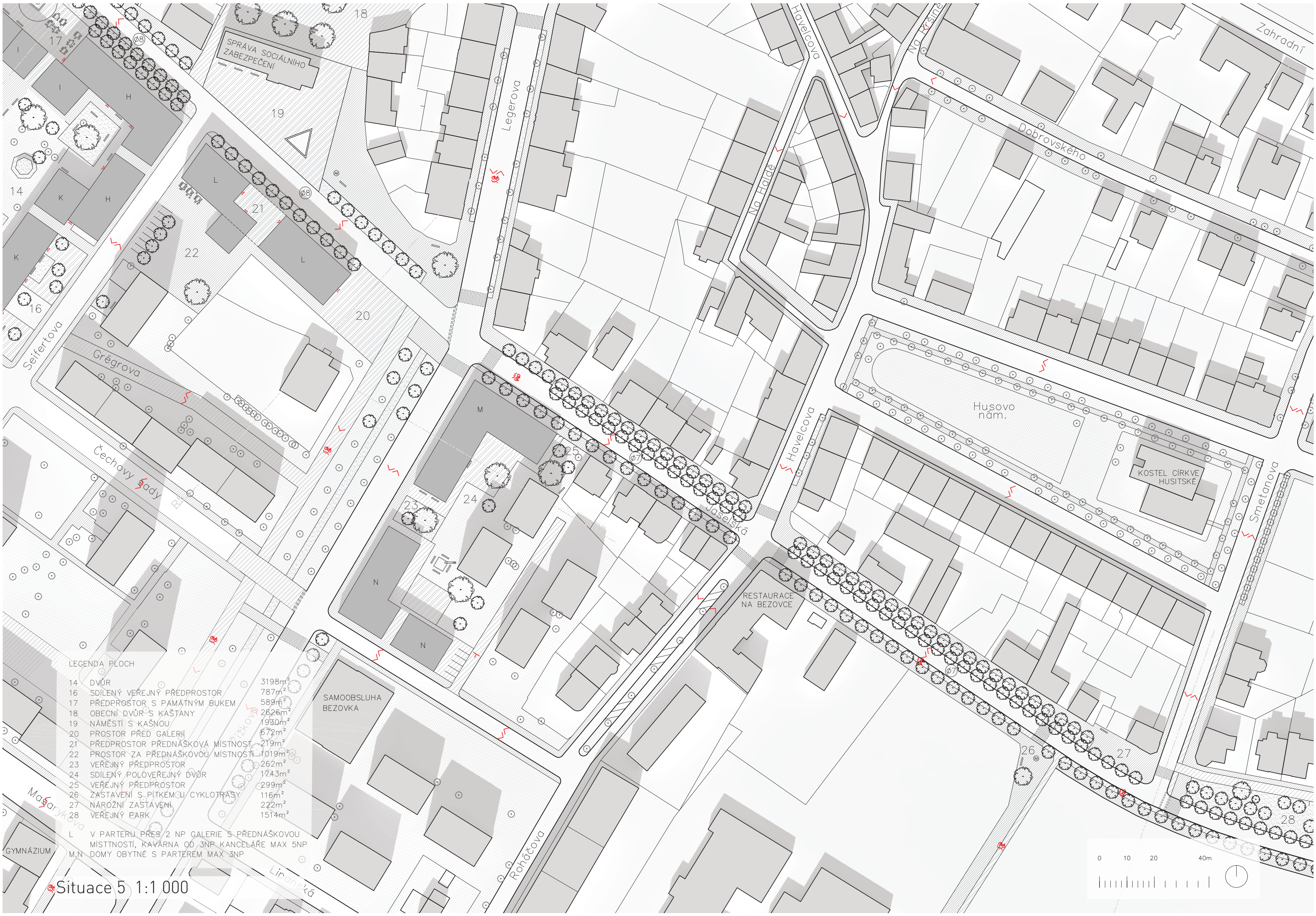
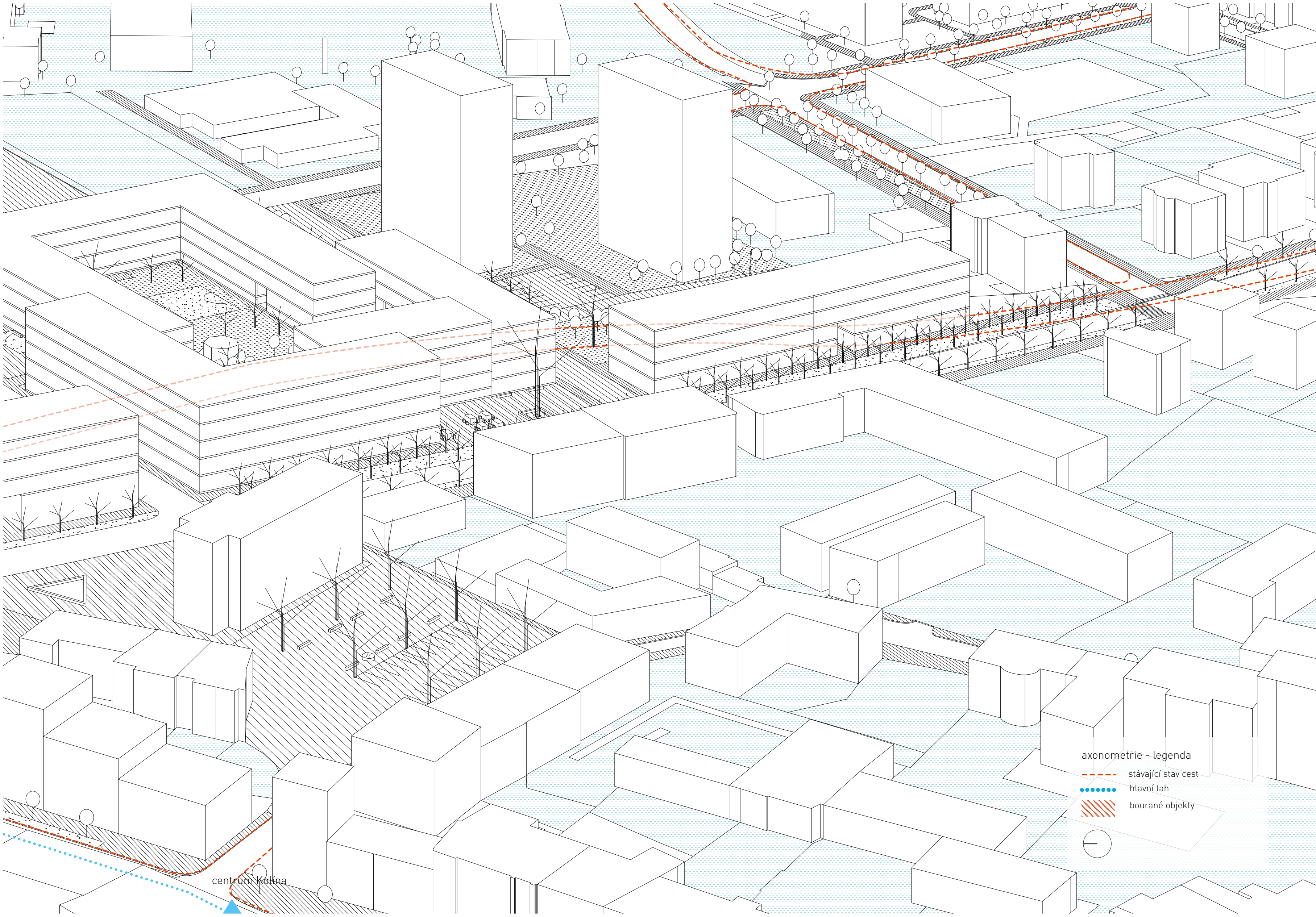
6 prázdné parcely





Rež 4





Fotografie současného stavu



1 alej v Žižkově ulici



2 ulice není napojena na Jaselskou



3 nevhodně řešený chodník podél cesty



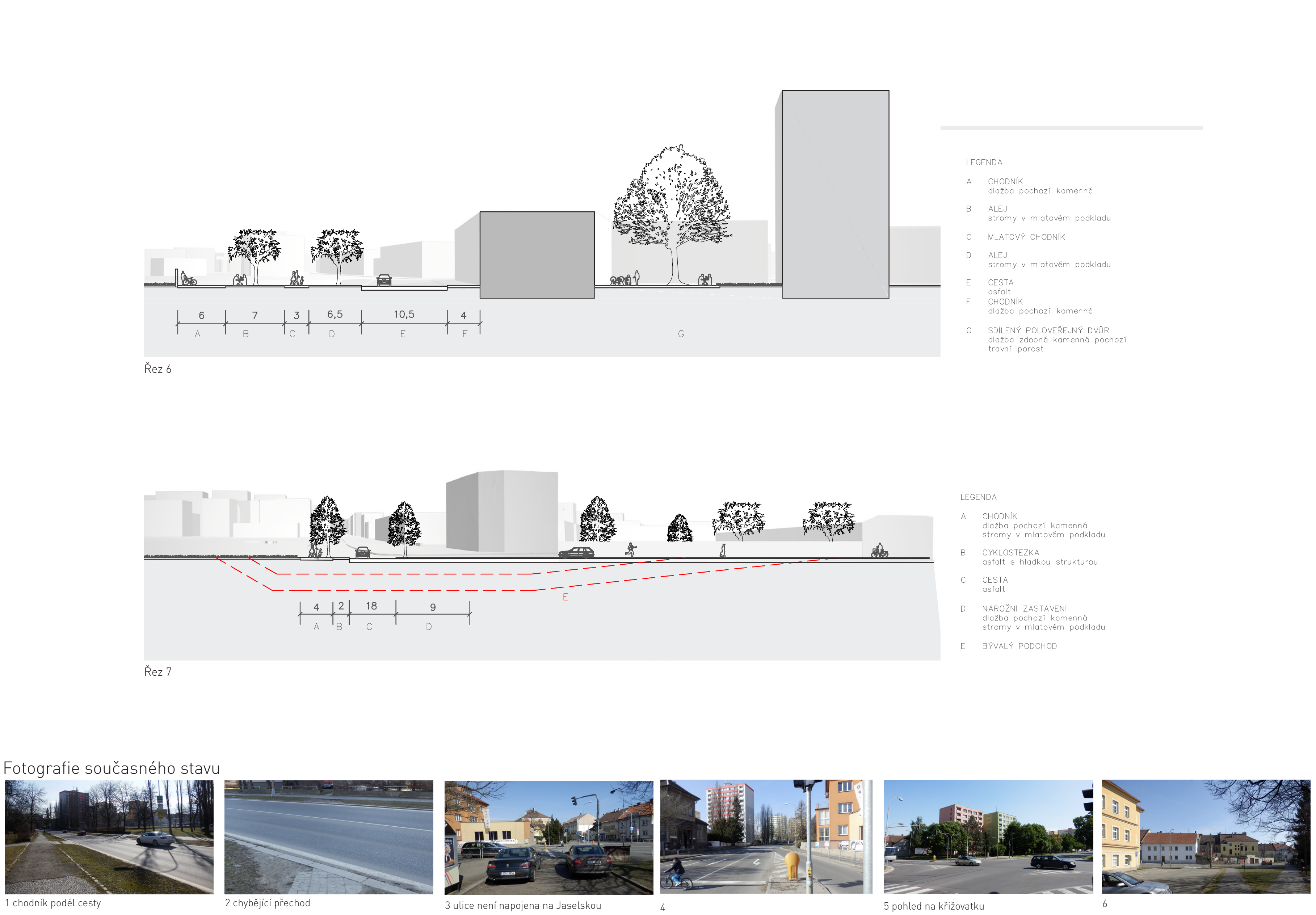
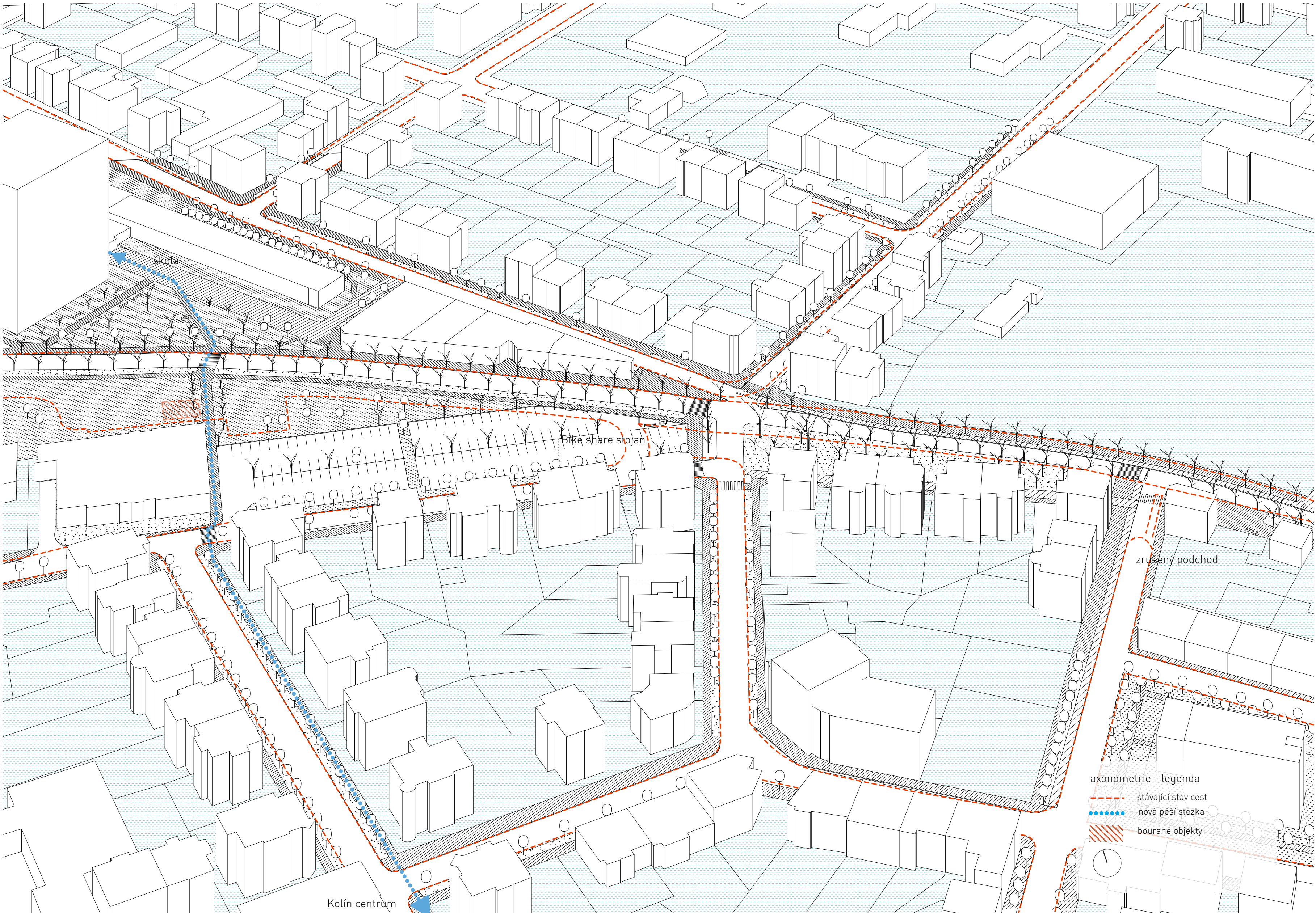
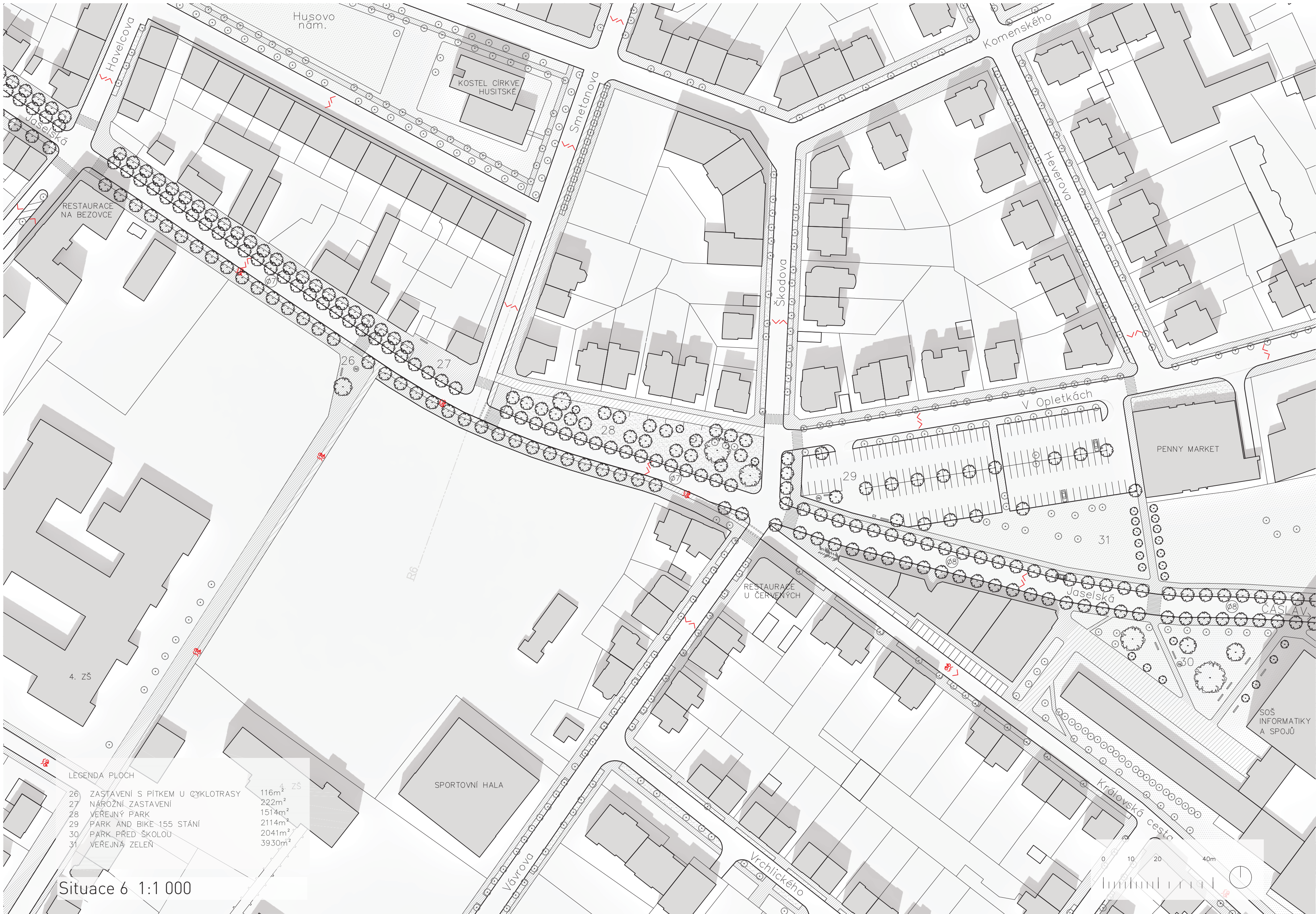
4 nevhodně řešený chodník podél cesty



5 ulice není napojena na Jaselskou



6 alej u kostela



Fotografie současného stavu

