

Vize rozvoje města Červený Kostelec

*Objednavatel: Město Červený Kostelec,
T. G. Masaryka 120 , 549 41 Červený Kostelec*

*Zpracovatel: Ing. arch. Marek Wajsar,
Nad Šárkou 2069/25, 160 00 Praha 6*

*Zpracovali: Ing. arch. Marek Wajsar
Jakub Kopecký*

Datum: září 2012

Úvod

Červený Kostelec 21. století musí být více orientován na pohodlí všech svých obyvatel. To znamená, že budoucí rozvoj města by měl směřovat ke kvalitě jeho interiéru. Ve městě, které je orientováno na pohodlí svých obyvatel, jsou veřejná prostranství příjemná a bezpečná pro pohyb pěších v jejich přirozených trasách a zároveň se počítá s tím, že i pěší někdy potřebuje použít automobil. Počítá se také s veřejnou a alternativní dopravou, zejména cyklistickou. Důležitá je také dostupnost občanské vybavenosti v únosné docházkové vzdálenosti. Malé město navíc potřebuje být v úzké provázanosti s okolní volnou krajinou, jinak ztrácí jednu ze svých hlavních předností.

Rozvoj města v jeho historii

Prostorový rozvoj Červeného Kostelce doposud probíhal ve třech zásadních etapách. Vznikl jako agrární sídlo a ještě v r. 1840 (viz mapa Stablního katastru) stála zástavba pouze v okolí náměstí, dnešní ulice B. Němcové a Sokolské. Zásadní rozmach města nastal počátkem 20. století s rozvojem textilní výroby. Jak je vidět na regulačním plánu z roku 1927, byla naplánována výstavba poměrně rozsáhlých obytných čtvrtí a veřejných budov. Zástavba byla uvažována v hladině dvou až třech podlaží, čemuž odpovídá i šířkové uspořádání navrhovaných ulic. V této etapě byla realizována především vilková čtvrť mezi ulicemi 5. května a Sokolská a také soubor veřejných budov - školy a divadla a později také sokolovny. V nedávno minulém půlstoletí potom vznikly dvě lokality bytových domů Koubovka a Větrník a řada nových lokalit nízkopodlažní rodinné zástavby. Plán na bytovou zástavbu v lokalitě Družstevní - Sadová byl realizován pouze fragmentálně. Byla založena průmyslová zóna západně od železniční trati. V tomto období však rozvoj města začíná dosahovat určitých limitů, které lze překonat vytvořením ucelené koncepce rozvoje města a jejího postupného naplňování v dlouhodobém časovém horizontu.

Širší vztahy

Jednou z hlavních předností Červeného Kostelce je jeho poloha uprostřed atraktivní krajiny a blízkost kvalitního přírodního prostředí. Zejména se jedná o Babiččino údolí, Jestřebí hory a rekreační oblast kolem rybníků jižně od Červeného Kostelce. Červený Kostelec plní roli nižšího centra občanské vybavenosti pro spádovou oblast okolních menších obcí. Zároveň je důležitá vazba na Náchod a Trutnov. Z hlediska napojení na celostátní silniční síť bude podstatné vybudování přeložky silnice č. I/14, která je vůči městu v tangenciální poloze podobně jako železniční trať. Trasa stávající silnice č. I/14 bude i po vybudování přeložky nadále plnit funkci dopravní páteře v prostoru mezi Náchodem a Trutnovem a to především pro osobní dopravu.

Zásady uspořádání města

Městská struktura je organizována systémem veřejných prostranství, která jednotlivé části města propojují, aby mohlo fungovat jako celek. Tato studie předkládá ucelený systém veřejných prostranství, která budou rámcem pro další prostorový rozvoj města. Veřejná prostranství lze z hlediska jejich využití rozdělit na tři typy:

- prostranství s preferencí dopravy (typicky uliční profily páteřních komunikací)
- prostranství se smíšeným provozem (typicky obslužné komunikace nižších kategorií)
- prostranství s preferencí pěších (oproti pěším a cyklistům je pohyb automobilů znevýhodněn).

V duchu současného obecného trendu je snaha vytvořit systém veřejných prostranství tak, aby byla při pohybu ve městě možnost volby: cesta v liniích dopravních koridorů bez zásadních omezení anebo pohyb v rámci klidových zón - ovšem s výrazným omezením motorové dopravy. S ohledem na uvedené obecné zásady jsou navrhovány následující konkrétní opatření a doplnění organismu města:

- Náměstí je v přirozeném centru města na průsečíku cest a proto má zůstat náměstím. Navrhuje se nová organizace dopravy v centru města, která povede ke zklidnění dopravy v jižní části náměstí.
- Dopravní páteří města však nadále zůstává zejména pro osobní dopravu silnice č. I/14 i když se předpokládá, že bude po vybudování obchvatu města v kategorii silnic nižší třídy.
- Centrum města bude propojeno s okolní atraktivní krajinou radiálně do čtyř směrů systémem tzv. zelených zón, které zahrnují parky, architektonicky kvalitní ulice s preferencí pěších, cyklostezky, sportovně - rekreační lokality, event. krajinné parky.
- Každá jednotlivá obytná lokalita bude disponovat symbolickým lokálním centrem s alternativním napojením na centrum města mimo relativně rušné dopravní koridory. Zároveň musí být zajištěno dostatečně kapacitní dopravní napojení jednotlivých lokalit na páteřní komunikace.
- Nové extenzivní rozvojové plochy budou vymezeny tak, aby se podpořila radiální polycentrická struktura města vzhledem k jeho přidruženým sídlům, nikoliv jejich vzájemné srůstání.

Podmínky pro zklidnění dopravy v centru města

Červený Kostelec má radiální uspořádání. Průsečíkem hlavních ulic, které z většiny kopírují trasy původních cest, je náměstí. S nárůstem automobilismu, s rozšiřováním půdorysu města a zároveň s absencí tangenciálních propojení po obvodu města je jeho centrum výrazně dopravně zatěžováno. Dopravní zklidnění centra města vychází z následujících předpokladů:

- Průjezd centrem v trase stávající silnice č. I/14 zůstane zachován.
- Bude realizováno propojení ulic Sokolská - Manž. Burdychových - Náchodská, které zachytí radiální dopravní směry a odlehčí jižní části náměstí. Zároveň bude možno zcela zakázat průjezd náměstím pro nákladní automobily mimo trasu stávající silnice č. I/14
- Dále je možno uvažovat o propojení ulic Sokolská a Manž. Burdychových na prodloužení ulice Českoskalická, což by umožnilo zjednosměrnění částí těchto ulic a legální řešení deficitu parkování.
- V souvislosti s revitalizací areálu bývalé Textonnie je navržena nová ulice po východním okraji arelu k obsluze přestavbové lokality.

System klidových zón v rámci veřejných prostranství

Paralelně s radiálními komunikacemi s dopravní nebo smíšenou funkcí budou vymezeny klidové tzv. zelené zóny propojující okraj centra města s okolní krajinou. Souběžně s novým dopravním propojením jižně od náměstí bude vymezen nový veřejný park, který zajistí návaznost jednotlivých zelených zón směřujících do centra města. V souvislosti s revitalizací areálu bývalé Textonnie je navrženo pěší propojení z ulice B. Němcové směrem na Vyšehrad. V prostoru stávajícího autobusového nádraží je navržena nová smíšená obytná zástavba kolem nového parku na zakončení zelené zóny vedoucí od Stolína a parku A. B. Svojsíka. Lze předpokládat, že eliminací autobusového nádraží ve stávající poloze stoupne atraktivita volných parcel při ulici 5. května k zástavbě polyfunkčními domy.

Veřejná hromadná doprava

Veřejná autobusová doprava bude v jízdních řádech organizována tak, aby byla zároveň využitelná jako „městská hromadná doprava“. Všechny autobusové linky budou projíždět centrem města a zároveň navazovat na nádraží a vlaky ČD, které jsou páteří veřejné dopravy v regionu. Tím se zmírní handicap relativně velké vzdálenosti mezi nádražím ČD a centrem města. V návrhu se počítá s výraznou redukcí a přesunem autobusového nádraží. V centru města bude autobusové stání sloužit pouze pro přestupy mezi linkami, pro odstavování autobusů bude prostor před nádražím ČD. Tím je možno uvolnit cenný prostor stávajícího autobusového nádraží. Vzhledem k tomu, že lze do budoucna předpokládat zvyšující se důraz na ekologický pohon vozidel, lze uvažovat o umístění nové autobusové zastávky do prostoru východně od pošty, odkud je m.j. dobrá dostupnost do škol. Další zastávky veřejné dopravy budou situovány ve vazbě na lokální centra jednotlivých obytných lokalit.

Rozvojové plochy

Přesné vymezení a dimenzování jednotlivých rozvojových a přestavbových lokalit není předmětem této studie. Vize rozvoje města pracuje s potenciálními rozvojovými a přestavbovými lokalitami, s jejich vztahem vůči celku města a možnostmi napojení na systém veřejných prostranství. Přesné vymezení a dimenzování jednotlivých ploch bude předmětem návrhu územního plánu.

Souhrn záměrů k naplnění vize rozvoje města

- 1. Doplnění systému místních komunikací v centru města**
Zahrnuje severní propojení ulic Sokolská, Manž. Burdychových a Náchodská a jižní propojení ulic Sokolská a Manž. Burdychových. Bude nutné jednat se SÚS KHK ohledně přeložky silnice III. třídy a jejího začlenění do navrhovaného systému místních komunikací. Bude nutné získat práva k dotčeným pozemkům.
- 2. Vymezení a založení nového městského parku v lokalitě jižně od náměstí T.G.M.**
Nový park bude vymezen paralelně s plánovanou komunikací propojující ulice Sokolská - Manž. Burdychových - Náchodská jako opatření ke zmírnění negativního vlivu této komunikace a jako prostor pro pohodlný pohyb pěších. Bude nutné získat práva k pozemkům.
- 3. Stanovení koncepce zástavby v prostoru mezi stáv. autobusovým nádražím a náměstím**
Po ověření proveditelnosti redukce a přesunu autobusového nádraží bude vhodné zpracovat studii, která ověří možnosti zástavby v této lokalitě. Těžištěm lokality bude nový park na zakončení zelené osy vedoucí z parku A. B. Svojsíka.
- 4. Zelená zóna sever**
Zahrnuje prostranství mezi školami, park nad divadlem, sportovní areál a zeleň na kopci Chrby a dále je navrženo pokračování „zelené zóny“ směrem k rybníku Balaton a dále směrem ke Rtyni. Má zajistit i v dlouhodobém časovém horizontu atraktivní pěší a cyklistické propojení do Rtyně v Podkrkonoší. V centru Červeného Kostelce je nutné architektonicky dořešit prostranství mezi školami.
- 5. Zelená zóna východ**
V souvislosti s revitalizací areálu Textonnie bude založena nová pěší ulice na prodloužení ulice B. Němcové. Také bude řešeno rekreační využití lesa Borek.
- 6. Zelená zóna západ**
Prochází Palackého ulicí, která bude doplněna alejí ve středovém odstrůvku do parku A.B. Svojsíka. V prostoru autobusového nádraží bude zakončena drobným parkem (viz výše).
- 7. Cyklistická a pěší stezka směr rekreační oblast Olešnice a Náchod**
Spojuje centrum města s lesem Občina a s rekreační oblastí Olešnice a dále bude pokračovat směrem na Náchod. Je cyklistickou alternativou k stávající silnici I/14. Nutno řešit práva k pozemkům, na část je vydáno ÚR.
- 8. Cyklistická a pěší stezka do Babiččina údolí**
Spojuje centrum města s průmyslovou zónou a dále pokračuje do Babiččina údolí. Nutno řešit práva k pozemkům, na část je vydáno ÚR.
- 9. Vymezení systému pěších tras a klidových zón v lokalitě severně od ul. Jiráskova**
V případě otevření nových rozvojových lokalit bude nutné studii ověřit možné uspořádání lokalit. V rámci lokalit budou veřejná prostranství diferencována dle míry a způsobu dopravy. Musí být zajištěna kontinuita prostranství s preferencí pěších směrem do centra města a směrem k zastávkám bus.
- 10. Obnova přednádražního prostoru, parking autobusů**
V rámci přednádražního prostoru bude vymezeno místo pro odstavení autobusů hromadné dopravy. V souvislosti s tím bude omezena možnost parkování tahačů a návěsů. Parter přednádražního prostoru bude nutné nově zorganizovat a zainvestovat. Nadále je třeba počítat s průjezdem těžké dopravy do komerční zóny pod nádražím.
- 11. Vymezení prostoru pro odstavení tahačů a návěsů v rámci průmyslové zóny**
Jako náhrada k omezení možnosti parkování kamionů v přednádražím prostoru bude v územním plánu vymezena plochy pro parkování tahačů a návěsů v rámci průmyslové zóny.

12. **Nová zastávka bus v prostoru před školami v ul. 17. listopadu**
Nová zastávka je navržena jako náhrada za autobusové nádraží. Bude sloužit k obsluze centra města, k přestupům mezi linkami. Jízdy řády budou organizovány tak, aby bylo možné zřídit pouze jedno stání v každém směru.
13. **Přemístění zastávky bus Na Bedně**
Přemístění zastávky Na Bedně je navrženo do výhodnější polohy z hlediska dostupnosti z její spádové oblasti. Bude nutno ověřit proveditelnost přesunu s ohledem na vlastnictví pozemků.

Další záměry k zajištění přístupu k potenciálním rozvojovým plochám

1. **Rozšíření ulice Lánská**
Ulice Lánská je spolu s ulicí Řehákovou páteřní obslužnou komunikací lokality severně od ul. Jiráskova. V jižní části je sevřena původní zástavbou. Navrhuje se rozšíření ulice do parametrů pro obousměrný provoz. Nutnost záborů soukromých pozemků ověří podrobnější projektová dokumentace.
2. **Nový příjezd k lokalitě „Balaton“**
Rozvoj v lokalitě Balaton je podmíněn zřízením adekvátního dopravního napojení. Je navrženo z ul. 17. listopadu novou komunikací přes stávající sběrný dvůr. Tato ulice byla poprvé navržena v regulačním plánu z r. 1927. V územním plánu bude vymezena plocha pro nový sběrný dvůr.
3. **Rozšíření ulice vedoucí k nádraží (Lhota)**
Stávající komunikace propojuje nádraží ČD se Lhotou, lokalitou Balaton a Lipky. V současné době kromě obsluhy přilehlých objektů slouží jako pěší trasa z centra města k nádraží ČD. Do budoucna je nutné stávající trasu pozemkově chránit, aby bylo možné případné rozšíření prostoru komunikace. V případě dalšího rozvoje v navazujících lokalitách by měla být komunikace koncipována jako kvalitní veřejné prostranství se zelení a se smíšeným dopravním provozem.