

U6 Tendence: Horažďovice
Město a mobilita. Vztah dopravy a kvality života.

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic



Potenciál rozvoje jsme analyzovali v návaznosti na mobilitu, kterou považujeme za příčinu i za řešení problémů Horažďovic.

Mobilita:

koho: obyvatel-místních/turistická/dojíždějících – pracující/transitní

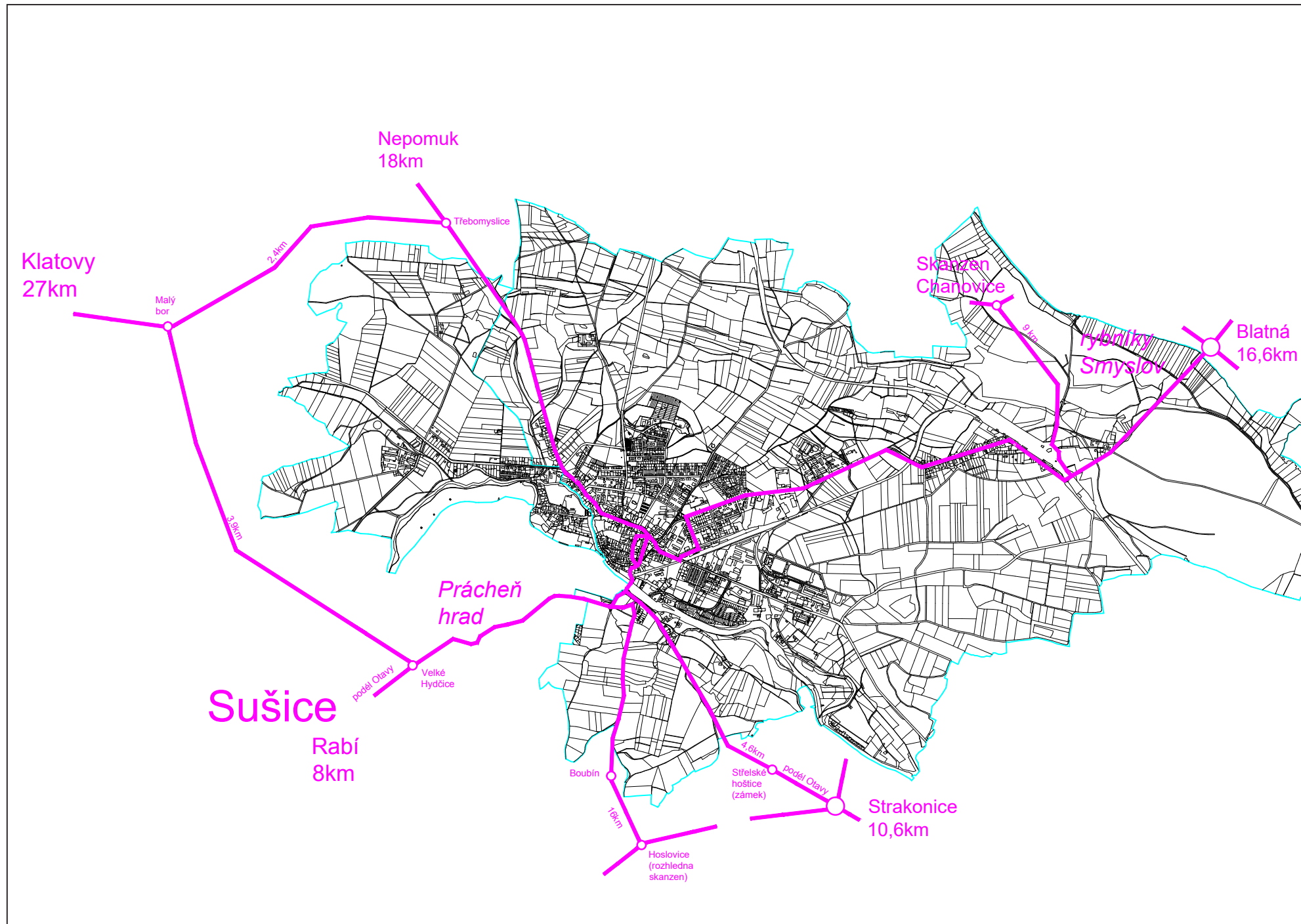
jak: automobilová/cyklistická/pěší/vodácká/mhd

Udržitelnost rozvoje spočívá více v podpoře systémů hromadné dopravy než individuální automobilové a zároveň v integraci více druhů systémů dohromady.

Integrovaný systém mobility vytvoří skelet pro soudržnost města jako celku, které je nyní ohroženo roztržením průtahem silnice 1. třídy. Tento skelet následně generuje místa s vyšším pohybem různých skupin, jak místních obyvatel, tak turistů. Snažili jsme se tento skelet na hluchá místa, kterým chybí využití. Na těchto místech se nachází mnoho míst s různým potenciálem – prázdných pozemků a nevyužitých budov, které má město k dispozici k pronájmu, nebo by bylo vhodné jejich využití změnit v návaznosti na nový potenciál vznikající z lépe integrované mobility.

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Cyklistická doprava - analýza

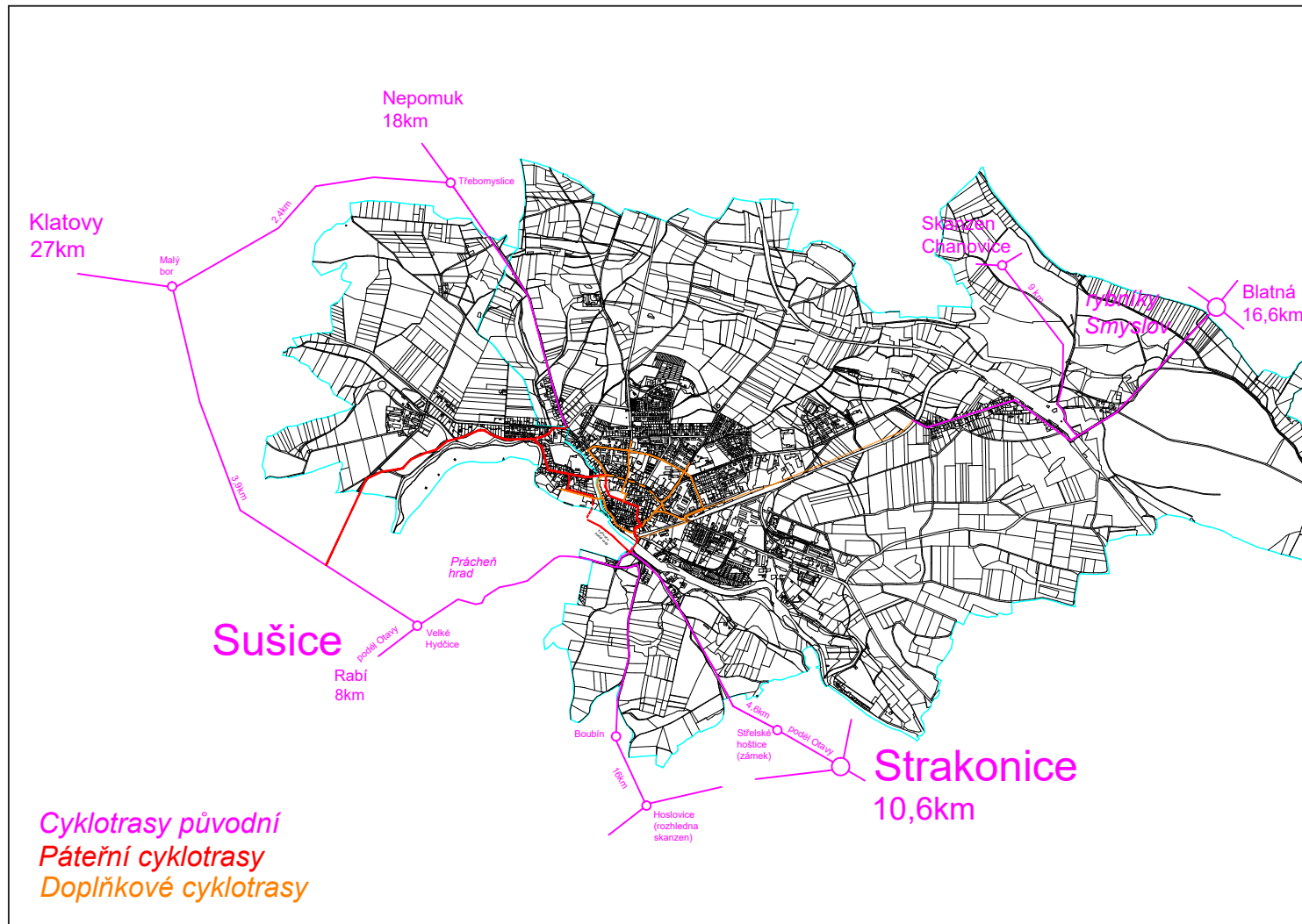


Podkladem pro náš návrh cyklo dopravy byla analýza současného stavu cyklotras, které procházejí Horažďovicemi. Zanalyzovali jsme vzdálenosti od nejbližších turistických cílů a měst, tyto vztahy vypovídají spíše o tranzitním charakteru těchto propojení. Horažďovice jsou však v širších vztazích součástí bohatých možností cyklistických sítí a zajímavých míst, která se na těchto sítích nacházejí.

Jednotlivé větve cyklotras se ve městě sjednocují do společných tras, navíc jsou součástí průtahu silnice 1. třídy, což nepodporuje tyto cykloturisty k tomu, aby se ve městě zdržovali nebo objevovali spoustu krásných míst, která se v Horažďovicích nacházejí, jen díky tomu, že městem pouze projíždí.

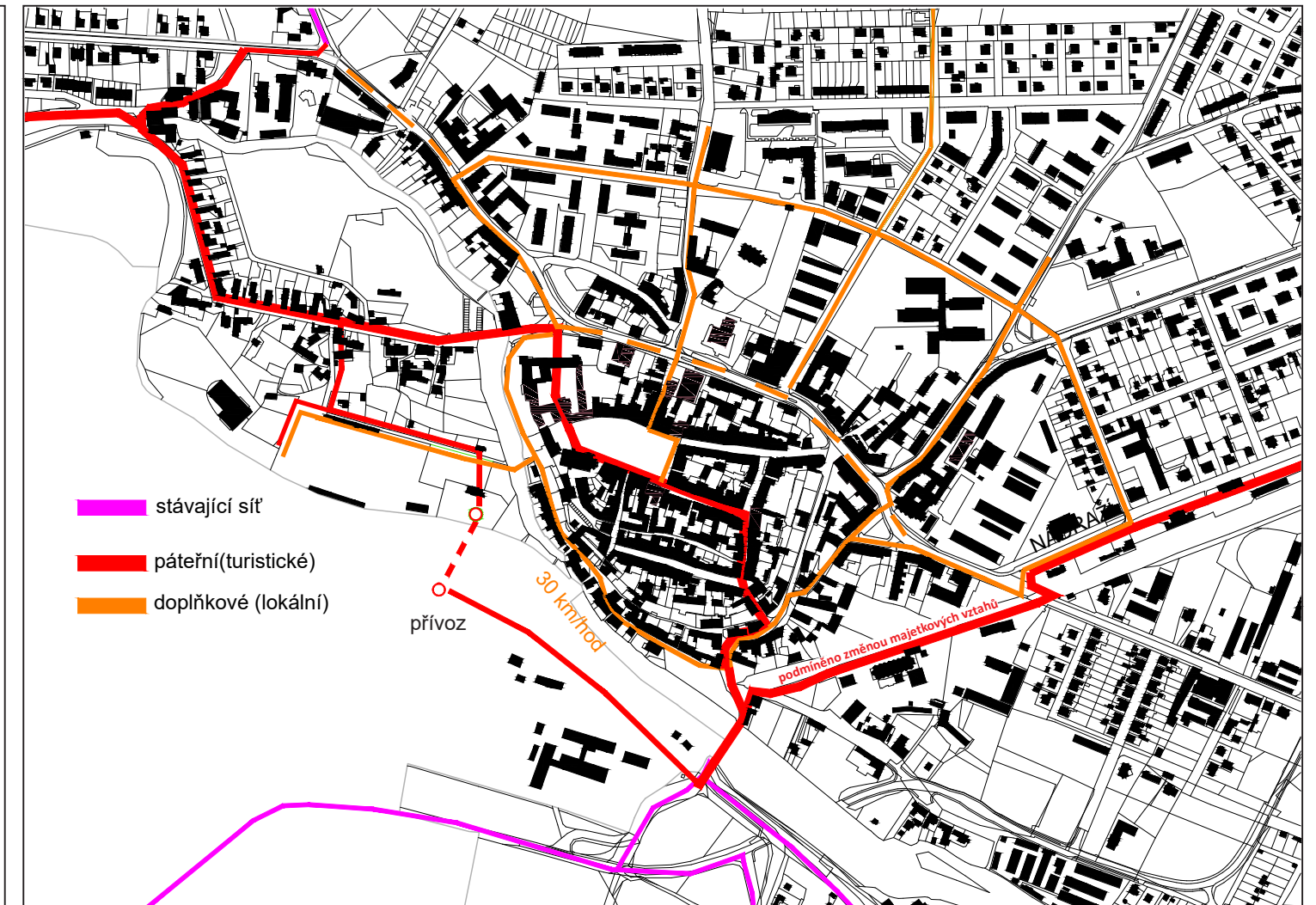
A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Cyklistická doprava - návrh



ŠIRŠÍ VZTAHY

Řešením problému malého zapojení cyklotras do města jsme se zároveň snažili podpořit integraci cyklo dopravy místních obyvatel i transitních cyklistů. Vznikne lepší propojení obou systémů – páteřní cyklotrasy primárně určené pro turisty a doplňkové cyklotrasy, které slouží převážně místním. Využívány jsou však oběma skupinami současně, což je ekonomičtější.



INTRAVILÁN MĚSTA

Změny jsou u turistických cyklotras především ve stažení z frekventované silnice 1. třídy, nyní jsou tyto trasy situovány tak, aby zpomalily průjezd cyklistů městem a podpořily turistický ruch města. Cyklotrasy nyní prochází zámek, náměstím a klidnějšími částmi města. Doplňkové cyklotrasy na tyto navazují, jsou napojeny na občanskou vybavenost a svazují celé město do jednotné sítě.

*Větev která navazuje na vlakové nádraží a pokračuje směrem na jih podél tratě a sila je podmíněna změnou majetkových vztahů v území.

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Cyklistická doprava - Reference



PŘÍVOZ

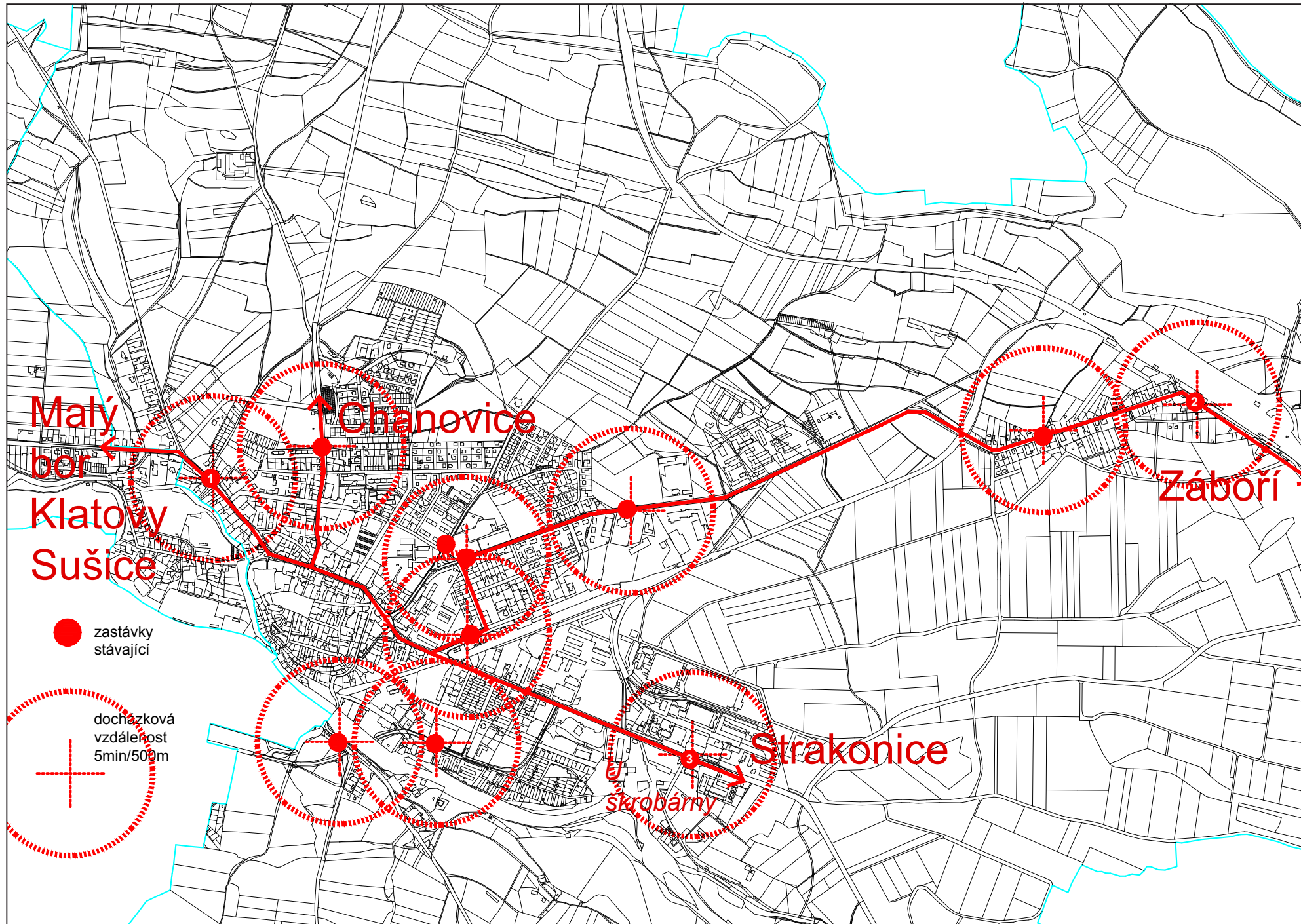
Další možností, jak turisty lépe zapojit do dění ve městě a zároveň vytvořit nové pěší/cyklistické propojení je zbudování přívozu, který bude ve správě města a provozován ve spolupráci s půjčovnou lodí/loděnicí. Přívoz se nachází na atraktivním místě s výhledem na druhý břeh s historickou siluetou města, což vytváří silný zážitek. Je zde také potenciál pro komunikaci s místními během přepravy přívozem. Přívoz může být také silným identifikačním znakem města sám o sobě.

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Hromadná doprava - analýza



1 Horažďovice, žel.st. – Hradešice, návec. – Klatovy, aut.ná		Nažovské Hory, Těchonice – Horažďovice, – Horažďovice, žel.st.	
Pracovní dny	Pracovní dny	Pracovní dny	Pracovní dny
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4 35	4
5 12	5	5	4
6 52	6 52	6 08-48	5 13 5 18
7 42	7	7	6 32 6 59
8	8	8	7 43 7
9	9	9	8 31 8
10	10	10	9 58 9
11	11	11	10
12	12	12	11
13 03	13 13	13	12
14 02-53	14 53	14	13 08
15	15	15	14 13 14 27
16 02-33	16 33	16	15
17	17	17	16 23 16 43
18	18 37	18	17
19	19	19	18

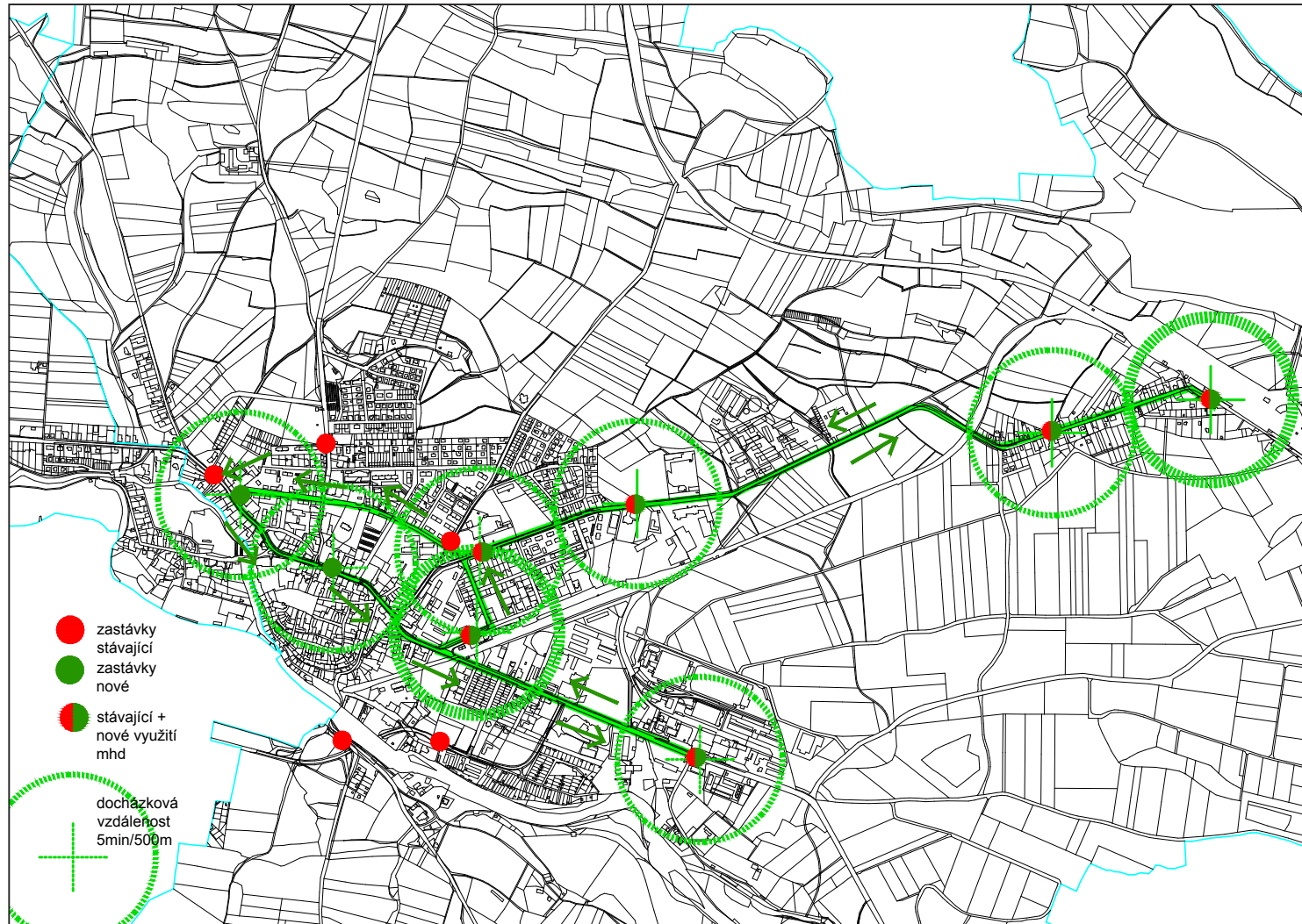
2 Záboreň – Horažďovice, žel.st.		3 Horažďovice, žel.st. – Strakonice, aut.nádr.	
Pracovní dny	Pracovní dny	Pracovní dny	Pracovní dny
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5 17	5 17	5 27	5 27
6 59	6 59	6	6
7	7	7 09	7 09
8	8	8 37	8 37
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13 27	13 27	13 12	13 12
14	14	14 07	14 07
15	15	15	15
16 22	16 22	16 04 46	16 04 46
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19

V návaznosti na současný systém autobusové dopravy jsme integrovali nový okružní systém mikrobuseů městské dopravy, který využívá některé stávající zastávky regionálních spojů. Ve stávajících zastávkách regionálních linek jsme našli místa, která mají slabší pěší dostupnost, resp. hůře pokrývají plochu města. Jedním z těchto slabých míst a zároveň důležitých pro město je před kinem, proto je zde navržena nová zastávka městského integrovaného systému.

Další důležitý důvod pro zavedení MHD je návaznost na vlakové spoje, které mají sice častou frekvenci, nicméně svojí polohou nádraží nutí obyvatele využívat auto, protože to mají na nádraží daleko.

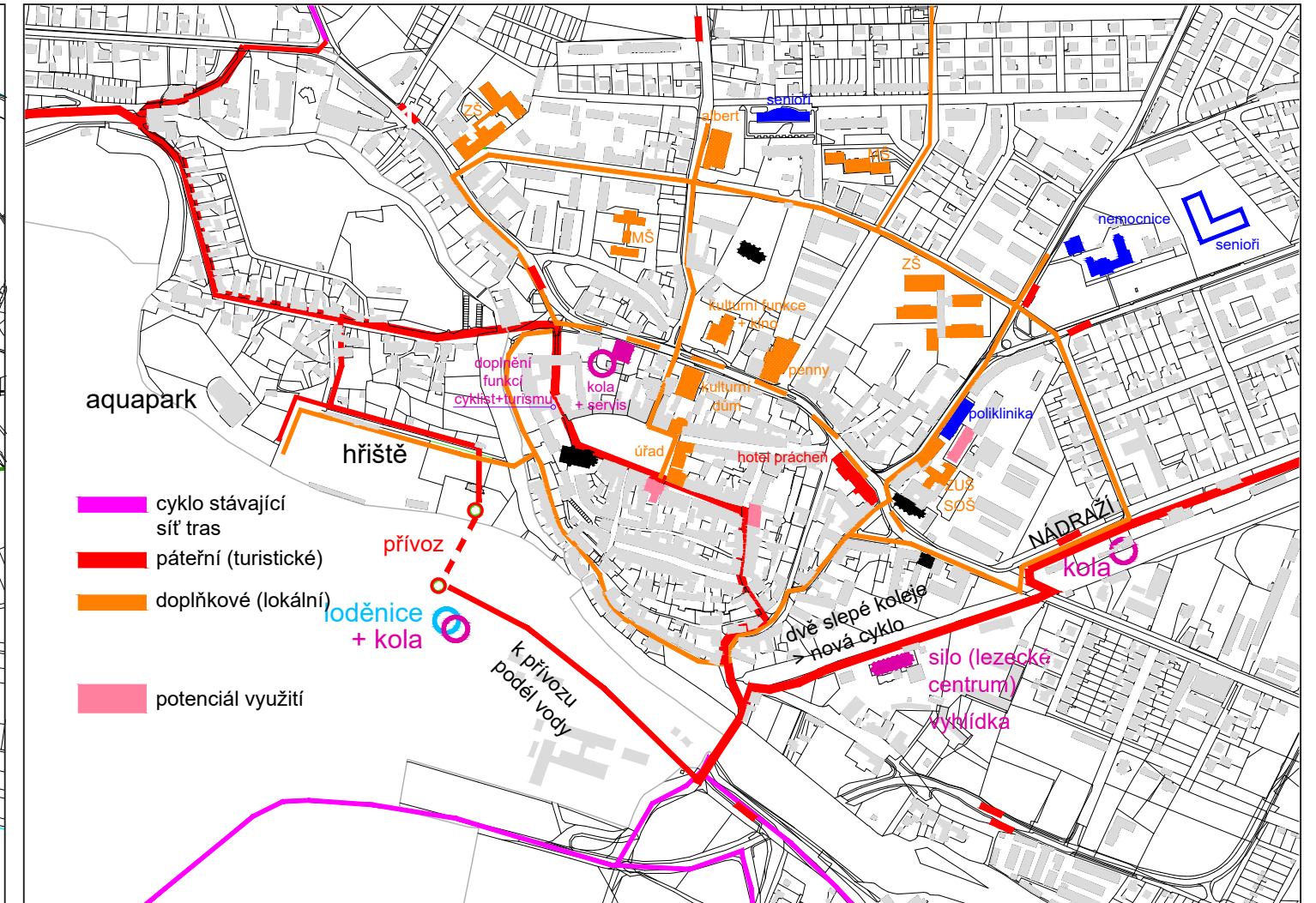
A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Hromadná doprava - návrh



MINIBUS - délka trasy 9 km // 11 zastávek // jeden okruh cca 18 minut (průměrná rychlost 30 km/hod)

V návaznosti na současný systém autobusové dopravy jsme integrovali nový okružní systém mikrobusů městské dopravy, který využívá některé stávající zastávky regionálních spojů. Ve stávajících zastávkách regionálních linek jsme našli místa, která mají slabší pěší dostupnost, resp. hůře pokrývají plochu města. Jedním z těchto slabých míst a zároveň důležitých pro město je před kinem, proto je zde navržena nová zastávka městského integrovaného systému.

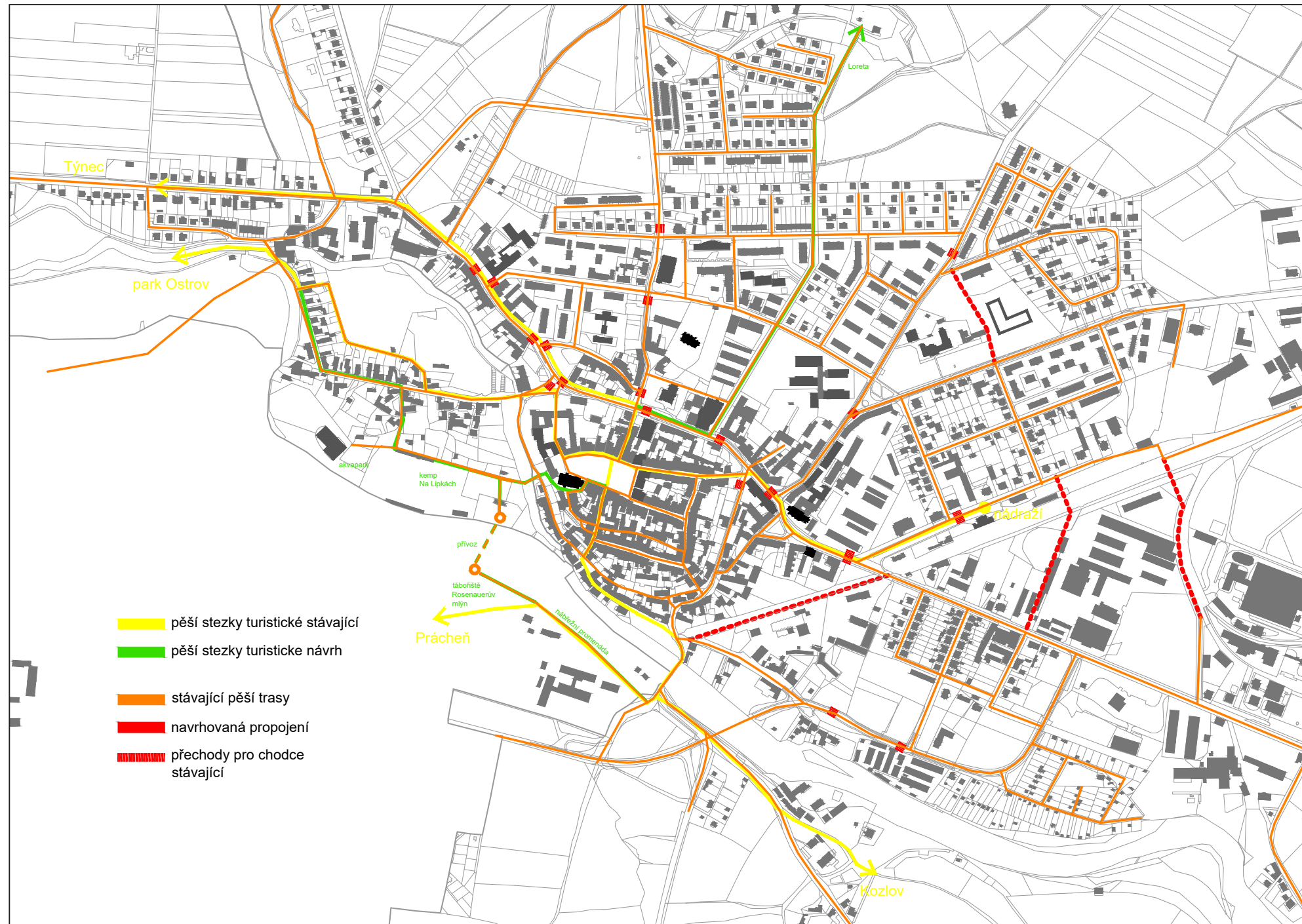


BIKESHARING pro místní 1-2 hodiny zdarma / TURISTICKÁ PŮJČOVNA celodenní za poplatek

Autobusová okružní linka má navíc funkci doplňkové obsluhy systému půjčování kol. Městský systém půjčování kol slouží jak místním obyvatelům, tak turistům, proto jsou jeho půjčovni místa rozmístěna na strategických místech: Vlakové nádraží, které je nástupním místem pro přijíždějící lidi jak místní tak turisty. V zámku, v návaznosti na cykloservis a cyklotrasy. V loděnici/přivozu, kde se mohou vylodit vodáci a využít jiný způsob dopravních turistického prostředku.

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Pěší doprava - Analýza , návrh



STÁVAJÍCÍ PĚŠÍ TRASY

V analýze jsme vyznačili nejdůležitější pěší trasy, které vedou především po stávající uliční síti. Největším problémem z hlediska pěšího propojení je návaznost severních obytných částí na historické centrum, které odděluje silniční průtah městem. Sice je na průtahu umístěno poměrně značné množství pěších přechodů, rychlost vozidel a šířka silničního průtahu komplikuje návaznost pěšího provozu v příčném směru.

Některé části města tvoří rozlehlé neprostopné areály. Bariérou v pěší a také dopravní dostupnosti je také trasa železnice. V podstatě jediným místem, kde lze železnici překročit, je silnice Strakonická, kde může často dojít ke kolizím a zpomalení provozu.

NÁVRHOVANÉ PĚŠÍ TRASY

V situaci jsou vyznačeny nově navržené trasy, které propojují především průmyslový areál s obytnou zástavbou. Tento směr propojení je závislý na majetkových vztazích. Další pěší propojení může vzniknout skrz areál nemocnice, kde město plánuje stavbu nového Domova důchodců, která by mohla dát impuls k lepšímu pěšímu propojení této části města.

Nově navržená cyklostezka vedená podél železnice může při zvětšení šířky fungovat také jako pěší cesta spojující vodácké tábořiště s vlakovým nádražím. Trasa vede po dvou slepých kolejích, které v minulosti obsluhovaly sýpku a přilehlý průmyslový areál. U tohoto propojení by musely být vyřešeny majetkové vztahy, trasa vede skrz soukromý firmení areál.

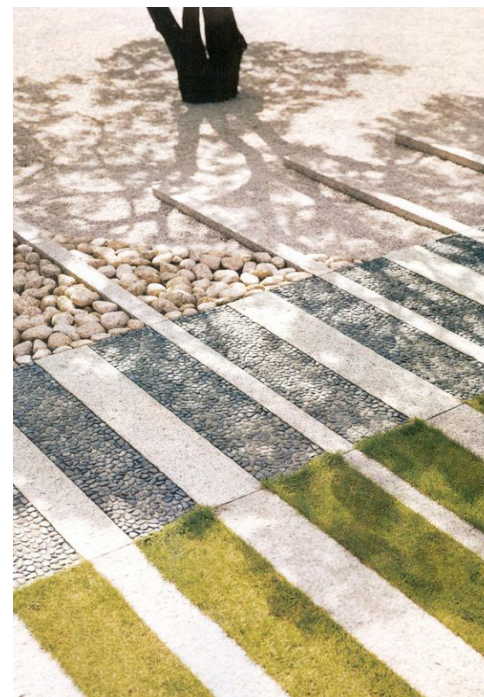
TURISTICKÉ TRASY

V současnosti prochází Horažďovicemi několik turistických tras vedoucích především k historickému hradu Prácheň a také do parku Ostrov. V situaci je vyznačena další turistická trasa využívající nový cyklistický přívoz. Tento má význam v propojení vodáckých tábořišť směrem k historickému jádru města a také směrem k vlakovému nádraží.

Dalším atraktivním místem je Loreta situovaná severně od jádra města, která je cílem pro návštěvy místních obyvatel.

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Automobilová doprava - Reference



VNÍMÁNÍ BLÍZKOSTI CENTRA MĚSTA

Silniční průtah představuje pro město jak problém v podobě bariéry mezi historickým jádrem a obytnou zástavbou, zároveň však vytváří velký potenciál pro ekonomický a turistický růst města. Jako problematické vnímáme především neatraktivní prostředí, hluchá a zbytková místa, která vznikla po jeho zbudování. Na některých místech je uliční profil příliš úzký, pěší pohyb není kvůli projíždějícím osobním a nákladním automobilům komfortní.

Řidič projíždí vysokou rychlostí často ani nezjistí, že v těsné blízkosti průtahu je krásné historické jádro města. Úpravami veřejných prostranství navazujících na silniční průtah se může město stát mnohem atraktivnějším a nalákat projíždějící k zastavení a návštěvě.

Při přemýšlení o kultivaci veřejných prostor jsme se zabývali také detaily dlažby, jejíž kladení směřuje směrem do centra. Vizually tak člověka vede směrem k centru. Tento motiv se propisuje také v jednom z návrhů Husova náměstí v části C.

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Lea Koncerová

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Vodní doprava - analýza



Počátek plavby na Otavě je buď v Rejštejně nebo Radešově nebo Anníně

Délka plavby	Rejštejn	Radešov	Annín	Sušice	Horažďovice	Katovice	Strakonice	Štěkeň	Putim	Písek	Vrcovice
6 dní km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲ 16	▲ 12,5	▲ 6	▲ 7,5	▲	▲
5 dní km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲ 16	▲ 18,5	▲	▲	▲	▲
5 dní km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲ 16	▲ 12,5	▲	▲	▲	▲
4 dny km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲ 16	▲	▲	▲	▲	▲
4 dny km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲ 6	▲	▲	▲	▲	▲
3 dny km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 18	▲	▲	▲	▲	▲	▲
3 dny km	▲ 2	▲ 4	▲ 12	▲ 16,5	▲ 12	▲	▲	▲	▲	▲	▲

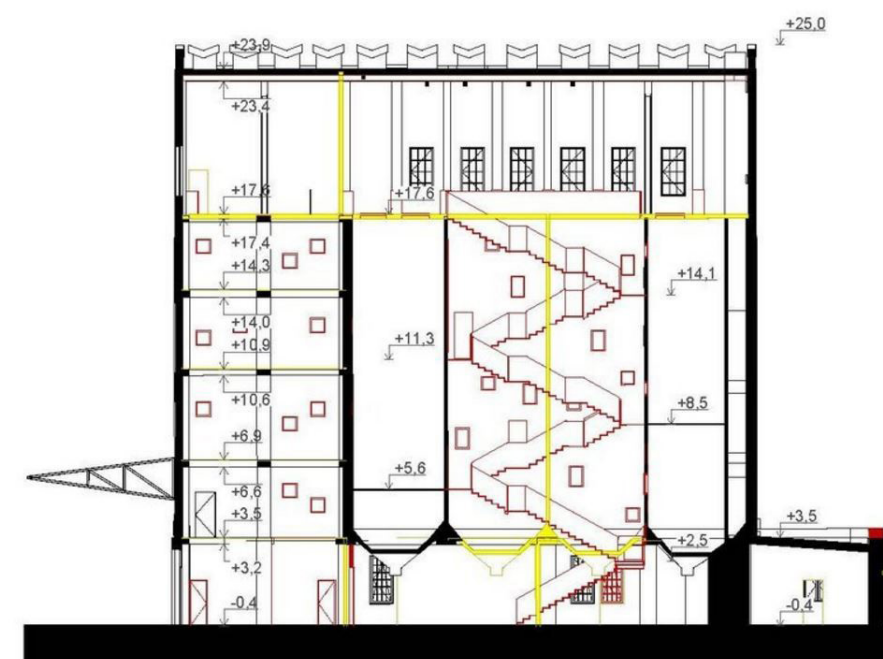
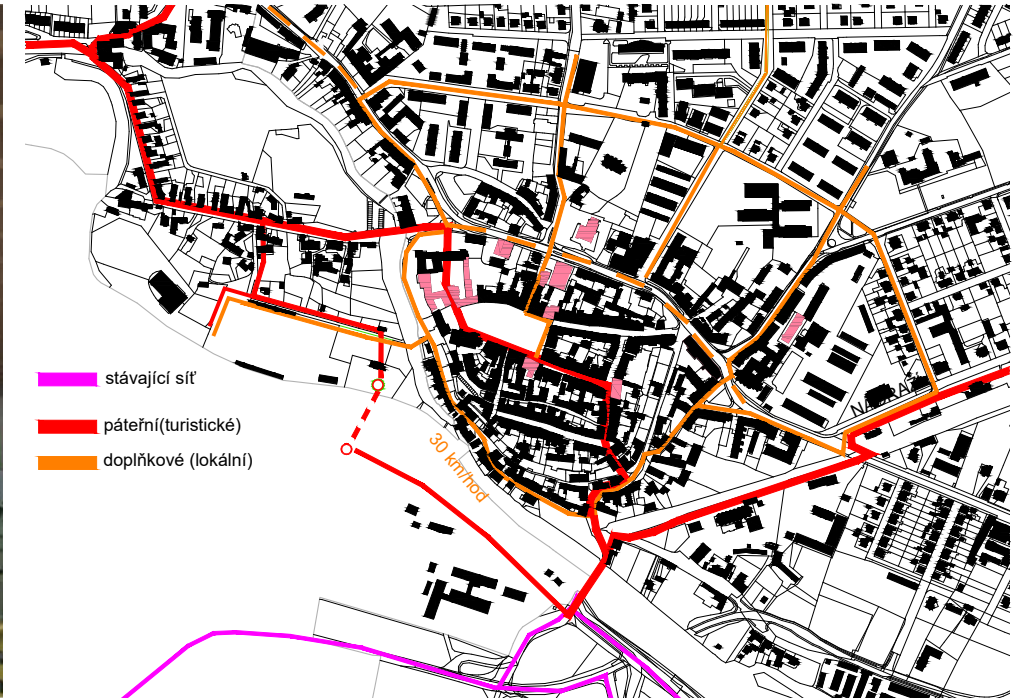


VODÁCI JAKO POTENCIÁL

Horažďovice leží na řece Otavě, která je významnou vodáckou trasou. Nachází se mezi Sušicí a Katovicemi, mezi těmito městy jsou vzdálenosti 16,5 km a 12 km. To znamená, že vodáčtí turisté většinou v Horažďovicích přespávají. Tento fakt se promítá i do našich dalších řešení. V rámci pěších propojení jsou lépe vyřešeny návaznosti mezi kempy a městem. Pro projíždějící vodáky je nyní skrytý vizuální pohled na město kvůli vzrostlým stromům. Vykácením vybraných stromů se dosáhne lepší viditelnosti městské veduty.

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Vodní doprava - Reference



Podélný řez obilným silem

NÁPLŇ PRO NEVYUŽITÉ OBJEKTY

Vodáci i cyklisté, kteří se pohybují po městě rádi využijí dalších nabídek sportovních aktivit, pokud by byly k dispozici. To nahrává na řešení otázky, co provést s nevyužitými objekty ve městě. Mimo cykloservis umístěný v zámku na trase regionálních cyklotras se nabízí i možnost dát novou náplň vysokému silu, které se nachází u vlakové trati. Vtipným řešením jeho využití je zbudování lezeckého centra, nahoře by se dala umístit i vyhlídka na město. Referenčním projektem je diplomní projekt z FA ČVUT od Bc. Aleny Poslušné, která silo využila pro účely lezecké stěny.

Například v případě nepříznivého počasí by pak návštěvníci města měli další důvod proč zde zůstat další den a noc. Další nevyužité objekty pak budou schopny obsáhnout vznikající poptávku po nových službách v návaznosti na oživený ruch ve městě.

V situaci níže jsou vyznačeny nejvýznamnější objekty ve vlastnictví města, které jsou v současnosti zčásti nebo zcela nevyužité.

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, **Lea Koncerová**

A. Udržitelný program rozvoje Horažďovic

Úpravy veřejných prostranství - Reference

Odolena Voda - revitalizace Dolního náměstí

POČET OBYVATEL: 5746
 PŘÍBLIŽNÝ ROČNÍ ROZPOČET: 95 000 000 Kč
 PŘÍBLIŽNÉ NÁKLADY: 20 - 30 000 000 Kč



Horažďovice, u zámku

Světlá nad Sázavou - náměstí Trčků z Lípy

POČET OBYVATEL: 6734
 PŘÍBLIŽNÝ ROČNÍ ROZPOČET: 150 000 000 Kč
 PŘÍBLIŽNÉ NÁKLADY: 30 - 40 000 000 Kč



Horažďovice, u hotelu Prácheň

Bojkovice - revitalizace náměstí

POČET OBYVATEL: 4435
 PŘÍBLIŽNÝ ROČNÍ ROZPOČET: 85 000 000 Kč
 PŘÍBLIŽNÉ NÁKLADY: 15 000 000 Kč (83 % EU)



Horažďovice, Husovo náměstí

Brumov-Bylnice - náměstí Hildy Synkové

POČET OBYVATEL: 5613
 PŘÍBLIŽNÝ ROČNÍ ROZPOČET: 95 000 000 Kč
 PŘÍBLIŽNÉ NÁKLADY: 18 500 000 Kč (85 % ROP Střední Morava)



Horažďovice, u kina

Dalším způsobem řešení nevyužitých potenciálů jsou úpravy veřejných prostranství, proto jsou součástí analýzy udržitelného rozvoje i porovnání projektů úprav veřejných prostor v podobném měřítku jako veřejná prostranství podél průtahu Horažďovicemi, které budou naší další dílčí úlohou – částí C. Města vybraná pro porovnání mají přibližně stejný počet obyvatel jako Horažďovice. Ikonami jsou vyjadřují: funkci městského architekta, zda město vypracovalo strategický plán, zda při tvorbě návrhu proběhlo veřejné projednání a počet návrhů pro konkrétní veřejný prostor (v případě architektonické soutěže nebo spolupráce studentů FA při tvorbě návrhu).

Analýza slouží pro představu o finanční náročnosti a procesu návrhu rekonstrukce veřejných prostranství, na které se ve další části zaměříme. Počet obyvatel Horažďovic je dnes 5 368, roční rozpočet 2016 činil 112 450 000,-.

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Lea Koncerová

B. Problémová mapa

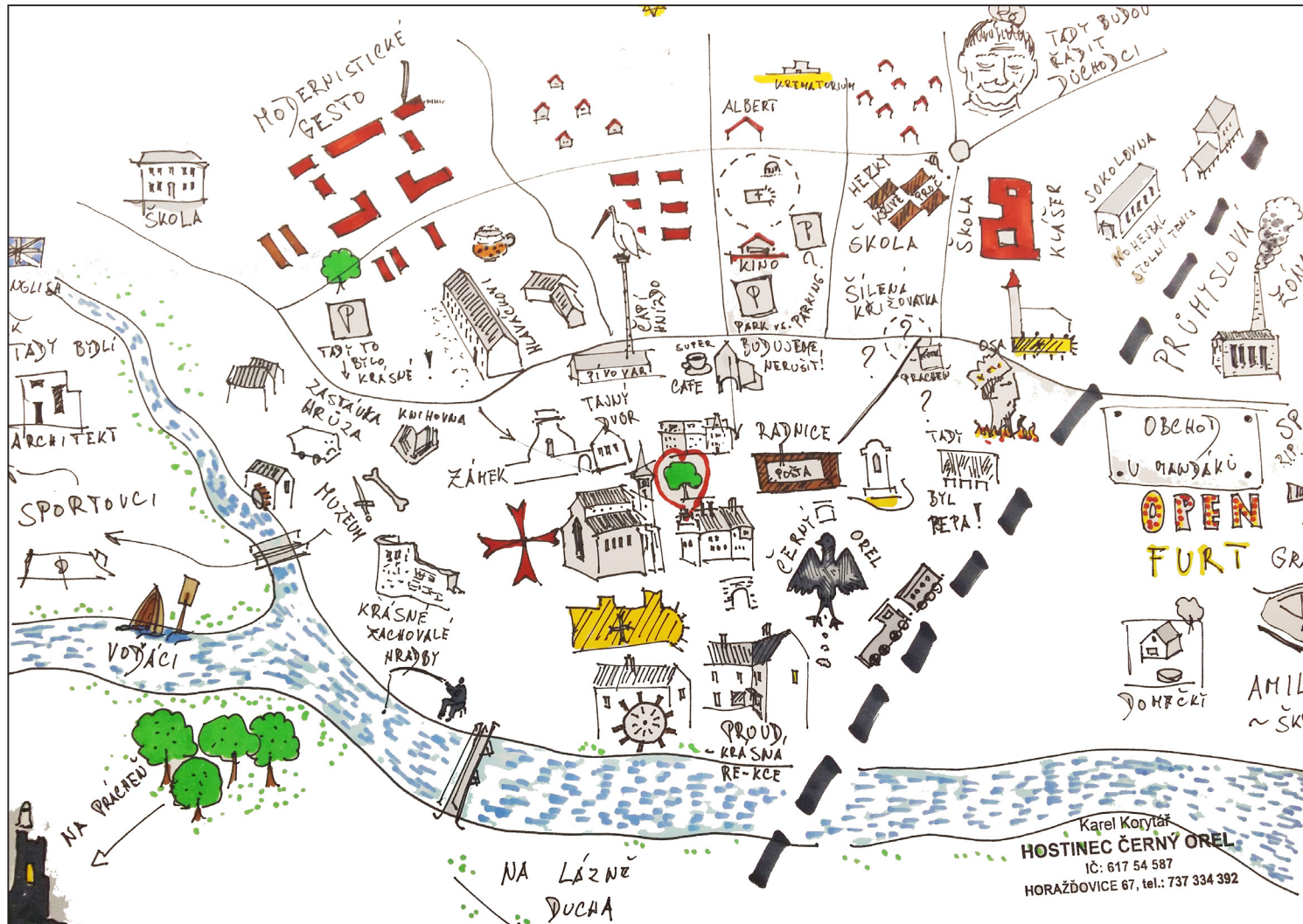


Problémová mapa byla výchozím podkladem pro navazující návrh způsobů řešení zjištěných problémů Horažďovic.

V problémové mapě jsou identifikovány nejvýraznější problémy města. Jsou jimi především kontrast mezi kompaktním historickým centrem, které je odtrženo od zbývající části města silničním průtahem a méně kompaktní částí města za silničním průtahem. Asanací města, která byla nutná k realizaci průtahu, vzniklo mnoho hluchých míst bez charakteru. Ztratilo se propojení celku a narůstá izolace mezi těmito dvěma částmi. Současná podoba veřejných prostor nepomáhá k jednotnému vnímání města, veduta města je skrytá za porostem stromů.

V identifikovaných problémech se však skrývá potenciál pro jejich řešení, doprava má nyní velmi homogenní charakter, proto je součástí návrhu její rozvrstvení do jednotného integrovaného celku, který zahrnuje všechny její formy a druhy uživatelů.

B. Problémová mapa Lokální hloubková analýza

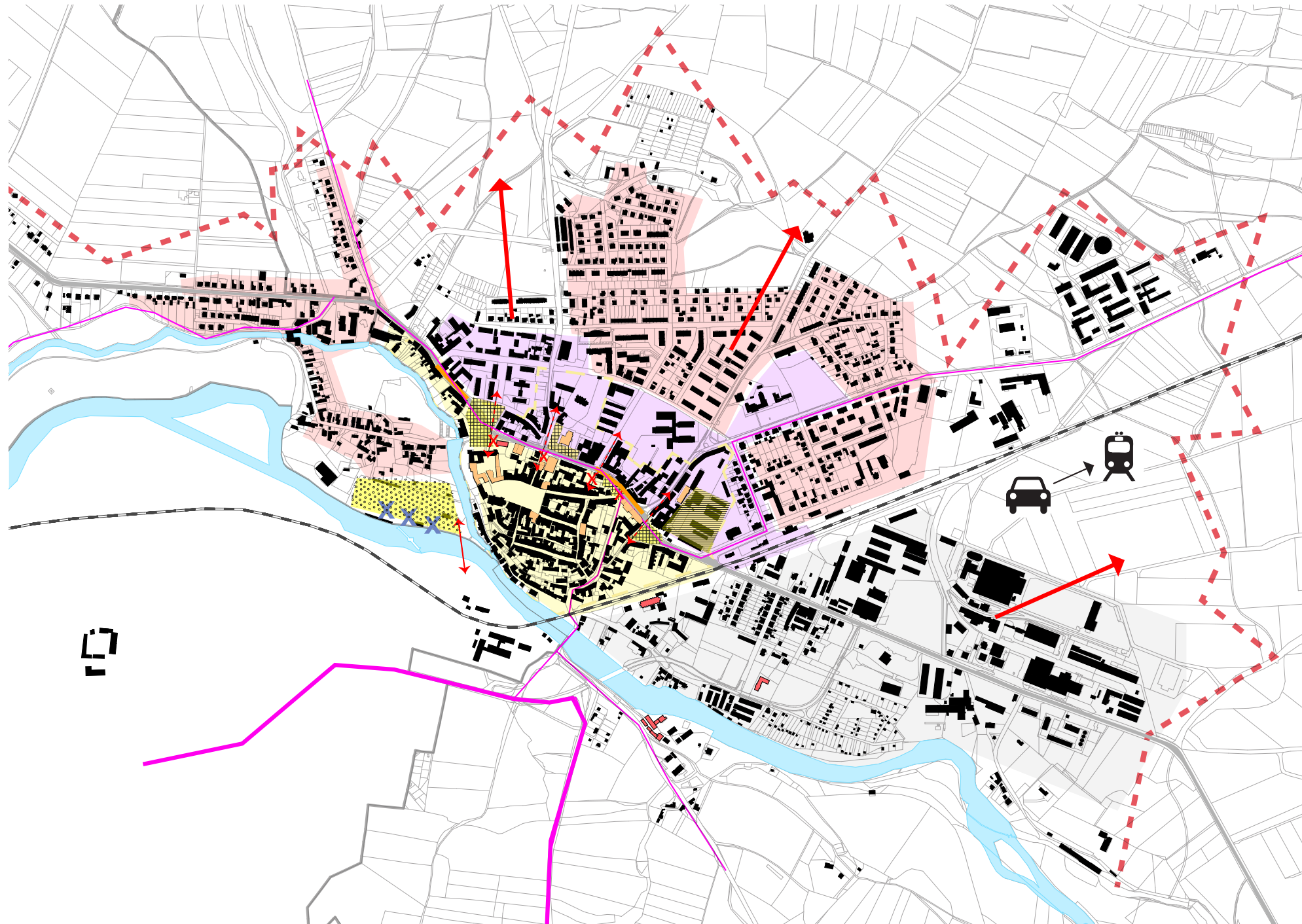


Pro workshop v Horažďovicích jsme se rozhodli využít znalosti místních a jejich postřehy. Tyto dvě mapy jsou tedy záznamem místních jak vidí své město skrz naši ruku, co je trápí, na co jsou naopak hrdí a co vidí jako možné potenciály, kam by se město mělo ubírat. Šli jsme tedy po místních restauracích a hospodách, jako možné studnici moudrosti, a opravdu se nám dostalo obrovského zájmu, co že to ty kluci architektský u nás dělají. Tento podklad byl vlastně na začátku všeho a z něj se postupně klubaly naše návrhy.

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Lea Koncerová, Filip Pšenčík

B. Problémová mapa Výkres



OBLASTI // LOKALITY PODOBNÉ FUNKCE / CHARAKTERU

HISTORICKÉ KOMPAKTNÍ MĚSTO
 + zachovaná urbanistická struktura
 + historické dominanty - identita a atraktivita města
 X - *nevýrazné vstupy* - když člověk projíždí, neví, jak je město krásné
 X - veduta města zakrytá vzrostlými stromy podél břehu Otavy

VYBAVENOST
 + dostatečná vybavenost, funkční parter kolem průtahu
 - velké množství nevyužitých domů
 - při stavbě průtahu asanace - plochy bez charakteru, navymezené nekompaktní části
 - prostor u kina / předprostor zámku
 - silnice tvoří bariéru k historickému jádru - oslabené příčné propojení lokalit

BYDLENÍ
 + klidné město, blízkost krajiny
 → - rozvolněná zástavba
 → - rozrůstání města do krajiny
 - - - - - hranice zastavěného území v ÚP

PRŮMYSL
 + v minulosti specifické zaměření - perlorodky / hokejky
 + růst vede k udržitelnosti města - více pilířů ekonomiky
 - opouštěné továrny vs. velká zastavěná plocha

SILNIČNÍ PRŮTAH
 + pohyb lidí, ekonomický potenciál pro město
 + funkční obchodní parter
 - vysoká rychlost, počet nákladních automobilů
 - *neatraktivní prostředí pro chodce*
 - úzký chodník - blízkost chodců a silnice

CYKLOTRASY
 + výborné přírodní podmínky - morfologie, řeka
 + hustá cyklistická síť v okolí
 tranzitní cyklostezka Sušice - Strakonice
 - *neprochází městem*
 - *nepropojenost se sítí okolních cyklotras*
 lokální cyklotrasy - nepřizpůsobený profil silnic
 - nebezpečné

zanedbaná veřejná prostranství, absence charakteru
 prostorová nejasnost
 znehodnocená klášterní zahrada
 zanedbaný sportovní areál
absence napojení na cyklotrasu, dostupnost města

- - - - - *nedostatečné projení částí města*
 silnice jako bariéra pro pěší pohyb

↔ *chybějící lávka / propojení*
 - spojení tábořiště se sportovním areálem a centrem města
 - kontinuální cesta kolem vody
 - přístupnost sportovního areálu

nevyužité stavby ve vlastnictví města

- hodnotné průmyslové dědictví ve špatném technickém stavu
 (MLÝNY, PAROSTROJNÍ DRÁŽNÍ VODÁRNA, SILO, PIVOVAR)

↔ *nenavazující spoje - nutnost použít auto k vlaku*

U6 Tendence 2016

Dominik Petr, Filip Pšenčík, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Lea Koncerová



Historie a princip řešení

Husovým náměstím projedete autem a ani nevíte, že jste jeli přes náměstí. Jen letmo si všimnete kamene ukrytého v „březovém háji“. A přitom právě podle muže, kterému je pomník věnován je náměstí pojmenováno. Postavením tohoto pomníku se Horažďovice připojili k ostatním stovkám obcí oslavujících pět set let od upálení Mistra Jana Husa. Bylo to gesto sebevědomé obce. Vymezení se proti nábožensky rigidní monarchii, proti německému nacionalismu a zvolání (v době kdy se na bojištích umíralo pro vyprázdněné hodnoty mrtvých říší) „Boží pravda a láska zvítězí“.

Na starých pohlednicích vidíme, že toto místo tehdy bylo křižovatkou, volným prostranstvím – tabula rasa. Nebylo to hlavní náměstí. Tak proč dali pomník sem? Domnívám, se že již tehdy si uvědomovali význam tohoto místa pro 20. století. Právě tudy prochází každý, kdo jde z centra Horažďovic na vlak nebo naopak turisté, kteří poprvé do Horažďovic přijeli, a projede tudy největší počet aut... Položení kamene Mistra Jana Husa (což odkazuje na kámen v Kostnici na místě jeho upálení) bylo vložení magického šému. Vzniklo náměstí. Golem se dal do pohybu. Když roku 1921 dojde v Československu k založení Čs. církve husitské, nelze najít v Horažďovicích lepší místo pro sbor než na tomto náměstí.

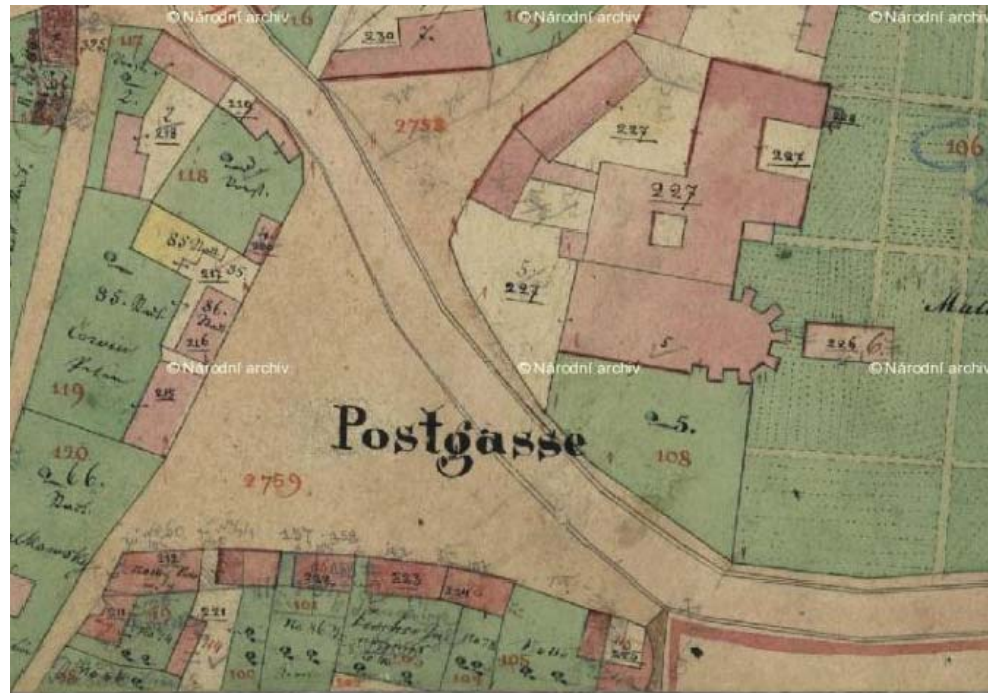
Na druhou stranu husité tu nebyli první – místu po dlouhá staletí dominuje katolický kostel spojený s klášterem, k čemuž přispěla i věž postavená roku 1937.

U6 Tendence 2017

Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Dominik Petr, Filip Pšenčík,

C. Návrh Husova náměstí

Srovnání map



Další vývoj náměstí asi nejlépe vystihují břízy kolem pomníku – prostě zarostlo. Prostor se zaplnil mobiliářem. Každý režim přidal něco a původní vrstvy zmizely pod nánosy. Zatímco ještě v 50. letech bylo věnováno pomníku to nejlepší místo na náměstí. Tak aby byl dobře vidět již z dálky a mohla se před ním připomínat památka Mistra Jana Husa. Další generace preferovaly spíše stání pro auta, nový průtah a věž kostela přerostlo silo. Proto je potřeba radikální úklid. Oprášit to co má hodnotu. Vyhodit to co je prošlé. A přidat to co učiní náměstí příjemné (obyvatelné) pro lidi.

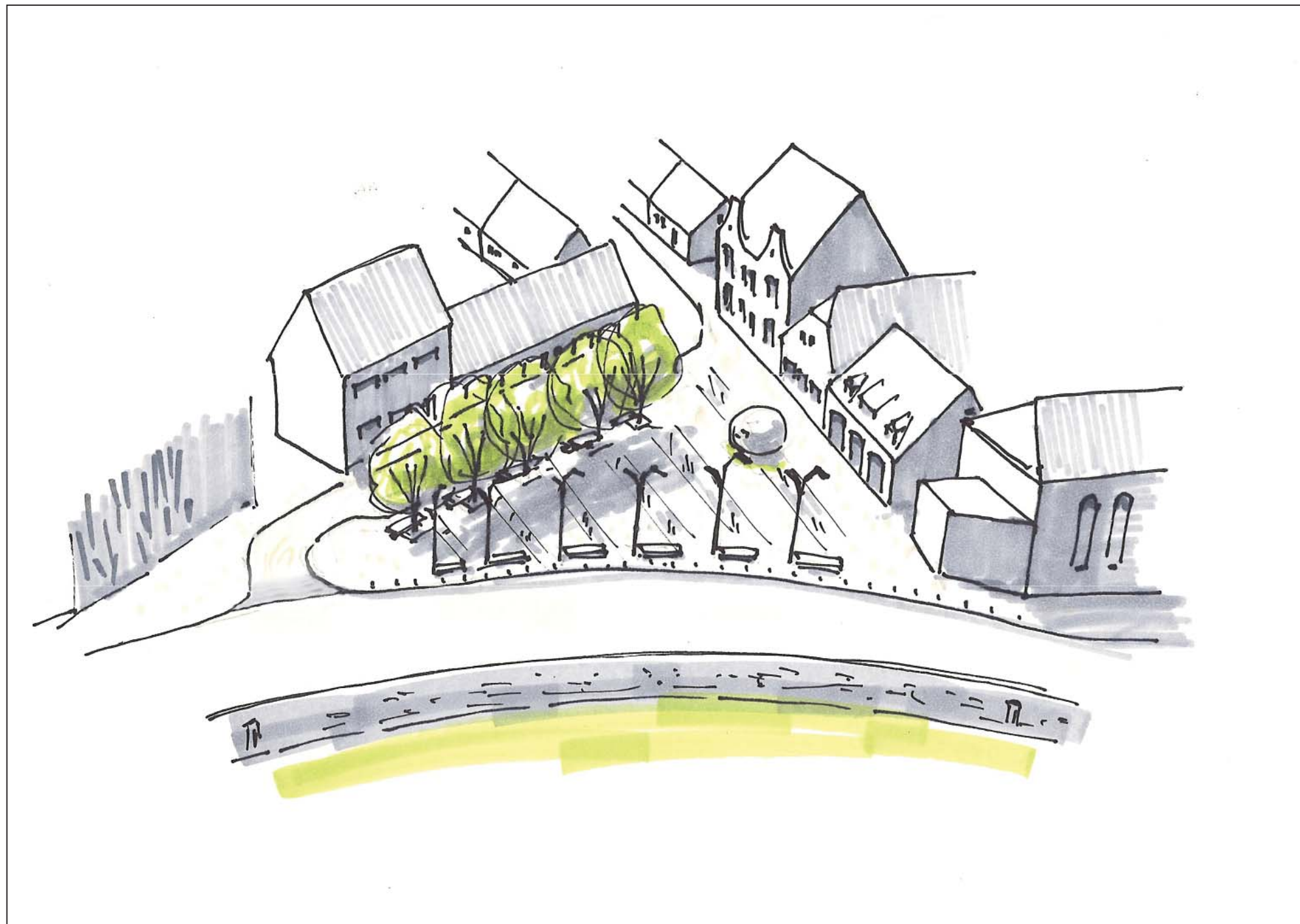
V obou variantách jsme přidaly přechody. Posunuly pomník na jeho původní důstojné místo. Změnili polohu i druh zeleně. Použili nový mobiliář. Otevřeli starou branku do Farské zahrady. A samozřejmě i pozměnili dopravní řešení tak, aby většina ploch patřila lidem a ne jejich čtyřkolým miláčkům.

U6 Tendence 2017

Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Dominik Petr, Filip Pšenčík

C. Návrh Husova náměstí

Varianta 1 - Axonometrie



Podíváme-li se pozorně na mapu, zjistíme, že Husovo náměstí zakončuje dlouhou urbanistickou osu. Ta zde vzniká díky narovnání cesty na Strakonice. Pro spoustu příjíždějících a přicházejících je Husovo náměstí první větší veřejný prostor, který z Horažďovic uvidí.

Proto jsme se chtěli ve druhé variantě soustředit na reprezentační hodnotu náměstí. S tím souvisí i fakt, že vedle průtahu – který centrum jen obtéká stejně jako řeka Otava – Husovým náměstím prochází cesta přímo do centra okolo kapličky a vyhlášeného hostince u Černého orla. Tato vstupní cesta je dnes ale podle nás vlastně zapomenuta.

Dále jsme na konec zmíněné osy položili Husův kámen. Snahou pak bylo okolo něj vytvořit důstojné náměstí vhodné i pro větší události obce – jarmarky, koncerty, kluziště...apod. které by byly alternativou k akcím na hlavním velkém náměstí. Proto jsme parkovací místa posunuly stranou a uvolnili prostor před komerčním parterem řady domů. Hrany vnitřního trojúhelníka (postor mezi komunikacemi pro auta) jsme vymezili stromy na jedné straně a lampami na straně druhé. Tyto lampy se navíc nižším světlem otáčejí do plochy pro pěší a vyšší lampou do vozovky. Tímto mentálně podporují oddělení vozovky pro auta a prostoru pro chodce. Důležitou roli tu hraje dlažba – je rozdělena do pruhů a zatímco jeden pruh vždy tvoří drobná dlažba klasického rastru, druhý pruh je tvořen dlouhými dlaždicemi směřujícími k centru. Tím chceme podpořit gravitační přitažlivost centra města – říci: „**tudy jděte a objevíte další perly města Horažďovic**“.

C. Návrh Husova náměstí

Varianta 1 - Skicy

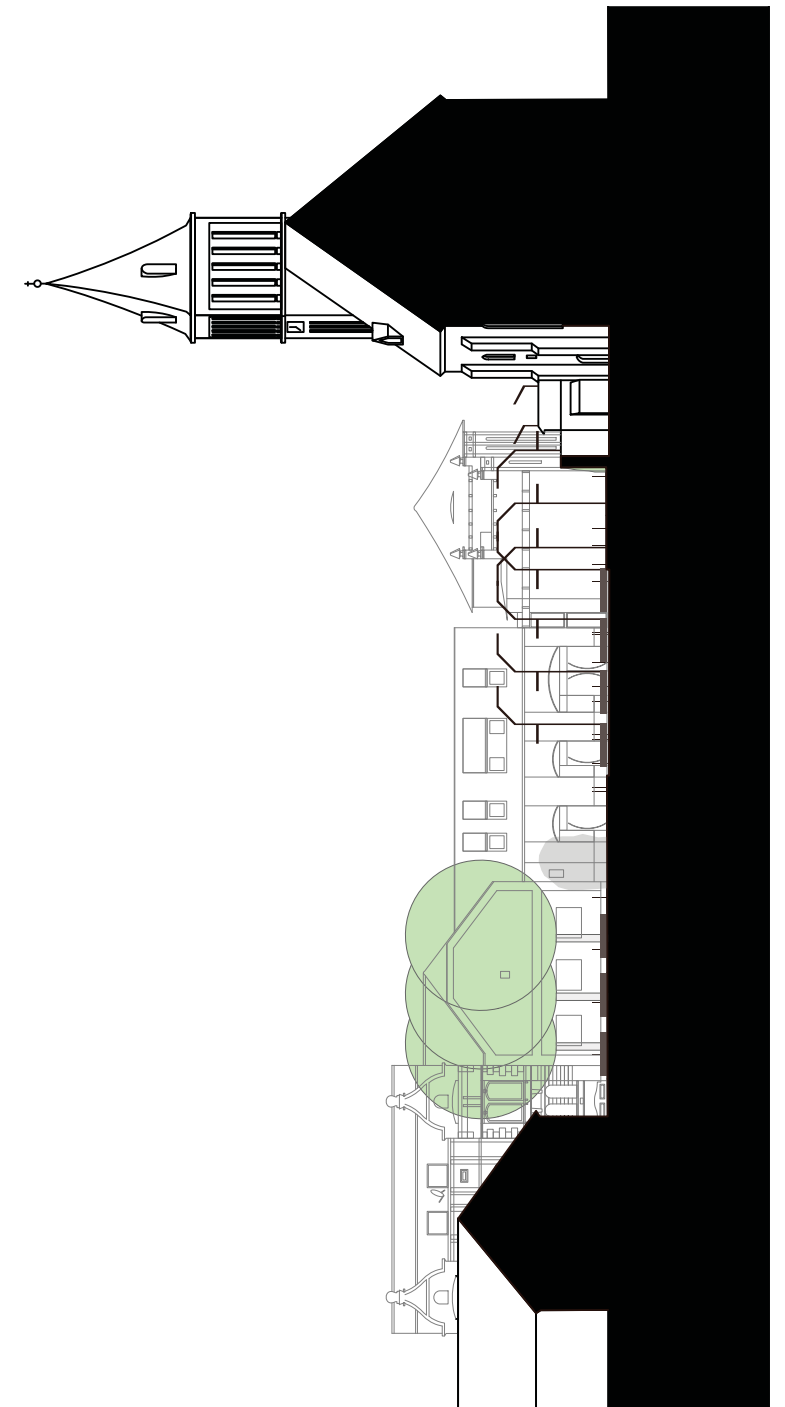
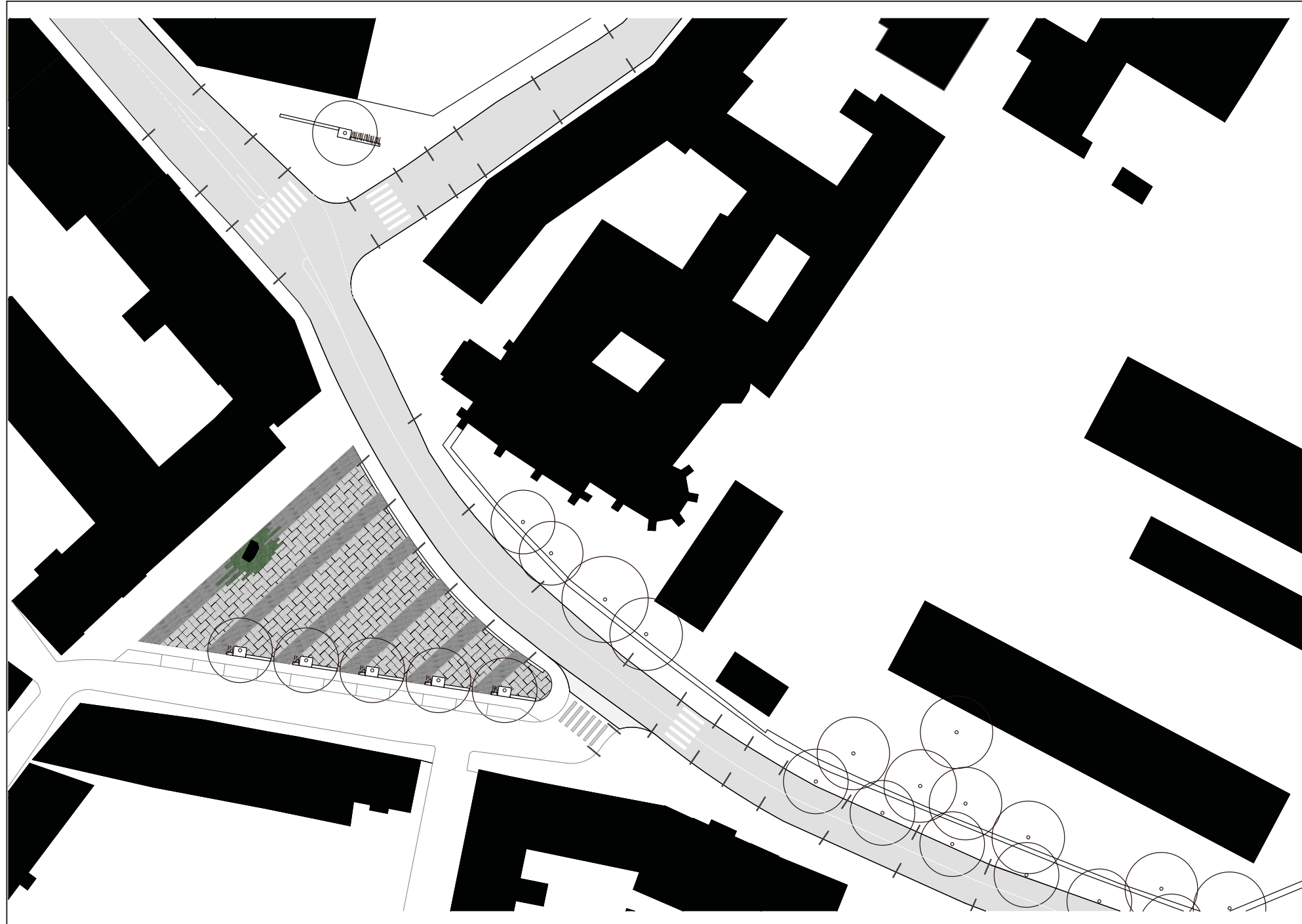


U6 Tendence 2017

Filip Pšenčík, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, **Dominik Petr**

C. Návrh Husova náměstí

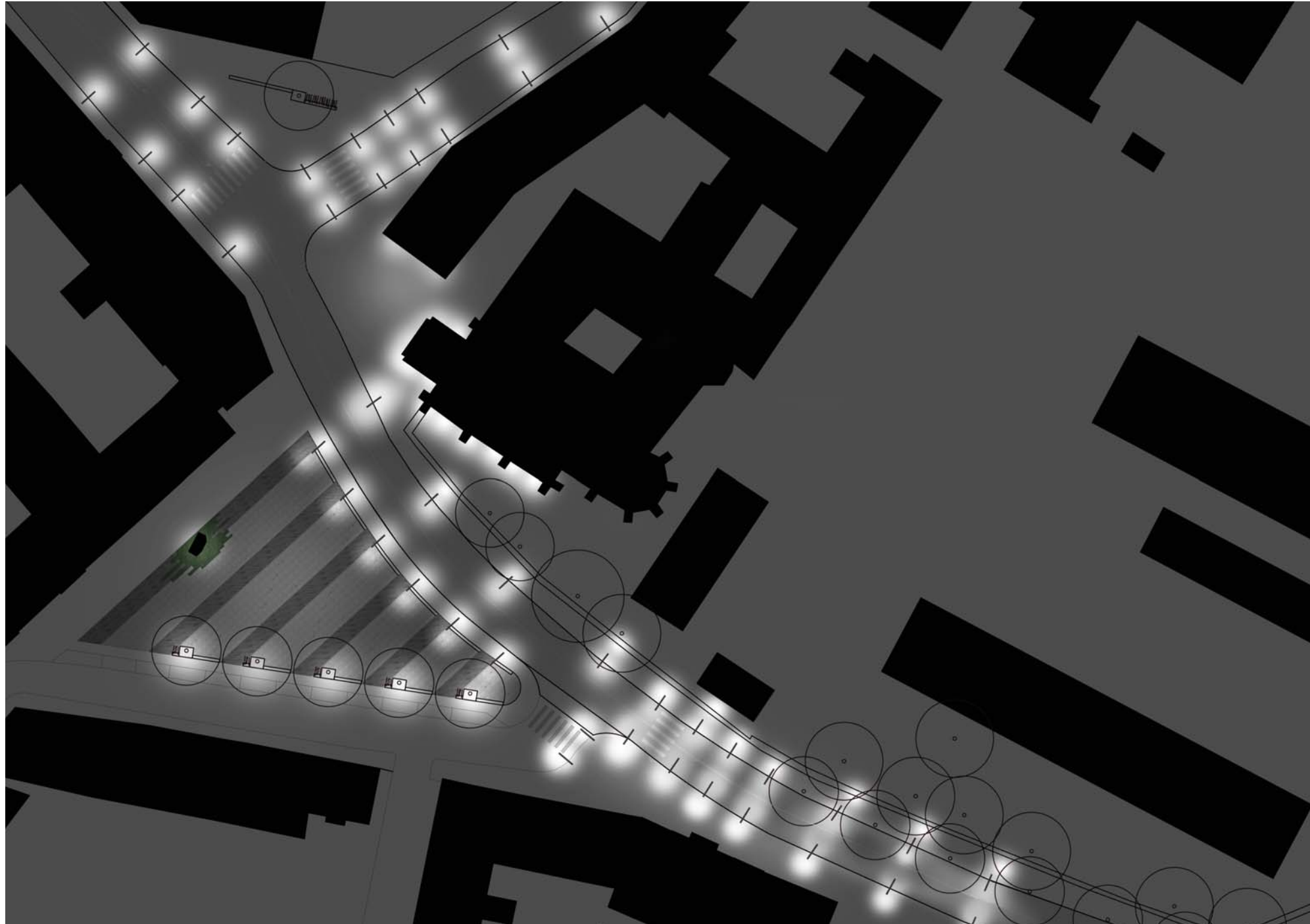
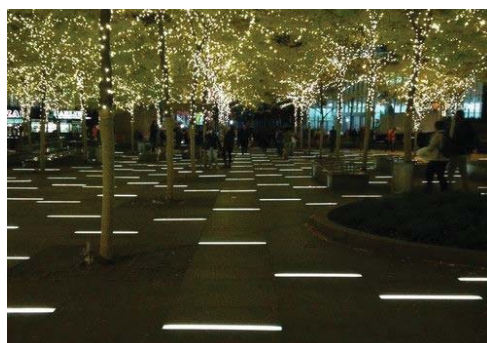
Varianta 1 - Situace, Řez



U6 Tendence 2017

Dominik Petr, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Filip Pšenčík

C. Návrh Husova náměstí
Varianta 1 - Noční situace, Reference



U6 Tendence 2017

Dominik Petr, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Filip Pšenčík

C. Návrh Husova náměstí

Varianta 2 - Axonometrie



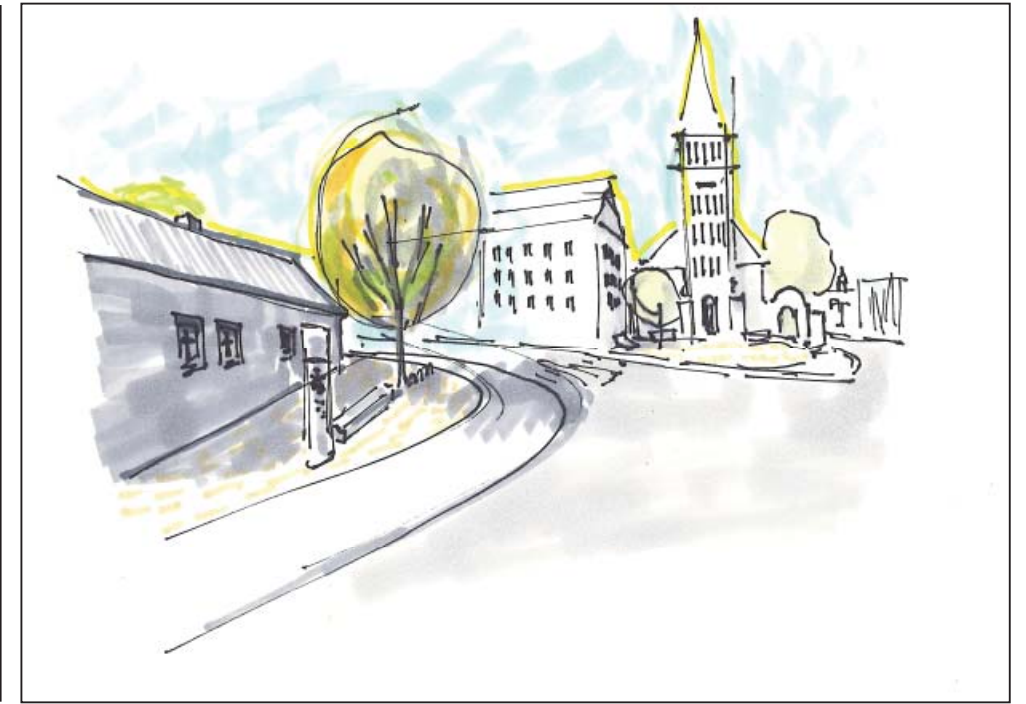
Husovo náměstí svou polohou ve městě (prochází skrz něj průtah a je mezi nádražím a centrem města) bude vždy frekventovaným místem – nechává si něco ze svého původního charakteru křižovatky. Což je dobře, poněvadž tu je stále nějaký provoz a posiluje to například bezpečnost místa (sociální kontrola). Přesto nám v první variantě šlo hlavně o to vytvořit vedle té dynamické části i příjemný a klidný veřejný prostor. Kam si kdokoli může přijít posedět na lavičku. Spočinout či počkat na sraz s někým. A kde si například děti mohou i hrát. Takové chráněné místo před vší dynamikou dopravy (aut, cyklistů i chodců spěchajících na vlak).

Důležité zde je přetrasování vozovky blíže k zdi Farské zahrady a umístění přechodů, chodníků i cyklistických pruhů do krajů. Díky tomu nám uprostřed nepravidelného trojúhelníku zůstává prostor, který nebude tolik frekventovaný. Ten jsme dále vymezily třemi stromy v rozích trojúhelníka, zídkami, změnou povrchu na drobnější dlažbu a lavičkami. Zároveň jsme posunuli pomník na jeho původní místo, aby vzniklo dostatek prostoru pro shromáždění při oslavách.

Výsledkem je náměstí, které nabízí vedle bezpečného přejítí nebo projetí i posezení ve stínu okrasných hrušní a zamyšlení se nad postavou Mistra Jana Husa.

C. Návrh Husova náměstí

Varianta 2 - Skicy

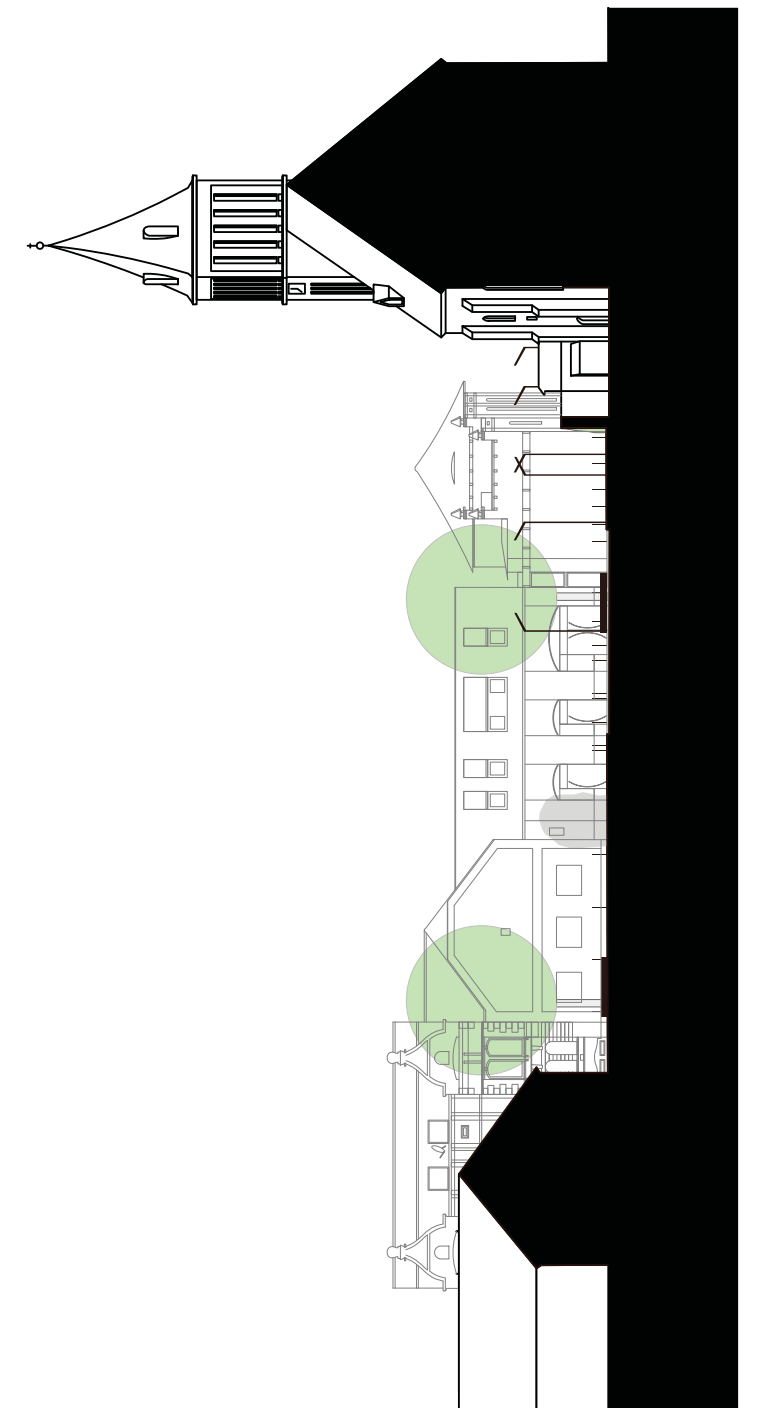
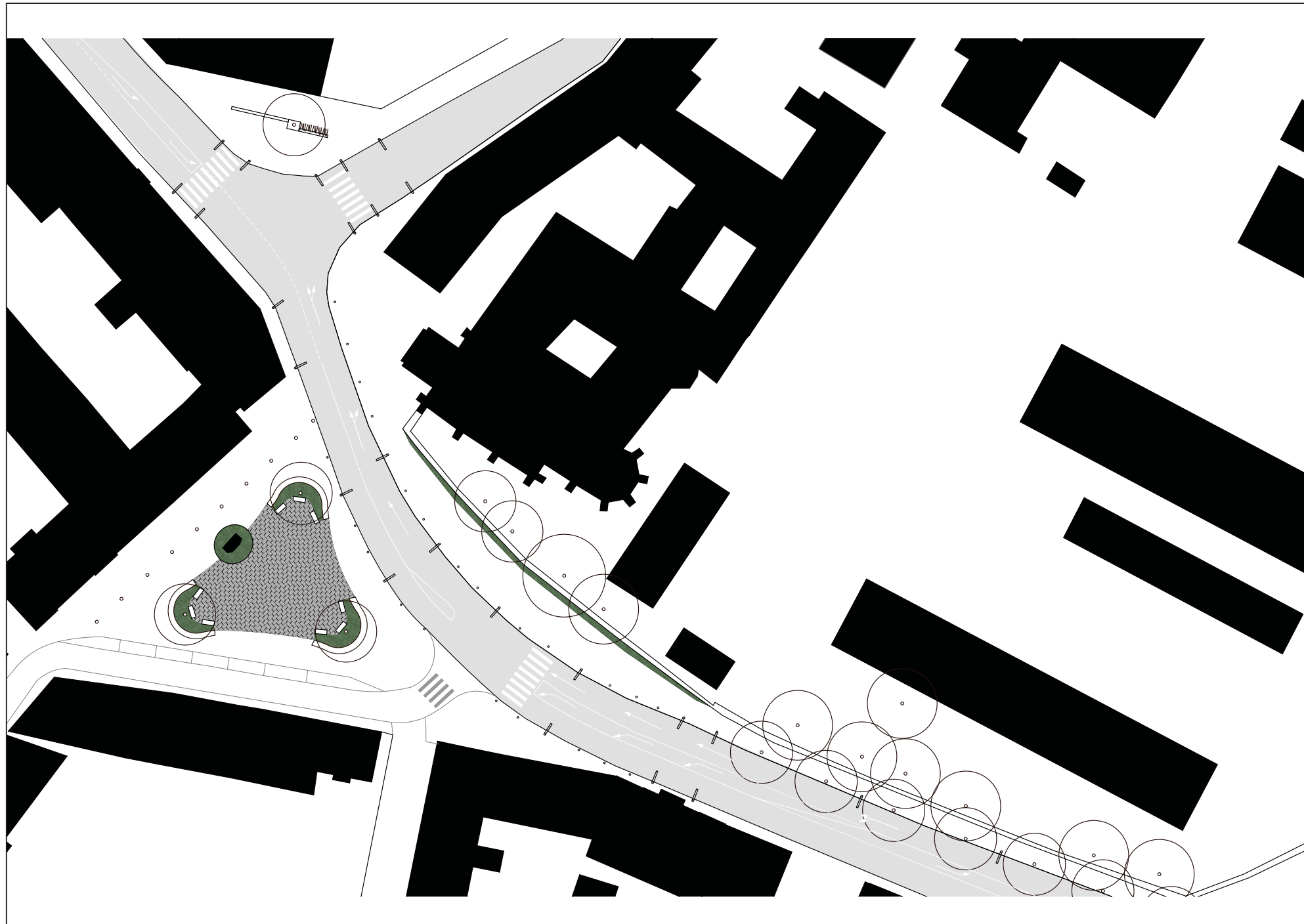


U6 Tendence 2017

Filip Pšenčík, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, **Dominik Petr**

C. Návrh Husova náměstí

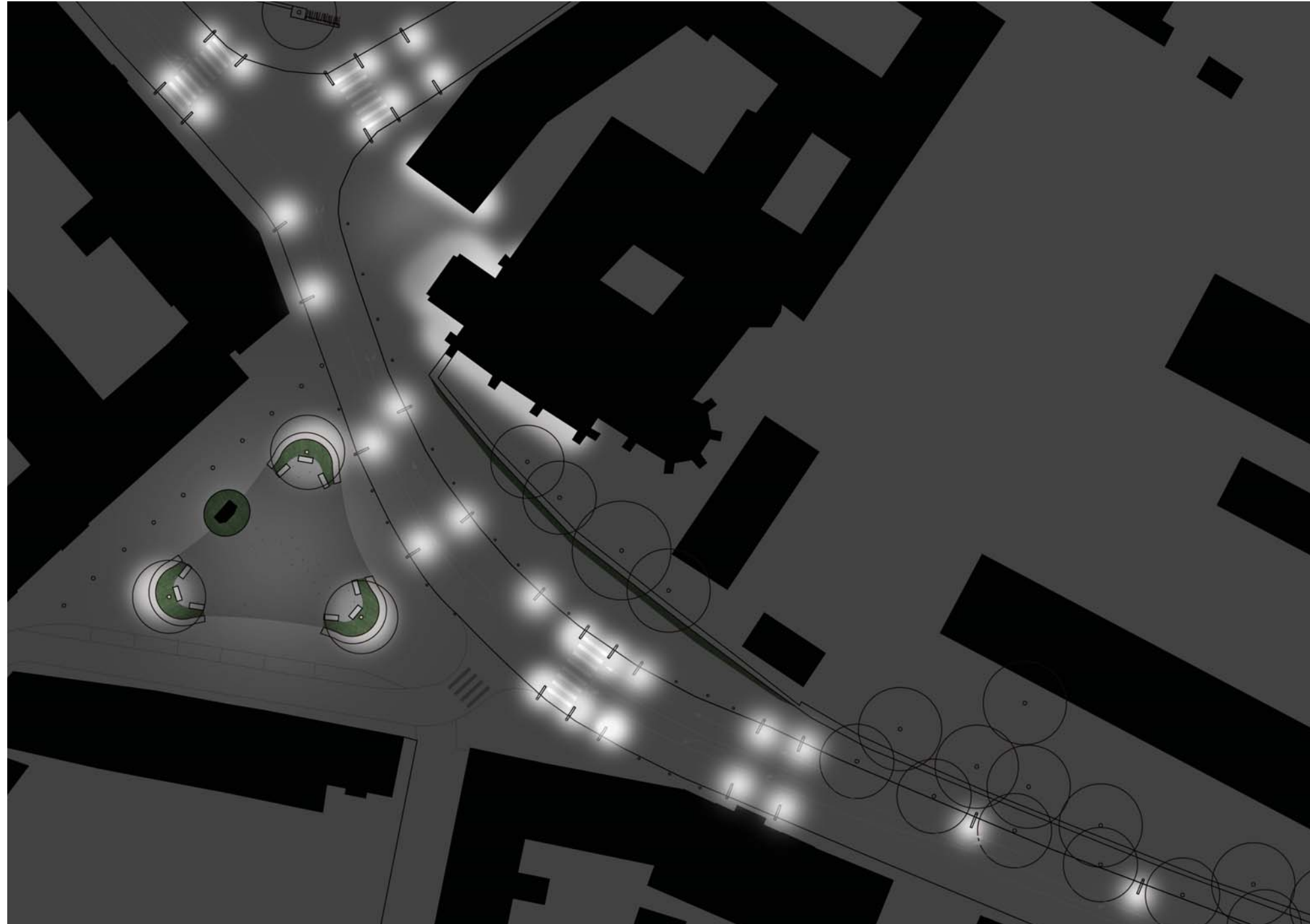
Varianta 2 - Situace, Řez



U6 Tendence 2017

Dominik Petr, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Filip Pšenčík

C. Návrh Husova náměstí
Varianta 2 - Noční situace, Reference



U6 Tendence 2017

Dominik Petr, Lea Koncerová, Lucie Douděrová, Lenka Komárková, Filip Pšenčík