

ANOTACE

Masarykovo náměstí

Masarykovo náměstí je srdcem města a Slovácka, důstojným reprezentačním i rekreačním prostorem dostatečné velikosti. Nejde jen o komunikační uzel v centru města, ale o vyhledávanou plochu k odpočinku a setkávání s příjemnou atmosférou. Sdílený prostor poskytuje velkorysou a přehlednou plochu pro různorodé využití, pro rušný každodenní městský život. Proto by měl návrh tento charakter pobytového náměstí maximálně podpořit a rozvinout.

Plocha náměstí je rozvržena na prvky „ozdobného“ rámu a obrazu. Podél domů po obvodu náměstí je dlážděna z řezaných dvoubarevných kostek bordura, vytváří rámec pro vnitřní plochu minimalistického žulového koberce. Rám je dekorován krajkou inspirovanou vyšíváním šorcem od kroje z Mařatic. Vytváří se tak slavnostní nádech a vystihuje charakter Slovácka.

Do plochy „obrazu“ dlážděné z části stávajícími znovu použitými kostkami jsou vsazeny objekty historické kašny, soudobých vodních prvků, abstraktní ztvárnění půdorysu kostela sv. Jiří a konstrukce pro stínící plachty. Nová klidná vodní hladina v prostoru před radnicí a kostelem, mlhoviště přimykající se k lipové aleji a stín v malém hájku ztvárňují nové atmosféry na náměstí. Lipové stromořadí před poštou je sceleno výsadbou nových stromů.

Novým prvkem navrhovaným na náměstí je konstrukce pro demontovatelné textilní stínění. Tenké kovové sloupky podél východní fronty by svojí subtilností a velikostí neměly konkurovat historickým fasádám. Dům radnice je do náměstí akcentován dvojicí pylonů pro vlajky a novou kruhovou kašnou. Výsadbou 4 nových menších stromů v ústí Havlíčkovy ulice zajistíme stín ve "slunném" koutu náměstí, vzniká možnost příjemného posezení v přirozeném stínu.

Dopravně je prostor náměstí navržen jako pěší zóna s omezeným vjezdem, ulice Poštovní s plochou parkoviště před poštou a Městským úřadem je navrhována jako sdílená zóna. Pro potřeby úřadu a pošty je navržen minimální počet parkovacích míst při pod stromy při jižní straně náměstí.

Prostory ulic Nádražní, Protzkarovy a Poštovní

V uličních prostorech přiléhajících k náměstí návrh navazuje na koncepci povrchů realizovanou v ulicích Prostřední, Havlíčkova, Růžová a na Komenského náměstí.

Ulice Nádražní je v místě parku ponechána v jednoduché a funkční formě z žulové kostky řezané se štípanými bočními hranami, kladené do řádků. Při nástupu ze směru

od vlakového nádraží je akcentován blízký památný strom. Profil ulice je na hraně parku vymezen lavičkami na sezení.

Navazující část ulice Nádraží podél jezuitské koleje se charakterem odkazuje na koncepci povrchů v ulici Havlíčkově a Prostřední. Při fasádě jezuitské koleje je hrubší žulovou kostkou akcentován prostor vymezený pro pohyb automobilů, do rastru dláždění se propisuje rytmus pilastrů z fasád jezuitské koleje. V místech, kde to umožňují stávající polohy inženýrských sítí, jsou v uličním profilu navrženy stromy (dřezovec trojtrnný). Polovina šířky ulice přiléhající k obchodnímu parteru domů je dlážděna řezanou žulovou kostkou se štípanými bočními hranami.

V ulici Protzkarově je polovina uličního profilu s ohledem na podzemní vedení technické infrastruktury využita pro doplnění stromořadí z dřezovců trojtrnných, které spolu s vodním prvkem vytvoří příjemné klima pro krátké posezení. Druhá polovina uličního profilu podél obchodního domu zůstává volná bez překážek a slouží jako pěší koridor, spojnice Mariánského a Masarykova náměstí. Pro pohodlný pohyb pěších a cyklistů je ulice dlážděna řezanou žulovou kostkou se štípanými bočními hranami.

Ulice Poštovní je kultivována výsadbou tří nových stromů a dlážděna řezanou žulovou kostkou (80x80) se štípanými bočními hranami. Dle požadavků ze zadání byly v ulici umístěny podzemní kontejnery pro tříděný odpad.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Popis funkčního a prostorového uspořádání řešeného území

Plocha náměstí je rozvržena na prvky „ozdobného“ rámu a obrazu. Podél domů po obvodu náměstí je dlážděna z řezaných dvoubarevných kostek bordura, vytváří rámec pro vnitřní plochu minimalistického žulového koberce. Rám je dekorován krajkou inspirovanou vyšíváním šorcem od kroje z Mařatic. Vytváří se tak slavnostní nádech a vystihuje charakter Slovácka. Podél budovy kostela sv. Františka Xaverského a jezuitské koleje je náměstí rámováno bordurou dlážděnou z větších valounů. Široký chodník podél parteru domů je vhodným místem pro venkovní zahrádky a krátká neformální setkání.

Do plochy „obrazu“ z části dlážděné znovu použitými stávajícími kostkami jsou vsazeny objekty historické kašny, soudobých vodních prvků, abstraktní ztvárnění půdorysu kostela sv. Jiří a sloupová konstrukce pro textilní stínění. Nová klidná vodní hladina v prostoru před radnicí a kostelem, mlhoviště přimykající se k lipové aleji a stín ztvárňují nové atmosféry na náměstí.

Na okraji plochy náměstí navrhujeme v jeho severovýchodním cípu sloupové prvky pro ukotvení textilního stínění, které bude instalováno dočasně pouze pro letní měsíce. V ústí Havlíčkovy ulice je doplněna čtveřice menších stromů (dřezovec trojtrnný).

Lipové stromořadí před poštou je sceleno výsadbou tří nových stromů. Dům radnice je do náměstí akcentován dvojicí pylonů pro vlajky s novou kruhovou kašnou. Umisťovanými prvky jsou respektovány hlavní pěší trasy v náměstí. Z Havlíčkovy ulice je zachována diagonální průchod přes náměstí do ulice Nádražní.

Popis řešení v kontextu širších vztahů

Masarykovo náměstí je srdcem města a Slovácka, důstojným reprezentačním i rekreačním prostorem dostatečné velikosti. Nejde jen o komunikační uzel v centru města, ale o vyhledávanou plochu k odpočinku a setkávání s příjemnou atmosférou. Sdílený prostor poskytuje velkorysou a přehlednou plochu pro různorodé využití, pro rušný každodenní městský život. Proto by měl návrh tento charakter pobytového náměstí maximálně podpořit a rozvinout. Jde cítit, jak zde tepe život. Proto tento charakter, pobytové náměstí, chceme podpořit. Místo, kde chce člověk strávit čas.

V uličních prostorech přiléhajících k náměstí návrh navazuje na koncepci povrchů realizovanou v ulicích Prostřední, Havlíčkova, Růžová a na Komenského náměstí.

Veřejné osvětlení je řešeno jednoduchými lampami, podsvícenými lavicemi v ploše náměstí a podsvícením kamenných sloupků vymežující plochu parkování. Z Havlíčkovy ulice je zachována diagonální průchod přes náměstí do ulice Nádražní. Ulice Nádražní je upravena jako pěší zóna, průjezdná komunikace před kostelem sv. Františka Xaverského je zrušena a tím je zklidněn a zpřehledněn prostor Masarykova náměstí.

Popis detailu prostorového a funkčního řešení

Ulice Nádražní je v místě parku ponechána v jednoduché a funkční formě z řezané žulové kostky se štípanými bočními hranami, které je kladena do řádků. Do dlážděné plochy jsou náhodně rozmístěny tmavší čedičové kostky vytvářející motiv spadajícího listí stromů. Při nástupu ze směru od vlakového nádraží je akcentován blízký památný strom. Profil ulice je na hraně parku vymezen lavičkami.

Navazující část ulice Nádraží podél jezuitské koleje se charakterem odkazuje na koncepci povrchů v ulici Havlíčkově a Prostřední. Při fasádě jezuitské koleje je hrubší žulovou kostkou akcentován prostor vymezený pro pohyb automobilů, do rastru dláždění se propisuje rytmus pilastrů z fasád jezuitské koleje. V místech, kde to umožňují stávající polohy inženýrských sítí, jsou v uličním profilu navrženy stromy. Ulice přiléhající k obchodnímu parteru domů je dlážděna žulovými kostky kladenými do řádků.

V ulici Protzkarově je polovina uličního profilu s ohledem na podzemní vedení technické infrastruktury využita pro doplnění stromořadí z dřezovců trojtrnných, které spolu s vodním prvkem vytvoří příjemné klima pro krátké posezení. Druhá polovina uličního profilu podél obchodního domu zůstává volná bez překážek a slouží jako pěší koridor, spojnice Mariánského a Masarykova náměstí. Pro pohodlný pohyb pěších a cyklistů je ulice dlážděna řezanou žulovou kostkou se štípanými bočními hranami.

Ulice Poštovní je kultivována výsadbou tří nových stromů a dlážděna řezanou kostkou (80x80) se štípanými bočními hranami. Dle požadavků ze zadání byly v ulici umístěny podzemní kontejnery pro tříděný odpad.

Dominantou náměstí dříve byl kostel sv. Jiří. Objekt je v návrhu připomenut rozdílným směrem kladení žulových kostek. Vzhledem k malému množství původních dokumentů dokládajících skutečnou podobu a polohu kostela je zvolena abstraktní forma zobrazení půdorysné stopy provedená tenkou linkou několika žulových kostek. V ploše dlažby bude umístěna bronzová plaketa s vysvětlujícím textem.

Podél budovy kostela sv. Františka Xaverského a jezuitské koleje je náměstí rámováno bordurou dlážděnou z větších valounů. Skladba dláždění je doplněna rastrem symbolických křížů vyskládaných ze světlejších valounů.

Krajinářská koncepce

I přes ne zcela perfektní stav stávajících lipových stromořadí v nich vidíme zásadní hodnotu a chápeme je jako zásadní prvek a znak náměstí. Proto je navrženo ponechání stávajících stromů a také scelení stávajícího stromořadí lip před budovou pošty a Městského úřadu. Budou zde doplněny tři nové lípy.

Pod stávajícími lípami v náměstí jsou navrhována rabátka s trvalkovým podrostem.

Před domem U Bílého jelena navrhujeme umístit čtyři stromy menšího vzrůstu s řidčí korunou - dřezovec trojtrnný (*Gleditsia triacanthos*). V navazujících prostorech ulice Protzkarovi a Nádražní je umíšťován dřezovec trojtrnný (*Gleditsia triacanthos*). Pro dřezovce umíšťované v uličním profilu předpokládáme osazení typových mříží v dlažbě a ochranu kmene nebo zadláždění kostkami se širší spárou pro možnost vsakování dešťových vod.

V budoucnu, v případě radikálního rozhodnutí a nutnosti odstranění dožilých lip navrhujeme novou výsadbu platanů */Platanus x acerifolia/* ve stávajících polohách.



Architektonické, umělecké či jiné intervence

Pro konkrétní zpracování výtvarného detailu prvků nové kašny před kostelem, pilonů před radnicí a kamenného pítka bude v navazujících fázích projektu přizván sochař. V návrhu jsou tyto prvky prezentovány pouze schematicky.

Bronzová kruhová kašna před kostelem, umístěná na osu vstupu, by měla vytvářet klidnou vodní hladinu nad plochou náměstí. Prvek svou nižší výškou zajišťuje přirozenou interakci pro děti. Jablko v ruce na okraji kašny odkazuje na folklórní píseň: Když jsem šel z Hradišťa z požehnání, potkal jsem děvčicu z nenadání...

V místě u mlhoviště navrhujeme umístit atypické kamenné pítko. Předpokládáme využití hrubě opracovaného bloku z mramoru a bronzu. Pítko v ústí Havlíčkovy ulice je kamenný jednoduchý blok s malým bronzových ptáčkem u kohoutku.

Budova městského úřadu je do náměstí akcentována umístěním dvojicí pylonů, které svou polohou a materiálovým pojednáním navazují na linii stromořadí. Provedení pylonů předpokládáme z masivního lepeného dřeva v kombinaci s bronzovými prvky.

Lavičky v ulici Protzkarova jsou typové, stejné jako byly použity při rekonstrukci Prostřední ulice.

Lavice jsou kamenné s dřevěnou sedací plochou. Lavice v ploše náměstí mají spodní podsvícení, aby se nevytvářel světelný smog a byla intimně nasvětlena střední část náměstí.

Kamenné bloky vizuálně vymezující plochu s předpokládaným častějším pohybem automobilů zároveň integrují svítidla, které jsou směřována na plochu do středu náměstí.

Přemísťujeme bronzovou sochu s vodní plochou "Pramen života" v ulici Protzkerova před ZUŠ, aby vytvořila příjemné zákoutí s posezením.

Dlouhá lavice před hotelem Slunce může sloužit k prodeji sezónní zeleniny a ovoce pro malé prodejce.

Plaketa s bronzovým modelem města je nově umístěna před dům Městského informačního centra.

Řešení modrozelené infrastruktury

Plochy po obvodu náměstí jsou vyspádovány směrem k rabátkům kolem stávajících stromů a k liniovým žlábkům. Dešťová voda je pak vedena ke kořenům stromů. Pokud to umožní prostorové možnosti podzemních inženýrských sítí navrhujeme pod výsadbou všech nových stromů vytvořit podzemní spojitý prokořenitelný prostor sloužící pro retenci a vsakování vody odvedené z ploch okolo stromů. Vylepšení podmínek stromů a vsakování dešťových vod bude provedeno vytvořením kořenového mostu, který vzájemně propojí stromy a vytvoří společný prokořenitelný prostor. Kořenový most bude vyplněn strukturálním substrátem, který slouží zároveň jako podkladní vrstva pro konstrukce dlažby i jako prokořenitelný prostor pro stromy.

Z centrální části náměstí a také ze střech budov využívaných městem Uherské Hradiště jsou dešťové vody svedeny do akumulčních nádrží pod náměstím a využity pro automatickou závlahu všech výsadeb nebo po provedení filtrace mohou být také využity v nově navržených vodních prvcích. K pítkům je přivedena voda z vodovodního řadu.

V ulici Nádražní předpokládáme spádování povrchu směrem do parku a přirozené vsakování dešťových vod v trávniku.



Organizace dopravy

Organizace dopravy na náměstí je zjednodušena a optimalizována v ohledu na doporučení z dokumentů dopravní koncepce a v návaznosti na budoucí stav dopravního systému města. Vzhledem k delšímu časovému horizontu realizace rekonstrukce náměstí, případně její etapizace, je v návrhu prezentován cílový stav dopravního řešení na náměstí, který předpokládá zkapacitnění počtu parkovacích stání v širším centru města.

Již při vjezdu do ulice Poštovní je navrhováno zřízení režimu sdílené zóny, který zahrnuje zmíněnou ulici a část plochy náměstí před Městským úřadem a poštou.

Vjezd do zbylé části náměstí a do ulice Nádražní bude omezen pěší zónou. Do tohoto centrálního prostoru města by měl být povolen vjezd zásobování v přesně specifikovaných ranních a odpoledních hodinách, a rezidentům.

Stávající kolmé parkovací stání při JV hraně náměstí pod korunami stromu je zachováno. Nově je zde rovnoměrně rozloženo 21 parkovacích stání. V místě parkování lze předpokládat vyšší četnost pohybu automobilů, proto je tato část v ploše náměstí naznačena několika zahrazovacími kamennými bloky.

Ulice Poštovní svou polohou zajišťuje příjezd do zóny náměstí, ale také výjezd z místa parkovacích stání, proto pro regulaci a zpomalení obousměrného pohybu automobilů je vložen prvek rozšíření plochy pro pěší s výsadbou stromů a redukce možnosti obousměrného průjezdu pouze jedním pruhem.

Analýza navrženého řešení:

Po rozbití osy Poštovní/náměstí/Nádražní (ze které vznikne pěší zóna), se jedná o parkoviště v citlivém a zklidněném území, kde právě chceme přiblížit rychlosti motorové dopravy právě co nejvíce k rychlosti ostatních účastníků, především těch nejvíce ohrožených. Jednostranné zúžení je v souladu s vzorovými listy a svým staveně technickým stavem právě nutí řidiče snížit rychlost na nejvyšší povolenou (20 km/h).

Vlastně to je vjezd na parkoviště o kapacitě 23 vozidel + zásobování. Jde tedy o to, zjistit, jak se to chová v nejhorší špičkové hodině a zjistit, zda to bude fungovat a co případně udělat, aby to fungovalo lépe.

Jen taková úvaha, v nejhorší hodině může parkoviště generovat 200 voz/h (15 min parkování + nějaké zbytečné vjezdy) a k tomu možná 4 voz/h zásobování, tj. 204 voz/h špičková intenzita => 102 voz/h vozidel v jednom směru. To je 1,7 voz/min v každém směru a 3,4 voz/min v obou směrech. Délka zúžení cca 32 m. Čas potřebný na průjezd 7,68 s při rychlosti 15 km/h, čas potřebný na změnu směru cca 6 s, jedno vozidlo obsadí to zúžení na cca 13,68 s, za minutu tedy se dokáže maximálně prostřídat 4,39 voz. Je to natěsno, ale i v předpokládané nejhorší hodině se tím zúžením dokáže prostřídat 204 voz. Odhad lze zlepšit při úvaze i zrychlení.

Zlepšení: zbytečné vjezdy lze efektivně zlepšit umístěním závorového systému s počítadlem na začátek ulice Poštovní, bez možnosti vjetí při obsazení parkoviště.

Potom je nutné buď vyřešit karty, co nepočítají zásobování, anebo řešit zásobování jiným přístupem.

V dokumentech jsem našel jen obecné dokumenty ke koncepci dopravy, generel dopravy a data z dopravních průzkumů. Včera jsem pochopil, že máte i už i konkrétní připomínky.

Jinak intenzity jsou na úrovni, mého nejhoršího odhadu, takže možná jsem s tou obměnou aut a průměrnou délkou parkování 15 min zbytečně přísný. V dokumentech je tam intenzita cca 2400 voz/den. Z popisu sčítání jsem pochopil, že do nákladních vozidel počítali i malá nákladní vozidla (dodávky). Potom stávající průjezd je prý jen 24 voz/den (což mi přijde hodně málo, na to, kolik je tam provozů) - na druhou stranu to možná ukazuje, že zásobování tam není až takový problém (nebo je více rozptýleno do pěší zóny).

Dále osobně jsem proti smogu dopravního značení a z tohoto ohledu uvnitř zón se vyvarovat jakéhokoliv dalšího značení, ale spíše využívat jiné způsoby, jako jiný povrch, nebo způsob skládání dlažby, mobiliáře a výsadby. Z tohoto pohledu mě vadí zákaz zastavení anebo světelná signalizace (pokud se nejedná o vjezd do garáže apod. - navíc se zdá, že i v nejhorší hodině se to dokáže prostřídat, případně totální kolaps řešit individuálně - domluvou mezi jednotlivými účastníky, nebo řízením policistou - při opakujících se kolapsech je možné zavést kyvadlovou dopravu, nebo umístit závorový systém, ale takové opatření začít přijímat až po opakovaných kolapsech, opravdu nevytvářet dopředu smog dopravního značení, když ani nevíme, zda to bude fungovat i bez toho dopravního značení).

Co se týče ulice Poštovní, tak stávající intenzity jsou tam v nejhorších hodinách právě něco kolem 200 voz/h. Lze se tedy domnívat, že jsem byl opravdu s tou délkou parkování 15 min a obsazeností 100 % zbytečně přísný a ve skutečnosti tam jsou mnohem delší časy obměny parkovacích stání, protože v dnešní době tam ta nabídka parkování značně větší a přitom tam jsou intenzity kolem 200 voz/h v nejhorších časech.

Po obvodu náměstí předpokládáme pouze jednosměrný pohyb automobilů a následný výjezd ulicí Nádražní. Plochy kde lze předpokládat výskyt automobilů nejsou v konceptu dláždění akcentovány, prostorově jsou možnosti pohybu automobilů v pěší zóně vymezeny polohou lamp veřejného osvětlení, drobného mobiliáře (odpadkový koš, stojan na kola, zahrazovací sloupek) a lavičkami.