

REKONSTRUKCE MASARYKOVA NÁMĚSTÍ
PŘESTUPNÍ TERMINÁL VELKÁ BÍTEŠ

F.1 ARCHITEKTONICKO – STAVEBNÍ ŘEŠENÍ

TECHNICKÁ ZPRÁVA

STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající stav veřejných ploch Masarykova náměstí a přilehlých ulic je neuspokojivý a je více méně totožný se stavem před rokem 1989. Náměstí dnes dominuje automobilová doprava a vysoké přerostlé stromy před radnicí. Přes den je většina volných ploch zastavěna parkujícími automobily a dojem velkého parkoviště převládá. Rovněž zelený pás před radnicí, kde se nachází velké jehličnaté a listnaté stromy náměstí spíše rozděluje, neboť díky zeleným korunám stromů není přirozená vazba horní a dolní strany náměstí. Vše je doplněno – často pokleslými detaily mobiliáře i zádlažeb.

DOPRAVA

Náměstí je dnes obousměrně průjezdné ze směru Lánice / od Žďáru nad Sázavou/ i z ulice Růžové / ze směru od Brna /. Z této místní komunikace vychází v severovýchodním nároží další jednosměrná komunikace po ulici Hrnčířské směrem ke kostelu. Na tuto komunikaci navazuje v horní části náměstí objízdná jednosměrná komunikace podél zástavby s radnicí a napojuje se zpět na průjezdní komunikaci. Tato komunikace je průjezdná ve směru východ – západ /směr Brno – Žďár n.S./. Podél komunikace jsou zřízena parkovací stání. Společně s průjezdní komunikací vytváří zelenou plochu s trávnikem, stromy a pomníky. Přes tuto plochu zeleně vedou příčné chodníky pro pěší. Zelená plocha vyrovnává výškový rozdíl mezi průjezdní komunikací a horní komunikací při domech. Terén se svažuje směrem k jihu, v kolmém směru, tj. ve směru průjezdní komunikace, profil mírně klesá k východu /Brnu/. Spodní část náměstí, pod průjezdní místní komunikací směrem k jihu, je využívána k parkování, jsou v ní cca v 1/3 délky zřízeny dva nástupní ostrůvky pro autobusy, třetí nástupní hrana je při chodníku před prodejním domem. Spodní část parkování je tedy rozdělena na dvě části autobusovými stanovišti. Menší část parkování s šikmými a kolmými stáními je před penzionem „U Raušů“, na druhé straně jsou šikmá a podélná stání s jednosměrnými průjezdy.

Náměstí v současné podobě má 9 autobusových stání s těsným řazením, neumožňující plné využití pro bezproblémové najetí a vyjetí autobusu současně. Umístění nástupních ploch je nevyhovující, nemají ani dostatečnou šířku, pro cestující je nutností přejít několikrát dráhu autobusu nebo projíždějících vozidel. V době dopravní špičky je celý prostor nepřehledný a přetížený. Děti dojíždějící do školy /základní či umělecké/ musí přecházet příčně celé náměstí. Pěší přístupy ke školám jsou situovány ze severní strany náměstí.

Je nanejvýš žádoucí provést takové dopravní opatření na Masarykově náměstí, aby bylo používáno v maximální míře pro cílovou a nikoliv průjezdnou dopravu.

VÝŠKOPISNÉ USPOŘÁDÁNÍ

Z historických fotografií je zřejmé, že původní náměstí mělo jednotný spád od severní hrany k jižní straně bez výškových zlomů. Pravděpodobně v souvislosti s předlažbou státní silnice Brno – Jihlava a s úpravou jejich parametrů došlo v 1. polovině minulého století k úpravě příčné nivelety náměstí a v důsledku toho i ke vzniku výrazného výškového rozdílu mezi úrovní komunikace před radnicí a niveletou státní silnice. Tento rozdíl je dnes vyrovnán mezi v zeleném pásu před radnicí, která dále degraduje přirozené užívání i prostorové vnímání náměstí. Dalším nešťastným zásahem do výškových poměrů náměstí byly výškové úpravy ploch při realizaci nové pošty na

rohu Kostelní ulice. Díky tomu je dnes v prostoru náměstí podivná opěrná zeď a původní jednotný průběh nivelety byl dále narušen.

ZÁDLAŽBY

Hlavní pojížděná plocha náměstí je dnes zadlážděna žulovou kostkou 100/100 mm v kroužkové vazbě. Stav těchto ploch se různí. V některých místech jsou značné nerovnosti a prosedliny, jinde je stav relativně dobrý. Průjezd náměstím je z asfaltového betonu. Chodníky jsou ve většině rovněž z žulové kostky 100/100 mm v kroužkové vazbě, část je z betonové dlažby 300/300 mm. Obruby jsou nepřevážně kamenné v nestejných šířkách; převažuje šířka 180 mm. Část obrub je z kamenných kvádrů šířky cca 120 mm/ tzv. „káček“ /, někde jsou i obruby betonové prefabrikované.

Okolo kašny v zeleném pásu před radnicí je žulová kostka.

OSVĚTLENÍ

Osvětlení náměstí je dnes provedeno na části náměstí novými svítidly, které byla vybrány již pro rekonstrukci ulice Kostelní, v dalších částech náměstí osvětlení buď chybí nebo jsou instalovány historické pražské litinové lampy na konzolách.

MOBILIÁŘ

Na náměstí jsou dnes rozmístěny jednotlivé prvky mobiliáře různého stáří, fyzického stavu a kvality často velmi nahodilým způsobem.

Jedná se především o dřevěné mobilní lavičky na ocelové konstrukci na autobusových zastávkách, odpadkové koše / plechové na autobusových zastávkách, betonových u kašny apod./ a litinové patníky podél jihozápadního chodníku. Parkování v jihovýchodní části náměstí je od průjezdné komunikace odděleno betonovými květináči. Na horní straně náměstí za sochou sv. Jana Nepomuckého jsou vývěsky spolků a organizací ve dřevěných zasklených skříňkách na ocelových sloupcích. U západní kašny jsou dnes typové budky Telefoniky O2.

ZELEŇ

Zeleň je na Masarykově náměstí ve Velké Bíteši zastoupena v horní části v travnatém pásu a před východním blokem zástavby. Jedná se o směs různorodých, nevyrovnaných prvků, které působí chaoticky a oslabují celkový výraz prostoru náměstí. Zvláště nevyvážené a do daného prostředí nevhodné jsou jehličnaté stromy a keře. Lípy jsou dominantní vegetačním prvkem a i přes horší zdravotní stav a vzájemnou prostorovou nevyrovnanost jsou udržitelné.

Travnatá plocha je nevyužitelná, její založení komplikuje údržbu a její tvar znehodnocuje celkový prostor náměstí.

NÁVRH

Masarykovo náměstí je přirozeným centrem města a představuje dobře zachovalý městský prostor, pevně vymezený měšťanskými domy, který vypovídá o bohaté historii města. Minulá doba se vepsala do jeho obrazu unifikací povrchů veřejných ploch i fasád jednotlivých domů. Přesto i dnes je síla tohoto místa zřejmá.

Cílem našeho návrhu je znovu zjevit jeho krásu a malebnost. Prostředkem k tomu bude záchrana a zhodnocení všeho, co se dochovalo z jeho historického vývoje a jeho citlivé doplnění prvky soudobé architektury a městského mobiliáře. Zároveň je nutno minimalizovat zásahy, které plynou z odlišného způsobu dopravy a parkování a jasně upřednostnit historický obraz města a pěší provoz.

DOPRAVA

V současné době platí na náměstí zákaz vjezdu aut nad 3,5 tuny s výjimkou autobusů a dopravní obsluhy, což vedlo k významnému poklesu intenzity průjezdné dopravy. Spolu se snížením rychlosti v prostoru náměstí na 30 km/h se výrazně zklidní stávající dopravní ruch.

Nové řešení organizace dopravy na náměstí bylo při zpracování předcházejících stupňů prověřováno variantně. Nejdůležitějším hlediskem byla poloha autobusových zastávek. S tím souvisela i veřejná debata, zda autobusovou dopravu na náměstí ponechat či ne. Ve hře byla možnost výstavby samostatného autobusového nádraží mimo náměstí na loukách pod historickým jádrem města. Nakonec převážil názor, který jsme podporovali, že autobusová doprava je výrazný oživující prvek a jeho odsunutí by u města velikosti Velké Bíteše mohlo vést k radikálnímu poklesu atraktivity historického náměstí a tím i k poklesu jeho ekonomické aktivity. Z různých variant řešení dopravy byla nakonec vybrána varianta, která organizuje autobusovou dopravu okolo stávajícího zeleného pásu na horní straně náměstí ve formě přestupního terminálu. Toto řešení umožní soustředění veškeré autobusové dopravy do jednoho místa s komfortními přestupními vazbami prakticky na jednom nástupišti.

Nové autobusové zastávky jsou soustředěny po obou stranách nového městského prostoru, který vznikl změnou využití stávající zelené plochy před radnicí. Celkem je navrženo osm nástupních hran, čtyři na spodní a čtyři na horní straně promenády. Celková délka zastávky je 18 metrů a umožňuje nezávislé najetí a vyjetí ze zastávky. Pro provoz ve špičce, pokud bude potřeba nástupních hran větší než 8, je možno organizaci nájezdů autobusů a jejich parkováním těsně za sebou využít až 11 nástupních hran. Autobusy přijíždějící od Brna ulicí Růžovou mají zastávky na jižní straně promenády, autobusy přijíždějící ulicí Kostelní najíždějí na severní hranu promenády, ostatní autobusy mohou přijíždět dle potřeby buď Láncemi nebo Růžovou a podle toho budou zastavovat na horní nebo dolní hraně promenády. Pohybu autobusů jsou uzpůsobeny i polohová i směrová řešení komunikací.

Na každé straně přestupního terminálu jsou navržena dvě parkovací stání pro vyložení a naložení osob a nákladu individuální dopravou.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Příjezd individuální automobilové dopravy na náměstí není nijak omezen. Pro pohyb vozidel na náměstí slouží jednak průjezdná komunikace náměstím a dále jednosměrná komunikace podél severní strany se změnou orientace jednosměrného provozu vůči dnešnímu stavu a dále obslužná obousměrná komunikace podél jižního průčelí. Zásadně upraveno je parkování automobilů na náměstí. Celá jižní plocha náměstí je využita pro parkování, které je navrženo ve dvou částech oboustranným kolmým stáním. Dále po celém obvodu náměstí je navrženo podélné stání u chodníků. Toto stání je přerušeno v místě dopravní obsluhy vjezdů do domů, pěších přechodů a v místě ploch pro vozidla zásobování tam, kde není obousměrná komunikace a zásobovací vozidlo by znemožnilo dopravní provoz.

Celkově je na náměstí 135 parkovacích stání. Z tohoto počtu je pro osoby s omezenou schopností pohybu vyhrazeno celkem 8 stání. V severní části / přestupní terminál / je navrženo 21 stání / z toho 2 pro osoby s omezenou schopností pohybu / a v jižní 114 / z toho 6 v bezbariérovém provedení/.

PROSTOROVÉ A FUNKČNÍ USPOŘÁDÁNÍ

Stávající prostorové a funkční řešení zůstává s výjimkou vzniku nového přestupního terminálu v podstatě zachováno. Nový přestupní terminál na místě stávající zelené plochy před radnicí bude mít charakter plnohodnotného městského prostoru a bude doplněn novou výsadbou alejní zeleně i prvky pobytového mobiliáře. Dále dochází k dílčím úpravám trasování průjezdné komunikace, rozšíření chodníků podél jižní a západní strany náměstí a výsadba alejní zeleně na těchto plochách a nová organizace parkování. Nové řešení je navrženo tak, aby splňovalo požadavky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu.

PŘESTUPNÍ TERMINÁL

Novým funkčním prvkem na Masarykova náměstí je přestupní terminál, který nahradí zatravněnou plochu před městským úřadem. Návrh předpokládá její přeměnu v pěší plochu s především dopravním využitím. Terminál je tvořen obvodovým chodníkem s vyznačenými autobusovými zastávkami. Výškový rozdíl mezi severní a jižní nástupní hranou je vyrovnán dvojitou linií nízkým schodů s 3, max 4 stupni a prostor mezi nimi slouží jako přestupní plocha a místo krátkodobého odpočinku. Tato část bude zadlážděna odsekovou dlažbou v řádkové skladbě s proměnnou barevností kamene. Dvojice historických příčných pěších cest přes náměstí zůstane zachována a v prostoru přestupního terminálu je řešena rampami s kamennými prahy šířky 300 mm výškově posunutými o 15 mm.

Po obvodu promenády jsou situovány zastávky autobusové dopravy, které využívají kamenných stupňů pro osazení laviček a přístřešků pro cestující. Jsou navrženy celkem 4 přístřešky na začátku i konci nástupních hran. Přístřešky jsou vynášeny subtilní ocelovou konstrukcí a jsou oplášťeny bezpečnostním kaleným sklem, aby netvořily další bariéru v ploše náměstí. Celý prostor bude doplněn lampami veřejného osvětlení, novou výsadbou vzrostlých stromů a prvky mobiliáře jako jsou odpadkové koše, informační panel dopravy, prameník a lavičky.

CHODNÍKY

Jedním z důležitých cílů návrhu je výrazně zpříjemnit pobyt pěším osobám na náměstí, aby se náměstí stalo skutečným pobytovým místem obyvatel i návštěvníků města. K tomu má kromě nového přestupního terminálu přispět i rozšíření chodníků a jejich vybavení prvky městského mobiliáře. Zásadně jsou rozšířeny chodníky na jižní a západní straně náměstí. Toto rozšíření umožní vysadit v jejich profilu alejní zeleň. Důležitým faktorem je komfort pohybu po plochách náměstí i bezpečnost jejich uživatelů. Předpokládáme, že pohyb pěších po ploše náměstí by neměl být nijak omezován a je dán svobodnou vůlí jejich uživatelů. Nicméně pro ty, kteří mohou mít problémy buď z důvodu omezené schopnosti pohybu či obav z nástrah dopravy jsou na náměstí vyznačena místa pro přecházení v parametrech, které předepisují platné normy a vyhlášky. Přejechy v ploše náměstí jsou vymezena vůči automobilové dopravě litinovými patníky, které je možno v případě větších společenských událostí / hody apod. / demontovat a celou jižní plochu náměstí pro tyto aktivity využít.

ZÁDLAŽBY

Všechny plochy náměstí budou zadlážděny kamennou dlažbou. Pro zádlážby bude využita stávající kamenná dlažba, která je dnes na náměstí položena. Vzhledem k tomu, že stávající dlažba nebude dostatečná / průjezdná komunikace je dnes v asfaltu/, bude třeba část ploch provést z nové zádlaby, která však bude respektovat původní šedou barevnost. Rovněž stávající obruby nebude možno vzhledem k jejich fyzickému stavu v plném rozsahu využít. Obruby v ploše přestupního terminálu jsou rozměru 250/200, resp 250/300 a jsou nové. Stávající obruby budou po vynětí tříděny a ty, které je možno repasovat budou repasovány, zbytek bude doplněn novými / předpokládáme 30 % nových/. Vzhledem k tomu, že stávající obruby mají nestejnou šířku od 150 do cca 200, bude s ohledem na skutečný počet ponechaných obrub rozhodnuto o jejich konkrétním použití. Nové obruby jsou navrženy velikosti 180/200.

Pojížděné komunikace budou zadlážděny žulovou stávající kostkou 100/100 v kroužkové vazbě včetně průjezdné komunikace náměstím. Předlážděna bude celá plocha, aby bylo možno opravit stávající nerovnosti a provést kvalitní podložní vrstvy a tím minimalizovat nebezpečí budoucích prosedání a poruch. Místa určená k parkování budou v ploše dlažby vyznačena krátkými kamennými deskami na počátku parkovacích stání v odlišné barevnosti.

Chodníky jsou navrženy v kamenné žulové mozaice 60/60 mm s geometrickým vzorem, v místě vjezdů budou žulové kostky 100/100 mm. Střed přestupního terminálu bude tvořen žulovými odseky v řádkové skladbě o stejné šířce řádků s použitím různých druhů barev vkládaných do nepravidelných segmentů..

Hrany chodníku terminálu jsou tvořeny žulovými obrubníky 250/200 mm s atypickými tvarovkami v místě přechodů a nájezdů. Průjezdná komunikace je od ostatních pojížděných ploch oddělena linií z žulových kostek 160/250 mm s podsázkou 20 mm. Výškové rozdíly v horní ploše náměstí u terminálu jsou vyrovnány kamennými stupni po obou stranách pochůzí plochy, rampy jsou z kamenných desek hrubě pemrlovaných s výškovým vzájemným posunem 15 mm.

V místech výškových rozdílů mezi niveletou náměstí a vchody do objektů / např. dům č.p. 8, 83 / budou využity kamenné stupně a rampy. V projektu je navržena i úprava opěrné zdi před poštou, která velmi necitlivě zasahuje do profilu náměstí a ruší jeho jednotný charakter.

KAŠNY

Obě historické kašny budou rekonstruovány, neboť z obou v současné době odtéká nekontrolovaně voda. Dojde k zásadní rekonstrukci, při které budou obě stávající kašny rozebrány, bude proveden nový základ včetně nového vodního hospodářství s technologickou komorou a poté budou obě kašny restaurovány a znovu sestaveny.

V ploše přestupního terminálu jsou navrženy vodní výtrysky v ploše zádlaby. Jedná se o 9 výtrysků vodního provzdušněného sloupce s proměnným časováním těchto výtrysků. Strojovna technologie je v podzemní šachtě v těsné blízkosti výtrysků.

MOBILIÁŘ

Významnou součástí úprav náměstí je návrh a rozmístění prvků městského mobiliáře, t.j. laviček, odpadkových košů, stojanů na kola, informačních panelů, patníků apod.

V dokumentaci jsou navrženy atypické lavičky, odpadkové koše, stojany na kola, informační stojany, přístřešky autobusových zastávek, prameník, zimní zákryt historických kašen, plakátovací sloup, označnick autobusových zastávek, vlajkové stožáry a patníky.