

## Průvodní zpráva

Brandýs n. L. leží v krajinně osídlené lidmi už od pradávna. Nejstarší sídlo by na nižším a vyšším Hrádku na hraně svahu k Labi. Centrem tohoto osídlení jsou kostely Sv. Petra a Sv. Vavřince a vlastní Hrádek (opevněné sídlo). Teprve v letech 1290-1304 bylo za Jana z Michalovic rozměřeno stávající náměstí a vybudován hrad postupně proměněný v současný zámek. Osada Hrádek byla samostatnou vsí až do roku 1420. Uspořádání založené Janem z Michalovic je dodnes základem urbanistické dispozice Brandýsa. Tato situace je doložena je i na snímku stabilního katastru z roku 1842. Vážnou změnou je demolice zástavby mezi náměstím a nádražím v 70. letech 20. století. Při něm byla zrušena historická dispozice a území zastavěno unifikovanou panelovou výstavbou zhusta v dimenzích popírajících měřítko sídla. Součástí tohoto zásahu bylo zrušení severozápadní uliční fronty v Pražské ulici. Tato zástavba zrušila stávající přirozeně rostlou uliční zástavbu. I k zachované zástavbě se z hlediska urbanistického nechová ohleduplně. Dvorní průčelí domů na náměstí se tak dostala do veřejného prostoru na kraji sídliště. Panelové domy jsou viditelné přímo z historických prostor a tak narušují jejich celkový dojem.

Masarykovo náměstí je logickým centrem města a živým obchodním prostorem už od jeho založení. V současnosti jsou prostory s vazbou na uliční parter využívány až na výjimky pro obchod a služby. Byť v některých případech se lze pozastavit nad pojetím některých provozoven, tyto v podstatě naplňují funkční očekávání. Pouze objekt čp. 98 vedle Muzea má naprosto nevyhovující využití a stav. Prostory druhého a třetího NP domů mají zpravidla funkci obytnou. Výrazně zatěžujícím prvkem na náměstí je doprava a to jak místní, tak tranzitní. V okolí městského centra je víceméně zachována historická dopravní síť, která logicky vede přes náměstí. Zadání soutěže předpokládá výrazné zklidnění dopravy jako důsledek dobudování Vysočanské radiály a obchvatu města. Náměstí jako prostor je značně zatěžováno i dopravou v klidu, což je důsledek, jak nedostatku parkovacích míst v přilehlém sídlišti, tak v historické zástavbě obecně.

Pražská ulice je v současnosti v úseku přejezd-Masarykovo náměstí zdaleka nejživější městskou třídou. A to navzdory zatížení od tranzitní i místní dopravy, nevyhovující dimenzím pěších komunikací (historický chodník u jihovýchodní uliční fronty v Pražské ulici na několika místech dosahuje šířky pouze 1,2 m), vážně kolidujícímu zásobování s tranzitní dopravou a umrtvení parteru výstavbou panelových domů.

Navržené řešení rehabilituje prostor náměstí jako prostor obchodní a společenský. Vychází z optimalizace prostorových nároků dopravy. Jako území na styku historické zástavby a panelového sídliště ze 70. let 20. stol. se návrh snaží sladit tyto 2 nesourodé typy městské zástavby. V těchto urbanistických úvahách i v úvahách umístění zeleně jsme se inspirovali i myšlenkami Camilla Sitteho o uzavřenosti náměstí.

Na Masarykově náměstí návrh omezuje rozsah "vozových hradeb" z parkujících aut a respektuje historické trasování komunikací jak o jednu z "stop" historie v prostoru. Dopravní řešení respektuje zadané kapacity průjezdu náměstím včetně vyžádaných vlastností dopravní obslužnosti (odbočení vlevo ze zastávky "náměstí" do ulice Petra Jilemnického - je rezervován odbočovací pruh). Doprava v klidu je na náměstí upravena

na provozně a esteticky únosnou míru, s možností za specifikovaných okolností (pravidelné trhy) ji řešit zcela jinak. Za běžného provozu je parkování soustředěno při prodloužení ulice Petra Jilemnického a před radnicí, zbylá plocha náměstí má navržen provoz charakteru pěší zóny. V prodloužení ulice Petra Jilemnického je šikmé stání, před radnicí podélné. Revize dopravy spolu s nižší (zadanou) dopravní zátěží spolu s optimalizací topologie autobusových zastávek umožnila výrazné rozšíření plochy náměstí "pro lidi" na úkor plochy "pro dopravu". Kritické zhodnocení dopravy v klidu pak otevírá prostor náměstí a pozdvihuje ho z "asfaltového plácku" mezi vozy. Stávající vozovka podél jihozápadní strany náměstí je změněna na pěší zónu s pojezdem vozidel pouze pro zásobování, příp. místní obyvatele pro krátkodobé stání. Návrh dokončuje náměstí dostavbou budovy v historické stopě při zaústění Pražské ulice do náměstí. Oproti historickému stavu je jen drobně posunuta uliční čára do Pražské ulice z důvodů dopravního řešení. Objekt by měl být dvoupodlažní se šikmou střechou, v níž by byla možná vestavba na části délky objektu.

V současnosti lze konstatovat neexistenci dlouhodobě perspektivní zeleně na náměstí. Rozmístění stromů vycházelo z toho, že náměstí má zůstat volným prostorem. Stromy v rozích náměstí zabraňují pohledům ven z náměstí a tak pomáhají vytvořit uzavřený prostor náměstí v souladu s Camillo Sittem. Zvláště jsme se snažili zamezit pohledům směrem do ulice Pražské (spolu s navrženou budovou) a do ulice Karla Tájka, kde je vidět sídlištní zástavba. Z toho vyplynulo natočení dvojic respektive trojic stromů. Toto natočení dvojic a trojic pak vytváří dojem pohybu, který je umocněn dlažbou. Tento motiv pak svou dynamikou ovládá celé náměstí i přes hlavní silnici. Do navržené dlažby by měly být použity stávající kamenné dlažební kostky i nalezené pod stávajícím živичnými povrchy. Červené prvky jsou z červené žuly, šedé plochy jsou tvořeny drobnou žulovou dlažbou (10x10), bílé ze světlé mozaiky. Chodníky budou zhotoveny z mozaiky tvořící obrazce ve výkrese označené jako dlažba historizující formální, popř. v íry.

V Pražské ulici je po úpravě stopy komunikace rozšířen chodník a zřízen pás podélných parkovacích stání primárně určených pro zásobování provozoven. Na nový dům při náměstí navržený v historické stopě a odhadnutých proporcích navazuje objekt na místě stávající restaurace "Šanghaj", který uzavírá uliční frontu a spojuje historickou zástavbu s panelovými domy. Oba tyto nové objekty by sloužily k obdobně jako okolní budovy, tj. občanská vybavenost v přízemí a ve vyšších patrech bydlení. Tento nový objekt nebude přesahovat výšku navazujících panelových domů. V místě stávající komunikace za panelové domy bude průjezd.

Komunikace podél severozápadní uliční fronty panelových domů je rozdělena do dvou výškových úrovní, tak aby se zpřístupnil suterén bytových domů. Horní cesta je určena pro běžný provoz a spodní zpřístupňuje drobné provozovny v 1. PP přilehlého objektu. Jakkoliv původním určením suterénních prostor byly sklípky nájemníků, postupně se tyto začínají přetvářet v drobné provozovny a kompletují tak očekávání městské třídy. Tento pochod by pak mohl být dále podpořen vytvořením této nové komunikace. Výškový rozdíl mezi oběma cestami je pojednán pomocí zárubních zídek a zeleně. Tyto zídky jdou ve stopě historické zástavby a jejich parcel. Jimi jsou zde vytvořena nová zákoutí využitelná i pro posezení. Cesta podél provozoven má bezbariérový přístup ve směru od náměstí. Rozměrná a vitální stromořadí před panelovým domem na Pražské bylo bohužel založeno v nevhodně malém sponu a bylo by proto reálné o ní uvažovat jako o prvku s blížícím se obmýtím. Považujeme, ale za správné prodloužit existenci stromořadí provedením probírek. V prostoru Pražské je jak zachována stávající alej, tak prvek pásové výsadby keřů oddělující provoz na ulici od pěší promenády ve stínu stromů. Alej slouží jako zastřešení dvou rovnoběžných promenádních tras.

Vlastní panelové domy by měly projít rekonstrukcí jejich technického stavu, zasklením balkonů a celkovým zateplením. Domníváme se, že jakékoliv nástavby na panelových

domech jen zvětšují jejich mohutné působení a vzhledem k očekávané krátké životnosti panelových domů se spíše nevyplatí. Ohledně barevnosti průčelí doporučujeme světlou (např. bílou) barvu pro vystupující lodžie a vlastní tělo domu mírně tmavší nevýraznou barvou. Světlé lodžie tak budou opticky vystupovat z jinak monotonního průčelí a nevýraznou barvou na sebe nebude objekt nepatřičně upozorňovat. Objekt by též získal otevřením nových okenních otvorů v holých čelech domů.

Na protější straně doplňujeme zástavbu malým domem v proluce mezi domy č. p. 72 a 74. Byl by dvoupodlažní se šikmou střechou. Sloužil by občanské vybavenosti. Objekt by neměl rušit stávající přístup do mateřské školy.

Po optimalizaci rozměrů autobusové zastávky "Pražská" vzniklo místo na další administrativně-komerční objekt. Ten je reprezentován drůzou hranolů, která vystupuje ze stávající uliční fronty novodobých staveb a přibližuje se bývalé uliční čáře. Objekt se snaží odpovídat na své okolí. Objekt má věžovitou část, která bude opticky potlačovat dominantní působení stávajících bodových domů hlavně v pohledu od přejezdu. Dotváří uliční frontu v ulici Pražské i Kralupské. Nikoliv však v historických formách, ale ve formách odvozených od moderní architektury okolí. Částečně odstiňuje poněkud překonané tvarosloví obchodního domu "Plus" a poskytuje eventuální zázemí pro vozu autobusové zastávky. Tento objekt bude mít asi 55% zastavěné plochy dvoupodlažní, 35% třípodlažní, a 10% čtyřpodlažní. Dále je zde doplněn jednopodlažní objekt při věžovém domu bližšímu Pražské ulici. Tento bude také trochu odstiňovat tento dům v pohledu z Kralupské a dotvářet uliční frontu. Svým využitím by mohl navazovat na okolní převážně obytné domy, jako např. mateřská školka či jiné drobné služby obyvatelům. V prostoru nových úprav kolem "Plusu" navržená stromořadí reagují na stávající i navrženou zástavbu a poskytuje pocitový kryt cestujícím na zastávkách. Je zde použit menší druh stromu.

Flexibilita navrženého řešení umožňuje zřídít autobusovou zastávku v Pražské jako obousměrnou a otevírá možnost odbočení MHD ze směru od Vrábí do Kralupské. Částečnou náhradou za omezení dopravy v klidu na náměstí je souvislý pás podélných parkovacích stání při jihovýchodním okraji ulice Pražská, sloužící především dopravní obsluze. Další parkovací místa lze vytvořit v prostoru před objektem "Šipka" a v okolí objektu "Plus" jejich smysluplnost je potřeba ještě zvážit ve vazbě na další funkce území.

Dlažba na jihovýchodní straně by měla reagovat na stávající historickou zástavbu i částečně zachovanou dlažbu, proto zde navrhujeme kamennou dlažbu historizující-pletence (viz výkres). Na druhé straně ulice pak dlažby současné i ze současných materiálů. Přechody pro chodce navrhujeme řešit bezbariérově dle platných norem. Mobiliiář bude proveden v materiálech tvárná litina, tvrdé dřevo z nabídky renomovaných firem a rozmístěn poblíž uzlových bodů dispozice. Jako cesta k zobytnění městského prostoru jsou navržena 2 pítka v místech se zvýšeným pohybem osob (jižní roh náměstí, zastávka autobusů Pražská).

Předložený koncept nachází východiska pro všechny nastolené problémy a vytváří předpoklady pro funkci řešených prostorů jako součástí moderního a dynamického města.

autoři



foto 1 - Pražská (pohled k náměstí)

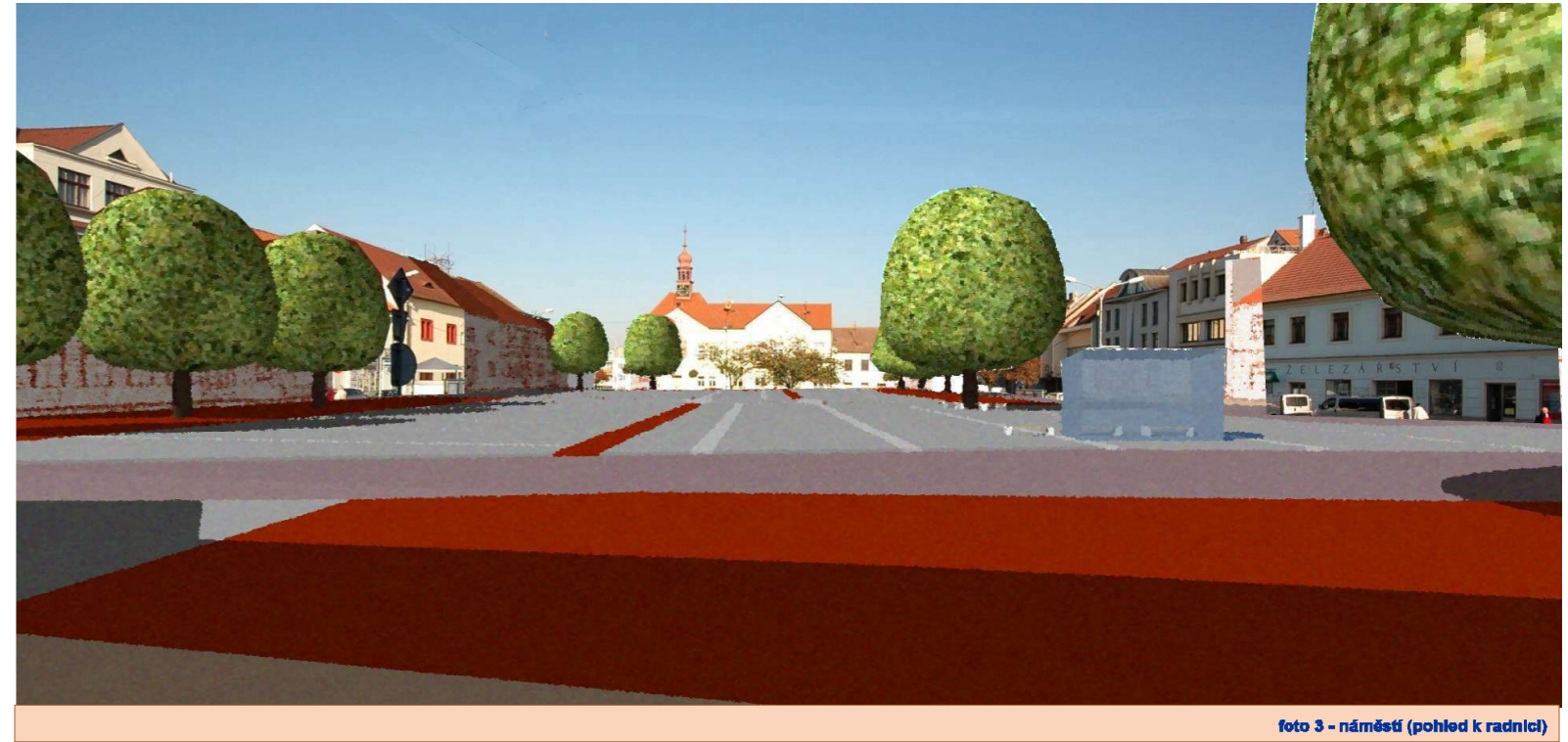


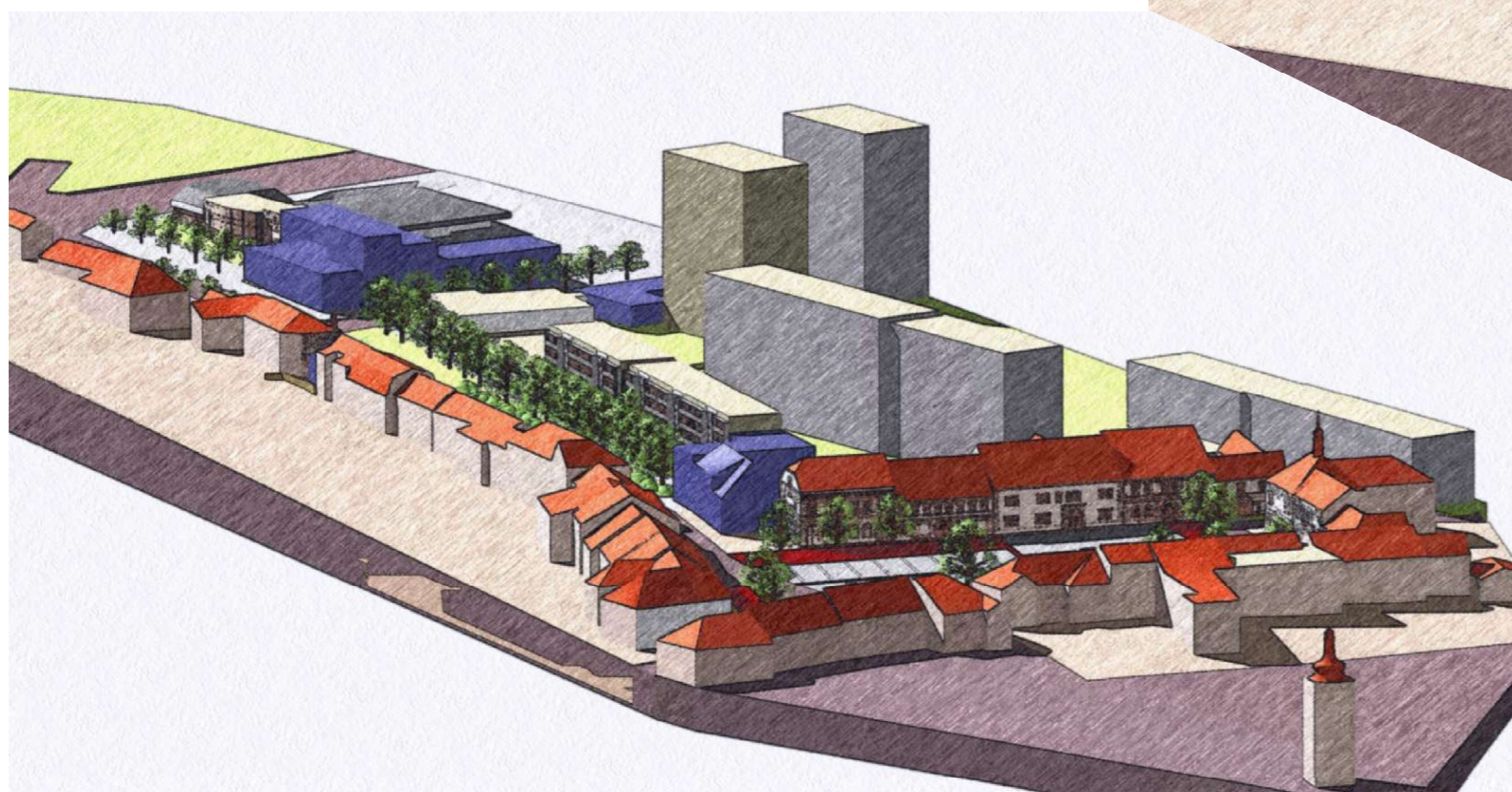
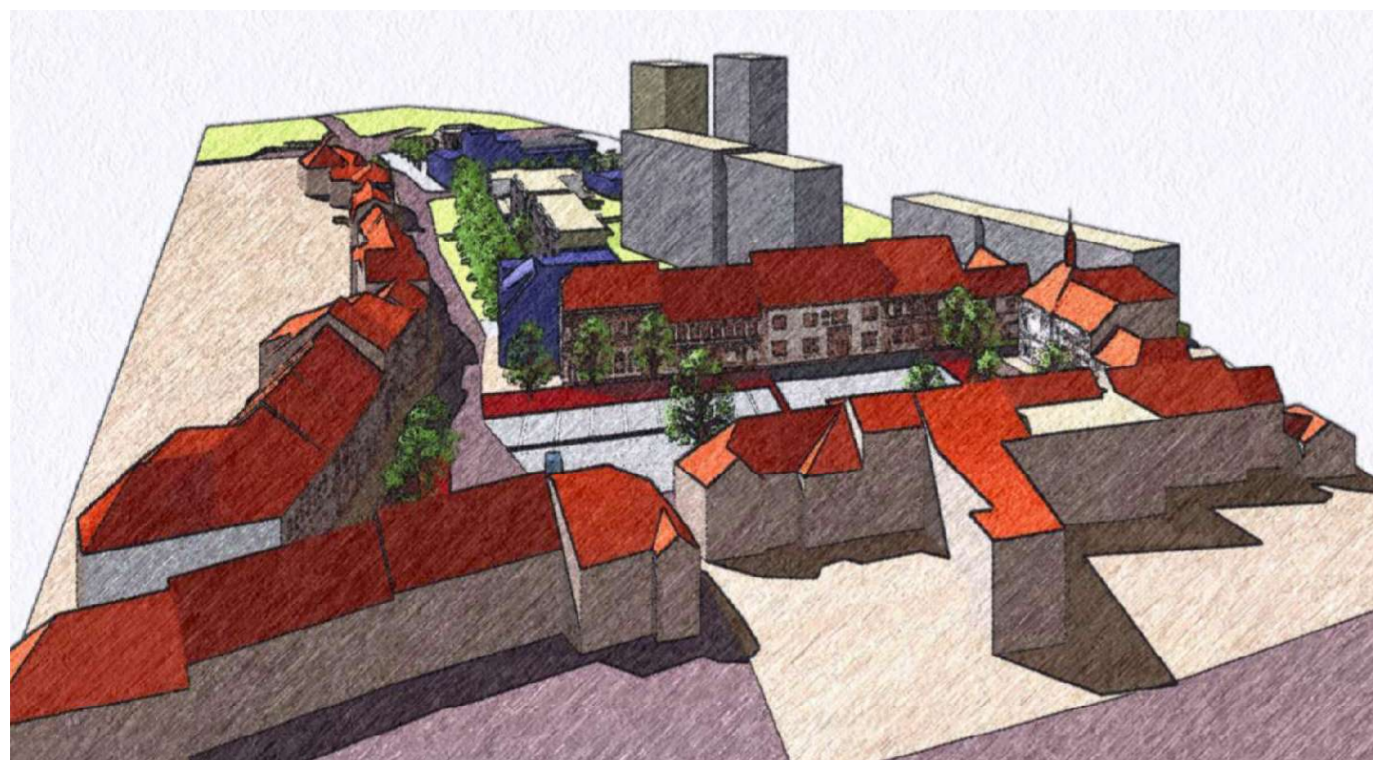
foto 3 - náměstí (pohled k radnici)



foto 4 - náměstí (pohled od radnice)

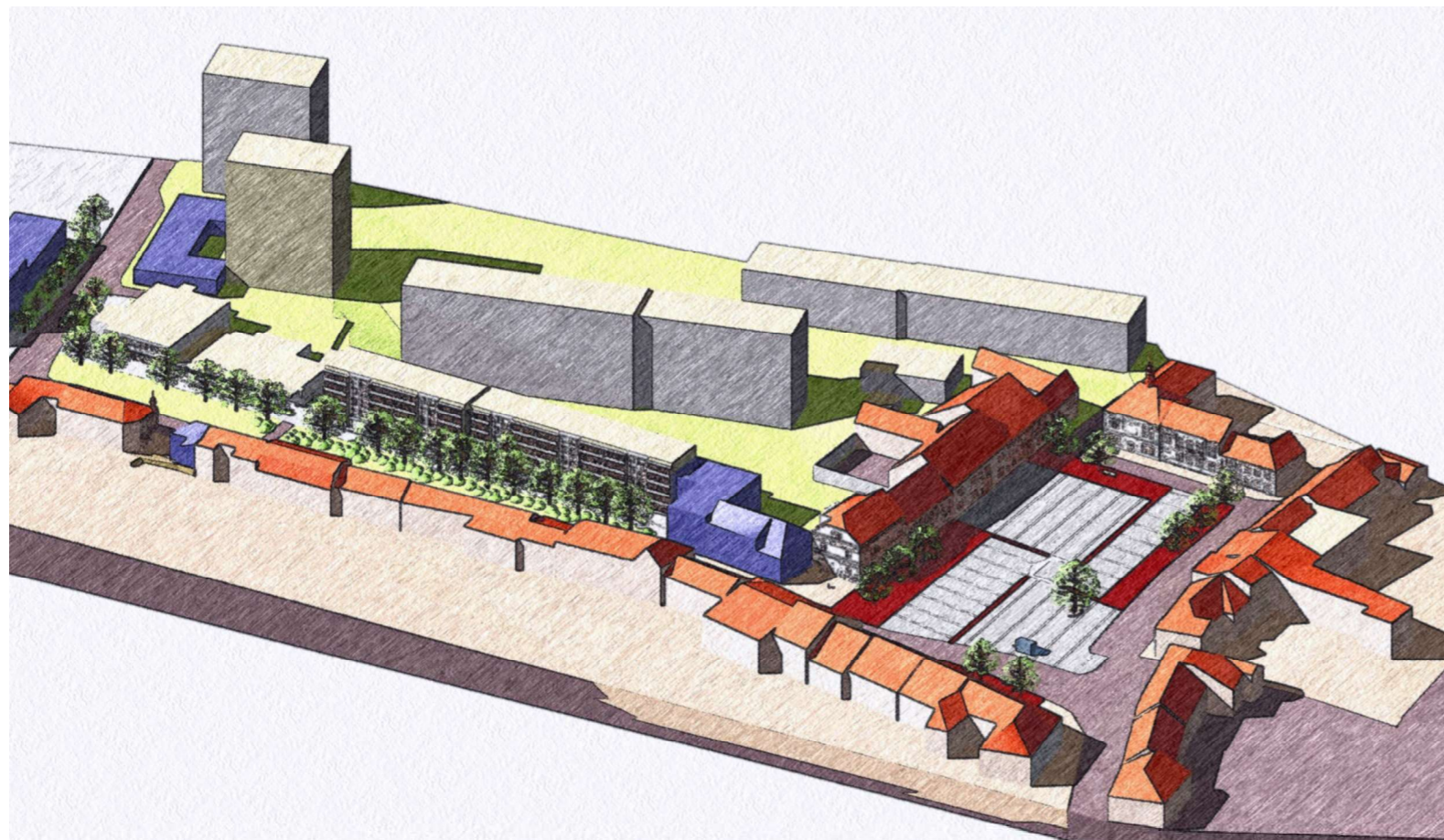


foto 2 - Pražská (pohled od náměstí)



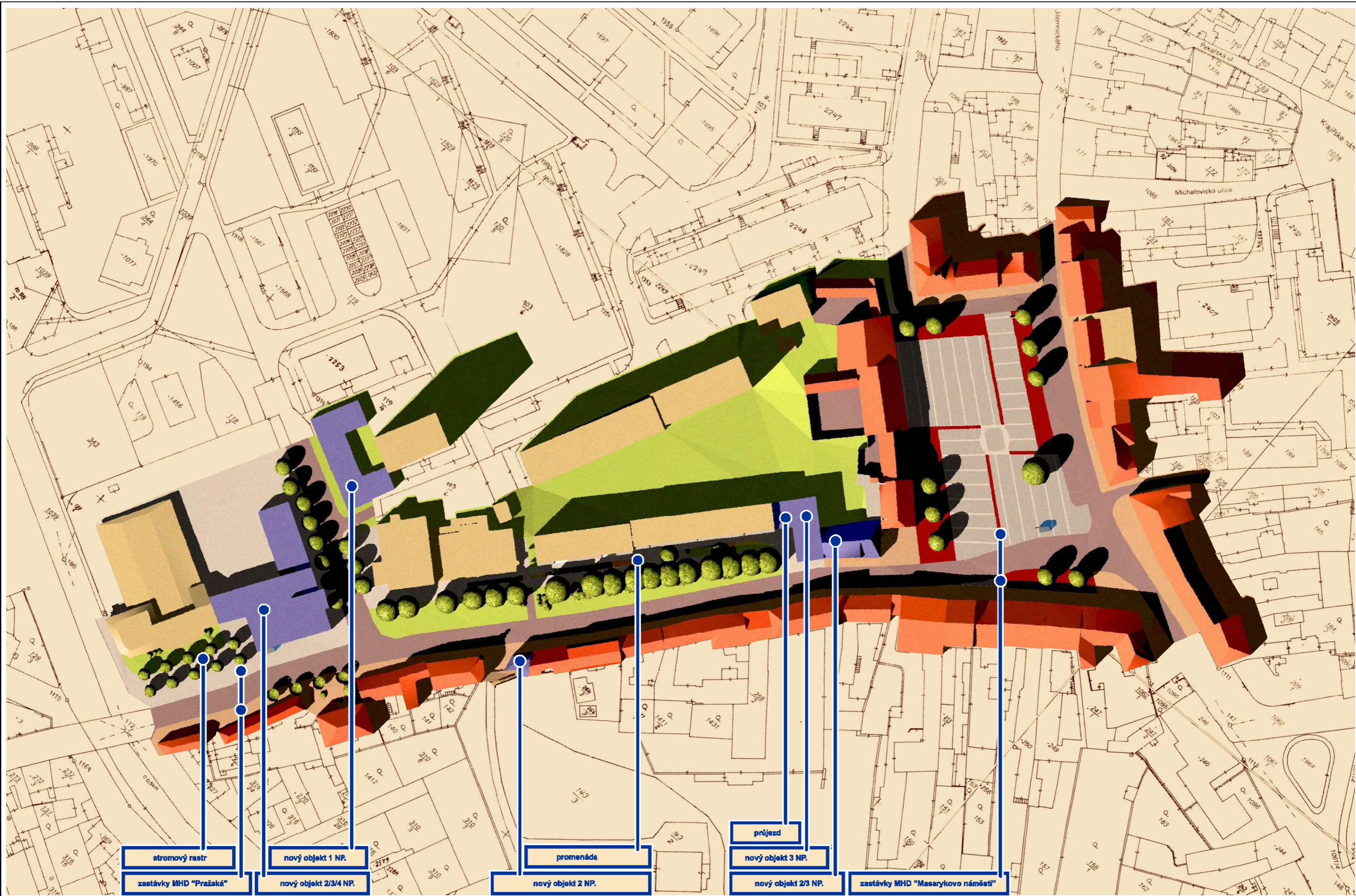
Návrh řešení obnovy Masarykova náměstí a dostavby Pražské ulice v Brandýse nad Labem

Návrh řešení náměstí - perspektivy a axonometrie 1



Návrh řešení obnovy Masarykova náměstí a dostavby Pražské ulice v Brandýse nad Labem

Návrh řešení náměstí - perspektivy a axonometrie 2



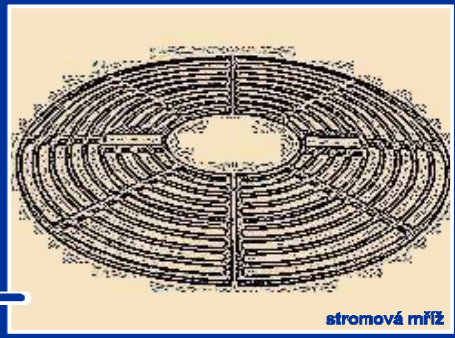
Návrh řešení obnovy Masarykova náměstí a dostavby Pražské ulice v Brandýse nad Labem

Funkční řešení prostorů - situace 1:500

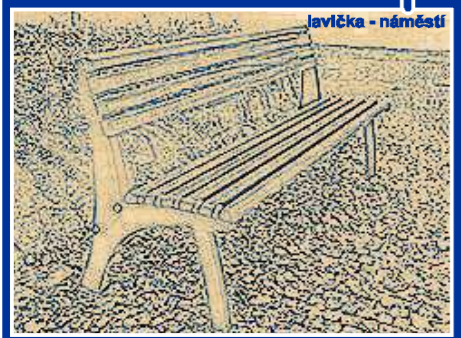


zastávka MHD 2

zastávka MHD 1



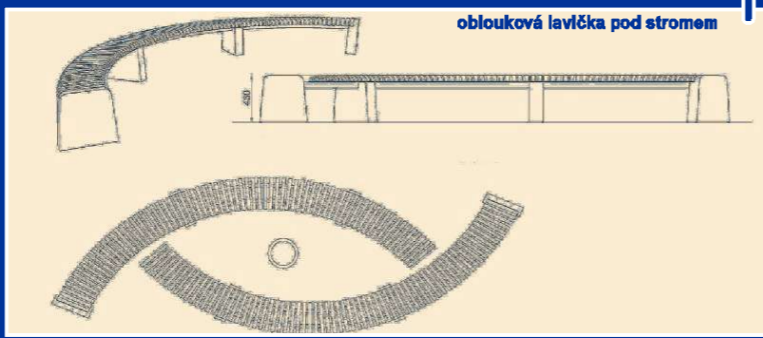
stromová mříž



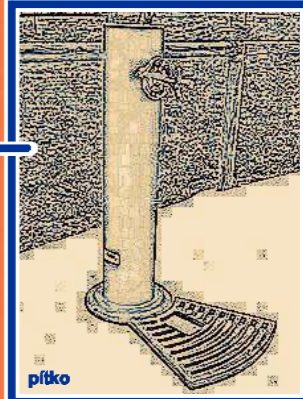
lavička - náměstí



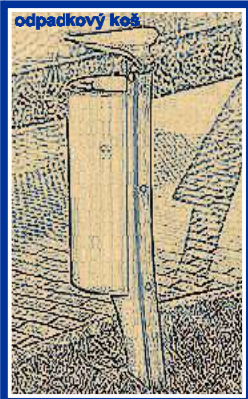
zahrazovací sloupek



oblouková lavička pod stromem



přítka



odpadkový koš