

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

NÁVRH SOUDOBÉ MĚSTSKÉ ČTVRTI V PROSTŘEDÍ HISTORICKÉHO MĚSTA.

DESIGN OF A CONTEMPORARY CITY DISTRICT IN THE ENVIRONMENT OF THE
HISTORIC CITY.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

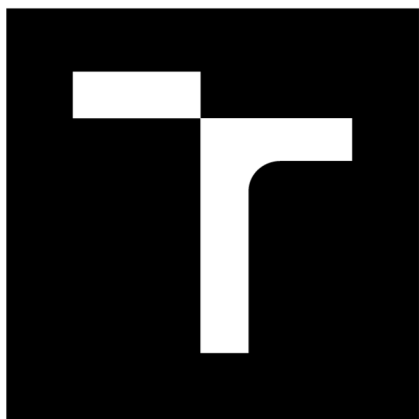
Bc. Karel Landa

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2022



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

**NÁVRH SOUDOBÉ MĚSTSKÉ ČTVRTI
V PROSTŘEDÍ HISTORICKÉHO MĚSTA.**

DESIGN OF A CONTEMPORARY CITY DISTRICT IN THE ENVIRONMENT OF THE
HISTORIC CITY.

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Karel Landa

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. JAN MÁJEK, Ph.D.

BRNO 2022



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

Studijní program	N0731P010002 Architektura a rozvoj sídel
Typ studijního programu	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
Specializace	Prostorové plánování
Pracoviště	Ústav architektury

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

Student	Bc. Karel Landa
Název	Návrh soudobé městské čtvrti v prostředí historického města.
Vedoucí práce	Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Datum zadání	30. 11. 2021
Datum odevzdání	20. 5. 2022

V Brně dne 30. 11. 2021

doc. Ing. arch. Juraj Dulenčín, Ph.D.
Vedoucí ústavu

prof. Ing. Miroslav Bajer, CSc.
Děkan Fakulty stavební VUT

PODKLADY A LITERATURA

Územně plánovací dokumentace řešeného města (ZÚR, ÚP, RP).

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy.

Architektura a současné město: texty o moderní a současné architektuře VI. Přeložil Kateřina PIETRASOVÁ, přeložil Jana TICHÁ, přeložil Alena VŠETEČKOVÁ. Praha: Zlatý řez, 2016. ISBN 978-80-88033-02-8.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012. ISBN 9788026020806.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 8085834790.

HRŮŽA, Jiří. Stavitelé měst. Praha: Agora, 2011. ISBN 9788086820088.

JACOBS, Jane. Ekonomie měst. Dolní Kounice: MOX NOX, 2012. ISBN 978-80-905064-1-1.

JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 9788026095583.

JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo: o krajině, urbanismu a architektuře. Praha: Ausdruck Books, 2013. Edice architektury. ISBN 978-80-260-5399-6.

KRIER, Léon. Architektura - volba nebo osud. Praha: Academia, 2001. ISBN 8020000127.

LYNCH, Kevin. Obraz města: The image of the city. Praha: Polygon, 2004. ISBN 8072730940.

SCHENK, Leonhard, Oliver FRITZ, Rolo FUTTERER a Markus NEPPL. Designing cities: basics, principles, projects. Basel: Birkhauser, [2013]. ISBN 978-3-0346-1325-5.

SITE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. Vydal: ÚÚR, Brno, 2012.

ŠÉPKA, Jan a Mirka TŮMOVÁ. Jak se dělá město. Praha: Prostor - architektura, interiér, design, 2015. ISBN 978-80-87064-15-3.

VALENA, Tomáš. Vztahy: o vazbě k místu v architektuře. Přeložil Petr KAŠKA. Praha: Zlatý řez, [2018]. ISBN 978-80-88033-05-9.

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Tématem diplomové práce je urbanistický návrh soudobé, resp. nadčasové městské struktury v řešeném historickém městském prostoru. Úkolem je prokázat průřezovou životaschopnost a celkovou udržitelnost navržené zástavby s důrazem na ekonomické, sociální a environmentální parametry. Bude navržen i odpovídající veřejný prostor (náměstí, třída, ulice) v této struktuře v podrobnějším zpracování.

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletaci podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se aktuální směrnici děkana č. 04/2019 Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na Fakultě stavební Vysokého učení technického v Brně vč. všech pozdějších dodatků a příloh.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A. DOKLADOVÁ ČÁST

B. URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě (s celkovým popisem navrženého řešení)

- urbanistická studie v úměrném měřítku a minimálním obsahu: Průzkumy a rozbor, výkres problémů, limitů, hodnot a záměrů, výkres širších územních vztahů, Hlavní výkres,

Koordinační situace, Charakteristické půdorysy (1PP, 1NP, Typické podlaží, Střechy),

Charakteristické řezy, Klíčové pohledy, Perspektivní pohledy (vizualizace), Urbanistický

detail v úměrném měřítku, Další grafické přílohy komplexně prokazující kvality navrženého řešení.

- úplný projekt ve formátu 2xA3 a 1xB1 a presentační plakát 700/1000mm.

C. MODEL v úměrném měřítku, USB flash disk nebo CD s dokumentací celého projektu

STRUKTURA DIPLOMOVÉ PRÁCE

VŠKP vypracujte a rozčleňte podle dále uvedené struktury:

1. Textová část závěrečné práce zpracovaná podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (povinná součást závěrečné práce).
2. Přílohy textové části závěrečné práce zpracované podle platné Směrnice VUT "Úprava, odevzdávání, a zveřejňování závěrečných prací" a platné Směrnice děkana "Úprava, odevzdávání a zveřejňování závěrečných prací na FAST VUT" (nepovinná součást závěrečné práce v případě, že přílohy nejsou součástí textové části závěrečné práce, ale textovou část doplňují).

Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Zadáním diplomové práce bylo vypracování návrhu nové městské struktury zakomponované do stávající historické části města, která v minulosti prošla značnými změnami kvůli budování průtahu pro možnost dopravy dílů a součástí do jaderné elektrárny Dukovany. Zároveň součástí zadání bylo vypracování návrhu nového autobusového nádraží namísto stávajícího předimenzovaného společně s jeho efektivním začleněním do struktury města. V rámci návrhu jsem vytvářel městské struktury aplikováním principů a zásad udaných historickou a rostlou zástavbou, které se přizpůsobily současným normativním požadavkům při hledání nového genia loci místa, které je vytvořeno znovu odkrytím Stařečského potoka, jenž byl zatrubněn při výstavbě průtahu a autobusového nádraží. Dalším cílem při návrhu bylo zlepšení celkové prostupnosti území vytvářením průchodů a nových stezek zkracující cesty hlavním a nejdůležitějším uživatelům města, jimiž jsou lidé.

KLÍČOVÁ SLOVA

Třebíč, Třebíčsko, město, urbanismus, městská struktura, autobusové nádraží, náměstí, ulice, městský blok, udržitelnost, cyklostezka, středověké město, terminál, železnice

ABSTRACT

The assignment of the diploma thesis was set to design new structure inside of historic city, which in the past went through major changes due to construction of main road leading through and dividing it to the 2 parts by creating a psychological barrier. This road was built mainly because of the construction of nuclear plant Dukovany to transit its part and component via this road. Simultaneously the thesis assignment was to design new bus station to replace existing one which is oversized from its completion and to incorporate this bus station to the life of the city. In my proposal I was creating the city structure by using principles set by historic structure of the city adapted to modern normative requirements while finding new genius loci of the area, which is in my proposal created by uncovering the Stařečka stream, which was hidden by construction of bus station. Next goal of the proposal was to improve possibility to walk faster through city by creating shortcuts and paths for the main and most important users of the city which are the people.

KEYWORDS

Třebíč, Třebíč region, city, urbanism, city structure, bus station, square, street, city block, sustainability, historic city, terminal, railway

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Karel Landa *Návrh soudobé městské čtvrti v prostředí historického města..* Brno, 2022. 31s., 86 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Jan Májek, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Návrh soudobé městské čtvrti v prostředí historického města.* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 17. 5. 2022

Bc. Karel Landa
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Návrh soudobé městské čtvrti v prostředí historického města.* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 17. 5. 2022

Bc. Karel Landa
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Tímto bych chtěl poděkovat především mému vedoucímu práce, panu Ing. arch. Janu Májkovi, Ph. D. za věcné rady k návrhu a obohacování o nové poznatky v rámci navrhování města. Také děkuji panu Ing. Martinu Smělému, Ph. D. a panu Ing. Janu Tichému za jejich rady v oblasti návrhu dopravního řešení. V neposlední řadě bych chtěl poděkovat své rodině a svým blízkým přátelům za jejich chvíle strávené se mnou, které vždy pomohly pročistit hlavu a umožnili tak průchod nových a svěžích myšlenek.

V Brně dne 17. 5. 2022

Bc. Karel Landa
autor práce

OBSAH

- a) Titulní listopad
- b) Zadání VŠKP
- c) Abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) Bibliografická citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- e) Prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP
- f) Prohlášení autora o původnosti práce
- g) Poděkování
- h) Obsah
- i) Úvod
- j) Vlastní text práce
- k) Závěr
- l) Seznam použitých zdrojů
- m) Seznam použitých zkratk a symbolů
- n) Seznam příloh

ÚVOD

Diplomová práce se zabývá z důvodu zvoleného řešení dvěma územími ve městě Třebíč a tyto území následně propojuje cyklostezkou pro zlepšení osobní neautomobilové dopravy ve městě.

První řešení se nachází v těsné blízkosti historického centra města u Karlova náměstí, v oblasti historicky nazývané Stařečka, a druhé území je situováno u železniční stanice a přestupního terminálu autobusů Třebíč.

V rámci této práce jsem na základě analýz zhodnotil, že stávající autobusové nádraží je možné přesunout právě k železniční stanici a uvolnit tak rozvoj nové struktury ve Stařečce, která bude již na schwarzplanu jasně definovat prostory, jako jsou ulice, náměstí při jednoduchém rozdělení na veřejné a soukromé plochy.

Samotný návrh poté vychází ze základní myšlenky odkrytí Stařečského potoka a vytváření prostorů okolo něj, který vytvoří doplňující prostor ke Karlovu náměstí a rozšíří tak atraktivitu území společně s dalšími částmi návrhu.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Diplomová práce řeší území vyznačené v přílohách této práce. Jedná se o plochy definované řekou Jihlavou, která území ohraničuje ze severu, dále návrším Hadlíz na západě po ulici Sucheniova a hraničící budovy úřadu práce a objektu České průmyslové zdravotní pojišťovny, ZŠ T.G. Masaryka, městským kulturním střediskem (Fórum) a Divadlem Pasáž z jižní strany. Východní část území je lemována budovou pozemkového úřadu a gymnázia Třebíč, odkud se pomyslná linie vrací zpět k řece Jihlavě podél domů OC na Komenského náměstí přes ulici 9. května.

Druhé řešené území je vymezeno ulicemi Riegrova (z jihu) a Eliščina (sever). Západní linie je tvořena na pomezí výpravní budovy českých drah.

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. ŠIRŠÍ VZTAHY

Město Třebíč je po Jihlavě (krajské město) druhým největším městem v kraji Vysočina, kdy působí jako Okresní město a obec s rozšířenou působností (ORP), jehož hranice je společná s hranicemi kraje Vysočina a Jihomoravského. Je lokalizováno v jihovýchodní části kraje.

Třebíč je známá především pro své památky UNESCO (Bazilika sv. Prokopa, Židovská čtvrť a Židovský hřbitov), které jsou pro město důležitými součástmi jako cíle turistů, ale zároveň díky své působnosti jako ORP je cílem obyvatelů spádových obcí pro vyřizování právních náležitostí.

Politika územního rozvoje

V rámci celorepublikového měřítka a plánů Politiky územního rozvoje (PÚR) lze vyčíst, že Třebíč je na hranici rozvojové osy Praha-Jihlava-Brno (OS5), která sleduje vedení dálnice D1 a jejím cílem je provést dostatečné napojení obcí na tuto síť. Třebíč je již však příliš daleko a přímé napojení na dálnici prozatím chybí.

Jelikož návrh je rozvržen na delší časové období a je podmíněn také výstavbou obchvatu okolo města z důvodu budování nového bloku jaderné elektrárny Dukovany (JED), je možné se domnívat, že PÚR bude při budoucích projednáváních rozšířena o další rozvojové osy, jež jedna z nich by mohla být osa České Budějovice – Jindřichův Hradec – Telč – Třebíč – Brno, tedy města, která mají svou nezaměnitelnou historickou podobu a jsou vyhledávanými turistickými cíli. K tomuto se zároveň váže zásadní otázka turistického ruchu, jelikož většina (zahraničních) turistů ukončí svou pouť v Telči a do Třebíče, ačkoliv nabízí hned 3 památky Světového dědictví UNESCO, již nezavítají a tato navržená rozvojová osa by mohla městu výrazně pomoci.

Dopravní napojení na okolní a významné obce

Z podstaty zadání práce (návrhu autobusového nádraží) je nutné se také zaměřit na samotné fungování dopravy v celém kraji Vysočina, které lze v rámci

celorepublikového kontextu přiřadit k nejhorším, jelikož zde nefunguje žádný integrovaný dopravní systém, který by řídil spoje a návaznosti hromadné dopravy, tedy vlaků a autobusů, což činí cestování po kraji mimo osobní dopravu velice nepohodlné, a pokud se nejedná o přímý spoj, mohou se jednotlivé cesty mezi obcemi prodloužit i o hodiny, kvůli čekání na navazující spoj.

Pro město Třebíč je v rámci dopravního napojení důležitý spoj směrem na východ do Brna, kde dojíždějí, pokud se dopravují osobní formou dopravy, mohou zvolit mezi trasou po silnici I/23, která vede přes Náměšť nad Oslavou a pokračuje dále k Rosicím u Brna, kde se napojuje na dálnici D1, nebo se mohou na dálnici napojit dříve, a to u Velkého Meziříčí. Obě cesty jsou časově srovnatelné a rozdíl se projevuje především dle aktuální dopravní situace na zmíněných komunikacích.

Do Brna se lze dopravit také snadno hromadnou dopravou, a to konkrétně vlakovým spojem Brno – Plzeň, který má stálé spoje co 1 hodinu a cesta do Brna je ještě rychlejší než osobním automobilem. Stejným spojem v opačném směru se lze mimo Plzeň dopravit také do Českých Budějovic, kde však nevýhodou je, že železniční trať se nachází mimo hlavní koridor železnic a železnice ještě v rámci kraje mění směr na Jihlavu a namísto přímého propojení zdlouhavě objíždí půl republiky.

V rámci osobní dopravy a možnosti cesty do hlavního města Prahy opět lze započítat relativně rychlé napojení na dálnici D1, avšak kde spojení značně vázne je hromadná doprava, kde vlakem se cesta téměř nevyplatí a autobusové spoje vyžadují minimálně jeden přestup (Velké Meziříčí/Jihlava).

Velká část obyvatel nejen Třebíče, ale i sousedních měst včetně krajského města Jihlavy se dopravuje za prací do jaderné elektrárny Dukovany, do které se z Třebíče jede směrem na Náměšť nad Oslavou a odtud se sjíždí ze silnice I/23.

V rámci cyklistické dopravy stojí za zmínku fungující mezinárodní trasa Jihlava – Raabs (Rakousko), která ve své 2. třetině vede přímo skrz centrum Třebíče podél řeky Jihlavy a cyklisti tak zajíždí přímo do srdce města a část své trasy má společnou s velkým městským okruhem, který však na mnoha místech se kříží s dopravou automobilovou a cyklistům tak znepříjemňuje jejich cestu.

Místní části města Třebíč

Třebíč je jako město rozděleno na jednotlivé místní části. Historické jádro je tvořeno částmi Vnitřní město, Podkláštěří a Zámostí (Židovská čtvrť), které sousedí s částí Týn. Dalšími částmi jsou Borovina, Slavice, Jejkov, Nové Město, Ptáčov, Nové Dvory, Pocoucov, Budíkovice, Raceřovice, Sokolí a Řípov.

2.2. HISTORIE

Třebíč se jako město rozvíjelo od svého počátku především v údolí řeky Jihlavy v místě, kde dnešní Stařečský potok ústí do řeky, kde bylo křížení dvou významných obchodních cest ze všech hlavních světových stran.

V tomto místě byl založen benediktínský klášter, který se datuje až do roku 1101, na jehož místě dnes stojí bazilika sv. Prokopa a přilehlého zámku Třebíč.

Čím Třebíč vynikala je rozhodně velikost Karlova náměstí, které dodnes patří k největším v ČR.

Jelikož jako i ve zbytku světa bylo dominantní křesťanství, židovská obec na severním břehu Jihlavy byla omezována ve svých právech a možnostech rozšiřovat zastavěné území, ale po nějakém čase začal mezi dvěma tábory začínat smír a židé získávali postupně práva běžná i pro křesťany. I z tohoto důvodu je dnešní židovská čtvrt součástí světového dědictví UNESCO.

Zásadními milníky pro rozvoj města byly léta 1886, kdy byla uvedena do provozu železniční trať vedoucí z Brna do Jihlavy. To usnadnilo dojíždění nejen do těchto destinací, ale také přírůstek obyvatelstva s rozvojem města směrem na jih, jejíž struktura je před zahájením výstavby panelových sídlišť převážně blokového charakteru tvořeného řadovými domy, ale někdy i bytovými objekty.

Největší rozvoj ve sledovaném údaji zastavěné plochy města, tak i do počtu obyvatel nastává s výstavbou jaderné elektrárny Dukovany (JED) a související s výstavbou panelových sídlišť, která jsou často umístěna na vrcholcích místních kopců a značně tak zhoršují výhledy z centra. Zároveň v této době dochází pro účely zlepšení dopravních podmínek k vybudování průtahu městem a zbourání rozsáhlé plochy historické části Stařečka a nahrazení autobusovým nádražím, jenž je součástí této diplomové práce.

Přelom milénia je následován uvolněním politické situace ve státě a výstavbou solitérních rodinných domů na straně jedné a velkých halových a výrobních objektů na straně druhé, což v zásadě pokračuje dodnes především v jižní části města.

Historie území Stařečka

Pokud se detailněji zaměříme na vývoj městské části Stařečka, ve které se nachází řešené území této práce, mezi lety 1974 a 1983 došlo k velkému zásahu do struktury města.

Hlavním záměrem tohoto zásahu bylo vytvoření průtahu městem pro usnadnění průjezdu tranzitní dopravy, čehož bylo dosaženo zbouráním několika historických domů v části zvané jako Stařečka. Tento průtah je tvořen dnešními ulicemi Sucheniova a Bráfova tř. a v místě Komenského náměstí je křižovatka s ulicí 9. května. Namísto zbouraných objektů byly postaveny nové objekty, které jsou dnes jako obchodní centra ve východní části Komenského náměstí. Nejpodstatnější částí pro návrh je, že došlo k zatrubnění Stařečského potoka již od Libušina údolí, což vedlo k ochuzení města o kvalitní prostory v jeho okolí.

Všechny tyto změny změnilly tvář historické části města, která v očích místních občanů měla větší hodnotu než Židovská čtvrt, jenž se nachází na opačné straně břehu.

Demografický vývoj

Z demografického vývoje lze vyčíst, že v zásadě do 21. století stoupá s rozšiřováním města o novou zástavbu. Největší nárůst obyvatel nastává v letech 1980-1982, kdy jaderná elektrárna Dukovany již byla ve výstavbě a současně se stavěly nová panelová sídliště. Během pár let město Třebíč mělo téměř 2x více obyvatel.

Na přelomu milénia dochází k postupnému úbytku obyvatel z důvodu migrace lidí do okolních obcí, což vede také ke stárnutí obyvatelstva.

Výhledově lze předpokládat, že výstavba 5. bloku JEDu přivede do města nové občany, ačkoliv nárůst nebude tak výrazný, jako tomu bylo před půl stoletím.

2.3. DOPRAVA

Jižní obchvat města

Město Třebíč má kvůli plánované výstavbě 5. bloku jaderné elektrárny Dukovany schválenou výstavbu obchvatu vedeného jižně od města. Je to především z toho důvodu, neboť přes Třebíč se bude převážet významná část součástí techniky do JED.

Z dopravního modelu, jenž má město vypracován, lze vidět základní komunikační síť města a které z těchto komunikací jsou nejvíce frekventovány. Po dokončení obchvatu ukazuje dopravní model, že ulice uvnitř města budou od automobilové, a především tranzitní dopravy uvolněny, nicméně řidiči přijíždějící ze směru Jihlava budou nadále využívat ulici 9. května. Z ní je nejrychlejší cesta na plánovaný obchvat po Bráfově tř. a dále směrem na ul. Spojovací nebo Brněnskou.

Nejdůležitějším poznatkem z této analýzy je, že hlavní směr tranzitní dopravy, která bude nadále projíždět skrz centrum, se změní právě na ulice 9. května, východní část ul. Sucheniova a dále Bráfova tř.

Sčítání dopravy

Město si nechalo zpracovat studii dopravy ve městě, ve které je mimo jiné uvedeno i sčítání dopravy ve městě. Z toho vyplývá, že nejvíce dopravně zatížena ulice je Sportovní (17 563 aut/den), do které směřuje průtah městem a která dnes svým způsobem funguje jako „mini obchvat“ města a odklání hlavní směr Západ-Východ mimo ulici Brněnská, která vede do historického jádra města. Dalšími nejvíce vytíženými ulicemi ve městě jsou ulice Bráfova tř. a Sucheniova, které se spojují na Masarykově náměstí s ulicí 9. května a jsou nedílnou součástí řešeného území.

Ačkoliv z předchozího bodu analýzy historie vychází, že zásah do území Stařečky a zbourání většiny původní struktury mělo za následek nenávratnou škodu pro město, lze tomuto kontrovat, že průtah umožnil další rozvoj města, neboť doprava by v původní struktuře kolabovala kvůli jejím nedostačujícím parametrům, i přesto však dále platí, že průtah tvořený ulicemi Sucheniova a Bráfovou tř. vytváří

ve městě psychickou bariéru a nehostinné prostředí pro člověka jako hlavního uživatele města.

Pro návrh tedy bude dále obecně platit, že se počítá s výstavbou jižního obchvatu, aby mohly být zmiňované ulice zredukovány co se týče parametrů pro automobilovou dopravu a mohly tak být přeměny na živoucí městské třídy s přidaným prostorem pro lidi, cyklisty a zeleň.

Vytíženost a velikost stávajícího AN

Stávající AN je nejvíce vytížené v ranních hodinách mezi časy 7:20 - 7:25 a 7:25 - 7:30, kde v obou případech se na AN prostřídá 10 spojů, nicméně autobusů samotných je méně, jelikož některé linky v čase na AN končí a současně se mění na další, které pokračují jinou trasou.

Současný počet nástupišť na AN je 19, což je podstatně více, než AN potřebuje a již v současném stavu by byl terminál u železniční stanice schopen při správném přeorganizování spojů přejmout funkci hlavního AN ve městě. Nicméně z interních dokumentů města vyplývá, že Třebíč se bude pokoušet nahradit nedostatky kraje a zřídit lokální integrovaný systém pro okolní obce, aby provázanost spojů byla kvalitní a lze tak počítat s mírným navýšením spojů směřujících na AN Třebíč. I v tomto případě platí, že je potřeba správně nastavit časy příjezdů a odjezdů jednotlivých linek, aby AN bylo co nejefektivnější.

Srovnáním velikostí autobusových nádraží z dalších měst (Praha, Brno a Litomyšl) můžeme vidět neefektivitu obou hlavních uzlů, které Třebíč má (autobusové nádraží a terminál u žel. stanice). Na místě je především srovnání s Litomyšlí, která je měřítkem nejbližší Třebíči a při téměř tříčtvrtěčné ploše (0,34 ha) má o 2 stanoviště více než terminál (0,48 ha). Zároveň Litomyšl má v přímém sousedství příjemný park, který zpříjemňuje čekání lidí na jejich spoj.

2.4. FUNKCE, OBČANSKÁ VYBAVENOST

Z hlediska celého města lze vyzorovat zpětně i historický vývoj jednotlivých částí. Zatímco centrum města je smíšené a z hlediska využívání odpovídá dnešním požadavkům, tedy rozvrstvení funkcí po velké ploše, okolní části (s výjimkou centra Týna a relativně nově také Boroviny) jsou ostatní části převážně monofunkcemi bydlení, do kterých vstupují veřejné instituce, jako jsou školy. Dalšími monofunkčními částmi města jsou průmyslová a obchodní zóna na jihu města, tzv. Stopshop. Tyto části vítají příjezdějí z jihu a mohou tak jednoduše kazit první dojem z města při pohledu na objekty mimo lidské měřítko.

Jedno z řešených území se nachází v centru a na tuto smíšenou strukturu lze navázat a doplnit další potřebné instituce, které městu chybí. Druhé řešené území částečně zasahuje do oblasti Horka-Domky, která má blokovou strukturu s funkcí bydlení, avšak v 2. pol. 20. století byla doplněna o typické objekty této doby, soukromé

garáže. Jejich plocha lze využít mnoha způsoby a návrh této práce jedno z mnoha nabízí.

Spádovost MŠ

Aktuálním problémem celé Třebíče je nedostatek Mateřských škol, které jsou na limitu svých kapacit. Situace se navíc liší v rámci místních částí, kde například v Borovině jsou MŠ 4, ale v samotném historickém centru města, které hustotou obyvatelstva patří mezi více osídlené, je MŠ pouze 1 (MŠ Kaštánek), která svou velikostí nemůže pojmout poptávku z této oblasti. Z toho důvodu dochází k tomu, že rodiče jsou nuceni své děti odvézt do okolních obcí a zvyšují se tak nároky na dopravní kapacity města v samotném centru.

Z tohoto vyplývá, že navrhovaná zástavba by měla v návrhu zakomponovat MŠ, která minimálně bude schopna nabídnout dostatečnou kapacitu obyvatelům, kteří budou v rámci nové zástavby bydlet. Jelikož se jedná o novou strukturu, kapacita by mohla být navýšena, aby nová MŠ byla schopna zajistit dostatečné kapacity i pro přilehlé části města a dále tak snížit nároky na automobilovou dopravu.

Vybavenost v řešeném území

Při bližším zkoumání řešeného území, jaké hlavní funkce se v okolí nachází zjistíme, že většina funkcí se nachází především v místech historického centra jak na jižním, tak i na severním břehu řeky Jihlavy.

Navazující na předešlou část s mateřskými školami, se vzdělávacími institucemi je již situace o něco lepší, kde jak ZŠ, tak SŠ jsou především v centru, následně ZŠ jsou rovnoměrně rozmístěny v rámci města pojímající určitou spádovou oblast. Přitom koncentrace SŠ je zřejmá jižně od Karlova náměstí, kde se nachází Gymnázium (Masarykovo náměstí) a SOŠ Hotelová. V budově bývalého kláštera je katolické gymnázium. Toto uskupení škol je významným cílem především adolescentů, kteří dojíždí do SŠ a navštěvují jednu z uvedených.

I část kulturních zařízení je rozmístěna především v samotném centru, kde významnou roli zaujímá budova Kongresového centra Pasáž na jižní straně Masarykova náměstí, která v sobě obsahuje divadlo a kino. Hned vedle ní dále stojí budova Fóra (bývalá budova shromáždění OV), která dnes slouží pro pořádání společenských událostí.

Další kategorií je vybavenost restauračních zařízení, kde se rozložení opět opakuje především v centru a směrem k okrajům města výrazně řídne. To souvisí především s turistickým ruchem a dojížděním lidí za prací do Třebíče.

Poslední kategorií jsou rekreační aktivity, které jsou jako jediné více vzdálené od centra než zbylé funkce, nicméně stále dostatečně blízko. Jedná se především o zimní stadion klubu SK Horácká Slavia Třebíč a sportovní areál L. Pokorného na hranici Libušina údolí a železnice.

Shrnutí

Z analýzy občanské vybavenosti vyplývá, že historické centrum a především Karlovo náměstí funguje tak, jak by se ve městě očekávalo, tedy nabízí dostatečné množství občanské vybavenosti (školy, divadla, obchody, veřejné instituce a další), zatímco ostatní městské části jsou převážně monofunkční.

Celá tato problematika je postupně prohlubována s tím, jak se staví čím dál větší obchodní centra, která v sobě koncentrují objekty pro nakupování veškerého zboží, které je dostupné na trhu a tím poté odstraňují konkurenci v podobě malých a středních podniků v městské struktuře.

Největšími obchodními centry v rámci města jsou Stopshop na jihu, který je vrcholnou podobou těchto struktur a sám má 2 hlavní nedostatky. Prvním je vzdálenost a především bezpečná dostupnost pro pěší, kde ani jedna nevyhovuje. Druhým problémem je především monofunkce, kdy v noci se z celého areálu stává opuštěná plocha bez využití.

Samotné městské části mají stále menší a střední obchody zajišťující základní potřeby pro život, především pak potraviny. V tomto ohledu je na tom co do počtu nejlépe část Horka-Domky, avšak v kombinaci s počtem obyvatel se toto srovnání zhoršuje.

V ostatních městských částech ve své podstatě chybí místo, kam by lidé vyrazili a veškerá veřejná prostranství tak slouží pouze jako místa pro cíle, kterými jsou především Karlovo náměstí a blízké okolí nebo Židovská čtvrť. Výjimkou z pravidla je část Borovina, kde bývalý průmyslový areál je postupně revitalizován a rekonverzován ve společenské centrum a oživuje tak proud lidí do této lokality docházejících.

2.5. ZELEŇ, VODA A PĚŠÍ

Díky svému velmi členitému terénu nabízí Třebíč rozsáhlé plochy zeleně, které se prolínají městem a zkracují tak psychicky docházkové vzdálenosti, neboť zeleň slouží jako přirozený přechod mezi různými strukturami města. A znovu právě díky terénu, ve všech případech protýká těmito údolími potok nebo řeka, které přidávají těmto prostorům ještě více kvality.

Mezi hlavní vodní plochu v Třebíči se řadí řeka Jihlava, která si dodnes udržela svůj přirozený meandrující tvar plynule protékající městem. Co se naopak udržet nepodařilo kvůli značnému ohrožení povodněmi je přístup a využití této řeky v užším centru města.

Do řeky Jihlavy ústí 2 další potoky, jeden ze severu (Týnský) a druhý z jihu (Stařečský). Oba protékají hlubokým údolím, které je nehostinné pro stavební zásahy a vytvářejí kolem sebe zelená údolí (Týnské a Libušino).

Týnské údolí je velmi často využíváno kvůli stavu MHD ve městě, kde pro obyvatele je mnohdy snazší zvolit trasu pěšky z návrší kopců, na kterých jsou panelová sídliště,

a zkrátit si tak cestu mnohdy i o více než 10 minut do institucí, které se nachází v centru města.

Libušino údolí má oproti Týnskému více přírodní/lesní charakter a slouží především jako cíle vycházkových nebo sportovních aktivit, i tak ale může posloužit jako příjemnější propojení lokality Borovina a Horka Domky. Plánovaný obchvat sice prochází skrz toto území, ale je veden na mostové konstrukci, která po dokončení nebude využívání údolí nijak ovlivňovat.

Dalším významnou zelenou plochou jsou Máchovy sady pod nemocnicí, které jsou často využívány jako pěší trasa pro uživatele středních škol, kteří tudy chodí z vlakového nádraží

Vzdálenosti AN a terminálu do centra

Zkoumáním dvou hlavních stanovišť autobusů, AN a terminálu u žel. stanice, v rámci polohy vůči zbytku města zjistíme, že obě polohy mají do centra města (na Karlovo náměstí) téměř totožnou dobu docházky pěšky. Toto je pravda především, pokud jdeme směrem do centra. Jakmile jdeme z centra k terminálu, situace se částečně zhoršuje kvůli členitému terénu, který je potřeba překonat. Stávající stav navíc neumožňuje příjemnou cestu pro imobilní občany, kteří musí jít delší trasou.

Nicméně po zahrnutí údajů ze sledování, kdo nejvíce využívá autobusovou dopravu, lze tento faktor téměř vyloučit, neboť jsou to adolescenti, kteří dojíždí do školy, co využívají hromadnou dopravu v rámci Třebíče nejvíce.

Zamýšlený přesun AN na terminál navíc dává logiku také dále, pokud započítáme neoficiální snahu města zlepšit navazování spojů hromadné dopravy (vlaků a autobusů) mezi spádovými obcemi kvůli absenci kvalitního integrovaného kraje. Přesunem tedy dojde ke zjednodušení přesunu z autobusu na vlak (nebo naopak) a podpoření této iniciativy města zlepšit vztahy ve svém širším okolí.

Shrnutí

Cílem analýzy pěších je především vyzorovat, kudy lidé chodí za různými cíli. Cíle jsou především samotném centru, kde se nachází většina občanské vybavenosti města a nejvíce možností aktivit obecně.

Pokud vyloučíme východní část města, většina stezek prochází skrze řešené území a lze se obrátit zpět k analýze historie, kde lze vyzorovat, že pomyslné centrum Stařečky je přibližně v místě stávající výpravní budovy AN, která stojí na zatrubněném Stařečském potoce.

Současně, související také s dopravou a s úvahami přesunu AN k železniční stanici můžeme vyčíst, že docházková vzdálenost z obou míst do centra samotného je podobná. Při započtení, že nejvíce jsou autobusy využívány adolescenty dojíždějícími do středních škol, poloha železniční stanice je pro docházku o pár minut chůze rychlejší, především pak ke katolickému gymnáziu.

Zároveň, řešené území Stařečky se nachází v těsné blízkosti k Libušinu údolí, které je často cestou obyvatel a přirozená cesta do něj vede skrze podchod z ulice V. Nezvala pod ulicí Sucheniova. Lidé tak mohou být snadno navedeni do nové struktury, která je součástí této práce.

Jak lze vypožorovat z přiložených fotografií, veškeré části zeleně jsou odlišně od předchozí a vytvářejí tak různorodou škálu možností pro obyvatele přímo uprostřed města, bez nutnosti vyjíždět mimo město pro tyto typy vycházek/projížděk.

2.6. MORFOLOGIE A DOMINANTY MĚSTA

Při prozkoumání morfologie Třebíče zjistíme, že terén je velmi členitý a v jednotlivých údolích protékají vodní toky, kolem kterých se následně line také zeleň.

Tento terén přirozeně dává vzniknout dominantám, které město nabízí, mezi které se již od středověku řadí bazilika sv. Prokopa a také kostel sv. Martina. Především kostelní věž je viditelná i v průhledech ulicemi, díky své měděné střeše a výšce 75 metrů.

Tyto 2 historické dominanty města jsou doplněny ještě k protestantským kostelům sv. Václava a Ludmily a také katolickým kostelem na východě, jehož bývalý klášter dnes slouží jako gymnázium. Tyto dominanty jsou následně ještě doplněny průmyslovými areály uvnitř města, které i přes svou vysokou podlažnost jsou maskovány přilehlým terénem a nenarušují tak zbylé pohledy na již zmíněné.

Mezi pozitivně vnímané dominanty patří také mlýn, který byl v nedávné době zrekonstruován a nachází se na severozápadní části Libušina údolí a lze jej v současné době spatřit i z centra města.

Na opačném konci vnímání jsou panelová sídliště, která jsou vidět především při pohledech z kopců (např. Strážná hora nebo Masarykova vyhlídka). Ačkoliv situace není zcela vážná, především v jarních a letních měsících, kdy tyto kapacity jsou maskovány zelení, která je obklopuje, nicméně při opadaném listí ze stromů v měsících podzimních a zimních se při těchto pohledech ukazují v celém svém objemu.

Díky svému velmi členitému terénu, který je definován řekou Jihlavou a Stařečským a Týnským potokem v rámci území města, je možné vypožorovat, že zatímco v rovinných částech města (historické centrum, Horka Domky, Týn a další) je výška zástavby většinou 2, maximálně 3podlažní, v místech, kde terén téměř strmě stoupá jsou objekty, které jsou i 5podlažní. Je tomu dáno tím, že terén maskuje jejich kapacit a objekty v nižších částech si při výstavbě mohl dovolit přidat o podlaží navíc. Tento jev jde velmi dobře vidět u objektů podél ulice Bráfova třída směrem na sever.

Co ovšem narušilo tuto strukturu jsou panelová sídliště, která byla umístěna na vrcholcích kopců a ať už při pohledech z údolí, tedy náměstí, nebo při pohledech přes město z protějších kopců, tyto panelové objekty působí jako dominanty, které však nejsou tak vkusné, jako například bazilika sv. Prokopa nebo věž kostela sv. Martina. Avšak co se v tomto ohledu dá považovat za pozitivní stránku, je to, že panelová sídliště mají ve většině případech již revitalizovanou vnější obálku a jako celek nedochází k výraznému rušení, kde barevnost fasád je vcelku sjednocená a nenachází se zde tedy žádné křiklavé barvy.

Nově vznikající zástavba v rozvojových částech města je většinou charakteru solitérních nebo řadových rodinných domů. Nejnovější jsou řadové domy ve východní části města.

2.7. STUKTURY MĚSTA

Celá Třebíč lze rozdělit na 6 druhů zástavby, kde některé jsou jasně definovány v rámci historického vývoje města, a některé „prorůstají“ do jiného typu.

Základní je rostlá struktura historického jádra samotné Třebíče a taktéž rostlá struktura vesnického charakteru v místní části Týn, kde dodnes existuje prostor návsi, který však samotný účel již zcela neposkytuje.

Druhou historicky nejstarší vrstvou je bloková struktura převážně jižní části města, která je tvořena blíže k centru 1-2 podlažními objekty rodinných domů a na jihu výjimečně objekty bytovými.

Svým způsobem unikátní je vrstva, která v Třebíči byla zachována v části Borovina, kde se nachází výstavba rodinných domů v Baťově stylu přeneseném ze Zlína, avšak již se, ve většině případech, nepodařilo zachovat její ráz změnou fasád za klasické omítky.

Tyto 2 vrstvy struktury byly aplikovány i po 2. světové válce, ale s nástupem nového režimu se začala ujímat výstavba panelových sídlišť. Mimo ta však byly stavěny i řadové domy typického charakteru své doby, které jsou dnes raženy v horní půlce kvalitního bydlení v Třebíči a jsou vyhledávanou lokalitou pro bydlení.

Posledními a nejmladšími vrstvami jsou solitérní domy a halové objekty z přelomu milénia. Významná průmyslová oblast je v jižní části města směrem na Střítež.

V rámci analýzy hustoty osídlení, tedy počtu obyvatel/1 ha bylo nutné namísto městských částí rozdělit město na menší celky s konkrétními údaji. K tomuto posloužily volby z roku 2021, kde je město rozděleno na volební okrsky do počtu maximálního počtu voličů 1500. Při následném srovnání s počtem obyvatel a připočtením nevoličů, tedy obyvatel mladší 18 let, dostaneme reálnou hustotu osídlení v těchto volebních okrscích. Při pohledu je zřejmé, že nejhustěji osídlená jsou panelová sídliště, především v jižní části Horka-Domky, kde hodnoty přesahují 200 obyvatel/1 ha.

Samotné centrum se nachází v rozmezí 100-150 osob/1 ha, nicméně je zde nutné si uvědomit, že v rámci volebního okrsku do této části spadá i část Polanka a území Poušova, kde je minimum obyvatel. Pokud by se tato plocha odečetla, lze uvažovat že samotné centrum by se posunulo do hodnot okolo 200 obyvatel/1 ha.

Porovnání struktur

Pokud porovnáme 2 různá místa ne od sebe příliš vzdálené, konkrétně výřez Židovské čtvrti 1 ha a výřez v okolí autobusového nádraží (nebo Komenského náměstí), zjistíme, že tyto plochy převažují veřejným prostorem, který navíc není nijak dělený a splývá s okolními. Toto je především případ Komenského a Masarykova náměstí, kde ani nelze rozeznat, kde které končí nebo začíná, stejně jako přilehlé ulice.

Při porovnání tedy můžeme zjistit, že židovská čtvrť má ve zvoleném výřezu 30 % veřejných prostor, které jsou jasně definované zástavbou a oddělují prostory dále na soukromé, polosoukromé a poloveřejné. Oproti tomu zvolený výřez u autobusového nádraží (zasahuje do něj část historické zástavby a výpravní budova) má 73% veřejných ploch, které, jak je popsáno výše, navzájem splývají a vytvářejí nehostinný prostor pro člověka.

2.8. PROBLÉMY A POZITIVA MĚSTA

V rámci širších souvislostí řešeného území je důležité připomenout, že návrh počítá s výstavbou jižního obchvatu města, bez kterého nebude moci dosáhnout svého plného potenciálu. Obchvat zároveň slouží jako řešení jednoho z největších problémů, které město má, a to je průtah městem vedoucí v těsné blízkosti historického centra.

Další problémy, kterými jsou především veřejné plochy okolo sídlišť již nebudou součástí samotného návrhu, avšak část Horka-Domky do jednoho z řešených území zasahuje a bude navržen způsob, jak by se mohlo zacházet v budoucnu s ulicemi nejen v této části města.

Další slabou stránkou zneprůstupnění řeky Jihlavy v rámci centra, kde přístup je pouze na protipovodňové stěny na několika místech, nicméně přímo k vodě se oficiálně dostat nelze a ani nejsou zřízeny žádné prvky, které by řeku využívaly, jako například aktivní elementy jako Archimédův šroub nebo pumpa, která by mohla být součástí dětského hřiště v části Polanka. Tento problém je výsledkem snažení o zlepšení podmínek ve městě kvůli vysokému stupni povodní, kde pro centrum je ohrožující v současnosti pouze stoletá voda.

2.9. PROBLÉMY A POZITIVA ÚZEMÍ

Mezi nejsilnější stránky obou řešených území patří to, že jsou součástí stabilizované, a především historické zástavby, která si dodnes udržela svou kvalitu, avšak najdou se zde výjimky, které tyto struktury narušují. Mezi tyto výjimky patří především

obchodní domy na Komenského náměstí ve východní části, která ať už při pohledu na situace nebo i při pohledu z ulice do struktury nepatří.

Součástí kvality místa je také především terén a příroda společně s možnostmi rychlého přesun do těchto částí, které jsou neodmyslitelnou součástí Třebíče.

Naopak mezi největší slabiny území Stařečky jsou ulice Sucheniova a Bráfova tř. společně s Komenského a Masarykovým náměstím, které dohromady tvoří plochu, ve které je obtížné se orientovat a pohybu místem vyplývá, že prioritu zde má především automobilová doprava a lidé jsou až na druhém místě. S tím jsou spojeny další problémy, kterými jsou dlouhé protihlukové bariéry, které jsou nevzhledné. Pro tyto problémy je již řešení ve formě jižního obchvatu, nicméně dlouhodobější příležitostí může být vybudování obchvatu severního, který by městu ještě více ulehčil a centrem města by tak již neprocházel žádný významný dopravní tah. Zároveň v tomto ohledu je příležitostí také uvědomění si změny hlavního směru, kterým bude doprava dále zatěžována, a tím je směr sever-jih.

Silnou a zároveň slabou stránkou je řeka Jihlava, která je definujícím prvkem města a uchovává si svůj přírodní tvar a průběh, nicméně v rámci centra samotného k ní není žádný přístup alespoň ve formě zapuštěných schodů do nábřeží. K tomu všemu, v některých místech severně od Karlova náměstí nelze kolem řeky projít vůbec a tímto následně trpí např. i cyklistický okruh, který vede skrz průjezd objektu na náměstí.

Následně v rámci území železniční stanice, je největším problémem prostupnost území v okolí nádraží, kde obyvatelé této oblasti musí projít za koleje buď na západě pod mostem na ul. Nádražní nebo přechodem na východě.

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. KONCEPT

Koncept má 2 základní roviny, na které pak navazují zásady, které jsou při návrhu použity. První rovinou je celková změna dopravního řešení v území Stařečky, a to konkrétně přesunem autobusového nádraží namísto terminálu u železniční stanice a současně změna vedení trasy hlavního dopravního tahu vedoucího městem na ulice 9. května a Bráfovou tř., který povede podél budov OC na Komenského náměstí. Tím se zásadně uvolní prostor v místě současného AN a cesta pro další rovinu konceptu, již je odkrytí Stařečského potoka a jeho navrácení do městské struktury.

Na rovinu konceptu práce s potokem se následně váží další cíle, jako je např. využití soch sv. Floriána a sv. Šebestiána, které z důvodu v současnosti dokončované revitalizace Karlova náměstí byly uschovány do skladů a není v plánu jejich blízké využití ve veřejném prostoru.

3.2. ZÁSADY NÁVRHU

Hlavní zásadou pro návrh je upřednostnění člověka jako hlavního uživatele městské struktury oproti zbylým možnostem pohybu ve městě. Vytváří se tak hierarchie prostor, kde plochy pro pěší jsou nadřazeny dalším v tomto pořadí -> Cyklostezky - MHD - automobilová osobní doprava. Tato myšlenka, že auto je v městském prostředí na nejnižší úrovni je následně aplikována především v části Horka-Domy, která navazuje na řešené území terminálu u žel. Stanice. Zde jsou aplikovány zásady zklidnění dopravy sítí jednosměrných ulic doplněných o cyklistické pruhy a pásy zeleně.

Mezi další zásady patří práce s budovami a jejich členěním. V rámci historického centra lze vyzorovat jasnou blokovou strukturu, která je protkaná sítí ulic a dalšími možnostmi průchodu budovami. Návrh tedy pracuje s blokovou strukturou v takovém měřítku, které je pohodlné na obehnutí a zároveň stávající strukturu především na ulici V. Nezvala upravuje tak, aby byla dobrá přístupnost k řece Jihlavě. Samotné bloky jsou následně členěny tak, aby šířka jednotlivých objektů v nich odpovídala šířkám domů, které jsou v okolí. Posledním důležitým bodem v rámci řešení jednotlivých bloků je zdůrazňování nároží, která navádějí uživatele města do významných prostor, jako je náměstí nebo vstupní předprostor MŠ.

3.3. POPIS NÁVRHU

Při vytváření návrhu v území Stařečky jsem vycházel především z druhé roviny konceptu, tedy odkrytí Stařečského potoka. Jeho vedení po protnutí se stávajícími pěšími trasami (a jejich případným logickým prodloužením) určilo základní místo, ve kterém na základě těchto tras bude hlavní prostor návrhu, jež přebere název Komenského náměstí, neboť to ve své současné podobě v návrhu zaniká. Nejdůležitější pěší trasou je poté směr z Karlova náměstí směrem z průchodu v objektu s číslem popisným 103/54.

Okolo tohoto místa je poté nevržena zbylá struktura městských bloků, které mají v parteru veřejné funkce (obchody, restaurace, kavárny, služby, kanceláře k pronájmu). Uvedená pěší trasa z Karlova náměstí je podpořena budovou Špalíčku, jejíž parter je od základní hmoty odsazen směrem dovnitř a vytváří podloubí s elipsovými klenbami v kontrastu s ortogonálními na protější straně ulice 9. května.

Posledním nově navrženým blokem je blok v západní části území pod Hadlízem, kde je navržena nová MŠ spojená s domovem pro seniory. Toto spojení je z důvodu možné synergie, kde senioři by se mohli zapojit do provozu MŠ a pomoci s hlídáním dětí při úlevách na ceně za své ubytování, z čehož by následně dále těžili tím, že by byli v kontaktu s další generací, která by jim dodávala novou energii do života, zatímco senioři by předávali jistou pokoru a smysl pro autoritu hlídaným dětem. Výhodou tohoto by byla možnost individuálnějšího přístupu k jednotlivým dětem, a hlavně více pozornosti, které vyžadují.

Současně, v tomto území jsem pracoval s prostory okolo Masarykova náměstí a předprostory budov Pasáže a Fóra. Tyto budovy jako takové mají jistou architektonickou kvalitu a jsou odkazem doby, ve které vznikly. Nicméně jejich kvality nejsou podpořeny jejich okolím, které je v současnosti především průtah, a i po navržené změně křižovatek tomu tak nadále bude. Aby se to změnilo, je navrženo před těmito budovami podzemní parkoviště, které tyto prostory vyvýší nad hlavní dopravní tahy a dopřeje tak budovám tolik potřebný kvalitní prostor, se kterým lze dále pracovat. V neposlední řadě je součástí návrhu také nový objekt nad křižovatkou Sucheniova a Bedřicha Václavka, jehož cílem je především oddělení prostoru Masarykova náměstí od hlavního dopravního tahu a další možnost pro zkvalitnění předprostoru gymnázia Třebíč, které je dominantní budovou tohoto náměstí.

Druhým řešeným územím je poté terminál u železniční stanice, který se přemění na hlavní autobusové nádraží navazující na vlakové. I v tomto území je aplikována jedna ze zásad, kterou je zlepšování prostupnosti území. Část Horka-Domky, která je v přímém kontaktu s vlakovým nádražím, neumožňuje dostatečné možnosti pro překonání železnice. Jediné dva jsou pod mostem na ulici Nádražní – Znojemská, nebo přechod přes koleje u ulice Sedlákova. Pro zlepšení prostupnosti je tak navržen nový podchod, který vede vedle historické hrázděné budovy z ulice Eliščina směrem na ulici Úvoz. Zároveň, aby bylo pokračováno v myšlence hierarchie, kde auta jsou v nejnižší úrovni, je na místě stávajícího parkoviště P+R navržen nový parkovací dům pro zvýšení kapacity, aby se lidé po městě následně pohybovali jinými alternativními způsoby, v ideálním případě pěšky nebo na kole (pro kola by mohl ve městě být zřízen systém kol k zapůjčení). Poslední součástí návrhu v tomto území je využití ploch soukromých garáží. V rámci návrhu jsem zvolil variantu jejich ponechání původním majitelům a využití modulů na rámové konstrukci, a vytyčit nad garáže nové objekty, které doplní ulici.

3.4. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Stařečka

Jak je popsáno v analytické části, návrh počítá s výstavbou jižního obchvatu města, který umožní následně provést zamýšlené úpravy ulic Sucheniova, 9. května a Bráfova tř./Sucheniova do nového směrového řešení. Novým hlavním tahem tedy bude směr sever-jih, nikoliv východ-západ. Zbytek ulic zůstává ve své původní poloze, nicméně mění se jejich povolená rychlost nebo případně i typ komunikace. Ulice V. Nezvala bude mít nově sníženou maximální povolenou rychlost a bude součástí pěší zóny. Její povrch bude vyrovnán do úrovně chodníků a plochy vydlážděny namísto jednolitého asfaltového povrchu. Ulice V. Nezvala také pod Hadlízem vede na ulici Sucheniova. Toto propojení bude přerušeno, nicméně z důvodu zajištění nákladních vozidel do přilehlé továrny slazených limonád ZON a dalších areálu v části Polanka bude umožněn nájezd přímo z ulice Sucheniova právě pro rozměrné dopravní prostředky.

Pěší a cyklistická doprava

Plochy pro pěší jsou upřednostňovány před ostatními plochami a mají při porovnání velikosti člověka a automobilu poměrově nejvíce ploch v rámci návrhu. Aby byla zajištěna bezpečnost a pohodlnost pěších, na většině míst jsou od automobilové dopravy plochy oddělené zelení nebo cyklistickým pruhem přidávajícím větší plochu prostoru.

Cyklisté jsou v hierarchii na druhém místě a jak vychází z analýz, třebíčaná kola často využívají i přes členitý terén. Z toho důvodu jsou navrženy nové cyklotrasy propojující stávající, především doplňující velký městský okruh (VMO) navázaný na cyklostezku Třebíč – Raabs.

Doprava v klidu

Většina stávajících parkovacích je přesunuta do navržených podzemních garáží před budovami Fóra a Pasáže, kde po součtu s navrženými pozemními parkováními je kapacita ještě větší, než je stávající stav. Jelikož však návrhem nových bloků stoupne počet obyvatel v řešeném území, pod každým navrženým obytným blokem je podzemní parkoviště s dostatečným množstvím parkovacích míst pro počet bytů, ovšem je nutné opět započítat, že samotná výstavba by proběhla v řádu desítek let a je možnost, že auto jako základní způsob dopravy ve městě v budoucnu ztratí na svém významu.

Autobusová doprava

Hlavní autobusové nádraží bude přesunuto na území terminálu, nicméně možnost nástupu/výstupu v této části nadále zůstane ve formě autobusových zastávek, které jsou v zálivech a jsou navrženy pro 2 nebo 3 autobusy, jelikož budou obsluhovat nejen dálkové spoje z okolních obcí, ale i MHD.

Terminál

V rámci nového autobusového nádraží lze konstatovat, že doprava zůstane zachována tak, jak funguje v současnosti. To je tedy to, že osobní doprava zajíždí pouze po okružní křižovatku v západní části nebo po parkoviště K+R ve východní

části. Jak je popsáno v návrhu, je navržen nový parkovací dům pro zvětšení kapacit P+R a pro prioritizaci dopravy pěšky nebo na kole/koloběžce v rámci města.

3.5. FUNKČNÍ ČLENĚNÍ NÁVRHU

Stařečka

Jak je popsáno výše, obytné bloky mají v parteru veřejné funkce, kde jsou rozčleněny tak, že služby (obchody/restaurační zařízení/kadeřník) jsou orientovány do Komenského náměstí a mimo něj jsou plochy k pronájmu pro využití jako kanceláře nebo další (řemeslná dílna apod.). Tyto prostory následně mají, stejně jako bytové jednotky, přístup do vnitrobloku. Budova Špalíčku obsahuje čistě veřejné funkce. Veřejnými institucemi, jež jsou součástí návrhu, jsou MŠ a domov pro seniory, které jsou součástí jednoho bloku.

Terminál

Navržené modulární objekty vytyčené nad soukromé garáže jsou zamýšleny charakteru, který umožní modul jednoduše přeměnit na to, co je aktuálně vyžadováno v rámci poptávky. Mohou sloužit jako přechodné nebo startovací bydlení, nebo mohou naopak být jako pronajímatelné plochy dle potřeby se základním zázemím.

3.6. ŘEŠENÍ KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ

Komenského náměstí jako hlavní veřejný prostor návrhu se soustředí především v místě Stařečského potoka, ke kterému je umožněn přístup na jedné straně pomocí nízkých schodů nebo po rampě s možností pobytu a na straně druhé „tvrdým“ nábřežím. Obě strany potoka jsou následně propojeny kamennými bloky uvnitř potoka. Součástí návrhu tohoto náměstí je i práce plochami. V severní části vede obslužná komunikace pro zásobování jednotlivých podniků stávajících nebo navržených, její povrch je volen jako žulová dlažba a od okolních povrchů je oddělena kamennými bloky. Zbytek plochy je řešen jako malá dlažba o rozměrech 5x5 cm, a aby byly zdůrazněny vchody do jednotlivých podniků, v místě budov je navržena dlažba 60x60 cm s vynechanými místy u vstupů pro jejich zvýraznění z pohledu chodce.

ZÁVĚR

Cílem této práce bylo prokázat, že přesunutí autobusového nádraží k železniční stanici mimo výhody spojené se zjednodušením plánování navazujících spojů v rámci kraje, přinese mnohé výhody pro území Stařečky. Mezi hlavní lze zařadit např. zredukování množství dopravy v území a vytvoření nových prostorů, které logicky navazují na pěší trasy. Dalším cílem bylo poukázání na problém předprostorů budov Fóra a Pasáže s navrhnutým řešením, které by přineslo benefity jak z pohledu člověka, tak z pohledu automobilové dopravy.

V návrhu je poté kladen důraz především na člověka jako na hlavního uživatele města, kde je co nejvíce věcí v rámci návrhu podřízeno právě jeho možnostem využití území.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

Mapové podklady

- GIS města Třebíč
GIS města Třebíč. GIS města Třebíč [online]. 2022 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://gis.trebic.cz>
- Český úřad zeměměřický a katastrální
Český úřad zeměměřický a katastrální. CUZK [online]. 2022 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://cuzk.cz>
- Mapy.cz
Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>
- Geoportál CENIA
Geoportál CENIA. Cena.cz [online]. 2019 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://geoportal.gov.cz/web/>

Datové podklady

- Český statistický úřad
Český statistický úřad. Csu.cz [online]. 2022 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://www.czso.cz>

Knižní poklady

- Camillio Sitte - Stavba měst podle uměleckých zásad
SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8
- Města zdí: Život a smrt obchodních center
HÁBLDOVÁ, Anna Beata. Města zdí: Život a smrt obchodních center. Praha: Dokořán, 2017. ISBN 978-80-7363-861-0.
- Architektura a současné město
FIALOVÁ, Irena, Kateřina PIETRASOVÁ, Jana TICHÁ a Alena Všetečková. Architektura a současné město: texty o moderní a současné architektuře VI. Praha: Didot, 2016. ISBN 978-80-88033-02-8.
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel
- ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

Dokumenty

- Modelace vytížení AN Třebíč po zavedení nových jízdních řádů VDV Kraje Vysočina
NĚMEC, Martin. Modelace vytížení AN Třebíč po zavedení nových jízdních řádů VDV Kraje Vysočina. Třebíč, 2021.
- Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče
Město Třebíč. Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče. Třebíč, 2019.
- Územní plán Třebíč
Územní plán Třebíč. Třebíč [online]. 2022 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/uzemni-plan-trebic/d-47699>
- POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky
POLITIKA ÚZEMNÍHO ROZVOJE České republiky. 4. Praha, Brno, 2021.
- Voda ve městě
České vysoké učení technické v Praze (ČVUT). Voda ve městě: Metodika pro hospodaření s dešťovou vodou ve vazbě na zelenou infrastrukturu. Praha: České vysoké učení technické v Praze (ČVUT), 2021. ISBN 978-80-01-06817-5. ISSN 978-80-01-06817-5.

Ostatní

- Osobní prohlídka města Třebíč
- Vlastní fotografie
- Vlastní zpracování map
- Historické fotografie
GIS města Třebíč. GIS města Třebíč [online]. 2022 [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://gis.trebic.cz>
- mmcité – městský mobiliář
mmcité - městský mobiliář [online]. Copyright © 2021 mmcité a.s. [cit. 2022-05-17]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

- ČR	Česká republika
- VUT	Vysoké učení technické
- FAST	Fakulta stavební
- ČSN	Česká technická norma
- ORP	Obec s rozšířenou působností
- PÚR	Politika územního rozvoje
- K.ú	Katastrální území
- Ul.	Ulice
- ZŠ	Základní škola
- MŠ	Mateřská škola
- IDS	Integrovaný dopravní systém
- MHD	Městská hromadná doprava
- BD	Bytový dům
- RD	Rodinný dům
- NP	Nadzemní podlaží
- ÚP	Územní plán

SEZNAM PŘÍLOH

Urbanistická studie – formát B1

- Masterplan
- Koncept
- Etapizace
- Návrhový výkres – Stařečka
- Doprava – Stařečka
- Výkres funkce – Stařečka
- Návrhový výkres – Terminál
- Terminál – Schémata
- Urbanistický detail – Komenského náměstí

Urbanistická studie – formát A3 (2x)

Prezentační plakát B1

Fyzický vkládací model 1:1000

Fyzický model 1:1000