



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

GENIUS LOCI A NOVÁ MĚSTSKÁ STRUKTURA

GENIUS LOCI AND THE NEW URBAN STRUCTURE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

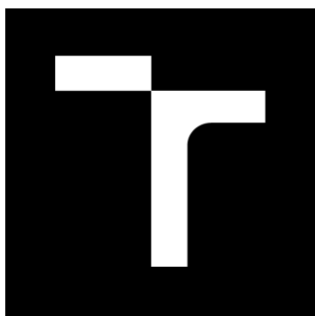
Bc. Markéta Fišerová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2022



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

FAKULTA STAVEBNÍ

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING

ÚSTAV ARCHITEKTURY

INSTITUTE OF ARCHITECTURE

GENIUS LOCI A NOVÁ MĚSTSKÁ STRUKTURA

GENIUS LOCI AND THE NEW URBAN STRUCTURE

DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Markéta Fišerová

VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, 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. Markéta Fišerová
Název	Genius loci a nová městská struktura
Vedoucí práce	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, 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

Územní plán řešeného města

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadražilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Schmeidler Karel: Sociologie v architektonické a urbanistické tvorbě, MU Brno, ISBN 80-238-6582-X

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

ZÁSADY PRO VYPRACOVÁNÍ

Cílem diplomové je navrhnout udržitelnou městskou strukturu s nezaměnitelným duchem místa. Navrhnout novou městskou čtvrť v rámci již stávajícího města. Navrhnout veřejné prostory - nábřeží, náměstí, zákoutí. Výsledkem práce bude i návrh přílehlého okolí - návrh obytné ulice, čtvrti.

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

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 směrnicí děkana č. 04/2019. Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A.DOKLADOVÁ ČÁST

B.URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, B1
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

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. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
Vedoucí diplomové práce

ABSTRAKT

Zadáním diplomové práce je návrh nové městské struktury a posílení genia loci ve městě Třebíč. Řešené území se nachází v centru města v části Stařečka a oblasti Polanka. V řešeném území byl v 80. letech 20. st. vybudován průtah a velkokapacitní autobusové nádraží, které změnili jeho původní historický charakter struktury a do centra města přivedli velké množství dopravy. Hlavní myšlenkou návrhu je respekt ke stávající struktuře, a především k objevení jejích hodnot a genia loci. Návrhem je vhodné doplnění a navýšení stávající struktury a vytváření nové blokové struktury, která jasně definuje soukromý a veřejný prostor. Návrh počítá s výstavbou jižního obchvatu, který umožní úpravu hlavních komunikací v centru. Dalšími prvky návrhu je odkrytí, úprava vedení a zpřístupnění Stařečského potoka, přestavba autobusového nádraží a zlepšení pěší prostupnosti územím. Nově navržená zástavba je převážně obytná pro zvýšení hustoty zalidnění centra města a aby se zároveň omezilo rozšiřování zastavěného území, obytnou zástavbou, do krajiny.

KLÍČOVÁ SLOVA

Třebíč, Stařečka, Polanka, autobusové nádraží, Stařečský potok, hlavní komunikace, obchvat, urbanismus, bloková struktura, soukromý prostor, veřejný prostor, genius loci

ABSTRACT

The assignment of the diploma thesis is the design of a new city structure and the strengthening of the genius loci in the city of Třebíč. In the 1980s there was a construction of large-capacity bus station together with main road which has led to demolition of multiple original historic building and changing the character of the area. The main idea of the proposal is respecting of the existing structure and especially finding the values and genius loci. The proposal is to gently complete the structure with adding stories and creating new block structure which clearly defines public and private space. The proposal envisages the construction of a southern bypass, which allows the modification of the main roads in the center. Other elements of the design are the discovery, modification of the line and access to the Stařečka stream, reconstruction of the bus station and improvement of pedestrian permeability through the area. The newly designed development is mostly residential in order to increase the density of inhabitants living in the city center and at the same time to limit the expansion of the built-up area by residential development into the landscape.

KEYWORDS

Třebíč, Stařečka, Polanka, bus station, Stařečka stream, main road, bypass, urbanism, block structure, private space, public space, genius loci

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Markéta Fišerová *Genius loci a nová městská struktura*. Brno, 2022. 31 s., 76 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

PROHLÁŠENÍ O SHODĚ LISTINNÉ A ELEKTRONICKÉ FORMY ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce s názvem *Genius loci a nová městská struktura* je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 17. 5. 2022

Bc. Markéta Fišerová
autor práce

PROHLÁŠENÍ O PŮVODNOSTI ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci s názvem *Genius loci a nová městská struktura* zpracoval(a) samostatně a že jsem uvedl(a) všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 17. 5. 2022

Bc. Markéta Fišerová
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za cenné rady, názory, věnovaný čas a vždy pozitivně laděné konzultace. Také bych chtěla poděkovat Ing. Janu Tichému za rady v oblasti dopravního řešení. Dále bych poděkovala své rodině a blízkým přátelům za velkou podporu a pochopení při celém mém studiu. Velice si toho vážím.

V Brně dne 17. 5. 2022

OBSAH

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) bibliografické citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- e) prohlášení autora o původnosti práce a prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP
- f) poděkování
- g) obsah
- h) úvod
- i) průvodní zpráva
- j) závěr
- k) seznam použitých zdrojů
- l) seznam použitých zkratk a symbolů
- m) seznam příloh

ÚVOD

Diplomová práce se zabývá analýzou města Třebíč, jeho blízkého okolí a řešeného území. V návaznosti na vypracované analytické podklady je zpracována urbanistická studie městské části Stařečky a oblasti Polanky. Cílem návrhu je vymezit hodnoty území a následně citlivě doplnit a vytvořit novou strukturu v zastavěném území centra města Třebíč. Součástí návrhu je dopravní řešení a jeho úprava v návaznosti na nově vzniklou strukturu. Při návrhu byl kladen důraz na zlepšení pěší dostupnosti územím, upřednostnění pěší dopravy nad dopravou motorovou a zkvalitnění veřejných prostor. To je docíleno odkrytím stařečského potoka a jeho následným zpřístupněním a pokračováním zeleného paprsku stromů a lesů linoucích se do centra.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Řešené území se nachází v samém centru města v městské části Stařečka a oblasti kolem Polanky. Stávající plochy jsou převážně smíšené a z části určeny k přestavbě podle stávajícího ÚP. Řešené území se dělí na hlavní s plochou 9,2 ha a na dotčené s celkovou plochou 7,1 ha. V hlavním řešeném území se nachází autobusové nádraží pro meziměstské spoje, rozlehlá parkoviště a průtah silnice I/23. Území tvoří také část původní historické zástavby Stařečky. Jihozápadní část území je poměrně příkrá s místy se objevující skálou. Území Stařečky protíná zatrubnění Stařečský potok. Celé území má velký potenciál pro současný a budoucí rozvoj Třebíče.

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. ANALÝZA ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

Třebíč je obec s rozšířenou působností. Nachází se na Moravě, přesněji v jihovýchodní části kraje Vysočina. Hned po Jihlavě je druhým největším městem v kraji a 28. městem v Česku. Třebíč byla založena na řece Jihlavě a v současnosti městem prochází silnice I. třídy, která se napojuje na dálnici D1 u Rosic. Městem prochází také železnice s přímým spojením na Brno. Třebíč je vzdušnou čarou od Brna vzdálená 56 km a od Jihlavy 30 km. Nadmořská výška se pohybuje okolo 392 m n. m. V Třebíči žije okolo 35 000 obyvatel. Rozloha města je okolo 57,6 km².

Od roku 1995 se Třebíč dělí na deset katastrálních území a sedmáct částí. Deset z nich se nachází v městské zástavbě a zbylých sedm v okolí. Mezi katastrální území patří Račerovice, Budíkovice, Pocoucov, Podklášteří, Sokolí, Týn, Ptáčov, Říčov, Třebíč a Slavice a jako městské části se přidává Zámostí, Vnitřní Město, Stařečka, Jejkov, Borovina, Horka - Domky, Nové město a Nové Dvory. Plošně nejrozsáhlejší městskou částí jsou Slavice a naopak nejmenší Zámostí v centru města. Nejvíce obyvatel žije na Nových Dvorech a nejméně v Řípoce.

Počátky města jsou spjaty s výstavbou benediktinského kláštera právě nad řekou Jihlavou v roce 1101. Na tomto místě dnes stojí třebíčský zámek. Avšak první písemnou zmínkou o Třebíči najdeme v roce 1277 v listině opata Martina. V období největšího rozmachu byla Třebíč jedním nejvýznamnějších center na Moravě. Mezi nejvýznamnější současné památky můžeme určitě zařadit Třebíčskou židovskou čtvrť a baziliku sv. Prokopa, jelikož jsou zapsány do seznamu světového dědictví UNESCO od roku 2003. Toto označení Třebíč zvýraznilo na poli turismu. Ten je dnes ve městě významný a umožnil vznik velkého množství restaurací a kaváren v centru města. Mezi další hodnotné historické dědictví patří Karlovo náměstí, které je zároveň jedním z největších v České republice. Náměstí má ulicový charakter. Tvarově kopíruje křivku pravého břehu řeky Jihlavy.

Počet obyvatel začal výrazně vzrůstat až po druhé světové válce okolo 70. až 80. let minulého století. Toto období je v Třebíči spjato s budováním rozsáhlých sídlišť

a stavbou rodinných domů. Byty byly určeny především pro zaměstnance nově vybudované jaderné elektrárny v Dukovanech. V současnosti je město nerovnoměrně osídleno, což je dáno díky monofunkčním obytným plochám ve městě. Největší koncentrace obyvatel se nachází na panelových sídlištích s věžovou zástavbou. V dnešní době má město spíše problém se snižujícím se počtem obyvatel a také se stárnoucí populací města. Mladá generace často odchází do jiných měst za prací a lepším bydlením.

2.2. ANALÝZA HISTORIE

Počátky Třebíče sahají až k roku 1101. Tehdy zde byl založen benediktínský klášter knížaty Litoldem Znojemským a Oldřichem Brněnským, kteří patřili k moravské větvi Přemyslovců, a i proto se klášter stal jedním z nejbohatších v celém tehdejší přemyslovském státě. Tím se z Třebíče stalo důležité kulturní, politické, hospodářské, vědomostní, a především náboženské centrum jihozápadní Moravy. Okolo poloviny 13. století se přistoupilo ke stavbě klášterní budovy a románsko-gotické baziliky Panny Marie a sv. Prokopa. Dnes dochovaná bazilika je považována jako jedna z nejhodnotnějších staveb tehdejšího století a je zapsána na seznamu UNESCO.

Třebíčský klášter se rozhodl založit kolonizační město na pravém břehu řeky Jihlavy na tzv. zeleném drnu. Za lokátora je považován Heřman z Třebíče, z jehož domu vznikl později dům radní a jím zůstal až do dnešních dnů. Rozlehlé Karlovo náměstí, které vypovídá o velkorysém gestu benediktů. Jejich řádové kapuce jsou vyobrazeny na znaku města Třebíč. V té době vznikl i farní kostel sv. Martina, který je ikonický svou mohutnou a vysokou kostelní věží, která je dobře viditelná i z velké dálky.

Roku 1335 český král Jan Lucemburský a markrabě Karel (později císař Karel IV.) udělili Třebíči privilegium, která rozšířila jeho práva a povýšila jej na úroveň Královského města Znojma. To městu umožnilo se obehnat hradbami, které jej chránily až do 18. století, kdy již ztratily vojenský význam obrany, a naopak bránily rozvoji. Třebíč zároveň přijala tehdy moderní právní základ, normu městského práva. Třebíč se tak vymanila ze závislosti na klášteře, ale královským městem se nestala.

12. května roku 1468 v době česko-uherské války bylo město oblehnuto uherskými vojsky a následně 14. května dobyt a zničeno, proto není zachován ani střípek původní gotické podoby. Tento rok se tedy stává důležitým mezníkem Třebíče, jelikož město přestalo na řadu dalších let existovat. Při obnově města vzniklo i současné Karlovo náměstí které svou plochou 2,2 ha a délkou 400 m patří mezi vůbec největší česká náměstí. Ani renesanční podoba Třebíče nebyla zachována z důvodu četných požárů. Renesanční štíty se nahradily barokními fasádami. Avšak dva renesanční domy na Karlově náměstí se dochovaly, jedná se o dům Františkovský (tzv. Malovaný) a Ráblův (tzv. Černý). Oba tyto domy jsou výrazné díky sgrafitové výzdobě fasády.

Před Bílou horou byla Třebíč a především předměstí Jejkov, považovány za významné centrum jednoty bratské. V Jejkově se nacházela bratská kaple, špitál i „pohřební zahrada“. Období stavovského povstání a třicetileté války zvládlo město Třebíč bez větších škod a také se dlouhá léta bránilo rekatolizace. Symbolem vítězství katolicismu se na Jejkově stal kapucínský kostel a klášter. Ty byly postaveny na místě původní bratské kaple. Během třicetileté války se celé panství stalo majetkem rodu Valdštejnů. V 18. století vedlo město spory s vrchností o uhájení starobylých městských práv.

Nejdůležitějším průmyslovým odvětvím bylo v Třebíči soukenictví, tkalcovství, koželužství a obuvnictví. Všem těmto odvětvím se v Třebíči dařilo především díky dostatečným vodním zdrojům v podobě řeky Jihlavy a Stařečského potoka, jelikož umožnili stavbu mlýnů. V Třebíči a jeho blízkém okolí bylo postaveno v průběhu času celkem 12 mlýnů. Nejstarší mlýn se nacházel na Jejkově, dalším byl Krajíčkův na Polance, dále pak Kohnův mlýn na Stařečském potoce a další. Na konci 19. století došlo k velkému úpadku mlýnů díky vzniku nových technologií. Koželužny se postupně začala měnit v manufakturní výrobu.

V roce 1889 vzniklo novorenesanční gymnázium a další stavby staviteli Herzánem a Volfem. V 19. století Třebíč změnila svůj vzhled díky rostoucí průmyslové výrobě a díky stavbě a napojení transversální dráhy. Mezi důležité stavby 20. století patří secesní evangelický kostel na Bráfově třídě, pravoslavný chrám na Gorazdově náměstí, budova spořitelny na Karlově náměstí od Bohuslava Fuchse a kubistická budova umělecko-průmyslových závodů.

Židovská čtvrť

V polovině 14. století došlo v Německu k pogromům, které vedly k přesunu Židů do moravských měst a tedy i Třebíče. První písemné známky pocházejí z roku 1410, kdy došlo k vypálení čtvrti. Od doby třicetileté války počet židů stále rostl a nejvíce od 80. let 17. století, kdy došlo k oficiálnímu ustanovení ghetta na Podklášteří. Lidé žijící zde museli umožnit odkup či výměnu svých domů židům, aby se zde mohli všichni přesunout. Od konce 18. století bylo židovské město jedno z nejpočetnějších na Moravě. Roku 1848 zde žilo více než 1600 obyvatel židovského vyznání.

V průběhu 2. sv. v. došlo téměř k vylidnění veškerého židovského obyvatelstva, které bylo posláno do Terezína a koncentračních táborů. Do dnešních dnů se dochovala unikátní urbanistická struktura, která je zapsána na seznamu UNESCO. Střídají se zde slohy od renesance, přes baroko, klasicismus až po současné moderní úpravy. Celá čtvrť je proto bohatá na různorodé architektonické prvky v podobě balkónků, arkýřů, loubí, oblouků a historických fasád plných detailů, vše je doplněno příjemnými prostory uliček, které umožňují výbornou prostupnost celou oblastí. Do současnosti se dochovalo více než 120 staveb z nichž dvě synagogy, dům rabína, obecní dům, nemocnici, školu a chudobinec.

2.3. ANALÝZA STRUKTURY ZÁSTAVBY

Nejrozsáhlejší výstavba proběhla v období 70. až 90. let minulého století. S tímto obdobím je spjata rozvolňování struktury, a především tak výstavba soliterních struktur s nekonečnou plochou veřejného prostoru a naprostou absencí soukromého venkovního prostoru, který lidé často vyhledávají v rekreačních oblastech zahrádkářských osad. Ty jsou v Třebíči velkým fenoménem, avšak se jedná o nenápadné rozšiřování zástavby do krajiny. Opakem je kompaktní struktura židovské čtvrti, která šetrně nakládá s prostorem. Vytváří kvalitní veřejný prostor bohatý na svou různorodost, a především adekvátně velký k měřítku člověka. Blok kompaktní a blokové struktury nabízí soukromý venkovní prostor různých velikostí. Kompaktní blok je oproti klasické blokové struktuře velice komplikovaný ve svém vnitrobloku, kde vzniká řada soukromých venkovních ploch.

2.4. ANALÝZA FUNKČNÍHO ROZDĚLENÍ

Centrum města tvoří smíšené plochy s malým množstvím bydlícího obyvatel dle hustoty zalidnění. Jedná se především o historické centrum a židovskou čtvrť v Záměstí. Na něj se nabaluje pomyslný prstenec monofunkční obytné zástavby rodinných a bytových domů. Na jihovýchodě území se nachází průmyslová zóna Hrotovická, která se začala stavět počátkem 21. století. Dalším průmyslovou zónou byl areál na ulici Tomáše Bati v údolí Boroviny, který je dnes funkčně upraven převážně na plochu smíšenou. Na jihu města, v části Horka - Domky a částečně v obci Střítež, se nachází obchodní zóna, která se do určité míry stává druhým hlavním centrem města. Další významné centrum najdeme v okolí hotelu Atom v katastrálním území Nové Dvory. Poslední pomyslný prstenec tvoří rekreační oblast zahrádkářských osad, které ohraničují město. V řešeném území se nachází firma ZON vyrábějící limonády. Jedná se o rodinnou firmu, která byla založena již v roce 1879. Od té doby byla firmě několikrát rozšiřována. Pro svou výrobu využívá podzemní heraltickou vodu.

Závěr

Smíšené plochy centra nabízejí velké množství obchodů, kaváren, restaurací a další občanské a veřejné vybavenosti. Přes den je město proto rušné a plné lidí. V centru najdeme aut. nádr., které denně navštíví stovky lidí. Dále se v centru nachází památky UNESCO, které umožňují bohaté zastoupení občanské vybavenosti díky turistice. Naopak centrum nenabízí dostatečné množství bydlení, takže se velké množství obyvatel po práci a po škole přesunují do monofunkčních obytných ploch a převážně tak panelových sídlišť. V řešeném území se nachází firma ZON, která má ve městě silné kořeny, a která by si zasloužila silnější propagaci v rámci města a tím posílit i vztah občanů k Třebíči. Vedle řešeného území, na levém břehu řeky Jihlavy, se nachází podzámecká niva. Jedná se o velký otevřený zelený prostor, který se používá pro pořádání akcí a vytváří tak veliký potenciál pro území, avšak pěší přístup k ní je omezen na východ a západ. V nivě se dále nachází parkovací stání, která oslabují sílu místa vedle baziliky sv. Prokopa.

2.5. ANALÝZA DOPRAVY

Třebíč byla již od starověku v blízkosti obchodních stezek např. Haberské. Dnes je Třebíč dopravním uzlem okresního významu. Centrem města prochází silnice I. třídy I/23 a krajská silnice II. třídy II/360, která spojuje Třebíč s dálnicí D1 u Velkého Meziříčí. S krajským městem Jihlavou je Třebíč spojena silnicí I/23 a navazující silnicí II/405. Železniční síť vede v Třebíči téměř podél silnice I/23, tedy ve východozápadním směru. Ve městě se nachází dvě železniční zastávky: Třebíč a Třebíč-Borovina. Na železniční zastávku Třebíč navazuje autobusový terminál MHD a části meziměstských spojů. Ve městě funguje MHD, která je zajištěna autobusovými linkami. Jako hlavní přestupní terminál funguje Karlovo náměstí, které je momentálně v rekonstrukci. Vedle Komenského náměstí se nachází autobusové nádraží pro většinu meziměstských spojů. Aut. nádr. je využíváno výrazně pod limitem své kapacity. Maximální počet autobusů v pracovní den v jednom čase je 11 a to v dopoledních hodinách 7:41 - 7:45. Po zbytek dne se v jednu chvíli na aut. nádr. vyskytují vždy v průměru 3 - 4 autobusy. Pro budoucí úpravu aut. nádr. je plánováno s 451 spoji, z nichž 205 má konečnou zastávku právě zde. Depo pro autobusy se nachází na ul. Průmyslové v Jejkově.

Závěr

Díky výstavbě místy až čtyř pruhového průtahu silnice I/23 skrz město, se do samotného srdce Třebíče přivedlo velké množství dopravy a centrum se tak stalo rušné a nevlídné pro své občany. Řešením je plánovaná stavba jižního obchvatu při rozšiřování JED. Tím se komunikace zklidní a prostor je možné upravit více pro potřeby lidí než dopravy. V Třebíči, jakožto v celé České republice je stoupající tendence automobilizace a motorizace. Výsledkem jsou proto rozsáhlá pozemní parkoviště, ale i tak problém s nedostačujícím počtem parkovacích míst se stále zhoršuje. V současnosti je velký tlak na odstranění aut z židovské čtvrti, jakož to památky UNESCO. V současnosti Třebíč není považována za železniční uzel. Spoje vlaků a autobusů na sebe mnohdy nenavazují. Koordinace příjezdů a odjezdů by se proto do budoucna měla zlepšit. Výrazným prvkem Třebíče je komplikovaný terén, který ztěžuje vedení silnic a chůzi, to je často řešeno venkovním schodištěm. Průchodnost centrem je dobrá díky často se vyskytujícím pasážím. Bariéru v území tvoří protihluková stěna u ulice Na Potoce. Omezená dostupnost je i k nábřeží ve Stařečce kvůli zástavbě. Do centra města se dá vždy dojít přes tzv. zelené paprsky, tedy údolí s lesy.

2.6. ANALÝZA ZELENĚ A VODY

Třebíč se nachází na výrazně členitém terénu, který nabízí neuvěřitelné množství výhledů na město a malebné údolí. Město se rozkládá na tzv. třebíčském masivu, který svým složením odpovídá nejčastěji žule. Významné zastoupení má i uran a thorium. Díky radioaktivnímu rozpadu vzniká radioaktivní plyn radon. Děje se tak především na severu města, což vytváří překážku pro rozšiřování města na sever. Skály a stráně nad řekou Jihlavou jsou místem výskytu řady vzácných často teplomilných druhů organismů. V okolí města je velice zachovalá příroda, a to dalo za vznik několika přírodních parků jako je PP Třebíčsko, PP Pojihlaví a PP Rokytná. Dále se zde nachází několik přírodních rezervací a okolo sta památných stromů.

Významnou přírodní hodnotou v centru města je park Libušino údolí se Stařečským potokem. Stařečský potok původně procházel v místě dnes autobusového nádraží, ale při jeho stavbě byl ještě v místě okraje Libušina údolí zatrubněn. Potok vytéká v místě Podklášterského mostu do řeky Jihlavy. Třebíč má velké množství vodních ploch a zejména tak rybníky a meandrující řeky v údolích.

Závěr

Komplikovaný terén do velké míry definuje ráz celého města. Často se vyskytující skála se stává silným prvkem Třebíče. Avšak místy strmé kopce vytvářejí i špatné propojení mezi některými sousedícími částmi města a znemožňují tak propojení. S příkrými skalnatými svahy jsou spojena i místa s rizikem sesuvu půdy. Zelená údolí vedoucí od kraje města až do centra lze chápat jako zelené radiální paprsky se středem v srdci města. Tyto paprsky jsou symbolikou Třebíče, vytvářejí relaxační zelený prostor, ale i často používané zkratky z obytných ploch do centra. Velkým problémem pro město jsou rozlehle zahrádkářské osady, které se pozvolna mění v celoroční bydlení. Toto nenápadné zabírání krajiny je trvale neudržitelné pro budoucí rozvoj města. Naopak velký potenciál lze vidět v zakrytém Stařečském potoce. Jeho odkrytí by mohlo pomoci vytvořit kvalitní veřejný prostor, jak z pohledu klimatu, tak psychologického efektu na člověka. Nábřeží podél Jihlavy bývají často ohraničena protipovodňovými stěnami nebo nepřístupná, což komplikuje přístup k vodní hladině a plavání v řece.

2.7. ZHNODNOCENÍ ANALÝZ – SWOT ANALÝZA

Silné stránky (vnitřní)

- Historická struktura centra města a památky UNESCO
- Vodní plochy – meandrující řeka Jihlava protékající centrem
- Lesy a parky vytvářející pomyslné radiální paprsky se středem v centru města a jejich pěší průchodnost
- Cestovní ruch a s tím spjaté množství občanské vybavenosti v podobě restaurací, kaváren, galerií atd.
- Často se objevující skalní masiv, který dotváří ráz celé krajiny
- Spousta volného prostoru v centru města, které umožňuje doplnit strukturu a tím omezit rozpínání zastavěné plochy do krajiny
- Dlouholetá tradice firmy ZON
- Průchodné pasáže v centru
- Iniciativa obyvatel plavat v řece Jihlavě

Příležitosti (vnější)

- Realizace navrhovaného jižního obchvatu a následná možná úprava průtahu městem a jeho přilehlého okolí
- Vznik nových pracovních pozic při rozšíření JED a možný růst počtu obyvatel Třebíče
- Odkrytí zakrytého Stařečského potoka v návaznosti na výstavbu jižního obchvatu a zklidnění dopravy v centru

Hrozby (vnější)

- Aktivní záplavové území a Q100 v okolí řeky Jihlavy, tedy v centru města
- Velké plochy zahrádkářských osad, které se nenápadně proměňují v obytnou zástavbu
- Obecná touha lidí po vlastním RD se zahradou, bazénem a trampolínou (záběr orné půdy)
- Přívalové deště, které vytvoří problém s nedostačující kapacitou kanalizace v centru města a možná rizika nehod
- Ekologická rizika spjata s fungováním průmyslové zóny
- Sesuvy půdy a poddolované území
- Mladí lidé stěhující se do jiných měst
- Stárnoucí obyvatelstvo

Slabé (vnitřní)

- Nekvalitní veřejný prostor vzniklý s modernistickým urbanistickým plánováním
- Rušivá věžová panelová výstavba na nejvyšších bodech v okolí města
- Málo využití potenciál řeky v rámci města
- Navržený jižní obchvat vedený přes cenné území Lorenzových sadů
- Nedostatek kvalitního bydlení
- Průtah městem
- Prohlubující se problém s nedostatkem parkovacích míst
- Oslabení výhledu, z kostelní věže sv. Martina, nevhodným hmotovým řešením OC na Komenského náměstí a věžovou zástavbou na horizontu
- Nekvalitní rozlehlé veřejné plochy sídlištních struktur
- Protipovodňové stěny vytvářející bariéru přístupu k vodní hladině Jihlavy (možné pouze po žebříku při pořádání plaveckých akcí)
- Protihluková stěna ul. Sucheniova, která vytváří bariéru oblasti ul. Na potoce
- Vzrostlá vegetace podzámecké nivy brání přístupu k vodě a možnému plavání
- „střepy“ ve struktuře – objekty, které svým rozměrem a hmotovým řešením nezapadají do okolní historické struktury
- Židovská čtvrť zahlcena auty

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. KONCEPT

Návrh počítá s výstavbou jižního obchvatu, v jehož důsledku dojde ke zklidnění dopravy od projíždějících vozidel přes centrum města. Díky tomu může dojít k úpravě vedení ul. 9. května směrem k obchodním domům na východě a prostor hlavního řešeného území zcelit a efektivněji využít.

Výchozím bodem konceptu je určení stávajících hlavních pěších tras v řešeném území a návaznosti na území přilehlé. Následuje navržení doplňujících pěších tras pro lepší prostupnost územím, především v příčném směru. Přidané trasy tak pomůžou připojit špatně přístupná území, zejména podzámeckou nivou a ul. Na Potoce. Nově navržená struktura vychází z vedení pěších tras a navazuje na stávající uliční strukturu. Na základě hlavních pěších tras jsou určeny hlavní veřejné prostory. Část prostoru bývalé návsi Stařečky a „vstupní brána“ do města (prostor mezi aut. nádr. a Komenského nám.).

Třebíčské lesy a parky vytvářejí pomyslné radiální paprsky se středem v centru města. Návrhem je pokračování jednoho z nich do prostoru aut. nádr. a vytvoření zelené oázy. Na základě určení hlavních veřejných prostor je navrženo odkrytí a úprava vedení koryta Stařečského potoka. Výsledkem konceptu je struktura doplňující a efektivně využívající současný rozvolněný prostor v centru Třebíče

3.2. NÁVRH

Hlavní myšlenkou návrhu je respekt ke stávající struktuře, především k objevení jejích hodnot a genia loci, které vytváří. To je docíleno určením hlavních silných momentů území a navázání na ně v podobě vhodného doplňování struktury, navázání na stávající trasy, osy ulic, využívání výškových silných dominant, výhledů, památek a přírodního bohatství jako je meandrující řeka Jihlava, objevující se skalní masiv a zelené radiální paprsky parků a lesů táhnoucích se skrz údolí do centra města.

Cílem návrhu je vytvořit kvalitní veřejný prostor především díky blokové struktuře, která jasně definuje veřejný a soukromý venkovní prostor a efektivně využít plochu současného rozvolněného území novou zástavbou. Návrh se dělí na části doplňující a navyšující stávající strukturu (oblast Polanky, ul. V. Nezvala a OC) a na strukturu zcela nově vytvořenou v okolí aut. nádr. a Polanky.

Hlavními prvky návrhu je úprava vedení ul. 9. května a ul. Sucheniova v návaznosti na výstavbu jižního obchvatu. Dále pak odkrytí a úprava vedení koryta Stařečského potoka, jakožto přístupného vodního prvku ve veřejném prostoru a přestavba aut. nádr. na pomyslný pokračující zelený paprsek parků a lesů. Návrh klade důraz na zlepšení pěší prostupnosti území, a to především v příčném směru, tj. od podzámecké nivy až po Libušino údolí. Pro udržení a posílení stávajícího genia loci je důležité zachovat i stávající průmyslový výraz okolí jako je např. historický cihlový komín v areálu firmy ZON.

V centru města je malé množství obytných ploch tedy i nízká hustota obyvatel, proto je nově navržená struktura převážně obytná a v centru města se smíšeným parterem. Cílem je nabídnout kvalitní bydlení v centru Třebíče a tím omezit rozšiřování zastavěného území do krajiny.

Návrhové prvky

- Nově navržené aut. nádr., které se nachází na místě původního, funguje jako dopravní terminál, který zahrnuje zastávky pro meziměstské autobusové spoje, napojení na cyklostezku s možností úschovny kol a na velkokapacitní parkování P+R. Zastřešení aut. nádr. má symbolizovat pokračování „zeleného paprsku“ parků a lesů linoucích se z Libušina údolí.
- Hlavním cílem návrhu je zpřístupnění Stařečského potoka, který je momentálně zakryt. Dle vytyčení hlavních veřejných prostor je upraveno vedení jeho koryta, aby co nejvíce obohacoval a zkvalitňoval veřejný prostor. Součástí potoka je zakomponování tří historických soch, které se původně nacházely v kašnách Karlova nám. Tato myšlenka je zakončena v místě vlévání potoka do řeky Jihlavy, kde je navržena socha nová moderní (viz. Urbanistický detail).
- Nové propojení navazuje na pěší podchod, pod ul. Sucheniova z Libušina údolí, s prostorem podzámecké nivy nově navrženou pěší lávkou. Průchod je veden skrz stávající objekt a podél původního průmyslového objektu, který vytváří výškovou dominantu území. Východní fasáda této dominanty se v současné době nachází na samotné hranici pozemku, takže všechna okna mají výhled přímo do soukromého zahrady. S ohledem na přestavbu původního průmyslového objektu na plochu bydlení je cílem návrhu úprava hierarchie těchto prostor a přestavba soukromé zahrady na pěší průchod vytvořením nové ulice a zástavby.
- Areál firmy ZON je významným bodem území s dlouholetou tradicí. Cílem návrhu je tuto tradici podpořit a více zpřístupnit veřejnosti. Areál proto funguje z části jako jedno z nových příčných propojení ul. V. Nezvala a Svojsíkova nábřeží formou nástavby nad stávajícími jednopodlažními objekty. Přístup je z ul. V. Nezvala přes nově navržený objekt, kde se nachází schodiště a výtah. Návštěvník se tak dostane do dalšího podlaží, kde se nachází lávka přes areál, která vede ke stávajícímu historickému cihlovému komínu, kde se nachází venkovní posezení a objekt bistra. Objekt bistra je vysunut nad pěší stezku Svojsíkova nábřeží pro lepší výhled na baziliku a podzámeckou nivu. Je nutno počítat, že se jedná o industriální prostředí se vším všudy. Příčný průchod je ukončen pobytovým schodištěm vedoucím z bistra na Svojsíkovo nábřeží opět s výhledem na baziliku a řeku Jihlavu.
- Přístup k řece Jihlavě nově po kamenném schodišti. Návrh reaguje na pořádání plaveckých akcí v řece Jihlavě a na místní obyvatele, kteří občas v řece plavou. Cílem je plavání v řece podpořit i z důvodu historické

návaznosti na původní říční lázně. Nově navržené schodiště k řece se nachází u navržených pobytových schodů firmy ZON.

- Nově navržený příčný průchod se nachází na kraji vodního zákoutí a vede skrz stávající objekt na Svojsíkovo nábřeží. Na nábřeží je navržen nový objekt, který průchod ukončuje. Nachází se v něm smíšená plocha, která je určena pro veřejné toalety a menší kavárnu, na kterou navazuje dětské hřiště ve vnitrobloku.
- Na obchodní domy z 80. let minulého století je navržena dvoupodlažní nástavba s byty, která má za úkol zjemnit jejich současné hmotové řešení a efektivněji využít velkou plochu střechy pro bydlení a střešní terasy. Úprava celkové hmoty OC je důležitá především kvůli výhledu z kostelní věže sv. Martina, jelikož v současnosti tyto domy narušují harmonii výhledu na historickou strukturu a památky UNESCO.
- Přestavba nárožního domu má za cíl vytvořit silnější a jasnější hmotu, kterou si toto místo žádá.
- Hadlíz je specifickým místem území, jelikož jej tvoří vystupující masiv a oblast působí jako skalní ostrov v centru města. Návrhem je podpora stávající klidné atmosféry, výstavba altánu, úprava schodiště a zachování stávající pěší trasy podél které jsou navrženy ovocné stromy. Na jaře bude Hadlíz působit jako bílý vrch.

3.3. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Návrh počítá s výstavbou jižního obchvatu v souvislosti s rozšiřováním jaderné elektrárny Dukovany. Z dopravního modelu vyplývá, že výstavba obchvatu zmírní intenzitu dopravy v centru města, především tak od projíždějících aut a nákladních vozidel. To umožňuje úpravu a polidštění ulice Sucheniova a ulice 9. května v centru města, jelikož momentálně nefungují jako ulice, ale jako průtah o čtyřech jízdních pružích, který včetně svých protihlukových stěn, vytváří bariéru pro pěší chůzi.

Návrhem je úprava a posunutí vedení ulice 9. května z původní „T“ křižovatky, která dělila prostor hlavního řešeného území na menší trojúhelníkové plochy, k obchodním domům na východ, kde původní historická komunikace dokonce vedla. Tím se trojúhelníkové prostory spojí a umožní efektivnější využití plochy hlavního řešeného území.

Součástí návrhu je dále úprava autobusového nádraží, které je v současné době předimenzované, a tedy z velké části nevyužité. Nově navržené aut. nádr. se nachází na stejném místě, čímž jsou zachovány stávající pěší trasy (viz. Dopravní řešení - terminál).

Cílem návrhu je dobrá pěší prostupnost územím. Ta je vytvořena navázáním nově navržených ulic a pěších tras na stávající fungující trasy a ulice a doplnění několika

dalších. Významnou pěší trasou hlavního řešeného území zůstává tzv. vstupní brána do města. Jedná se o ulici mezi aut. nádr. a Komenského náměstím, která navazuje na Karlovo náměstí. Jedná se tedy o hlavní veřejný prostor.

V Třebíči v současné době najdeme hned několik pasáží, které dobře fungují. Obecně lze říct, že podélná prostupnost řešeným územím funguje dobře, ale prostupnost v příčném směru vykazuje nedostatky. To je dáno především přírodními podmínkami, terénem a řekou Jihlavou a v návaznosti na to vzniklou zástavbou. Proto v hlavním řešeném území jsou navrženy hned tři průchody skrz strukturu, které propojují ul. V. Nezvala a Svojsíkovo nábřeží a v jednom místě i s podzámeckou nivou díky navržené pěší lávce. Pěší napojení lávky z podzámecké nivy navazuje na stávající podchod pod komunikací ul. Sucheniova z Libušina údolí.

V řešeném území je navržena cyklostezka po obou stranách komunikace ul. Sucheniova. Ve více frekventovaném místě se jedná o vyhrazený cyklistický pruh a v klidnějších místech o sdílení stezky s pěšími. V místě aut. nádr. v návaznosti na cyklostezky se nachází cykloboxy a stojany na kola.

Dopravní řešení – terminál

Nově navržené autobusové nádraží se nachází na stejném místě jako původní, avšak vjezd a výjezd je umístěn na ulici Sucheniovou. Prostor aut. nádr. je vyhrazen pouze pro autobusy a pěší. Vjezd a výjezd z nádraží je zvlášť z důvodu plynulejšího fungování příjíždějících a odjíždějících spojů. Na ulici Sucheniova se nachází odbočovací pruh pro vjezd na aut. nádraží. Aut. nádraží se skládá ze 14 zastávek z toho 2 jsou umístěny na ul. Sucheniova se zastávkovým pruhem a 12 v prostoru aut. nádr. okolo dvou středových ostrůvků. Zastávky na ul. Sucheniova využívají podélná stání a zastávky okolo ostrůvků využívají šikmá stání. Aut. nádr. je dimenzováno na meziměstské a dálkové spoje. Nejčastěji využívané autobusy mají délku 12 m. Tyto autobusy v návrhu využívají pouze jízdu vpřed bez nutného couvání. Výjimečně se na nádraží může objevit autobus délky 15 m, který při odjezdu ze zastávky využívá jízdu vpřed i couvání.

Na aut. nádr., jakožto dopravní terminál, navazuje podzemní velkokapacitní parkování P+R a cyklostezka. U jižního veřejného vstupu do garáží P+R se nachází úschovna kol v podobě uzamykatelných cykloboxů a stojanů na kola, které navazují na navrženou cyklostezku.

Autobusové nádraží je pomyslným pokračováním „zeleného paprsku“ lesu linoucího se z Libušina údolí, proto bylo pro návrh zvoleno organické zastřešení s plochou zelenou střechou, skrz kterou prorůstají stromy. Okolo stromů jsou navrženy kruhové květináče s možností sezení. Dalším typem sezení jsou zaoblené lavičky, které jsou umístěny pod zastřešením. Z dopravního terminálu se tak stává hravý a kvalitní veřejný prostor s dostatečným množstvím zeleně, která vytváří příjemné klima i v teplých letních dnech.

Pod autobusovým nádražím se nachází velkokapacitní garáž s parkováním P+R, která funguje jak pro dopravní terminál, tak umožňuje odlehčit židovské čtvrti od aut. Toto parkoviště je přístupné z ulice V. Nezvala. Další podzemní parkování se nachází v Superbloku, kde je kombinováno s parkováním rezidentů. Veřejná parkování budou z části přes noc fungovat pro residenty. Veřejná parkoviště mají vyhrazená stání pro imobilní, rodiny s dětmi a místa s dobíjecími stanicemi elektromobilů. Z podzemních garáží funguje celkem sedm veřejných východů. Tři se nachází v prostoru aut. nádraží, tři v pasáži vnitrobloku Superbloku a jeden na ulici 9. května. V garážích jsou vyhrazené prostory na prorůstání stromů navržených na aut. nádr. nacházejícího se nad garážemi.

3.4. SUPERBLOK

Superblok je městský blok, který protíná pasáž, která je z většiny otevřena do vnitrobloku. Pasáž dělí o podlaží zvednuté zahrady vnitroblok na dvě části, severní a jižní. Superblok reaguje na svažitost terénu a výšku okolní zástavby. Proto má v nejnižším bodě čtyři nadzemní podlaží a v nejvyšší sedm. V parteru se z větší části nachází smíšená funkce, která má za úkol aktivovat veřejný prostor kolem sebe v podobě předzahrádek kaváren, restaurací, obchůdků, salónů atd. Návrh reaguje na současnou touhu lidí, po vlastním RD se zahradou, vytvořením dostatečného množství a velké různorodosti soukromého venkovního prostoru v podobě vnitrobloku a střešních teras. Blok nabízí celkem tři úrovně využití vnitrobloku. První jsou předzahrádky, které jsou zcela soukromé a patří pouze jedné bytové jednotce, další je sdílená zahrada, která patří obyvatelům jednoho BD a třetí úroveň, která se nachází pouze v jižní části Superbloku, je sdílená zahrada pro všechny bytové domy mající do ní přístup. Na zahradách vnitrobloků je možné sázet menší stromy a pěstovat ovoce a zeleninu díky dostatečnému množství substrátu zelené střechy. To je umožněno stupňujícími se terasami mezi zahradami BD, které vznikly jako reakce na okolní svažitý terén, a tedy i bezbariérovou přístupností parteru z jižní strany Superbloku.

3.5. URBANISTICKÝ DETAIL – VODNÍ ZÁKOUTÍ A „VSTUPNÍ BRÁNA“ DO MĚSTA

Základní myšlenkou návrhu bylo vytyčení hlavních veřejných prostor pro pěší, kterými je prostor původní podélné návsi Stařečky (A) a „vstupní brána“ do města (B). Podle hlavních veřejných prostor je navržena úprava vedení Stařečského potoka tak, aby byl zmíněný veřejný prostor co nejvíce obohacen o vodní prvek. Voda ve veřejném prostoru je klíčová, jelikož zvlhčuje vzduch, ochlazuje okolí, tedy vytváří příjemné klima, podporuje výskyt drobných živočichů jako např. ptactva, a navíc má pozitivní efekt na duševní pohodu člověka. Navržená úprava vedení koryta potok zároveň prodlužuje a tím prodlužuje dobu, než voda oteče do řeky Jihlavy a tím podporuje zadržování vody v krajině.

Pro návrh bylo důležité co největší využití potenciálu vody ve veřejném prostoru, proto je potok z mnoha míst přístupný. Jemné zákruty jsou inspirovány silně meandrujícími vodními toky v okolí, ty potoku dodávají hravost a umožňují vzniku různých způsobů vzhledu koryta.

Dalším klíčovým prvkem návrhu je zakomponování soch sv. Floriána, sv. Václava a sv. Šebestiána, které se původně vyskytovaly v historických kašnách na Karlově náměstí, které je momentálně v rekonstrukci a sochy se na něj již nevrátí. Sochy jsou do nebo k potoku umístěny podle symboliky, kterou představují. Na začátku potoka je umístěn sv. Florián jako patron profesí spojených s ohněm, které chrání před požárem džbánem s vylévající vodou. Další sochou je sv. Václav, který je umístěn na podstavci do potoka v místě propojení prostoru aut. nádr., „městské brány“ a vodního zákoutí. Jedná se o silný prostor, který si žádá patrona vlasti. Jako poslední je sv. Šebestián, který je umístěn na konci odkryté části potoka na Komenského náměstí. Pro doplnění a plnohodnotné zakončení této myšlenky je do řeky Jihlavy v místě výlevu Stařečského potoka umístěna nová moderní socha.

Celý prostor se nachází v pěší zóně, takže je zde výrazně omezen provoz dopravy a prostor funguje především pro lidi. Základem je tedy kvalitní dlažba příjemná pro chůzi člověka. Na tyto prostory se těsně napojuje prostor aut. nádr. se zeleným organickým zastřešením a prorůstajícími stromy jako pokračování „zeleného paprsku“ Libušina údolí

3.6. BILANCE NÁVRHU

Hlavní řešené území – počet navržených bytů

1+kk	11
1+1	35
2+kk	69
2+1	100
3+kk	120
4+kk	38
5+kk	6
studio	4
celkem	383 bytů

Hlavní řešené území – hustota zalidnění

Min	155 oby./ha*
Max	266 oby./ha*

*počítáno s plochou navržené struktury po osy komunikací

Hlavní řešené území – smíšené plochy

Celkem 5083 m²

Hlavní řešené území – parkovací stání

P-soukromé	193 stání
P-veřejné (venkovní)	20 stání
P-veřejné (kryté)	280 stání
Celkem	493 stání

3.7. ZÁVĚR

Výsledkem diplomové práce je vypracovaná urbanistická studie městské části Stařečka a oblasti Polanka v Třebíči. Pokud v budoucnu dojde k rozšíření jaderné elektrárny Dukovan, dojde i k výstavbě jižního obchvatu, který podmiňuje realizovatelnost celého návrhu. Tato studie může sloužit jako podklad pro budoucí úpravu centra města, která momentálně nevyhovuje potřebám a měřítku člověka. V návaznosti na lokaci řešeného území v centru města, je pro návrh klíčová výborná pěší prostupnost územím a upřednostnění člověka nad dopravou. Návrh zároveň upravuje původní předimenzované autobusové nádraží na nové kompaktnější a zelenější. Klíčovým je odkrytí Stařečského potoka a díky tomu i zkvalitnění veřejných prostor vodním prvkem, který zpříjemní okolní klima a zároveň bude mít pozitivní efekt na psychické rozpoložení člověka. Úprava prostoru v centru má vysoký potenciál pro celkový budoucí rozvoj Třebíče a zároveň pomůže omezit rozšiřování nové zástavby do krajiny.

4. SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

4.1. NORMY A LITERATURA

ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. 2006

ČSN 73 6056. Odstavbné a parkovací plochy silničních vozidel

ČSN 73 6425-1. Autobusové, trolejbusové a tramvajové zastávky, přestupní uzly a stanoviště - Část 1 : Navrhování zastávek

SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vydání. Brno: ÚÚR, 2012. ISBN 978-80-87318-21-8.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Boskovice: Albert, 2000. ISBN 80-85834-79-0

4.2. INTERNETOVÉ PODKLADY

Mapy.cz. Mapy.cz [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://mapy.cz/> Google maps.

Google.com [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Nahlížení do katastru nemovitostí. Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Třebíč: Titulní stránka. Třebíč: Titulní stránka [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.trebic.cz/>

Obchvat Třebíč. Obchvat Třebíč [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <http://obchvat.trebic.cz/>

mmcité městský mobiliář [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.mmcite.com/>

GIS Třebíč. GIS Třebíč [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://gis.trebic.cz/>

OpenStreetMap [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/>

foto historie. Třebíč - Historické fotografie [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <http://www.fotohistorie.cz/Vysocina/Trebic/Trebic/Default.aspx>

ArchDaily. Archdaily [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z: <https://www.archdaily.com/>

Litomyšlský architektonický manuál [online]. [cit. 2022-05-15]. dostupné z:
<https://lam.litomysl.cz/>

4.3. FOTOGRAFIE

Vlastní fotodokumenta

Fotografie poskytnuté od města Třebíč

4.4. OSTATNÍ

Osobní prohlídka města Třebíč

Osobní setkání s městským architektem Ing. arch. Petrem Ondráčkem

5. SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
ČSN	česká technická norma
MŠ	mateřská škola
ZŠ	základní škola
ZUŠ	základní umělecká škola
SŠ	střední škola
BD	bytový dům
RD	rodinný dům
aut. nádr.	autobusové nádraží
v. n.	vodní nádrž
ryb.	rybník
Q100	stoletá voda (záplavové území)
oby.	obyvatel
P	parkování vozidel
nám.	náměstí
JED	jaderná elektrárna Dukovany
OC	obchodní centrum
Stařečský p.	Stařečský potok
K+R	parkování „kiss and ride“
P+R	parkování „park and ride“
NP	nadzemní podlaží
ÚP	územní plán
č.	číslo
ul.	ulice
příl.	příloha
k.ú.	katastrální území
m n.m.	metrů nad mořem
tzn.	to znamená
atd.	a tak dále
m ²	metr čtvereční
ha	hektar
%	procenta

6. SEZNAM PŘÍLOH

- 6.1. URBANISTICKÁ STUDIE FORMÁT B1
- 6.2. URBANISTICKÁ STUDIE FORMÁT A3 – 2X
- 6.3. PREZENTAČNÍ PLAKÁT FORMÁT B1
- 6.4. FYZICKÝ MODEL
- 6.5. FYZICKÝ MODEL – VKLÁDACÍ (SDÍLENÝ)
- 6.6. CD S ELEKTRONICKOU VERZÍ VŠECH PŘÍLOH