



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. Radim Nossek

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. Radim Nossek
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

Město Třebíč má ojedinělý charakter. Spojuje krásnou středověkou architekturu v úzkém vztahu s malebnou přírodou zdejších údolí. Tento vztah dává za vznik romantickým momentům, které na nás působí při průchodu městem. Nově vzniklé městské čtvrti dotvářejí tyto dvě hodnoty. Navržená struktura reaguje na historické stopy města a samotným srdcem řešeného území protéká znovu odkrytý Stařečský potok s přilehlým parkem. Toto zelené údolí mezi budovami propojuje centrum města s nově navrženým autobusovým terminálem.

KLÍČOVÁ SLOVA

Třebíč, autobusové nádraží, terminál, centrum města, urbanismus, staré město, údolí, středověké struktury, bydlení, potok, veřejný prostor

ABSTRACT

The city of Trebic is one of a kind. It brings together two elements, a medieval architecture and beautiful nature of numerous vales that pierce the city at many places. This relationship is creating a romantic views that occurs as we walk through the city. The projected structures reacts to its surroundings and in the middle of the new city district flows uncovered Stareckas stream. This newly designed urban valey is connecting new bus terminal with the city center.

KEYWORDS

Třebíč, bus station, terminal, city center, urbanism, old town, valey, medieval structures, housing, stream, public space

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Radim Nossek *Genius loci a nová městská struktura*. Brno, 2022. 32 s., 5 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. Radim Nossek
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. Radim Nossek
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

V první řadě bych rád poděkoval rodičům, kteří mě již od malička ve všem podporovali. Babičce, která mi ve všem fandila, ať už šlo o sport, nebo o vzdělání. Především musím poděkovat mé přítelkyni, která se mnou měla bezednou trpělivost. Dále bych rád poděkoval panu inženýru Tichému za obohacující konzultace v oblasti dopravy. V neposlední řadě panu architektovi Pavlovskému, který mi v průběhu magisterského studia několikrát otevřel oči a podnítil mou lásku k architektuře.

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) bibliografická citace dle 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) průvodní zpráva
- k) závěr
- l) seznam použitých zdrojů
- m) seznam použitých zkratk a symbolů
- n) seznam příloh

ÚVOD

Diplomová práce řeší urbanistickou studii na rozsáhlé území v centru Třebíče. Cílem bylo navrhnout moderní a fungující městskou čtvrť v harmonii s okolní historickou zástavbou. Jedním z hlavních bodů návrhu bylo nové řešení současného předimenzovaného autobusového nádraží, jeho kapacitní úpravy a napojení na stávající město. Studie přináší do místa nové hodnoty, kvalitní veřejný prostor, fungující infrastrukturu, prostory pro rekreaci a moderní bydlení.

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

Fakulta stavební

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Brno, 2022

Bc. Radim Nossek

OBSAH

1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

2. ANALYTICKÁ ČÁST

- 2.1. ANALÝZY MĚSTA TŘEBÍČE
 - 2.1.1 ANALÝZA HISTORIE
 - 2.1.2 KONCEPCE ZÓNOVÁNÍ MĚSTA
 - 2.1.3 SWOT ANALÝZA
 - 2.1.4 MĚSTSKÝ OKRUH
 - 2.1.5 ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY
 - 2.1.6 ROZDĚLENÍ FUNKCÍ VE MĚSTĚ
 - 2.1.7 KONCEPCE HOSPODAŘENÍ S VODOU VE MĚSTĚ
- 2.2. ANALÝZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ
 - 2.2.1 ANALÝZA VODSTVA
 - 2.2.2 ANALÝZA ZELENĚ
 - 2.2.3 OBČANSKÁ VYBAVENOST
 - 2.2.4 ANALÝZA DOPRAVY
 - 2.2.5 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY
 - 2.2.6 ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY
 - 2.2.7 ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNU

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

- 3.1. KONCEPT
 - 3.1.1 SMĚRY POHYBU LIDÍ – NÁVAZNOSTI
 - 3.1.2 PROBLÉMOVÝ VÝKRES
 - 3.1.3 URBANISTICKÝ KONCEPT
- 3.2. NÁVRHOVÁ SITUACE
- 3.3. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ
- 3.4. AUTOBUSOVÝ TERMINÁL
- 3.5. DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ
- 3.6. URBANISTICKÝ DETAIL
- 3.7. DÁLKOVÉ POHLEDY
- 3.8. CHARAKTER JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

4. BILANCE NÁVRHU

- 4.1. PARKOVACÍ KAPACITY
- 4.2. VÝMERY NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ

1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

Třebíč se nachází v jižní části kraje Vysočina. Ta je známá pro své překrásné pahorkatiny protkuté mnoha vodními toky. Okresem Třebíč protékají dvě obzvláště pěkné řeky. Je to především řeka nesoucí název krajského města Jihlava a potom řeka Oslava, která se v Ivančicích vlévá do první zmíněné. Oba vodní toky patří do povodí řeky Moravy. Kraj Vysočina má kvůli své centrální poloze odjakživa tranzitní charakter. Vedou skrz něj hlavní dopravní trasy evropského významu. Díky tomu zde v minulosti vyrostla řada překrásných hradů a pevností, které hlídaly tehdejší obchodní stezky. Ty jsou jedním z hlavních lákadel turistického ruchu v regionu. Druhým největším důvodem je krása zdejší přírody. Kraj vysočina si nese štítek rekreačního regionu. Kraj je navštěvován obzvláště v letních měsících, kdy se sem sjíždějí lidé trávit poklidné prázdniny v chatařských koloniích. Problémem kraje je stárnoucí populace, která může být zapříčiněna absencí vysokoškolských institucí. Lidé často migrují do okolních regionů, především směrem k městu Brnu, a tak kraj lehce stagnuje po sociální i ekonomické stránce.

2. ANALYTICKÁ ČÁST

2.1. ANALÝZY MĚSTA TŘEBÍČE

2.1.1 ANALÝZA HISTORIE

První zmínky o Třebíči pochází z roku 1101, kdy na území pod Strážnou horou a při řece Jihlavě moravská údělná knížata Oldřich Brněnský a Litold Znojemský založila benediktinský klášter. Později byla přistavěna nová klášterní budova a kolem roku 1260 bazilika svatého Prokopa. Nejstarší listina, kde byla Třebíč zmíněna jako město, byla napsána v roce 1277. Povolení opevnit se hradbami a řídit se městským právem byla městu udělena roku 1335 Karlem IV. a Janem Lucemburským. Město bylo ve středověku několikrát pustošeno a poničeno požáry. Město se střídalo ve vlastnictví pánů, mezi nimi i rod Pernštejnů a Valdštejnů. Velkým milníkem znamenalo napojení Třebíče na železnici v roce 1885 a s tím spojený nárůst průmyslu. Ve 30. letech 20. století koupil koželužské závody Tomáš Baťa a zasloužil se o velký rozvoj průmyslu, zvláště v oblasti Borovina. Velký stavební nárůst město zaznamenalo ve spojitosti s výstavbou JE Dukovany. V reakci na velké množství dělníků a zaměstnanců elektrárny vzniklo ve městě několik sídlištních útvarů. Nejvíce v severovýchodní části, kde byl dříve rozvoj mírněn prudkým terénem, vyrostlo velké socialistické sídliště v těsném sousedství historické rostlé výstavby. Tento náhlý nárůst zapříčinil necitlivé a drsné přechody mezi jednotlivými strukturami.

2.1.2 KONCEPCE ZÓNOVÁNÍ MĚSTA

Třebíč se dá lehce charakterizovat jako „město protkané zelení“. Velká členitost terénu přinutila vyhnout se těmto údolím, a tak uprostřed města vznikají útulné lesoparky, kterými se lze nerušeně dostat až do samotného středu města. Potenciální rozvojové lokality mají mimo jiné tu výhodu, že jsou skvěle napojeny na tyto údolí, a tak je skrze ně výborná dostupnost do centra.

Dříve významná průmyslová oblast Borovina začíná postupně nalézat své nové využití. Těchto atraktivních lokalit je v Třebíči vícero. Pokud lze uvažovat centralizace těžkého průmyslu je na místě lehký průmysl zakomponovat do normálního chodu města. Přidat výrobní proces do místa bydliště, zatímco hygienicky nevyhovující závody separovat na jedno místo na okraj města. Uvolněné průmyslové lokality mohou být velice atraktivní pro developerské projekty.

Po separaci průmyslových těžkých provozů na periferii, město dostane velké množství rozvojových ploch pro rezidenční výstavbu. Všechny jsou velice dobře obsloužené městským okruhem (jižní obchvat a severní část) městského okruhu. Vně se nacházejí čistě rezidenční oblasti, zatímco uvnitř okruhu je prostor pro polyfunkční celky, tzv. sekundární městské útvary. Zde se slučují funkce obytné s

komerční, výrobní, administrativní, vzdělávací a kulturní. Je to prostor pro ucelené urbánní bloky s živými ulicemi a definovaným veřejným prostorem. Z tohoto konceptu se nejvíce vymyká lokalita severovýchodně od historického jádra. Socialistické sídliště nesplňuje žádné nároky na moderní fungující město. Namísto toho jde o bezduché výplňové prostory, slepé koridory a necitlivé měřítko vůči středověké struktuře, která je na jihu v těsném sousedství. Z hlediska dalšího rozvoje se ostatní lokality zvládnou regulovat sami, neboť jejich vývoj byl racionální a plynulý. Naopak v této lokalitě Nové Dvory jsou nutné patřičné zásahy/projekty, které zajistí zdárný rozvoj lokality. Je zde třeba větší pozornosti ze strany města a podporovat zde městotvorné projekty.

2.1.3 SWOT ANALÝZA

Město Třebíč se může pyšnit bohatým historickým jádrem. Židovská čtvrť s bazilikou sv. Prokopa byly zapsány v roce 2003 na seznam světového kulturního dědictví UNESCO. Je to potenciál pro navazující cestovní ruch a podnikatelskou aktivitu ve městě. Pro Třebíč typická údolí lesoparků jsou výjimečnou hodnotou pro město. V těchto údolích jsou vedle rekreačních stezek i četné vodní plochy, které zpříjemňují mikroklima ve městě. Vybudování městského okruhu z velké části vyřeší problémy spojené s dopravou. Město by se v dalším rozvoji mělo více zaměřit na lepší propojení města a fenoménu řeky. Krásná řeka Jihlava je zpřístupněna jen na několika málo místech a přes záplavová opatření je ve městě špatně znatelná. Tyto opatření mají jistě smysl v místě židovského města. I přes malou rozlohu města zde nalezneme největší náměstí v republice. Bylo by záhodno minimálně vyhlásit urbanistickou soutěž na zlepšení prostorových poměrů a případné rozčlenění tohoto gigantického prostoru na menší s lidským měřítkem. Ve městě je mnoho lokalit s velkým potenciálem, které díky zeleným údolím a městskému okruhu jsou výborně dopravně obslouženy. Město má na své současné rozloze tolik míst pro vnitřní rozvoj, že není vůbec potřeba další expanze do volné krajiny.

2.1.4 MĚSTSKÝ OKRUH

Severní varianta obchvatu nebyla vybrána v prvotní fázi. Jižní tranzitní obchvat je efektivnější řešení současných problémů. Do budoucna je vytvoření severní části přinejmenším důležité. Vznikne tak městský okruh, který obslouží dopravně celé město a uleví tak dopravě v centru. Severní část by neměla mít dálniční charakter. Tranzitní doprava bude stále proudit jižní spojkou. Severní část by měla být městským bulvárem slučujícím veřejný život a rekreaci. Parkový bulvár obsahující komerci, veřejné instituce, školy a sportoviště.

Jižní obchvat je ve schvalovacím procesu a je velice pravděpodobné, že bude zrealizován. Díky tomuto projektu se odkloní tranzitní doprava pryč z centra.

Současný hlavní průtah městem, ulice Sucheninova, se bude moci otevřít lidem a stát se hlavní reprezentativní třídou města Třebíče. Je na zvažovanou trasu obchvatu skrze oblast Boroviny a před údolím Lorenzových sadů. Zde obchvat odřízne dostupnost lidí do této potenciálně rekreační oblasti. Stálo by za to, lépe vybalancovat dopravní obslužnost obchvatu s dopady na dané území.

2.1.5 ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V Třebíči je obrovský nedostatek komponovaných cyklostezek. Město by mělo klást větší důraz na rozvoj této komunikační sítě, která se ve světě stává stále více a více populární. Ve městě nelze v současné době mluvit o jakýchkoliv definovaných cyklostezkách nebo pruhů pro cyklisty, ti často využívají současné stezky v zelených údolích napříč městem. Tuto síť je třeba v počátku doplnit o klíčové spojnice, které ze stezek v údolích vytvoří racionální dopravní síť.

V současné době má město definovaný městský cyklistický okruh. Tato idea je chvályhodná a zaslouží si dopracování. Okruh vede čtyřmi údolími kolem potoků a rybníků, z části vede městskou zástavbou. Momentálně je na některých místech vyveden až příliš od města a opačně západ města neobsluhuje vůbec. Tento okruh je potenciálem pro vznik rekreační páteře města.

Je důležité vytvořit městskou komunikační síť, propojující periferie s centrem města. Tato síť vede především údolími města a podél řeky Jihlavy. Je základní páteří rekreace ve městě. Nejenom, že vede četnými lesoparky ve městě, je tažena podél nově navrženého celistvého nábřeží a kolem nově vzniklých úseků jsou prostory pro nová sportoviště, parky a dětská hřiště. Tato síť je doplněna na jejích trasách o body/místa rekreace a občerstvení. Tyto centra jsou v atraktivních lokalitách na nábřeží, u rybníků a na křižovatkách této sítě.

2.1.6 ROZDĚLENÍ FUNKCÍ VE MĚSTĚ

Efektivním řešením dopravy ve městech, neboť řeší všechny typy dopravy najednou, je adice a slučování funkcí v lokalitách. Polyfunkční celky mohou nabídnout obyvatelům veškeré potřeby denního života a tím se markantně sníží doprava v místě. Docházková vzdálenost od místa bydliště, do práce a do obchodů je klíčová. Lokality by měly nabízet i prostory pro místní rekreaci, sociální život a kulturu. Nebát se přidání i funkce výrobní (průmyslové), za předpokladu že tyto provozy vyhovují z hlediska hygienického. Návrat k archetypům domů typu „Mázhaus“, kde se slučuje výroba s bydlením.

2.1.7 KONCEPCE HOSPODAŘENÍ S VODOU VE MĚSTĚ

Město Třebíč je ojediněle tvarováno konfigurací terénu. Potoky obklopené bujnou zelení protínají město jako paprsky ústící do řeky Jihlavy. Tyto vodní toky po sobě časem zanechaly prudké svahy, které jsou těžko uchopitelné pro jakékoliv

rekreační využití. Umístění kaskádových pobytových teras s přidruženými čističkami odpadních vod využije efektivně tyto cenné prostory na území města.

Úžasný potenciál, který přivádí vodu, život, do centra města Třebíče. Tyto lesoparky se stanou základním stavebním kamenem města, jejich budoucí rozvoj je racionální a stanou se oázami v moderním městě. Sympatické je jejich zhruba rovnoměrné rozložení v rámci města. Tyto paprsky ústí v samotném centru a tvoří dopravní tepny pro pěší. Tato údolí nemají ani zdaleka vyčerpán svůj potenciál, je zde prostor pro rozvoj nejen sadových úprav a městského mobiliáře, ale i pro adici veřejných služeb restaurací a kulturních center.

2.2. ANALÝZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

2.2.1 ANALÝZA VODSTVA

Městem Třebíč protéká krásná řeka Jihlava. Ta patří do povodí řeky Moravy, která se vlévá do Černého moře. Na území města má řeka řadu přítoků. Pod námi řešeným územím protéká skrytým korytem Stařečský potok. Dále po proudu řeky se na druhém břehu vlévá Týnský potok. Město zažilo v minulosti několik povodní, které velmi vážně ohrozily židovskou čtvrť a další památky nacházející se v historickém jádru Třebíče. Z tohoto důvodu vynaložilo město v posledních letech veliké úsilí na výstavbu protipovodňových opatření. Většina opatření je navržena proti dvacetileté vodě. Někdy až nešťastně řešené stěny, které navyšují kapacitu koryta řeky, zamezují vizuálnímu kontaktu mezi přilehlým nábřežím a samotnou řekou. Úžasný element vody je na několika místech úplně odříznut od života ve městě. Dalším nezdařilým momentem je neúplnost nábřeží, kdy je několik úseků veřejnosti zcela nepřístupných. Vztah hlavního Karlova náměstí a řeky je špatně definován, a úsek nábřeží s největším potenciálem slouží jako zadní vstupy do objektů a skladovací plochy. Pod zámeckým parkem se nachází malá studánka, která lehce pramení a stéká na konci Podzámecké nivy do řeky Jihlavy.

2.2.2 ANALÝZA ZELENĚ

Pro Třebíč typická zelená údolí protínají město a ústí v jeho samotném centru. Naše řešená lokalita nemá k těmto místům daleko. Nedaleko se nachází překrásné Libušino údolí, nad autobusovým nádražím nalezneme Tyršovy sady, proti proudu řeky se dá dojít do parku Polanka odkud se přes lávku dostaneme k místní plovárně. Přes řeku pod bazilikou se nachází tzv. Podzámecká niva, na které se v letních měsících odehrávají všelijaké festivaly. Nad židovskou čtvrtí se nachází skalní masiv Hrádek, kde dříve stávala pevnost. Teď zde nalezneme část zrealizované Masarykovy aleje a je to jedno z mnoha míst perfektních pro rekreaci s krásným výhledem na střed města. V centru je překvapivě dobrá dostupnost sportovně rekreačních ploch, ačkoliv se ve velké většině jedná o tenisové kurty nalezneme zde v blízkosti i volejbalové hřiště nebo například atletický stadion. Břehová zeleň se kvůli protipovodňovým opatřením na několika místech vytratila, příroda si ovšem najde cestu, a tak se v několika místech navrácí. Na několika místech je nábřeží příkladně rekultivováno.

2.2.3 OBČANSKÁ VYBAVENOST

Jelikož se nacházíme s řešeným územím v samotném středu města, je zde skvělá dostupnost většiny služeb. Na centrum města tu je překvapivě dost sportovně rekreačních ploch. Kromě venkovních areálů, se nachází v centru dvě sportovní haly, a dokonce i hokejový stadion. Hlavní kulturní budovy ve městě najdeme hned přes ulici, naproti autobusovému nádraží. Ulici Sucheniovu, která přechází v Bráfovu

třídu, lemuje několik správních budov. Mezi nimiž jsou úřady, knihovny, archiv, a soud. Na západ od centra se nachází okresní nemocnice Třebíč. Vzdělávacích institucí je v blízkosti řešeného území dostatek, především základní a střední stupeň. Mateřské školy jsou spíše dál od řešeného území. Na území celého Třebíče je absence vysokoškolských vzdělávacích institucí. Město Třebíč je velice atraktivní z hlediska cestovního ruchu. Bazilika sv. Prokopa spolu s židovským městem byla zařazena na seznam světového kulturního dědictví. Tudíž je zde velmi lákadel, jak pro turisty, tak i pro zdejší obyvatele.

2.2.4 ANAÝZA DOPRAVY

Řešené území se nachází u frekventované ulice Sucheniova. Budoucí výstavba jižního obchvatu odkloní veškerou tranzitní dopravu. Úbytek dopravy umožní vznik nové reprezentativní městské třídy. V úseku u autobusového nádraží se nachází dvě světelné křižovatky. Na významnou polohu území v centru města má tato část příliš velký dopravní charakter. Předimenzované autobusové nádraží, hlavní tah ulice vedoucí od baziliky protíná středem území a velké extenzivní parkovací plochy, obzvláště na Komenského náměstí, které velice postrádá veškeré vlastnosti náměstí. Město má problémy s parkováním i v centru města, bylo by žádoucí vytvořit pěší zóny ve středověkých uličkách, jmenovitě u kostela sv. Martina. Určujícím prvkem v území je výrobní areál limonád ZON. Zde je třeba brát v potaz nutnost zásobování. Město má relativně rozvinutý systém městského parkování, ačkoliv by bylo žádoucí tyto extenzivní plochy přesunout do vícepodlažních parkovacích domů. Momentálně je ulice Sucheniova vedena jako komunikace první třídy, předpokládá se, že s novým jižním obchvatem se výrazně zmenší dopravní významnost tohoto průtahu.

2.2.5 ANALÝZA MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY

Tématem diplomové práce je návrh nového řešení autobusového nádraží. V současné době se jedná o velice neutěšené území, předimenzovaný autobusový terminál se starou nádražní budovou představuje obrovský nevyužitý potenciál uvnitř historického jádra města. Městská hromadná doprava je založena čistě na autobusové dopravě. Poloha autobusového terminálu v samotném centru města má svůj význam, ačkoliv na svoji velikost je nádraží zbytečně veliké. Zmenšení kapacity terminálu a zároveň rekultivace jeho okolí je pochopitelně krok, na který se město zaměřuje. Nešťastná je v současnosti poloha vlakového nádraží a jeho dostupnost. Mělo by se zlepšit jak pěší propojení těchto dvou dopravních ohnisek, tak i jejich propojení v rámci linek městské hromadné dopravy. Vytvoření menšího dopravního terminálu v místě toho vlakového má taktéž své opodstatnění. Průtah městské autobusové dopravy přes hlavní Karlovo náměstí je nezbytný, vzhledem k

uspořádání zbytku starého města se jiná komunikační propojka nenabízí. Vzhledem k enormní velikosti náměstí to není příliš na škodu, ovšem bylo by zapotřebí zamyslet se nad rozměrem náměstí a případným zásahem upravit urbanistické poměry v centru města.

2.2.6 ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava v rámci českých měst ještě není zdaleka tak rozvinutá jako v západních zemích. Trend měst po nohách a na kolech k nám teprve proplouvá a města jsou nucena reagovat za pochodu. V historických centrech, těsných uličkách a útulných zákoutích, není příliš místa na definování cyklistických koridorů. Města to řeší sdílenými trasami, pěšími zóna s povoleným vjezdem cyklistů apod. Pro fungující cyklistickou dopravu ve městě je ovšem potřeba zajistit jejich plynulost a tomu se nejlépe docílí jasným definováním cyklistických koridorů, které se nebudou nikterak křížit s ostatními provozy. Je třeba vytvořit ucelenou síť spojující významné lokality v rámci města. Město Třebíč má tu výhodu, že je protkané zelenými údolími, které jsou vynikající pro tyto pěší a cyklistické dopravní tepny. Údolí představuje řeku, přítok, který se vlévá do řeky Jihlavy, tudíž tyto tepny často ústí u řeky a ucelení nábřeží řeky Jihlavy ve městě a vytvoření zde pěších a cyklistických koridorů je velmi podstatné. Ty pak budou představovat základní páteř komunikací pro další propojování.

2.2.7 ANALÝZA ÚZEMNÍHO PLÁNU

Nový územní plán pro město Třebíč byl vydán dne 10.9.2020 a nabyl účinnosti dne 1.10.2020. Zpracovatelem byla brněnská kancelář Archdesign. Zodpovědným projektantem byl architekt Pavel Šemora.

Většina ploch v řešeném území je vedena jako plochy smíšené obytné-městské. Svým návrhem často zasahuji do ploch veřejné zeleně, která ovšem neslouží jako pobytová nýbrž doplňková. Jedná se konkrétně o skálu v lokalitě Hadlíz a na opačné straně ulice Sucheniovy. Plocha veřejného prostranství v rámci Komenského náměstí, která v současnosti složí jako extenzivní parkoviště v centru města bude zrušena a povede tudy odklon komunikace druhé třídy a následné napojení na silnici první třídy ulici Sucheniovu. Návrhem vzniknou nové plochy veřejných prostranství, zeleně a dopravní infrastruktury. Jinak bude návrh odpovídat současnému funkčnímu předurčení.

3. NÁVRHOVÁ ČÁST

3.1. KONCEPT

3.1.1 SMĚRY POHYBU LIDÍ – NÁVAZNOSTI

V Třebíči vznikají romantické momenty, kdy se střetává historické jádro s mnoha památkami s nádhernou přírodou. Tento vztah zeleně a sídla je velice cenný, proto města ve složitějších terénních podmínkách mají svůj půvab. Tvarování terénu determinuje okolní struktury a vytváří z nich jedinečné celky. Naše území se nachází v docházkových vzdálenostech od převážné většiny atraktivních míst v Třebíči. Pěší spojení jsou promarní, jejich definování v samotném začátku plánování určuje tvarování navržených struktur. Atraktivní směry docházky jsou především bazilika sv. Prokopa se zámekem a židovská čtvrť. Potom je třeba zajistit dobrou dostupnost z hlavního náměstí směrem k novému autobusovému nádraží. Dále pak zajištění lepšího propojení, jak dopravního, ale i pro pěší, mezi autobusovým terminálem v centru města a vlakovým nádražím na jih od centra. Dalším důležitým směrem je napojení na zelený koridor Libušina údolí a na rezidenční čtvrť spolu s rozvojovou plochou na severozápadě.

3.1.2 PROBLÉMOVÝ VÝKRES

Řešené území je determinováno mnoha prvky, především je to současná silnice první třídy, ulice Sucheniova a její světelné křižovatky naddimenzované pro tranzitní dopravu. Je třeba vyřešit extenzivní parkovací plochu v rámci Komenského náměstí, která nesplňuje žádné předpoklady fungujícího náměstí. Třebíč leží na velmi složitém terénu. Na západ od současného autobusového nádraží se rozprostírá tzv. část města Hadlíz, která leží na vyvýšené skalce. Její zapojení do města tudíž pokulhává. Směrem na jih je v současnosti špatné propojení přes několikanásobnou sérii schodů, které vedou od ulice Sucheniova směrem k Tyršovým sadům. Tento směr je velmi významný, neboť navazuje na propojení k vlakovému nádraží. Dvě dominanty ovlivňující území jsou exponovaný větrný mlýn na jihozápadě a věž kostela svatého Martina. Je na zvážení zkrácení pěší dostupnosti ze severozápadních rezidenčních čtvrtí pomocí lávky za průmyslovým areálem. Tato lávka by zkrátila pěší dostupnost k zámku a zároveň by umožnila akcím konaným na Podzámecké nivě využít rozlehlé prostory v rámci průmyslového areálu. Nejdůležitějším faktorem je v současnosti skrytý průtok Stařečského potoka. Element vody by se za žádných okolností neměl ve městech schovávat, tento přítok řeky Jihlavy je třeba odkrýt a vytvořit tak životodárný prvek pro celé území. Je třeba počítat s významnou průmyslovou výrobou limonád ZON. Je třeba zachovat bezkolizní zásobování tohoto areálu v součinnosti s autobusovým terminálem.

3.1.3 URBANISTICKÝ KONCEPT

Město Třebíč má ojedinělý charakter. Spojuje krásnou středověkou architekturu v úzkém vztahu s malebnou přírodou zdejších údolí. Tento vztah dává za vznik romantickým momentům, které na nás působí při průchodu městem. Nově vzniklé městské čtvrti dotvářejí tyto dvě hodnoty. Navržená struktura reaguje na historické stopy města a samotným srdcem řešeného území protéká znovu odkrytý Stařečský potok s přilehlým parkem. Toto zelené údolí mezi budovami propojuje centrum města s nově navrženým autobusovým terminálem. Tato cesta je navržena po vzoru malebných údolí, které protínají skrz na skrz celou Třebíč. Kromě této centrální části se návrh věnuje i okolním oblastem. V bezprostřední blízkosti vedle terminálu návrh dotváří středověkou lokalitu Hadlíz, dále se věnuje rekultivaci průmyslových lokalit směrem k parku Polanka. Zde vzniká industriální čtvrť, která spojuje funkce bydlení, práce a zábavy. Důležitým zásahem je vybudování pěší lávky přes řeku Jihlavu v místě, kde ústí říčka z podzámecké studánky. Tato lávka zkracuje trasu k dopravnímu terminálu pěším a cyklistům od všech rezidenčních lokalit na severozápadě Třebíče, zároveň propojuje Podzámeckou nivu s nově vzniklým industriálním nádvořím. To může v dobách festivalů, co se konají pod zámek, zprostředkovat další alternativní scénu a v prostorách průmyslových objektů i technické zázemí. Stísněný prostor nábřeží za vysokým průmyslovým objektem je rozšířený na střechu navržené malé vodní elektrárny, ta plynule přechází v již zmíněnou lávku. Rozšíření nábřeží pokračuje i dál po proudu řeky, kdy dostavbou odsazených řadových RD zde vzniká menší veřejný prostor s výhledy na baziliku. Urbanistická studie řeší neúplnost nábřeží. Není zde zachována kontinuita, a tak je zde nové molo pro pěší a cyklisty, které padá k vodní hladině před dopravním mostem, vede pod ním a pokračuje kolem ústí Stařečského potoka. Molo stoupá opět v místě veřejně přístupného nábřeží. Z dopravního hlediska došlo ke kapacitní úpravě autobusového terminálu. Dnešní průtah městem, silnice první třídy, se díky schválenému jižnímu obchvatu zbaví tranzitní dopravy, a tak je možné zredukovat zdejší počet jízdnic pruhů a vytvořit z ulice Sucheniovy hlavní reprezentativní městskou třídu. Silnice druhé třídy, která se v současnosti napojovala kolmo na ulici Sucheniovu a rozdělovala tak celé území, byla přeložena kolem obchodních domů. Tak definuje staré centrum a vytváří ucelenější plochy pro návrh nových obytných struktur.

3.2. NÁVRHOVÁ SITUACE

Řešené území se rozprostírá na ploše dnešního Komenského náměstí, autobusového nádraží a pokračuje přes Hadlíz až k parku Polanka. Největším urbanistickým zásahem oproti stávajícímu řešení je přeložení hlavní komunikace druhé třídy vedoucí na sever k bazilice sv. Prokopa. V současné době komunikace vedla středem území a definovala zbytkové, těžko uchopitelné plochy. Jejím

přeložením kolem obchodních domů se jasně definuje centrum města a vzniká ucelená plocha s velkým potenciálem. Druhým hlavním bodem návrhu byly směry pohybu lidí od autobusového terminálu. Zjednodušeně se jedná o 4 osy. Severovýchod, k centru města, jihovýchod – k vlakovému nádraží, jihozápad k Libušinu údolí a severozápad k parku Polanka a přes nově navrženou lávku k rezidenčním lokalitám za bazilikou a k tamější velké rozvojové lokalitě. Tyto směry se odrážejí v návrhu jednotlivých struktur a komunikací. Stěžejní zlepšit pěší propojení mezi autobusovým terminálem a vlakovým nádraží. Tímto směrem je navržen nový přechod pro chodce a vedle současných schodů vznikne v prudkém svahu park s pozvolným přístupem a pobytovými terasami nad kořenovou čistírnou. Tento park s výhledy na město přechází na jihu v Tyršovy sady a vytváří příjemnou stezku ve směru k nádraží. Autobusové nádraží zůstalo ve stejném místě a bylo kapacitně upraveno. Návrh definuje dva hlavní obytné bloky. Na sever od autobusového nádraží blok doplňuje uliční čáru ulice V. Nezvala. Parter se skládá z převážně komerčních prostorů na straně do ulice, k autobusovému nádraží jsou v parteru parkovací kapacity. Nad těmito garážemi se nachází vyvýšené soukromé vnitrobloky. Tento princip sdílí i s druhým navrženým blokem. Blok je na této platformě tvarován tak, aby navržené byty měli co nejlepší orientaci ke světovým stranám. Druhý městský blok má část veřejného vnitrobloku v úrovni ulice a část soukromou, která je opět vyvýšena nad vnitřními garážemi. Veřejný vnitroblok je průchozí, nachází se zde dětské hřiště, školka, ale i vstupy spodních bytových jednotek. Nejcennějším bodem návrhu je obnovení části zakrytého Stařečského potoka. Potok je navigačním prvkem a vytváří reprezentativní propojení centra města s autobusovým nádražím. Tento centrální veřejný prostor celého území navazuje na třebíčské autentické lesoparky. Kdy spojuje element vody se vzrostlou zelení. Samotný prostor je taky zeleným údolím mezi budovami, který jako ostatní ve městě, ústí v samotném jádru Třebíče.

Na řezu je patrné řešení podzemních garáží, které se v úrovni parteru nalézají jen na určité části vnitrobloku. Nad nimi je vyvýšený soukromý prostor pro obyvatele bloku. Je využita rozdílná potřebná konstrukční výška pro garáže a ostatní provozy. Tento rozdíl je věnovaný substrátu pro uchycení i větších dřevin na vyvýšených vnitroblocích. Z části se nad garážemi nacházejí instalační mezipatra. Veřejná část vnitrobloku je průchozí a je napojena na hlavní veřejný prostor u odkrytého Stařečského potoka.

3.3. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Přeložení komunikace druhé třídy se napojuje na ulici Sucheniovu skrze světelnou křižovatku. Ulice Sucheniova, v současnosti hlavní dopravní tepna města Třebíče, se díky plánovanému jižnímu obchvatu zbaví tranzitní dopravy a stane se

reprezentativním městským bulvárem. Je zde navržena redukce jízdnic pruhů ze současných čtyř na pouhé dva. Pro zachování plynulosti dopravy jsou u světelných křižovatek odbočovací pruhy. Především při odbočení vlevo. Z této ulice jsou napojeny i dvě podzemní garáže, vždy přes odbočovací pruh a při výjezdu s napojovacím pruhem. Šířka komunikace je držena na hraničních 12ti metrech, tak aby při přechodech nebyly zapotřebí ostrůvky. Vzhledem k poloze řešeného území je třeba šetřit místem. Autobusové nádraží bylo kapacitně upraveno na 14 zastávek pro autobusy (z toho dvě pro dálkové linky). Je řešeno tak, aby byl možný nájezd a výjezd ve všech směrech. Samotný terminál je řešen jako točna, v jejím středu je 6 odstavných stání. Lokalita Hadlize je dopravně napojena stejně jak je tomu v současnosti, tato pojízdná obytná zóna je jednopruhová obousměrná komunikace s výhybkami a obratištěm na konci. Část veřejného prostoru je pojízdná pro vozidla údržby, zásobování nebo pro případný zásah veřejně bezpečnostních složek. Cyklistická doprava je z velké části řešena sdílenou formou. Nový směr sever-jih cyklistické dopravy vede přes nově navrženou lávku od zámeckého parku stávajícím podchodem do Libušina údolí. Ve směru východ-západ je cyklistická doprava vedena třemi koridory. Odděleně v rámci Svojsíkova nábřeží. Sdruženou formou s automobilovou dopravou na ulici V. Nezvala. A z části sdruženou formou s pěšími na jižní straně podél ulice Sucheniovy. Důležitým bodem je zprůjezdnění nábřeží novým molem, které vede pod mostem a napojuje se na část nábřeží vedle Karlova náměstí. Dále navrhuji odebrat jeden pruh na Podklášterským mostě jehož přechod pro chodce je v současnosti velice stísněný a nepříjemný. Místo jednoho pruhu pro automobilovou dopravu se rozšíří chodník pro chodce a zároveň se zde doplní plnohodnotný pruh pro cyklisty.

3.4. AUTOBUSOVÝ TERMINÁL

Autobusový terminál prošel velikou kapacitní úpravou. Navrženo je 14 zastávek pro autobusy (z toho 2 pro dálkové linky). 6 zastávek se je navrženo na ulici Sucheniova. Terminál je vedle a slouží zároveň jako točna pro autobusy, tak aby byl možný nájezd a výjezd ve všech směrech. Uprostřed točny je umístěno šest odstavných stání. Terminál tvoří podlouhlé zastřešení, pod kterým se nacházejí prosklené čekárny s výhledem na obě strany, do ulice i do prostorů terminálu. Tak mají cestující výborný přehled o příjezdech a odjezdech autobusů. Střeška zastřešení je celá řešena jako pobytová terasa (venkovní čekárna) pro cestující. Voda zachycena na zastřešení je sváděna do betonových květníků, ze kterých porostou vzrostlé stromy pro vytvoření příjemného klimatu na střeše. Tato střešní terasa bude poklidným odpočinkovým místem, tím že je o úroveň odsazena od silnice, člověk nevnímá dopravní ruch, ale zároveň je z ní skvělý výhled na obě příjezdové strany, takže má cestující výborný přehled ohledně přijíždějících linek. Kromě

čekáren se v buňkách pod zastřešením nacházejí i veřejné toalety pro cestující. Střešní terasa navazuje na hlavní budovu terminálu, ve které jsou administrativní prostory pro zaměstnance dopravní společnosti, další čekárna a prodej lístků. Z této nádražní budovy je i bezbariérový přístup na venkovní terasu. Zastřešení je ukončeno hodinovou věží, na jejíž vrcholu je vyhlídková plošina na staré město a baziliku sv. Prokopa. Autobusový terminál se nachází mezi dvěma parkovacími domy. V prostoru terminálu jsou navrženy tři stání typu K+R. Hospodaření s vodou u této dopravní stavby je stěžejní. Voda ze zastřešení stéká do betonových květníků, ze kterých se tyčí vzrostlé stromy, dopravní prostor terminálu je vyspádován do středu, kde je však s bujnou zelení. Do prostoru terminálu jsou orientovány parkovací plochy. Pro odhlučení od autobusové dopravy jsou do přilehlých vnitrobloků navrženy protihlukové stěny zarostlé popínavými rostlinami. Z terminálu je hlavní směr do centra nálevkovitě vtažen mezi budovy, kde podél odkrytého Stařečského potoka ústí v hlavním veřejném prostoru. Prostor terminálu a zastávky jednotlivých autobusů jsou vydlážděny z žulových kostek, pro signalizování změny v pomalejší provoz. Fasády objektů čekáren a toalet jsou obloženy dřevem, samotná střecha má betonovou konstrukci, pochozí část je z lamel s imitací dřeva pro menší nároky na údržbu. Terminál je na pohled velice příjemný svým měřítkem. Je dělený na tři trakty. Zastávky u na ulici Sucheniova, potom za objekty čekáren je první část vnitřní točny, kde jsou tři zastávky a tři odstavná stání a za středovým zeleným pásem je to samé v druhém směru. Terminál je tak opticky rozdělený na dílčí části a tím působí menším dojmem. Jednoduchý pohyb pěších a autobusů na terminálu byl při návrhu stěžejní. Na jižní straně ulice Sucheniovy je navrženo menší zastřešení pro cestující.

3.5. DISPOZIČNÍ ŘEŠENÍ

Návrh zaměřil na ideální orientaci bytových jednotek. Minimalizaci komunikačních prostorů a na logickou návaznost technického zázemí. Vstupy do objektů se dělí na rezidenční, do komerčních prostorů a do podzemních garáží. Ve dvou obytných blocích je parkování v parteru věnováno veřejnosti, zatímco garáže v 1pp jsou určeny rezidentům. Střešní krajina navržených objektů je obohacena o pobytové terasy, balkóny, vegetační střechy a vyhlídky. Oba hlavní bloky v návrhu jsou koncipované tak, že mají v parteru na straně do ulice velké množství pronajimatelných komerčních ploch. Zbytek ploch, hlouběji v dispozici, je věnován hromadným garážím. Nad těmi jsou v obou případech umístěny vyvýšené soukromé vnitrobloky s přístupem buď výhradně z přilehlých bytů, nebo v některých částech pro všechny rezidenty. Nejvyšší úroveň střech je pokryta extenzivní vegetační zelení a slouží pro umístění technického zázemí a na několika místech jsou střechy zpřístupněny přes vytažené společné komunikační jádro. Bytových jednotek se zde

nachází celé spektrum, od malometrážních bytů, po luxusní byty se střešními terasami s výhledem na město. Skála v současné lokalitě Hadlíz je z části odkopána a jsou zde navrženy vícepodlažní bytové domy, které mají směrem do ulice 4-5 podlaží a tvoří tak hlavní reprezentativní bulvár, ovšem na stranu k historické zástavbě pouze 1-2 patra, tudíž je zde zachováno příjemné měřítko. Směrem k parku Polanka se struktura rozvolňuje a jsou zde navrženy menší bytové domy spolu s řadovými rodinnými domky u vody. Průmyslová lokalita u nově navržené lávky se stane novou obytnou čtvrtí. Stávající fabrika nabídne řadu bytů, ale i administrativních prostorů. Přistavěné bytové domy vytváří menší náměstí, které může v letních měsících, při akcích pořádaných na Podzámecké nivě, sloužit jako alternativní scéna. Mohou se zde využívat prostorová zázemí pro různé festivaly. Na straně od fabriky k řece je v současné době velice stísněný průchod, kvůli velikosti objektu. Tento prostor je rozšířený o střechu malé vodní elektrárny, která plynule přechází v lávku na Podzámeckou nivu. Dále jsou zde navrženy rodinné řadové domy se vstupy do objektů z obou stran, ze dvora, kde je parkování zpřístupněno průjezdem fabrikou, ale i ze strany od řeky. Tyto rodinné domky jsou svou uliční čarou zapuštěny směrem od řeky, aby pokračovala rozšířená část nábřeží.

3.6. URBANISTICKÝ DETAIL

Hlavní veřejný prostor celého řešeného území se odehrává kolem odkryté části Stařečského potoka. Tato vodní linie naviguje na spojnici od autobusového terminálu směrem do centra města. Po vzoru, pro Třebíč typických, údolních lesoparků, je i tento prostor řešen jako zelené údolí kolem potoka. Vinoucí se potok tvoří jemné meandry, ve kterých je pod korunami stromů navrženo sezení na obě strany, ke stromům, nebo k vodě. Na křižovatce pěších cest je prostor lehce rozšířen a tvoří jemně definované náměstí. Zde je umístěna socha svatého Floriána, patrona hasičů, umístěného tak, aby byl patrný jeho vztah k vodě a zároveň mu koruny stromů tvoří kompoziční pozadí. Do tohoto prostoru jsou orientovány provozy restaurace a kavárny. Vodní tok, který je v místě autobusového terminálu přečerpáván fontánou do úrovně ulice, končí před silnicí druhé třídy, kde se poté napojí na stávající kanál a odtéká do řeky Jihlavy.

3.7. DÁLKOVÉ POHLEDY

Na ulici Sucheniova je dominantní nároží bloku ze směru od Brna. Ulice padá směrem k mostu zároveň je směřována průhledem na baziliku sv. Prokopa. Stojí za zvážení ustoupená nástavba nad obchodní domy, vznikla by zde řada luxusních bytů s terasami a výhledy na staré město.

Směrem na východ ústí odkrytá část Stařečského potoka. Exponovaná nároží obklopující ústí potoka jsou na obou stranách dominantně vyvýšena. Z jedné strany

tvořeno částí bloku s pekárnou v parteru na straně druhé je doporučená nástavba nad stávající objekt. Před ním je vytvořený menší před-prostor, vhodný pro umístění sochy svatého Václava. Ulice V. Nezvala se vedle nově navrženého bloku rozšiřuje. V této části se v parteru nacházejí pronajímatelné komerční prostory.

Z ulice schovaný menší terminál má jednoduché dopravní řešení tudíž je přehledný pro cestující i pro řidiče. Díky tomu, že je terminál rozčleněn do třech traktů, oddělených zastřešením s čekárnami a centrálním zeleným pruhem, působí daleko menším dojmem. I tak je návrh terminálu vytvořen s ohledem na co největší úsporu místa. Čekárny jsou přesně ve středu všech autobusových zastávek, takže je rozhled i docházková vzdálenost ideální.

3.8. CHARAKTER JEDNOTLIVÝCH ČÁSTÍ

Stísněný prostor Svojsíkova nábřeží vedle vysokého průmyslového objektu je v současné době velice stísněný. Zde je prostor nábřeží rozšířený o střechu malé vodní elektrárny, která plynule přechází v novou pěší lávku přes řeku Jihlavu. Za tímto objektem je navržena dostavba řadových rodinných domů s parkováním ve dvoře a s výstupem přímo na nábřeží. Tyto rodinné domky s výhledy na řeku a baziliku sv. Prokopa vytvoří intimní živou část Svojsíkova nábřeží, které přestane být pouhou cyklostezkou.

Největším neštěstím současné Třebíče je špatná práce s nábřežím a s řekou. Město je vystaveno hrozbě v podobě častých povodní, a tak vynakládá úsilí na protipovodňové opatření, která ale často odříznou město od vody. Další zápornou stránkou nábřeží je jeho neúplnost. V současné době nelze projet podél řeky i třeba za cenu střídaní jednotlivých břehů.

Lokalita Hadlíz tvoří na severu část ulice V. Nezvala. Na jihu zde v současnosti stoupá prašná cesta, která vede pouze k několika objektům garáží. Tato cesta je vyvýšena oproti hlavní třídě ulice Sucheniovy. V tomto místě jsou navrženy vícepodlažní bytové domy, které se na stranu hlavního bulváru tváří jako čtyř až pětipodlažní bytovky s orientací na jih a na stranu k historické části, která je vyvýšená, mají bytovky pouze jedno až dvě patra, a tak si tato část zachovává své příjemné měřítko.

4. BILANCE NÁVRHU

4.1. PARKOVACÍ KAPACITY

podzemní garážová stání	- 448
veřejné smíšené	- 223
rezidenční	- 225
z toho:	
ZTP	- 20
E	- 11
venkovní stání	- 155
veřejné smíšené	- 93
rezidenční	- 62
z toho:	
ZTP	- 5
K + R	- 3
zakladače	- 21
autobusový terminál	
počet zastávek	- 14
odstavná stání	- 6

4.2. VÝMĚRY NAVRŽENÝCH OBJEKTŮ

Komerční prostory	- 3540 m ²
Administrativa	- 1070 m ²
Vzdělávací instituce - školka	- 840 m ²

Byty bydlení

> 50 m ²	- 131
> 80 m ²	- 130
> 100 m ²	- 28
< 100 m ²	- 14
studio/ateliér	- 6
Byty celkem	- 309
	- 21800 m ²

Vnitrobloky - soukromé	- 3160 m ²
Střešní terasy - soukromé	- 2920 m ²
Střešní terasy - veřejné	- 2310 m ²

RD	- 11
----	------

ZÁVĚR

Výsledkem diplomové práce je urbanistická studie na rozsáhlou lokalitu v těsné blízkosti historického jádra města Třebíče. Navržené struktury naplno využívají potenciál daného místa. Blokované domy i solitérní dostavby nabídnou širokou škálu bytových jednotek a pracovních příležitostí. Tato lokalita u autobusového terminálu se může v budoucnu stát reprezentativní vstupní branou do města.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

1. NORMY, LITERATURA

ČSN 736110. Projektování místních komunikací. 2006

GEHL, Jan. Život mezi budovami. Nadace partnerství, 2000. ISBN 978-80-87545-22-5.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Nadace partnerství, 2000. ISBN 978-80-260-2080-6.

JEHLÍK, Jan. Obec a sídlo. O krajině, urbanismu a architektuře. Ausdruck Books, 2014. ISBN 9788026053996.

SITTE, Camillo, Stavba měst podle uměleckých zásad. Arch, 1995. ISBN 8090160816.

ZUMTHOR, Peter. Atmosféry. Zlín: Archa, 2013. ISBN 978-80-87545-22-5.

2. FOTOGRAFIE

Vlastní fotodokumentace

3. INTERNETOVÉ ODKAZY

Územní plán Třebíč: Třebíč. Třebíč: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/uzemni-plan-trebic/d-47699>

Cykloportál města Třebíče | TřebíčNaKole.cz. Cykloportál města Třebíče | TřebíčNaKole.cz [online]. Dostupné z: <https://www.trebicnakole.cz/>

ČÚZK - Úvod. ČÚZK - Úvod [online]. Copyright © [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://www.cuzk.cz/>

mmcité městský mobiliář | mmcité. mmcité městský mobiliář | mmcité [online]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com/>

Producent oświetlenia zewnętrznego, ulicznego. Lampy, kinkiety, uliczne, drogowe. Producent oświetlenia zewnętrznego, ulicznego. Lampy, kinkiety, uliczne, drogowe [online]. Dostupné z: <https://www.art-metal.pl/>

OpenStreetMap. OpenStreetMap [online]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/#map=8/49.817/15.478>

Historie Třebíče | Visit Třebíč. Turistický portál města Třebíče | Visit Třebíč [online]. Copyright © Visit Třebíč 2017 [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://www.visittrebic.eu/historie-trebice/>

LightDesign s.r.o. | Cyklostezka Kadaň. LightDesign s.r.o. | společnost zabývající se osvětlením [online]. Copyright © Copyright [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: https://www.svetelnareseni.cz/portfolio_page/cyklostezka-kadan/

Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?x=16.6304000&y=49.2798000&z=11>

Mapy Google . Google [online]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/@49.296045,17.390038,15z?hl=cs-CZ>

Parkování v Třebíči: Třebíč. Třebíč: Titulní stránka [online]. Copyright © [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/parkovani-v-trebici/ds-1316>

Povodňový plán České republiky. 302 Found [online]. Copyright © 2006 [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: http://dppcr.cz/html_pub/

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK A SYMBOLŮ

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
NP	nadzemní podlaží
ÚP	územní plán
č.	číslo
ul.	ulice
příl.	příloha
k.ú.	katastrální území
atd.	a tak dále
m ²	metr čtvereční
%	procenta
sv.	svatého
ZTP	zvláště tělesně postižený

SEZNAM PŘÍLOH

- A) URBANISTICKÁ STUDIE FORMÁT B1**
- B) URBANISTICKÁ STUDIE FORMÁT A3 (x2)**
- C) PREZENTAČNÍ PLAKÁT FORMÁT B1**
- D) FYZICKÝ MODEL – SDÍLENÝ**