



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

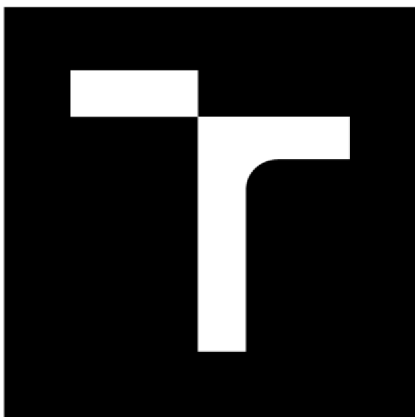
Bc. Alžběta Sotolářová

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. Alžběta Sotolářová

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. Alžběta Sotolářová
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“, Consulinvest 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 přilehlého 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 směrnici 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
- prezentační plakát 700/1000 mm 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).

ABSTRAKT

Předmětem diplomové práce je návrh nové městské struktury v souladu se současnými standardy pro život. V blízkosti historického centra Třebíče vzniknou nové městské bloky, autobusové nádraží bude upraveno pro současné potřeby. Veřejné prostory budou upraveny tak, aby město sloužilo především pro lidi, ne primárně pro dopravní prostředky. Urbanistický návrh vychází z historického kontextu dané lokality. Na jeho základě je navržena nová městská struktura, jejíž tvar a charakter navazuje na původní historickou strukturu zástavby Stařečky. Nové městské bloky využívají systému platform, díky kterým je vyrovnán rozdíl v terénu a nabízí možnost parkování a komerčních prostor jako součást bloku. Vznikne tak také uzavřený soukromý vnitroblok pro obyvatele daného bloku. Prostor autobusového nádraží je přesunut do přízemí nově vzniklého městského bloku a je upravena kapacita nástupišť. Uliční prostory jsou doplněny zelení a přizpůsobeny více lidem. Komenského náměstí dostává znova charakter náměstí místo parkovací plochy, je přesunuto a upraveno na příjemné prostředí pro lidi. V místě náměstí je také obnoven Stařečský potok, který dříve územím protékal a v současné době je zatruběn. Náměstí by nemělo konkurovat stávajícímu reprezentativnímu Karlovu náměstí v centru města, ale spíše sloužit jako místní veřejný prostor pro setkávání nových i stávajících rezidentů této lokality. Na území Polanky je navržena nová obytná struktura respektující charakter okolní zástavby. Nábřeží řeky Jihlavy je více zapojeno do života města, v zámeckém parku a v parku v Polance byly doplněny pobytové schody a výhledové terasy, je tak možný přístup k vodě.

KLÍČOVÁ SLOVA

Třebíč, genius loci, bydlení ve městě, městský blok, bloková zástavba, autobusové nádraží, urbanismus, veřejný prostor, soukromý prostor, náměstí, voda ve veřejném prostoru, historická struktura zástavby, zeleň ve městě, město pro lidi, pěší dostupnost, aktivní parter, komerční prostory, zástavba na platformách

ABSTRACT

The aim of this diploma project is to design new urban structure regarding current living standards. In close proximity of the historic centre of Třebíč, new residential blocks with additional purposes will be designed and the bus station will be adapted to current needs. Public spaces will be adjusted to focus primarily on people rather than cars. The urban design is based on the historical context of this site by following the original historical structure of the Stařečka buildings. The new blocks use a system of platforms which deals with the difference in terrain and enable placing parking and commercial space as part of the block. The platform also creates private closed courtyard for the inhabitants of the block. The space of the bus station is moved to the ground floor of one of the newly created blocks and its capacity is adjusted to the current needs. The street areas will be supplemented by greenery. Komenského square regain the character of a square instead of just a parking lot, it is moved and adapted to a pleasant public space for people with some public features. The Stařečský stream originally used to flow through this area, but nowadays is piped. The design restores it, brings it back to the ground and reinvolves it into the life of the city. The new Komenského square should not overshadow the existing main and representative Karlovo square in the city centre, but rather work as a local public space for residents to meet-and-greet. In the Polanka locality is newly designed a residential structure formed by blocks as well respecting surrounding buildings. The riverside or the river Jihlava is more implemented into the life of the city, there are riverbank steps and small terraces by the park of Polanka and on the other bank of the river that allows people to come closer to the river.

KEY WORDS

Třebíč, genius loci, living in the city centre, residential block, block structure, bus station, urbanism, public space, private space, square, water in the public space, historical urban structure, greenery in public spaces, city for people, active street level, pedestrian accessibility, commercial spaces, platform buildings.

BIBLIOGRAFICKÁ CITACE

Bc. Alžběta Sotolářová *Genius loci a nová městská struktura*. Brno, 2022. 36 s., 67 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 20. 5. 2022

Bc. Alžběta Sotolářová
autor práce

PODĚKOVÁNÍ

Ráda bych poděkovala svému vedoucímu práce Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za vedení, cenné rady a objektivní kritiku při zpracovávání diplomové práce. Poděkování patří také panu Ing. Janu Tichému za rady ohledně dopravního řešení. Dále bych chtěla poděkovat své rodině za podporu v průběhu celého studia a důvěru, že všechno zvládnu. Na závěr bych ráda poděkovala také svým spolužákům, se kterými jsme společně prošli několika náročnými semestry a nikdy jsme se k sobě neobrátili zády, když někdo z nás potřeboval pomoc.

Bc. Alžběta Sotolářová
autor práce

OBSAH

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt a klíčová slova v českém jazyce
- d) abstrakt a klíčová slova v anglickém jazyce
- e) prohlášení autora o původnosti práce
- f) poděkování
- g) obsah
- h) úvod
- i) vlastní text práce
- j) závěr
- k) seznam použitých zdrojů
- l) seznam použitých zkratk a symbolů
- m) seznam příloh
- n) prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP

ÚVOD

Předmětem diplomové práce je návrh nové městské struktury v souladu se současnými standardy pro život. V blízkosti historického centra Třebíče by měly vzniknout nové městské bloky, autobusové nádraží by mělo být upraveno pro současné potřeby. Veřejné prostory by měly být upraveny tak, aby město sloužilo především pro lidi, ne pro dopravní prostředky.

Urbanistický návrh vychází z historického kontextu dané lokality. Na jejím základě je navržena nová městská struktura, jejíž tvar a charakter navazuje na původní historickou strukturu zástavby Stařečky. Prostor autobusového nádraží je přesunut do nově vzniklého městského bloku a je upravena kapacita nástupišť. Uliční prostory jsou doplněny zelení a přizpůsobeny více lidem. Komenského náměstí dostává znova charakter náměstí, ne parkovací plochy. Je přesunuto a upraveno na příjemné prostředí pro lidi. Náměstím protéká obnovený Stařečský potok, který tak oživuje nově vzniklý veřejný prostor. V parterech objektů lemujících náměstí i přilehlé ulice se nachází komerční prostory (obchody, služby), aby se lidé na těchto veřejných prostorech mohli potkat, zastavit se a pobýt zde, měli důvod sem jít. Pro návrh je pobyt lidí ve veřejných prostorách stěžejní – tam, kde je mnoho lidí nebo se něco děje, má stále více lidí chuť se připojit a narůstá tak množství aktivit v daném území.

Na území Polanky je navržena nová obytná struktura respektující charakter okolní zástavby. Nábřeží řeky Jihlavy je více zapojeno do života města, v zámeckém parku a v parku v Polance bylo doplněno o pobytové schody a výhledové terasy, je tak možný přístup k vodě.

PRŮVODNÍ ZPRÁVA

1. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

1.1. 1.1 KRAJ VYSOČINA

Kraj Vysočina je samosprávný kraj v jižní části České republiky, který leží na pomezí Čech a Moravy a na podstatné části Českomoravské vrchoviny. Na severu sousedí s Pardubickým krajem, jihovýchodně se nachází Jihomoravský kraj, jihozápadně Jihočeský kraj a severozápadně Středočeský kraj. Kraj Vysočina je pátým největším krajem republiky s celkovým počtem přibližně 510 000 obyvatel a rozlohou 6 796 km². Hlavním městem kraje je Jihlava, zájmové území město Třebíč je druhým nejlidnatějším městem kraje.

1.2.1.2 TŘEBÍČ

Třebíč je město s rozšířenou působností, které se nachází na západě Moravy v jihovýchodní části kraje Vysočina. Leží na řece Jihlavě, která tvoří přirozenou osu města i celého regionu. Třebíč se nachází 30 kilometrů na jihovýchod od Jihlavy a 56 kilometrů západně od Brna. Nadmořská výška se pohybuje v rozmezí 392 až 503 m n. m. Obklopuje ji lesnatá příroda Českomoravské vrchoviny. Centrum města spadá do památkové zóny a najdeme zde památky UNESCO – Bazilika sv. Prokopa, židovská čtvrť a židovský hřbitov. Třebíč má dobrou dopravní dostupnost, dálnice D1 je v časovém horizontu 30 minut přes Velké Meziříčí (nájezd 146) po silnici II. třídy číslo 360 a 35 minut přes Jihlavu (nájezd 119) po silnici II. třídy číslo 351. Důležité dopravní spojení po silnici I. třídy číslo 23 je západním směrem Jihlava (33 min), Telč (35 min), východním směrem Náměšť nad Oslavou (27 min), Brno (55 min). Důležitý spoj je také jižním směrem s Jadernou elektrárnou Dukovany, kam obyvatelé dojíždějí za prací, ta je v dostupnosti 23 minut, a také Moravské Budějovice v dostupnosti taktéž 23 minut. Funkci hlavního silničního tahu tvoří silnice I. třídy číslo 23 (na západ směrem na Telč, Jihlavu, na východ směrem na Brno).

Severovýchodně od Třebíče v oblasti Křižanovské vrchoviny a Jevišovické pahorkatiny se rozkládá přírodní park Třebíčsko, chráněná oblast, která je tvořena lesy a křovinami, rybníky, remízky v mírně zvlněné pahorkatině. Částečně se překrývá s ekologickým mikroregionem Horácko, jedním z ekologicky nejčistších regionů v ČR. Parkem prochází množství turistických i cyklistických tras, nejfrekventovanější stezka vede přes Trnavu, Rudíkov, Námamčí a Přeckov, dále vedou i na Ptáčovský kopeček či Kobylínek. Je zde zachováno několik lokalit s výskytem ohrožených druhů, například koniklec velkokvětý a smil písečný. Na jihovýchodě od Třebíče po proudu řeky Jihlavy se nachází Dalešická přehrada a také jaderná elektrárna Dukovany.

1.3.1.3 KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ TŘEBÍČ

Město Třebíč má 10 katastrálních území, z toho 3 v městské zástavbě (Třebíč, Podklášteří, Týn u Třebíče) a 7 v místních částech (Budíkovice, Pocoucov, Ptáčov, Račerovice, Řípov, Slavice, Sokolí).

1.4. MĚSTO TŘEBÍČ

Město Třebíč se dělí na 17 částí, z nichž 10 se nachází v městské zástavbě (v městských částech Borovina, Horka-Domky, Jejkov, Nové Dvory, Nové Město, Podklášteří, Stařečka, Týn, Vnitřní Město, Zámostí) a 7 částí v blízkém okolí (v místních částech Budíkovice, Pocoucov, Ptáčov, Račerovice, Řípov, Slavice, Sokolí). Nejrozsáhlejší částí města z hlediska

rozlohy území jsou Slavice, nejmenší Zámostí. Nejvíce obyvatel žije v části Nové Dvory a nejméně v Řípově.

1.5.OBYVATELSTVO

V Třebíči žilo k 1. 1. 2021 celkem 34 806 obyvatel. Počet obyvatel do 90. let každoročně stoupal, nejvíce mezi lety 1971 a 1991, kdy se téměř zdvojnásobil. Velký příliv obyvatel v letech 1981 až 1983 byl zapříčiněn výstavbou Jaderné elektrárny Dukovany. V letech 2004 až 2018 se počet obyvatel snížil, hlavním důvodem je převažující počet vystěhovaných nad přistěhovanými osobami. Počet zemřelých od roku 2012 převyšoval počet narozených. Strukturu obyvatel tvoří více žen (51,6 %) než mužů (48,4 %). Podíl předproduktivních (do 15 let) se snižuje, naopak se zvyšuje počet osob ve věku poproduktivním (65 let a více) a stoupá tak průměrný věk obyvatelstva.

V Třebíči se obyvatelstvo koncentruje především v sídlištních oblastech po okrajích centra. Více jak třetina obyvatelstva se koncentruje na sídlišti městské části Nové dvory (37 %) a dále v panelákové zástavbě části Horka-Domky (19,7 %) a Borovina (13,3 %). Zbytek obyvatelstva je poměrně rovnoměrně rozmístěn po ostatních částech města a bydlí převážně v rodinných domech, v nižší panelové zástavbě či bytových domech.

2. HISTORIE

Počátky Třebíče sahají až do roku 1101, kdy zde moravská údělná knížata Oldřich Brněnský a Litold Znojemský založili benediktinský klášter. Od řádu benediktinů je odvozen také městský znak – tři černé kápě ve stříbrném břevnu umístěné na červeném štítu. Roku 1270 založil opat Martin město Třebíč a v roce 1335 byla městská práva povýšena podle vzoru královského města Znojma. Důležitým historickým mezníkem byl rok 1468, kdy bylo město během válek mezi Jiřím z Poděbrad a Matyášem Korvínem téměř zničeno. Původní gotická podoba Třebíče tak není dochována. Po četných požárech byly renesanční a barokní štíty nahrazeny fasádami z konce 19. a poč. 20 století. Velkou cenu mají tři dochované renesanční domy na Karlově náměstí, z nichž nejvýznamnější je Malovaný dům. Jedinečnost trebičských kulturních památek a péče města o ně byla oceněna v roce 2003, kdy území bývalé židovské čtvrti včetně hřbitova a bazilika sv. Prokopa byly zapsány do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. Jedním z důvodů zápisu do tohoto seznamu byl i fakt, že město dokazuje, že židovská a křesťanská komunita mohly žít vedle sebe. Třebíčské památky se staly 12. památkou UNESCO v České republice a 3. v kraji Vysočina.

2.1.PAMÁTKY UNESCO

BAZILIKA SV. PROKOPA

V první polovině 13. století bylo se přestavěl tehdejší dřevěný klášterního areálu do kamenné podoby a na místě opatského chrámu vznikl klášterní kostel Nanebevzetí Panny Marie, od druhé poloviny 17. století nazývaný bazilikou sv. Prokopa. Monumentální stavba byla značně poškozena při obléhání města vojsky uherského krále Matyáše Korvína v roce 1468 a více než dvě století byla využívána ke světským účelům. Sloužila jako konírna, obilná sýpka i pivovar. Teprve po obnově za vlády Valdštejnů začala bazilika opět sloužit k sakrálním účelům a byla zasvěcena sv. Prokopovi.

ŽIDOVSKÁ ČTVRŤ

První písemná zmínka o Židech v Třebíči je z roku 1338, ale objevovali se zde pravděpodobně i dříve. Na levém břehu řeky Jihlavy postupně vznikala židovská čtvrť a ve

2. polovině 17. století dosáhla největšího rozmachu. Přípomínkou dlouhé a bohaté historie židovské obce v Třebíči zůstala ojedinělá čtvrť, která se řadí mezi urbanisticky nejzachovalejší v Evropě. Dnes má židovská čtvrť více než sto dochovaných staveb, mezi něž patří například dvě synagogy, obecní dům, dům rabína, chudobinec, nemocnice, škola.

ŽIDOVSKÝ HŘBITOV

Jeden z největších a nejlépe zachovaných židovských hřbitovů v ČR se nachází na severním svahu kopce Hrádku a z židovské čtvrti k němu vede klikatá vozová cesta. Nejstarší náhrobek je datován k roku 1631, hřbitov tedy vznikl nedlouho předtím. V roce 1888 byl hřbitov rozšířen na dnešní výměru 11 772 m². Nachází se na něm asi 11 000 hrobů a 3 000 náhrobků. Na hřbitově je pochováno mnoho významných osobností, například rabíni J. J. Pollak a S. Pollak.

2.2. HISTORIE MĚSTA V DATECH

- | | |
|---------|--|
| 1101 | Moravští Přemyslovci Odřich Brněnský a Litold Znojemský založili benediktinský klášter. |
| 1277 | První zmínka o Třebíči v listině opata Martina. |
| 1335 | Markrabě Karel (později císař Karel IV.) udělil Třebíči městská práva. |
| 1468 | Dobití a vypálení města Uherským vojskem. |
| 1723 | Doba formálního ustanovení židovského ghetta na Podkláštěří. |
| 1822 | Velký požár, který zasáhl vnitřní město i předměstí, shořelo 290 domů, radnice, obě fary i školy. |
| 1879 | F. Kubeš založil výrobu sodovky (1925 ZON). |
| 1886 | Město se stalo součástí transversální dráhy z tehdejšího Božího Požehnaní (dnes Zastávky u Brna) do Okříšek. |
| 1899 | Dokončena první fáze elektrifikace města. |
| 1902 | Byla otevřena Všeobecná veřejná nemocnice Františka Josefa I. |
| 1931 | Koželužské závody br. Budischowských v Borovině odkoupil T. Baťa. Stavba dělnické kolonie. |
| 1939-45 | Období nacistické okupace se stalo osudovým třebíčským Židům, kteří byli ve velkém vraždění. |
| 1948 | Baťovy závody byly zestátněny a přejmenovány na Závody Gustava Klimenta a později na závody BOPO. |
| 1984 | Razantní změna ve výstavbě města – vybudování průtahu městem a autobusového nádraží na úkor jedné z nejstarších částí města Stařečky. |
| 1985 | Zprovoznění JE Dukovany. V souvislosti s její stavbou a provozem se v 70. a 80. letech 20. století začaly budovat nová sídliště, školy a další zařízení. |
| 2003 | Zápis baziliky sv. Prokopa, bývalé židovské čtvrti a židovského hřbitova na Seznam světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO. |
| 2018 | Rozšíření hranic památek Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO o bývalý benediktinský klášter. |

3. ZÁSTAVBA MĚSTA

3.1. CHARAKTERISTIKA ZÁSTAVBY

Celková struktura města je ovlivněna terénem a také řekou, kolem které město začalo růst. Vzhledem k menším údolím kolem menších toků přitékajících do Jihlavy a také

skalnatým podložím se zástavba musela v některých místech těmto přírodním podmínkám přizpůsobit.

V některých místech si tak našla cestu, jak negativně ovlivnit historickou zástavbu – například panelová sídliště vystavená na nejvyšších bodech města, ze kterých se tak stávají negativní dominanty na pohledových horizontech. Pozitivně zastupují výškové dominanty například kostely, bazilika sv. Prokopa a další památkové objekty.

Na území Třebíče se nachází různé struktury zástavby, velké množství obytných čtvrtí tvoří panelová sídliště. Jsou ale i čtvrti, kde zástavba funguje a má jasněji definovaný veřejný prostor (např. Horka-Domky, Stařečka) Toho je docíleno zástavbou řadovou či blokovou. Budovy utvářejí kolem sebe veřejné prostory, které ale ne vždy můžeme pokládat za kvalitní. Prostor mezi solitérními panelovými domy není nijak specifikován, pokud se tam člověk ocitne, může pro něj být nesrozumitelný. Zástavba by měla definovat jasné hranice, kam člověk ještě může a kam už ne, kde je to soukromé a kde veřejné. Toto kritérium panelová sídliště většinou nesplňují. Navíc se na těchto místech většinou parkuje v ulicích, takže parkování zabírá příliš mnoho volného prostoru. V rámci panelových sídlišť je také špatná občanská vybavenost, v některých místech i úplně nedostupná.

Zástavba je také často v přímém kontaktu s přírodou, a tak jako se negativně ovlivňují některé objekty navzájem, tak i kontakt s přírodou není vždy ideální. Třebíčské parky jsou na mnoha místech obklopeny výškovými panelovými domy a člověk tak může cítit určitý kontrast zástavby a přírody.

V historické zástavbě v centru města se vyskytuje několik měřítkem či charakterem ne příliš vhodných objektů, které ruší historický ráz města. Jedná se o komerční objekty, objekty občanské vybavenosti, panelové sídliště, ale také o autobusové nádraží, které bylo necitlivě umístěno na místo původní zástavby Stařečky po jejím zbourání.

3.2. OBČANSKÁ VYBAVENOST

Školství

Ve městě jsou školy na úrovni všech stupňů vzdělávání. Mateřské školy mají v současné době naplněnou kapacitu, výhledově se předpokládá, že vzhledem ke klesajícímu počtu narozených dětí bude kapacita mateřských škol, kterých je v současnosti 13, dostačující. Ve městě je dále 7 základních škol, včetně školy pro žáky se speciálními vzdělávacími potřebami. Středních škol je zde 7, dvě gymnázia a další odborné střední školy. Ve městě je i Vyšší odborná škola a Střední škola veterinární, zemědělská a zdravotnická Třebíč. Zájmové vzdělávání je možné díky Základní umělecké škole a Domu dětí a mládeže.

Lékařská péče a pečovatelské služby

Město Třebíč má vlastní nemocnici, poskytuje ambulantní a lůžkovou základní a specializovanou diagnostickou a léčebnou péči, nezbytnou preventivní péči a lékárenskou činnost, je zajištěna i pohotovost. Mimo lékárnou v nemocnici je na území Třebíče dalších 13 lékáren. Město Třebíč nabízí svým obyvatelům řadu odborných ambulantních zařízení, patří mezi ně diabetologie 3x, gynekologie 11x, neurologie 6x, oftalmologie 3x, ORL 3x, ortopedie 2x, pediatrie 3x, praktický lékař pro dospělé 19x, psychiatrie 5x, urologie 1x, vnitřní lékařství 15x, zubní lékař 35x.

V současné době Třebíč nabízí v oblasti pečovatelských služeb jeden domov pro seniory a pomoc seniorům a zdravotně postiženým je zajištěna Oblastní charitou. V současné době

kapacitně dostačují, ale s budoucím rozvojem města a stárnoucí populací bude muset vzniknout nové zařízení.

Obchody, služby

Město Třebíč disponuje dostatečným množstvím obchodů a služeb pro občany. Většina se nachází blíže středu města, ale ani v jednotlivých městských částech základní vybavenost nechybí. Na jižním okraji města se nachází nákupní centrum STOP SHOP s širokou škálou obchodů a služeb.

Kultura

Kulturní a společenské akce ve městě organizuje kromě MKS Třebíč řada dalších pořadatelů, například neziskové organizace, občanská sdružení, školy a školská zařízení, obecně prospěšné společnosti a podnikatelské subjekty. Objekty pro kulturu na území Třebíče jsou kino a divadlo Pasáž, Národní dům, multifunkční objekt Fórum, příležitostné výstavy a akce se konají také v Malovaném domě, Zadní synagoze, Galerii0 Ladislava Nováka, městské věži a areálu předzámčí. Na jihovýchodě města se nachází také hvězdárna.

Sport

Město nabízí širokou škálu sportovišť a sportovních areálů – zimní stadion víceúčelové haly, fotbalový stadion, říční lázně a veřejně přístupná hřiště. K dispozici jsou také bowlingové dráhy, squashová hala, fitness studia, solné jeskyně, skateboardové hřiště, lezecká stěna, in-line dráha, lanový areál Pavouk a motokárová dráha.

4. DOPRAVA

Třebíč je významnou dopravní spojnici ve svém regionu, nachází se v blízkosti dálnice D1 a územím prochází také významné silnice I. a II. třídy, je tedy ve výhodné poloze, i když jí přímo neprochází hlavní komunikační tah. Třebíčí prochází železniční trať Brno–Jihlava, navazující na mezinárodní koridory a využívaná pro přepravu osob i nákladů. Ve městě je železniční stanice a železniční zastávka (v Borovině), trať není elektrifikovaná. Je k dispozici městská autobusová doprava, ta obsluhuje všechny městské části. V blízkosti města je také jedno letiště s travnatou plochou, které není využíváno pro veřejnou vnitrostátní dopravu.

4.1. OBCHVAT TŘEBÍČE

V současné době je vypracován projekt na obchvat Třebíče. Tento obchvat sice zlepšil aktuální dopravní situaci, ale jeho východní část není zrovna ideálně volena kvůli neumožnění růstu města a rozdělení jak některých částí města (Borovina), tak přírodních hodnot města (Libušino údolí). Návrh na prodloužení či přesunutí alespoň části obchvatu by stál za zvážení, byl by také svou polohou výhodnější pro okolní obce, kterým se přiblíží dopravní spojení.

V současné době je také velkým problémem doprava ve směru sever-jih, do budoucna se uvažuje o tzv. severním obchvatu, který by tak doplnil okružní trasu kolem celého města.

4.2. AUTOBUSOVÁ A VLAKOVÁ DOPRAVA

Autobusové nádraží se nachází v bezprostřední blízkosti hlavního náměstí, autobusy také zajíždějí k železniční stanici. Toto propojení je důležité vzhledem k poloze železniční stanice, u které vznikl přestupní terminál s dostupností městské i regionální autobusové

dopravy, který usnadnil cestování a cestujícím se zrychlil a zjednodušil přestup a také návaznost jednotlivých spojů. Regionální autobusy zastavují také v jednotlivých místních částech, lidé tak nemusí docházet až do centra. Autobusové nádraží je ale předimenzované, jeho řešení s úpravou okolí je součástí návrhu. Železniční stanice se nachází v docházkové vzdálenosti od centra přibližně 15 minut a dostupnost je komplikována terénem (velké převýšení, možný problém pro osoby s omezenou schopností pohybu).

4.3. MĚSTSKÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA

Území města je pokryto sítí MAD nerovnoměrně, střídají se místa s velmi hustou sítí a s horší dostupností. Místní části Pocoucov a Slavice nejsou obslouženy vůbec. Čím dál od centra a čím je menší hustota osídlení, tím je v území menší množství zastávek. Čím jsou delší docházkové vzdálenosti k zastávce, tím méně je zastávek. MAD v Třebíči je zřízena jako bezbariérová. Na linkách jsou provozována nízkopodlažní vozidla a zastávky mají zvýšené nástupní hrany.

4.4. CYKLODOPRAVA

V současnosti městem vedou cyklistické trasy, jejichž způsob vedení není vždy dostatečně přehledný a bezpečný, zejména pohyb cyklistů v místech, kde musí využívat jízdní pruh společně s automobilovou dopravou. Mezi významnější cyklotrasy patří č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs, která je dlouhá 138 km. Celá trasa je vedena v maximální možné míře mimo hlavní dopravní komunikace převážně po polních a lesních cestách či zklidněných komunikacích. V současné době jsou poskytovány také sdílené koloběžky a kola.

4.5. PĚŠÍ TRASY

Město leží na trasách pro pěší turistiku (v okrese 524 km značených tras) i cykloturistiku (7 značených cyklotras a 1 cyklostezka nadregionálního významu), postupně se rozvíjí možnosti pro jezdeckou turistiku. Pro turisty a návštěvníky města jsou k dispozici 3 turistická informační centra.

4.6. PARKOVÁNÍ

Ve městě je obecně velký problém s parkováním. Chybí parkovací místa v centru a současné parkování zabírá velké plochy v zastavěné části a tvoří tak nepravidelné mezery v zástavbě. V obytných městských částích se zase nachází velké množství samostatných garáží, které jsou v soukromém vlastnictví, a proto ani jejich vzhled není nijak jednotně řešen. Řešením by mohla být výstavba polyfunkčních domů s možností parkování pro veřejnost jak v centru, tak v jednotlivých městských částech.

5. PŘÍRODNÍ POMĚRY

5.1. ZELEŇ

Nejcennější a specifickou součástí městské zeleně jsou třebíčské lesoparky. Nacházejí se na svazích údolí řeky Jihlavy i v údolích jejích přítoků a prostupují z volné krajiny od okrajů města směrem do jádra. Vznikají tak rozsáhlé zelené koridory, které dosahují až téměř k centru města a ze všech místních částí se tak dá dostat zelení až do středu. V těchto parcích jsou často vyhlídková místa. Bohužel místy úplně chybí mobiliářové prvky. Celý region Třebíčsko nabízí krásnou okolní krajinu, příležitost výletů do přírody, nechybí ani drobná architektura v krajině a propojení s okolními obcemi zelenými plochami.

5.2. VODNÍ PLOCHY A TOKY

Důležitým přírodním prvkem je řeka Jihlava, která protéká středem města. Její nábřeží je však téměř nevyužívané, řeku lemují protipovodňové kamenné zdi v téměř celé délce průtoku městem, v některých místech jsou tyto zdi velmi násilně umístěny a neumožňují řece se začlenit do děje města. Řeka Jihlava má na území Třebíče tři menší přítoky. Týnský potok, který protéká Týnským údolím, napájí soustavu městských rybníků, které dříve zásobovaly město vodou. Rybník Kuchyňka dříve napájel vodní příkop pod hradbami kláštera. Později byla pro zásobování vodou vybudována vodní nádrž Lubí na území Nového Města, která ale nakonec pro tento účel využita nebyla. Stařečský potok protéká Libušiným údolím a na jeho trase je Máchovo jezírko. Potok je v dnešní době částečně zatrubněn a je dnes jako jediný využíván pro zásobování Třebíče vodou, a to Jubilejním skupinovým vodovodem.

6. SWOT ANALÝZA MĚSTA TŘEBÍČE

Silné stránky, pozitivní faktory

- Památky UNESCO (bazilika sv. Prokopa, židovská čtvrť, židovský hřbitov) – turistický ruch
- Řeka Jihlava protékající centrem města
- Zeleň ve městě – zelené koridory
- Fungující historická zástavba v centru města
- Dobrá dopravní dostupnost a poloha města – dostupnost dálnice, ale přitom ne hlavní tah, dopravní spojení do Brna, Prahy, Jihlavy, JE Dukovany
- Region Třebíčsko – okolní krajina, příležitost výletů do přírody, drobná architektura v krajině, propojení s okolními obcemi
- Cyklostezka Jihlava – Třebíč – Raabs
- Podpora malého podnikání – spousta obchůdků, kaváren atd
- Sdílená kola a koloběžky
- Doprava – dopravní uzel vlak + bus u železniční stanice
- Rozmístění budov občanské vybavenosti
- Nízká kriminalita
- Dostupnost všech stupňů vzdělání

Slabé stránky

- Tranzitní doprava projíždějící přes centrum města
- Úrovňové křížení silnice a železniční trati = bariéra pro tranzitní dopravu
- Nákladní doprava – blokuje plynulost dopravy, vznikají kolapsy
- Nábřeží – nedostatečně zapojené do děje města
- Předimenzované autobusové nádraží
- Rozsáhlé parkovací plochy v centru – zabírají příliš místa
- Křižovatka Bráfova-Hrotovická – problematické pro kamiony (vytáčení)
- Chybějící mobiliářové prvky v městské zeleni
- Velké plochy pro průmysl a výrobu na atraktivních místech
- Borovina – neudržování vzhledu baťovské architektury
- Vysoké bytové domy na pohledových horizontech
- Městské části bez kvalitních veřejných prostor a monofunkční čtvrti

Příležitosti

- Plánovaný obchvat města – úbytek dopravy přes centrum
- Vysoká poptávka po bytech – roste výstavba, drahé pozemky pro RD (až 4000 Kč/m²)
- Přibývající pracovní příležitosti v okolí – JE Dukovany, základna NATO Náměšť nad Oslavou, průmyslová zóna Okříšky, Nová Ves
- Postupná revitalizace veřejných prostranství
- Turistický potenciál, široká nabídka kulturních akcí
- Zpřístupnění nábřeží lidem, oprava pěších lávek
- Navrácení původní struktury zástavby v historickém středu města
- Dokončení plánů pro severní obchvat
- Elektrifikace a modernizace železniční trati

Hrozby

- Záplavové území řeky Jihlavy
- Protipovodňové zdi bránící zapojení řeky do života města
- Průjezd tranzitní dopravy, vysoká vytíženost, nebezpečné pro chodce a cyklisty
- Plánovaný obchvat brání růstu města, rozděluje městskou část Borovina, narušuje zelené koridory
- Hrozící nekoordinovaný růst města (výstavba sídlišť a různorodých rodinných domů v okrajových částech města)
- Železniční přejezd Borovina-Stařečka – vytíženost, vznik kolapsů
- Časté dopravní uzavírky a rekonstrukce – zahlcení dopravou
- Nedostatek parkovacích ploch v centru
- Úbytek obyvatelstva – přirozený i migrační, ročně cca 300 lidí ubude
- Naplněná kapacita škol a mateřských škol

7. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

7.1. ŘEŠENÉ A DOTČENÉ ÚZEMÍ

V rámci území Třebíče se řešené území nachází v městské části Stařečka a je v bezprostřední blízkosti od středu města a hlavního Karlova náměstí, leží tak ve výhodné poloze vzhledem ke středu města. Velká část občanské vybavenosti je tedy této lokalitě velice blízko. Karlovo náměstí je v docházkové vzdálenosti 5 minut. Řešené území se nachází na území Stařečky, která byla po výstavbě průtahu městem a autobusového nádraží zbourána. Na severní straně doléhá k řece Jihlavě, na východní zasahuje také do zástavby dotčené Karlovu náměstí, jižní stranu ohraničuje komunikace I. třídy č. 23 a na západě končí souběžně s ulicí V. Nezvala. Pod územím protéká zatrubněný Stařečský potok. Dotčené území navíc zahrnuje okolí ulic Polanka, Hadlíz a na Potoce a k řece přiléhající Svojsíkovo nábřeží se zámeckým parkem na druhém břehu. Řešené území má celkem 10,2 ha, dotčené pak 10,1 ha.

7.2. SWOT ANALÝZA

Silné stránky

- Blízkost a pěší dostupnost centra města a turisticky významných cílů (UNESCO)
- Výhled na baziliku sv. Prokopa a její pěší dostupnost
- Blízkost zelených koridorů a přístupu do přírody
- Existence malého podnikání a jeho podpora
- Dopravní propojení regionální a městské autobusové dopravy
- Dopravní spojení k železniční stanici
- Cyklistická dostupnost
- Zrekonstruovaná výpravní budova AN a veřejné toalety
- Dostupnost úřadů, škol (pro dojíždějící)
- Dostupnost parkování
- Plánovaná výstavba AN

Slabé stránky

- Předimenzované AN (neefektivně využitě)
- Chybějící mobiliář na některých veřejných prostranstvích
- Nedostatečné využití nábřeží kvůli zábraně, kterou tvoří protipovodňové zdi
- Prostorově nadměrná rozsáhlost parkovací plochy na Komenského náměstí
- Velikost obchodních domů vzhledem k okolní zástavbě (proporčně nezapadají) a jejich monofunkčnost
- Málo zeleně v místě autobusového nádraží a parkovacích ploch
- Na některých místech chodníky ve špatném stavu
- Nedefinovatelné a otevřené veřejné prostory (špatná orientace, nepochopení, kam člověk ještě může a kam už ne)
- Roztříštěná a nedokončená zástavba, proluky
- Porušení struktury historické zástavby výstavbou AN a jeho okolí v 80. letech

Příležitosti

- Propojení lokality s významnými přírodními plochami (Libušino údolí, zámecký park)
- Obnovení Stařečského potoka a jeho odtrubnění zpět na povrch, znovuzapojení do života města
- Zpřístupnění nábřeží řeky Jihlavy a jeho zapojení do života lidí
- Plánovaný obchvat města – úleva od tranzitní dopravy, možnost oživení nynějšího hlavního tahu městem zelení, pěší zónou
- Obnova historické zástavby Stařečky a její znovuoobydlení (výstavba rezidenční zástavby v souladu s historickou zástavbou)
- Rekonstrukce autobusového nádraží
- Přibývající pracovní příležitosti v rámci nové výstavby
- Obnova nevyužívaných výrobních objektů v Polance a jejich přestavba

Hrozby

- Záplavové území řeky Jihlavy
- Dopravní kolize a vytížená křižovatka (Sucheniova x Komenského náměstí)
- Časově nesynchronizovaná městská autobusová, regionální autobusová a železniční doprava
- Nedostatečně frekventované propojení autobusového nádraží s přestupním terminálem u železniční stanice
- Narušování historické zástavby umístováním proporčně nevhodných objektů

7.3. OVLIVŇUJÍCÍ FAKTORY

Zeleň

Ke středu města se ze severní i jižní strany táhnou zelené koridory (zámecký park, Libušino údolí), na které by bylo vhodné území navázat.

Vyhlídková místa

V lokalitě se nachází několik míst s výhledem, na jižní straně od Gorazdova náměstí a také z lávky u železničního mostu směrem na centrum a baziliku sv. Prokopa. Naopak z baziliky a z městské věže kostela sv. Martina můžeme vyhlížet na zbytek města.

Památky a turistické cíle

Památky UNESCO bazilika sv. Prokopa, židovské město s Přední a Zadní synagogou, Karlovo náměstí, kostel sv. Martina jsou v docházkové vzdálenosti od lokality do 10 minut pěšky.

Stařečský potok

Stařečský potok, který býval důležitou součástí Stařečky, je v současné době pod lokalitou zatrubněn.

Veřejné prostory

Okolí autobusového nádraží je jeden velký veřejný prostor, který je těžko uchopitelný. Lidé se v něm mohou volně pohybovat, avšak není nijak definovaný, nemá žádné konkrétní využití, není jasné, co se v něm odehrává, kde končí a kde začíná. Chybí zde městský mobiliář.

Autobusové nádraží

Autobusové nádraží není v dobrém stavu a je pro současné potřeby předimenzované a tím neefektivně využíváno. Chybí některé doprovodné funkce, je potřeba jejich doplnění, příp. revitalizace.

Komenského náměstí

Parkoviště na Komenského náměstí zabírá příliš velkou plochu, náměstí je tvrdé, betonové, bez charakteru, je to jen jedna velká plocha pro parkování. Původní Prasečí plácek, který byl umístěn přibližně v místě dnešního náměstí, sloužil pro setkávání lidí, obchodování, tato funkce bohužel po přestavbě lokality nebyla navržena.

Průtah městem

Místo je narušeno procházející rušnou silnicí I. třídy, což lokalitu znehodnocuje vysokou hustotou dopravy a hlučností, nižší bezpečností pro chodce a cyklisty. Obchvat města a tím přesunutí většiny tranzitní dopravy z centra města vyřeší také problém častých dopravních kolizí kvůli hustotě dopravy. Pod ulicí Sucheniova je podchod pro chodce a cyklisty.

Budovy obchodních center a kulturního centra pasáž

Tyto budovy svým charakterem nezapadají do historické zástavby města, nemají stejné proporce ani vzhled, ruší tak celkový dojem z místa.

Protipovodňové ZDI

Téměř celým centrem města současně s řekou Jihlavou vedou kamenné protipovodňové zdi, které brání přístupu k řece. Nábřeží není využíváno ani nijak zapojeno do života města.

Polanka

Zástavba kolem ulice Polanka je v současnosti neudržovaná, rozbitá, nachází se zde malé výrobní firmy. Území má potenciál díky poloze blízko centru a řece, je ale nevyužitý.

Původní zástavba stařečky

Původní zástavba okolí Komenského náměstí byla zbourána s výstavbou autobusového nádraží, současná zástavba tu původní nerespektuje, je tak narušen celkový charakter historické čtvrti. Většina objektů má aktivní parter s obchody a službami.

Nábřeží a zámecký park

Zámecký park v současnosti není nijak specificky využíván, nejsou zde ani stezky pro pěší. Pobytové schody slouží pouze výjimečně. V parku by jistě bylo využito alespoň malé pódium pro konání příležitostných akcí (vystoupení, koncerty, sezónní akce a trhy). Chybí pěší propojení s druhým břehem řeky.

7.4. ANALÝZY ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Docházková vzdálenost

Vzhledem k poloze vybrané lokality v blízkosti centra územím prochází několik turistických značek včetně doporučené městské trasy po památkách Třebíče. V rámci řešeného území je docházková vzdálenost do 5 minut, v rámci dotčeného do 10 minut.

Funkce zástavby

Většina objektů v rámci řešeného území má smíšenou funkci, jedná se o městské domy s aktivním parterem a bydlením ve vyšších podlažích. Je zde i několik objektů určených pouze pro bydlení. V části Polanky jsou i objekty pro výrobu. Vzhledem k poloze lokality blízko centra města je dostupné velké množství obchodů a služeb.

Doprava

Podél dané lokality prochází komunikace I. třídy číslo 23 (na západ směrem na Telč, Jihlavu, na východ směrem na Brno). Na tu se napojuje komunikace II. třídy číslo 351 směrem k dálnici D1 a na Jihlavu. Doprava ve městě je mnohdy komplikovaná a potýká se s několika problémy. Městem projíždí nákladní doprava a pokud blokuje dopravu, dochází k dlouhým kolonám. Bariérou v dopravě je mimo problematických křižovatek také železnice, která tvoří překážku pro tranzitní dopravu (křížení). Tyto problémy by měly být vyřešeny plánovaným obchvatem, který vede po jižním okraji města. S obchvatem se počítá i při návrhu.

Veřejná parkoviště

Komenského náměstí slouží jako parkoviště, vzniklo v 80. letech 20. století asanací starší zástavby v prostoru ulic Havlíčkova a Hanělova, tedy vybouráním části čtvrti Stařečka i Vnitřního Města, zrušením Prasečího plácku a zakrytím Stařečského potoka. Vznikl tak prostor pro nový průtah městem a autobusové nádraží. Na náměstí vzniklo nové parkoviště.

Regionální a městská autobusová doprava

Autobusové nádraží se nachází v bezprostřední blízkosti hlavního náměstí, autobusy také zajíždí k železniční stanici. Toto propojení je důležité vzhledem k poloze železniční stanice, jejíž dostupnost je komplikována terénem (velké převýšení, možný problém pro osoby s omezenou schopností pohybu). Autobusové nádraží je v současnosti předimenzované, součástí návrhu je jeho přestavba.

Zastávka MAD Komenského náměstí u AN obsluhují autobusy MAD číslo 1, 4, 5, 12, 13, 14 a 15. K železniční stanici se pak odtud dostaneme linkami 13 a 14 v čase cca 5 minut. V blízkosti se taktéž nachází zastávka Karlovo náměstí (linky 1, 4, 5, 10, 11, 12, 13, 14), Žerotínovo náměstí (linky 10, 11, 21) a Sucheniova (linky 1, 5, 14, 21).

Cyklistické trasy

V současnosti městem vedou cyklistické trasy, jejichž způsob vedení není vždy dostatečně přehledný a bezpečný, zejména pohyb cyklistů v místech, kde musí využívat jízdní pruh společně s automobilovou dopravou. Mezi významnější cyklotrasy patří č. 26 Jihlava – Třebíč – Raabs, která vede po nábřeží řeky Jihlavy. V území se také nachází cyklostezka Městský okruh Třebíč, je vedena po nábřeží, příp. po ulici V. Nezvala, a pokračuje na Karlovo náměstí. Z jihu vede na Karlovo náměstí cyklotrasa č. 104 po ulicích Ruská a Kofránkova.

Zeleň

Nejcennější a specifickou součástí městské zeleně jsou třebíčské lesoparky. Nachází se na svazích údolí řeky Jihlavy i v údolích jejích přítoků a prostupují z volné krajiny od okrajů města směrem k centru, ze všech místních částí se tak dá dostat zelení až do středu města. K řešenému území od jihu téměř dosahuje Libušino údolí a na něj navazující Tyršovy sady a Gorazdovo náměstí s vyhlídkou na město. Na druhém břehu řeky Jihlavy je rozsáhlý zámecký park, v současné době není nijak specificky upraven či využíván. K dispozici jsou pobytové schody pod zámek. Naproti přes řeku je park Polanka, který je dostupný z kolem vedoucí cyklostezky. U autobusového nádraží pod ulicí Hadlíz, která je posledním zbytkem po bourání Stařečky, se tyčí několik metrů vysoký skalnatý výběžek.

Vodní toky a plochy

Řešeným územím protéká řeka Jihlava, kterou lemují protipovodňové kamenné zdi v téměř celé délce průtoku městem, v některých místech jsou tyto zdi násilně umístěny a neumožňují řece plně se začlenit do děje města. Územím také protéká Stařečský potok, na území Stařečky je zaklenutý, vede pod zemí a protéká podél hranice městských částí Horky a Stařečky ulicí Na Potoce. Pod autobusovým nádražím na hranicích Stařečky a Vnitřního Města potok podtéká křižovatku u Jihlavské brány a vlévá se do řeky Jihlavy u podkláštereckého mostu. Tento potok slouží k zásobování pitnou vodou (Heraldická kojenecká voda), možnost odebírání je i z výdejnů u AN.

Terén

Vzhledem k tomu, že řešené území je v údolí řeky Jihlavy, je v jednom z nejnižších míst města. Směrem na jih i sever se tak terén zvedá a v některých místech je tak potřeba překovat výškový rozdíl na pěších trasách například schodišti. Vzhledem k zářezu silnice Sucheniovy do původního terénu je mezi ní a ulicí Na Potoce opěrná zeď.

8. KONCEPT NÁVRHU

8.1. HISTORICKÁ STRUKTURA ZÁSTAVBY STAŘEČKY

Stařečka patří mezi nejstarší části města Třebíče. Ve 13. století zde byla trhová vesnice. Původní struktura zástavby odpovídala zástavbě okolní, stály zde rodinné domy s aktivními parterey. Neodmyslitelnou součástí Stařečky byl také Stařečský potok, který vytéká z Máchova jezírka z Libušina údolí, původně vedl až k podkláštereckému mostu, pod kterým se vlévá do řeky Jihlavy, a byl zapojen do života Stařečky. Ve trojúhelníku svíraném zástavbou, potokem a komunikací se nacházel Prasečí plácek, veřejný prostor pro setkávání lidí a obchodování.

8.2. STRUKTURA ZÁSTAVBY PO VÝSTAVBĚ NOVÉHO AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ

Podstatná část zástavby Stařečky musela v 80. letech ustoupit výstavbě průtahu silnice I/23 a autobusového nádraží a byla tak kompletně zbourána. Nově byla posunuta také

komunikace vedoucí z Podkláštěří, napojuje se na novou komunikaci I. třídy kolmo a rozděluje tak prostor původní historické zástavby a Prasečího plácku. S výstavbou komerčních objektů ve východní části území vzniklo také Komenského náměstí, které je v téměř celé ploše využíváno pro parkování. Stařečský potok byl zatrubněn od ulice Na Potoce až k soutoku s Jihlavou, byl tak vymazán ze života Stařečky.

8.3. ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU

- Docházková vzdálenost do centra města i z nejbližších míst dotčeného území je do 10 minut. Není důvod v této lokalitě dojíždět nikam autem. Občanská vybavenost, obchody, služby, dopravní uzel, všude je možné dojít pěšky bez nutnosti zatěžovat území provozem auta.
- Zapojení nábřeží a městských parků do života města, propojení území se zámeckým parkem na druhém břehu řeky Jihlavy novou lávkou pro pěší.
- Obnovení dnes zatrubněného Stařečského potoka a jeho znovuzapojení do života ve veřejném prostoru.
- Napojení území na zelené koridory a tím jejich vzájemné propojení (Libušino údolí, zámecký park).
- Doplnění cyklostezek a jejich navázání na stávající strukturu cyklotras.
- Výška budov bude respektována, navržená zástavba nepřevyšší a nezastíní stávající objekty.
- Vyšší podlaží zástavby nabídnou výhled na městské dominanty, nově vzniklá zástavba by neměla těmto výhledům bránit.
- Mírně vysunutá hmota nebo podlaží navíc vytváří zvýrazněné nároží. Chybějící nároží a proluky budou doplněny. Doplnění chybějící zástavby je důležité, protože budovy tvoří kolem sebe veřejný prostor. Kvůli těmto „nedokončeným“ částem zástavby mohou vznikat nevzhledné prostory.
- Je potřeba dbát na orientaci a hloubku dispozice, aby bylo dodrženo potřebné proslunění a oslunění objektů.
- Zástavba na platformách vytvoří prostor pro parkování či jiné doprovodné provozy bez zbytečného zabránění volné plochy veřejného prostoru. Zároveň vznikne vyvýšený uzavřený prostor přístupný pouze pro rezidenty daného bloku.
- Ustoupení vyšších podlaží vytváří soukromé terasy. Venkovní soukromý prostor je tak dostupný téměř pro každého.
- Zelené střechy jsou nejen ekologické, ale i ekonomické. Vytvářejí příjemnější prostředí pro lidi, zároveň regulují teplotu střechy, zlepšují kvalitu ovzduší, zadržují srážkovou vodu (retence).
- Aktivní parter je nedílnou součástí fungování města. Tam, kde je mnoho lidí nebo se něco děje, má stále více lidí chuť se připojit a narůstá tak množství aktivit v daném území.
- Voda ve veřejném prostoru dodá městu příjemnější atmosféru, působí jako zábavní živý prvek, který láká lidi k pobytu v daném prostoru, zároveň ochlazuje ovzduší.

- Jednotlivé provozy uličního prostoru (jízdni pruhy, chodník, cyklostezka) jsou odděleny zelení.
- Sdílené prostory obyvatel ve vnitrobloku nabízí různé druhy prostor pro užívání rezidenty, na kterých se mohou potkávat a trávit společně čas (dětské hřiště, posezení, park, aj.)
- Různé druhy prostor určují, kde se lidé mohou pohybovat. V prostoru zcela soukromém se pohybují pouze obyvatelé jednoho bytu (balkon, terasa, zahrádka). Polosoukromý prostor je dostupný pro rezidenty daného bloku (vnitroblok, společné zázemí). Poloveřejný prostor je pro veřejnost přístupný omezeně, neměl by být veřejností primárně užíván, člověk sem jde jen na určitým účelem (předzahrádka, neuzavřené vnitrobloky). Veřejný prostor je dostupný pro kohokoli a kdykoli (ulice, náměstí).

9. NAVRHOVANÁ ZÁSTAVBA

Vysoká úroveň aktivity v daném veřejném prostoru je udržena tím, že je zajištěno, aby více lidí využívalo tento prostor a aby zde pobýli co nejdéle. Toho lze dosáhnout nabídnutím různorodých aktivit v daném prostoru. Obytné bloky tak mají fungující aktivní parter, kde najdeme malé obchůdky, kavárny, restaurace, butiky, knihkupectví, prodejny regionálních produktů, ale i služby jako kadeřnictví, kosmetika, masáže apod. Tyto provozy také nabídnou pracovní příležitosti pro nové obyvatele. Vzhledem k tomu, že v části Polanky bylo zbouráno kvůli nové výstavbě několik objektů fungujících firem, budou jim nabídnuty nové prostory v parterech obytných bloků. Do rohového objektu naproti areálu ZON je přesunuta výdejna Heraltické vody a také zde vznikne propagační prostor pro ZON, prodejna a „limonádovna“, kde si člověk může místní limonádu objednat a vychutnat. Doplnění nároží u Masarykova náměstí nabídne nové kancelářské prostory. Součástí bloků je podzemní parkování s dostatečnou kapacitou parkovacích míst pro rezidenty. Vnitroblok na platformě vytváří soukromý prostor pro obyvatele daného bloku. Zbylá podlaží slouží pro bydlení, v rámci bytových domů se nachází byty různých velikostí, což vytvoří přirozenou sociální strukturu obyvatel. Díky ustupujícím podlažím má téměř každý byt také přístup na terasu či balkon.

Nové objekty jsou vystavěny v souladu se stávající zástavbou. Výškově odpovídají a výrazně nepřesahují stávající objekty. Maximální podlažnost je 5NP, v případě zvýraznění nároží může být přidáno ustoupené podlaží. V Polance jsou některé objekty bourány a některé přestavovány postupně, protože v současné době stále dobře fungují a po několik let ještě fungovat budou.

Různé druhy veřejných prostor určují, kde se lidé mohou pohybovat. V prostoru zcela soukromém se pohybují pouze obyvatelé jednoho bytu (balkon, terasa, zahrádka). Polosoukromý prostor je dostupný pro rezidenty daného bloku (vnitroblok, společné zázemí). Poloveřejný prostor je pro veřejnost přístupný omezeně, neměl by být veřejností primárně užíván, člověk sem jde jen na určitým účelem (předzahrádka, neuzavřené vnitrobloky). Veřejný prostor je dostupný pro kohokoli a kdykoli (ulice, náměstí).

Nábřeží řeky Jihlavy je upraveno tak, aby řeka byla živým městským prvkem místo nedostupného místa. Území je nově propojeno se zámeckým parkem pěší lávkou. Kolem společné stezky pro chodce a cyklisty na Svojsíkově nábřeží jsou nově výklenky sloužící jako terasy, kam si lidé mohou sednout a zůstat chvíli u řeky. V zámeckém parku a také

v parku Polanka slouží k přístupu k vodě pobytové schody. V současné době jsou kolem řeky protipovodňové kamenné zdi, které by v případě úpravy nábřeží byly nahrazeny samouzavíracím protipovodňovým systémem, který využívá stoupající povodňovou vodu k automatickému zvednutí zábrany bez nutnosti operace člověkem. Tyto zdi by tedy za běžných okolností neomezovaly přístup k vodě a bránily by vodě pouze během záplav.

9.1. DRUHY NAVRHOVANÉ ZÁSTAVBY

[1] Městský blok

V Polance a částečně i ve Stařečce je navržena bloková bytová zástavba. Vnitrobloky nabízí rezidentům soukromý venkovní prostor. Ustupující vyšší podlaží vytváří soukromé terasy. V rámci budov okolo ulic funguje aktivní parter s komerčními pronajímatelnými plochami.

[2] Rodinné domy u řeky

uzavírají otevřený prostor soukromých zahrad stávajících domů. Rodinné domy nabízí

soukromé zahrady, dostatek soukromí, bydlení u vody. Jsou díky nim řádně odděleny veřejné od soukromých prostorů.

[3] Rodinné domy Stařečka

Zbylá část vybouraného bloku původní zástavby Stařečky je doplněna, nová zástavba je napojena na starou a uzavírá ji. Díky tomu vznikají soukromé zahrádky pro obyvatele domu.

[4] Doplněná chybějící nároží a proluky

Proluky u nového Komenského náměstí jsou doplněny, budou zde pronajímatelné komerční plochy. Do rohového objektu naproti areálu ZON je přesunuta výdejna Heraltické vody a také zde vznikne propagační prostor pro ZON, prodejna a „limonádovna“, kde si člověk může místní limonádu objednat. Doplnění nároží u Masarykova náměstí nabídne nové kancelářské prostory.

[5] Řadové domy ve svahu

Ve svažitě části Polanky vzniknou řadové domy. Nabídnou soukromý venkovní prostor stejně jako městské bloky, které by bylo do svažitého terénu složitější umístit. Každé podlaží domu ustupuje o kousek a vzniká terasovitý tvar budovy. Díky tomu má každý byt svou soukromou terasu. Dvě nejvyšší podlaží tvoří jeden mezonetový byt.

[6] Městský blok, který schovává autobusové nádraží

Autobusové nádraží je přesunuto pod vnitroblok obytného bloku. Je tak schováno a vizuálně odděleno od veřejného prostoru (náměstí), ale stále lehce dostupné. Součástí bloku je také hotelové ubytování a střešní restaurace a kavárna s výhledem na město a baziliku sv. Prokopa.

[7] Střešní nástavby

Na obchodních domech kolem současného Komenského náměstí jsou nadstavěny střešní rodinné domy. Byty mají výhled na baziliku sv. Prokopa ze soukromých střešních teras. Po přesunu některých prodejen do nových objektů bude obytné také poslední stávající podlaží a vzniknou tak polyfunkční objekty s loftovými byty.

10. DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Největší dopravní zásah v řešeném území je návrat tvaru hlavní komunikace od podkláštereckého mostu. V návrhu se vrací k původní trase a umožňuje tak přirozenější plynutí dopravy. Křižovatka této ulice a ulice Sucheniovy je světelná. Doprava v řešeném území je zklidněna, ulice Polanka a část ulice V. Nezvala byly upraveny omezením zóna 30. Důvodem je mimo jiné to, že pokud je doprava v těchto ulicích pomalá, je na ulicích více živo, než když rychlost vozidel omezuje chodce v jejich aktivitách. Uliční prostory jsou upraveny tak, aby byly pro lidi pocitově přívětivější. Hlavní tah silnice je zúžen na pouze dva jízdní pruhy (jeden pro každý směr a odbočovací, příp. parkovací), což je možné si v návrhu dovolit díky vznikajícímu obchvatu v jižní části města, který odkloní většinu tranzitní dopravy. Díky tomu je v prostoru komunikace také zelený středový pás, který v místě přechodů funguje jako ostrůvek pro bezpečné přecházení chodců. Zelení jsou odděleny jednotlivé provozy (autodoprava, cyklodoprava, pěší). Kolem hlavní silnice je doplněna cyklostezka, cyklotrasy na území města jsou tak nyní propojeny. Mezi nově vzniklými bloky ve Stařečce vzniká pěší zóna.

V současné době je Třebíč spíše město pro auta. Podle průzkumu chodí pěšky pouze 36 % lidí, autem 37 % lidí a městskou dopravou pouze 16 %. Město, a obzvláště obytné čtvrti, by neměly sloužit primárně autům, ale lidem. Veřejná prostranství jsou proto navržena tak, aby měl člověk před autem přednost. Některé uličky jsou určeny pouze pro pěší bez možnosti vjezdu aut (Komenského náměstí a uličky z něj vedoucí, uličky mezi bloky v Polance, průchod mezi řadovými domy). Ke každému domu je možné autem přijet, ale příjezd je směřován přímo do podzemních garáží nebo na odstavné parkovací stání a odtud už jde člověk pěšky. K tomuto modelu fungování města se musí postupně dospět, je potřeba změnit myšlení a přístup lidí v této problematice. Je to proces, který bude trvat několik generací, ale je potřeba o jeho fungování přemýšlet už nyní.

10.1. PARKOVÁNÍ V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

Parkovací kapacity jsou k dispozici pod platformou bloků. V řešeném území jsou tak dva bloky, které parkování umožňují. Blok s autobusovým nádražím má dvě parkovací podlaží, 1NP nabízí parkování pro veřejnost a hotelové hosty, celkem 110 parkovacích stání, z toho vyhrazeno 6 parkovacích stání pro ZTP, 94 parkovacích stání pro veřejnost, 10 parkovacích stání pro hotelové hosty, 1PP nabízí parkování pro rezidenty bloku a hotelové hosty, celkem 110 parkovacích stání, z toho vyhrazeno 6 parkovacích stání pro ZTP, 94 parkovacích stání pro rezidenty bloku, 10 parkovacích stání pro hotelové hosty. Mimo to najdeme 21 parkovacích stání v uličních prostorech (z toho 3 vyhrazené pro ZTP) a 14 stání Kiss&Ride při autobusovém nádraží.

10.2. AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Autobusové nádraží je přesunuto a je součástí polyfunkčního bloku. Díky klesajícímu terénu bylo možné vytvořit AN ve výškové úrovni komunikace Sucheniova, odkud také autobusy na nádraží vjíždějí, a zároveň jej oddělit od veřejného prostoru náměstí, které je o úroveň níž. AN není v přímém kontaktu s veřejným prostorem a jeho provoz tak neruší děj na náměstí, přesto je z něj snadno přístupné z druhé strany budovy. Náměstí je tak považováno za klidný prostor určený pro pobyt lidí. Otevřený prostor nádraží je vizuálně oddělen zelenou stěnou, která zároveň pohltí znečištěný vzduch a hluk od provozu AN. Současně pohledově oživí budovu jak z náměstí, tak i z nádražního prostoru.

Kapacita autobusového nádraží je upravena na potřebných 14 nástupišť plus jedno nástupiště při hlavní komunikaci. Dle statistiky je v dnešní době využíváno ve stejnou dobu

pouze 12 nástupišť, nová kapacita tak vyhoví i při mírném zvýšení provozu. Některé regionální spoje zastavují pouze na zastávce na Sucheniově ulici u nádraží, tato zastávka je zachována. Autobusové nádraží je dopravně propojeno s přestupním terminálem u železniční stanice, v jehož blízkosti se také nachází odstavná stání pro autobusy. V prostoru nového AN by se tak autobusy neměly shromažďovat, k odstavení případně mohou sloužit momentálně nevyužitá nástupiště.

Prostor AN je řešen jako centrální, chodec se tedy dostane do středu prostoru na platformu, po jejímž obvodu jsou jednotlivá nástupiště a autobusy tuto platformu objíždějí dokola. V prostoru nádraží je brán zvýšený ohled na chodce a jejich bezpečnost, přechody jsou vyvýšené na stejnou úroveň jako chodník a pěší trasy jsou řádně odděleny od komunikace pro autobusy. Lze vstoupit na dvou místech – z ulice Sucheniovy a navazující trasou směrem od Karlova náměstí, kde je vyrovnávací schodiště kvůli překonání výškového rozdílu terénu. Oba vstupy jsou bezbariérově přístupné. Součástí prostoru AN jsou doprovodné provozy – čekárna, prodej jízdních dokladů, toalety a bistro, nádraží je také doplněno o zázemí pro řidiče.

AN tvoří sice otevřený venkovní prostor, je ale navíc odvětráno průduchy vyvedenými do vnitrobloku. Vzhledem k otevřené dispozici AN jsou svody odpadů a dešťové vody vedeny do technického mezipodlaží, kde jsou situovány do místa, kterým mohou pokračovat do nižších podlaží bez narušení provozu AN.

11. MĚSTSKÉ BLOKY

V řešeném území jsou celkem dva městské bloky, jeden specifický se zakomponovaným autobusovým nádražím do jednoho podlaží. Obyvatelé tohoto bloku se k jednotlivým bytovým domům dostanou jedním ze tří vstupů po hlavních schodištích, ze schodiště vejdou na platformu vnitrobloku a odtud už mohou jít ke svému domu. Součástí bloku s autobusovým nádražím je také hotel, který nabízí ubytování v centru města. K hotelu patří střešní restaurace s výhledem na město a baziliku, která je dostupná i veřejnosti. Dále je také doplněna původní zástavba Stařečky, na který je navázáno zástavbou stejného charakteru, tedy třípodlažní objekt s šikmou střechou. Nové objekty tak uzavírají celý blok a díky tomu vznikají soukromé zahrádky.

Objekty pro bydlení tvoří uzavřené bloky, díky kterým mají obyvatelé daného bloku soukromý prostor vnitrobloku. Přístup k zeleni a venkovní prostory jsou tak dostupné pro každého obyvatele. Nejnižší obytná podlaží bloků a také navržené řadové domy v Polance nabízí i zcela soukromé zahrádky pro obyvatele pouze jednoho bytu. Současně se soukromými terasami, které vznikají postupným ustupováním podlaží, mají tak rezidenti poměrně velké množství dostupného venkovního prostoru.

Součástí vnitrobloku je také dětské hřiště. Rodiče tak mohou poslat děti hrát si na soukromé hřiště a nemusí mít strach, že se jim ztratí. Stejně jako ulice plné lidí i pobyt dětí ve vnitrobloku podpoří život celého bloku. Když si některé děti začnou hrát a rodiče s nimi půjdou ven, ostatní rodiče s dětmi to pobídne, aby se připojili. Sousedé se tak mohou scházet přímo „u sebe“

v prostoru vnitrobloku, součástí vnitrobloků jsou i místa s přístřeškem a posezením pro obyvatele bloku, k dispozici je malá kuchyňka a grilovací kout.

Byty mají vysoká okna po podlahu, díky kterým bude prostor dispozice dostatečně prosluněn. Vysoká okna jsou zvenku zabezpečena celoskleněným zábradlím, díky svému materiálu není z venku téměř viditelné.

Objekty by měly být v rámci možností energeticky soběstačné. Získávání energií by mělo ideálně být možné ekologickou cestou. Dešťová voda bude zadržována a znovu využita pro závlahu zeleně, případně jako užitková voda pro byty. Technologie fotovoltaických panelů jako výplň oken dokáže efektivně ze slunečního záření vyrábět solární energii pro vlastní spotřebu. Zelené střechy redukuje teplotu, mohou zadržovat dešťovou vodu a obecně zlepšují ovzduší.

11.1. BILANCE ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

BILANCE BYDLENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Plocha řešeného území	10,2	ha
Zastavěná plocha (nová zástavba)	1,81	ha
Procento zastavění (nová zástavba)	5,6	%

Navržené objekty	(2x blok, 6x RD, 9x střešní byt)	
Počet bytových domů	45	
Počet nových rezidentů	670	
Hustota zalidnění celého území	65,7	os/ha
Hustota zalidnění zastavěné oblasti	370,2	os/ha

Byty

Celkový počet bytových jednotek	234	
z toho:		
do 60 m ² (1+kk, 2+kk)	21	(10 %)
60 až 100 m ² (2+kk, 3+kk)	156	(67 %)
100 m ² a více (4+kk)	57	(24 %)

Parkování		z toho pro ZTP:
Venkovní stání (30 min zdarma)	21	2
Parkování pro veřejnost	100	5
Kiss&Ride	14	2
Residenční parkování – byty	248	10
Residenční parkování – hotel	20	2

12. URBANISTICKÝ DETAIL

Komenského náměstí, které je v současné době pouze veřejným parkovištěm, je přesunuto a upraveno na příjemné prostředí pro lidi. Náměstím protéká obnovený Stařečský potok, který tak oživuje nově vzniklý veřejný prostor. Kromě užitkové funkce (pomáhá odvádět přebytečnou dešťovou vodu, ochlazuje ovzduší v létě) nabývá voda ve městě také sociálního významu, ztraktivňuje území pro lidi. Lidé přístup k ní vyhledávají a rádi v přítomnosti vody tráví čas. Pro fungování veřejného prostoru má tedy mnohdy stěžejní význam a nabízí velký potenciál, který může spočívat jednoduše v jejím zpřístupnění a ztraktivnění. Stařečský potok je doplněn o pobytové schody, ze kterých lze na dvou místech řeku přejít po nášlapných kamenech, kromě toho lze přejít v dalších dvou místech i po mostkách. Koryto je přibližně půl metru hluboké a tři metry široké, dá se tedy vstoupit i přímo do toku potoka a procházet se jím. Dno potoka je opatřeno

kamínky, které společně se zákrutami koryta snižují rychlost průtoku a vytváří strukturovaný povrch hladiny.

Okolní zástavba nabízí několik nových komerčních ploch, k náměstí přiléhá kavárna, bistro, prodejna místních produktů, zdravá výživa, pekařství, knihkupectví, butiky, kadeřnictví, květinářství. Kavárna s bistro mají k dispozici venkovní terasy s posezení. Vzhledem k rozdílným výškám stávající a nové zástavby kolem nového Komenského náměstí (v novém bloku 1NP komerční objekty, 2NP autobusové nádraží, 3-5NP obytná podlaží) může nová budova působit příliš vysoce, rozdíl výšek je však částečně pohledově vyrovnán ustoupením posledního podlaží směrem od náměstí. Při pohledu z náměstí tak toto poslední podlaží téměř nelze vidět.

ZÁVĚR

ZÁVĚR

Cílem práce bylo vytvořit urbanistickou studii, která navrhne v Třebíči změny potřebné k rozvoji města. Mělo zde vzniknout autobusové nádraží, obytná zástavba a veřejné prostory s aktivními parterly domů. Práce tyto náležitosti naplňuje a navrhuje řešení, které je v kontextu s okolní zástavbou a nenarušuje ji. Je kladen důraz na tvorbu veřejných prostranství a na vytvoření příjemných prostorů především pro člověka, který by měl mít přednost před dopravními prostředky.

Byla navržena zástavba doplňující kapacitu bydlení, komerčních ploch dostupnost parkování, k tomu vzniklo autobusové nádraží s dostatečnou kapacitou nástupišť pro dnešní potřeby. Byly navrženy městské bloky s různými velikostmi bytů. Bloky nabízejí jak soukromé zahrádky a terasy, tak společné polosoukromé prostory pro rezidenty. V rámci návrhu je počítáno se zachováním stávající zástavby a její doplnění, bourané objekty jsou pouze ty, které už v současné době neslouží tak, jak by měly. Důležitým prvkem návrhu je zklidnění dopravy ve městě, s čímž projekt počítá díky plánovanému obchvatu města. Hlavní tah městem je tak upraven na dvoupruhovou komunikaci se zeleným středovým pásem a vytváří tak příjemnější prostředí. Součástí návrhu je také úprava nábřeží řeky Jihlavy a její zpřístupnění lidem díky pobytovým schodům a vyhlídkovým terasám. Svojsíkovo nábřeží se se zámeckým parkem nově propojeno pěší lávkou.

SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

KNIŽNÍ ZDROJE

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

ISBN 978-80-260-9558-3.

VOŽENÍLEK, Jiří. Stavba měst a vesnic: urbanistická příručka. Brno: Výzkumný ústav výstavby a architektury, 1957.

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

Camillio Sitte - Stavba měst podle uměleckých zásad

SITTE, Camillo. Stavba měst podle uměleckých zásad. 2. české vyd. Brno: ÚÚR, 2012.

ISBN 978-80-87318-21-8.

FREDERICK, Matthew. 101 věcí, které jsem se naučil na architektuře. Praha: Grada, 2014.

ISBN 978-80-247-5204-4.

NORMOVÉ PODKLADY

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

INTERNETOVÉ ZDROJE

Třebíč: Titulní stránka. Třebíč: Titulní stránka [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/>

Turistický portál města Třebíče | Visit Třebíč. Turistický portál města Třebíče | Visit Třebíč [online].

Copyright © Visit Třebíč 2017 [cit. 18.05.2022]. Dostupné z: <https://www.visittrebic.eu/>

Cykloportál města Třebíče | TřebíčNaKole.cz [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.trebicnakole.cz/>

GIS MĚSTA TŘEBÍČ. GIS MĚSTA TŘEBÍČ [online]. [cit. 2022-05-18] Dostupné z: <https://gis.trebic.cz/>

Mapy.cz. Mapy.cz [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

Google maps. Google.com [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z:

<https://www.google.com/maps/>

OpenStreetMap [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org/>

Nahlížení do katastru nemovitostí. Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. [cit. 2022-05-18].

Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>

Geoportal ČUZK, [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://geoportal.cuzk.cz/>

Český statistický úřad. Csuo.cz [online]. 2022 [cit. 2022-05-18]. Dostupné z:

<https://www.czso.cz>

ArchDaily. Archdaily [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z: <https://www.archdaily.com/>

Landscape Architecture Platform | Landezine [online]. Copyright ©gad [cit. 2022-05-18].

Dostupné z: <https://landezine.com/>

mmcité městský mobiliář [online]. [cit. 2022-05-18]. Dostupné z:

<https://www.mmcite.com/>

Město Třebíč. Koncepce mobility a dopravní obslužnosti města Třebíče. Třebíč, 2019.
[online]. [cit. 2022-05-18].

Dostupné z: https://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id_org=16973&id_dokumenty=44238

OSTATNÍ

Vlastní prohlídka Třebíče

Vlastní fotografie

Fotografie a podklady poskytnuté městem Třebíč

Virtuální muzeum staré Třebíče

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

ČR	Česká republika
VUT	Vysoké učení technické
FAST	Fakulta stavební
ČSN	česká technická norma
ORP	obec s rozšířenou působností
m n.m.	metrů nad mořem
k.ú.	katastrální území
ul.	ulice
ZŠ	základní škola
MŠ	mateřská škola
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
AN	autobusové nádraží
PS	parkovací stání
RD	rodinný dům
BD	bytový dům
MAD	městská autobusová doprava
příl.	příloha
č.	číslo
ÚP	územní plán
kk	kuchyňský kout
%	procentuální vyjádření
m	metr – jednotka délky
m ²	metr čtvereční – jednotka plochy
ha	hektar – jednotka plochy
km/h	kilometr za hodinu
os	osoba
PS	parkovací stání
ZTP	zdravotně a tělesně postižení
tzn.	to znamená
cca	circa – přibližně
apod.	a podobně
aj.	a jiné

SEZNAM PŘÍLOH

a) Urbanistická studie – formát B1

01 Situace širších vztahů

02 Analýza historie

03 Analýza struktury zástavby

04 Analýza dopravy a přírodních poměrů

05 Analýza ovlivňujících faktorů a SWOT analýza

06 Analýzy řešeného území

07 Koncept návrhu

08 Návrhová situace

09 Navrhovaná zástavba

10 Dopravní řešení

11 Městské bloky

12 Urbanistický detail

b) Urbanistická studie – formát A3 (2x)

c) Prezentační plakát B1

d) Fyzický model 1:1000, sdílený fyzický model 1:1000

e) Elektronická verze všech příloh

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 20. 5. 2022

Bc. Alžběta Sotolářová
autor práce