



# 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 NEW URBAN STRUCTURE

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

## AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Aneta Kozubíková

## 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 NEW URBAN STRUCTURE

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

DIPLOMA THESIS

## AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Aneta Kozubíková

## VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

Ing. arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2022



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| <b>Studijní program</b>        | N0731P010002 Architektura a rozvoj sídel                          |
| <b>Typ studijního programu</b> | Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia |
| <b>Specializace</b>            | Prostorové plánování  |
| <b>Pracoviště</b>              | Ústav architektury  |

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

|                        |                                      |
|------------------------|--------------------------------------|
| <b>Student</b>         | Bc. Aneta Kozubíková                 |
| <b>Název</b>           | Genius loci a nová městská struktura |
| <b>Vedoucí práce</b>   | Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.    |
| <b>Datum zadání</b>    | 30. 11. 2021                         |
| <b>Datum odevzdání</b> | 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. Parallaxa.

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 kompletnosti 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
- 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).

## **ABSTRAKT**

Tématem této diplomové práce je návrh nové městské struktury, která zapadá do kontextu svého okolí. Řešené území se nachází v centru města Třebíč v městské části Stařečka. Je vymezeno ulicemi Sucheniova, Hasskova a Vítěslava Nezvala. Kvůli asanaci v 80. letech zmizela většina velmi živé původní zástavby. V současné době je prostor z velké části nezastavěný, což je pro centrum města nezvyklé. Území má jedinečný potenciál pro vybudování nové lokality s prvky moderního života. Velkou část území zabírá autobusové nádraží, povrchové parkování a frekventovaná komunikace. V návrhu jsem se snažila lokalitu vrátit zpět pro pěší a uzpůsobit tomu veřejný prostor. Díky silné občanské vybavenosti okolí Karlova náměstí bylo důležité nekonkurovat funkčním uspořádáním a doplnit jej v jeden funkční celek. Navržené městské struktury a veřejný prostor vycházejí z pozice historické zástavby. Součástí diplomové práce je i území Polanka, která disponuje podobnými znaky jako část Stařečka. Tato část je řešena pouze jako vize.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

Třebíč, urbanismus, historické centrum, veřejný prostor, udržitelná výstavba, autobusové nádraží, pěší dostupnost, bloková zástavba

## **ABSTRACT**

The topic of the thesis is a design of a new urban structure fitting to its context. The area is located in historical centre of city Trebic in district Starecka. It is defined by borders of streets Sucheniova, Hasskova and Viteslava Nezvala. Most of the historical structure were demolished during the sanitation in 80'. Now the area is very open. That is unusual for historical centre. It has good development potential to build a new location with elements of modern life. Most of the area is taken by a bus station, parking and busy street. In my design I tried to return this area to pedestrians and adapt the public space to it. Karl square and surroundings has good civic amenities. It was important to not compete with functional layout and complete it to one unit. Design of the urban structure and public space is based on location of historical development. A part of the thesis is area Polanka which has similar features as part Starecka. This part is designed only as a vision.

## **KEYWORDS**

Trebic, urbanism, historical centre, public space, sustainable development, bus station, walking distance, block development

## **BIBLIOGRAFICKÁ CITACE**

Bc. Aneta Kozubíková *Genius loci a nová městská struktura*. Brno, 2022. 27 s., 78 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. Aneta Kozubíková  
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 20. 5. 2022

---

Bc. Aneta Kozubíková  
autor práce



## **PODĚKOVÁNÍ**

Ráda bych poděkovala Ing. arch. Tomáši Pavlovskému, Ph.D. za věcné připomínky, cenné rady nejen při zpracování této diplomové práce, ale během celého magisterského studia. Také děkuji Ing. Janu Tichému za jeho rady v oblasti dopravního řešení.

Dále chci poděkovat své rodině za jejich velkou podporu a pomoc během celého studia.

V Brně dne 20. 5. 2022

---

Bc. Aneta Kozubíková  
autor práce

## **OBSAH**

- a) titulní list
- b) zadání VŠKP
- c) abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- d) bibliografické citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- e) prohlášení autora o původnosti práce, prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP
- 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

## **ÚVOD**

Tato diplomová práce se zabývá územím v městské části Stařečka. Nachází se v centru města Třebíč. Velikost řešeného území je zhruba 10,2 ha. Mezi významné faktory ovlivňující návrh patří historický charakter místa, svažité terén, zahuštění zástavby, trasa Stařečského potoka a umístění autobusového nádraží. V návrhu jsem se snažila vytvořit kompaktní městskou zástavbu s živým parterem. V celém návrhu je pohyb pěších postaven nad automobilovou dopravu.



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA STAVEBNÍ

# PRŮVODNÍ ZPRÁVA

Brno, 2022

Bc. Aneta Kozubíková

## **VLASTNÍ TEXT PRÁCE**

### **1. Řešené území**

Řešené území se nachází v historickém centru města Třebíč v městské části Stařečka. Jedná se o jednu z nejstarších částí města, která však prošla poměrně zásadní přestavbou v 80. letech. Území má díky své poloze velký potenciál stát se plnohodnotnou udržitelnou čtvrtí, která bude určena především pro pěší.

V současné době se na území nachází autobusové nádraží a Komenského náměstí, které nyní slouží pouze jako parkoviště. Vymezený prostor je na své jižní straně ukončen komunikací I. třídy, proto prostor působí nedokončeně.

Řešené území má rozlohu cca 10,2 ha a dotčené, zahrnující území Polanky, cca 20 ha. Území Polanky je řešeno jako vize do budoucnosti za cca 100 let.

### **2. Analytická část**

#### **2.1 Širší vztahy**

Třebíč leží na Moravě. Je to druhé největší město kraje Vysočina, nachází se na jeho jihovýchodní části. Neprochází jí žádný významný automobilový ani železniční koridor, avšak napojení na dálnici D1 je cca 25 minut jízdy. Město se nachází na obou březích řeky Jihlavy. Má silnou vazbu na krajské město Jihlavu, které je vzdálené cca 30 km severozápadně od Třebíče. Další důležitou vazbou, pro svou mnohem vyšší občanskou vybavenost, je 56 km vzdálené Brno. Nadmořská výška města se pohybuje mezi 392 m n. m. u Palečkova mlýna při řece Jihlavě a 503 m n. m. na vrcholu Strážné hory s kaplí svatého Jana Nepomuckého.

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 a Sokolí). Nejrozsáhlejší jsou Slavice, nejmenší je Zámostí. Nejvíce obyvatel žije v části Nové Dvory a nejméně v městské části Řípov. Město má 10 katastrálních území, z toho 3 jsou v městské zástavbě (Třebíč, Podklášteří, Týn u Třebíče) a 7 v místních částech (Budíkovice, Pocoucov, Ptáčov, Račerovice, Řípov, Slavice, Sokolí).

#### **2.2 Historie**

Historie Třebíče je spjata s Benediktinským klášterem. Ten byl založený moravskými přemyslovskými knížaty Oldřichem Brněnským a Litoldem Znojenským mezi lety 1101 až 1104. Klášter byl umístěn na ostrově nad řekou Jihlavou. Město se vyvíjelo v údolí řeky pod klášterem. Náměstí se nacházelo na pravém břehu. Domy rostly v gotické parcelaci kolem něj. V první polovině 13. století bylo pravděpodobně rozhodnuto o přestavbě dřevěného klášterního areálu do kamenné podoby. Tak vznikl

na místě opatského chrámu klášterní kostel Nanebevzetí Panny Marie, od druhé poloviny 17. století nazývaný bazilika sv. Prokopa. Pod klášterem vznikla tržní osada, kam přicházeli z širokého okolí obchodníci a řemeslníci.

Za vlády Přemysla Otakara II. založil v poslední třetině 13. století lokátor Heřman kolonizační město Třebíč na pravém břehu řeky Jihlavy. První písemná zpráva opata Martina o městě pochází z roku 1277. Již někdy v této době sem přicházeli Židé, ti se usazovali na levém břehu řeky Jihlavy, kde během staletí vytvořili silnou židovskou komunitu, která se stala neodmyslitelnou součástí města.

Městská práva byla městu udělena roku 1335. Od tohoto roku město staví hradby.

Slibný rozvoj města se zastavil v roce 1468, kdy bylo město za válek mezi Jiřím z Poděbrad a Matyášem Korvínem zničeno a vypáleno uherskými vojsky. Klášterní majetek pak přešel do rukou šlechty (Šternberků, Pernštejnů, Osovských a Valdštejnů), která postupně rozbořený klášter přestavěla na zámek.

Po krátkém období vzestupu a stavební obnově města v 16. století přinesla o století později obyvatelům značné utrpení třicetiletá válka. Všeobecný úpadek pak pokračoval i v 18. století. Ve 20. letech 19. století padla velká část města za oběť řadě ničivých požárů. V této době vzala za své renesanční tvář města. Původní podobu si zachovaly pouze tři domy na Karlově náměstí.

Hospodářství Třebíče se v 19. století začalo postupně obnovovat, dařilo se zejména koželuhům, rozvíjel se nábytkářský a strojírenský průmysl a také kulturní činnost města. Počátkem 20. století se ve městě rozvíjí i obuvnická výroba. Meziválečné období bylo dobou velkých průmyslových závodů, k nejvýznamnějším patřily továrna Budischowských v Borovině (později Baťovy závody) a UP závody s výrobnou nábytku v kubistické budově navržené architektem Josefem Gočárem. Dalším významným architektem, který v Třebíči navrhoval je Bohuslav Fuchs. Navrhl na náměstí budovu městské spořitelny ve funkcionalistickém stylu a na levém břehu řeky Jihlavy byly postaveny městské říční lázně, které v roce 2021 získaly svou původní podobu i barevnost.

Také do života obyvatel Třebíče neblaze zasáhla druhá světová válka. Válečné události měly nejhorší dopad na zdejší židovskou komunitu. V roce 1942 byli téměř tři stovky Židů transportovány do Terezína a pak dále na východ. Válku jich přežilo pouze několik, nedokázali židovskou obec znovu obnovit. V Třebíči nyní žije pouze jedna židovská rodina. Po celé komunitě zde zůstala výjimečně zachovaná židovská čtvrť, která je z

urbanistického i historického hlediska evropským unikátem. V samotné židovské čtvrti, protože nevyhovuje současnému standardu bydlení, žije poměrně málo obyvatel. Nachází se zde spousta zajímavých podniků, malých obchodů a ateliérů.

Rozrůstání města podpořila prudká výstavba v 70. a 80. letech, související se stavbou Jaderné elektrárny v Dukovanech, které předcházelo vybudování Vodního díla Dalešice na řece Jihlavě. Během krátké doby se počet obyvatel Třebíče zvýšil více než dvojnásobně.

#### Historie řešeného území

Stařečka je jednou z nejstarších částí Třebíče. Je zmiňována ve výčtu klášterního majetku z roku 1104 jako Starici. V té době měla nejspíše podobu osady, případně vesnice. Byla to hustě osídlená živá lokalita. Někdy kolem roku 1220 zde vznikla trhová vesnice, jež byla nástupce tržiště v Podklášteří, které již nedostačovalo svou velikostí a kvůli řece Jihlavě nemělo příliš možností se rozšiřovat. Tržišti se říkalo Prasečí plácek. Jeho poloha odpovídá spodní části dnešního Komenského náměstí. Původní podoba Stařečky se nedochovala, protože jižní část musela v 80. letech 20. století ustoupit výstavbě autobusového nádraží a průtahu silnice I/23 městem. Proběhly rozsáhlé demolice, úpravy terénu a stavba několika objektů. Tyto objekty respektují původní pozici zástavby, ale jejich proporce neodpovídají svému okolí.

### **2.3 Občanská vybavenost**

Nejvíce funkčně rozmanité je centrum města, kde se nachází především kulturní a náboženské stavby, veřejná správa, obchody a služby. Okolo Karlova náměstí je poměrně živý parter, kde je velké zastoupení drobných obchodů se specifickým zaměřením. Ve zbylých částech města je občanská vybavenost v menším rozsahu - většinou malé obchody s potravinami.

Městská část Nové Dvory, má větší hustota obyvatel, a proto i své menší ohnisko občanské vybavenosti - prostor okolo hotelu Atom.

V jižní části města a na ulici Brněnská jsou soustředěny stavby zaměřené na komerci a průmysl.

### **2.4 Doprava**

Třebíč leží na Moravě. Je to druhé největší město kraje Vysočina. Nachází se cca v polovině trasy mezi Jihlavou a Brnem. Třebíčí neprochází žádný významný automobilový ani železniční koridor.

Hlavní dopravní tepna, procházející celým městem, je silnice I. třídy č. 23. Spojuje město s Jihlavou (30 minut, 33 km) a Brnem (1 h, 62 km). Musí pojmout veškerou městskou i tranzitní dopravu. Na její trase se nachází

několik problémových míst, která jsou nevyhovující především kvůli směrovým a výškovým parametrům komunikace. Další důležitou trasou je silnice č. 351 a 360, které spojují město s dálnicí D1.

#### Železniční spojení

Železniční spojení je zajištěno tratí č. 240, která vede mezi Jihlavou a Brnem. Ve městě jsou celkem dvě zastávky – V Borovině a v Horka-Domky (vlakové nádraží).

#### Obchvat Třebíče

V roce 1968-69 byla týmem architektů zpracována koncepce tvorby životního prostředí města Třebíč. Vnikla před vůbec první zmínkou o výstavbě jaderné elektrárny Dukovany. Už tehdy, kdy měla Třebíč okolo 21 200 obyvatel, se objevil koncept výstavby obchvatu. Bylo to ze stejných důvodů jako dnes – zpříjemnění obyvatelům bydlení, nevyhovující výškové, směrové a šířkové parametry silniční dopravy. Rozdíl od vedení současné plánované trasy byl především ve vyhnutí se Borovině. Tato trasa odpovídá jedné z projednávaných variant, která nebyla nakonec vybrána.

Jakmile se rozhodlo o vybudování JE Dukovany, začalo město uvažovat o obchvatu. Tehdejší vedení města a stát však zvolili variantu průtah městem. Proběhly rozsáhlé demolicе a úpravy terénu, především v části Stařečka, kde je nyní autobusové nádraží. Tato hlavní dopravní komunikace prochází přímo centrem města a propojuje tři kraje. Na její trase je poměrně intenzivní tranzitní doprava, která městem jenom projíždí. Je vytížená dopravou generovanou ve městě, ale i ze spádových oblastí. Silnice je na čtyřech místech křížená s komunikací II. třídy. Průměrná denní intenzita provozu přesahuje v určitých úsecích I/23 hranici 16 tisíc vozidel.

#### Problémy silnice č.23:

- prochází obytnou zástavbou
- na dvou místech úroňově kříží železniční trať
- problematické směrové a výškově vedení komunikace (především při dopravě nadměrně velkých prvků, které budou potřeba i na dostavbu JE Dukovany)

Řešením této dopravní situace je stavba obchvatu Třebíče, která je naplánovaná na roky 2025 – 2029. Obchvat prochází městskou částí Borovina, kde je trasa částečně v tunelu. Trasa pokračuje v extravilánu města a následně je napojena zpět na I/23.

#### Analýza dálkových spojů autobusů

|                               |     |
|-------------------------------|-----|
| Počet odjíždějících autobusů  | 180 |
| Počet přijíždějících autobusů | 177 |
| Počet projíždějících autobusů | 70  |
| Celkový počet                 | 427 |



Během pracovního dne je na autobusovém nádraží maximálně 12 autobusů v určitém časovém intervalu (podle vytížení autobusového nádraží je propočteno po 5 minutách, 10 minutách a 0,5 hodině). Největší frekvence příjezdu autobusů je v rozmezí 7:00 - 7:40. V menší intenzitě pak okolo 5:00 - 5:30 a 14:15 - 14:49. Největší frekvence odjezdů z autobusového nádraží je v rozmezí 5:25 - 5:49, 13:00 - 14:54. Ve zbylém čase je vytíženost poměrně rovnoměrná.

#### Cyklistická doprava

Zásadní problém pro větší rozvoj cyklistické dopravy v Třebíči je její terén. V území se nachází hned několik údolí, a proto si tento způsob nevybere mnoho obyvatel. Z hlediska morfologie terénu je nejvíce problematické propojení historického centra s městskou částí Horka-Domky. Propojení historického centra a městské části Nové Dvory nebo Borovina nabízí příjemnou a bezpečnou cestu skrz údolí (Týnské a Libušino údolí). Město Třebíč se na aktivně podílí na povědomí o cyklistické dopravě, zlepšuje kvalitu, bezpečnost a zapojuje se do akcí spojených s cyklistikou.

### **2.5 Demografie**

Ve vývoji počtu obyvatel docházelo k pravidelnému růstu. Velký nárůst obyvatel je patrný v letech 1971 - 1991 a to především díky stavbě jaderné elektrárny Dukovany. Počet obyvatel se téměř zdvojnásobil. Od 1998 dochází k poklesu počtu obyvatel města. Ten je nejspíš způsoben pracovním trhem, kdy v Třebíči chybí velcí zaměstnavatelé. Podíl nezaměstnaných osob je v současnosti 4,23 % (2020).

### **2.6 Typy zástavby**

V jádru města je zástavba, která se odvíjela od gotické parcelace. Postupně směrem na jih je tato zástavba méně hustá a přechází do blokové formy. V jihovýchodní části převládají halové stavby, určené pro průmysl, komerci, popřípadě pro technickou vybavenost města. Severovýchodní část (Nové dvory) je charakterizována panelovou a řadovou výstavbou. Velká část zástavby vznikla v 70. letech, v době stavby JE Dukovany. V severozápadní části převládají izolované rodinné domy a dvojdomky. V jihozápadní části jsou zastoupeny všechny typy poměrně rovnoměrně. Nechybí dvojdomky, které vznikly v období, kdy řídil závody Tomáš Baťa.

### **2.7 Analýza přírodních složek**

Třebíč má relativně velké množství zeleně. Ta je koncentrována na svazích a podél vodních toků v podobě zelených zálivů, které prochází městem. Vznikají zde koridory zeleně. Ty propojují městské části - pěší či cyklista se může dostat do centra města trasou, která je obklopena přírodou.

Třebíč se rozkládá na rozhraní dvou geomorfologických celků: Jevišovické pahorkatiny (jihovýchodní část) a Křižanovské vrchoviny (severozápadní část). Třebíčský masív je velmi starý - vznikl v prvohorách. Byl stlačován a lámán horotvornými pohyby. Toto mělo za vznik zlomů, které jsou charakteristické pro třebíčská údolí. Hlavní příčný zlom probíhá podél údolí řeky Jihlavy. Nejrozšířenější horninou na území je žulosyenit (granosyenit). Ten výrazně ovlivňuje charakter krajiny - především na severu od Třebíče tvoří skupiny balvanů.

Voda je v Třebíči výrazným prvkem. Městem protéká řeka Jihlava a se svými přítoky Týnského a Stařečského potoku utváří její reliéf. Nachází se zde i spousta rybníků, které jsou napájeny těmito potoky. S vodou je v Třebíči spojen strach z povodní, které město zasáhly naposledy v roce 2006. Nábřeží řeky Jihlavy bylo opatřeno stálými protipovodňovými zábranami, které na poměrně mnoha místech tvoří jistou bariéru při kontaktu s řekou.

### **3. Návrhová část**

#### **3.1 Koncept**

Prostor je z větší části nezastavěný, což je v centru města nezvyklé. Proto i demolice jsou minimální. Zachovávám umístění autobusového nádraží v západní části řešeného území. Dojde k drobnému vyosení trasy stávající komunikace a odkrytí Stařečského potoka.

V území jsou navrženy 4 bloky navazující na okolní zástavbu. V celém území vzniká několik míst k zastavení - nejdůležitějším je prostor odkrytí Stařečského potoka.

V rámci dotčeného území je řešena i Polanka, která disponuje podobnými znaky jako část okolo autobusového nádraží. Současná zástavba Polanky je roztříštěná, ale má potenciál stát se příjemnou a udržitelnou čtvrtí u řeky Jihlavy. Tato část je řešena koncepčně jako vize do budoucnosti. Výstavba by probíhala postupně s ohledem na stáří a stav budov.

V rámci návrhu předpokládám, že dojde k přestavbě objektů na východní části řešeného území. Objekty budou rozebrány na nosnou konstrukci. Změní se jejich dispozice. V prvním nadzemním podlaží budou umístěné menší komerční jednotky přístupné z ulice. V druhém podlaží budou umístěny kancelářské jednotky a třetí podlaží by bylo vyhrazené pro bydlení. Obyvatelé by měli přístup na střešní zahradu, kde by byla zeleň a vyhrazená plocha pro další aktivity jako je skupinové cvičení, menší koncerty apod. Změní se i fasáda objektů, která bude pracovat s fotovoltaikou, vertikálními zahradami a přírodními materiály.

### Principy návrhu:

- Sociální mix - Různé typy a velikosti bytů generují vyvážený sociální mix, který je jedním z předpokladů fungující a živé lokality.
- Energetická soběstačnost - Každý blok by měl být schopen vyrábět dostatečné množství energie. Měl by být schopen zadržovat dešťovou vodu a využít ji na závlahu zeleně ve vnitrobloku, popřípadě jako užitkovou vodu v jednotlivých bytech.
- Sdílené prostory - Důležitý prvek pro správné fungování sousedských vztahů jsou i společné prostory. Bude se jednat se o malé dílny, hřiště, komunitní zahrádky, skleníky, vnitrobloky.
- Uvědomění - Rodinný dům se zahradou. To je sen většiny obyvatel České republiky. S tím jsou spojeny především negativa (dojíždění za prací, ztráta času v zácpách, zábor krajiny a bydlení v monofunkčních čtvrtích).  
Vymezená lokalita se nachází v centru města, které nabízí spoustu výhod. V návrhu bude kladen důraz na přístup z bytů na terasy, popřípadě malé zahrádky uvnitř vnitrobloku = bydlení v bytech s charakterem rodinného domu.
- Výška podlaží - Mezi výškou zástavby a teoreticky ušetřenou plochou, neplatí přímá úměrnost. Největší efekt úspory pozemku a ekonomické výhodnosti dosahuje objekt při výšce do 4 podlaží. Jan Gehl ve své knize Města pro lidi udává, že nejvhodnější je zástavba do 13,5 m, protože je možné uchovat kontakt s chodníkem a lidmi, kteří se na něm pohybují.
- Ustoupené podlaží - Poslední nadzemní podlaží je častokrát ustoupené. Vznikají prosluněné terasy s výhledem na město.
- Aktivní parter - Živá ulice - vyvážené množství restaurací, kaváren, malých obchodů a dalších drobných prostorů k pronájmu. Nabídka nebude konkurovat stávající občanské vybavenosti Karlova náměstí, ale naváže se na ní a vytvoří jeden celek.
- Zelená střecha - Absorbují škodliviny z ovzduší, redukují kolísání teplot v ovzduší, zvyšují biodiverzitu ve městech. Přináší ekonomickou úsporu ( v létě budovu ochlazují a v zimě naopak snižují teplotní ztráty).
- Voda ve veřejném prostoru - Přírodní prvek pomáhá obyvateli navodit příjemný pocit. Působí na několik lidských smyslů - uklidňující zvuk vody, ochlazuje ovzduší, zábavný prvek pro děti.
- Zeleň ve vnitroblocích - Vnitroblok bude společný a zároveň do něj budou vplouvat soukromé zahrádky. Oddělení bude zajištěno pomocí nízké zídky, popřípadě malými umělými kopci s menšími stromy.

### Etapy výstavby

#### Etapa I:

Návrh vychází z předpokladu, že byl vybudován jižní obchvat města. Tímto se uvolnila doprava na komunikaci I/23 a je možné ji upravit. V první fázi stavby bude nutné vybudovat parkovací dům. Tímto se uvolní plochy povrchového parkování v celém území a stávající individuální doprava do centra města funguje bez omezení. Následuje stavba okružní křižovatky a částečná úprava ulice Sucheniova. Řešené území je velmi otevřené a má nízkou hustotu zastavění. Proto i demolicí je méně. Dojde k demolici objektu pro výdej Heraltické vody, autobusového nádraží včetně správní budovy.

#### Etapa II:

Stavba autobusového nádraží, dvou městských bloků v severní části řešeného území a dostavba vyznačených proluk. V této fázi dojde k úpravě ulice Vítěslava Nezvala, která bude částečně přeměněna na pěší zónu.

#### Etapa III

V této etapě už funguje autobusové nádraží bez omezení. Výstavba třetího bloku a veřejného prostoru v jeho těsné blízkosti – odkrytí Stařečského potoka a výsadba zeleně.

#### Etapa IV

Poslední fáze je stavba čtvrtého bloku a zároveň dojde k přestavbě objektů v jeho okolí. Doplnění zbývajících proluk v jižní části řešeného území.

### **3.2 Celkové bilance návrhu**

|   |                 |
|---|-----------------|
| plocha řešeného území   | 10,2 ha         |
| plocha dotčeného území  | 20 ha           |
| zastavěná plocha stávající zástavbou                          | 2 ha            |
| zastavěná plocha stávající zástavbou včetně bouraných objektů | 2,3 ha          |
| zastavěná plocha nově navrženou zástavbou                     | 3,3 ha          |
| <b>celková zastavěná plocha území</b>                         | <b>5,3 ha</b>   |
| <b>celkové procento zastavění</b>                             | <b>26,50%</b>   |
| <b>POČET BYTOVÝCH JEDNOTEK</b>                                |                 |
| počet bytových jednotek v části Stařečka                      | 303 bytů        |
| počet bytových jednotek v části Polanka                       | 250 bytů        |
| <b>celkový počet bytových jednotek</b>                        | <b>553 bytů</b> |
| <b>POČET NOVÝCH REZIDENTŮ</b>                                 |                 |
| počet rezidentů v okolí části Stařečka                        | 578 os          |
| počet rezidentů v části Polanka                               | 671 os          |

|   |                            |
|---|----------------------------|
| <b>celkový počet rezidentů</b>                      | <b>1249 os</b>             |
| <b>hustota zalidnění navržené zastavěné oblasti</b> | <b>378<br/>obyvatel/ha</b> |
| <b>PARKOVÁNÍ</b>                                    |                            |
| venkovní stání                                      | 128 stání                  |
| vypočtená potřeba parkovacích stání                 | 301 stání                  |
| <b>navržený počet stání v hromadných garážích</b>   | <b>522 stání</b>           |
| počet stání v parkovacím domě                       | 278 stání                  |
| kiss and ride + taxi                                | 3 stání                    |
| <b>VELIKOSTI BYTŮ</b>                               |                            |
| 1 kk (25-39 m <sup>2</sup> )                        | 74                         |
| 2kk (40-74 m <sup>2</sup> )                         | 265                        |
| 3kk (75-99 m <sup>2</sup> )                         | 159                        |
| 4kk (100-130 m <sup>2</sup> )                       | 54                         |
| studio  | 4                          |

### 3.3 Dopravní řešení

V návrhu jsem se rozhodla zachovat původní polohu komunikace, která vede skrz Komenského náměstí. Dojde pouze k úpravě její trasy tak, aby se dopravně zpomalil provoz. V západní části přibyl kruhový objezd, který zjednoduší vjezd a výjezd z autobusového nádraží.

V současné době velkou část území tvoří autobusové nádraží, které je naddimenzované. V návrhu počítám s jeho zmenšením a úpravou jeho provozu. Z analýzy vytíženosti autobusového nádraží vyplývá, že v největší frekvenci příjezdů a odjezdů je na nádraží maximálně 12 autobusů. Návrh počítá se 14 zastávkami a odstavným parkováním pro 2–3 autobusy. Je zde jednosměrný provoz, kdy se autobusy otáčejí směrem doprava. Jednotlivé nástupiště jsou šikmé pod úhlem 45°. Výstupy a nástupy jsou na delší straně vymezené plochy. Zhruba uprostřed celého nádraží se nachází venkovní čekárna, kde jsou umístěné informační tabule, lavičky. Je to místo, kde je zachován průhled na baziliku sv. Prokopa, která slouží jako silný orientační bod Třebíče. Odstavné parkování autobusů bude přesunuto do prostoru přestupního terminálu odkud většina autobusů vyjíždí.

Jelikož je celé řešené území v docházkové vzdálenosti do 5 minut, tak v návrhu upřednostňuji pěšího. Je to taky jedno z kritérií pro udržitelnou a fungující lokalitu. Část ulice Vítěslava Nezvala, prostor odkrytého Stařečského potoka, ulice na východní části řešeného území jsou pěší zóny s povoleným vjezdem pro cyklisty a zásobování. Povrch ulice je v

jedné výškové úrovni tak, aby byl pohyb pěšího pohodlný. Pojízdna komunikace je vymezena pouze rozdílným kladením dlažby. Prostor podél Stařečského potoka toto nemá, protože je kladen větší důraz na pozornost řidiče. Ulice Vítěslava Nezvala i celá Polanka je dopravně zklidněná (maximální povolená rychlost je 30 km/h).

Obdobně je řešeno území Polanka. Docházková vzdálenost do centra města je do 10 minut. Pro zachování charakteru území je navržen minimální počet parkovacích stání s tím, že obyvatelé můžou případně využívat parkovací dům, který je přístupný z mnohem frekventovanější komunikace I/23.

### **3.4 Charakter zástavby**

Umístění jednotlivých bloků vychází ze struktury zástavby před přestavbou území z 80. let. Zároveň reaguje na současný stav svého okolí a na dominanty v území (kostel sv. Martina, bazilika sv. Prokopa). Navržené bloky jsou nepravidelné a jejich orientace vychází z terénu.

#### Vybraný městský blok

Část bloku u ulice Sucheniova je zařezaná do terénu. Zhruba v polovině jeho délky je vjezd do hromadných garáží.

Nosnou myšlenou bylo vytvoření bytových jednotek různých velikostí a tím podpořit sociální mix, který je jedním z předpokladů fungující a živé lokality. Bytový dům v jižní části bloku je pavlačový. Jsou zde startovací byty s dispozicí 1+kk. Z vnitrobloku jsou přístupné čtyři studiové byty s vloženým podlažím. Východní část je tvořena byty s dispozicí především 2+kk. Větší bytové jednotky jsou v nároží a posledním ustupujícím podlaží. Převládající funkce bydlení je doplněna o sklepy, technické zázemí a o sdílené prostory – sauna, hudební zkušebna, dílna apod. Další funkce zastoupené v řešeném bloku jsou komerční jednotky, fitness centrum (částečně zapuštěné do terénu a orientované směrem do vnitrobloku) a kanceláře.

Vnitroblok bude sdílený a zároveň do něj budou vplouvat jednotlivé terasy bytů. Soukromí teras bude zajištěno pomocí umělých kopců s drobnou zelení. Budou zde umístěné vyvýšené záhony, sdílený skleník, dětské prolézačky apod.

### **3.5 Urbanistický detail**

Hlavním prvkem ulice je odkrytí Stařečského potoka, který je nyní plně přístupný a vnese do prostoru element přírody.

Inspirací jsou tvary koryt v meandrech říček, kdy v oblouku u paty strmějšího nárazového břehu je vymletá tůň. Vnitřní břeh oblouku modeluje do mírného sklonu ukládání štěrkového nebo písčitého jesepe. Podobný princip je použitý v návrhu, kdy je písčný jesep nahrazen dvěma betonovými schody a při vnějším břehu vznikne umělá

tůň. V profilu potoka se objevují prvky, které ovlivňují jeho proud – tím je voda hlasitější a pro návštěvníka příjemnější pro pobyt.

Po obou březích se nachází travnatá plocha a vzrostlá zeleň. Prostor slouží pro rekreaci a funguje jako vstupní brána pro návštěvníky, kteří přijíždějí do Třebíče autobusem. Tato ulice má větší občanskou vybavenost. Skýtá řadu prostorů k pronájmu. V jihozápadní části začíná vyvýšenou vodní plochou a v severovýchodní části je ukončena dětským hřištěm.

## **ZÁVĚR**

Výsledkem diplomové práce je urbanistický návrh nové udržitelné kompaktní městské struktury. Důležitou součástí návrhu je dopravní řešení, provoz autobusového nádraží a omezení jeho velikosti. Další důležitý bod návrhu je odkrytí Stařečského potoka, který do návrhu vnese prvek přírody. Rovněž zásadní je i přestavba území Polanky, která na řešené území nepřímo navazuje. V návrhu je kladen důraz na pěší propojení hlavních bodů zájmu v území.



## SEZNAM POUŽITÝCH ZDROJŮ

### MAPOVÉ PODKLADY

Mapy Google

Google maps. Google.com [online]. Dostupné z:

<https://google.com/maps>

Mapy.cz

Mapy.cz. Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz/>

ČÚZK – Katastr nemovitostí

Nahlížení do katastru nemovitostí, Nahlížení do katastru nemovitostí [online]. Copyright © 2004 [cit. 14.05.2021]. Dostupné z: <http://nahliznidokn.cuzk.cz/>

Územní plán města Třebíč

Třebíč: Titulní stránka. Třebíč: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/index.asp>

Zeměměřičský úřad

Zeměměřičský úřad, Archiv zeměměřičský úřad [online]. Dostupné z: <https://ags.cuzk.cz/archiv/>

### KNIŽNÍ PODKLADY

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

Jan Gehl – Život mezi budovami

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

ČSN 736110. Projektování místních komunikací. 2006.

ČSN 73 6056 Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel

### INTERNETOVÉ PODKLADY

Webové stránky města Třebíč

Třebíč: Titulní stránka. Třebíč: Titulní stránka [online]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz>

mmcité – městský mobiliář.

mmcité - městský mobiliář [online]. Copyright © 2021 mmcité a.s. [cit. 14.05.2021]. Dostupné z: <https://www.mmcite.com>

## OSTATNÍ

Osobní prohlídka města Třebíč

Osobní setkání s městským architektem - Ing. arch. Petr Ondráček

Vlastní fotografie

Letecké fotografie poskytnuté městem Třebíč

## 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                   |
| m n. m.        | metrů nad mořem                  |
| k. ú.          | katastrální území                |
| ul.            | ulice                            |
| tř.            | třída                            |
| č.             | číslo                            |
| MHD            | městská hromadná doprava         |
| RD             | rodinný dům                      |
| BD             | bytový dům                       |
| NP             | nadzemní podlaží                 |
| PP             | podzemní podlaží                 |
| HPP            | hrubá podlažní plocha            |
| ČPP            | čistá podlažní plocha            |
| BJ             | bytová jednotka                  |
| K+R            | kiss and ride                    |
| ÚP             | územní plán                      |
| ÚPmB           | územní plán města Brna           |
| %              | procentuální vyjádření           |
| m <sup>2</sup> | metr čtvereční – jednotka plochy |
| ha             | hektar – jednotka plochy         |
| Pxx            | označení počtu parkovacích míst  |
| tzn.           | to znamená                       |
| apod.          | a podobně                        |

## **SEZNAM PŘÍLOH**

a) Urbanistická studie – formát B1

Genius loci a nová městská struktura

- 01 Analýza širších vztahů
- 02 Analýza historie
- 03 Analýza vybavenosti, ÚP
- 04 Analýza dopravy
- 05 Analýza přírodních složek
- 06 Ovlivňující faktory
- 07 Koncept
- 08 Návrhová situace
- 09 Funkční uspořádání
- 10 Dopravní řešení
- 11 Městský blok
- 12 Urbanistický detail

b) Urbanistická studie – formát A3 (2x)

c) Prezentační plakát 700 × 1000 mm

d) Fyzický model v měřítku 1:1000

e) CD s elektronickou verzí všech příloh