



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ

BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY

## FAKULTA ARCHITEKTURY

FACULTY OF ARCHITECTURE

## ÚSTAV URBANISMU

DEPARTMENT OF URBAN DESIGN

# MIKULOV - OBNOVA MĚSTA PROSTOROVÁ KULTIVACE A DOSTAVBA ÚZEMÍ MEZI NÁDRAŽÍM A CENTREM MĚSTA

MIKULOV - RENEWAL OF THE TOWN THE SPATIAL CULTIVATION AND EXTENSION OF THE TERRITORY  
BETWEEN THE TRAIN STATION AND THE HISTORICAL TOWN CENTRE

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

MASTER'S THESIS

## AUTOR PRÁCE

AUTHOR

Bc. Martina Čulenová

## VEDOUCÍ PRÁCE

SUPERVISOR

doc. Ing. arch. Karel Havlíš

BRNO 2017

---

## Zadání diplomové práce

Číslo práce: FA-DIP0010/2016  
Ústav: Ústav urbanismu  
Studentka: **Bc. Martina Čulenová**  
Studijní program: Architektura a urbanismus  
Studijní obor: Architektura  
Vedoucí práce: **doc. Ing. arch. Karel Havliš**  
Akademický rok: 2016/17

### Název diplomové práce:

MIKULOV - OBNOVA MĚSTA Prostorová kultivace a dostavba území mezi nádražím a centrem města

### Zadání diplomové práce:

Vypracujte urbanistickou a architektonickou studii území mezi železničním nádražím a historickým centrem města. Hlavním motivem návrhu je prostorová kultivace a obnova území stávajícího sídliště „U nádraží“ a dostavba navazujícího území na jižní straně Ulice 22. dubna.

Cílem řešení je dotvořit a kultivovat kontinuální veřejný prostor podél pěší trasy, která z velké části prochází sídlištěm a propojuje nádraží a historické centrum města. Předmětem návrhu budou doplňující vhodné programy a prostorové zásahy kultivující prostředí sídliště a dostavba území mezi sídlištěm a městským centrem. Součástí dostavby budou polyfunkční městské objekty integrující zastávku autobusové dopravy a potřebnou kapacitu veřejných parkovacích míst. Prostorové uspořádání navrhované dostavby bude respektovat podmínky ochranného pásma městské památkové rezervace.

### Rozsah grafických prací:

Urbanisticko – architektonická studie bude dokumentována:

Analytická část:

- Schémata širších vztahů v rámci města a jeho okolí; Aktuální analýzy řešeného území doplněné o fotodokumentaci stávajícího stavu; Teoretická východiska návrhu, názorná schémata; Textová část se závěry pro zvolený prostorový koncept;

Návrhová část:

- Průvodní zpráva s popisem navrženého urbanistického a architektonického řešení; Výkres širších vztahů (schematický); Schémata principu dopravní obsluhy a provozního řešení; Výkres situace řešeného území 1:2000 / 1:1000; Dílčí situace s řešením parteru a povrchů 1:500 / 1:200 (volba podle vybraných fragmentů); Standardní výkresy půdorysů, pohledů a řezů 1:200 / 1:100 (volba podle vybraných částí); Prostorové vyjádření návrhu a perspektivní pohledy; 3D - model, případně schéma

3D-modelu města; Fyzický model, případně fotografie fyzického modelu

Forma a způsob výsledného vypracování:

- Přehledná brožura formátu A4 / A3 obsahující soubor výkresů a textů; Jeden, případně více panelů (70x100 cm) představující hlavní myšlenky návrhu; Archivní CD obsahující všechny výstupy v tiskové kvalitě ve formátu pdf a digitální prezentaci projektu.

- Rozsah průvodní zprávy minimálně 10 stran A4 (včetně doprovodných grafů a schémat k textu); (+ na základě domluvy s vedoucím DP lze v odůvodněných případech upřesnit jak formu zpracování, tak rozsah a podrobnost práce.)

#### Seznam odborné literatury:

•KOHOUT, Michal, David TICHÝ, Filip TITTL, Jana KUBÁNKOVÁ a Šárka DOLEŽALOVÁ. Sidliště, jak dál?. Praha: České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury, Ústav nauky o budovách, 2016, ISBN 978-80-01-05905-0.

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

•JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu, architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016, ISBN 978-80-260-9558-3

•KRATOCHVÍL, Petr. Městský veřejný prostor. Praha: Zlatý řez, 2015, ISBN 978-80-88033-00-4

•BRICHTOVÁ, Dobromila a Robert ŠIMŮNEK. Historický atlas měst České republiky, sv. 25 – Mikulov. Praha: Historický ústav Akademie věd ČR, 2012, ISBN 978-80-7286-198-9

**Termín zadání diplomové práce: 20. 2. 2017**

**Termín odevzdání diplomové práce: 15. 5. 2017**

Diplomová práce se odevzdává v rozsahu stanoveném vedoucím práce; současně se odevzdává 1 výstavní panel formátu B1 a diplomová práce v elektronické podobě.



Bc. Martina Čulenová  
student(ka)

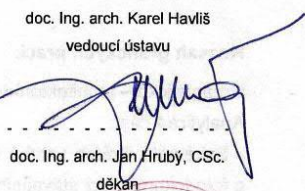


doc. Ing. arch. Karel Havliš  
vedoucí práce



doc. Ing. arch. Karel Havliš  
vedoucí ústavu

V Brně, dne 20. 2. 2017

  
doc. Ing. arch. Jan Hrubý, CSc.  
děkan



### Zadanie diplomovej práce:

Navrhnete doplnění architektonicky-urbanistickej struktury na území sídliště „Mikulov-u nádraží“ s ohledem na charakter území. Hlavním motivem řešení bude návrh prostorového uspořádání s volbou vhodného programu pro novou zástavbu na ulici 22. dubna s návazností na existující autobusovou zastávku a pěší trasu spojující historické centrum se sídlištěm a vlakovou stanicí. Cílem práce je vytvořit spojující prvek mezi historickým centrem městem a sídlištní zástavbou z 70.-80. roků.

Diplomovej práci predchádzali:

Zima 2016 – preddiplomová práca - Južné sídlisko a pešia trasa z vlakovej stanice do centra mesta Mikulov

Leto 2016 – Mikulov – Hmota Priestor Čas – rozpracovanie analýz a vytvorenie súboru silných a slabých stránok mesta s dôrazom na problémy, ktorých riešenie by zlepšilo obyvateľnosť mesta

Zima 2015 – príprava výstavy zameranej na mesto Mikulov. Prezentácia našich postrehov a študentských prác týkajúcich sa mesta Mikulov.

### **Predstavenie mesta Mikulov**

Cieľom diplomovej práce je ponúknuť mestu Mikulov projekt, ktorý by napomohol k účinnejšiemu využitiu konkrétnej mestskej časti a rozvinul tak potenciál mesta nie len ako turistickej destinácie, ale aj atraktívnej obce s dobrými pracovnými pozíciami a uspokojujúcou občianskou vybavenosťou.

S počtom obyvateľov cez sedem tisíc sa Mikulov radí medzi menšie obce. Historicky sa prirodzene formoval s potrebami obyvateľstva, ale hlavne aj jeho zložením. Po druhej svetovej vojne, ktorá poznačila kvalitu a obyvateľnosť budov, ďalší rozvoj mesta významne ovplyvnil odchod nemeckých a židovských a prírív českých obyvateľov obsadzujúcich novovytvorené pracovné pozície. V päťdesiatych až šesťdesiatych rokoch Mikulov bojoval s nedostatkom obytných priestorov. Reakciou na túto situáciu boli zásadné demolácie a výstavba prvého sídliska „Mikulov - u nádraží“. Expanzia obytných budov pokračovala až do deväťdesiatych rokov, kedy sa mesto začalo pretvárať na turistickú destináciu, hlavne pre rozsiahle rekonštrukcie historických pamiatok. Mesto podporilo aj rozšírenie priemyselnej zóny s cieľom prilákať investorov a znížiť nezamestnanosť; taktiež postupne vzrastali nároky na kultúru a vzdelanie a po vojne sa až dokonca storočia postupne vystavala nová knižnica, múzeum a škola.

Každá éra—povojnová, socialistická, aj postsocialistická—zanechala na meste svoj odtlačok. Na prvý pohľad Mikulov môže pôsobiť nesúrodo; využitie jednotlivých lokalít má medzery, viacúčelovosť sa ešte len má dostať k slovu. Avšak s nadhľadom a s potrebami obyvateľstva v mysli, sa nepochybne podarí toto mesto s veľkým potenciálom priviesť a pretvoriť do podoby vyhovujúcej novej informačnej dobe.

## História riešeného územia

Riešená parcela sa nachádza na rozhraní historického centra a sídliska „Pri nádraží“. Vznikla ako dôsledok nepremysleného plánovania mesta v minulom storočí. Tvorí prechodový stupeň medzi štvorposchodovou zástavbou z dvadsiateho storočia a ešte staršou dvojpodlažnou historickou zástavbou. História a dôvody vzniku tohto voľného priestoru sú typické pre vznik sídlisk v celej Českej republike: nerešpektovanie rázu a smeru existujúcej zástavby a centralizované plánovanie na papieri.

História tejto lokality je spojená s druhou svetovou vojnou, odsunom Židov a asanáciou židovskej štvrte. Celá oblasť za zámkom je poznačená novým prístupom k plánovaniu mesta v dvadsiatom storočí. Ako prvé vznikli za hranicou existujúcej výstavby rodinné domy a tepláreň. Dnes sa nachádzajú na ulici Nová. Práve napojenie tejto cesty na komunikácie sídliskovej zástavby je absolútne nevyriešené.

Výstavba v medzivojnovom a povojnovom období sa sústredila na severnú časť židovskej štvrte. Na jej prestavu bolo vytvorených niekoľko plánov už od 30. rokov. Po tom ako bola vytvorená nová ulica 22. dubna, za záhradami existujúcej židovskej štvrte, začali okolo nej búracie práce a výstavba novej obytnej zástavby. Prvé etapy výstavby sa venovali nahradzovaniu zbúraných domov okolo mikve. Na túto časť bolo vytvorených niekoľko plánov, ktoré rátali s výstavbou nielen v línii s cestou, ale aj s orientáciou juh-sever.

V tom istom období sa v plánoch na výstavbu už rátalo so zastavením polí v lokalite dnešného sídliska Pri nádraží. Zo 40. rokov minulého storočia existuje územný plán, ktorý rieši výstavbu celej tejto lokality. V historizujúcom duchu tu bola plánovaná blokovaná zástavba popri kompozičnej ose cesty smerujúcej k zámku. V polovici ulice bolo vyhradené miesto pre verejnú budovu s predpriestorom. Nová ulica lemovaná stromami mala prepojiť novú ulicu 22. dubna a vlakovú stanicu. Osa nebola nijak zvlášť ukončená a na druhej strane ulice 22. dubna bola plánovaná zástavba naväzujúca na ostatnú líniu. V tomto pláne však bola plánovaná asanácia aj domov, ktoré dnes stoja a ich chrbáty tvoria ukončenie osi v súčasnosti.

Avšak zmenou prístupu k urbanistickému navrhovaniu mesta sa tento plán nikdy nezrealizoval v pôvodnom rozsahu a napojenie na ulicu 22. dubna ostalo nedoriešené respektíve sa na jeho riešenie čaká. Parcela ktorú riešim v tejto diplomovej práci mala byť práve týmto napojením dvoch ulíc.

## **Širšie vzťahy riešeného územia**

Riešená parcela sa nachádza v juhozápadnej časti mesta Mikulov medzi ulicami 22. dubna a Pod strání. V jej okolí prevažuje obytná zástavba. Žiadna budova nemá viac než štyri poschodia s obytným podkrovím.

Na tomto území nájdeme rozličné typy zástavby a so všetkými parcela priamo susedí. Jedná sa o historickú kompaktnú zástavbu rodinných domov, ktoré sú k oblasti sídliskovej zástavby otočené chrbtom. Ďalej tu môžeme nájsť rodinné domy z minulého storočia, ktoré stoja samostatne alebo v radovej zástavbe. Najdominantnejšia je však sídlisková zástavba, tvorená ôsmimi radami v dvoch zástupoch. Samostatne tu potom stoja štyri bodové bytovky.

Na sídlisku sa nachádza základná škola lietadlového typu, ktorá je orientovaná na svetové strany a preto nerešpektuje žiadny smer okolitej zástavby. Za ňou sa potom nachádza škôlka a domov dôchodcov. Iná občianska vybavenosť nebola na sídlisku plánovaná a preto sa orientuje do rodinných domov v okolí. Na západnom konci pri obchvate Mikulova sa sústredili obchodné domy ako Tesco, Jednota atď.

V budúcnosti sa plánuje zástavba plochy od ulice Nová až po obchvat. Urbanistický plán je už schválený a preto s jeho realizáciou v tejto, či trochu pozmenenej forme, počítam. Môj návrh ním bol ovplyvnený hlavne v oblasti dopravnej dostupnosti, pravdepodobného premiestnenia technických sietí a taktiež vo výsledku počítam aj so zvýšeným počtom obyvateľov.

Vo svojej diplomovej práci riešim parcelu ktorú by sme mohli vymedziť hranicami bývalej teplárne (dnes predajne nerezového nábytku), autobusovej zástavky na ulici 22. dubna, skupinou stromov a ulicou Pod strání. Ďalej sa venujem riešeniu novej zástavby aj na prilahlých parcelách, na ktorých sa dnes nachádzajú garáže.

### Popis riešených parciel

Riešené územie sa nachádza v ochrannom pásme pamiatkovej rezervácie, z čoho vyplýva, že nová výstavba by sa mala pokúsiť doplniť charakter okolitej výstavby—a to hlavne v strešnej krajine—a rešpektovať pohľadové osi na zámok.

Pozemok medzi ulicami 22. dubna a Pod strání je dnes nezastavaný. V územnom pláne je vedený ako mestská rezerva s možnosťou zástavby so zmiešanou funkciou, ktorá by doplnila obytnú zástavbu v okolí. Majiteľom parcely je mesto avšak pás príjazdovej cesty pri bývalej teplárni má súkromného vlastníka. Taktiež parkovisko pri hoteli Eliška je súkromným pozemkom, ku ktorému patrí aj chodník vedúci k sídlisku. Preto sa tomuto pozemku nevenujem a rátam iba s opravou existujúceho chodníka, ktorého povrch dnes tvoria panely. V tejto časti je prerastená zeleň, ktorá sa nedá považovať za parčík ani alej. Odcloňuje bodové bytovky od okolitej zástavby a tvorí jediný kompaktnější zarastený kúsok sídliska.

Na parcele sa nachádza ešte budova E-onu. Všetky siete sú vedené na tomto okraji pozemku a nezasahujú do parcely.

Priliehajúce parcely, na ktorých sa nachádzajú garáže, dopomáhajú k neutešenému vzhľadu sídliska a nekompaktnosti zástavby. Garáže a parkovisko, ktoré sa nachádzajú v línii riadkovej zástavby vytvárajú riešenie stretu nenadväzujúcich ulíc. Zatiaľ čo ulica Nová idúca popri rodinných domoch je ukončená svahom, je z nej odklonená ulica Pod strání, ktorá lepšie kopíruje líniu riadkov a kolmo sa stretáva s ulicou Větrná. Parcela s garážami sa preto potýka hneď s niekoľkými problémami. Je svažité, na jednej strane ohraničená hlbokým jarkom, na druhej ulicou a zástavbou.

Druhá parcela s garážami je na ulici 22. Dubna. Táto ulica v diskutovaných miestach v skutočnosti ulicou nie je. Garáže sú posadené o poschodie nižšie, takže na úrovni ulice vlastne zástavba nie je. Takýto pás sa tiahne od skupiny rodených domov až k autobusovej zastávke a pokračuje parkoviskom pred hotelom Eliška. Táto čiara bez fasád je asi 270 m dlhá a striedajú sa na nej výhľady na stromy, sídlisko a garáže. Zastávam názor, že toto miesto je ideálne pre novú obytnú zástavbu, ktorá by doplnila a vytvorila charakter ulice 22. Dubna. Tak ako garáže dnes využívajú prudký svah k tomu, že sú dvojpodlažné, tak nová výstavba môže v spodnom poschodí vytvoriť zapustené garáže, do ktorých by sa vchádzalo zo spodnej strany pozemku. Garáže by takýmto spôsobom nezmizli, iba by sa transformovali a doplnili.

Garáže sa nachádzajú na mestských pozemkoch avšak budovy majú súkromných vlastníkov. Preto je nutné myslieť pri novom návrhu výstavby na zvýšenú investíciu v podobe odkupu garáží, ktorých tržná hodnota sa pohybuje okolo 150 tisíc. Takýchto garáží vo svojom návrhu búram celkovo 132. Pokiaľ by bolo cieľom návrhu poskytnúť vlastníkom nové miesta na parkovanie v novom podzemnom parkovisku, bolo by potrebné vybudovať odpovedajúci počet miest, čo by zabralo 2,5 ha. Celková výmera najväčšej časti riešeného územia je 5 ha. Vzhľadom na to, že je pozemok svahovitý, treba jeho využiteľnú plochu rozložiť na tri poschodia a taktiež nie je možné zastavať celú plochu pozemku. Ďalej sa musí rátať s potrebnými miestami pre novú výstavbu. Preto je pri náhrade miest v súkromných garážach treba rátať skôr s odkúpením a nie s náhradou.

## Urbanistické riešenie

V urbanistickom riešení vybraného miesta som sa snažila rešpektovať rôznorodé ideové prístupy k plánovaniu mesta (tradičnú kompaktnú štruktúru a socialistickú rozvolnenú zástavbu). Dovolím si navrhnúť presunúť pozornosť z nedostatkov zástavby z 20. storočia, a namiesto toho sa plne sústrediť na jej možné nové využitie. Je potrebné naučiť sa s takouto zástavbou pracovať, dotvárať ju a prispôbovať aktuálnym potrebám. V niektorých prípadoch to znamená zbúranie, v iných dostavbu; iba zateplenie fasád sa rozhodne za takúto zmenu nedá považovať. Preto som sa rozhodla navrhnúť dostavbu štruktúry sídliska o hmotu, ktorá je potrebná na dotvorenie mestskej štruktúry.

Vol'ba prístupu k navrhovaniu zástavby na tejto parcele bol jeden z kľúčových momentov. Vzhľadom na všetky doteraz spomínané skutočnosti, ktorými sa parcely vyznačujú, je možné zvoliť si takmer akýkoľvek spôsob uvažovania. Nebolo by neprístupné pokračovať

v riadkovej výstavbe, ktorá je pre sídlisko Pod Novou tak typická; taktiež sanevyklučuje ani doplnenie o novú formu, ktorá sa pred ostatnou zástavbou úplne vyčleňuje.

Vo svojom návrhu som overila možnosť zástavby, ktorá by kopírovala jeden z okolitých prístupov plánovania a nakoniec som spracovala aj návrh zástavby, ktorá ako komplex funguje uprostred zmesi. Na pozemkoch garáží kopíruje okolitú zástavbu a na voľnom pozemku vytvára samostatnú časť. Jej hlavným motívom je pokračovanie pešieho prepojenia do centra sústavou schodísk, ktoré rozdeľujú parcelu na dve časti. Jedna je dominantná a predstavuje nosnú štruktúru, druhá je doplnková a klesá k obytnej zástavbe.

Z diaľkového pohľadu na mesto je dôležitá strešná krajina, ktorá dnes radiálne smeruje k zámku. V mojom návrhu ju dopĺňam o nové plochy ktoré sú smerované aj kolmo aj pozdĺžne. Strechy sú poprelamované a náveznosťou na seba skôr pripomínajú historickú zástavbu.

Mierka okolitej zástavby priamo odpovedá obytnej funkcii. Zástavba v širokom okolí neprevyšuje štyri podlažia so šírkou do 12 metrov. Len škola má zväčšenú mierku avšak aj tá má iba tri podlažia. Používaná mierka by podľa Gehla mala byť príjemná, avšak nekompaktnosť zástavby a množstvo voľných zelených plôch spôsobuje, že verejné priestory sú neútulné a neosobné.

Pri ceste z vlakovej zástavky do centra človek nemá pocit, že by prechádzal parkom s roztrúsenou zástavbou. Budovy sú príliš blízko seba a pôsobia skôr ako naskladané kocky domina. Navyiac každá križovatka sa vyznačuje absolútnou ľahostajnosťou k tomu, že by sa tu mali stretávať štyri fasády a komunikovať medzi sebou.

Celá nekompaktnosť zástavby vrcholí v riešení voľnej parcely, ktorá by mala uzatvárať pohľadovú osu zo stanice. Toto miesto je potrebné ukončiť a vo svojom návrhu som ho uzatvorila námestím a vežovou budovou. Vzhľadom na okolitú zástavbu má mnou navrhnutá veža iba 5 poschodí, avšak vidím tu potenciál aj pre vyššiu budovu, ktorá bude rešpektovať výhľad na zámok.

Voľba funkcie je z pohľadu územného plánu kľúčová. Avšak z veľkej časti som sa jej vo svojom projekte nevenovala. Sústredila som sa predovšetkým na nájdenie typu, charakteru a veľkosti zástavby, ktorá by bola v danom prostredí najvhodnejšia. Parcelu by bolo vhodné vybudovať tak ako obytnú zástavbu a s obchodným partnerom taktiež zhotoviť aj budovy s komerčným alebo administratívnym využitím.

V návrhu zástavby, ktorý som nakoniec vypracovala do väčšej podrobnosti, som sa rozhodla vytvoriť komplex budov ktoré dohromady vytvárajú zmiešanú funkciu. Najdominantnejšie miesto zastáva nová budova pre mestský úrad, na ktorý sa napájajú ďalšie administratívne priestory; tie sú však oddeliteľné a podľa potreby by sa potenciálne mohli prenajímať iným firmám.

Rozhodla som sa vytvoriť novú budovu pre administratívu mestskej samosprávy na mieste, kde bude v tesnej blízkosti najväčšiemu množstvu obyvateľov. Dnes mestský úrad sídli na



námestí. Jednu budovu zdieľa politická reprezentácia aj administratívna časť mestskej samosprávy. Táto historická budova je prispôsobená potrebám úradu asi v najväčšej možnej miere, avšak dnešnému štandardu neodpovedá. Jednotlivé priestory pôsobia dojomom násilného pretvorenia; kancelárie nájdete aj v podkrovných priestoroch—bez vzduchotechniky, v letných mesiacoch veľmi teplé. Priestory vyhradené pre verejnosť sú priamo na chodbách a v schodiskovej hale, vybavené stoličkami umiestnenými len s jedinou myšlienkou—aby sa umožnil priechod.

Moje celkové dojmy sú, že okrem samotných fyzických daností budovy, chodu mesta neprospieva ani skutočnosť, že politická reprezentácia mesta sídli len niekoľko metrov od administratívy mesta. Tá by však mala byť nezávislá a politickou situáciou vcelku neovplyvnená; oddelenie týchto dvoch častí samosprávy by pôsobilo profesionálnejšie a v konečnom dôsledku by mohlo pomôcť k zlepšeniu fungovania mesta.

Veľká časť mestského úradu slúži k výpomoci obyvateľom. Na sídlisku býva v pomere k rozlohe v metroch štvorcových najväčšia koncentrácia obyvateľstva. Spolu s výstavbou ktorá je navrhovaná medzi ulicou Nová a s obchvatom, bude v tejto časti mesta najväčšia koncentrácia obyvateľov. Druhým dôvodom, prečo som si istá, že je toto miesto vhodné pre mestský úrad je dostupnosť. Budova v ktorej dnes sídli nemá žiadne parkovisko a dostupnosť verejnou dopravou je tiež malá. Na novom mieste je prístupnosť autom vcelku priaznivá a v náväznosti na novú výstavbu bude veľmi dobrá. Vlaková zastávka je vzdialená päťsto metrov. Okrem toho priamo na parcele je autobusová zastávka na ktorej dnes zastavuje sedem medzimestských autobusov. Vo svojom návrhu počítam so zastávkou aj v opačnom smere čo dostupnosť zvýši skoro na maximum. Chýba len cyklotrasa, tá však musí byť plánovaná pre celé mesto komplexne.

Druhý celok budov tvorí denné centrum, kaviarne, obytná budova s obchodným parterom a budova so zázemím pre autobusovú zastávku. Komplex by vďaka zmiešanej funkcii mal byť živý počas celého dňa. Obytná budova je umiestnená uprostred komplexu aby jej obyvatelia tvorili akúsi kontrolu a jednotlivé námestíčka tak nikdy nezostanú opustené.

Verejný priestor medzi budovami je napojený na spomínané schodisko. V spodnej časti ho tvorí námestie zložené z dláždenej časti a zatravnenej časti. Námestie je uzavreté budovami cez ktoré si preráža cestu pešia trasa odklonená od hlavnej osi smerom k ceste na námestie. Na každom poschodí je potom rozšírené o plochu s iným charakterom. Na prvom podlaží sa otvára do plochy obklopenej denným centrom na ktorej sa môžu prezentovať voľnočasové krúžky alebo ju inak využívať pre svoje potreby. Na druhom poschodí sa zo schodiska dá dostať do uličky obklopenej obchodmi a kaviarňou a ktorou sa dá popod obytnú budovu dostať až na vedľajšiu parcelu. Na druhej strane tohto priestoru je vchod do reštaurácie, ktorá by mala slúžiť hlavne pre administratívny komplex avšak z tohto miesta je prístupná verejnosti.

Na úroveň ulice vedú dve schodiská, jedno z každej strany autobusovej zástavky. Z ulice 22. dubna je druhý hlavný vchod do administratívneho komplexu.

Prevádzkové napojenie budovy je v niekoľkých úrovniach. Z úrovne ulice Pod strání sa do komplexu sa dá dostať aj autom aj pešo. Do srdca komplexu vedie nová cesta ktorá smeruje

do garáže pod obytnou budovou a vytvára bezbariérový prístup k obchodom pod obytnou zástavbou. Cez garáž sa dá dostať bezbariérovo aj do denného centra.

Celý komplex sa dá bezbariérovo obísť po súkromnej ceste, ktorá by po rekonštrukcii mala mať vhodný sklon rampy. Celý komplex sa dá taktiež prekonať jediným výťahom v administratívnej budove.

## Obytné budovy

Vzhľadom na rozvíjajúci sa trend rozrastania mesta do okolitej krajiny som sa rozhodla poukázať na možnosť nahradenia garážovej výstavby obytnou výstavbou. V celku mesto disponuje veľkým množstvom pozemkov, na ktorých sú dnes postavené garáže a väčšina z nich sa nachádza v blízkosti zastávky, niektoré priamo v centre mesta. Napriek tomu, že stavby sú súkromným majetkom, stoja na mestskom pozemku.

Na záver si ešte dovoľím vysloviť odporúčenie, že v budúcnosti by sa malo mesto pri plánovaní novej zástavby zamerať nie na rozrastanie sa do krajiny ale primárne na využitie rezerv, ktoré v rámci svojej štruktúry má. Vo svojej diplomovej práci riešim dva samostatné celky garážovej zástavby, ktorá je dvojpodlažná. Nahrádzam ju obytnými budovami ktoré sa približujú okolitej zástavbe a dotvárajú ulice a štruktúry.