

Diplomní práce

CENTRUM TŘEBÍČE

Bc. Jan Plocek

# CENTRUM TŘEBÍČE

Diplomní práce  
autor: Bc. Jan Plocek

vedoucí práce: doc. Ing. arch. Miroslav Cikán  
asistent: Ing. Arch. Vojtěch Ertl

Fakulta Architektury  
České vysoké učení technické v Praze

Zimní semestr 2017/2018

# OBSAH

|                            |    |
|----------------------------|----|
| ÚVOD                       |    |
| PROHLÁŠENÍ                 | 4  |
| ZADÁNÍ                     | 5  |
| O PROJEKTU                 | 7  |
| MĚSTO                      | 9  |
| POLOHA                     | 10 |
| OKOLÍ                      | 10 |
| ZÁKLADNÍ ÚDAJE             | 12 |
| MORFOLOGIE                 | 14 |
| PŘÍRODNÍ SLOŽKY            | 14 |
| DOPRAVA                    | 16 |
| DEMOGRAFIE                 | 18 |
| STRUČNÁ HISTORIE           | 20 |
| TRH S NEMOVITOSTMI         | 22 |
| MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA     | 22 |
| TURISMUS                   | 24 |
| SWOT                       | 26 |
| ANALÝZA                    | 29 |
| LOKALITA                   | 30 |
| HISTORIE ÚZEMÍ             | 30 |
| ÚZEMNÍ PLÁN                | 36 |
| VLASTNICTVÍ POZEMKŮ        | 36 |
| PLOCHY                     | 38 |
| ZAPOJENÝ PARTER            | 38 |
| PUBLIC/PRIVATE             | 40 |
| ULIČNÍ PROFILY             | 40 |
| POČET PATER                | 42 |
| DÉLKA PRŮČELÍ              | 42 |
| FUNKCE                     | 44 |
| POTENCIÁL PŘEMĚNY          | 44 |
| NÁVRH                      | 47 |
| AUTORSKÁ ZPRÁVA            | 48 |
| CÍLE                       | 50 |
| NÁSTROJE                   | 51 |
| KONCEPT                    | 52 |
| ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ | 54 |
| DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ            | 56 |
| DĚJE, OSY, PRŮHLEDY        | 58 |
| PROSTORY                   | 61 |
| CHARAKTERY PROSTORŮ        | 62 |
| ZÁSTAVBA                   | 68 |
| FUNKCE                     | 72 |
| ŘEZY                       | 74 |
| DATA                       | 78 |
| ZÁVĚR                      | 80 |
| ZDROJE                     | 81 |

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jan Plocek  
AR 2017/2018, ZS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
CENTRUM TŘEBÍČE

TŘEBÍČ CENTRE

JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

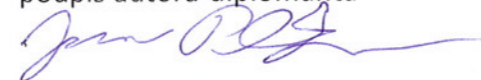
|                        |   |                                 |
|------------------------|---|---------------------------------|
| Vedoucí práce:         | doc. Ing. arch. Miroslav Cikán  | Ústav: 15127 Ústav navrhování I |
| Oponent práce:         | Ing. arch. Jiří Hejda   |                                 |
| Klíčová slova (česká): | Třebíč, Stařečka, centrum, urbanismus   |                                 |
| Anotace (česká):       | Diplomová práce se zaměřuje na oblast Stařečky v centru Třebíče. Návrh celou dříve asanovanou oblast začleňuje zpět do struktury města. Území dnes s převahou automobilové dopravy diplomní práce přeměňuje na živou čtvrť pro pěší. Nová zástavba se snaží doplnit v místě chybějící funkce a posílit tak roli centra ve městě.  |                                 |
| Anotace (anglická):    | This diploma thesis is focused on an area called Stařečka in the centre of the town of Třebíč. The project integrates the whole once sanitized area back in the town structure. The location with predominance of vehicular traffic is transformed into lively quarter for pedestrians. New buildings try to supplement missing urban functions and strengthen role of the town centre. |                                 |

### Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 7.1.2018

podpis autora-diplomanta



Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolio a CD.

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Jan Plocek

datum narození: 23.9.1992

akademický rok / semestr: 2017/2018 zimní semestr

obor: Architektura a urbanismus

ústav: 15127 Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Miroslav Cikán

téma diplomové práce: Centrum Třebíče

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Předmětem diplomové práce je řešení rozvojové struktury městské zástavby v blízkosti centra Třebíče, v asanované oblasti Stařečka, na hranici městské památkové zóny.

Těžištěm návrhu budou objekty uvedených typů a zapojení nové do stávající struktury, včetně řešení vazeb vnitrobloku a navazujícího parteru – veřejného prostoru města. Návrh bude implementovat předpokládané funkce a kapacity vhodné pro danou lokalitu a pomocí nich iniciovat oživení a navýšení obytné hustoty celé oblasti. To znamená, že navržené objekty mohou obohacovat městskou strukturu nabídkou dalších městských funkcí v kontextu historicky významné oblasti, centra města a okresu.

Je na zpracovateli, jaké měřítko a strukturu navrhne a jakou bude předpokládat strategii výstavby a struktury vlastnictví a kvalitativní i kvantitativní vlastnosti navržených funkcí tak, aby podpořil vitalitu a městskost na historické centrum navazující oblasti.

2/ stavební program

Stavební program bude vycházet z širšího záměru revitalizace centra a navýšení jeho atraktivity a návratu zájmu o bydlení.

Bude posouzena strategie dopravy s dopadem na změnu dopravní infrastruktury s předností pohybu pěších před automobily se zajištěnou obsluhovaností objektů a lokalizovanou, nerušící dopravou v klidu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

- Autorská zpráva
- Schémata ozřejmující koncepci návrhu
- Schéma a ilustrace potřebné pro pochopení principu
- Situace /1: 1000-2000/
- Půdorysy /1: 200-500/
- Charakteristické pohledy /1: 200-500/
- Charakteristické řezy /1: 200-500/
- Vizualizace exteriéru
- Vizualizace interiéru

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

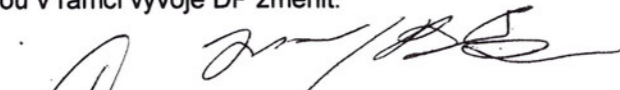
Fyzický model /1: 500-1000/

- Portfolio /2x/ A4



- CD obsahující výstupy zpracovaného diplomního projektu /2x/  
Uvedená měřítka a výstupy se mohou v rámci vývoje DP změnit.



Datum a podpis studenta

 9.10.2017

Datum a podpis vedoucího DP

 9.10.2017

Datum a podpis děkana FA ČVUT registrováno studijním oddělením dne

 9.10.17 

27 -10- 2017

## O PROJEKTU

V rámci předdiplomního semináře jsem rozebíral své rod-  
né město Třebíč. Snažil jsem se s městem seznámit co  
nejpodrobněji a zároveň najít ty části města, které jsou  
pomyslným rozbitým kolečkem ve struktuře města a osla-  
bují jeho nesporné hodnoty.

Jako největší problém bezpochyby sledávám  
oblast Stařečky v samotném srdci města. V minulém sto-  
letí prošla tato část razantní přeměnou, která upřednost-  
ňovala automobilovou dopravu a z dříve útulné čtvrti udě-  
lala téměř pustou oblast.

Moje snaha v diplomní práci je tedy zřejmá. Na-  
vrátit tuto důležitou čtvrť zpět do soukolí města a tak do  
centra navrátit bydlení, posílit jeho obchodní funkci a vy-  
tvořit oblast hodnou sousedství památek UNESCO.

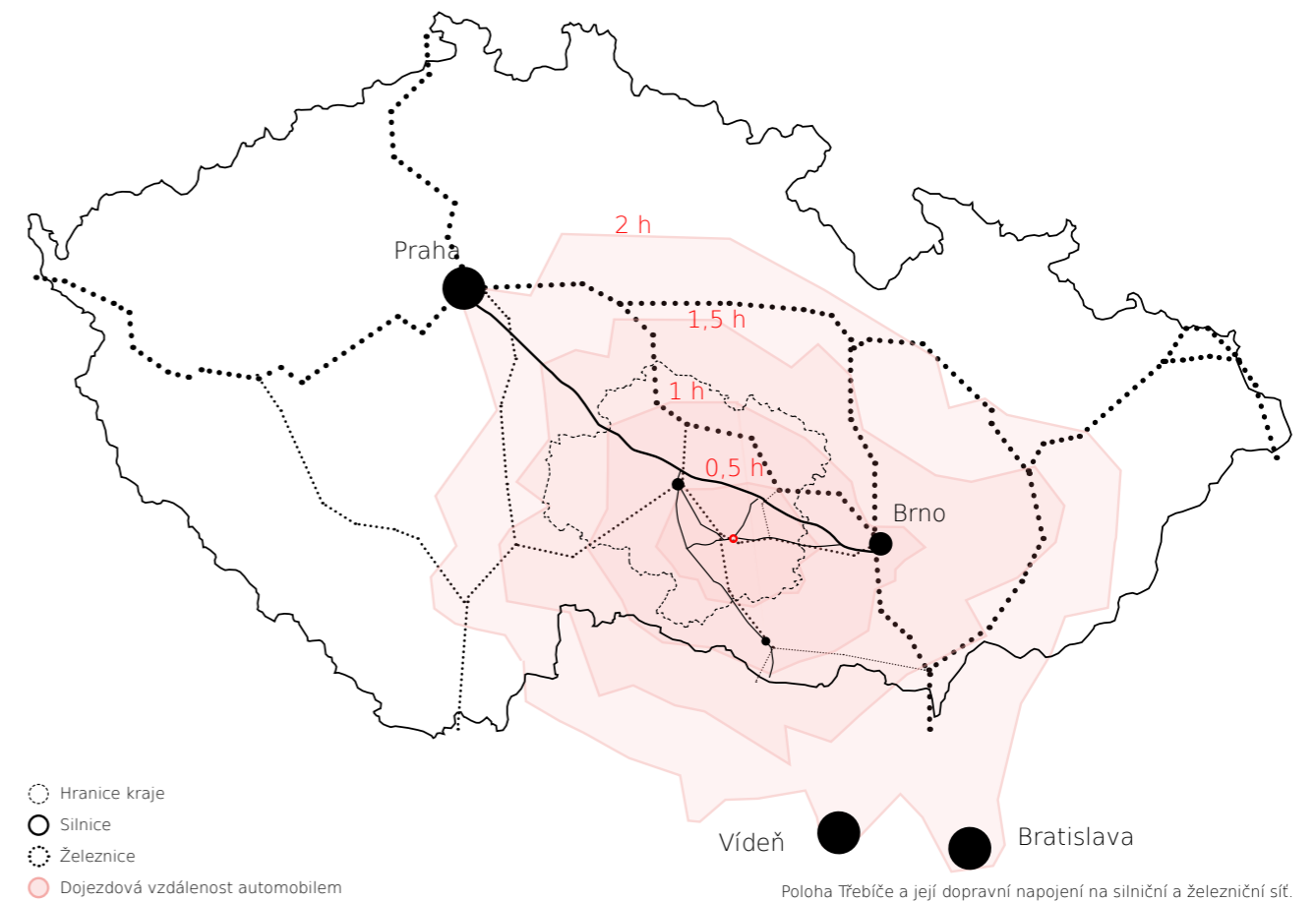
V práci se zaměřím na tvorbu prostorů pro pěší,  
zlepšení prostupnosti územím a jeho napojení na okolí,  
úpravu stávajících budov a jejich doplnění vhodnou zá-  
stavbou, aby vznikla kvalitní, živá lokalita.

MĚSTO

## POLOHA

Třebíč leží na Moravě v jihovýchodní části kraje Vysočina, zhruba 50km západně od Brna. Třebíč je druhé největší město v kraji, ale neprochází jím žádný významný automobilový ani železniční koridor, avšak dálnice D1 jako spojnice se zbytkem České Republiky je vzdálena asi 25 minut jízdy. Město má silnou vazbu nejen na krajskou metropoli Jihlavu, ale i na Brno, které má mnohem vyšší občanskou vybavenost. Již slabší ale neopomenutelná je vazba na Dolní Rakousko a Vídeň.

Město bylo okresním městem pro bývalý okres Třebíč, který měl asi 112 000 obyvatel. Pro okruh velký zhruba 15km stále slouží jako významné zdravotní, pracovní, vzdělávací, administrativní, kulturní a zábavní centrum.



## OKOLÍ

Okolí města skýtá mnoho přírodních a turistických zajímavostí. Z kulturně, historicky významných sídel v okolí stojí za zmínku Telč, Moravské Budějovice či Jaroměřice nad Rokytnou, se svými zámky. K dalším turistickým cílům patří Dalešická přehrada, Mohelenská hadcová step, či rozhledna Mařenka a mnoho dalších.

Z ekonomického hlediska je důležitá hlavně jaderná elektrárna Dukovany, Ležící 26km od města. Je významným tvůrcem pracovních míst pro Třebíč.

V blízkosti města se nachází mnoho vesnic jako například Okřišky, Nová Ves, Přibyslavice, Stařeč, Budišov, Trnava, Střítež, jejichž obyvatelé často do Třebíče dojíždějí.



Přibližná oblast pro, kterou je Třebíč spádové centrum.

## ZÁKLADNÍ ÚDAJE

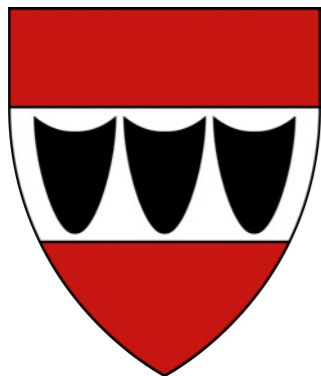
V současné době má město sedmnáct městských čtvrtí o celkové rozloze 5760ha s 36 572 obyvateli. Zastavené území města má rozlohu 857,8ha a v tomto území je čtvrtí pouze deset. V územním plánu je počítáno s rozvojovými plochami o rozloze asi 52 ha.

Centrum leží v údolí řeky Jihlavy, avšak zbytek města se nachází nad údolím v již jen mírně stoupající krajině. Podle Valenovy typologie by historické jádro bylo město na pruhu břehu.

Historické jádro leží v městské památkové zóně. Část židovského města s židovským hřbitovem a basilikou sv. Prokopa byla zapsána na seznam světového dědictví UNESCO. Další architektonicky zajímavá místa jsou kostel sv. Martina s přístupnou věží(1) říční lázně od architekta Bohuslava Fuchse(2), větrný mlýn(3), vrchol Strážného kopce(4) s nádhernou vyhlídkou na město a redevelopovaný brownfield bývalých obuvnických závodů BOPO(5).

36 572  
obyvatel

44  
obyvatel/ha



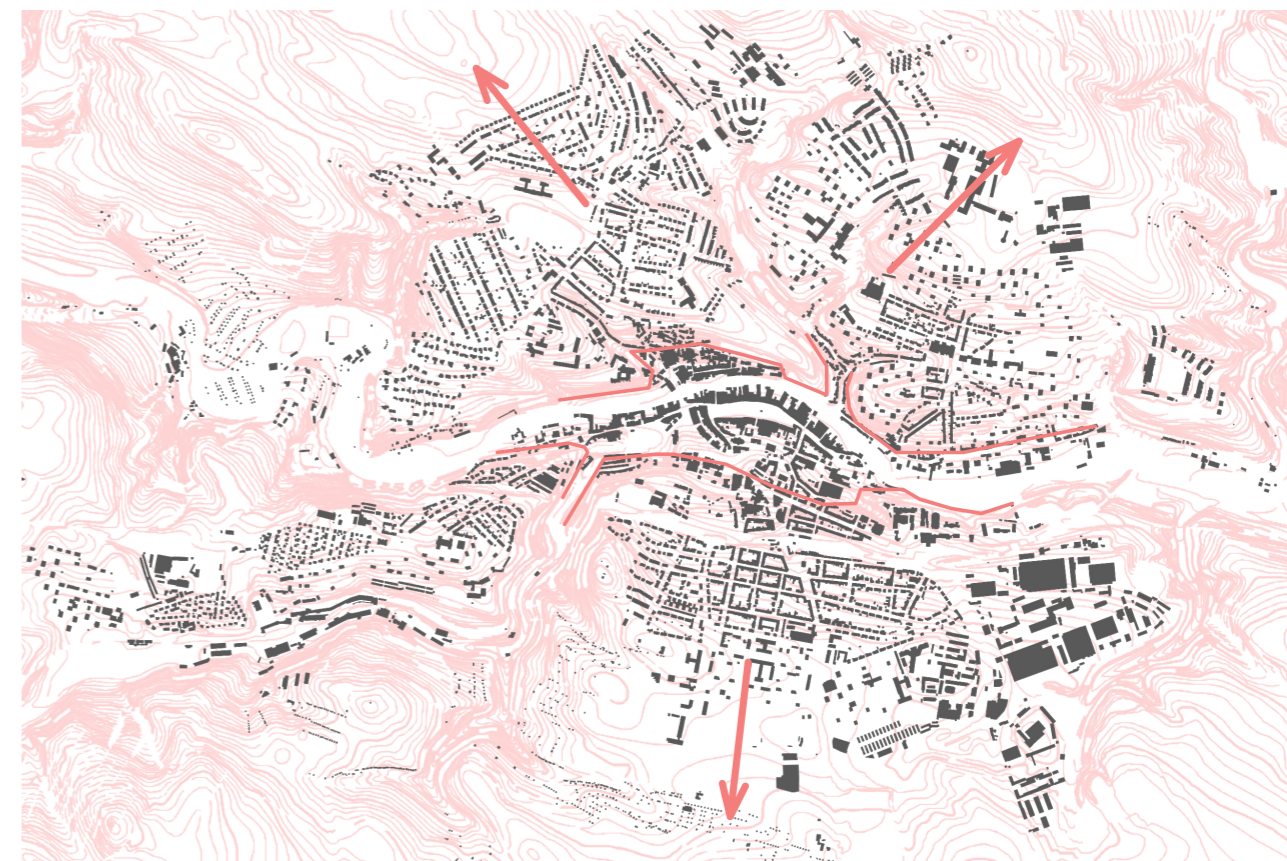
Základní členění města



## MORFOLOGIE

Terén je tvořen kopcovitým reliéfem českomoravské vrchoviny. Ta je proříznuta údolím řeky Jihlavy a dalších menších potoků protékajících městem. Řeka dělí město na jižní a severní část. Podél údolí se zvedají prudké svahy, které dlouho určovaly hranice města, po jejich překonání se krajina mírně zvedá směrem od řeky.

Centrum leží v nadmořské výšce zhruba 405 metrů nad mořem, zbytek města pak asi o 50 metrů výše. Nejvyšším bodem je Strážná hora s 505-ti metry nad mořem.



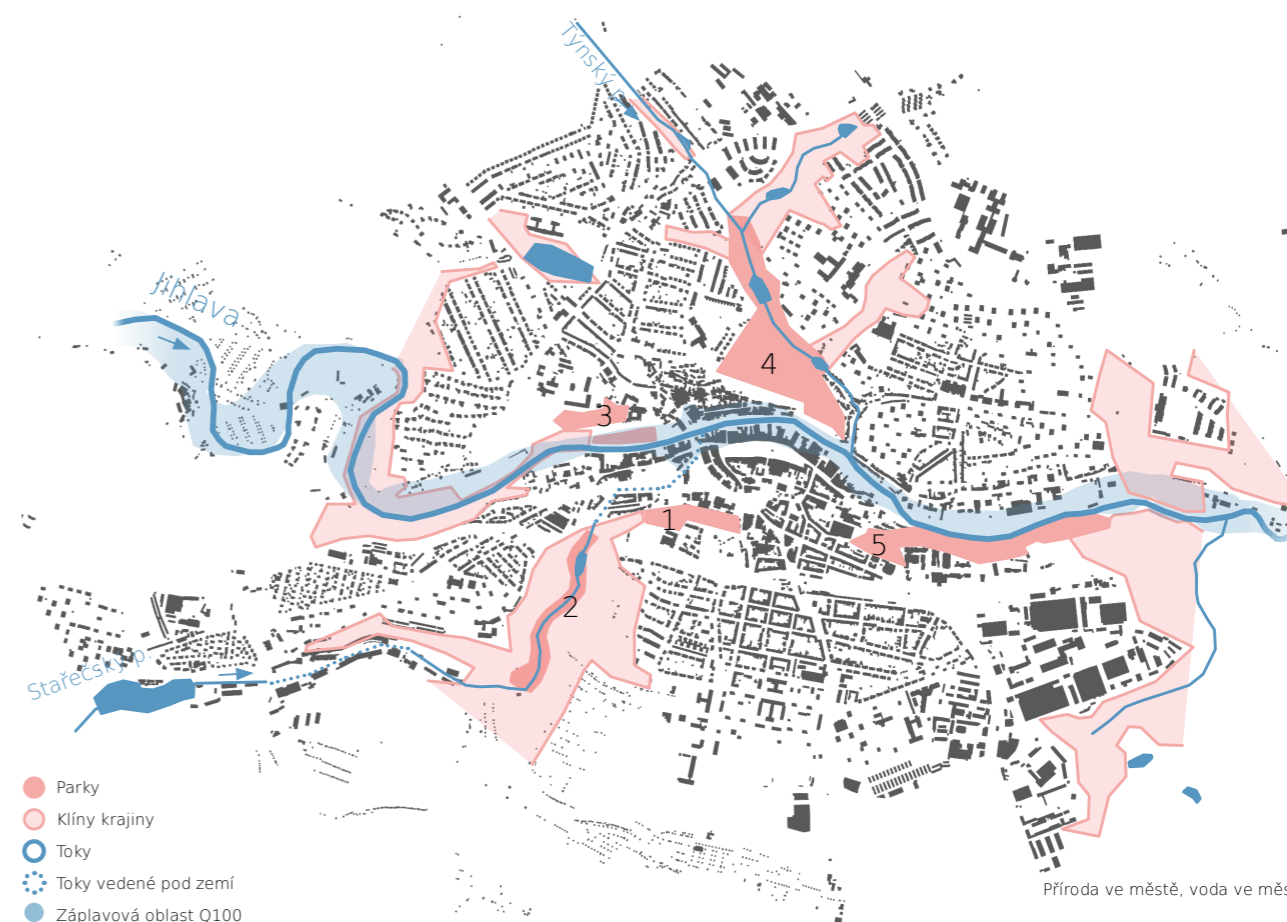
Morfologie terénu

## PŘÍRODNÍ SLOŽKY

Geologicky leží sídlo na třebíčském masívu tvořeném především žulou. Podloží je magmatického původu a oblast je typická vysokými koncentracemi radonu. Půda je převážně typu kambizem.

Ve městě je 17,5% veřejné zeleně. Ta je koncentrována na svazích podél vodních toků v podobě zelených klínů vbíhajících do města z krajiny. Nelze říci, že Třebíč má málo zelených ploch, avšak jen malá část z nich je snadno přístupná, neboť jsou často velmi sklonité. Větších parků je ve městě pět. Tyršovy sady(1), Libušino údolí(2), Zámecký park(3), návrší Hrádek s Týnským údolím(4) a Máchovy sady společně s Radostínskými sady(5).

Voda je ve městě výrazným prvkem. Tvoří reliéf, vnáší přírodu až k centru a v neposlední řadě je součástí města, které kolem ní žije. Nejdůležitější je bezpochyby řeka Jihlava, která má ve městě dva přítoky - Stařečský a Týnský potok se soustavou rybníčků. Dále se zde nacházejí dva větší rybníky a to Borovinský a Kuchyňka. Město několikrát zasáhly povodně, a proto jej od roku 2012 chrání pasivní protipovodňová ochrana.



## DOPRAVA

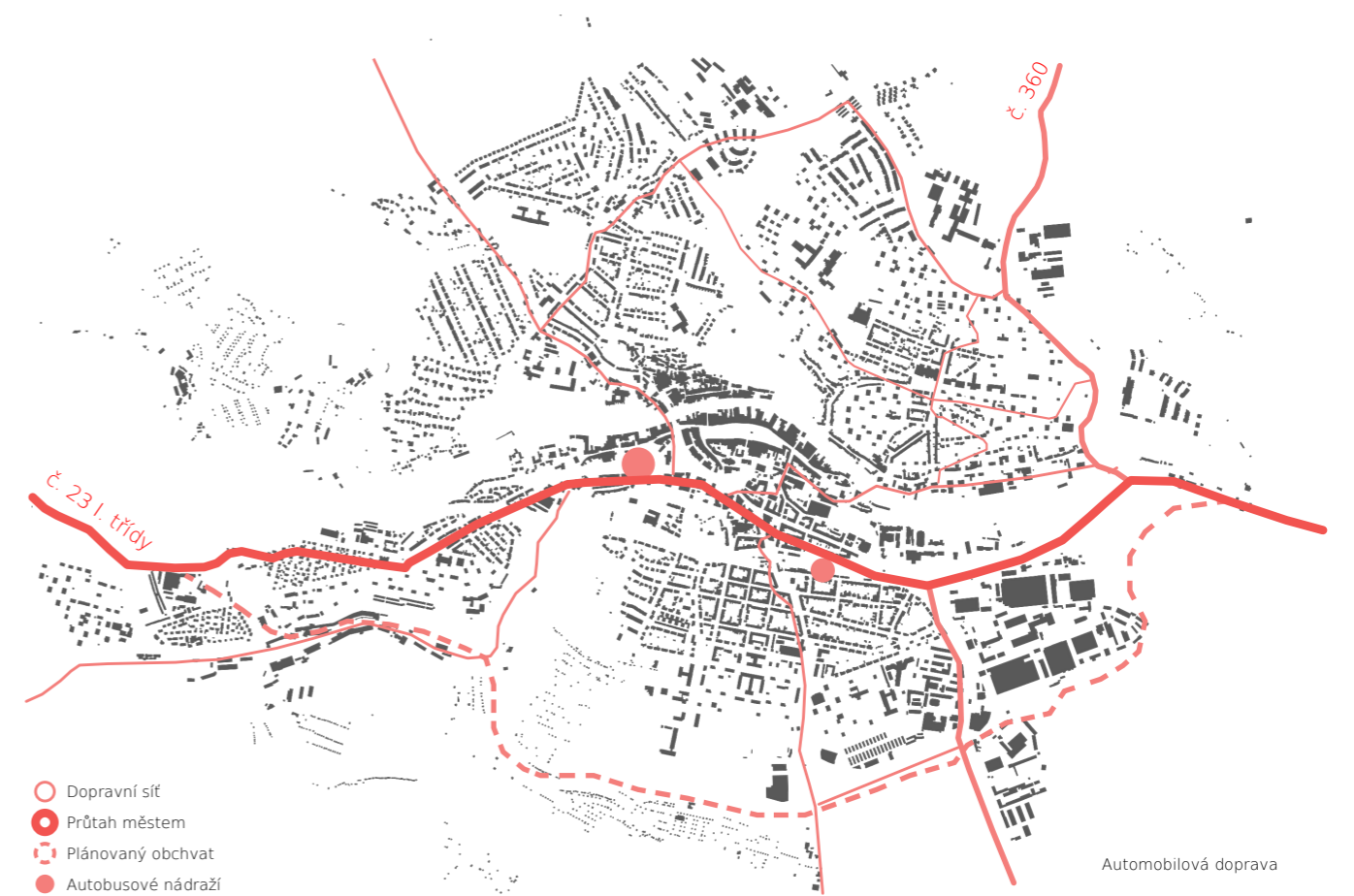
Hlavní dopravní tepna, silnice č. 23, prochází přímo přes centrum města. Průtah vznikl v 80. letech minulého století jako obslužná a případně evakuační trasa pro JE Dukovany. Tato silnice je vytížena převážně dopravou generovanou ve městě nebo dojíždějícími ze spádové oblasti a její vytíženost je ve městě asi 17000 voz/den. Tuto situaci by měl zmírnit plánovaný obchvat jižní částí města. Další důležitou spojnicí je silnice č. 360 vedoucí do Velkého Meziříčí. I přesto, že město není dopravním uzlem je často zahlceno automobilovou dopravou a to zejména kvůli dojíždějícím z okolí a velké migraci obyvatel do vzdálenějších zaměstnání (např. do JE Dukovany).

Centrum a Židovská čtvrť má problém s dopravou. Centrum sice nabízí zhruba 800 parkovacích míst, ve špičkových hodinách jejich kapacita nestačí, neboť v pro řídicí pohodlné docházkové vzdálenosti je jich nedostatek.

Železniční spojení je zajištěno tratí č. 240 vedoucí mezi Jihlavou a Brnem, avšak po pokračování z těchto stanic je potřeba přestupovat. Ve městě jsou dvě železniční zastávky z toho jedna hlavní je nyní spojena s autobusovým terminálem.

Město má v současnosti dvě autobusová nádraží sloužící pro příměstskou dopravu a síť MHD s 10 pravidelnými linkami. Nyní je vypracovávána celokrajská strategie autobusové dopravy, která by měla tyto systémy propojit.

Po městě vede několik cyklotras. Jedna je mezinárodního významu vedoucí z Rakouského Raabs do Jihlavy. Dopravovat se na kole po městě však není příliš vyhledáváno kvůli jeho kopcovitosti. Části cyklotras navíc vedou po rušných silnicích bez vyznačeného pruhu pro cyklisty. Není zde rozvinuta žádná bikesharingová síť či půjčování elektrokol.



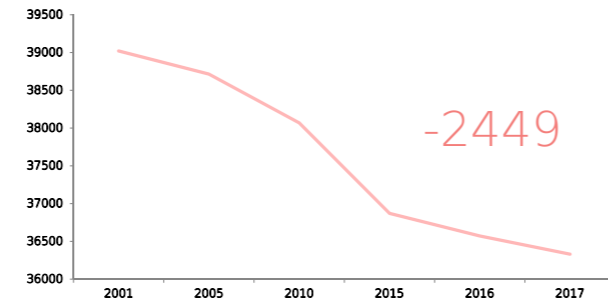
## DEMOGRAFIE

Zhruba od roku 2001 se Třebíč potýká s úbytkem obyvatel. Ten je nejspíš způsoben pracovním trhem, kdy v Třebíči chybí velcí zaměstnavatelé. Podíl nezaměstnaných osob je ale v současnosti 4,1%.

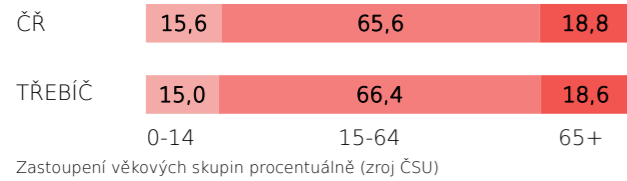
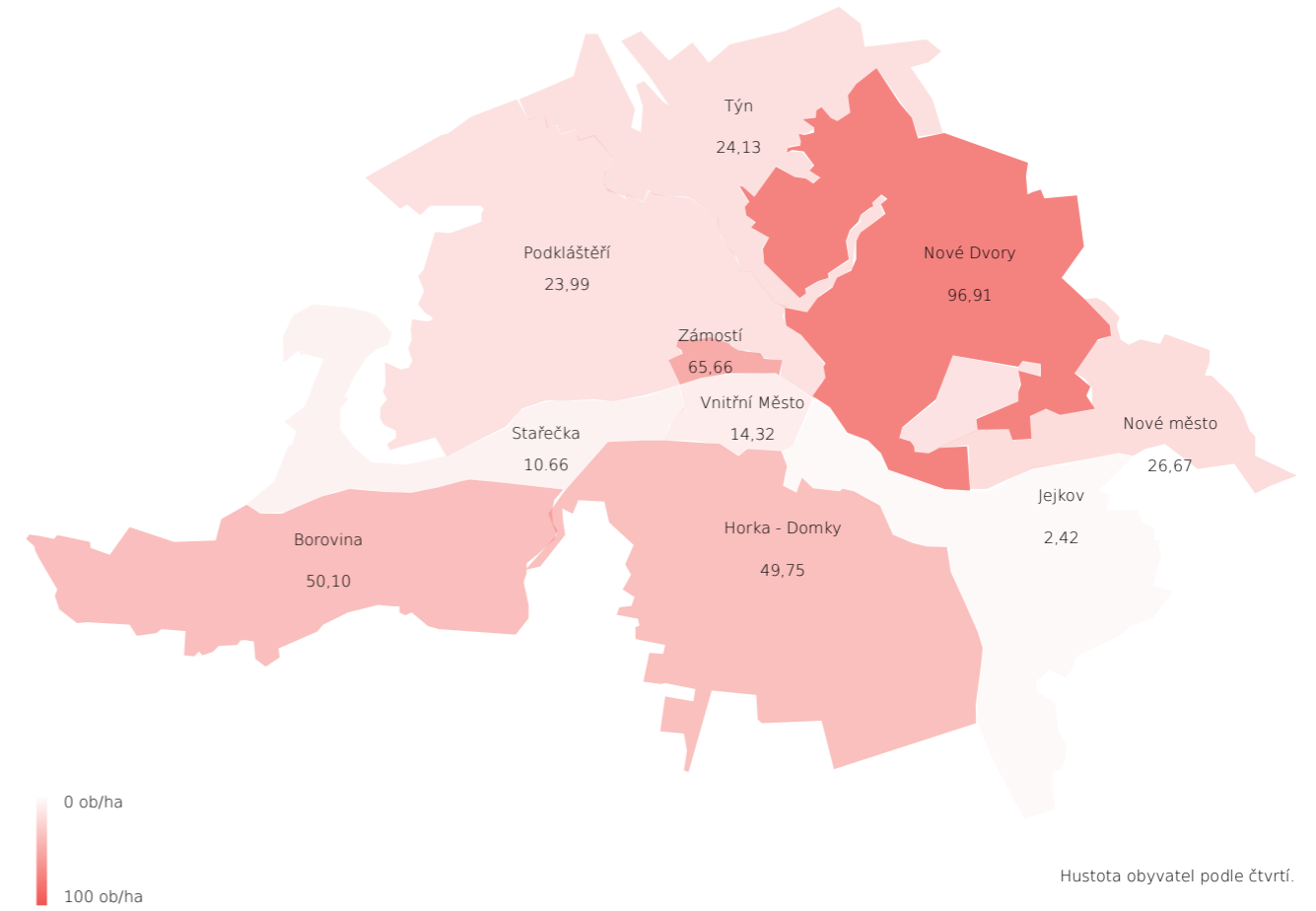
Dalším důvodem je odliv mladých do větších měst a v neposlední řadě stárnutím populace. Průměrný věk je 41,3let.

V centru bydlí asi 620 obyvatel (1,7% obyvatel Třebíče). A toto číslo je poměrně stálé i v období úbytku jiných čtvrtí. Nicméně takzvaná rezidenční hustota obyvatel je pouhých 9,1 obyvatele/ha. Když budeme počítat pouze zastavěnou plochu, je hustota 33 obyvatel/ha. I když denní hustota je mnohem vyšší, na centrum města je takováto hustota malá. Nej hustěji je naopak obydlena čtvrť Nové Dvory s 97 obyvateli/ha. Tato oblast je tvořena převážně sídlištní zástavbou.

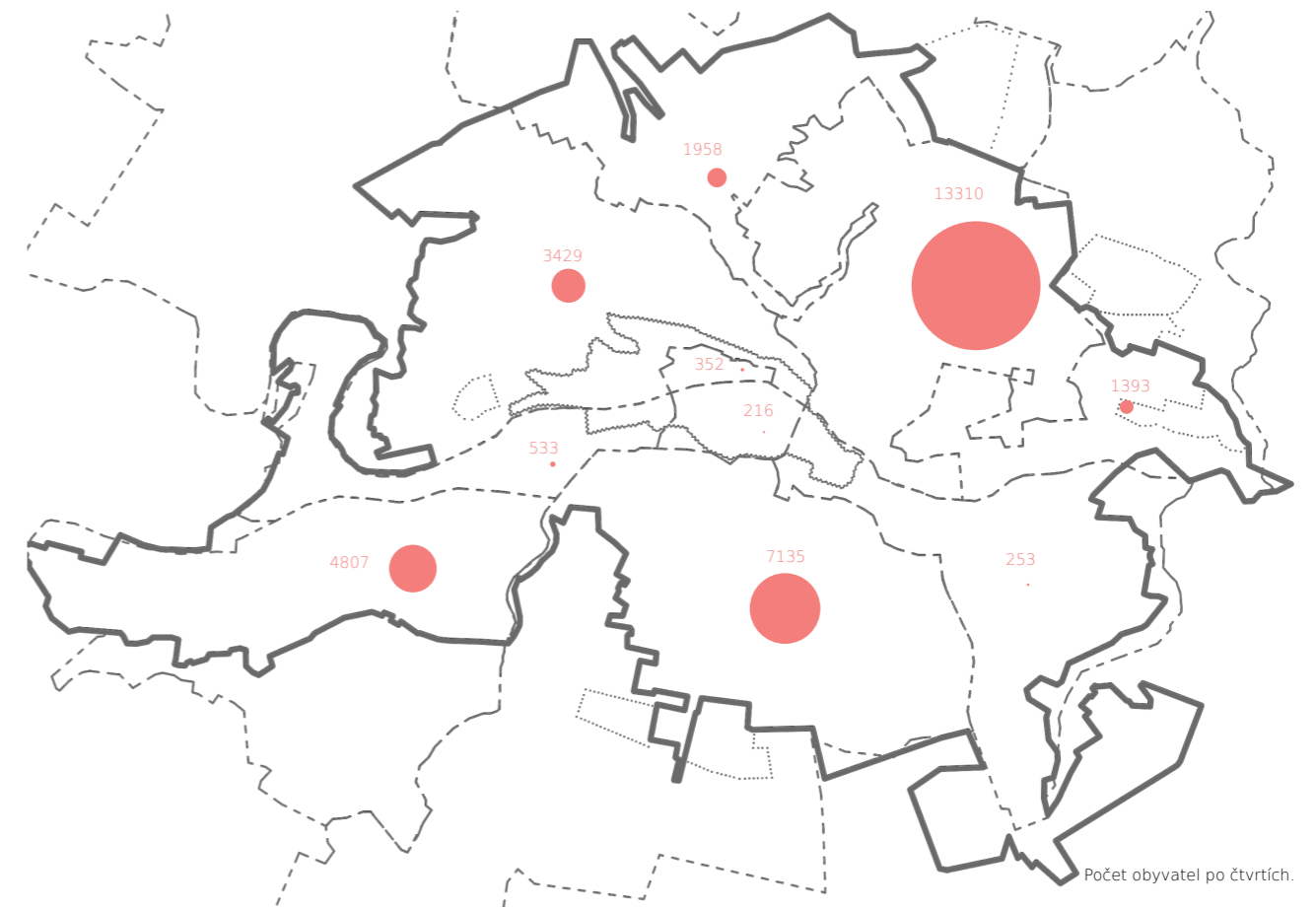
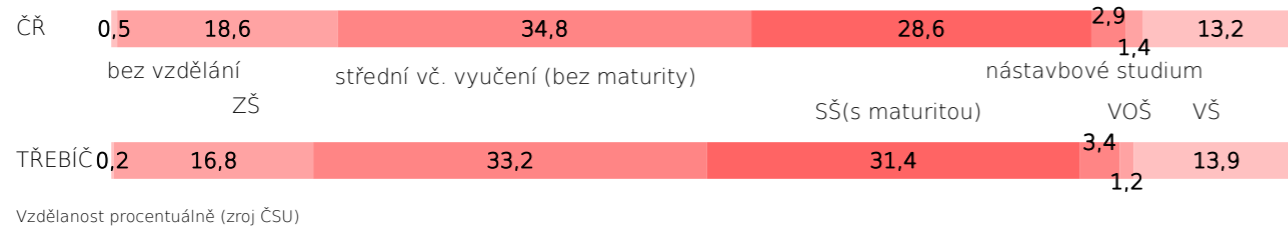
| Rok               | 2001  | 2005  | 2010  | 2015  | 2016  | 2017  |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Obyvatelé celkem  | 39021 | 38715 | 38069 | 36871 | 36572 | 36330 |
| Obyvatelé centrum | 680   | -     | 626   | 614   | 621   | -     |



| Čtvrť         | 2001  | 2015  | 2016  | Plocha čtvrtě - ha | Hustota obyvatel - ob/ha | Změna mezi 2001 - 2016 |
|---------------|-------|-------|-------|--------------------|--------------------------|------------------------|
| Borovina      | 5864  | 4820  | 4807  | 96,21              | 50,10                    | -1057                  |
| Horka domky   | 7788  | 7154  | 7135  | 143,80             | 49,75                    | -653                   |
| Jejkov        | 270   | 256   | 253   | 106,00             | 2,42                     | -17                    |
| Nové dvory    | 16657 | 13529 | 13310 | 139,60             | 96,91                    | -3347                  |
| Nové město    | 1056  | 1404  | 1393  | 52,65              | 26,67                    | 337                    |
| Podklášťeří   | 3899  | 3459  | 3429  | 144,20             | 23,99                    | -470                   |
| Stařečka      | 539   | 536   | 533   | 50,30              | 10,66                    | -6                     |
| Týn           | 1171  | 1947  | 1958  | 80,70              | 24,13                    | 787                    |
| Vnitřní město | 210   | 212   | 216   | 14,80              | 14,32                    | 6                      |
| Zámostí       | 416   | 348   | 352   | 5,30               | 65,66                    | -64                    |
| Třebíč celkem | 39021 | 36871 | 36572 | 833,56             | 44,23                    | -2449                  |



4,1%  
podíl nezam. osob  
o 0,5% více než ČR  
k 10.2017  
(zdroj integrovaný portál MPSV)



# STRUČNÁ HISTORIE

od 12.století

Historie Třebíče je úzce spjata s Benediktinským klášte-rem založeným roku 1101. Město se vyvíjelo v údolí řeky pod klášteřem. Jádro bylo na pravém břehu. Domy zde rostly v gotické parcelaci kolem náměstí, na které vedly tři brány. Jihlavská, Brněnská a Vídeňská. A podél cesty na Jihlavu Náměstí několikrát vyhořelo, naposledy roku 1822. Městská práva byla městu udělena roku 1335 a od tohoto roku město také staví hradby. Téměř od počátků jsou ve městě přítomní také židé, jejichž čtvrť je na levé straně řeky. Roku 1686 přicházejí kapucíni a zakládají druhý klášter východně od města. Poblíž města také byla menší ves Týn která se poději stala městskou částí.

19. století

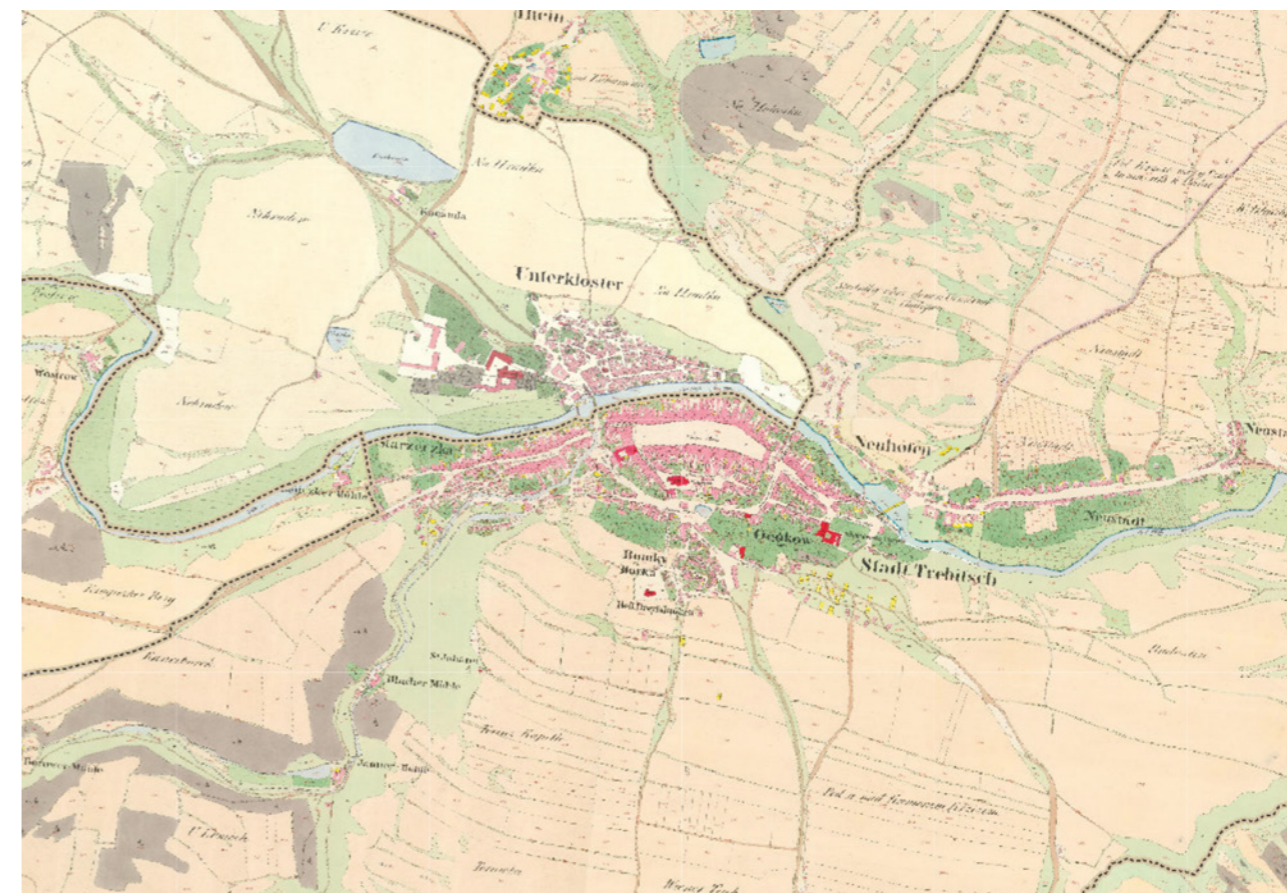
V 19. století jsou postupně bořeny brány. Na přelomu tisíciletí pak nastává rozvoj zapříčiněný přicházející průmyslovou revolucí. Město roste jižním směrem, kde bylo napojeno na železnici. V západní části města zvané Stařečka je založena výroba nápojů ZON, jež funguje do současnosti.

1945-1989

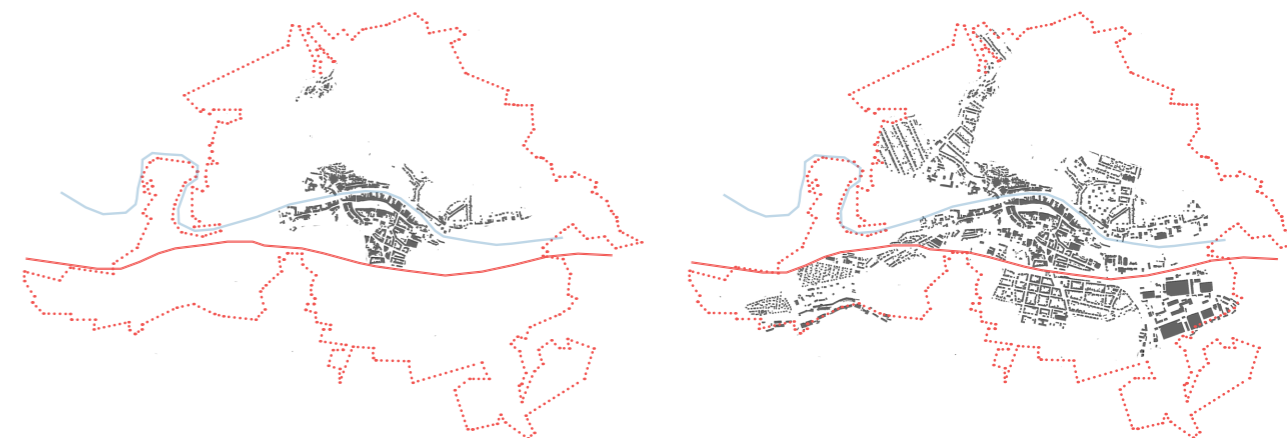
Po 1. světové válce vzniká v jihovýchodní části města fabrika BOPO jako součást koncernu Baťa i s přílehlou dělnickou kolonií. Další rozmach přichází až v 70. a 80. letech, kdy jsou budována sídliště pro ubytování zaměstnanců vznikající jaderné elektrárny Dukovany, jejíž provoz je zahájen roku 1985.

1990- do současnosti

V současné době město roste jen zvolna, převážně individuální rodinnou zástavbou. Pomalu se rozvíjí i průmyslová zóna na jihovýchodním okraji města. V roce 2003 je část města a basilika zapsána na seznam světového dědictví UNESCO.



1824



1910

1974



2001

2017

## TRH S NEMOVITOSTMI

Domovní fond Třebíče v roce 2011 čítal 5304 domů. Z toho bytových je 813. V bytovém fondu bylo 14779 bytů z 40% v soukromém vlastnictví a 15% nájemních. Město vlastní 510 bytových jednotek, které pronajímá.

V současnosti je v nabídce 30 bytů k prodeji, což jsou asi 2 promile celkového počtu. K pronájmu není nabízen žádný. Průměrná cena je 24620kč/m<sup>2</sup> v rozptylu od 19000kč/m<sup>2</sup> do 35000kč/m<sup>2</sup>. Jedná se z většiny o již stojící byty. Nové projekty jsou v Třebíči tři s průměrnou cenou 32000kč/m<sup>2</sup>. Trh s komerčními prostory je ale poměrně bohatý a v nabídce jsou i lukrativní adresy jako například Grand hotel na Karlově náměstí.

Trh s nemovitostmi není v rámci města moc rozsáhlý a aktivní, ceny se pohybují na mezi kdy se vyplatí investice do výstavby. Trend je kupovat či stavět nemovitosti v okolních vesnicích.

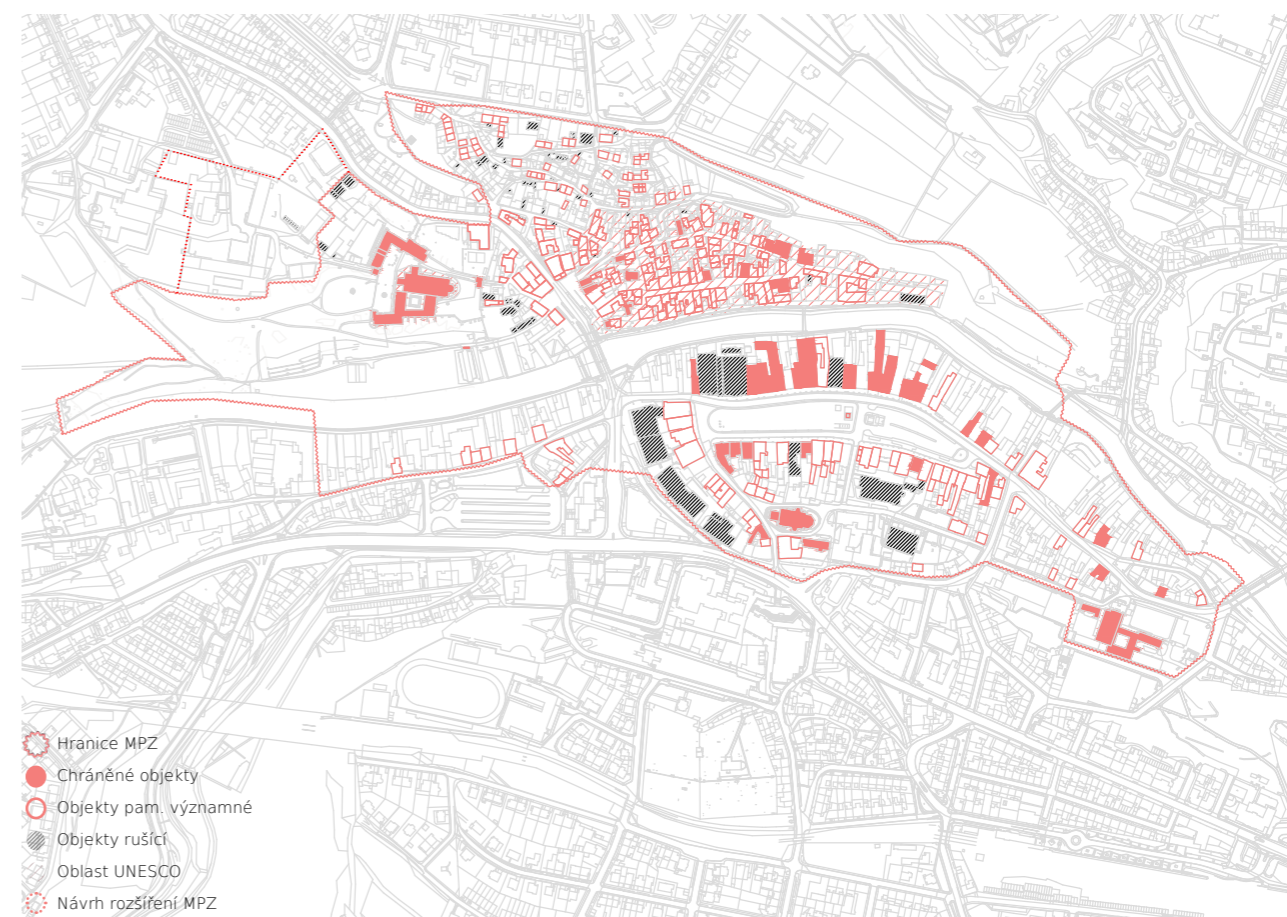
24 620 Kč/m<sup>2</sup>  
průměrná cena

## MĚSTSKÁ PAMÁTKOVÁ ZÓNA

Podle NPÚ je míra ohrožení přírodními a antropogenními vlivy trebičských památek UNESCO 1,075, tedy nízká. Největším nebezpečím jsou pro celou MPZ bezpochyby povodně, velká část ležící v záplavové oblasti je však nyní chráněna demontovatelnými protipovodňovými zdmi. Další přírodní vlivy město téměř neohrožují.

Ohrožujícím faktorem je zcela jistě doprava, celé MPZ má problém s parkováním. Kde téměř chybí větší parkoviště na jeho okrajích a automobily jsou pak odstaveny v centru. Tento problém je celoroční neboť se jedná spíše o automobily místních. Situaci nenapomáhá ani průtah vedoucí v těsné blízkosti MPZ.

Vliv turismu je zatím spíše pozitivní. I nejnámennější oblasti stále slouží především obyvatelům města, v sezonních měsících nejsou ani nijak přelidněny. Nelze zatím pozorovat vlivy typické pro takové oblasti jako například gendrifikace. Možná proto že k jisté míře gendrifikace došlo již v 90. letech kdy se objekty začaly opravovat a čtvrť se z téměř gheta proměnila zpět na plnohodnotnou městskou čtvrť, ale i v tomto období zde vznikaly sociální byty. Nedošlo tedy zatím k vyčlenění židovské čtvrti jako prominentní oblasti. Rozvoj čtvrti zapříčinil spíše ne vždy z pohledu památkové péče zdařilé renovace či přestavby objektů. Největší zásahy se však udály dříve necitlivými vstupy či asanacemi, které poškodily centrum města mnohem více.

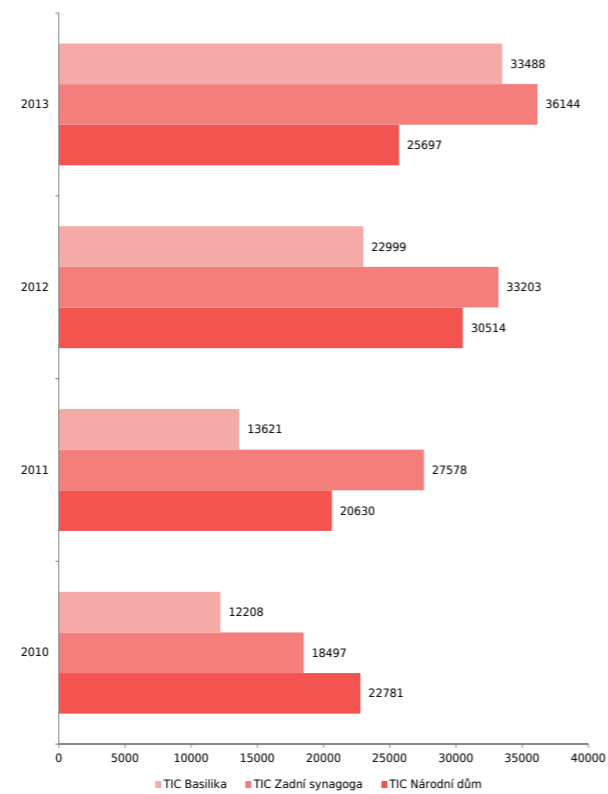


## TURISMUS

Třebíči je zapsána na seznamu UNESCO. A to díky zachovalé rozlehlému židovskému hřbitovu a čtvrti v blízkém sousedství románsko-gotické basiliky sv. Prokopa.

Nejvíce turistů město navštíví pouze na jeden den bez ubytování a jejich motivace je pak nejčastěji poznávací turistika. Návštěvníci mají k dispozici 1351 lůžek v ubytovacích zařízeních všeho druhu a v celém městě je zhruba 63 stravovacích zařízení. Bohatý seznam kulturních akcí slouží spíše místním obyvatelům.

O zachovalosti a kvalitě památek svědčí i rostoucí zájem filmových štábů, které mají jak v Třebíči, tak i v jejím okolí, už svoje osvědčená místa, na která se často vrací.



Počty návštěvníků v jednotlivých informačních centrech.



Zadní Synagoga



Basilika sv. Prokopa



Židovský hřbitov

## SWOT

SWOT analýza vychází z dat předdiplomního semináře. Město nezažívá stagnaci, myslím, že se spíše navrácí do rovnovážného stavu, kdy zažilo boom při výstavbě JE Dukovany. Elektrárna již však nepotřebuje tolik lidí jako za výstavby, ale v okrese nevznikla adekvátní náhrada. Ve městě tak žije generace s vazbou na elektrárnu, avšak jejich potomci nemají už takový důvod zůstat ve městě neboť to nenabízí dostatek pracovních příležitostí. To souvisí s atraktivitou města pro jiné firmy. Město sice leží v centru mezi Prahou a Vídní, ale je mimo hlavní dopravní trasy. Celou situaci by mohla obrátit teoretická dostavba nových bloků elektrárny, kdy se Třebíč opět stane bydlištěm lidí pracujících na jejich výstavbě. Město by se na tuto možnost mělo připravovat.

Dalším jevem napomáhající stagnaci je stěhování určité části obyvatel do okolních vesnic do vlastního bydlení, které tam vyjde levněji. Tito lidé však neztrácejí vazby k městu. K tomuto jevu by Třebíč měla nabídnout alternativu v podobě dostupného vlastního bydlení ve městě.

Třebíč také jako jiná města má problém s dopravou, kdy je jí věnováno čím dál více prostoru a z toho plynou i zhoršující se podmínky pro pěší.



ANALÝZA



## LOKALITA

Lokalita vybraná pro diplomní práci leží ve čtvrti Stařečka v těsném sousedství centra a náměstí. Je vymezena z jižní strany svahem Strážné hory a na něm ležícím parkem Tyršovy sady, z východní části blokem domů tvořících náměstí a Hasskovu ulici, ze strany severní zástavbou přiléhající k řece Jihlavě a ze západní strany pak svahem vzniklým po srovnání terénu v 80. letech minulého století. Celá lokalita má asi 9 ha.

Území je protnuto městským průtahem (ulice Sucheniova, 17000aut/den), na který se v kolmém směru připojuje silnice vedoucí na most přes řeku. Ta je součástí Komenského náměstí, jehož velkou část zabírá parkoviště osobních automobilů. Další velkou plochu tvoří autobusové nádraží s 25 autobusovými stánými. Území je jen velmi řídko zastavěné a dominuje mu automobilová doprava.

Prostor je využíván převážně v ranních a odpoledních hodinách, kdy přijíždějí či odjíždějí lidé z práce, školy či si potřebují něco vyřídit na úřadech. V jiných hodinách je území téměř prázdné.

Krom rostlé zástavby v severní části je v lokalitě umístěno několik velkých soliterních staveb. Jako autobusové nádraží, ZUŠ (bývalá budova OV KSČ), Kulturní středisko Pasáž či trojice obchodních domů.



Letecký snímek

## HISTORIE ÚZEMÍ

Lokalita původně jako osada patřila ke klášteru a je tak jednou z nejstarších částí města. Nacházelo se zde tržiště (Starzeczka gasse) a cesta na Jihlavu, kolem kterých se čtvrť rozvíjela. Územím protékal Stařečský potok. Později v sousedství vzniklo město Třebíč.

Tuto podobu si Stařečka udržela až do roku 1983, kdy byla asanována, aby mohl být vybudován průtah městem a autobusové nádraží. Tyto stavby sloužily hlavně pro budovanou jadernou elektrárnu.

Území neztratilo jen charakter zástavby, ale bylo také poměrně výrazně terénně upraveno. Vzniklo několik výrazných terénních zlomů. Následná zástavba sledovala tehdejší stavební styl velkých soliterních budov. Těmito kroky se dospělo k území, které působí prázdně, rozlehle, nepřívětivě a nesrozumitelně, téměř celé věnované automobilové dopravě s úplnou ztrátou lidského měřítka.

V posledních letech se autobusové nádraží ukazuje jako předimenzované. Jednou už bylo zmenšeno, na vzniklé ploše vzniklo parkoviště. Jeho význam snížil i nově vybudovaný terminál u vlakového nádraží. Nově se také pracuje na obchvatu města. Celá lokalita se tedy blíží do bodu, kdy bude morálně přežitá a bude nutné přemýšlet, co s ní.



1



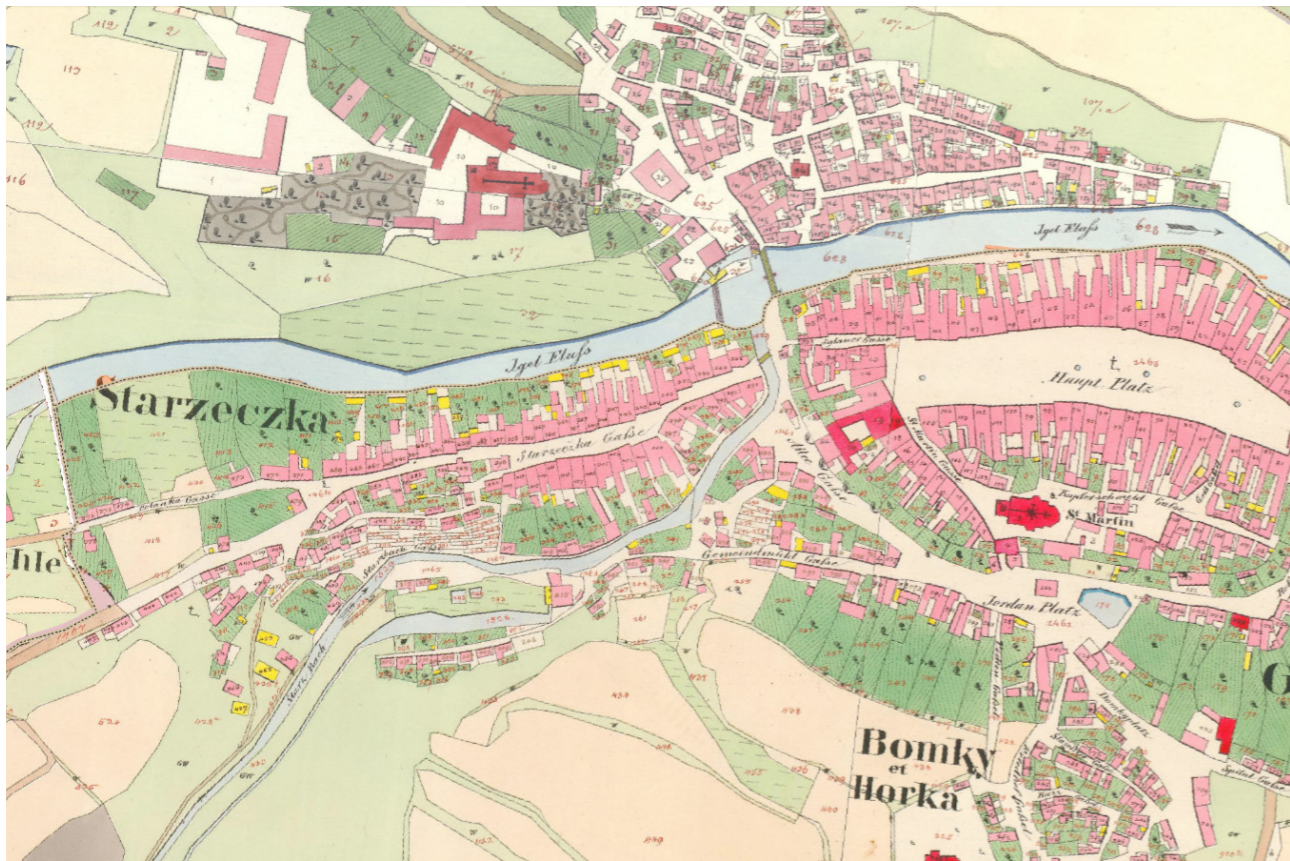
2



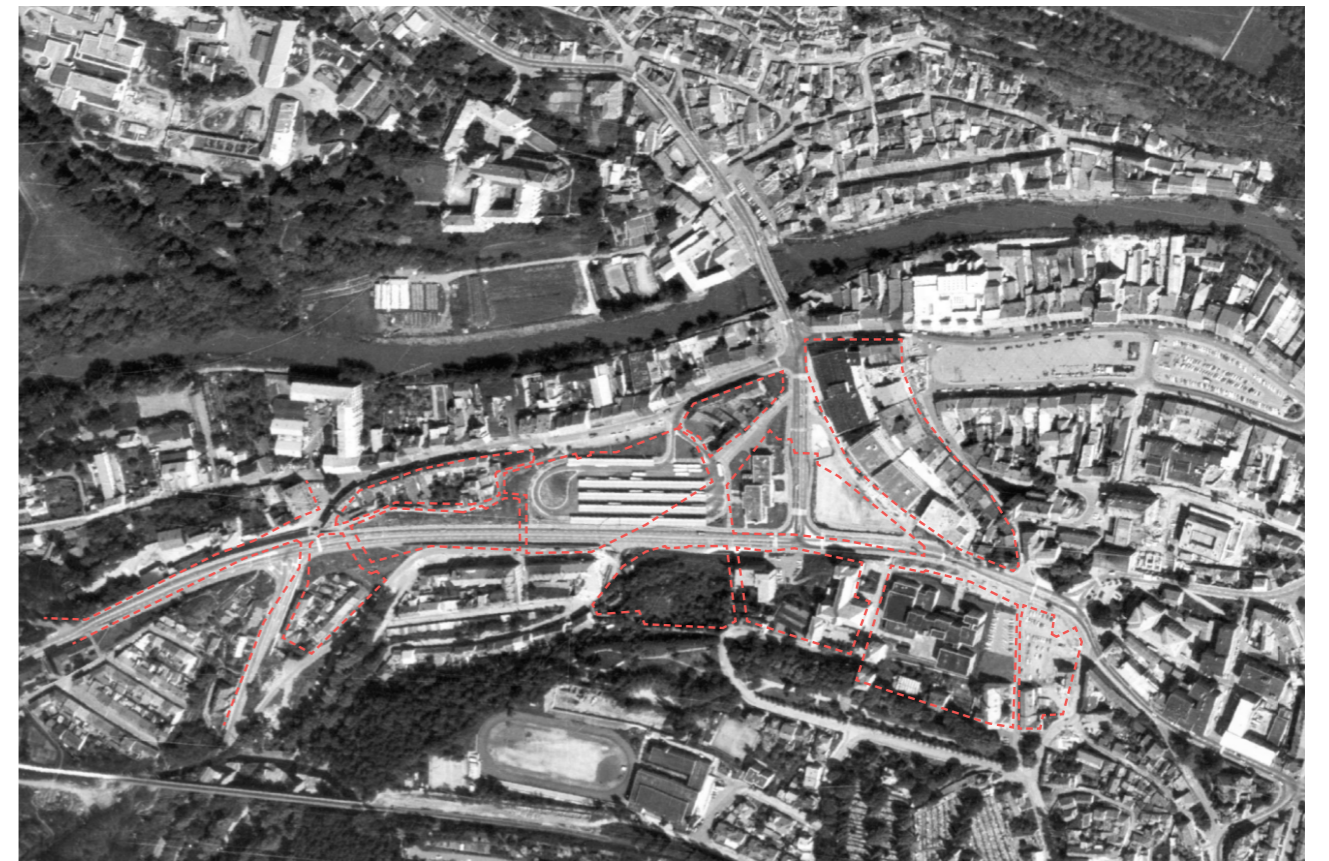
3



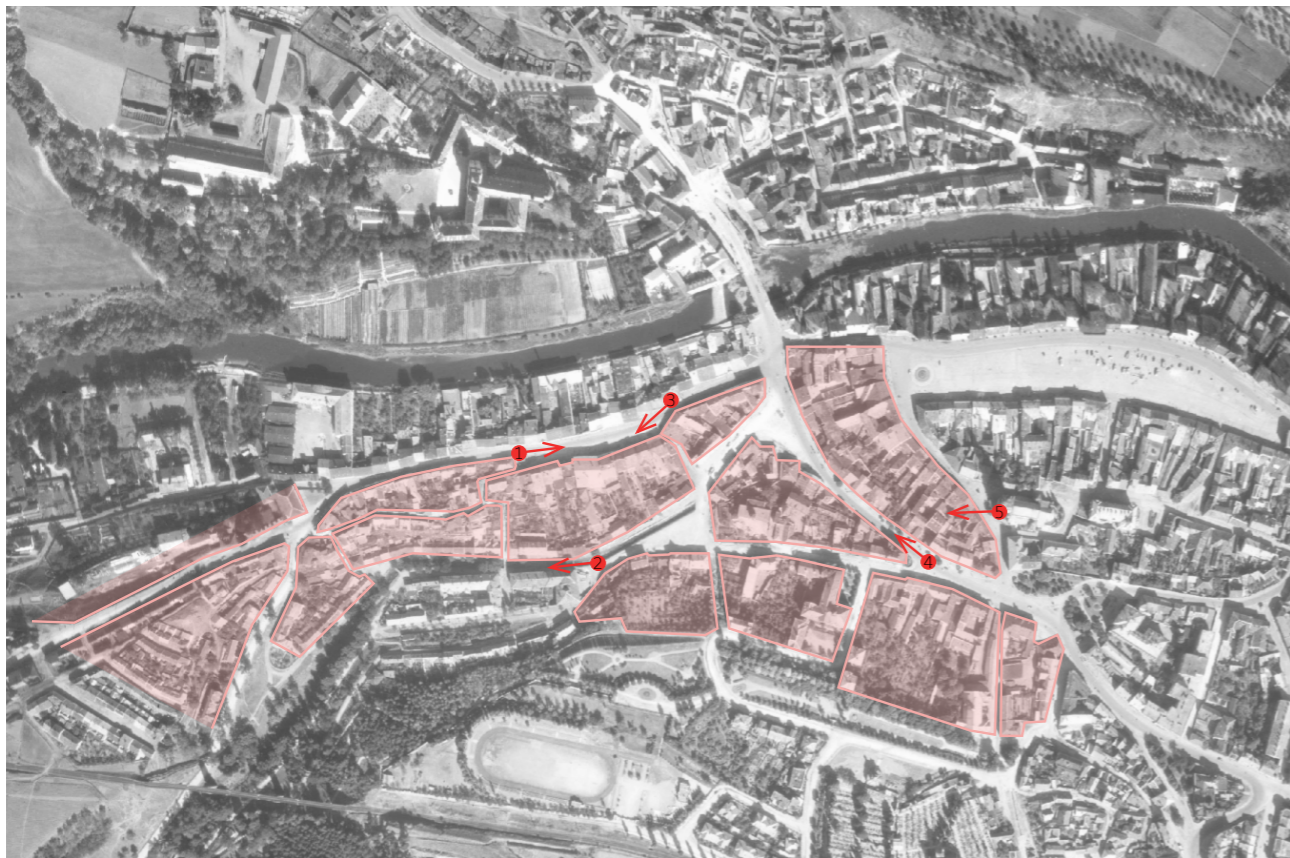
4



1824



1989



1947



2017



1. Podivné setkání na Stařečce, Viktor Nikodém (zdroj: <http://hanci.blog.cz/1108/podoby-trevice-galerie-malovany-dum>)



2. V Třebíči na potoce, Viktor Nikodém (zdroj: <http://hanci.blog.cz/1108/podoby-trevice-galerie-malovany-dum>)



5. Pohled z věže kostela sv. Martina před asanací. (zdroj: <https://www.facebook.com/staratrebicfotky/>)



5. Pohled z věže kostela sv. Martina současnost. (zdroj: <https://www.facebook.com/staratrebicfotky/>)



3. Nerudova ulice před asanací. (zdroj: <http://gis.trebic.cz/mapa/historicke-letecke-snimky/>)



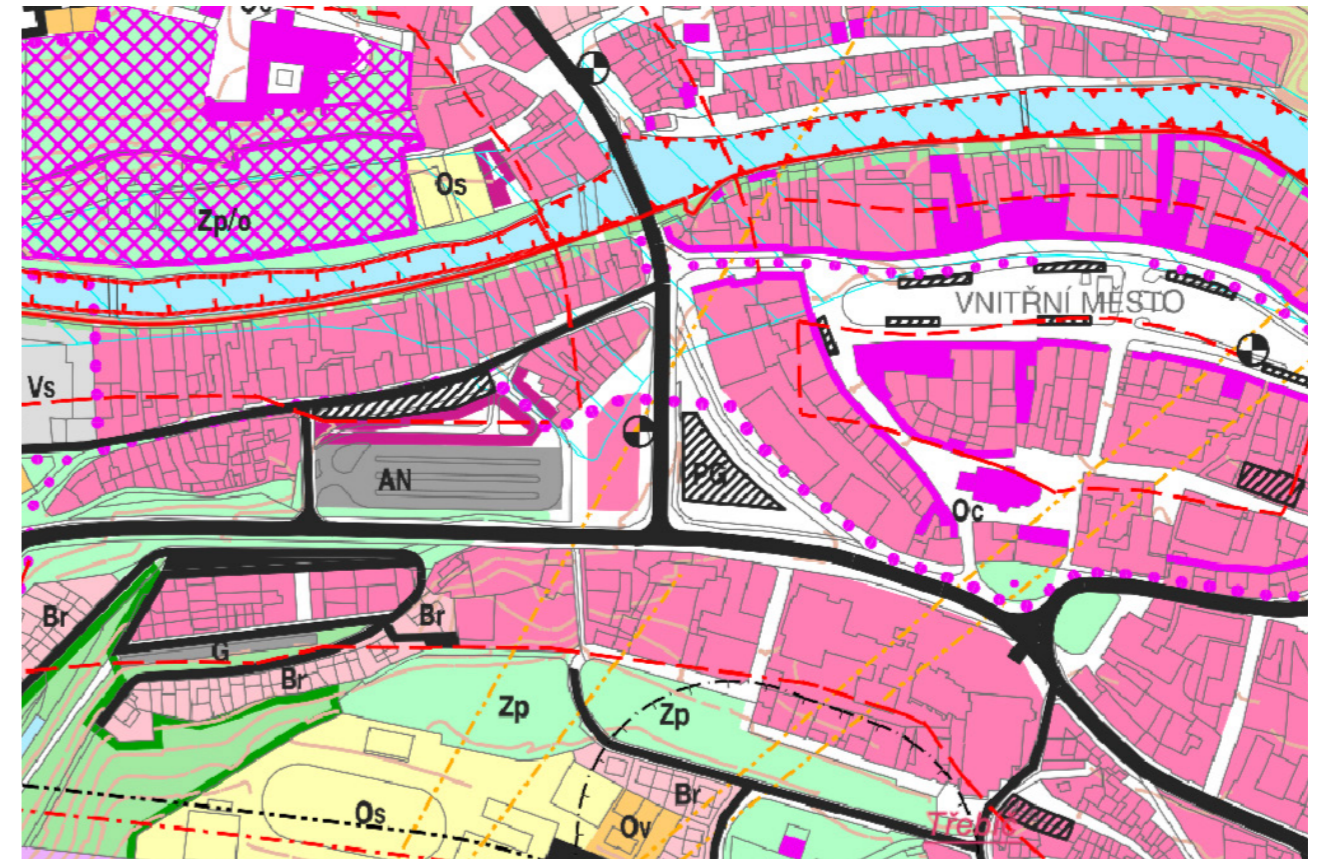
4. Bývalá Havlíčkova ulice (zdroj: <http://gis.trebic.cz/mapa/historicke-letecke-snimky/>)

## ÚZEMNÍ PLÁN

Územní plán je platný od roku 1998. V současnosti je schváleno zadání nového Územního plánu a pracuje se na jeho návrhu. V území se nachází převážně plochy smíšeného centra. Zbytek ploch jsou dopravní plochy (autobusové nádraží), silnice a parkoviště.

Do území zasahuje také záplavové území, ale od roku 2012 město chrání protipovodňový systém a území by již nemělo být povodní ohroženo.

- Smíšená funkce centra
- Veřejná prostranství a zeleň
- Silnice
- Dopravní plochy
- Parkovací garáže v centru
- Památkově chráněné objekty
- Hranice MPZ
- Hlukové pásmo komunikací
- Záplavové území
- ⊕ Lokální biokoridor

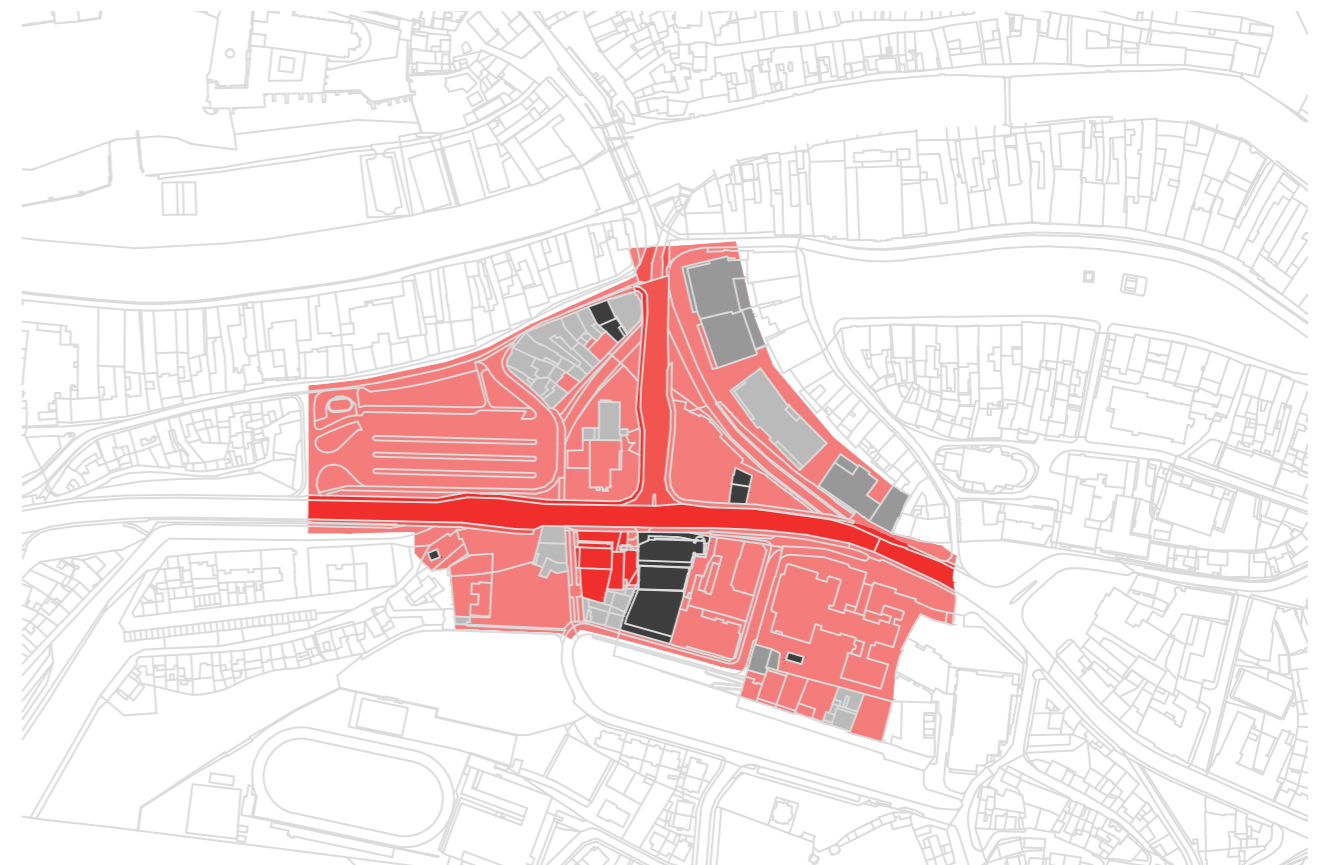


Územní plán Třebíč, M1:5000

## VLASTNICTVÍ POZEMKŮ

Většina nezastavených pozemků a budovy občanské vybavenosti v lokalitě patří městu. Silnice jsou v majetku České republiky či kraje Vysočina. Ostatní většinou zastavěné pozemky jsou v soukromém vlastnictví. Tato situace je výhodná z pozice budoucích změn v dané lokalitě.

- Město Třebíč
- Kraj Vysočina
- ČR
- Soukromý vlastník
- Více vlastníků
- Společnost

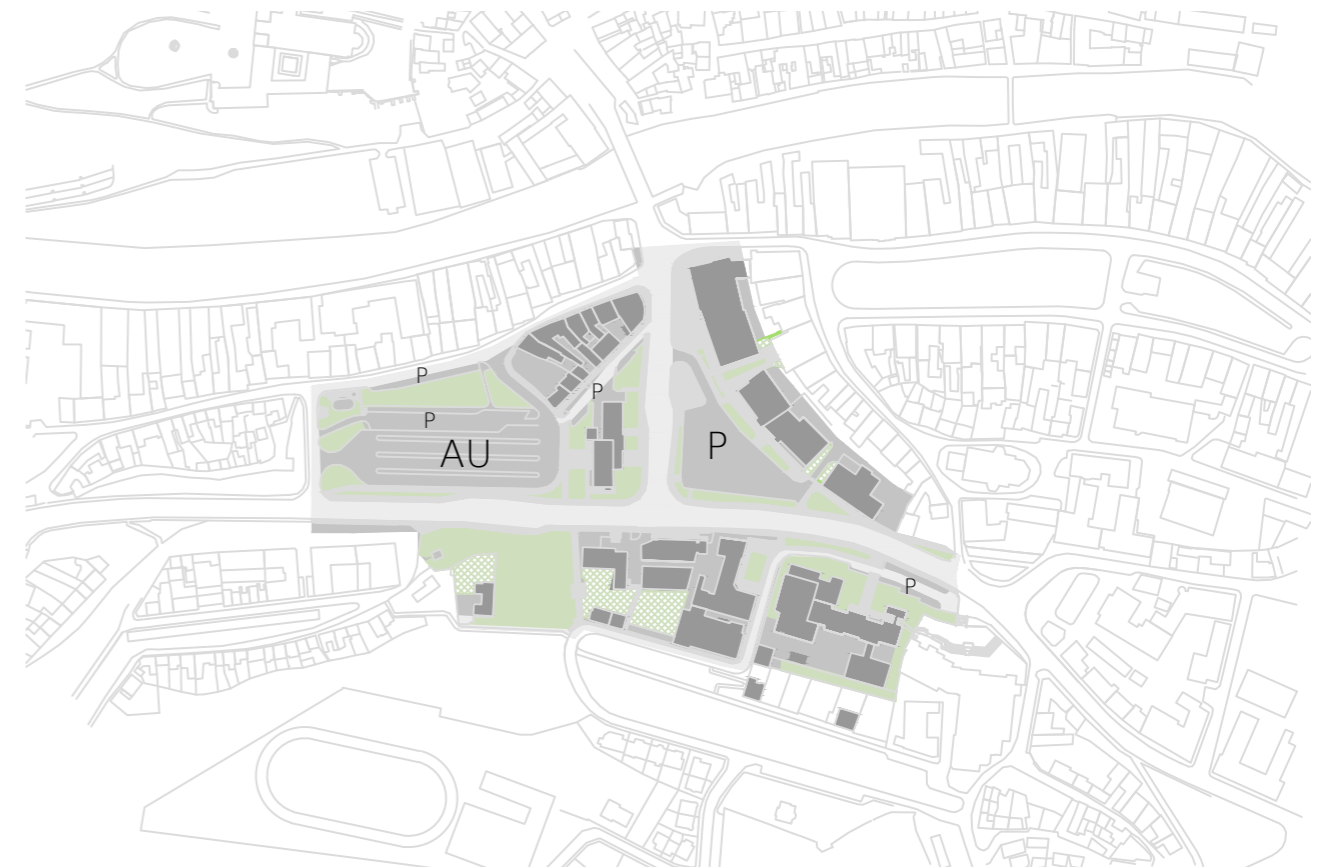


Plochy podle druhu vlastníka, M1:5000

## PLOCHY

Poměrně velkou plochu zabírá zeleň - asi 20%, bohužel se jedná jen o zbytkové plochy bez funkce, které nejsou nijak využívány. Zbytek ploch připadá na zpevněné prostory. Z toho asi 17% zabírají vozovky, 14% chodníky a dalších 30% tvoří plochy jako parkoviště či autobusové nádraží. Lépe řečeno pro obyvatele je v tomto prostoru určeno bezmála 15 % plochy.

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| ● Nezpevněné          | 17% |
| ⊗ Nezpevněné soukromé | 3%  |
| ● Zpevněné plochy     | 30% |
| ● Chodníky            | 14% |
| ● Silnice             | 17% |
| P Parkoviště          |     |
| AU Autobusové nádraží |     |



Plochy podle využití, M1:5000

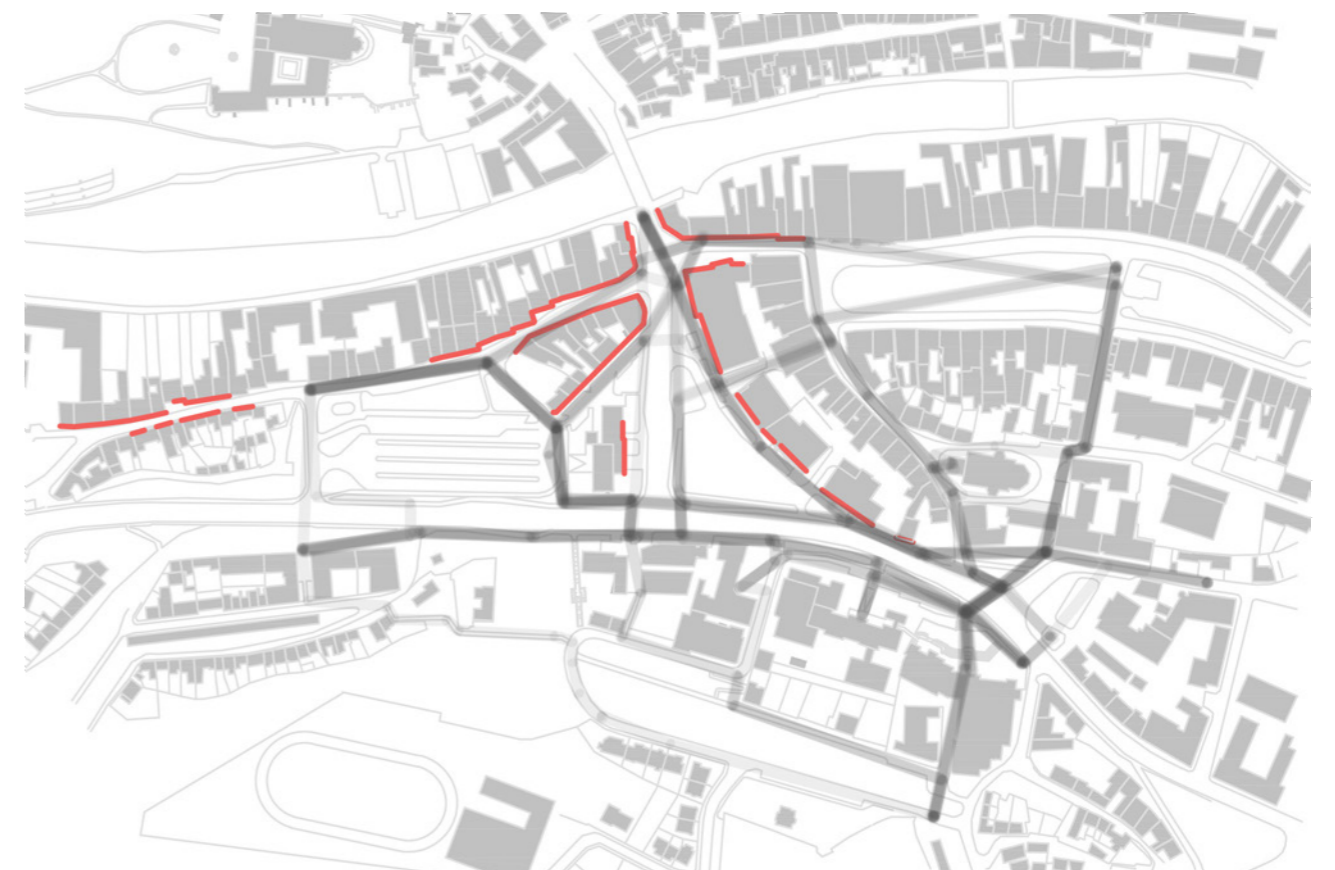
## ZAPOJENÝ PARTER, PĚŠÍ TRASY

Z charakteru a hustoty zástavby je patrné, že aktivního parteru není v území příliš mnoho. Na druhou stranu ze schématického znázornění hlavních tras vyplývá, že kromě jižní strany je parter umístěn podél nejvyhledávanějších pěších tras.

Chybí zde místa k zastavení a volitelným aktivitám. Převažuje transitní pohyb a aktivity nezbytné.

Celé území však díky dojíždějícím MHD zastávkám a nahuštění cílů občanské vybavenosti skýtá potenciál pro rozvoj obchodní činnosti.

|                   |
|-------------------|
| ○ Zapojený parter |
| ● Pěší trasy      |



Zapojený parter, hlavní proudy pěších, M1:5000

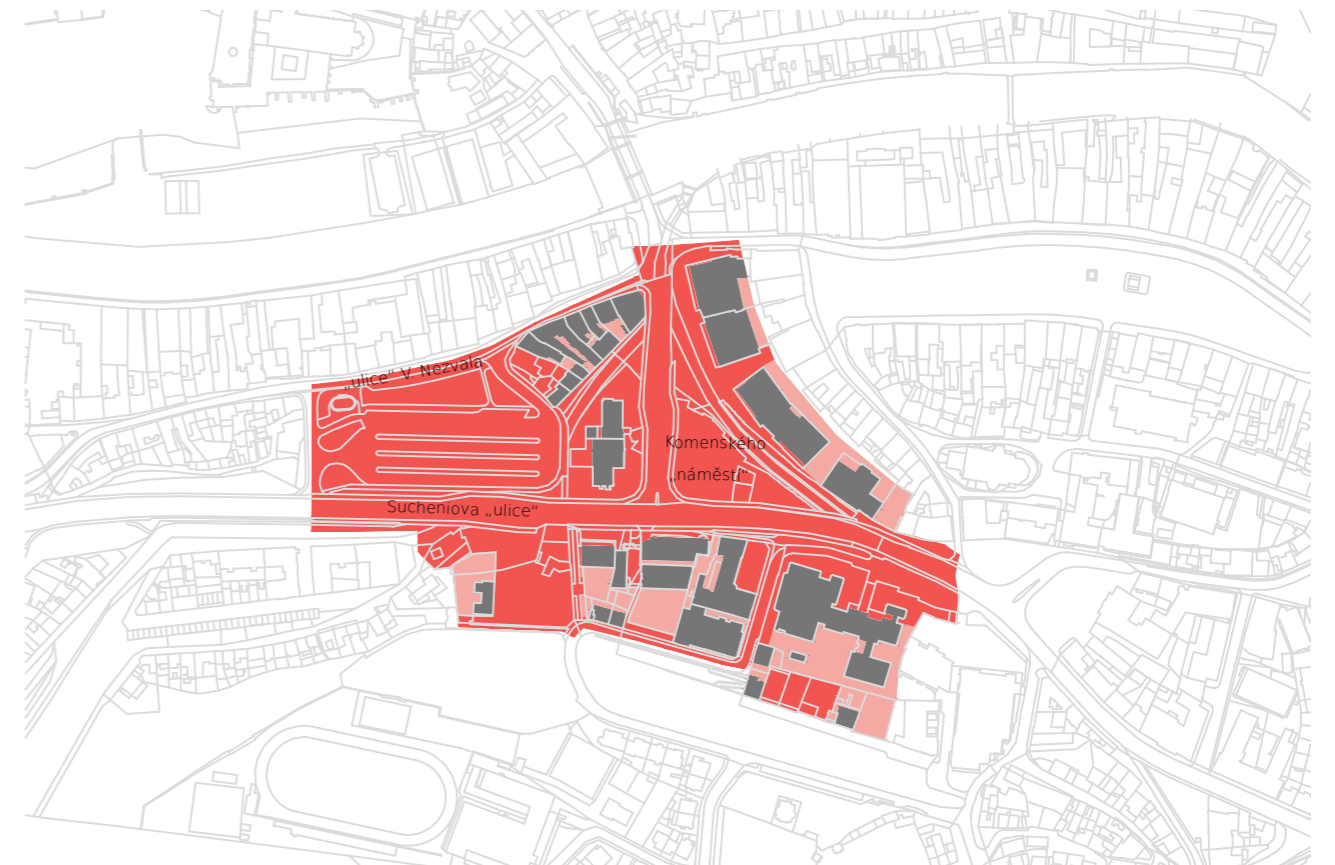
## PUBLIC/PRIVATE

Naprostá většina prostorů na Stařečce je nyní veřejná a to asi 69%. Soukromých ploch je pouze 11%. Zbytek tvoří budovy. Veřejné prostory jsou navíc jen minimálně členěny, a proto působí vždy prázdňě a neosobně. Nic navíc netlumí hluk z dopravy. Názvy jako ulice či náměstí jsou v takto neohrazených prostorech přinejmenším zavádějící.

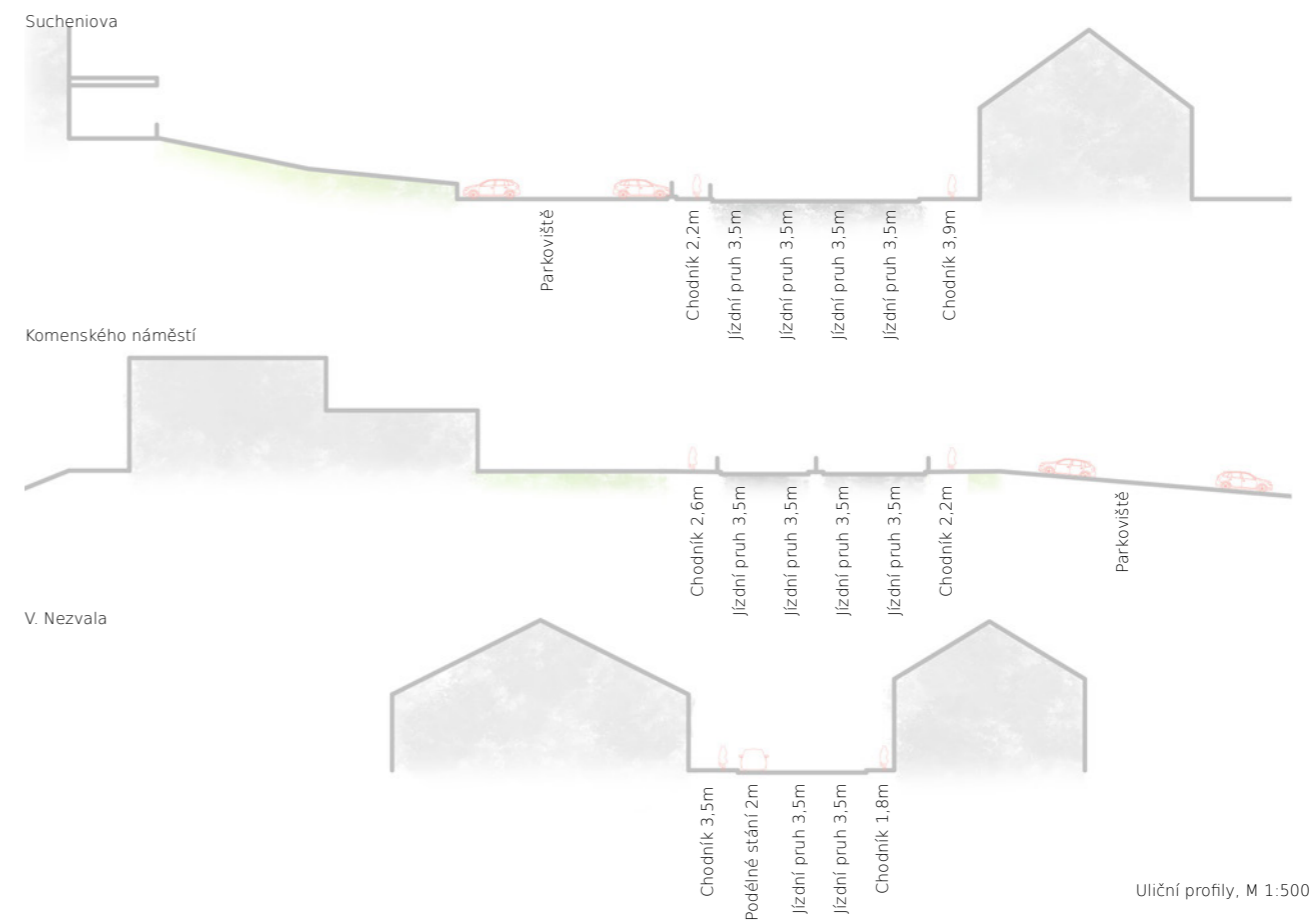
|             |     |
|-------------|-----|
| ● Veřejné   | 69% |
| ● Soukromé  | 12% |
| ● Zastavěné | 19% |

## ULIČNÍ PROFILY

Na uličních profilech je patrné, jak je území podřízeno automobilové dopravě. Kromě části ulice V. Nezvala téměř nikde není pevná hrana ulice, prostory tak působí o to rozvolněněji.



Plochy podle druhu vlastníka, M1:5000



Uliční profily, M 1:500

## POČET PATER

Počet pater se v území pohybuje od dvou do pěti pater. U historické zástavby převládají dvě patra. Novější zástavba solitérních budov je pak většinou čtyřpodlažní. Tyto budovy se nacházejí většinou ve svahu ustoupené od uliční čáry.

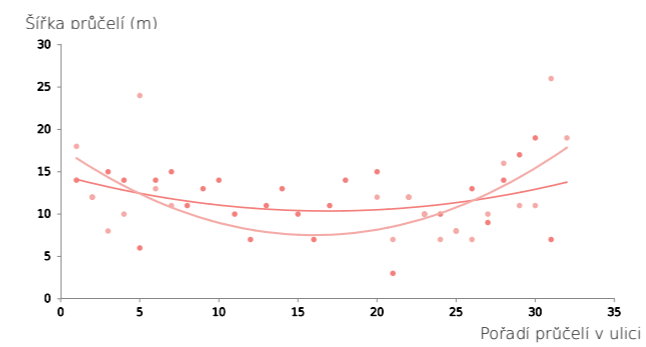


Počet pater jednotlivých budov, M1:5000

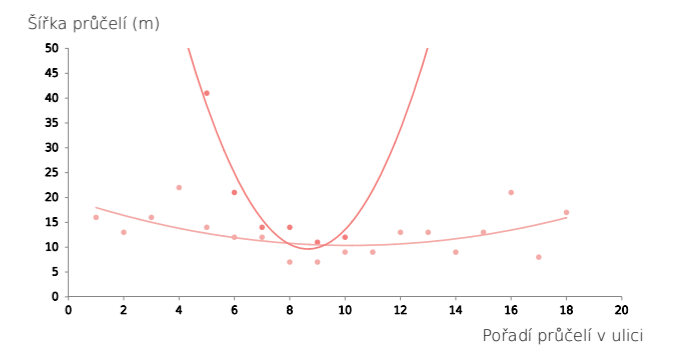
## DÉLKA PRŮČELÍ

Jednen z faktorů pro vytvoření podobného charakteru zástavby je délka průčelí a jejich rytmus. Při měření jednotlivých průčelí se projevila tendence, a to že v okolních ulicích jsou na okrajích ulice i bloku délky průčelí delší než v jejich středu. Tento detail by mohl nové zástavbě pomoci lépe zapadnout do okolí a vytvořit místním známou atmosféru.

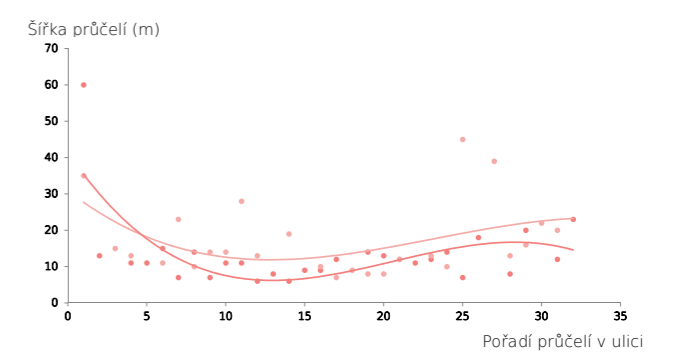
ulice V. Nezvala



Hasskova ulice



Bráfova třída



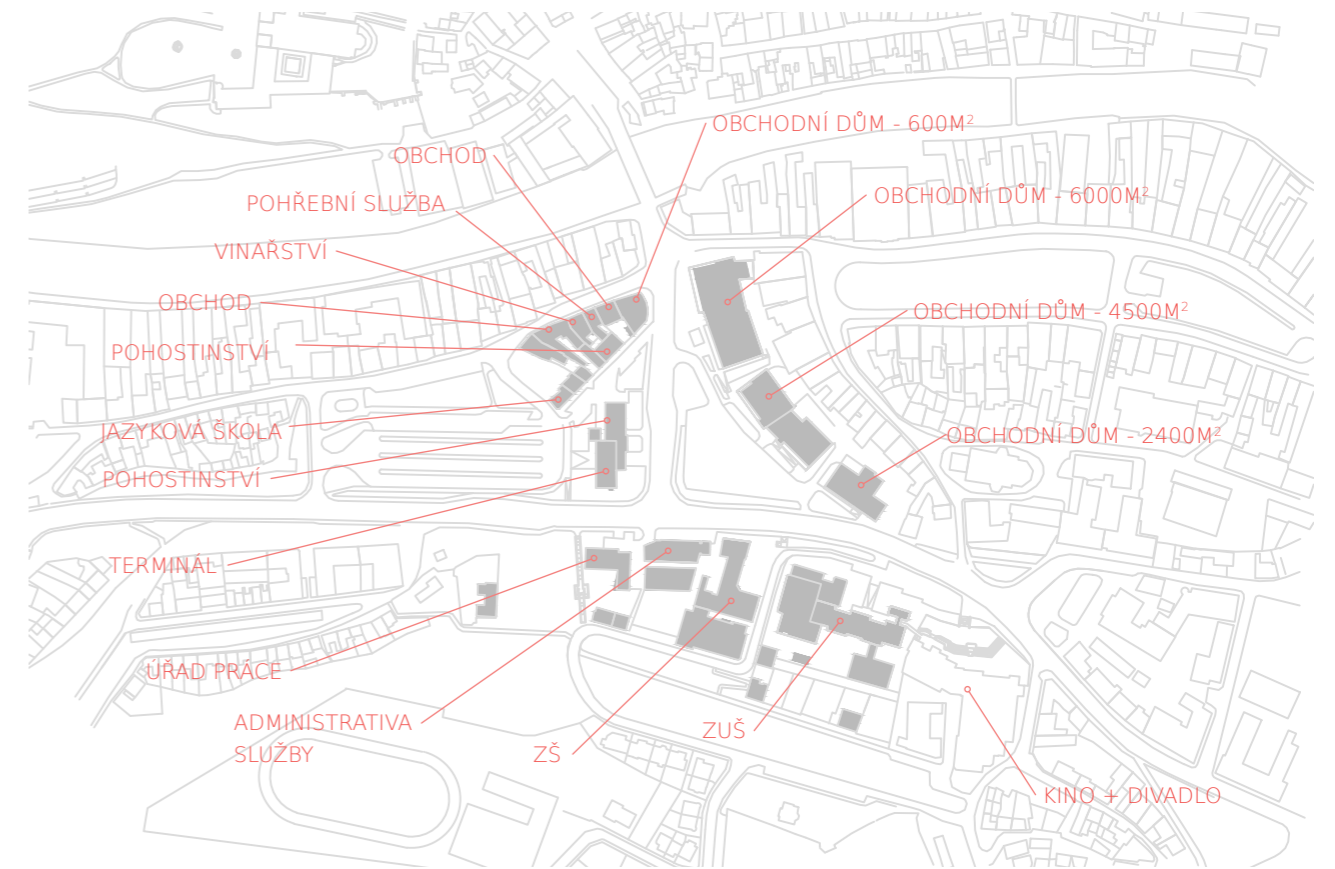
Grafy šířky průčelí s křivkou trendu

## FUNKCE

Lokalita i její nejbližší okolí je centrum v pravém slova smyslu. Bohaté na občanskou vybavenost, nachází se zde kino s divadlem, ZUŠ, ZŠ, Úřad práce a další. V okolí pak radnice, knihovna, městský úřad či kostel sv. Martina.

Tyto budovy jsou doplněny o obchody a služby. Bohužel těžiště obchodu se přesouvá do nákupních středisek na okraji města a kvalita i počet obchodů v centru klesá.

Bydlení se v lokalitě téměř nevyskytuje. Celá plocha o zhruba 9 ha má odhadem dvacet obyvatel.



Využití stávajících budov, M1:5000

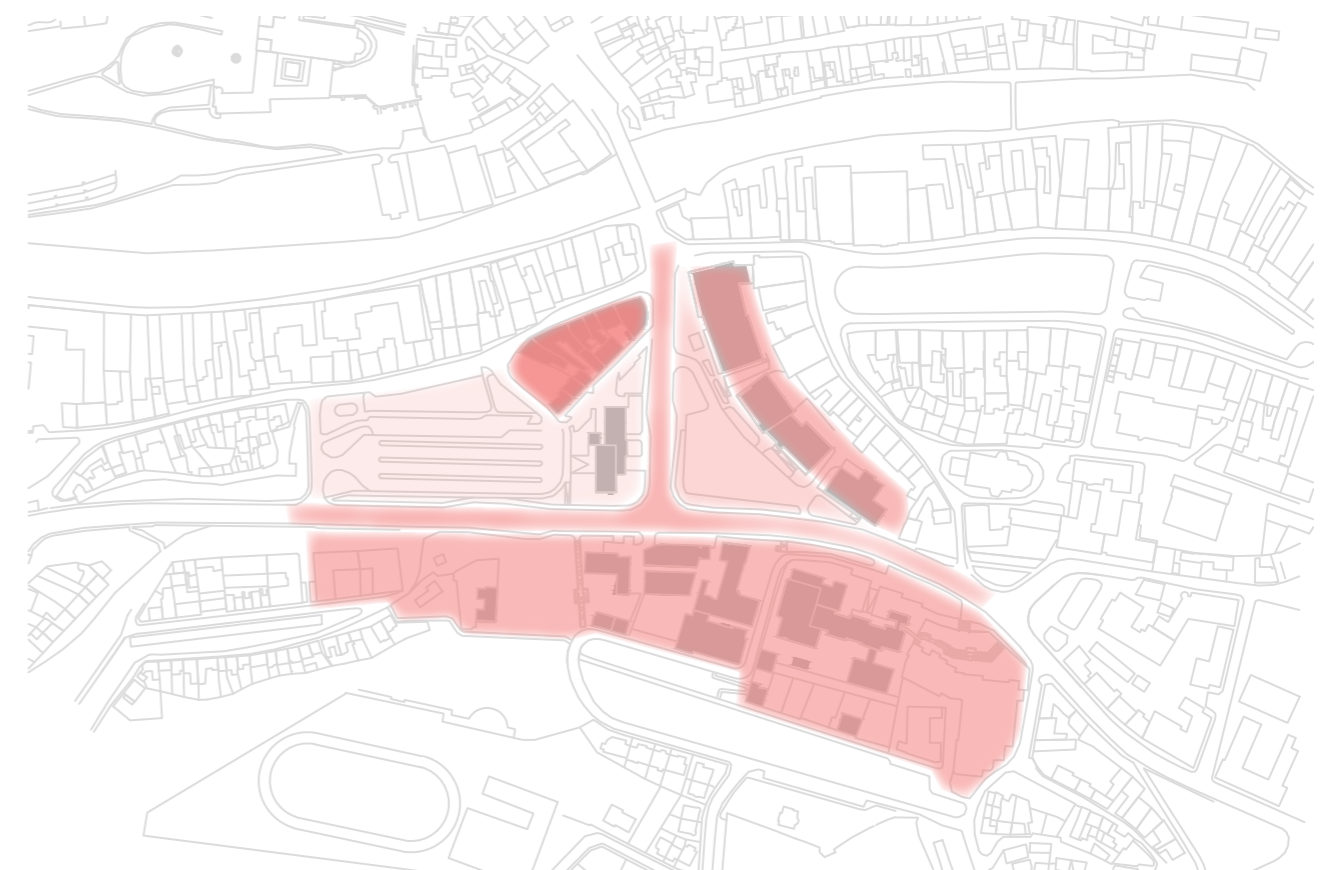
## POTENCIÁL PŘEMĚNY

Celou oblast není možné přestavět tak, jak se stalo již jednou. Zachováno musí být jednoznačně torzo staré zástavby náležící do MPZ.

Představa, že by se dnes bouraly obchodní domy, základní škola, ZUŠ a kino s divadlem je také nejspíše nereálná. Avšak úpravy jejich veřejných prostor a zásahy do jejich hmot bez změn nosné konstrukce by nejspíš možné byly.

S úpravami parkoviště na Komenském náměstí se nejspíše nepočítá, ale jelikož se jedná o plochu nezastavěnou, její úpravy by neměly být problém.

Autobusové nádraží již bylo jednou zmenšováno a již se počítá s architektonickou soutěží pro tuto oblast. Na této ploše se tedy do budoucna počítá s nevýraznějšími změnami.



Plochy podle druhu vlastníka, M1:5000



NÁVRH

# AUTORSKÁ ZPRÁVA

## LOKALITA

Stařečka jako vybraná lokalita se nachází v těsné blízkosti centra Třebíče a je jen přes řeku k třebíčským památkám UNESCO. Dnes slouží převážně pro příjezd dojíždějících obyvatel z okolí do města. Historicky patřila spolu s klášteřem a městem k nejstarším jádrům města a vedla skrz ni hlavní cesta z města do Jihlavy. Bohužel celé území ustoupilo novému autobusovému nádraží a průtahu vedenému napříč celým městem. Z celého, po staletí rostlého, území tak vznikla dopravní stavba s torzy původní zástavby přiléhající těsně k historickému jádru města. Nové stavby ještě podpořily a umocnily rozlehlost a neměstskost celé asanované lokality.

Stařečku jsem si vybral, neboť město, které v současnosti počtem obyvatel stagnuje, se rok od roku zvětšuje záborem nových ploch na jeho okraji. V kontrastu k tomu se přímo v centru nachází velká, téměř prázdná plocha, která již nabízí podmínky pro rozvoj města, jakými je výborná pěší dostupnost služeb a obchodu a nebo napojení na autobusovou dopravu. Bohužel současný stav Stařečky nikoho nemotivuje se nastěhovat do centra. Ba naopak, již nyní je počet stálých obyvatel v centru minimální.

Jak již také bylo řečeno už od historie se jedná o jeden ze vstupů do města, nachází se zde i několik významných občasných staveb. Bohužel tato část města nemá dnes formu a reprezentativnost jaká by mu náležela.

Centrum města jako celek přestává také být konkurence schopné proti obchodním centrům na okrajích města. Obchod v centru přestává být lukrativní a jeho kvalita se snižuje.

## CÍLE

Vyřešené problémy jsem přetavil do třech cílů vytyčujících, jak by se území v pozici jako je stařečka mělo proměnit.

### 1. Podpořit energie živící centrum.

Zastávky blíže k centru koncentrují a přiblíží energii v podobě dojíždějících, jež centrum potřebuje. Vložení bydlení také zvedne živost v centru. Optimalizovaná automobilová doprava přestane být bariérou a může se stát součástí města. Živější centrum je pak lukrativnější pro obchod.

### 2. Srozumitelné prostory

Území rozdělené hustou sítí cest a míst, tak jak tomu bylo dříve, může opět získat lidské měřítko, srozumitelnost, hierarchii prostorů a prostupnost.

### 3. Zástavba zapadající do okolního charakteru

Nová zástavba v takovém rozsahu nemůže konkurovat okolním kulturně historickým hodnotám. Naopak musí se jim podřídit a svým charakterem na ně navázat a vytvořit tak obyvatelům Třebíče známé prostředí.

## KONCEPT

Asanace nepracovala s kompromisem. Fungovala na principu buď to nebo to. Mým cílem je naopak snaha pracovat vícevrstevnatě a pokusit se skloubit požadavky dnešní doby do území vložené při přestavbě v podobě automobilové dopravy, parkování, autobusového nádraží a obchodními domy, s dřívějším příjemným, hustým obytným charakterem rostlé čtvrti tvořené pro pěší pohyb. Vytvořit území, kde má každý vyvážený díl prostoru, navzájem se neohrožuje či neomezuje, naopak vše je v harmonii a posiluje nejen sebe, ale i širší okolí.

Věrné navrácení původní zástavby je však nereálné a nebylo by ani odůvodnitelné. V lokalitě jsem tedy použil postup podobný tomu, jak původní struktura vznikala, aplikovaný v dnešních podmínkách.

V historii opakovanými ději potvrzené linie a místa měla jisté prostorové nároky, které vymezila veřejné prostory, k těm se pak co nejtěsněji přimykala zástavba.

## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Trasa průtahu a k ní napojená silnice na most zůstává nezměněna. I v případě vzniku obchvatu města by průtah zůstal využívanou spojnicí ve městě. Vše však nasvědčuje, že do budoucna se sníží počet automobilů místem projíždějících, proto bude možné redukovat počet jízdních pruhů ze současných čtyř na dva s případným odbočovací pruhem. Taková dopravní stavba se lépe včlení do městské struktury a nebude ji jen protínat.

Zbylá dopravní síť zůstane téměř nezměněna. Nové silnice nenavrhuji žádné. Naopak ruším propojku za autobusovým nádražím a část silnice vedoucí k budově ZUŠ. Bez těchto tras se obsluha území nijak nezmění a jejich zrušení umožní vznik velkých prostorů pro pěší, které v území téměř chyběly.

Parkování pak řeší vhodně umístěný parkhaus a kryté parkování. Snahou bylo, aby parkování nikde zbytečně nezabíralo veřejný prostor. I tak navrhuji o 196 stání více než lokalita nabízí dnes.

Autobusová doprava v lokalitě zůstane, avšak pouze v podobě dostatečného počtu zálivů podél silnice. Zrušení rozsáhlého nádraží nasvědčuje i skutečnost, že Třebíč má druhý dva roky starý autobusový terminál u vlakového nádraží, který může převzít většinu funkcí současného nádraží na Stařečce.

## URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

Redukce dopravy umožnila území protnout dvěma liniemi tras s místy jež volně navazují na stopy původních ulic a míst. Jejich trasa se tedy potvrdila i v současnosti. První vede podél bývalých hradeb a po přesunutí zastávek autobusu se zní stává hlavní cesta do města nebo dále přes řeku k památkám UNESCO. Druhá naopak vede z města v trase dřívějšího potoka až do Libušina údolí a dále do přírody či do jiných městských čtvrtí. Svým mírným sklonem je ideální pro městskou cyklistiku. Na tyto linie byla připojeny další více či méně významná místa či trasy. Vznikla tak hustá síť napojená na okolní trasy, jež umožňuje snadnou prostupnost územím. Cesty tak vymezily 5 nových bloků, které mohou být zastavěny a území tak zahustit.

Prostory i zástavba navazují na historické jádro a židovskou čtvrť, aby vzniklo známé již ověřené prostředí s živým parterem a příjemnými místy. To je tvořeno pomocí stejných nástrojů jako jsou délka průčelí, prostory jasně vymezené, prostupnost bloků, nenahodilá křivolakost atd. Jednotlivé bloky však mají různý charakter díky jejich poloze v rámci lokality tak, aby byl co nejlépe využit potenciál místa. Nabízejí klidné prostory pro individuální zástavbu, chráněné před ruchem dopravy, potenciál pro nové obchody a služby nebo pro kanceláře či dílny.

Stejně nástroje byly aplikovány i na stávající objekty, které jsem se z velké části rozhodl zachovat. V současnosti sice urbálně místu neposilují, ale tyto neduhy se dají z velké části odstranit jejich možnou rekonstrukcí. Ta je vždy reálnější než jejich opětovná asanace.

Navrhuji také dvě větší zelené plochy, jež nejsou zbytkovými zelenými ostrovy. První park na střeše krytého parkoviště s výhledy na městské dominanty, strategicky umístěné u autobusových zastávek. Druhou zelenou plochou je část svahu, jenž tvoří pokračování osy vedoucí od řeky a celou lokalitu napojuje na parky ve svahu.

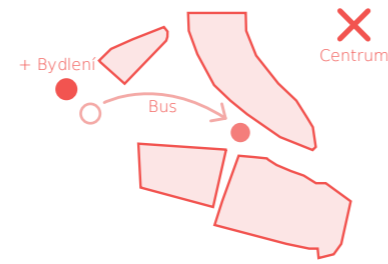
## CÍLE

### Podpořit energii živící centrum.

Autobusové nádraží je předimenzované, ale přináší do centra pro něj důležitou energii v podobě dojíždějících lidí. O tuto energii by byla chyba centrum připravit, naopak je potřeba ji více koncertovat a k centru co nejlépe přimknout. Tato koncentrovaná energie pak může pomoci novým obchodním subjektům v lokalitě.

Obecně lze říci, že v lokalitě je potřeba upřednostňovat pěší před dopravou, která nyní území opanuje.

V centru téměř chybí bydlení. Bylo by tedy vhodné ho v co největší míře v lokalitě podpořit a nabídnout tak variantu k nově vznikajícím satelitním lokalitám na okraji města.

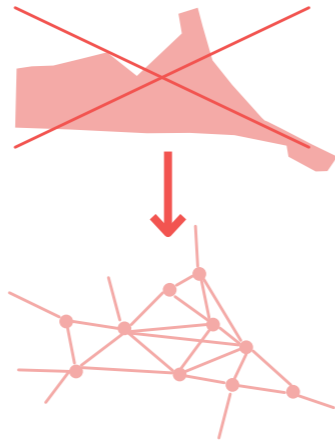


## Srozumitelné prostory

Největším problémem prostorů na Stařečce je jejich velikost a otevřenost. Novým prostorům je potřeba dát lidské měřítko a jasně je vymezit. Prostory by měly vybízet k zastavení a chránit před ruchem dopravy.

Asanací utrpěla i prostupnost územím, kdy některé ulice zmizely úplně a jiné byly přerušeny průtahem. Území je potřeba napojit na okolní cesty a protnout ho co nejhustší sítí pěších případně cyklo cest.

Zeleň je ve městě důležitým prvkem, na Stařečce se z ní však staly pouze ostrůvky nepotřebné plochy. Takové plochy ve městě naopak význam nemají. Vhodnější by bylo vytvořit ucelenou zelenou plochu kterou lze aktivně využívat.



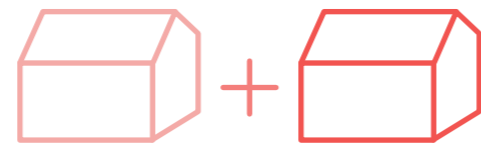
## Zástavba zapadající do okolního charakteru

Území již bylo poškozeno několika necitlivě vloženými budovami se špatným měřítkem. Další necitlivé hmotové vstupy by mohly situaci jen zhoršit.

Původní charakter území byl radikálně odstraněn a zůstala jen torza bez kontextu.

Jedná se také o lokalitu těsně přiléhající k městské památkové zóně, ležící v jejím ochranném pásmu a z památek je i pohledově exponovaná. Je třeba velké opatrnosti, aby nebyl narušen genius loci třebíčských památek novými vstupy snažícími se jim konkurovat a v neposlední řadě by mělo být snahou tvořit uživateli jemu známé prostředí.

Všechny tyto aspekty nasvědčují tomu, že navržená struktura by měla svým charakterem co nejvíce respektovat okolí a zbytkům původního navrátit kontext.



## NÁSTROJE

-  Bydlení
-  Zastávky BUS co nejbliže centru
-  Parkování mimo veřejný prostor
-  Zklidnit dopravu
-  Obchody a služby

-  Překlenutí bariér (terén, silnice)
-  Prostupnost bloku
-  Chráncí prostory
-  Park
-  Srozumitelné vymezení prostorů

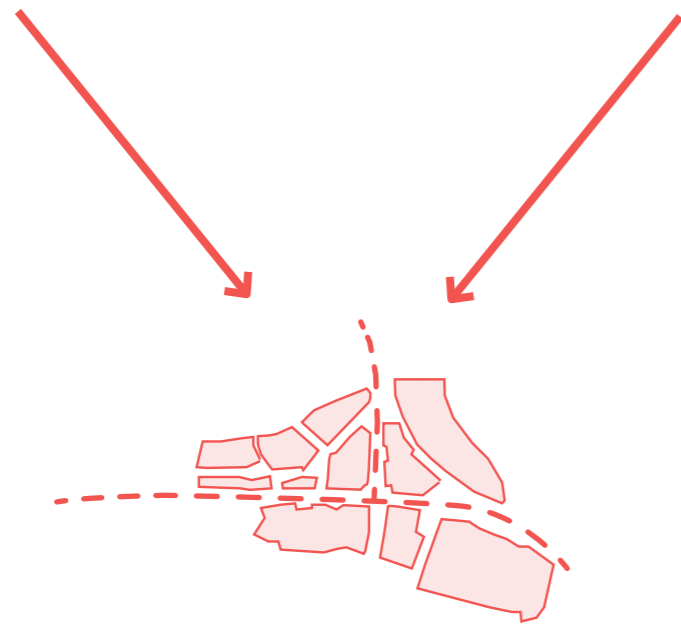
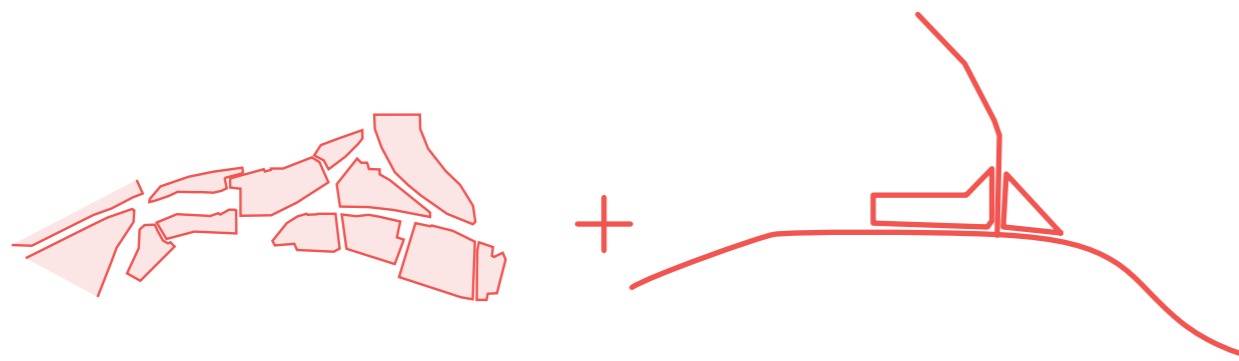
-  Délka průčelí
-  „Křivolakost“
-  Měřítko původní zástavby

# KONCEPT

Původní zástavba nevyhovovala dnešním potřebám. Ty do ní však nebyly doplněny, ale naopak jimi byla úplně nahrazena. Dnešní stav však nefunguje jako město. Je tedy na čase obě formy propojit, vzít z nich to, co je pro město důležité, a tak ze Stařečky udělat místo, které bude centrum i celé město posilovat a ne oslabovat, jak je tomu nyní.

Dřívější charakter  
 - lidské měřítko  
 - obytné město  
 - soukromé zahrady

Dnešní potřeby  
 - automobilová doprava  
 - parkování  
 - autobusová doprava

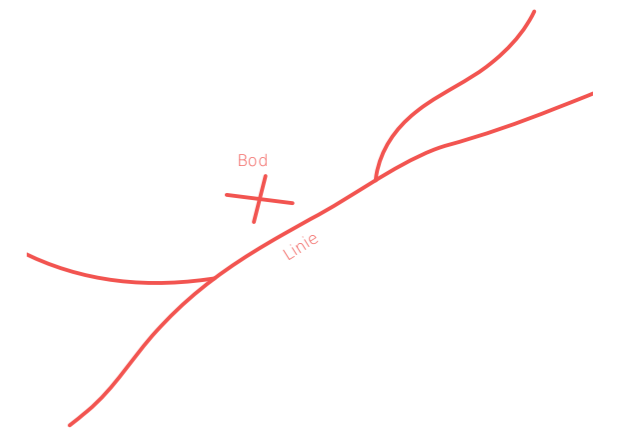


Navrácení charakteru, hustoty, a měřítka při splnění dnešních potřeb centra.

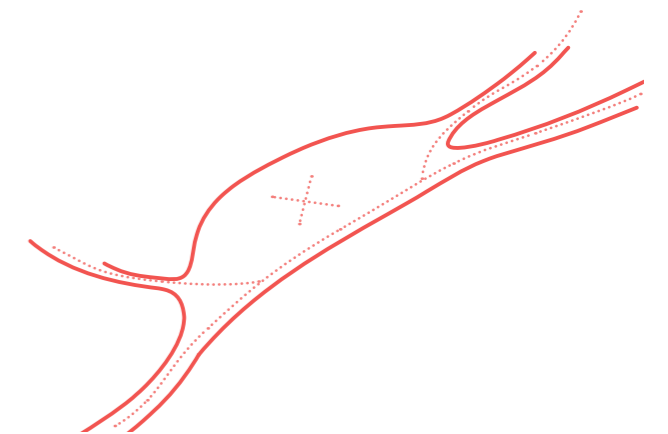
Vícevrstevnatost

Návrh se snaží zapadnout do charakteru historického centra a vhodně doplnit jeho kontext. Proto se postup návrhu snaží následovat postup vzniku podobné struktury tak, jak tomu bylo třeba v původní Stařečce.

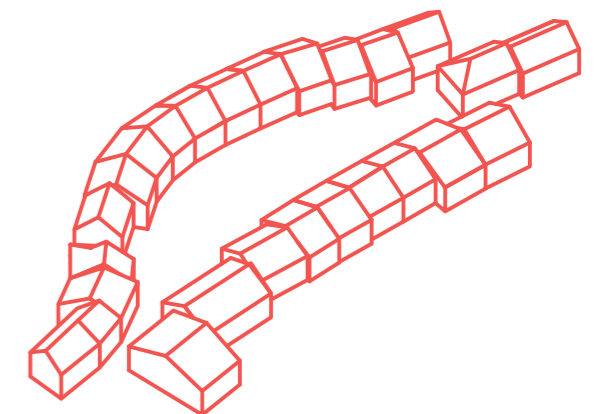
Každé místo vznikalo tak, že se zde opakovaly určité děje (cesta, trh...). Tyto opakující se děje měly určité prostorové nároky, které vymezily hranice veřejného prostoru. Zástavba pak respektovala tyto často křivolaké hranice a přimykala se k nim a zbylé plochy co nejekonomičtěji zaplňovala.



Energie



Prostory

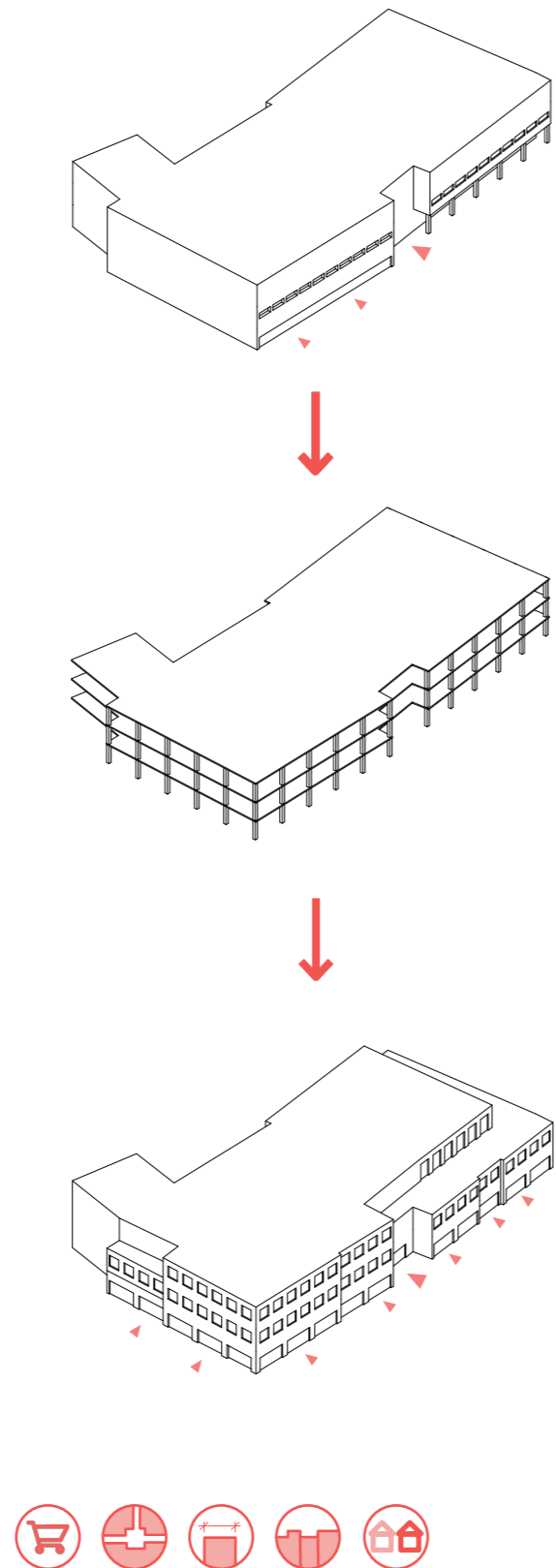


Zástavba

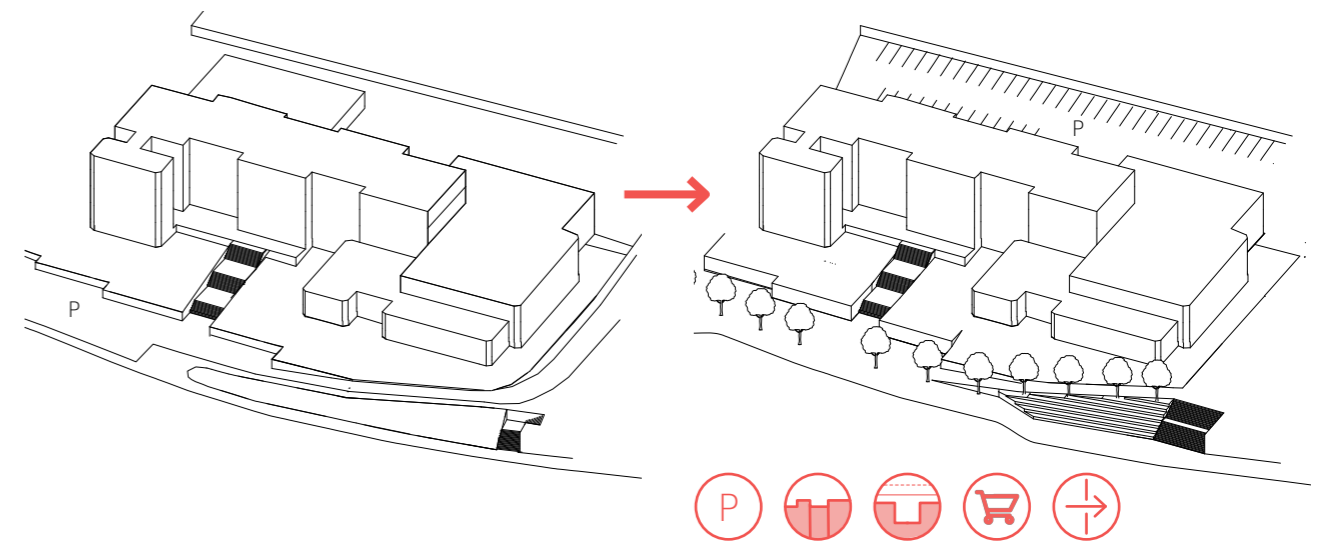
## ÚPRAVY STÁVAJÍCÍCH OBJEKTŮ

Stávající obchodní domy jsou dobře umístěny, avšak hmotově působí příliš mohutně, monotónně a jejich parter není příliš živý, neboť se zde nachází jen pár vstupů a výlohy se nachází v loubících mimo proud lidí. Proto jsem na tyto obchodní domy aplikoval stejná pravidla jako na novou zástavbu. Se zachováním nosné konstrukce jsem zrušil loubí a fasádu rozdělil v násobcích osového modulu 6m. Toto dělení není pouze formální, vznikne tak totiž několik menších obchodních jednotek. Menší jednotky se budou lépe pronajímat a více vstupů umístěných na hraně domů pak pomůže oživit ulici. Podobnou úpravou již jedna část obchodního domu prošla.

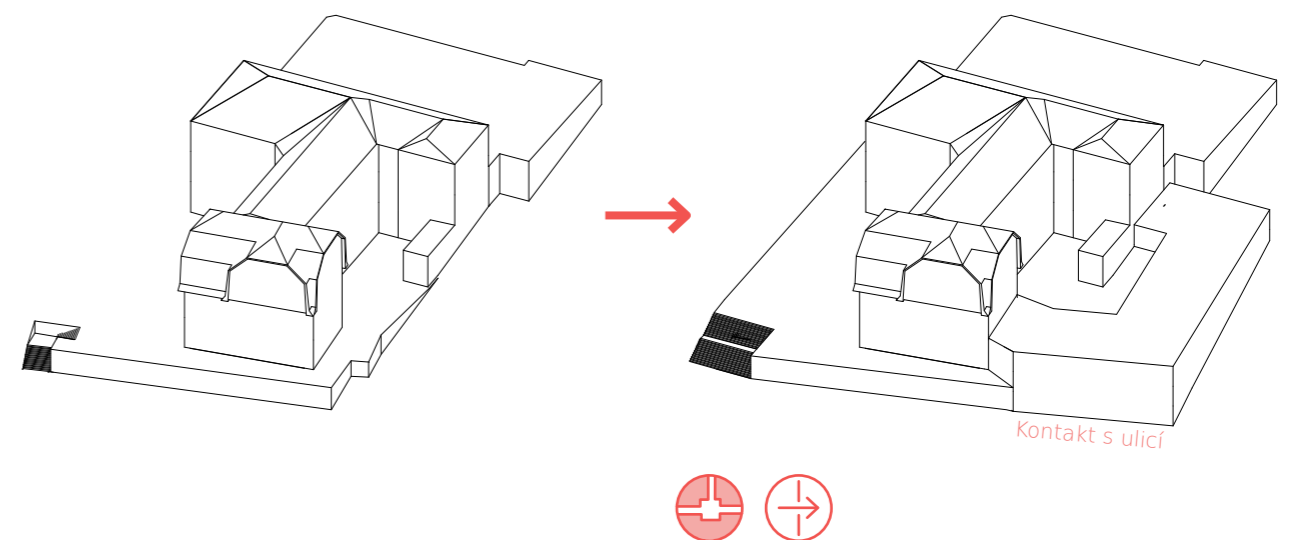
Mohutnost objemů by také mohla být zjemněna ustoupením posledního podlaží. Objem by pak z ulice nevyčníval nad ostatní zástavbu a v horních patrech by mohly vzniknout například byty s výhledem na basiliku sv. Prokopa.



Budova Fórum obsahující ZUŠ a kulturní sál poměrně dobře plní svoji funkci. Její problém je umístění v ulici, které není příliš městotvorné. V jejím předprostoru proto navrhujeme stromořadí jež bude suplovat hmotu tvořící uliční čáru. Předprostor se tak rozdělí na ulici a menší chráněnou piazzetu, kde mohou bezpečně čekat děti či dospělí. Opěrné zdi by mohly být nahrazeny drobnými objemy s obchůdky tvořící parter. Tyto drobné zásahy by výrazně pomohly zapojit budovu do města.



ZŠ T.G.Masaryka i její budova má dlouhou historii. Budovu se jistě architektonickou hodnotou stojí tedy zachovat. Avšak budova dnešní škole nestačuje. Některé třídy prvního stupně a družina jsou umístěny v nedaleké ZUŠ. Stejně tak jídelna se nachází mimo hlavní budovu. Bylo by tedy důstojné budovu školy vhodně dostavět aby mohla plnohodnotně dál sloužit svému účelu. Škola by tak navíc mohla opět získat kontakt s ulicí, který ztratila vybudováním opěrné zdi při asanaci.



## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

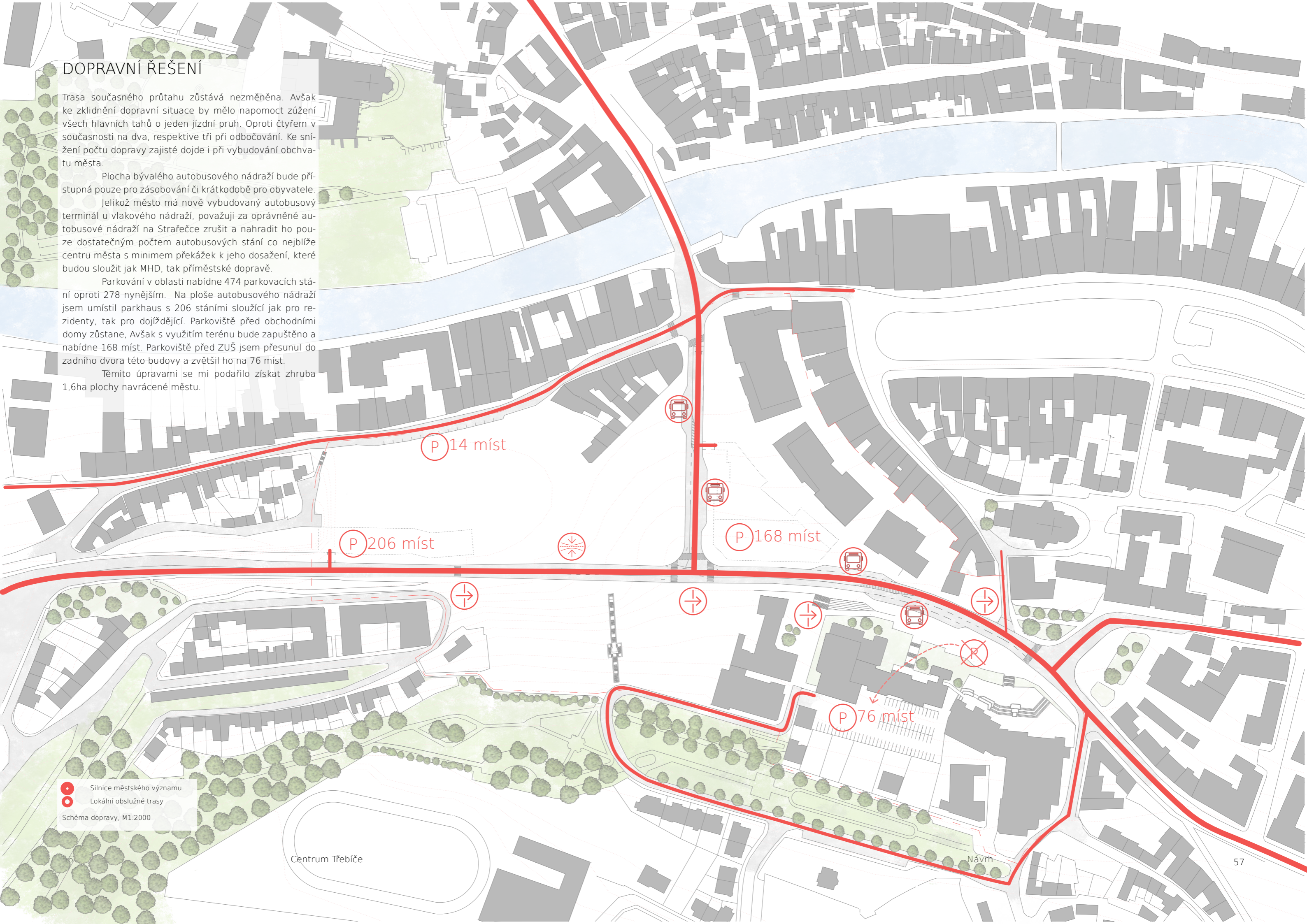
Trasa současného průtahu zůstává nezměněna. Avšak ke zklidnění dopravní situace by mělo napomoc zúžení všech hlavních tahů o jeden jízdní pruh. Oproti čtyřem v současnosti na dva, respektive tři při odbočování. Ke snížení počtu dopravy zajisté dojde i při vybudování obchvatu města.

Plocha bývalého autobusového nádraží bude přístupná pouze pro zásobování či krátkodobě pro obyvatele.

Jelikož město má nově vybudovaný autobusový terminál u vlakového nádraží, považují za oprávněné autobusové nádraží na Strařečce zrušit a nahradit ho pouze dostatečným počtem autobusových stání co nejbližší centru města s minimem překážek k jeho dosažení, které budou sloužit jak MHD, tak příměstské dopravě.

Parkování v oblasti nabídne 474 parkovacích stání oproti 278 nynějším. Na ploše autobusového nádraží jsem umístil parkhaus s 206 stáními sloužící jak pro rezidenty, tak pro dojíždějící. Parkoviště před obchodními domy zůstane, Avšak s využitím terénu bude zapuštěno a nabídne 168 míst. Parkoviště před ZUŠ jsem přesunul do zadního dvora této budovy a zvětšil ho na 76 míst.

Těmito úpravami se mi podařilo získat zhruba 1,6ha plochy navrácené městu.



- Silnice městského významu
- Lokální obslužné trasy

Schéma dopravy, M1:2000

Centrum Třebíče

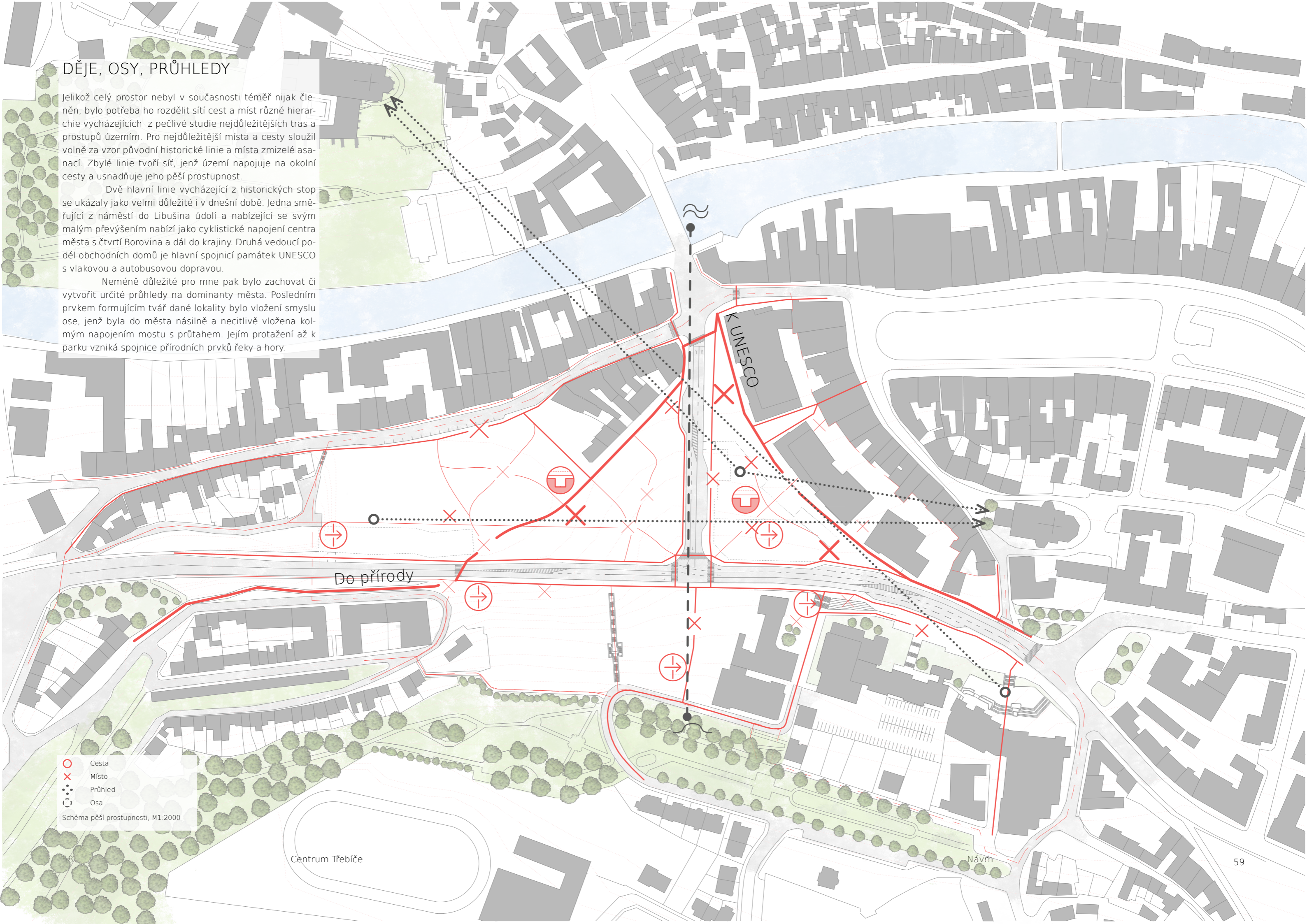
Návrh

## DĚJE, OSY, PRŮHLEDY

Jelikož celý prostor nebyl v současnosti téměř nijak členěn, bylo potřeba ho rozdělit sítí cest a míst různé hierarchie vycházejících z pečlivé studie nejdůležitějších tras a prostupů územím. Pro nejdůležitější místa a cesty sloužil volně za vzor původní historické linie a místa zmizelé asanací. Zbylé linie tvoří síť, jenž území napojuje na okolní cesty a usnadňuje jeho pěší prostupnost.

Dvě hlavní linie vycházející z historických stop se ukázaly jako velmi důležité i v dnešní době. Jedna směřující z náměstí do Libušina údolí a nabízející se svým malým převýšením nabízí jako cyklistické napojení centra města s čtvrtí Borovina a dále do krajiny. Druhá vedoucí podél obchodních domů je hlavní spojnicí památek UNESCO s vlakovou a autobusovou dopravou.

Neméně důležité pro mne pak bylo zachovat či vytvořit určité průhledy na dominanty města. Posledním prvkem formujícím tvář dané lokality bylo vložení smyslu ose, jenž byla do města násilně a necitlivě vložena kolmým napojením mostu s průtahem. Jejím protažením až k parku vzniká spojnice přírodních prvků řeky a hory.



- Cesta
  - × Místo
  - ⋯ Průhled
  - Osa
- Schéma pěší prostupnosti, M1:2000

## PROSTORY

Vložení vhodných profilů na cesty a místa ohraničilo plochy vhodné pro zástavbu. Profily a rozměry míst vycházejí z atmosféry které jsem chtěl v jednotlivých místech navodit.

Na volných plochách tak vzniklo pět nových urbáních bloků. Sekundární prostupností rozdělených ještě na několik menších celků.

- Urbání bloky
- Zastavitelné plochy

Schéma dělení prostoru, M1:2000

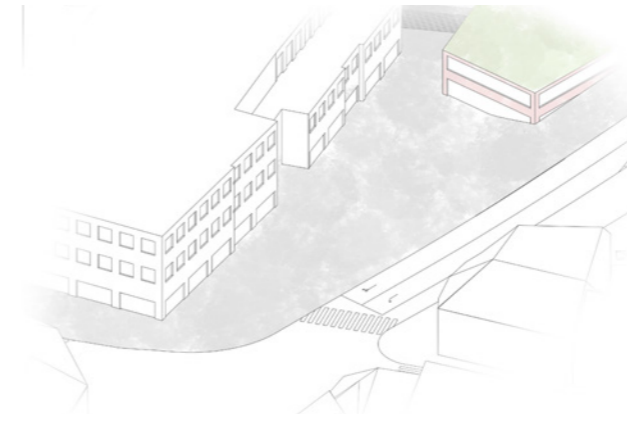


## CHARAKTERY PROSTORŮ



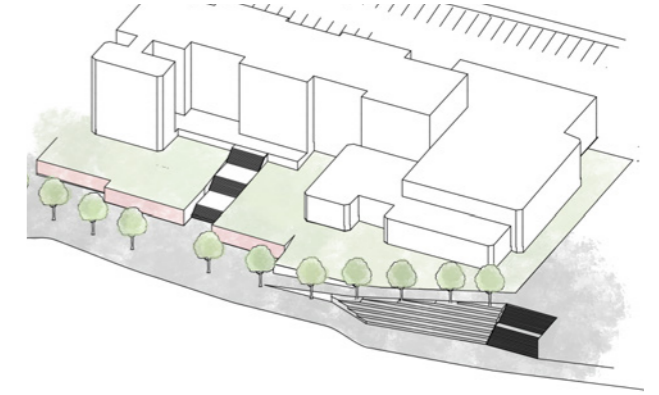
### PARK

Park tvoří střechu podzemního parkoviště. Vyrovnává složitý terén v místě. Nachází se v těsné blízkosti autobusových zastávek, nabízí se tedy jako klidné místo k čekání na spoj a navíc z jeho teras se nabízí výhled na dominanty města.



### NÁMĚSTÍČKO

Formální veřejný prostor na jedné straně vymezen obchody s živým parterem. Plocha může sloužit jako lokální hlavní veřejný prostor lokality, avšak nijak se nesnaží konkurovat významově důležitějšímu náměstí.



### PIAZZETA

Veřejný prostor sloužící jako předprostor pro čekání či shromažďování u budovy Fórum pro děti či dospělé čekající na autobus. Od ruchu ulice je chráněn stromořadím, které zároveň tvoří hranu městské třídy. Pár obchůdků pomáhá prostor vymežit a přidat další vrstvu jeho náplně.



### PRŮCHOD

Úzké lineární prostory napomáhající prostupnosti územím. Napomáhají vytvořit příjemné měřítko a charakter.

### OBYTNÁ ULICE

Jak již název vypovídá, jedná se o ulici určenou k obývání, hrám, s minimem automobilové dopravy. Bez dělení na jízdní pruhy.



### ZELENÝ SVAH

Tento kus zeleně spojuje zelený horizont svahu s městem. Zároveň dokončuje osu vedoucí od mostu. Klikatá cesta je připomínkou původního řešení strmé ulice, která je opodál dnes však již změněna na schodiště a mimo hlavní pěší trasy.



### PLÁČEK

Drobné veřejné prostory vznikající na křížení tras vycházející ze vzorů v židovském městě jsou příjemné klidné prostory nabízející možnost posezení, příležitost pro setkání či lokální kulturní akce.



## NÁKUPNÍ ULICE

Jak již bylo řečeno toto je nejkratší trasa pro turisty ale i místní do města či na opačný břeh k památkám UNESCO. Obchody a služby sloužící oběma skupinám návštěvníků po obou stranách oživí parter a vytvoří prostředí bohaté na podněty, kterým bude příjemné se pohybovat. Zároveň svým charakterem předjímá blízkící se křivolaké uličky židovského města.



## DVŮR

Prostor pro časově omezený průchod, ale hlavně komunitní život bloku, Místo neformálních setkání či hry dětí, chráněné a bezpečné.





## MĚSTSKÁ TŘÍDA

Dopravně zklidněný průtah nemusí být pouhou síticí vloženou do města. Při vytvoření uliční fronty s rytmem míst a odboček, rozšíření chodníků a zpříjemnění pobytu stromořadím se může průtah stát živou součástí města a plnit funkci městské třídy směřující z okraje do centra.

## ZELENÁ ULICE

Ulice sloužící jako nejkratší spojnice pro pěší i cyklisty do přírody. To by měla naznačovat i svojí atmosférou s větším množstvím zeleně a stromořadím. Vede v trase potoka, jenž byl zaklopen. Obnovení potoka by bylo nebezpečné z hlediska povodní. Jeho stopa by však neměla být ztracena. K jejímu vyznačení slouží linie spádované dlažby tvořící symbolické koryto potoka doplněná vodotrysky.



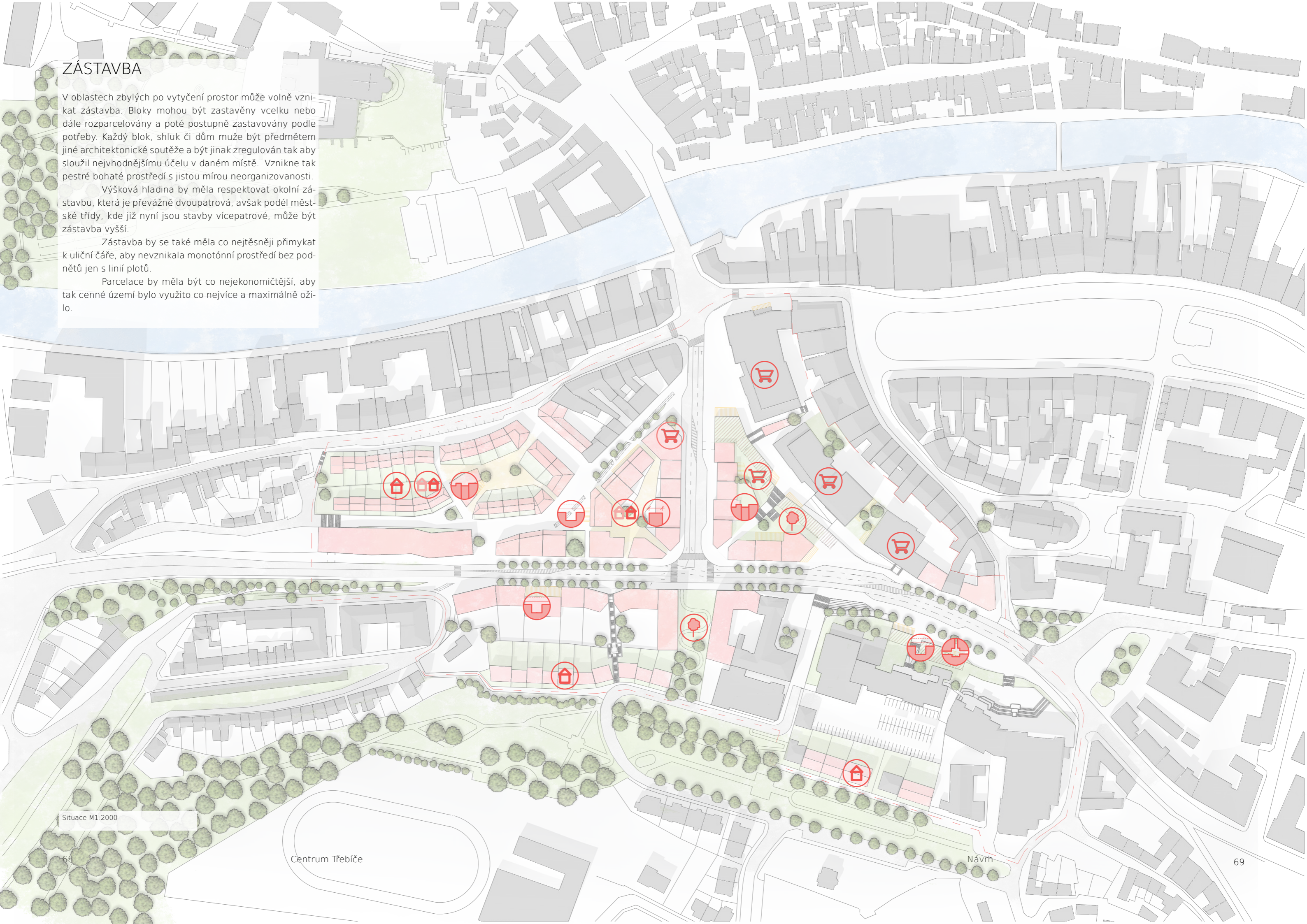
## ZÁSTAVBA

V oblastech zbylých po vytyčení prostor může volně vzniknout zástavba. Bloky mohou být zastavěny vcelku nebo dále rozparcelovány a poté postupně zastavovány podle potřeby. Každý blok, shluk či dům může být předmětem jiné architektonické soutěže a být jinak zregulován tak aby sloužil nejvhodnějšímu účelu v daném místě. Vznikne tak pestré bohaté prostředí s jistou mírou neorganizovanosti.

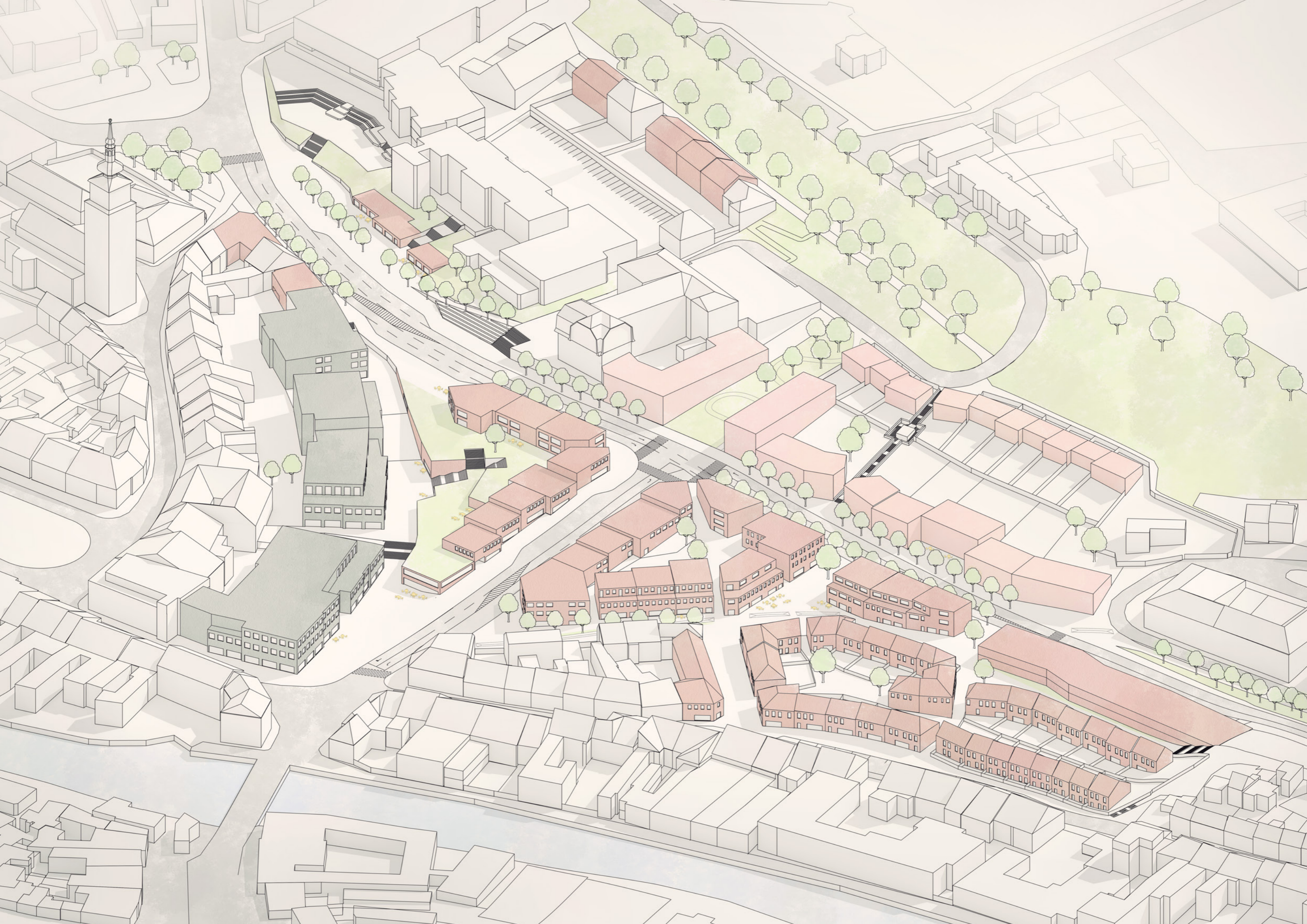
Výšková hladina by měla respektovat okolní zástavbu, která je převážně dvoupatrová, avšak podél městské třídy, kde již nyní jsou stavby vícepatrové, může být zástavba vyšší.

Zástavba by se také měla co nejtěsněji přimykát k uliční čáře, aby nevznikala monotónní prostředí bez podnětů jen s linií plotů.

Parcelace by měla být co nejekonomičtější, aby tak cenné území bylo využito co nejvíce a maximálně oživilo.



Situace M1:2000



## FUNKCE

Celé území spadá do smíšeného městského centra. Všechny funkce jsou zde tedy promíseny a nelze jednoznačně říci k čemu jednotlivé objekty budou sloužit. Snažil jsem se však podpořit bydlení a obchod a umístit je do pozic, kde je to nejvhodnější. Bydlení je koncentrováno v polohách, kde je chráněno před ruchem městské třídy a lze tak tvořit příjemné klidné prostory. Obchod a služby jsou naopak koncentrovány podél rušných pěších tras. Zbylé navržené plochy jsou dle požadavků vhodné pro služby či kanceláře, teoreticky i bydlení.

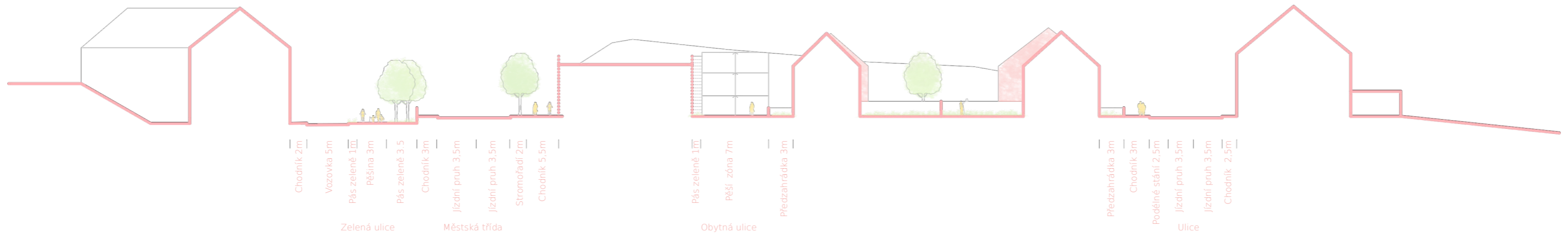
- Oblasti ideální k bydlení
- Zapojený parter
- Možný zapojený parter
- Prostory s možným vstupem parteru do veřejného prostoru

Rozložení funkcí, M1:2000

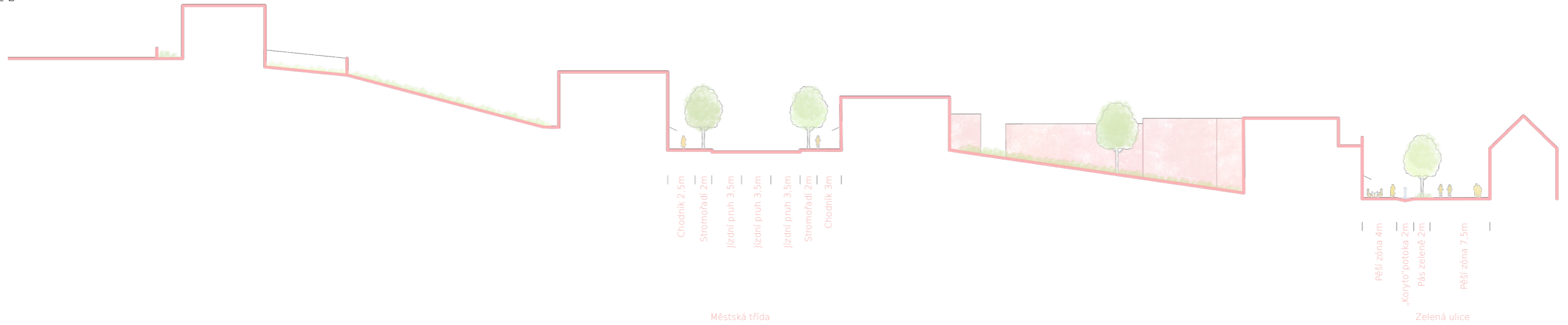
# ŘEZY



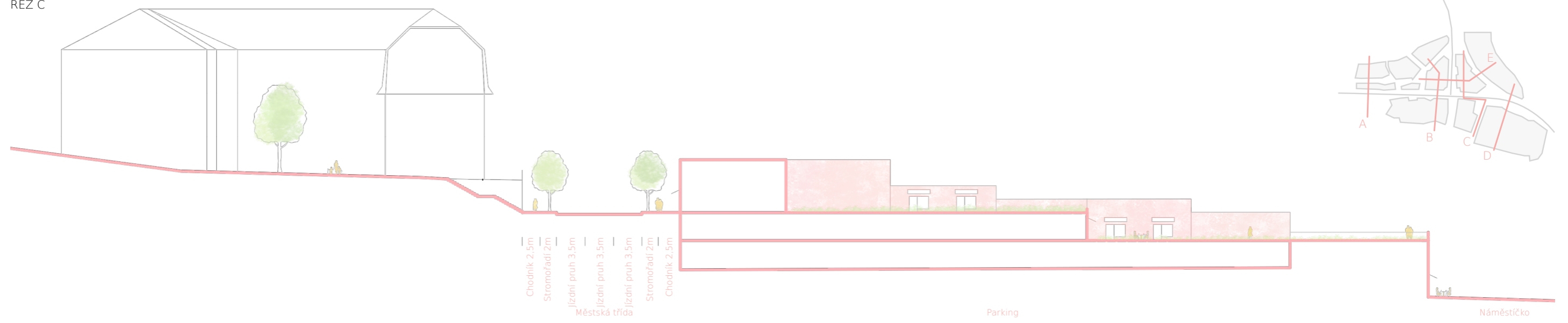
## ŘEZ A



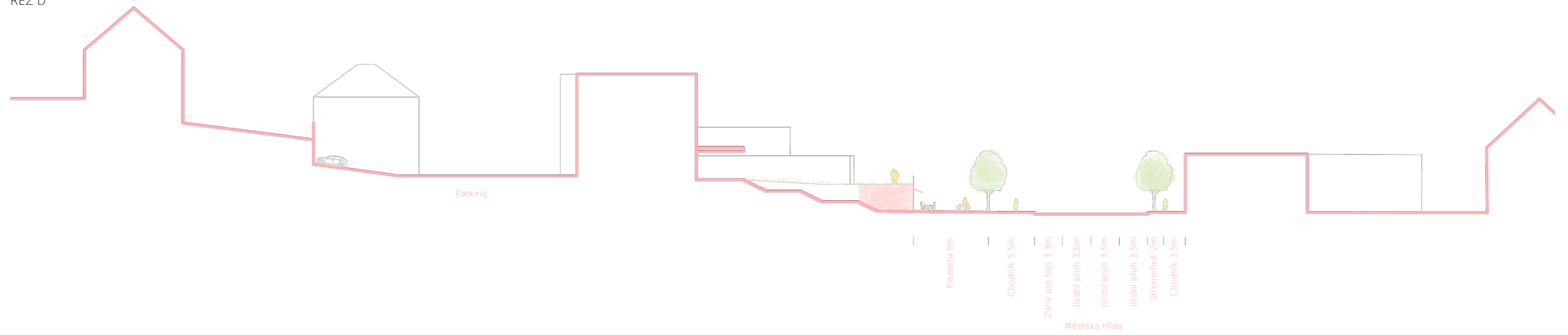
## ŘEZ B



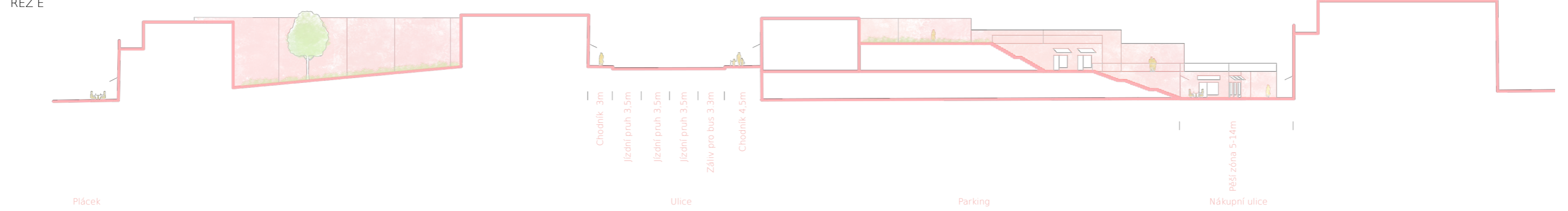
ŘEZ C



ŘEZ D



ŘEZ E





# DATA

|                        | Návrh | Současnost |
|------------------------|-------|------------|
| Počet obyvatel         | ~155  | ~20        |
| Nezpevněné             | 8%    | 17%        |
| Nezpevněné soukromé    | 12%   | 3%         |
| Zpevněné plochy        | 32%   | 30%        |
| Chodníky               | 23%   | 14%        |
| Silnice                | 10%   | 17%        |
| Veřejné                | 41%   | 69%        |
| Poloveřejné            | 5%    | x          |
| Polosoukromé           | 1%    | x          |
| Soukromé               | 21%   | 12%        |
| Zastavěné              | 32%   | 19%        |
| KZP                    | 0.33  | 0.2        |
| KPP                    | 0.78  | 0.46       |
| Počet parkovacích míst | 474   | 278        |

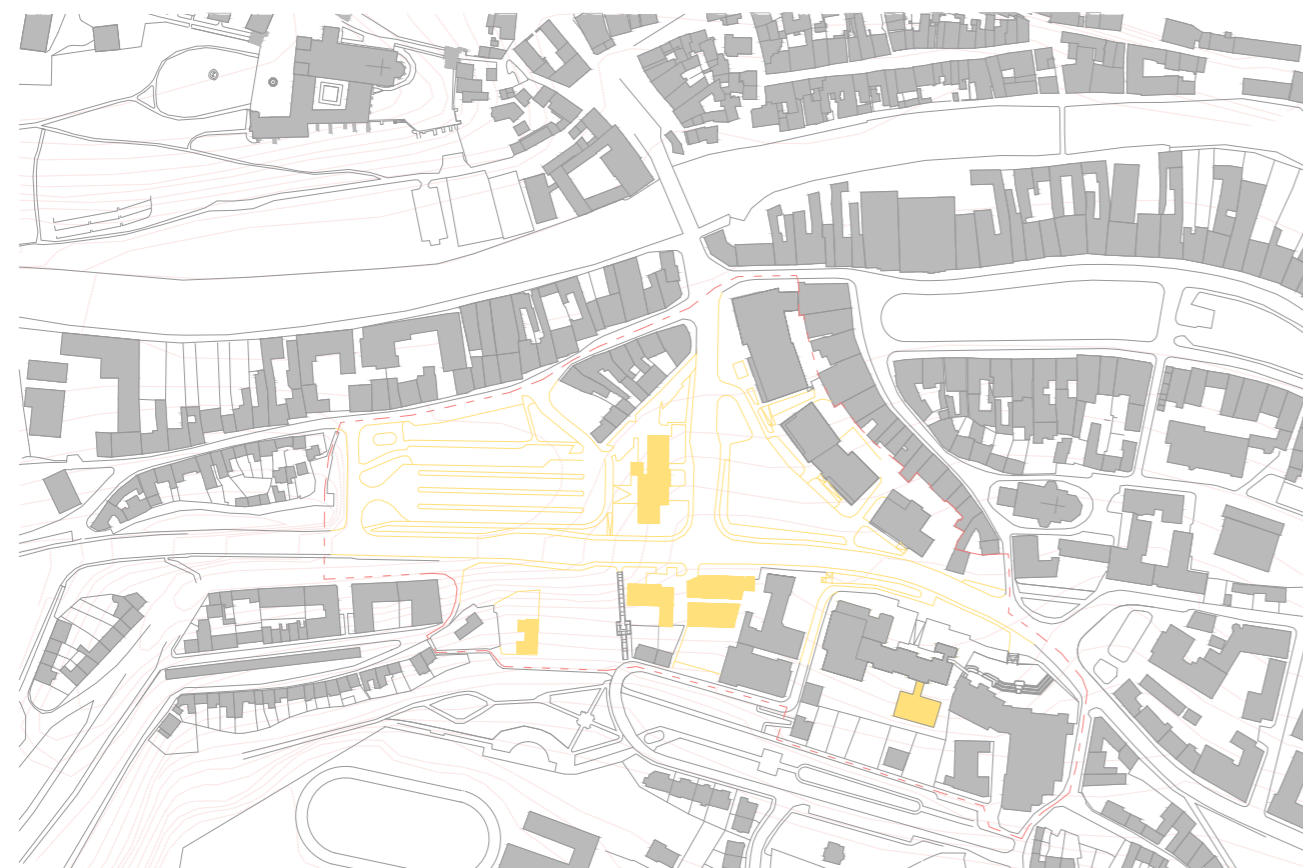


Schéma bouraných staveb



1947



2017



Návrh

# ZÁVĚR

V práci jsem se zabýval přeměnou dopravně zatížené lokality v blízkosti centra Třebíče. Změnit tak radikální dopravní řešení se ukázalo jako nelehký úkol. Při snaze o zachování maximální realizovatelnosti návrhu se možné změny významně zúžily.

I přesto si myslím, že se mi podařilo najít dostatek ploch a nástrojů, díky kterým by mohla vzniknout kvalitní čtvrť, jež zapadá do kontextu okolní kulturně historicky významné oblasti, odpovídá na dnešní potřeby města a je, doufám, odpovídající náhradou za již původní Stařečku.

# ZDROJE

BALÍKOVÁ, Agáta. Život města po zápisu na Seznam UNESCO - Třebíč. Praha, 2016. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce PhDr. Jarmila Netková.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, c2012. ISBN 978-80-260-2080-6.

GEOPORTÁL PAMÁTKOVÉ PÉČE [online]. [cit. 2017]. Dostupné z: <https://geoportal.npu.cz/web>

JACOBS, Jane. Ekonomie měst. Dolní Kounice: MOX NOX, c2012. ISBN 978-80-905064-1-1.

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

Management Plan pro město Třebíč II. etapa – aktualizace. Třebíč, 2014.

MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-11-0.

Městský úřad Třebíč: Mapové aplikace [online]. [cit. 2017]. Dostupné z: <http://gis.trebic.cz/portal/>

NAVRKALOVÁ, Ing. Iva. Marketing destinace cestovního ruchu Třebíč. Praha, 2006. Diplomová práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Doc. Ing. Dagmar Jakubíková, Ph.D.

NOVÁKOVÁ, Petra. Dopravní síť města Třebíč. Praha, 2008. Bakalářská práce. Vysoká škola ekonomická v Praze. Vedoucí práce Ing. Michal Mervart.

Program regenerace městské památkové zóny Třebíč: Aktualizace 2015. Dostupné také z: [http://www.trebic.cz/html/zm\\_programy/2015/zm07/attachments/Program-regenerace-MPZ-Trebic\\_aktualizace\\_2015.pdf](http://www.trebic.cz/html/zm_programy/2015/zm07/attachments/Program-regenerace-MPZ-Trebic_aktualizace_2015.pdf)

SLAVÍČKOVÁ, Kateřina. Změny v cestovním ruchu města Třebíč po zápisu na Seznam UNESCO. Brno, 2010. Bakalářská práce. Mendelova univerzita v Brně. Vedoucí práce Prof. RNDr. Arnošt Wahla, CSc.

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TŘEBÍČE PRO OBDOBÍ 2015 – 2019: ANALYTICKÁ ČÁST: PROFIL MĚSTA TŘEBÍČE AKTUALIZACE – PROSINEC 2014. Dostupné také z: [http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id\\_org=16973&id\\_dokumenty=25882](http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id_org=16973&id_dokumenty=25882)

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TŘEBÍČE PRO OBDOBÍ 2015 – 2019: NÁVRHOVÁ ČÁST AKTUALIZACE – DUBEN 2015. Dostupné také z: [http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id\\_org=16973&id\\_dokumenty=25881](http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id_org=16973&id_dokumenty=25881)

STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA TŘEBÍČE PRO OBDOBÍ 2015 – 2019: AKČNÍ PLÁN - PROJEKTOVÉ LISTY AKTUALIZACE – LISTOPAD 2016. Třebíč, 2016. Dostupné také z: [http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id\\_org=16973&id\\_dokumenty=30552](http://www.trebic.cz/assets/File.ashx?id_org=16973&id_dokumenty=30552)

Třebíč. Wikipedie [online]. 2017 [cit. 2017]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Třebíč>

Územně analytické podklady pro správní obvod ORP Třebíč. 2010. Dostupné také z: <http://www.trebic.cz/uzemne-analyticke-podklady/d-24954/p1=30209>

ÚZEMNÍ PLÁN SÍDELNÍHO ÚTVARU TŘEBÍČ + změny I-XIX. 1998. Dostupné také z: <http://www.trebic.cz/trebic/ds-1272/archiv=0&p1=8935>

ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ TŘEBÍČE A TŘEBÍČSKA [online]. [cit. 2017]. Dostupné z: <http://zivpro.trebic.cz>

