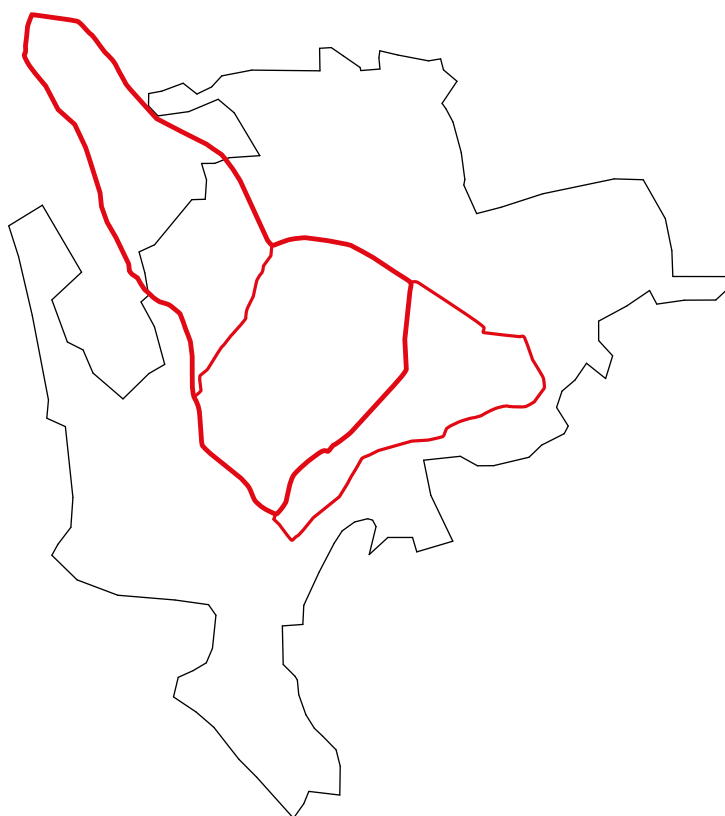


# NMnM

město sportu



DIPLOMOVÁ PRÁCE

**Monika Ohrazdová**

Fakulta architektury ČVUT | 2019





Diplomová práce

**Monika Ohrazdová**

Ateliér Redčenkov, Danda  
FA ČVUT | LS 2018/2019

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury  
**2/ ZADÁNÍ diplomové práce**

Mgr. program navazující .

jméno a příjmení: Monika Ohrazdová

datum narození: 19. 4. 1994

akademický rok / semestr: 2018/2019, letní semestr  
 obor: Architektura a urbanismus  
 ústav: 15118 Ústav nauky o budovách  
 vedoucí diplomové práce: Ing. Arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: Reakce Nového Města na Moravě na konání sportovních akcí

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

*1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení*

Diplomová práce bude zaměřena na malé město Nové Město na Moravě a velké proměny přilehlého Vysočina Arény za posledních několik let, jež eskalovala do konání sportovních eventů na světové úrovni. Práce si klade za cíl najít vhodné vazby mezi městem a arénou, zapojení daného území do kontextu města pomocí adekvátního doplnění urbánní struktury a jejich vhodného využití. Práce bude reagovat na aktuální potřeby a problémy města, bude brát v potaz problematické objekty a prostory, jejich hodnoty a rezervy a napojení nové struktury na okolní objekty a veřejný prostor.

*2/ pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program*

Stavební program bude vycházet z úvodní rozvahy, která je založena na analýzách a rešerších uvedených v diplomním semináři.

*3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování*

Autorská zpráva  
 Schéma konceptu návrhu  
 Vizualizace / Axonometrie  
 Situace 1:1000 - 1:2000  
 Řezy vybraných částí 1:100 - 1:500

*4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)*

Fyzický model  
 Portfolio 2x  
 CD 2x

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být vedoucí projektu ještě upřesněna. Měřítka výstupu mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

26.2.2019

Datum a podpis studenta

*Monika Ohrazdová*

26.2.2019

Datum a podpis vedoucího DP

*Boris Redčenkov*

Datum a podpis děkana FA ČVUT

6.5.2019

*Y. J. (Děkan)*

registrováno studijním oddělením dne

*26.2.2019*

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE  
**FAKULTA ARCHITEKTURY**

AUTOR, DIPLOMANT:  
 AR 2018/2019, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:  
 (ČJ) NOVÉ MĚSTO NA MORAVĚ, MĚSTO SPORTU

(AJ) NOVE MESTO NA MORAVE, CITY OF SPORTS

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:	Ing. arch. Boris Redčenkov	Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	Ing. arch. Aleš Burian	
Klíčová slova (česká):	Nové Město na Moravě, město, cesta, sport, transformace, revitalizace, urbanismus	
Anotace (česká):	Urbanistický návrh Nového Města na Moravě se zabývá vytvořením vazby mezi městskou strukturou a sportovním zázemím města. Soustředí se na znovuoživení a umocnění centra města za pomoci doplnění městské struktury a transformace veřejných prostranství.	
Anotace (anglická):	The masterplan of Nove Mesto na Morave focuses on creating a connection between the city structure and its sport's background. The design targets the city centre with the aim of recreating a lively and secure environment with the help of new urban structure and transformation of public areas.	

**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 21.5.2019  
 diplomanta

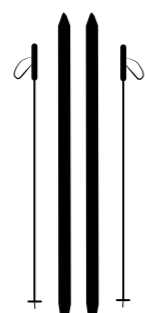
podpis autora-

*Monika Ohrazdová*

Na úvod bych ráda poděkovala vedoucímu práce  
Ing. arch. Borisovi Redčenkovi za možnost zpracování  
tématu Nového Města a za jeho přínosné konzultace.

Největší díky patří především rodině za trpělivost a  
podporu během celého studia a přátelům za cenné  
rady.

Na závěr bych  
chtěla poděkovat za nadšení pro téma a konzultace  
vedení Nového města na Moravě a členům Sportovního  
klubu za předané znalosti.



## ÚVOD

*Nové Město na Moravě jako biatlonová mekka.*

*Město v krajině.*

*Mé rodné město.*

Tato diplomová práce vychází z předdiplomního semináře, jenž slouží jako analytický podklad a podrobně zanalyzovává celé Nové Město. V rámci analýz vyplývají témata Města a Sportu, které v současnosti figurují jako samostatné jednotky na jednom území. Sport jenž je nedílnou součástí Nového Města je protkán duchem města, ovšem ne jeho strukturou.

Cílem práce je vytvořit novou koncepci města v souladu na nově zpopularizované části a představit návrhovou studii sloužící ke zlepšení města. Za cíl si touto prací dávám vytvořit podnět k diskusi a následně k možné realizaci. Diplomová práce je strukturována do tří hlavních částí a to Představení města, jejímž účelem je zhodnotit současnou situaci města. Na ni navazuje Vize města a eskaluje do Návrhu, který je koncipován do tří návrhových částí.

Zpracovávat toto téma je pro mě nejen akademickou úlohou ale váže se k němu i osobní vztah. Osobní vztah k městu, kam se po několika letech studia vracím a vnímám ho zpětně z pohledu architekta.

# 1 |

## PŘEDSTAVENÍ NMnM

Kontext města	16
Ortofoto mapa	18
Schwartzplan	20
Obraz města	22
Syntax analýza	24
Vytyčení problémů	26

# 2 |

## VIZE

	30
--	----

# 3 |

## NÁVRH

Proces návrhu	38
Vymezení trasy	40
Znovuoživení centra	52
Urbánní struktura	66
Veřejná prostranství	88

## ZDROJE

	116
--	-----

PŘEDSTAVENÍ NMnM



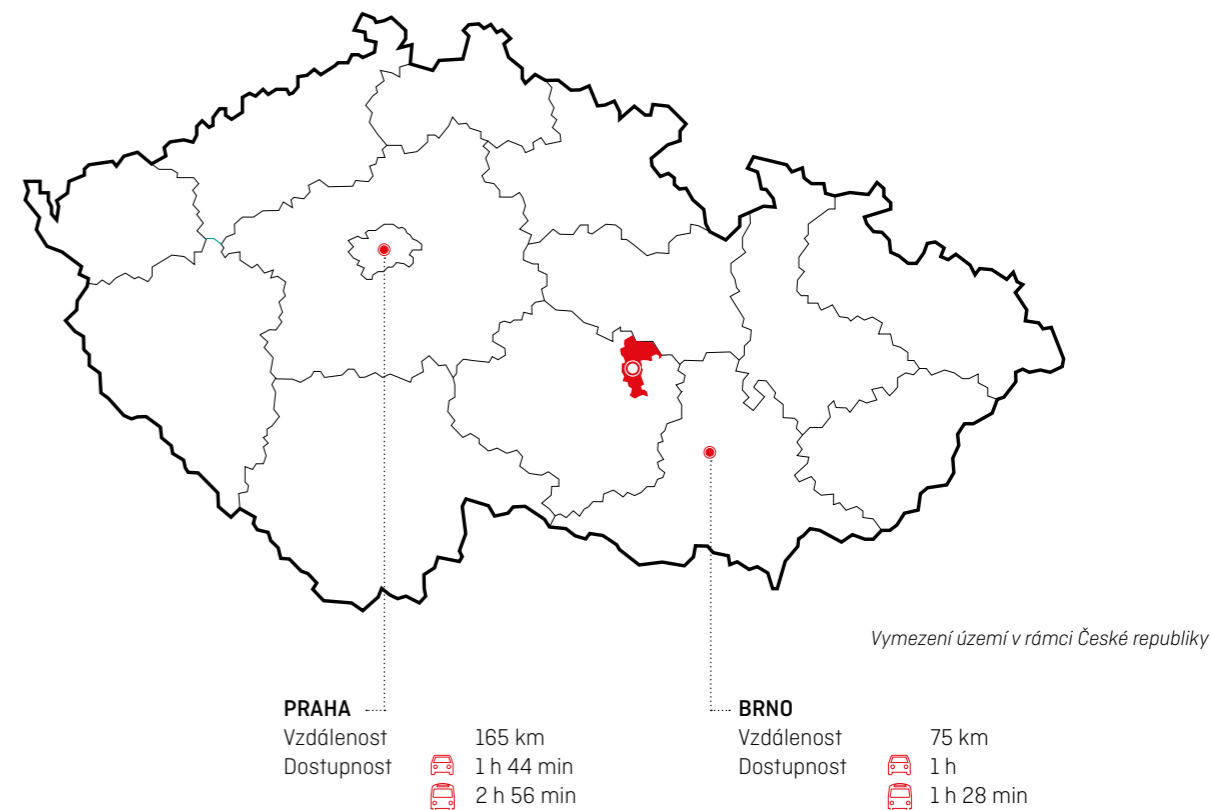
## KONTEXT MĚSTA

Nové Město na Moravě leží na severovýchodní části kraje Vysočina. Město spadá z administrativního hlediska NUTS 4 pod 10 km vzdálené město Žďár nad Sázavou. Od 1. ledna 2003 je město obcí s rozšířenou působností do jehož správního obvodu spadá 30 obcí a žije v něm téměř 20 tisíc obyvatel, což jsou přibližně 4 % z celkového počtu obyvatel kraje. Z hlediska polohy v rámci České republiky se město nachází na ose mezi Prahou a Brnem s relativně dobrým dopravním spojením do obou měst.

Hranice města jsou vytvořeny přirozeným členěním krajiny, jenž je lemována okolními kopci. Nejvyšším bodem města je Harusův kopec s nadmořskou výškou 741 m.n.m.. Část města se nachází v přírodní rezervaci CHKO Žďárské vrchy s nejvyšším bodem 836 m.n.m. u Devíti skal. Celé území leží v Hornosvratecké vrchovině s nejvýznamnějším vodním tokem Svratkou na severu území. Oblast města je také poseta několika rybníky. Nejznámější jsou Medlov, Sykovec, Milovy či Zuberský rybník, které slouží jak pro rybolov tak i pro rekreační účely. Příznivé klimatické podmínky a zvlněná krajina v nadmořské výšce 500-800 m. n. m. jsou specifické horkými léty a mrazivými zimami, jenž se společně malebnou krajinou se staly charakteristickou oblastí posetou turistickými, cyklistickými a lyžařskými tratěmi. V okolí se nachází tři památky UNESCO. V sousedním Žďáře nad Sázavou to je Zelená hora s poutním kostelem sv. Jana Nepomuckého od barokního architekta Jana Blažeje Santiniho-Aichla, v Telči je to je jeho historické centrum a v Třebíči se nachází Židovské město a bazilika sv. Prokopa.

Nejvíce se Nové Město proslavilo konáním lyžařských soutěží, jež zde mají tradici již od počátku 20. století. V minulosti to byla Zlatá lyže konající se s pravidelností od roku 1934. V posledních 14 letech to jsou každoroční závody Biatlonu, které pravidelně hostí závodníky z celého světa a na jedinný závod se sjíždí diváci z několika zemí. Návštěvnost 100 tisíc diváků za událost se stává pravidlem a popularita závodů se stala spouštěčem pro přestavbu Vysočina Arény a celkový rozvoj Nového Města. V současnosti se v aréně pořádají sportovní akce a závody v průběhu celého roku. Konají se jak v zimní sezóně, kdy se jedná především o lyžařské sporty, tak také v letní sezóně, ve které se stala populární horská kola, letní biatlon a další. Vysočina Aréna je ovšem také přístupná veřejnosti a sportovním klubům. Mezi další sportovní vyžití v Novém Městě patří sjezdovka na Harusově kopci a Skokanské můstky na Šibeničním vrchu.

Město se dá definovat nejenom sportem a bohatou krajinou, ale také kulturním zázemím a průmyslovými zařízeními. Mezi nejvýznamnější patří výroba zdravotnické techniky Medin, a. s. a výroba lyží a snowboardů Sporten, a. s.. Pod město také spadá okresní nemocnice, která se nachází na okraji města. Mezi významné osobnosti z Nového Města se řadí sportovci rychlobruslařka Martina Sáblíková, horolezec Radek Jaroš, umělecké osobnosti jako sochař Jan Štursa, Vincenc Makovský, malíř Karel Němec, Ondřej Svoboda nebo spisovatelé Alois a Vilém Mrštíkovi. Bohatou kulturní historii je možno číst v historickém centru města, které je od roku 1991 Městskou památkovou zónou.



## SO ORP Nové Město na Moravě

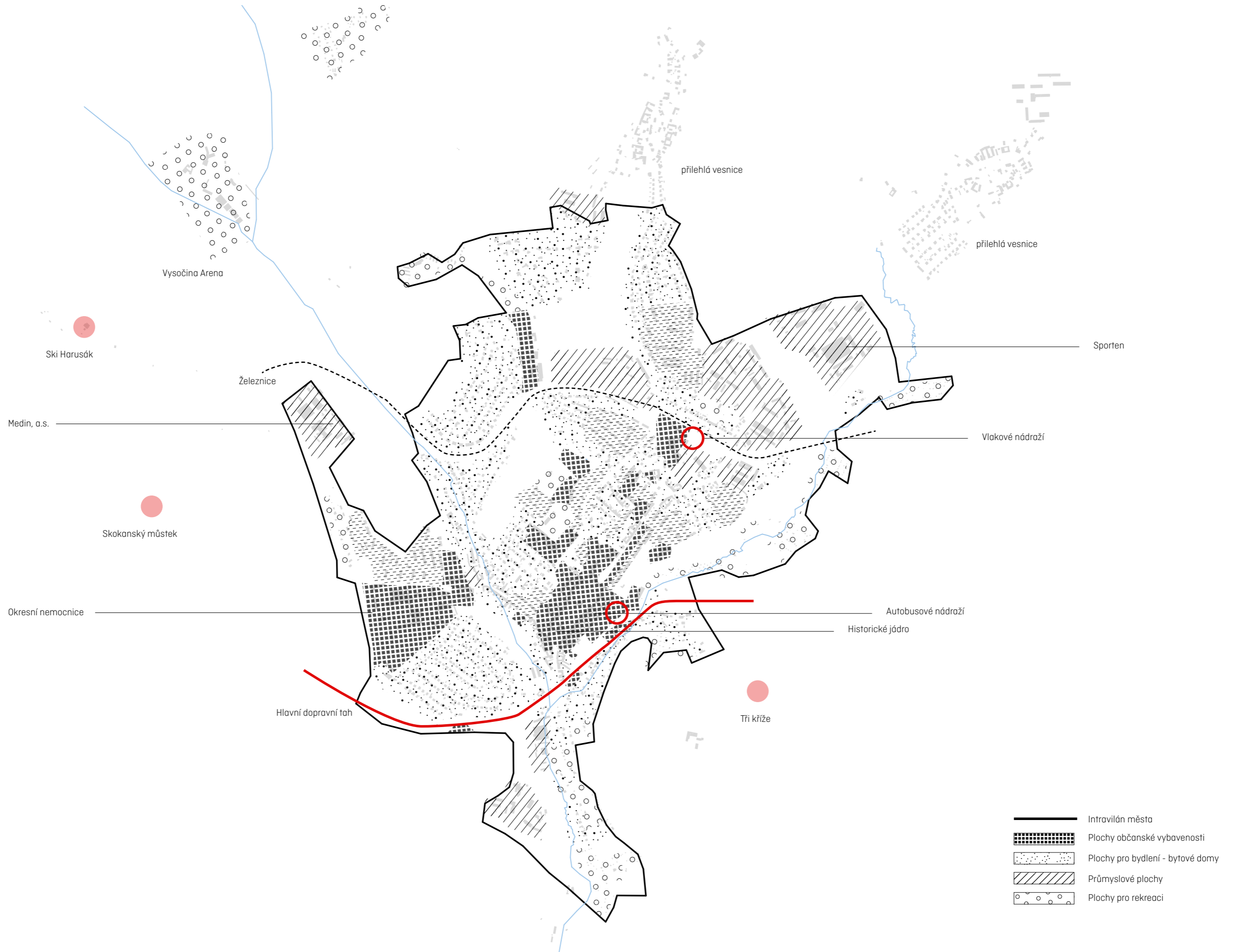
19 276	počet obyvatel (k 31. 12. 2017)
29 284 ha	rozloha území
65,8 obyv./km <sup>2</sup>	hustota osídlení
30	obcí
55	katastrálních území



Vymezení území v rámci Kraje Vysočina







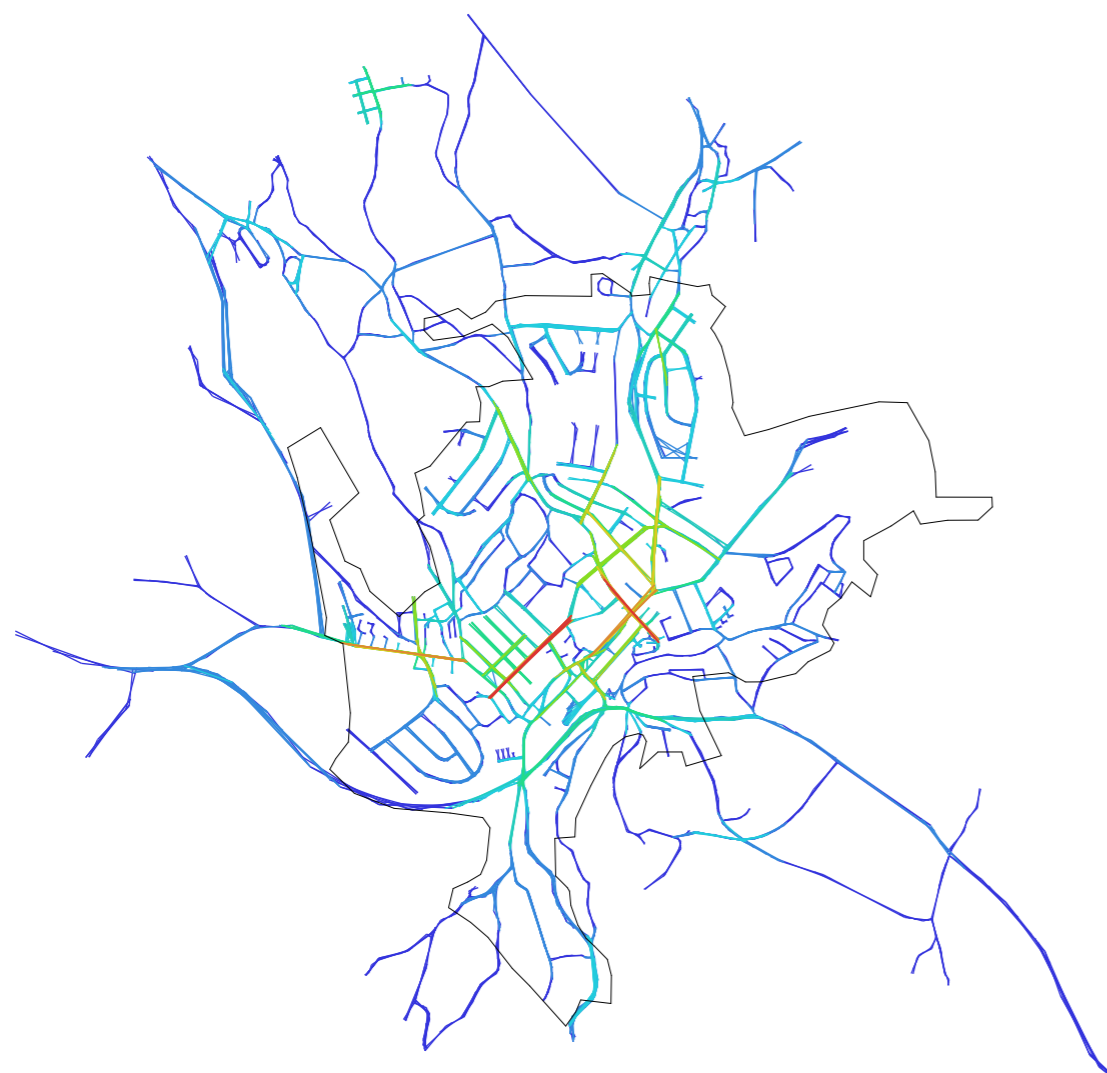
## SYNTAX ANALÝZA

Syntax analýza má za úkol vyhodnotit místa zájmu analyzované oblasti. Lze ji aplikovat jak na struktury velkého charakteru, jako města velkého charakteru, tak i místa malého měřítka jako budovy či veřejné prostory. Syntax města zhodnocuje významné cesty na základě jejich prostupnosti, jejich míry zapojení a návaznosti na okolní cesty. Výsledkem je vymezení bodů synergie (červená barva), neboli významných míst, která jsou v rámci města dobře umístěna a jsou dobře dostupná. Jsou to místa, která mají velký potenciál akumulace a pohybu lidí. V ideálních případech jsou body zájmu náměstí měst. Modrá barva značí nízkou integraci uliční sítě a mírný stav zapojení do struktury města.

Při aplikaci syntax analýzy na Nové Město se body zájmu obloukem vyhnuly současnému náměstí. Jako charakterově významné části byla

charakterizována ulice Žďárská s dostupností na okresní nemocnici, ulice Tyršova vycházející z rastrového uspořádání s příamou návazností na okolní ulice. V neposlední řadě se jako významné místo ukázalo křížení na Masarykově ulici. Výsledek analýzy tedy nedopadl dle očekávání, kdy se dalo předpokládat, že se centrum bude nacházet na hlavním náměstí. Je tomu z doho důvodu, že současné náměstí je podélného charakteru s nízkou mírou prostupnosti a není vhodně integrováno do současné uliční sítě.

Druhá mapa, zobrazující ideální stav interakce ulic, vymezuje jako hlavní uzel podélnou osu současného náměstí. Je toho docíleno za předpokladu vhodnější prostupnosti uliční sítě s kombinací dostupových vzdáleností, která je pro město tohoto měřítka vhodná.



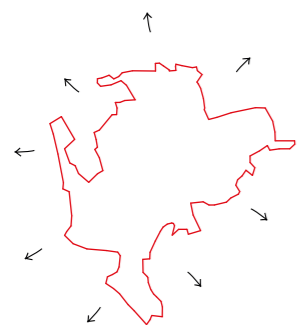
*Současný stav*



*Ideální stav*



## VYTYČENÍ PROBLÉMŮ



Konstantní rozšiřování intravilánu



Centrum mimo osu města



Nepřímá návaznost arény a města

Jeden z hlavních problémů, se kterým se město potýká je rozšiřování samotného intravilánu města. Struktura města je sama o sobě velmi rozvolněná s převládající zástavbou rodinných domů, které tvoří sídelní kaši nejenom na samotném kraji města. Rodinné domy jsou typickou strukturou zastavující veškeré volné plochy a tzv. zelené louky s tendencí pronikání do okolní krajiny.

Samotné město skrývá několik ploch se stavebním potenciálem. Pro správný rozvoj města je ale důležitější mít pevnou a kompaktní vnitřní strukturu, než rozšiřovat město do okolí a vnitřní nefunkční plochy nechat ladem. Proto je důležité samotnou strukturu města zahusťovat a maximálně využívat veškeré městské plochy, spíše než vystavovat nákladné rozvolněné plochy a ničit tak okolní krajinu.

Dalším významným problémem je vyosení centra, jež leží na jeho jižním okraji. Má to za následek bujná výstavba v druhé polovině minulého století, která se zpočátku snažila doplnit historickou strukturu města. Samotná historická struktura se rozvíjela podél významných cest a to ve velmi netradičním uspořádání, ve kterém začaly vznikat volné nezastavěné plochy. Proto prvotní dostavba začala na severu města a ta následně měla za důsledek vyosení jeho náměstí ze středu města. Tato jednosměrná výstavba nebyla podmíněna pouhým historickým rozvojem ale také krajinnými podmínkami města, jenž je z jihu oběhnáno kopci.

Ve spojitosti s centrem města, které je v rámci města vymezené je patrná nulová návaznost na Vysočina Arénu. Ta dnes figuruje jako samostatný prvek 3 km od centra města a 2 km od jeho okraje. Spojení s městem je umožněno buď po silnici, kdy se musí kompletně vyjet ze města a nebo pěšky po označených trasách, které jsou spojeny pouze s okrajovými částmi. Ve vybraných úsecích se omezeně nachází úzké pásy cyklostezky, které svou řídkostí nejsou pro obsluhu Vysočina Arény dostatečné. Dnes je Vysočina Aréna proklamována jako místo jak pro sportovce tak pro občany města. Proto je důležité, aby město mohlo využívat jejího plného potenciálu vytvořit přímou návaznost mezi arénou a městem.

Mezi další městský nedostatek patří jeho struktura, která je charakterově velmi dobře čitelná. Což je umožněno jenom díky tomu, že je tvořena v ucelených oblastech, které jsou funkčně monotónní. Dají se specifikovat na plochy občanské vybavenosti, průmyslové plochy, plochy pro bydlení a plochy rekreační. Pouhá hrstka polyfunkčních výjimek se nachází v centru města, která by jimi měla být specifická a to v místech kde se setkává parterní maloobchod s bydlením v nadzemních podlažích.

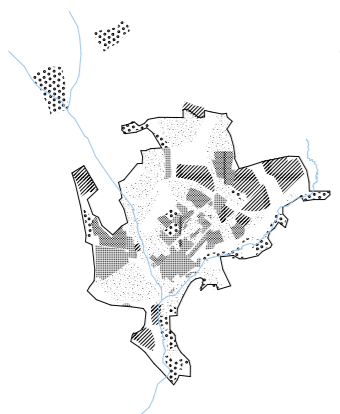
Pro větší městskou diverzitu a lepší kompaktnost a propojenost územních ploch je důležité vytvářet oblasti s polyfunkčním využitím a to jak v rámci budov tak i v rámci veřejných ploch.

V návaznosti na monofunkční plochy jsou problémem města chatové oblasti. Většina měst se potýká se sídelní kaší rodinných domů, v Novém Městě to je už tak samozřejmá struktura, že patří mezi primární elementy města. V nejzažších okrajích města se ovšem nachází pozůstatky komunistické doby a výstavby panelových domů a to chatové oblasti. Tyto oblasti byly vystavěny primárně na přilehlých kopcích tak, aby byly v zašší části města, ale se stále dobrou dostupností.

V dnešní době je jejich území v těsné blízkosti městské zástavby. Popularitě se těší stějně generace, která stála u jejich výstavby. Většinu vlastní senioři chodící si sem odpočinout či je zdědila nová generace s cílem přestavby na plnohodnotný obytný dům. Oblasti jsou ovšem vystaveny pro rekreační účely, čili nespĺňují základní požadavky jak na šířky ulic, tak na vybavenost domů. Otázkou je, zda oblastem ponechat rekreační chatový charakter či je přetransformovat na plnohodnotné městské funkční plochy.

V neposlední řadě patří mezi primární problém města zezeň. Město samo o sobě je velmi zelené. V centru je park se spoustou rostlých stromů. Solitérní bytové domy jsou umístěny na travnatém porostu. Rodinné domy mají velké zelené zahrady a chaty už jsou jenom takovou třešničkou na dortu usazené v záplavě zeleně. Jsou ty plochy ovšem funkční? Městem protéká několik říček. Všechny jsou ale zakryty hustým křovinovým porostem. Město je ze všech stran obeháno rozsáhlými poli. Jaká je hranice mezi vydílenou zelení a využitelnou zelení? Městu chybí plochy zeleně pro lidi. Plochy, na kterých si v centru města rádi udělají piknik, kde děti budou hrát badminton. Město je totiž pokryto zelenými plochami, které mají spíše okrasný charakter. Za městem se nachází převážně zemědělské plochy a přitom v centru města se nachází několik rybníků s krásným okolím. Chybí jim však aktivita obyvatel, potřeba se zde scházet a trávit zde čas. Vytvořením městských parků se může zlepšit kvalita a aktivita ve městě.

Monofunkční plochy



Chatový prstenec



Okrasný charakter zeleně





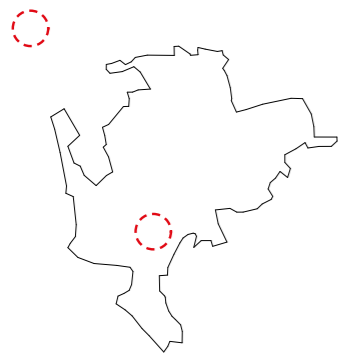
2

VIZE

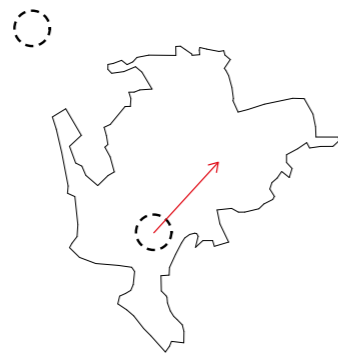


Vize pro město si dává za cíl propojit dvě současně samostatná centra. A to historické centrum města a centrum sportu Vysočina arénu. Historické centrum v průběhu let pozbylo významu a lukrativity, nemluvě o jeho dodatečných stavebních úpravách a rozdělení na několik částí. Ideí je vytyčení nového centra města protažením osy náměstí a vytvoření tak dostupné centrum na podélné ose města, která bude zakončena novou zástavbou. Nové centrum bude vymezené vlakovým nádražím, což je důležitý meziměstský dopravní spoj.

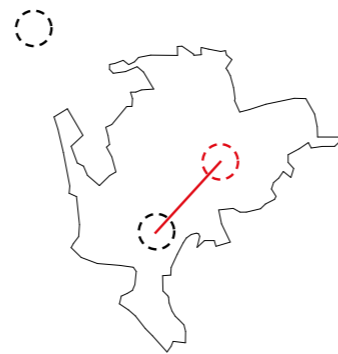
Vytvoření nového centra a lepšího prostupu městem vybízí k vytvoření cirkulační cesty mezi těmito třemi významnými místy. Vznikne tak cesta, jenž propojí důležité městské body synergie a zároveň bude dostupná pro okolní uliční strukturu. Pro návrh je důležitá integrace zeleně, která se v současnosti dá ve městě definovat jako okrasná. Cílem je využít potenciálu říčky Bezděčky a vpustit krajinu do města. Vytvoří se tak protipól Vysočina Aréne na druhé straně města.



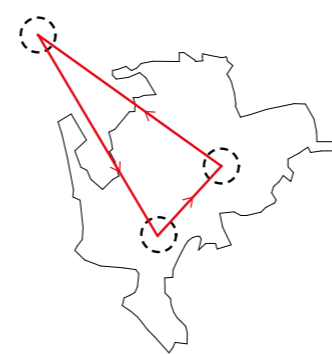
Dvě centra



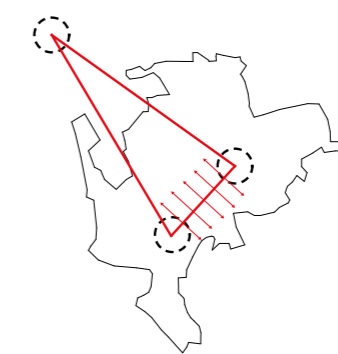
Rozšíření centra města



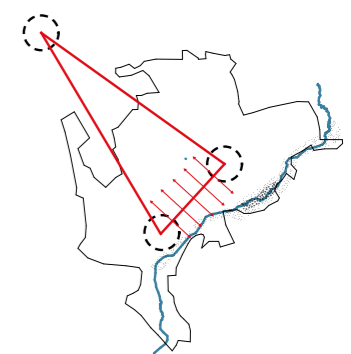
Vytyčení centra města



Kontinuální propojení

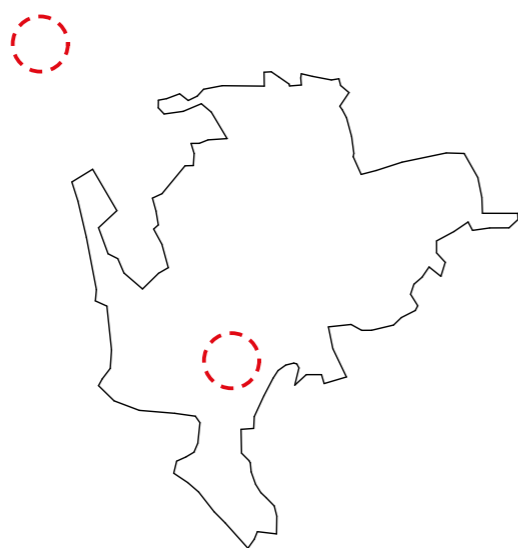


Prostupnost středu města

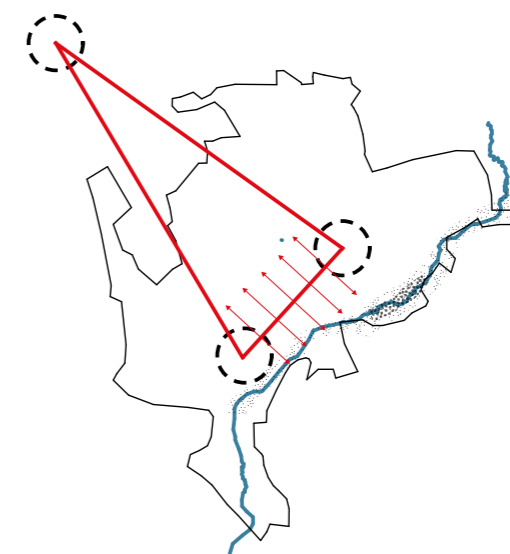


Rozšíření zeleně ve městě

město a sport

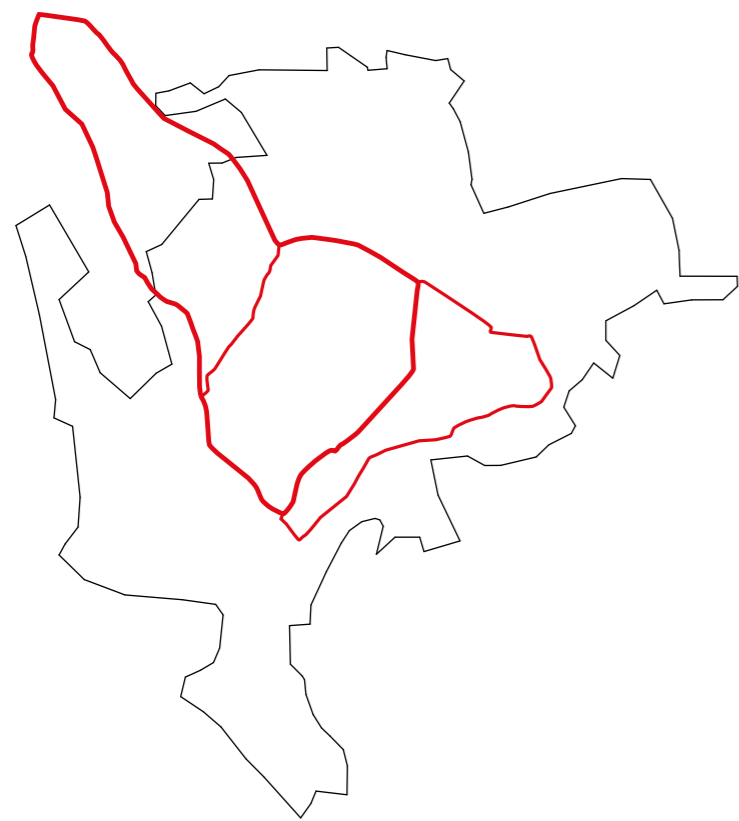


město sportu



# 3

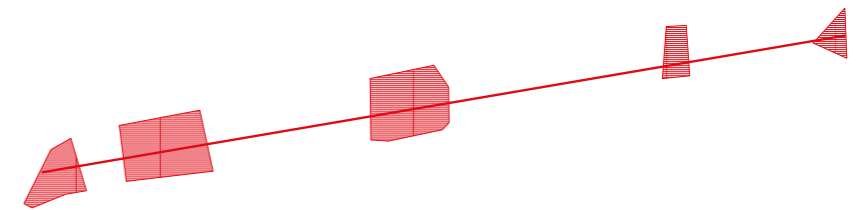
NÁVRH



*Vytyčení trasy*



*Definice urbánní struktury*



*Transformace veřejných prostranství*

Vysočina aréna



Dotvoření nové ulice v rámci chystané zástavby

Černý rybník



Zemědělské plochy

Cihelský rybník

Klečkovský rybník

Vlakové nádraží

Masarykova ulice

Bezděčka

Žďárská ulice

Historické centrum

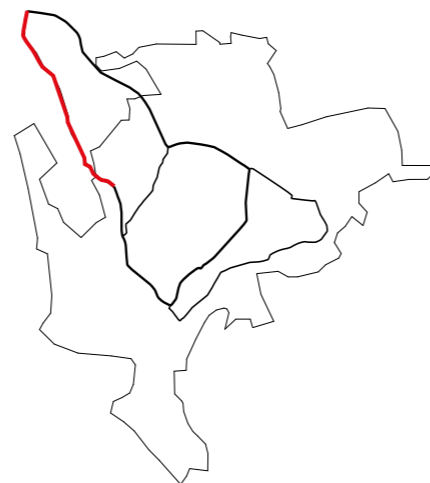
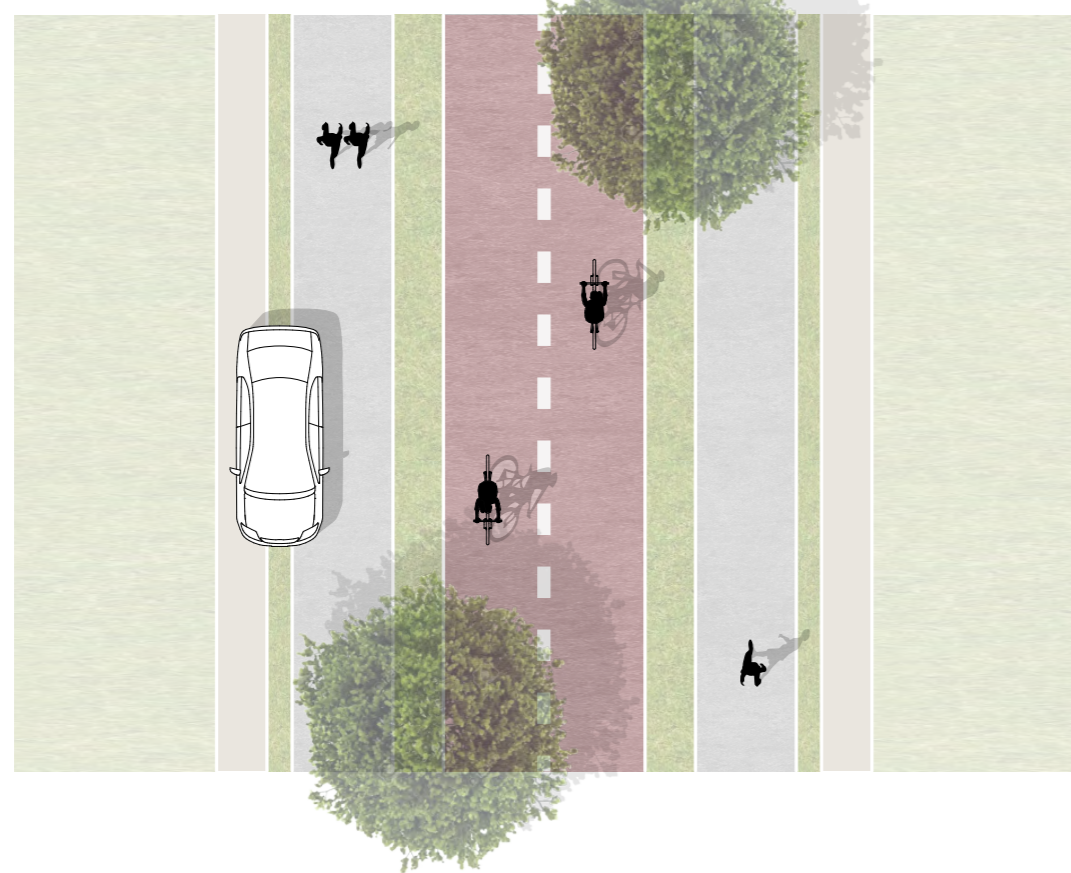
Autobusové nádraží

V rámci města a Vysočina arény vytyčují novou trasu, která je navrhována primárně jako cyklistická trasa. V létě bude sloužit pro cyklisty či letní biatlonisty a v zimě bude udržována pro běžkaře na lyžích. Vysočina Aréna a město propojují hlavní trasou vedoucí z Vysočina arény, přes ulici Žďárská, přes Palackého, Vratislavovo a Komenského náměstí, dále cesta transformuje ulici Masarykova na novou městskou promenádu. U vlakového nádraží se stočí podél železniční sítě a dále bude pokračovat přes rodinnou zástavbu zpět do krajiny. Na hlavní trasu navazuje trasa vnitroměstská, která se táhne podél rybníků Cihelského a Klečkovského. Na jižní straně města je trasa vedena podél řeky Bezděčky a vymezuje nový charakter současných nevyužitých zelených ploch.

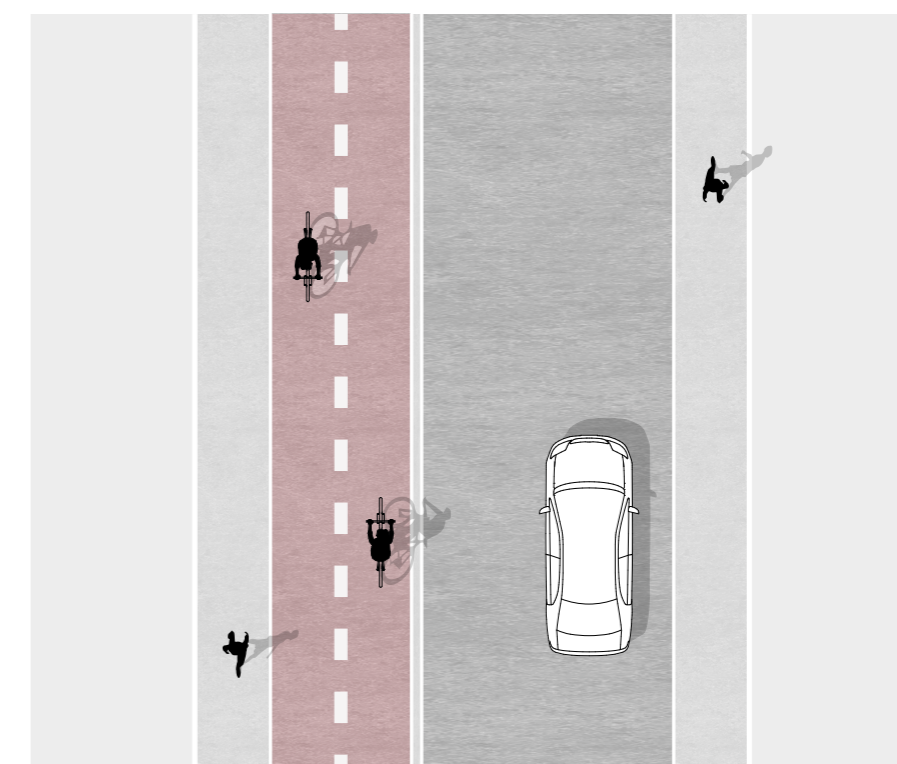
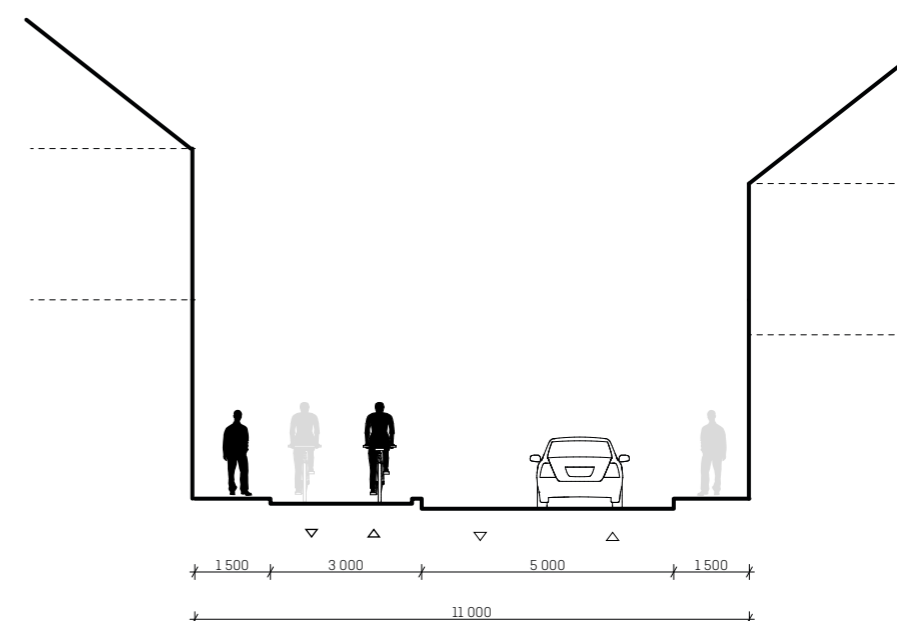
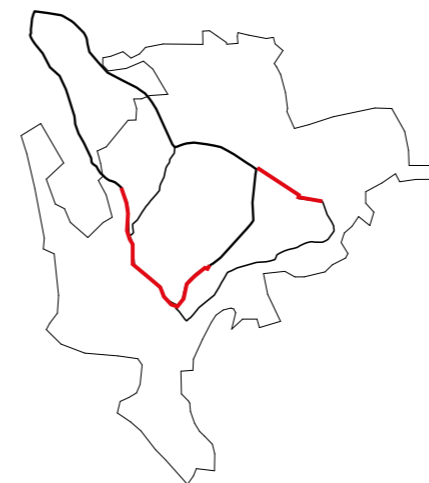
V následujících stránkách je v detailních řezech popsán charakter jednotlivých ulic. Celkem se v rámci cesty vymezilo devět charakteristických typů, které jsou principiálně vedeny celou trasou. Trasa je řešena v návaznosti na okolní ulice a bere v potaz motorová vozidla. Z pravidla je trasa oddělena od silnice pruhem zeleně, aby se v zimních měsících zamezilo rozpouštění sněhové pokrývky v důsledku chemické úpravy silnic.



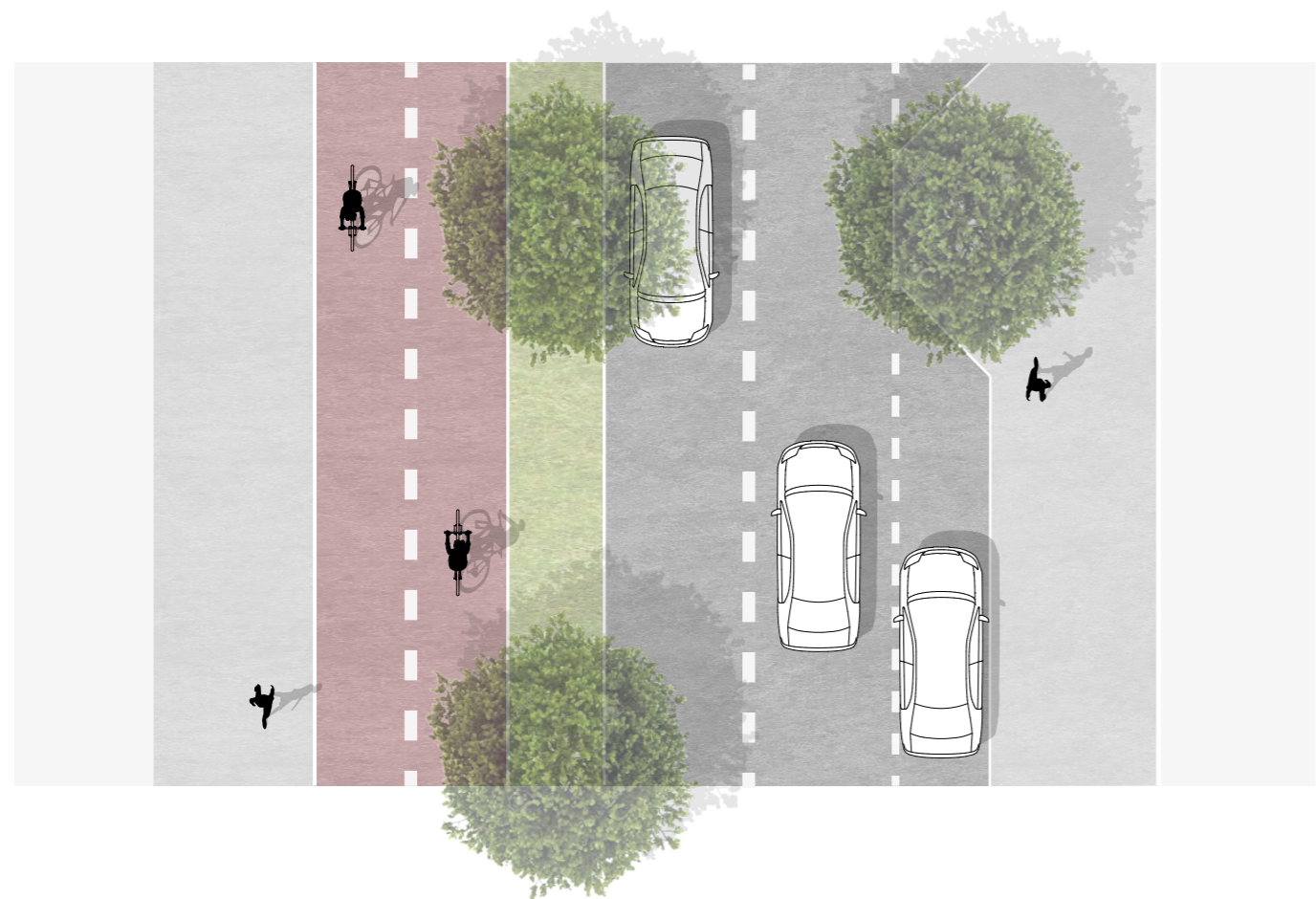
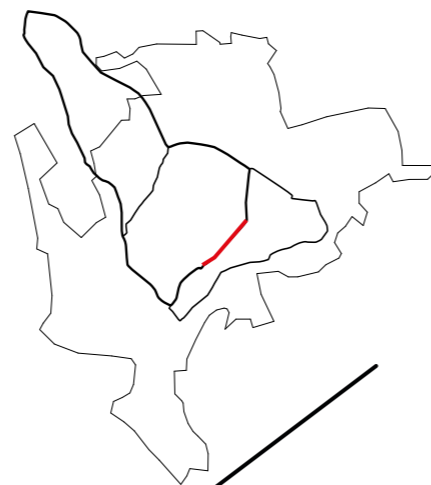
Úsek procházející jižní stranou od Vysočina Arény směrem do města. Prochází mezi zemědělskými plochami, proto je navrhnout s měkkým přechodem do krajiny bez primárních ploch pro auta. Centrem je cyklostezka, na kterou navazuje z obou stran pruh zeleně společně s pruhy pro chodce. Ti jsou odděleny z toho důvodu, že tvoří jiný, pomalejší, provoz, který by měl být samostatný. Na pruh chodců navazuje pás zeleně a pás mlatu po vzoru polních cest pro případ potřeby projetí automobilu, či traktoru pro obsluhu zemědělských ploch. Pásky tak dotváří jemný přechod mezi cyklostezkou a krajinou.



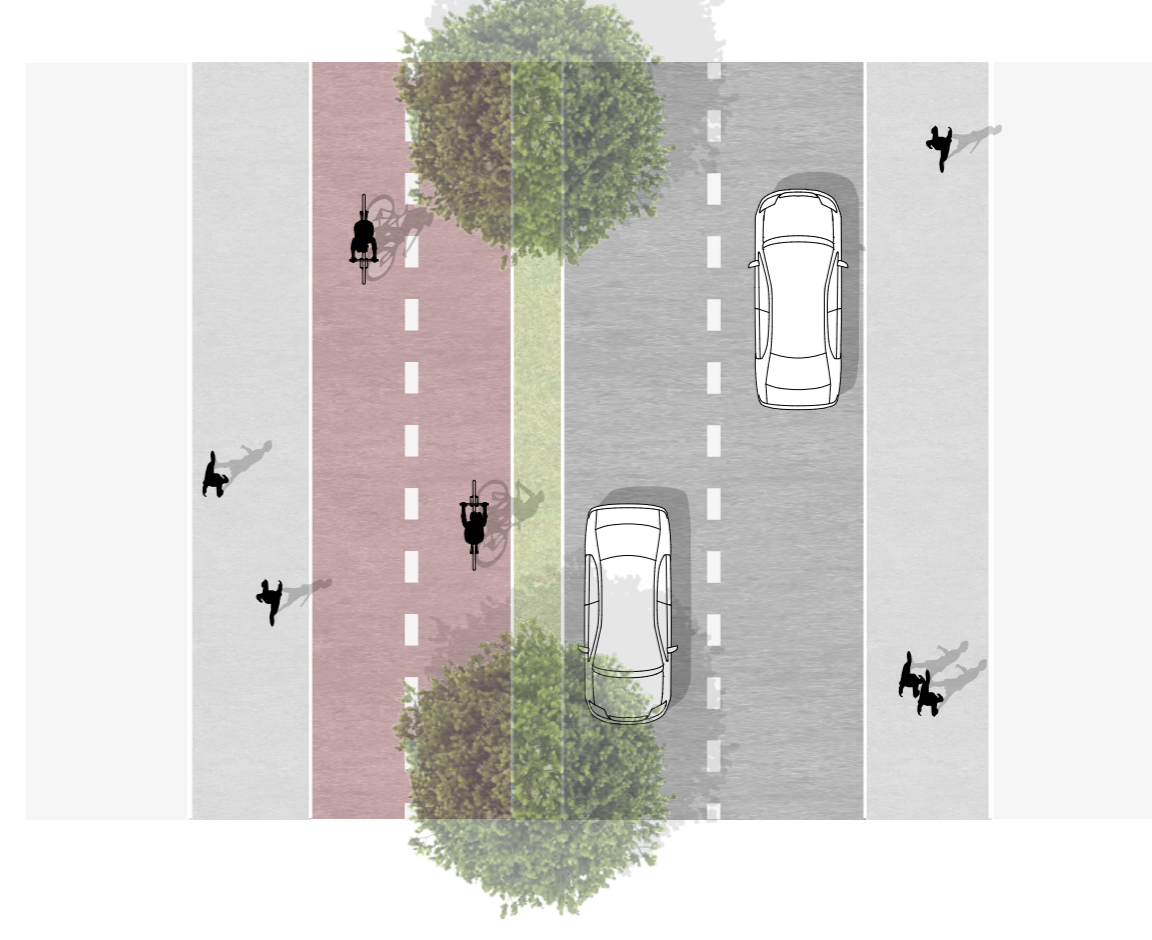
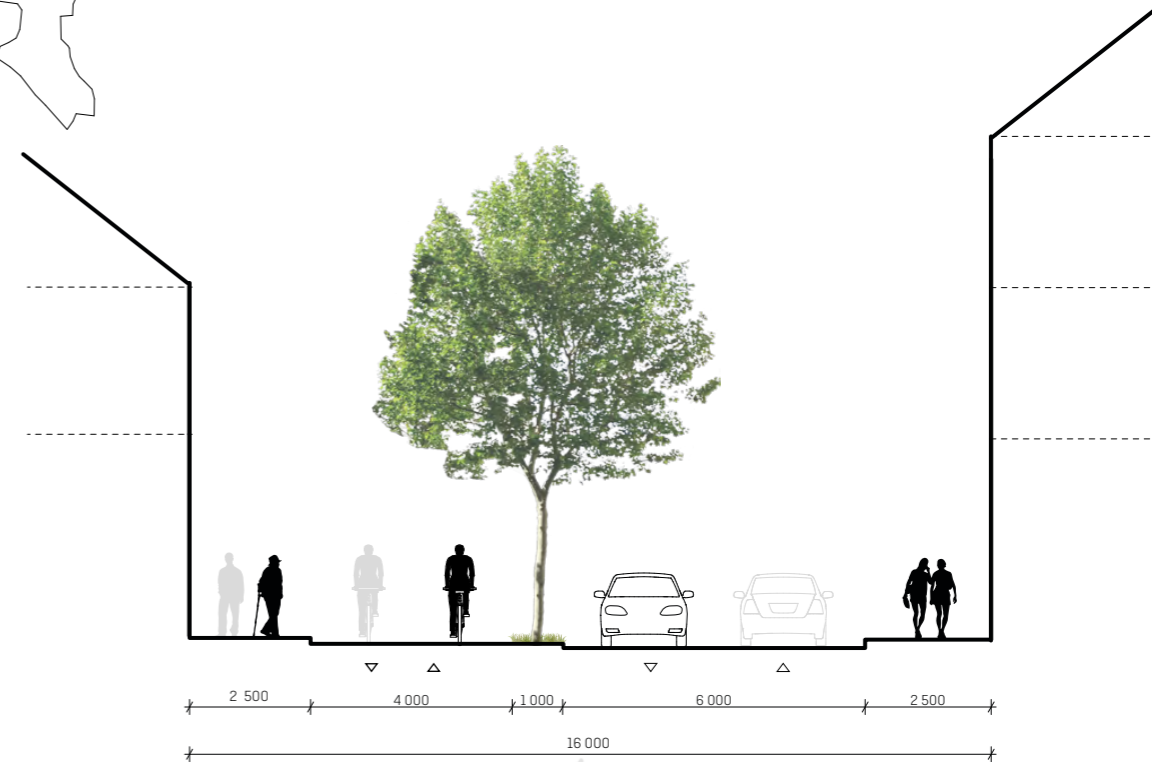
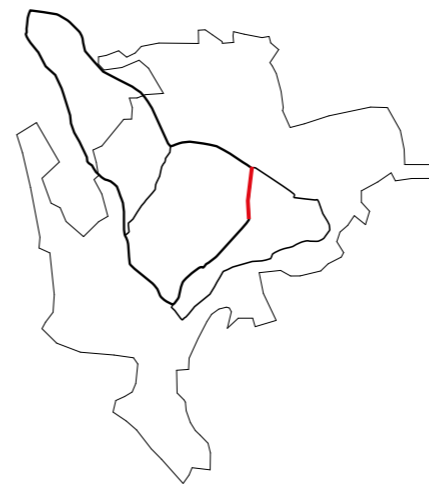
Tento úsek se nachází mezi nejužšími ulicemi, ve kterých není možnost rozšíření ulice, jelikož je ulice vytyčena stavební čarou okolní zástavby. Primárně se nachází na úsecích historické zástavby. Ulice jsou v těchto místech klidné, proto pruh pro auta je snížen na nejnižší přípustný rozměr pro obousměrný zklidněný provoz, a to 5 m. Cyklostezka se zde zužuje na obslužné 3 m.



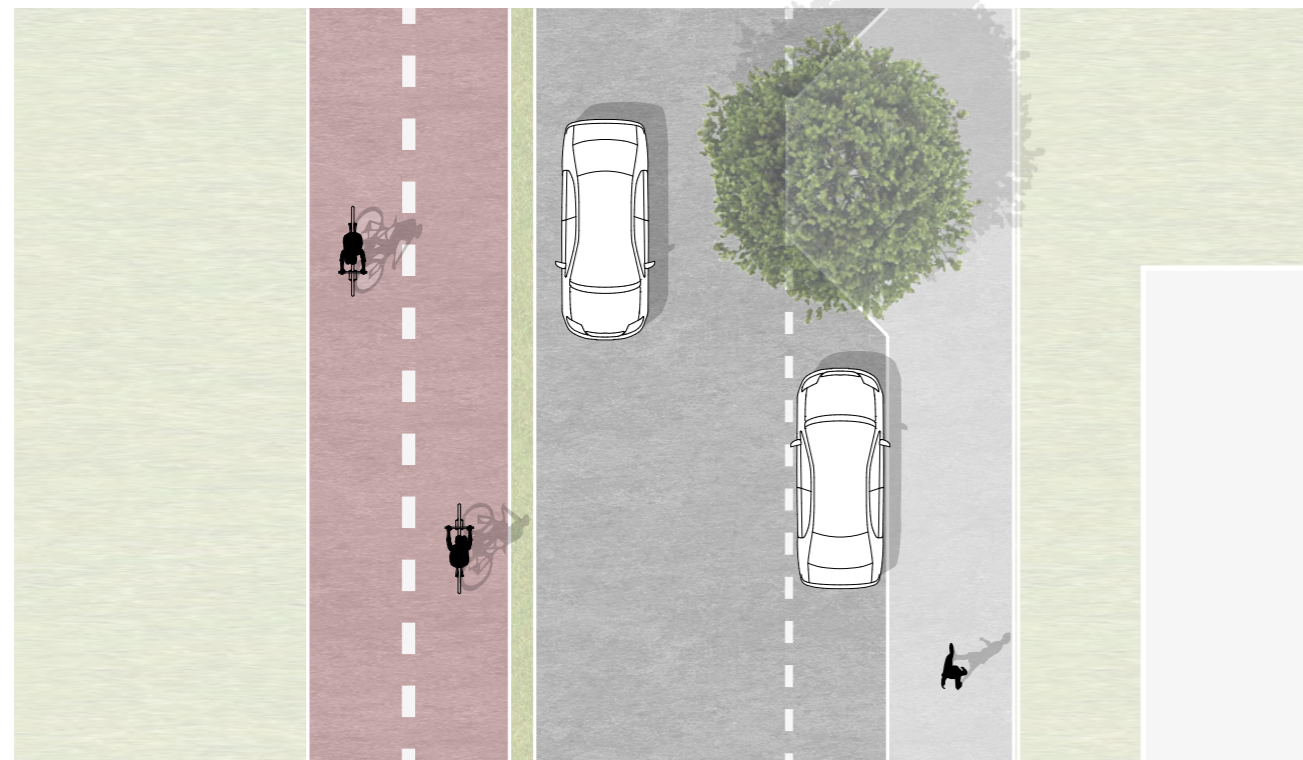
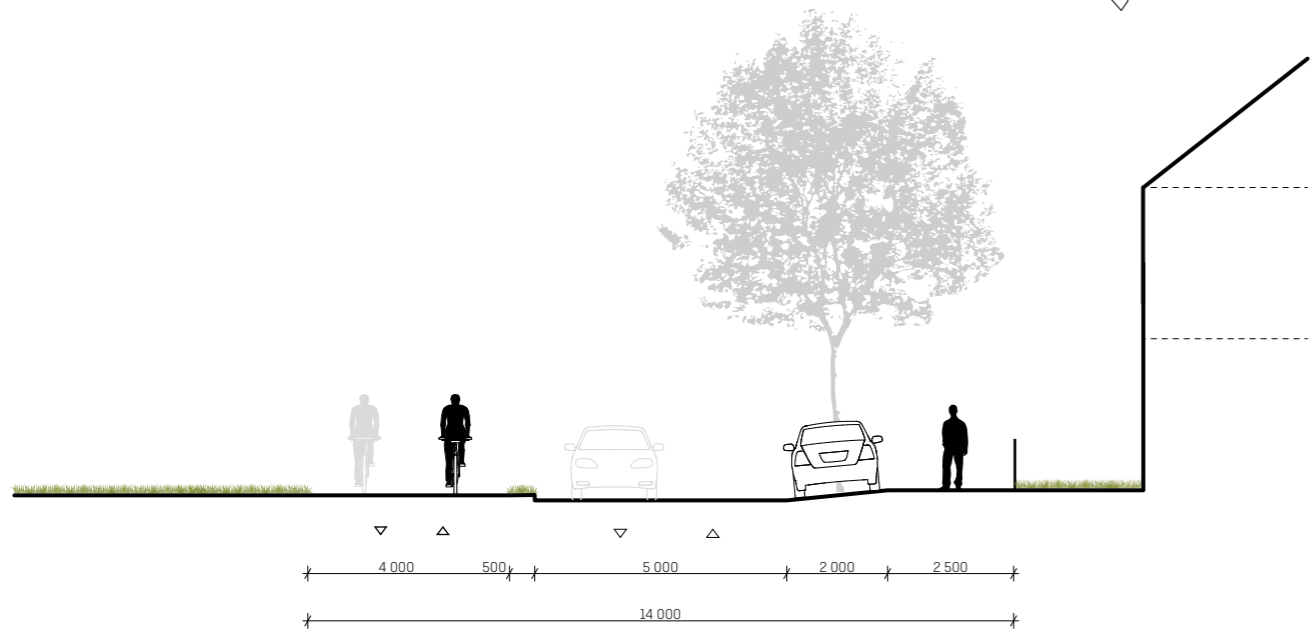
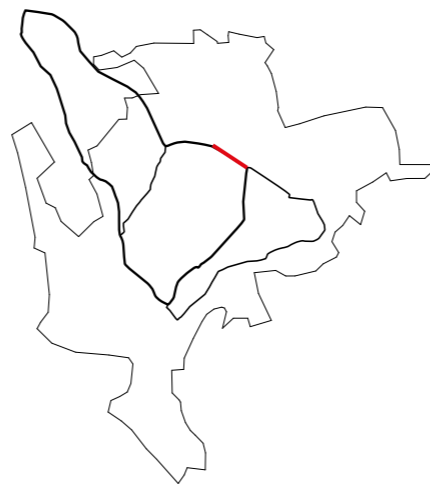
Tato část probíhá v ulici Masarykova, která je v další části návrhu z jedné celé části transformována. Cílem je vytvořit široký uliční profil, který bude pohodlný jak pro auta, s podélným parkováním na jedné straně, tak pro cyklotrasu a chodce. Cyklotrasa je zde rozšířena na příjemné 4 m a od motorové dopravy oddělena širokým pásem zeleně, který zde bude charakteristický pásem stromů a doplní tak charakter promenády. Chodníky jsou zde rozšířeny na 3,5 m pro dostatečné otevření parterů v nové zástavbě.



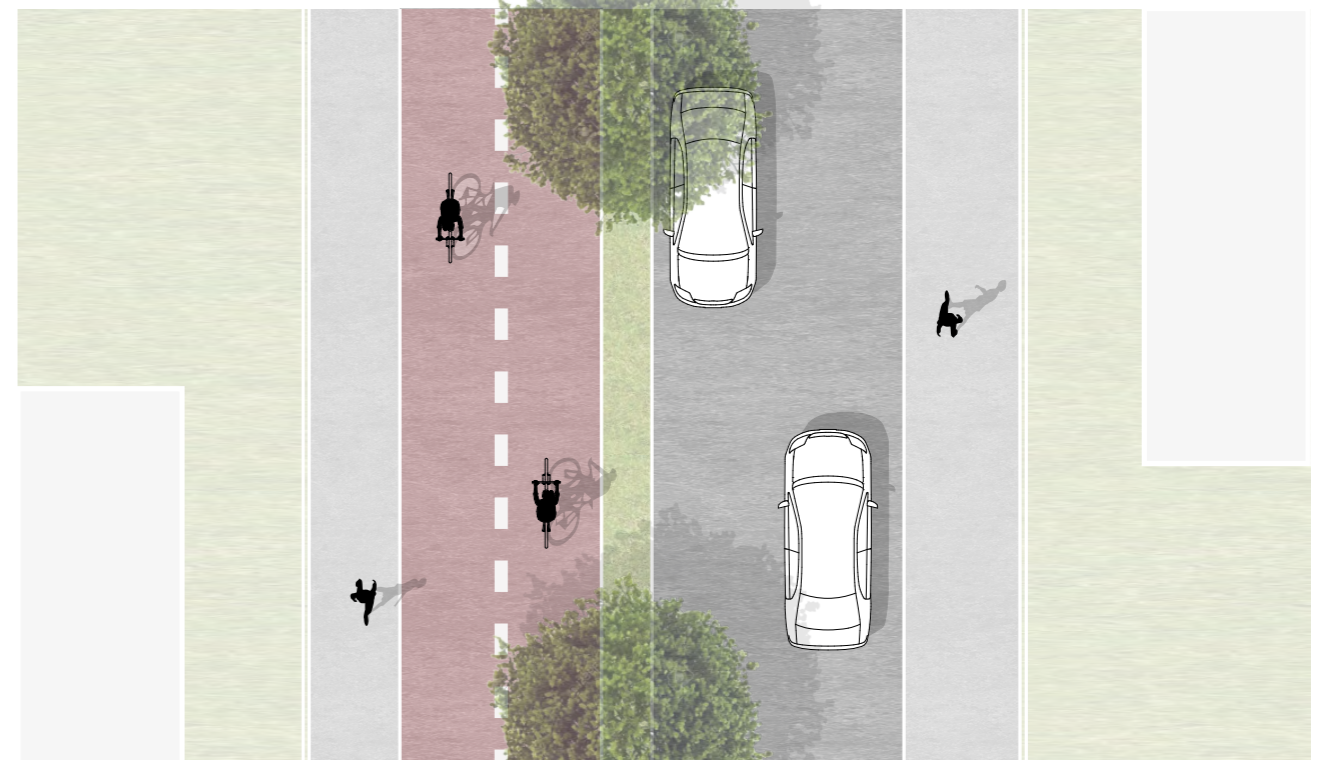
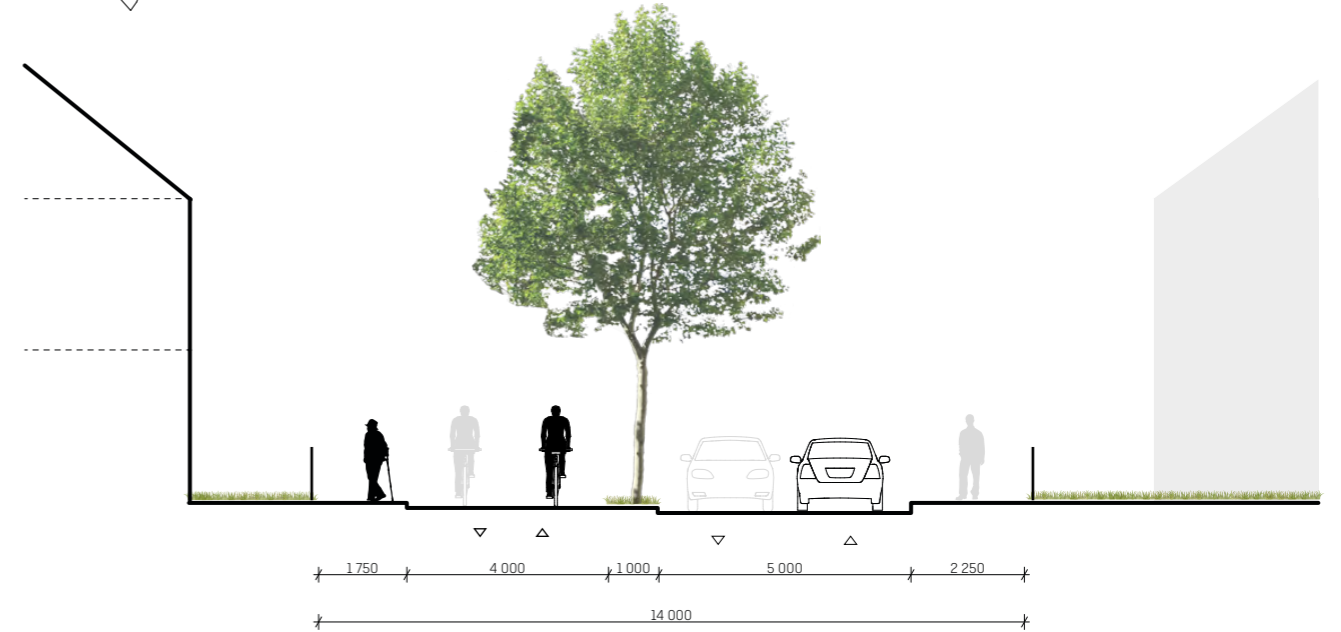
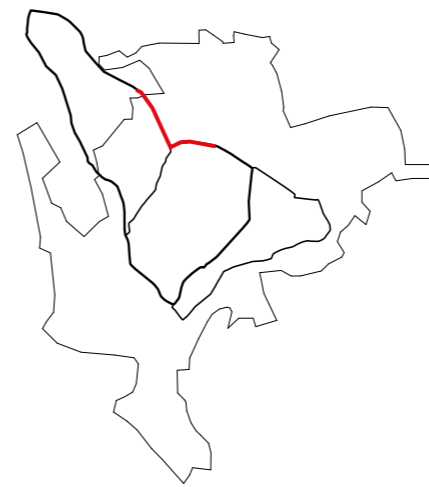
Prodloužení ulice Masarykova se nese ve stejném duchu promenády ulice. Uliční profil je užší z důvodu okolní zástavby a šířka ulice nedovoluje podélné stání. Profil pro motorová vozidla je stále 6 m a cyklotrasa 4 m.



Tento úsek navazuje na budoucí novou zástavbu a železnici. Navazuje na typologii rodinné zástavby, kdy je ulice ohraničena plotem. Pro tento typ je důležité zachování chodníku na jedné straně a rozhraní mezi chodníkem a silnicí řešené podélným parkováním, které bude členěno řadou stromů. Silnice přechází úzkým zeleným pruhem do cyklotrasy, která přechází do zeleného pásu směrem k železnici.

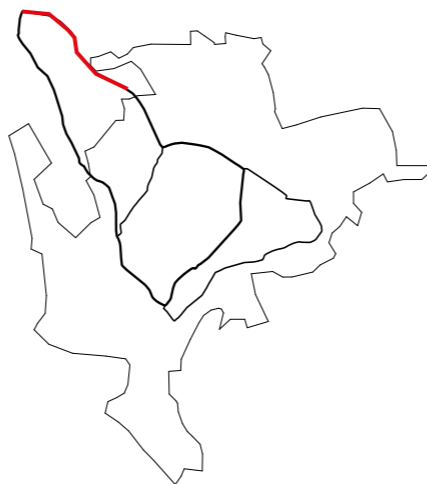


Charakteristický profil zklidněné ulice vychází ze šířky vozidlového pruhu 5 m. Cyklotrasa je zde oddělena pásem zeleně a stromů od silnice, což umocňuje klidný uliční profil. Zástavba je zde typově tvořena rodinnými domky s předzahrádkou, kde plot určuje uliční linii.

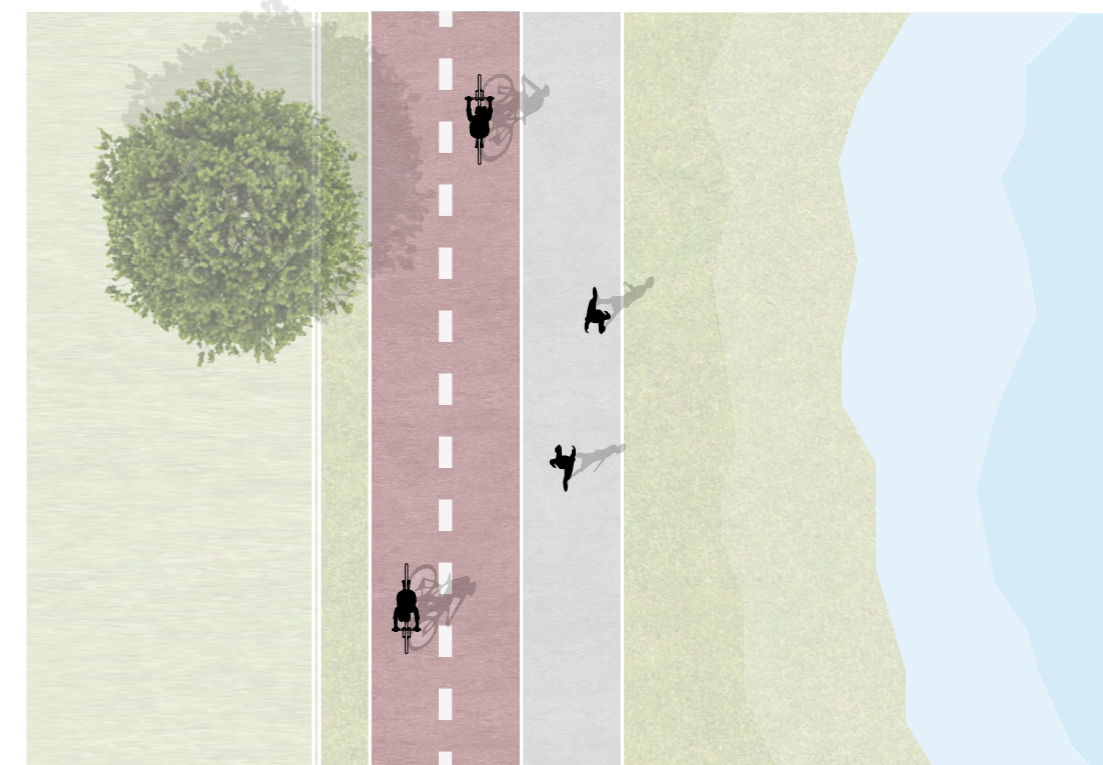
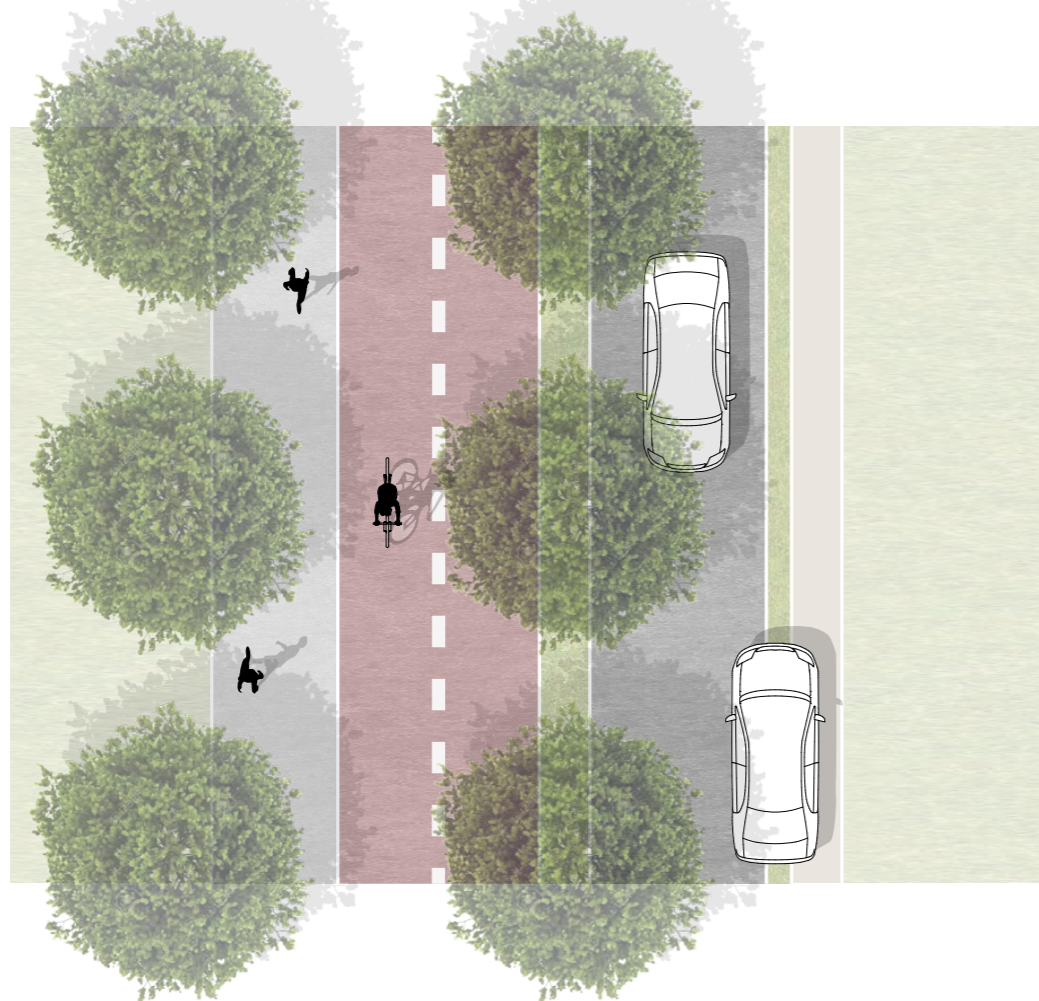
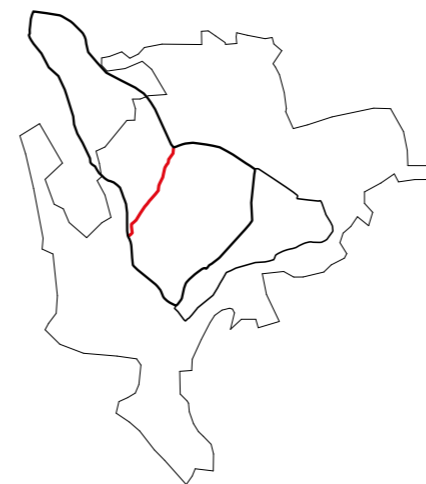




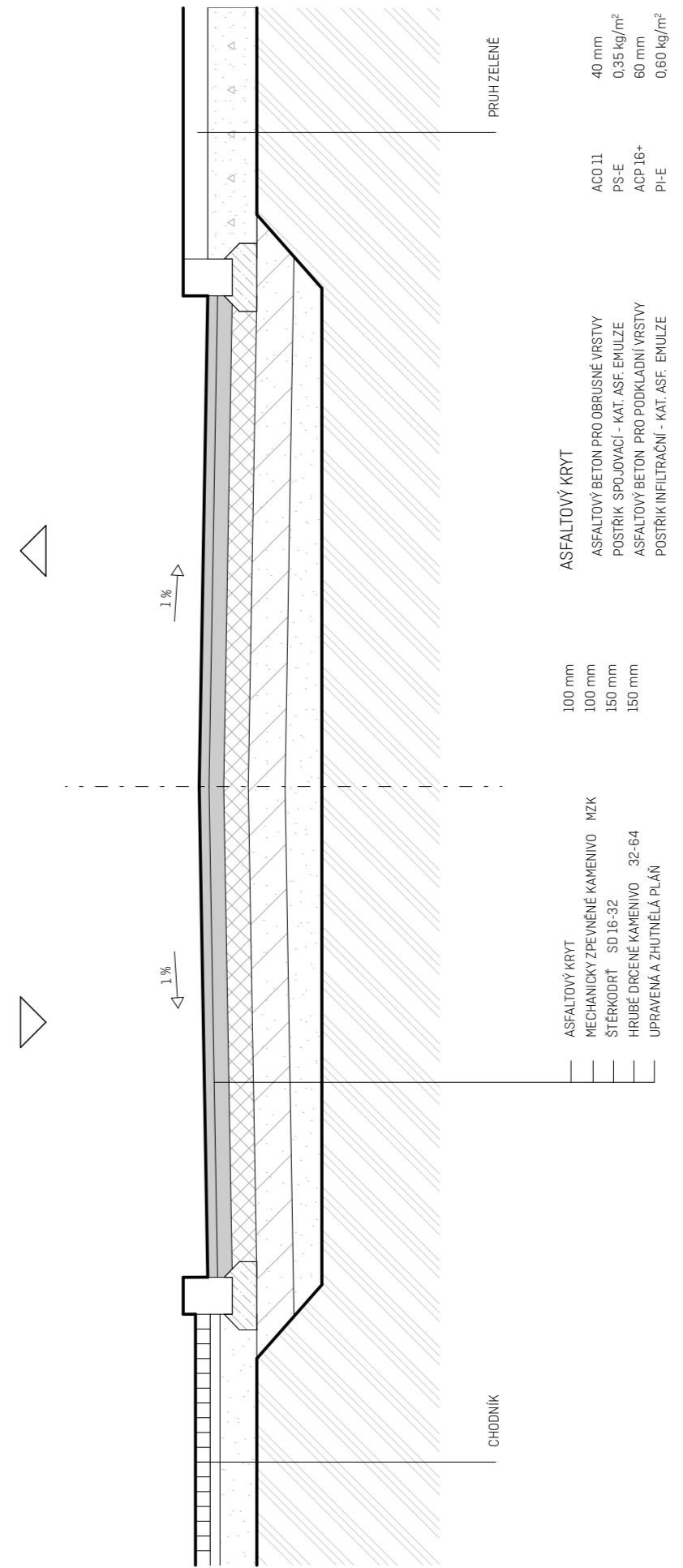
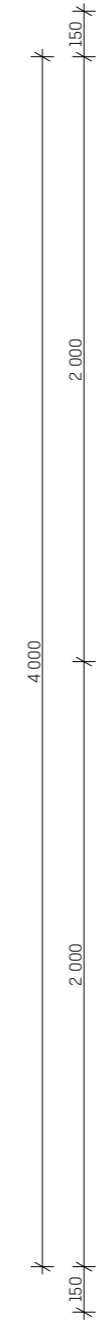
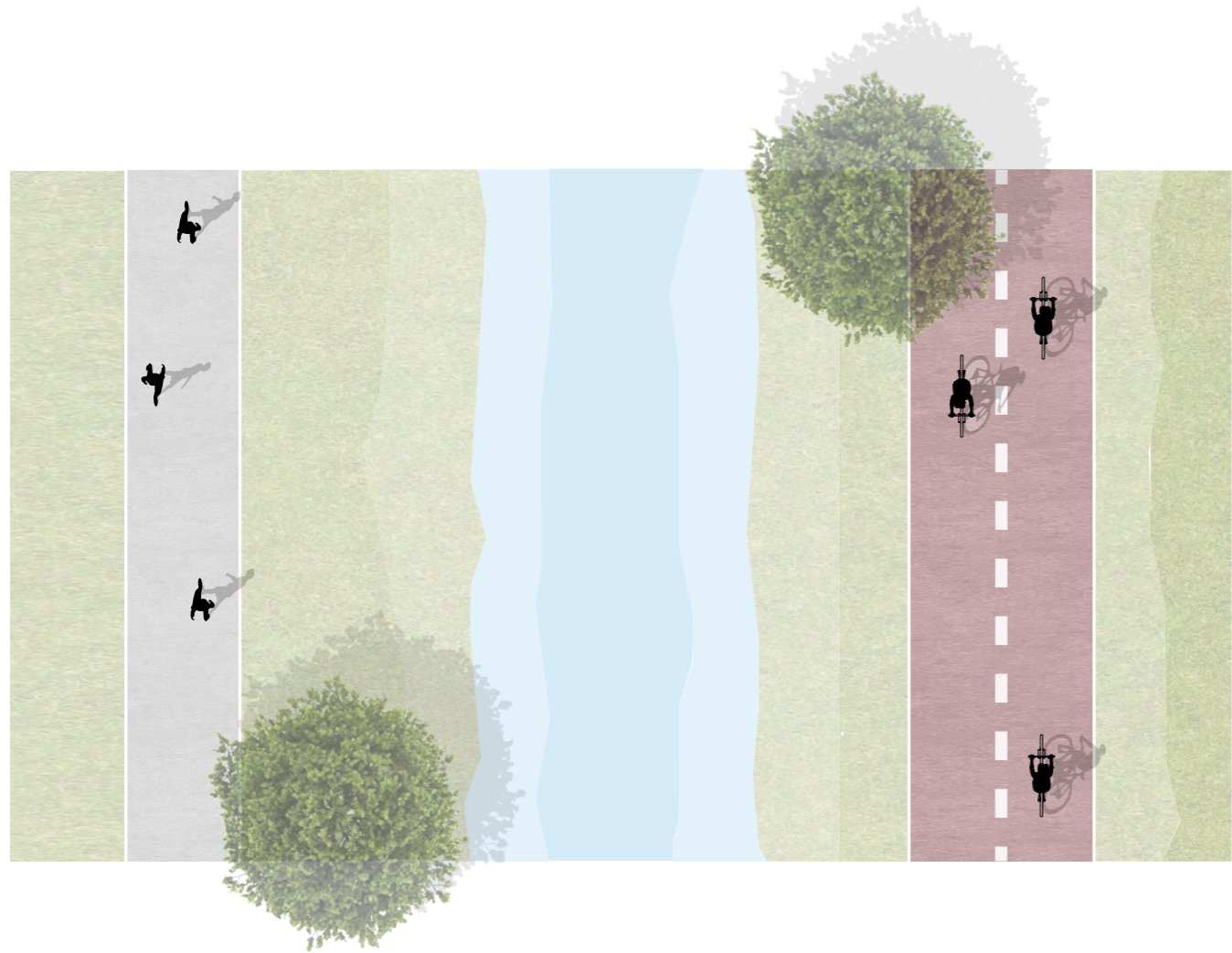
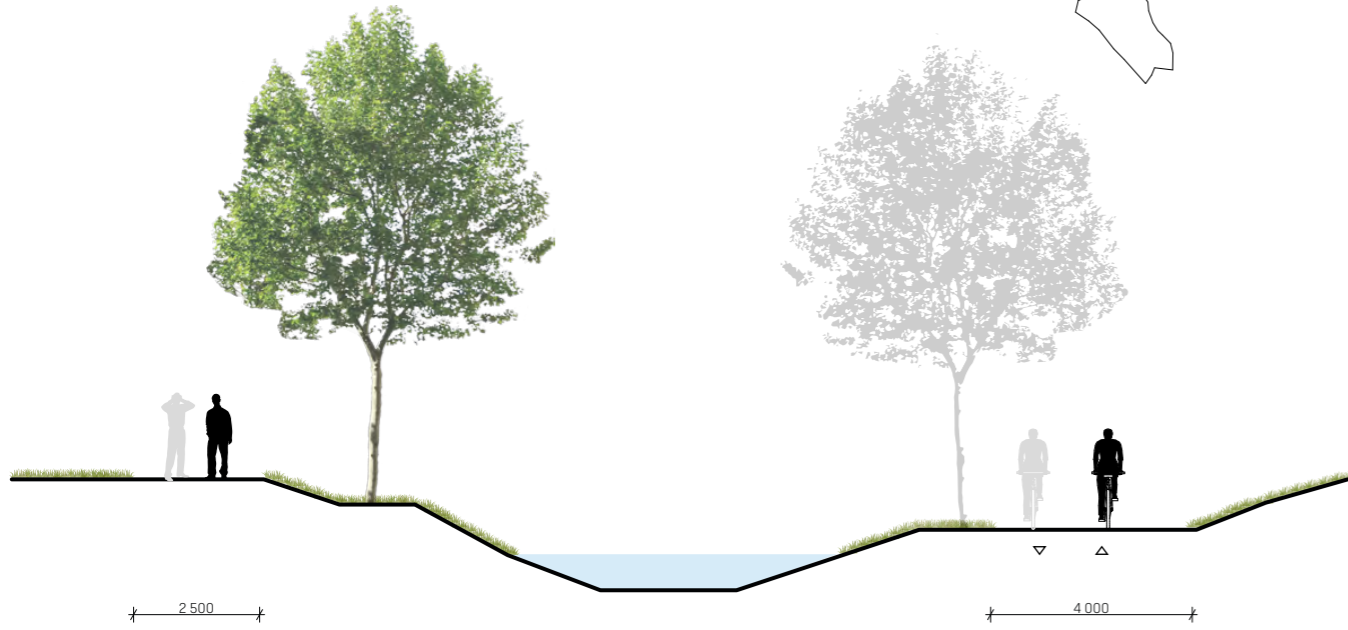
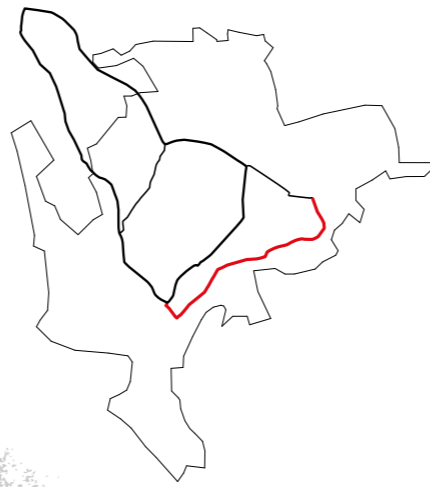
Poslední úsek hlavní trasy. Tento úsek má více krajinný charakter, proto je zde primární cyklotrasa. Využívá se zde současné asfaltové cesty, která je z obou stran ohraničena pásy stromů. Původní asfaltová silnice se transformuje z části na cyklotrasu a z části na trasu pro chodce. Z pravé strany přibývá silnice obsluhující jeden směr jízdy. Jelikož tato trasa nebývá vytížená a není primární pro motorová vozidla, je případná kolize obousměrného provozu vyřešena linií zeleně a mlatu, kam je možno z jednoho směru uhnout. Toto řešení zase vytvoří jemný přechod mezi provozem a krajinou.



Úsek spojující hlavní trasu v polovině je veden podé Cihelského a Klečkovského rybníku. Trasa je tedy z jedné strany vymezena vodním prvkem a ze strany druhé linií plotů. Profil je zde dostatečně široký, aby umožnil dostatek prostoru pro cyklotrasu i pro chodce.



Trasa je v této části vedena podél říčky Bezděčky. Cyklotrasa je navrhována pohodlně na 4 m a v rámci zeleného pásu je vedena tak, aby utvářela parkový charakter. Na cyklotrasu navazují i samostatné pruhy pro chodce táhnoucí se podél říčky nezávisle na cyklotrasu.



ASFALTOVÝ KRYT	100 mm	ASFALTOVÝ KRYT	40 mm
MECHANICKÝ ZPEVNĚNÉ KAMENIVO MZK	100 mm	ACO 11	0.35 kg/m <sup>2</sup>
ŠTĚRKODŘŤ SD 16-32	150 mm	PS-E	60 mm
HRUBÉ DRČENÉ KAMENIVO 32-64	150 mm	ACP 16+	0.60 kg/m <sup>2</sup>
UPRAVENÁ A ZHUTNĚLÁ PLÁŇ		PL-E	

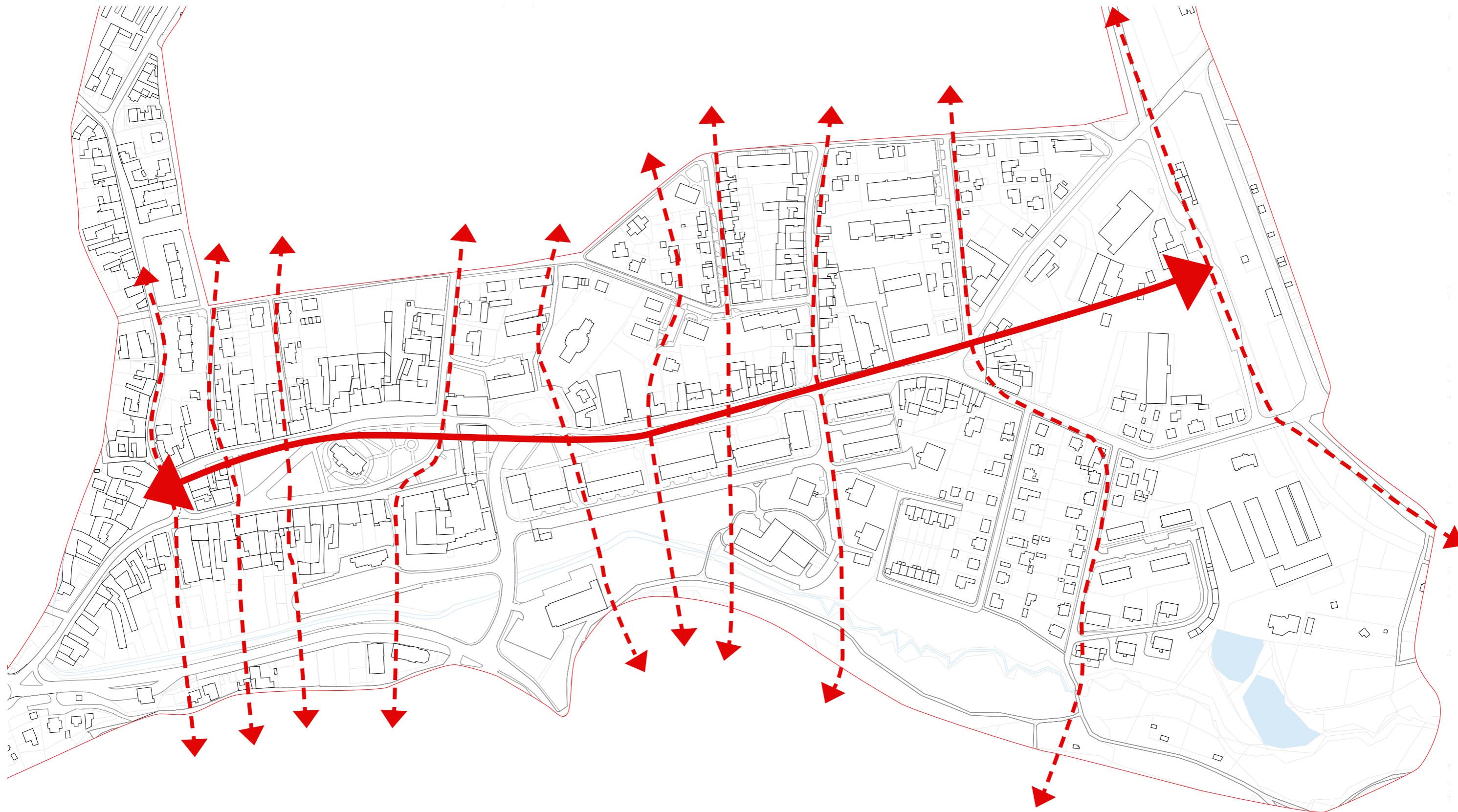


## ZNOVUOŽIVENÍ CENTRA



Detailněji řešené území vymezují v rámci nově prodloužené městské osy, která je definována novou trasou. Z jedné strany je ohraničena historickým centrem - Vratislavovým náměstím a ze strany druhé je vymezena vlakovým nádražím, kde návrh definuje centrum nové.

Vymezení území



Stěžejním principem návrhu je vytyčení a protažení hlavní městské osy, která původně začínala na Palackém náměstí a na konec Masarykovy ulice. Postupem času se osa zastavěla a její prodloužení se vytratilo.

V projektu definují počátek osy od Palackého náměstí až k Vlakovému nádraží, kde by měla pomyslně pokračovat. Vznikne tak městská proměnáda, která bude prodloužením historického centra k centru novému.

Tato hlavní osa se také propisuje do rovnoběžné osy říčky Bezděčky, je-

Vymezení osy města a průtahů

jíž průchodnost je neměně důležitá. Tato část je dále specifikována jako zelená osa města, která je v kontrastu s přírodním okolím Vysočina Arény.

Důležitým aspektem celého návrhu je prostupnost území. Jelikož stávající území je prostupné minimálně a netvoří tak tzv. body synergie. Dávám si tak za cíl, vytvořit co nejvíce prostupnou proměnádu města. Prostupnost je definována jak uliční sítí, tak i průchody, které jsou opakujícím se prvkem novoměstské zástavby.





Bourané části území

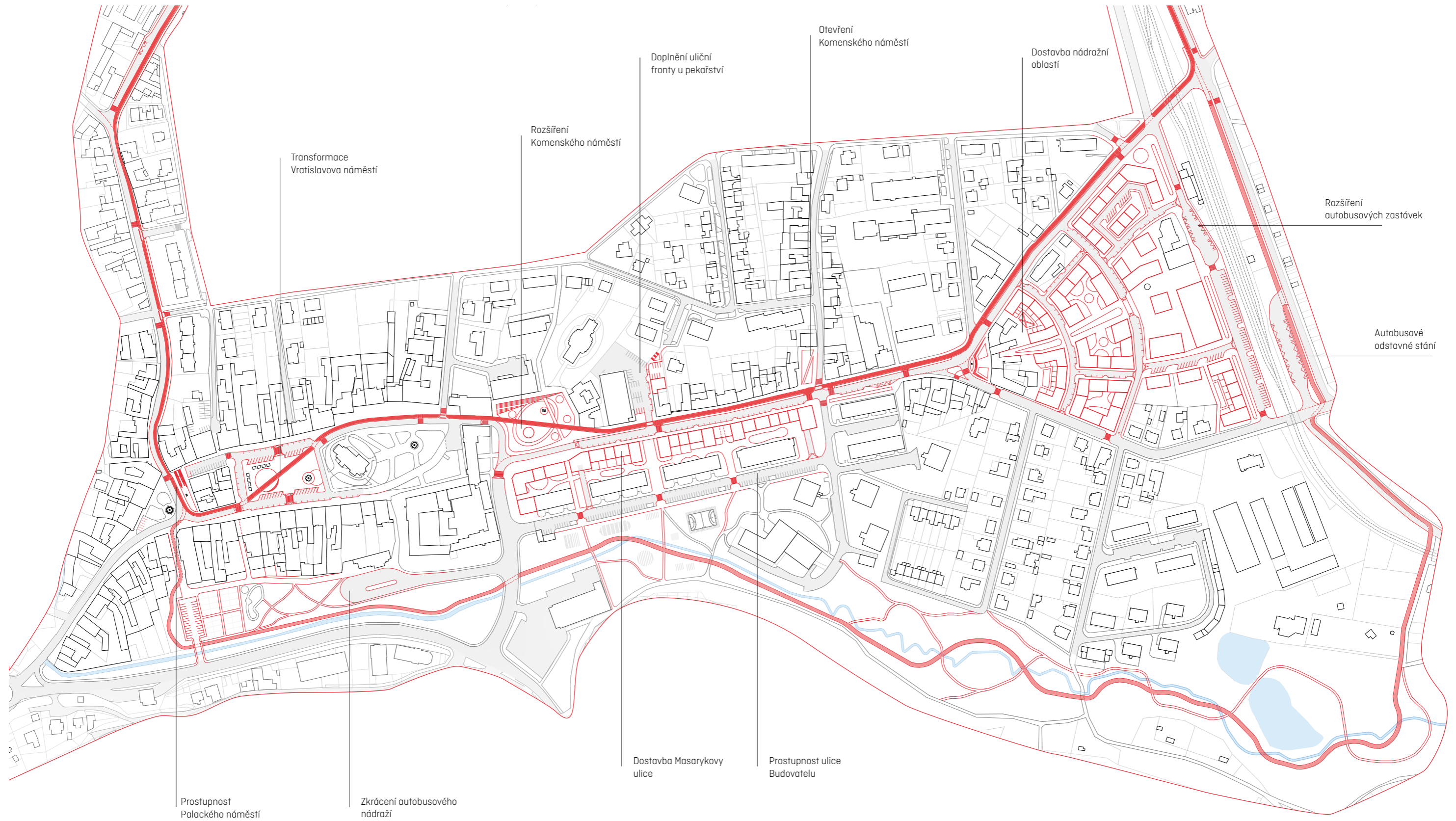
V rámci návrhu bourám nežádoucí městskou strukturu, která brání v rozvoji potenciálu daných míst. V první řadě je to dvoupatrová zástavba nacházející se mezi objekty sídliště s orientací do Masarykovy ulice. Zástavba pochází z 80. let a dodnes slouží jako místa obchodu. Dnes se zde nachází zázemí České pošty, prodejna Hyundai, Moneta Money Bank a největší stálice, která od výstavby neprošla žádnou změnou - Drogerie, Domácí potřeby a Elektro prodejna. Veškeré tyto budovy brání přirozenému průchodu mezi sídlištní zástavbou.

V návaznosti na tutou oblast také přesouvám odpočinkové stání autobusového nádraží. Současná pozice nádraží je skvělým místem pro

okamžitou dostupnost do centra města. Ovšem celý objekt je velmi rozsáhlý, proto zanechávám pouze 5 autobusových stání, které vyhovují současné autobusové cirkulaci.

Největší úpravou prochází nádražní oblast, kde bourám obchody Lidl a Kik, které jsou nevhodně umístěny vůči okolní zástavbě. Nerespektují uliční čáru, měřítko města ani podlažnost okolí. V návaznosti na tuto oblast přemisťuji současnou továrnu dřevozpracujícího průmyslu na konec města.

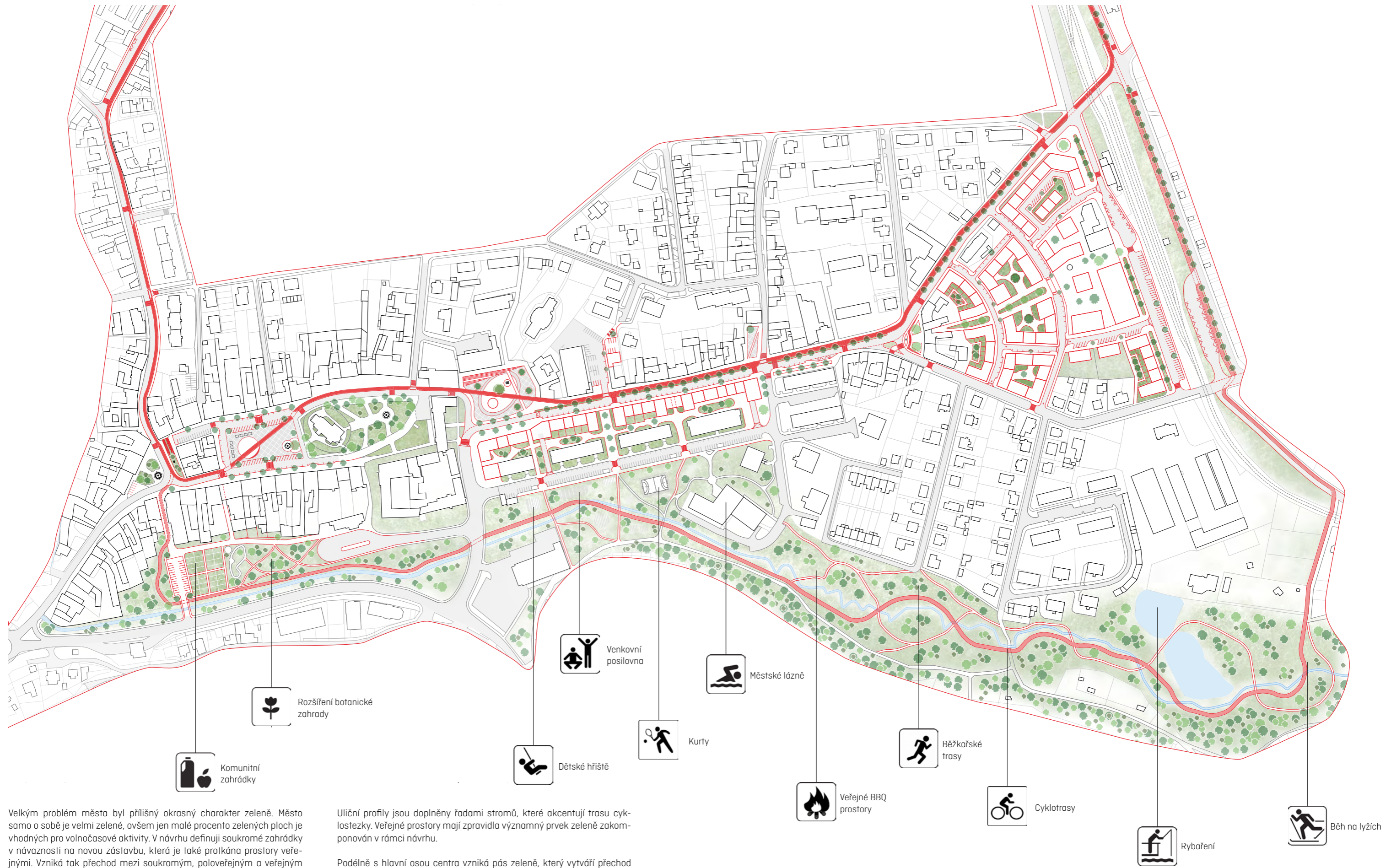




Součástí návrhu je přestavba ulic v rámci vymezení nové trasy a zhumanizování veřejných prostranství. Dostavba se týká ulice Masarykovy a doplnění zástavby definující uliční čáru vycházející jak z historické zástavby, tak ze zástavby blokové. Dále doplňují urbánní strukturu v nádražní oblasti, kde struktura definuje uliční profily a doplňuje výškovou zástavbu města.

Návrh se také týká transformace veřejných míst, které jsou dány okolní zástavbou.





Velkým problémem města byl přílišný okrasný charakter zeleně. Město samo o sobě je velmi zelené, ovšem jen malé procento zelených ploch je vhodných pro volnočasové aktivity. V návrhu definuji soukromé zahrádky v návaznosti na novou zástavbu, která je také protkána prostory veřejnými. Vzniká tak přechod mezi soukromým, poloveřejným a veřejným prostorem, který je v centru města velmi žádoucí.

Uliční profily jsou doplněny řadami stromů, které akcentují trasu cyklostezky. Veřejné prostory mají zpravidla významný prvek zeleně zakomponován v rámci návrhu.

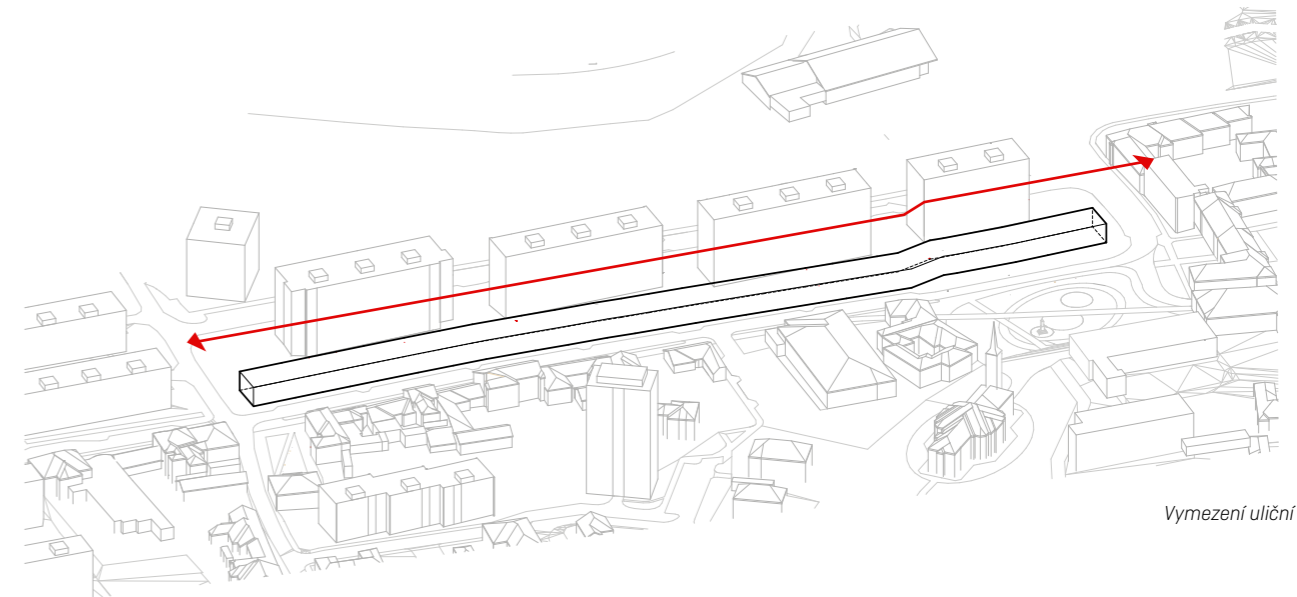
Podélně s hlavní osou centra vzniká pás zeleně, který vytváří přechod mezi městským centrem a rodinnou a chatovou zástavbou na okraji města. V rámci zelené osy definuji funkční plochy, které zkvalitňují a zaktivňují navrhovaný prostor.



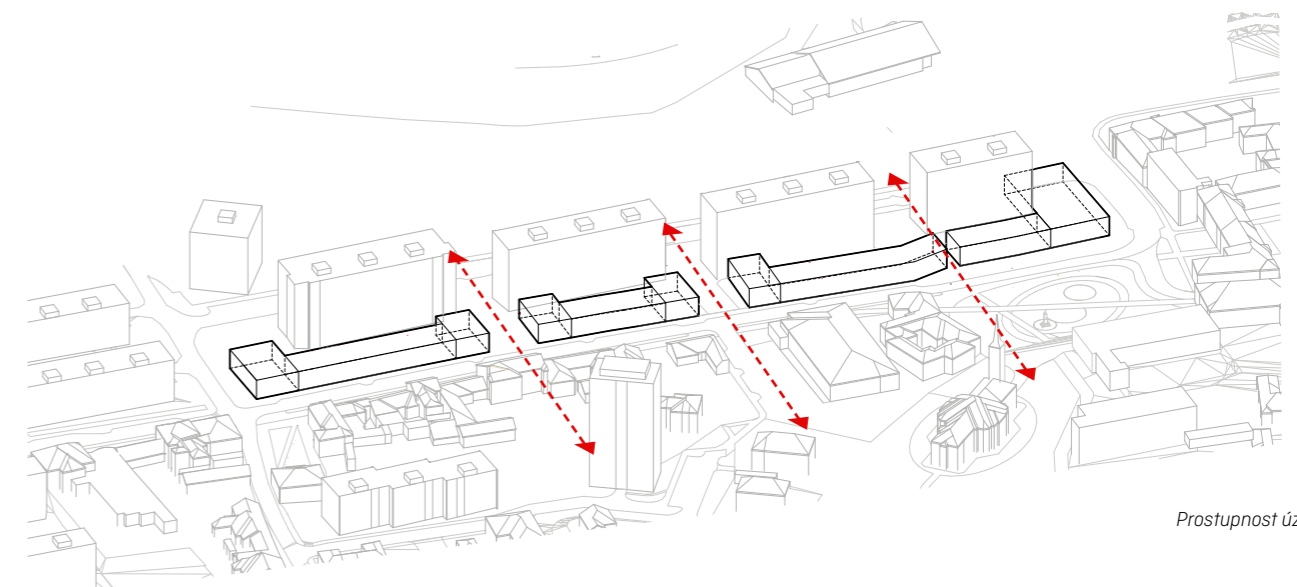




## URBÁNNÍ STRUKTURA



Vymezení uliční linie



Prostupnost území

## DOPLNĚNÍ MASARYKOVY ULICE

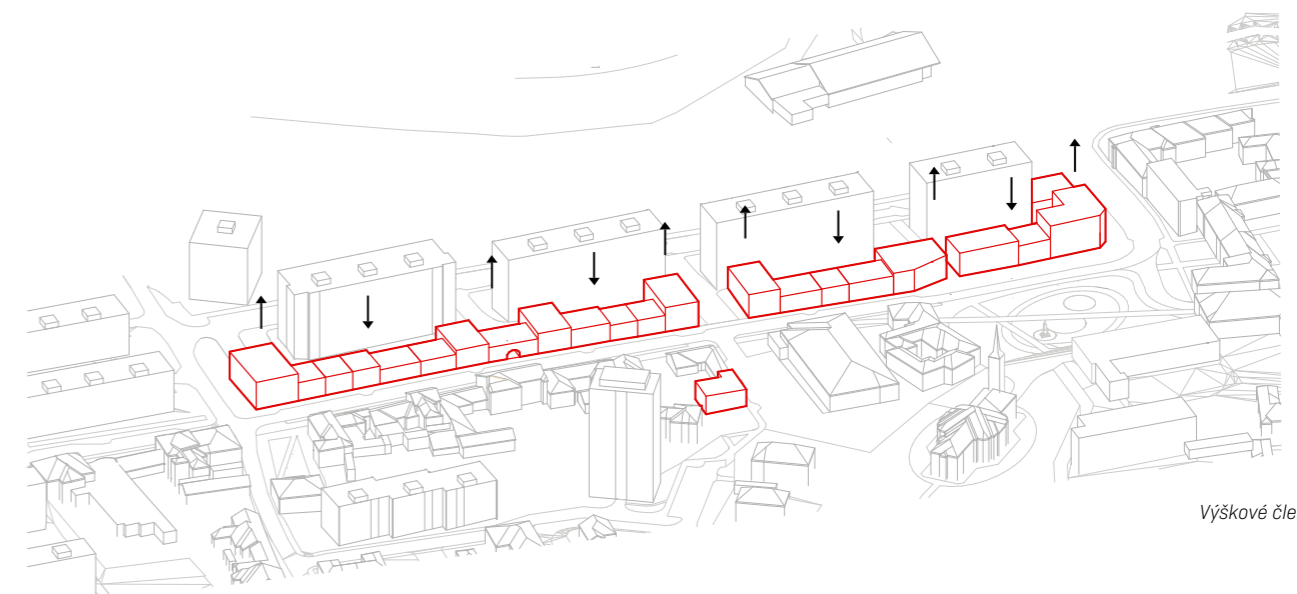
Doplnění uliční linie Masarykovy ulice vychází z linie původní historické zástavby, která byla v 80. letech vybourána na úkor sídliště. Bylo to z důvodu nedostatku bydlení a z nedostatečné šířky Masarykovy ulice, která nevyhovovala rozmachu automobilové dopravy. Do dnešní doby je ovšem linie ulice definována rozlehlou parkovací plochou obsluhující převážnou část městských návštěvníků.

Ze schématu je patrné dodržení rovné uliční linie, která je dělena prostupy v rámci sídliště. Tyto prostupy jsou dále vymezeny podélnými domy naznačující blokovou zástavbu, které doplňují uliční profil a uvnitř zástavby vytváří poloveřejný prostor.

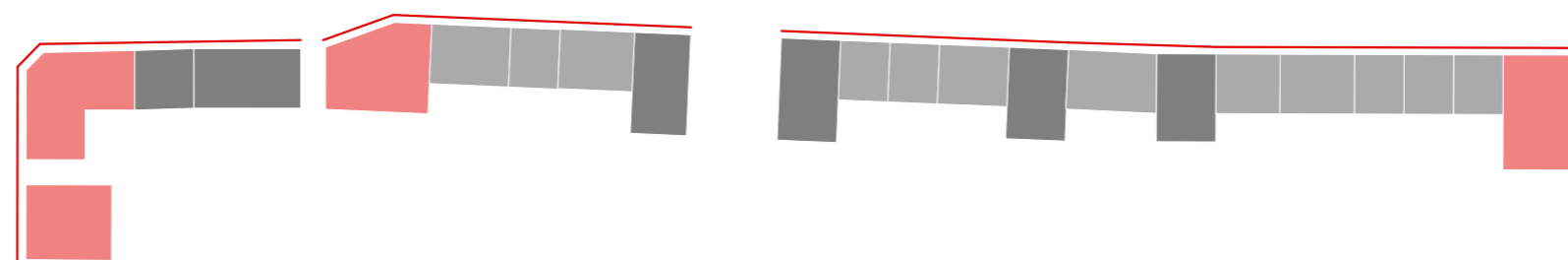
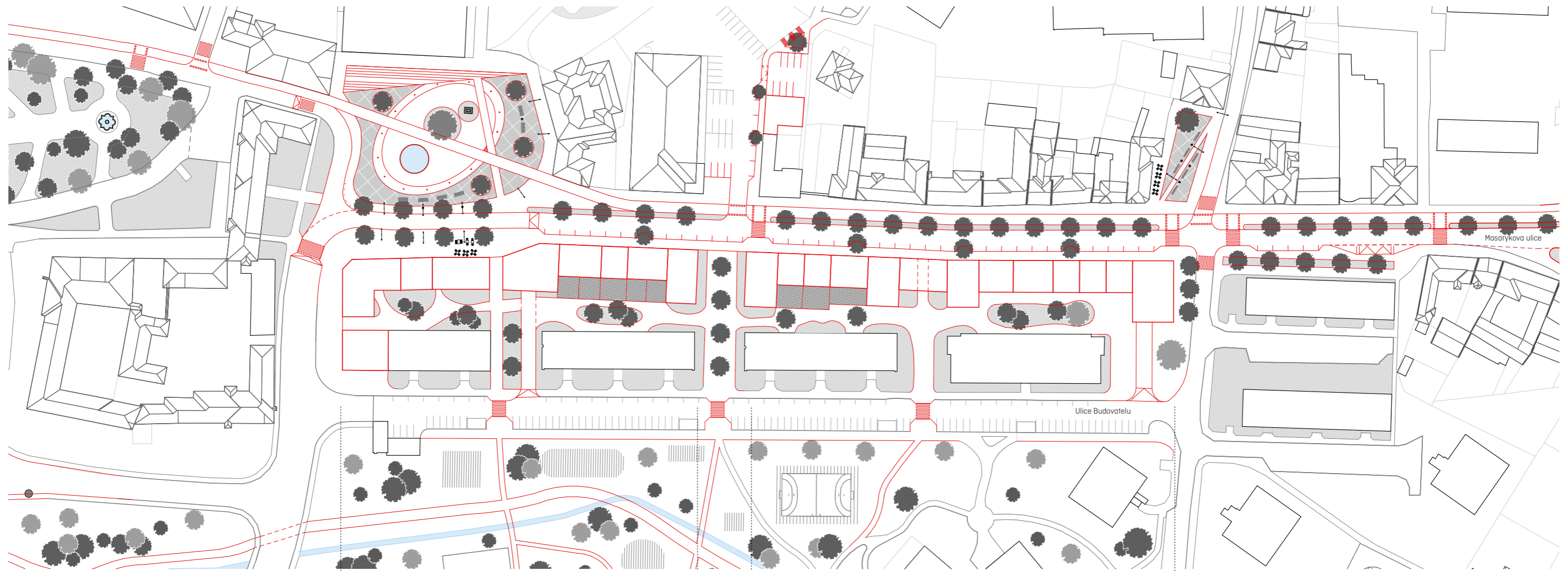
Struktura rekonstruuje protilehlou strukturu, která má zpravidla 1-3 podlaží. V návaznosti na sídliště a přilehlý zámek je podlažnost na nové straně v určitých místech vyšší. Pouze ale tak, aby nenarušovala okolní domy.

V rámci struktury je vytyčeno několik domů majících funkci čistě občanské vybavenosti, které mají nahrazovat původní bourané prvky. Zbytek zástavby je navrhován jako polyfunkční domy, u kterých se počítá s aktivním parterem po celé délce ulice tak, aby doplňovala koncept městské promenády. Uliční profil počítá s parkováním podél ulice, který je dostačující pro návštěvníky města. Parkování pro obyvatele nové zástavby bude řešeno podzemním parkováním či sníženým patrem.

Profil mezi novou zástavbou a sídlištěm je navrhován jako poloveřejný prostor, který je zcela průchozí a nová zástavba je v některých místech členěna soukromými zahrádkami.



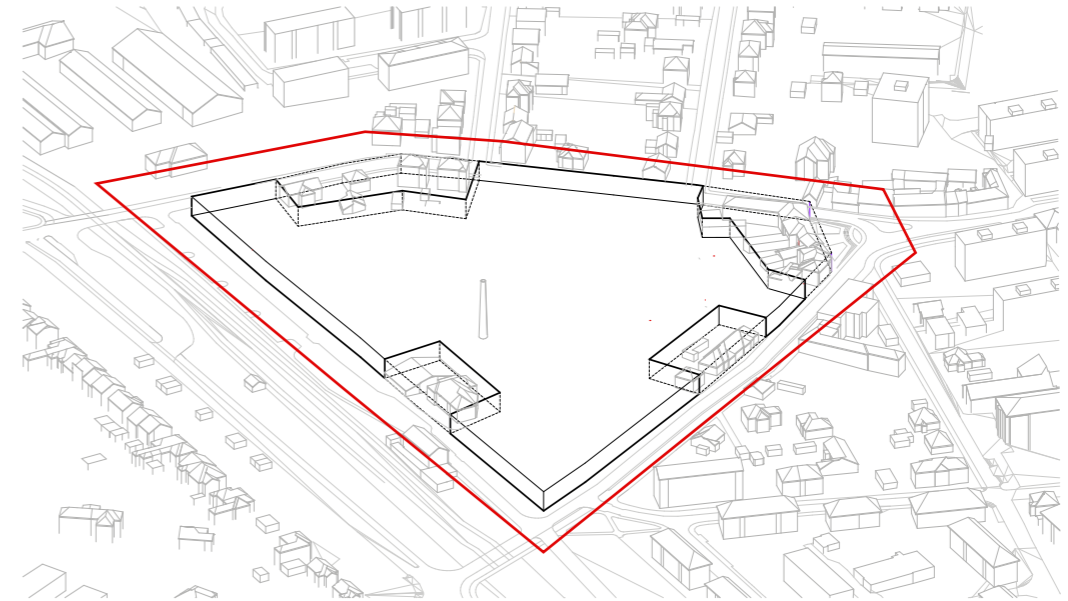
Výškové členění



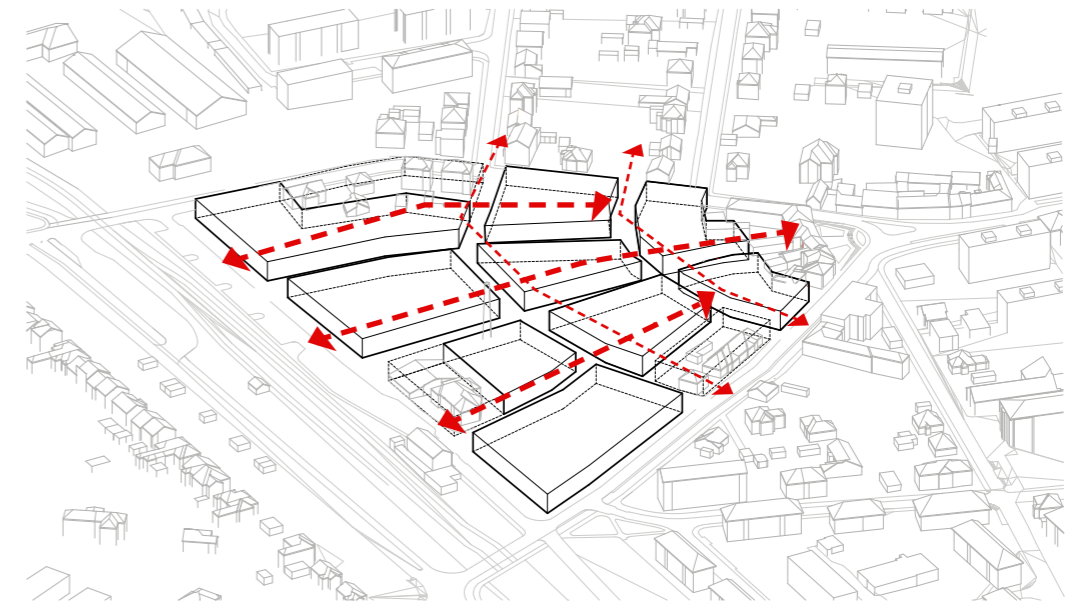
- Občanská vybavenost
- Polyfunkční zástavba
- Polyfunkční zástavba (bydlení + aktivní parter)
- Bydlení
- Aktivní parter



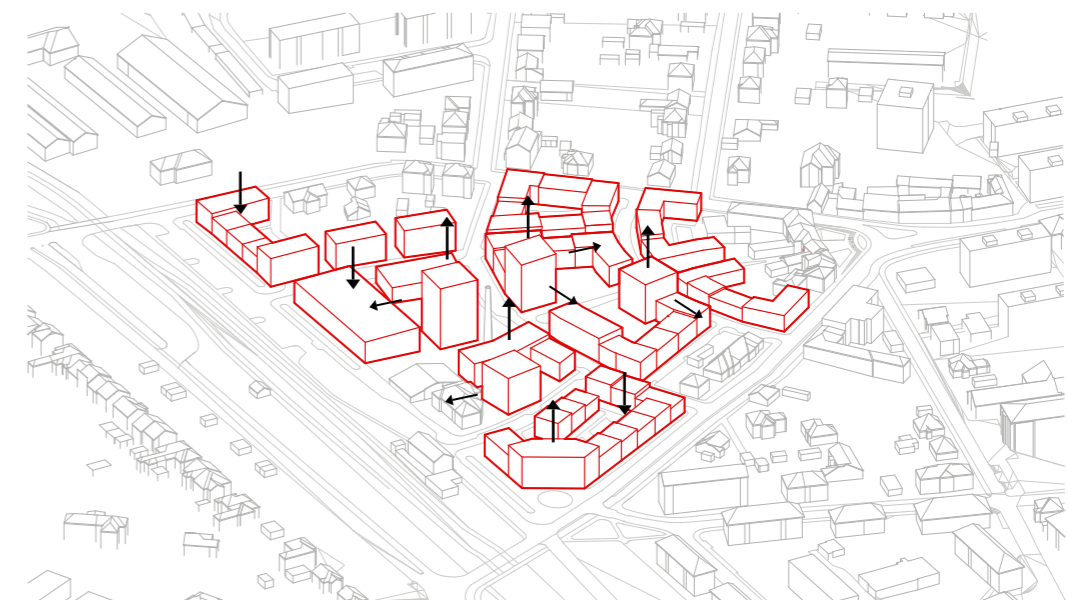




Vymezení uliční linie



Dělení na blokovou strukturu



Výškové členění

## OBLAST NÁDRAŽÍ

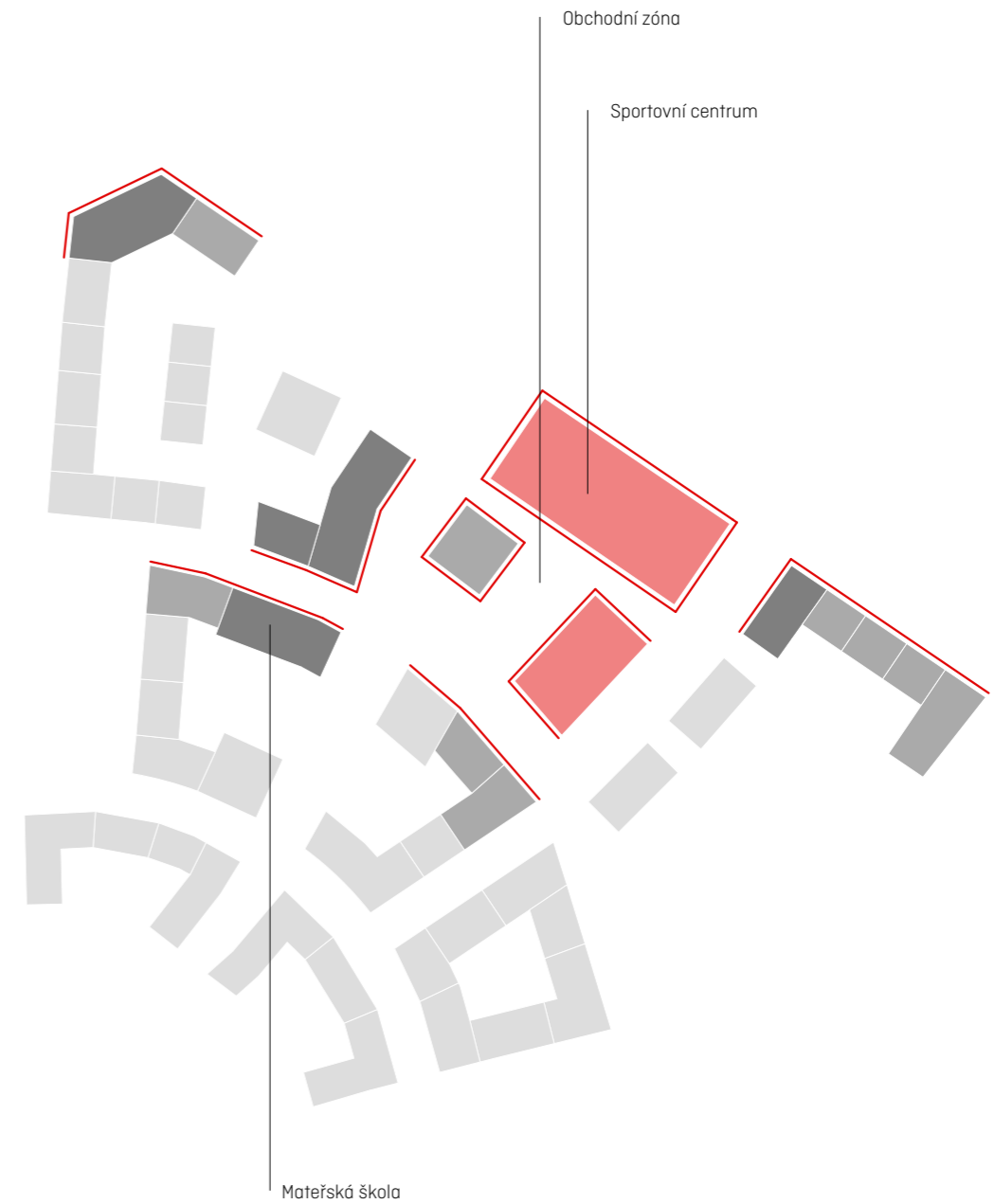
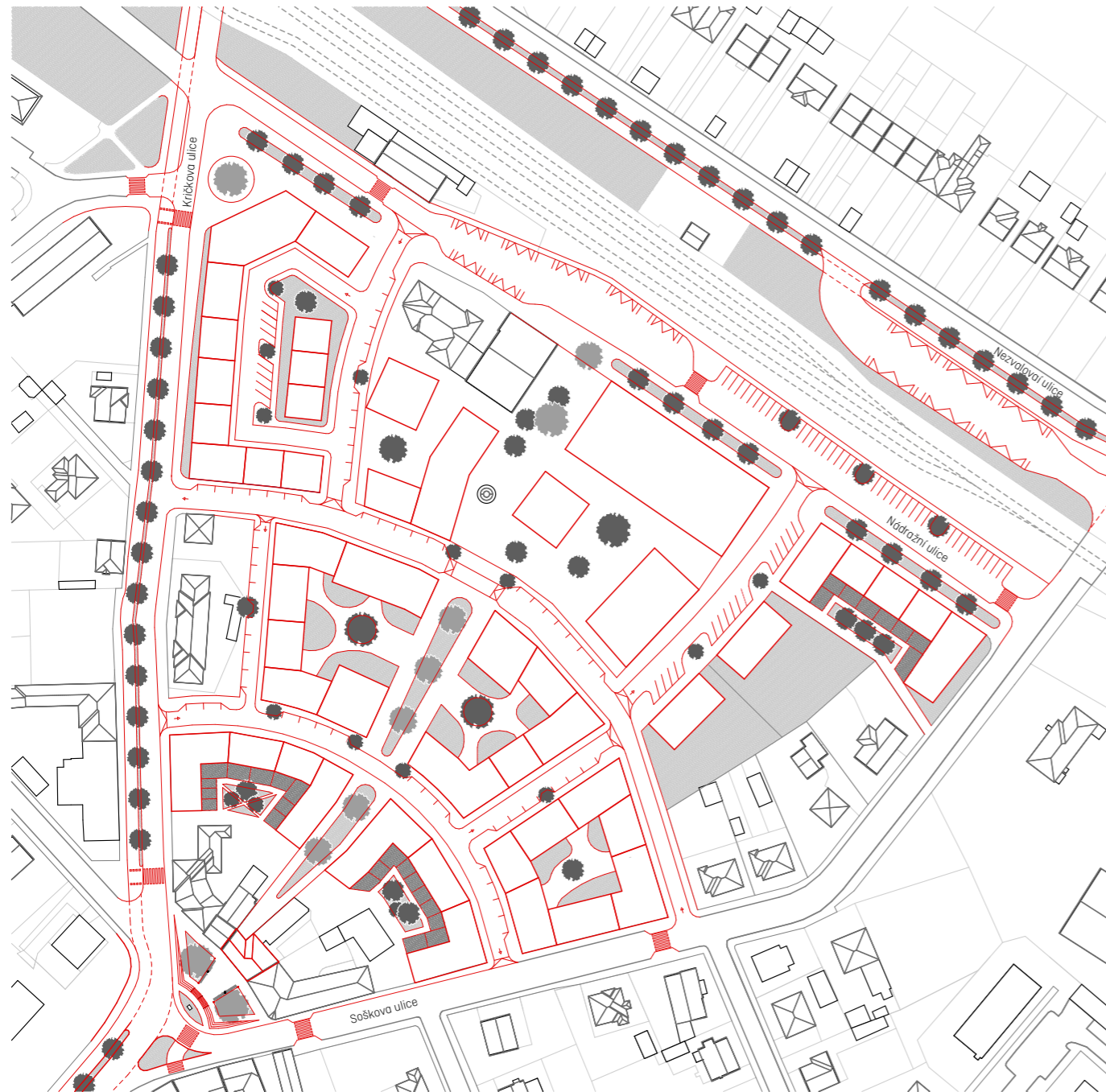
Oblast nádraží je charakteristická náročným vstupem z Masarykovy ulice. Aby bylo možné zachovat hlavní městskou osu směrem k nádraží, bylo nutné vytvořit průchod v jednom ze stávajících domů. Celá struktura je navrhována tak, aby vytvořila ucelenou oblast, která definuje přilehlé ulice. Prostupnost celé oblasti je navržena v souladu se stávající uliční sítí a pro motorovou dopravu zde navrhují jednosměrný provoz, který je v rámci struktury cirkulační. Ulice jsou navrhovány jako zklidněné s parkováním podél jedné strany ulice. Druhá strana ulice počítá s cyklo pruhem.

Směrem od Masarykovy ulice nízkého charakteru zástavba výškově eskaluje směrem k nádraží a do středu nové struktury. Celková výška nepřesahuje 30 m. Výška také reaguje na funkční uspořádání zástavby, kdy zástavba od Masarykovy ulice je navrhována pro bydlení a zástavba u nádraží je občanského charakteru, kde je zástavba tvořena soliterními stavbami tvořící místo nového centra. Počítá se zde s novým sportovním centrem, nákupní zónou a novými kancelářskými plochami. Velké pro-

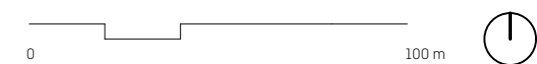
cento zástavby je určeno pro bydlení z důvodu minimalizace rozšiřování intravilánu města a využívání nevyužitých ploch uvnitř města. Design reprezentuje hustější blokovou zástavbu, která je v současné zástavbě města minimální. Ovšem v centru města je žádoucí a reaguje na historickou zástavbu pevnou uliční linií.

Individuální parkování je řešeno v rámci vnitrobloku a podélně v nových ulicích. Pro nové centrum se počítá s příčným parkováním v Nádražní ulici a přidáním parkovacího podlaží ve sportovním centru.

Zeleň je zde navrhována jako společná pro obyvatele bloků. V místech, kde se počítá s čistě bytovou funkcí jsou navrženy soukromé zahrádky. Středem celé oblasti probíhá pás zeleně a stromů jako protažení městské promenády a dobíhá až k okraji nádraží.



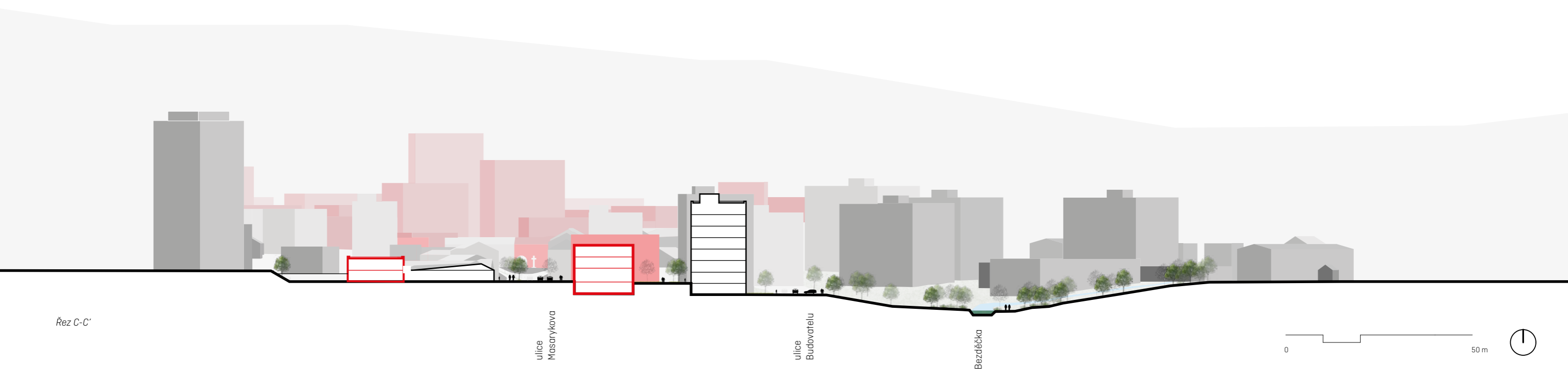
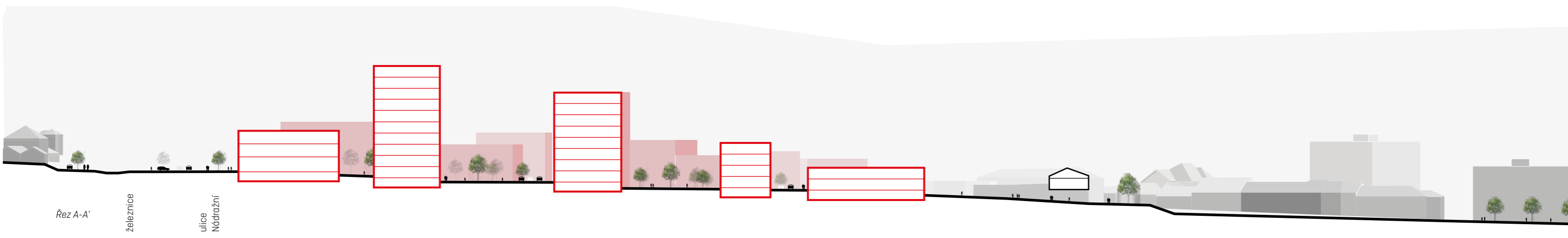
- Občanská vybavenost
- Polyfunkční zástavba
- Polyfunkční zástavba (bydlení + aktivní parter)
- Bydlení
- Aktivní parter

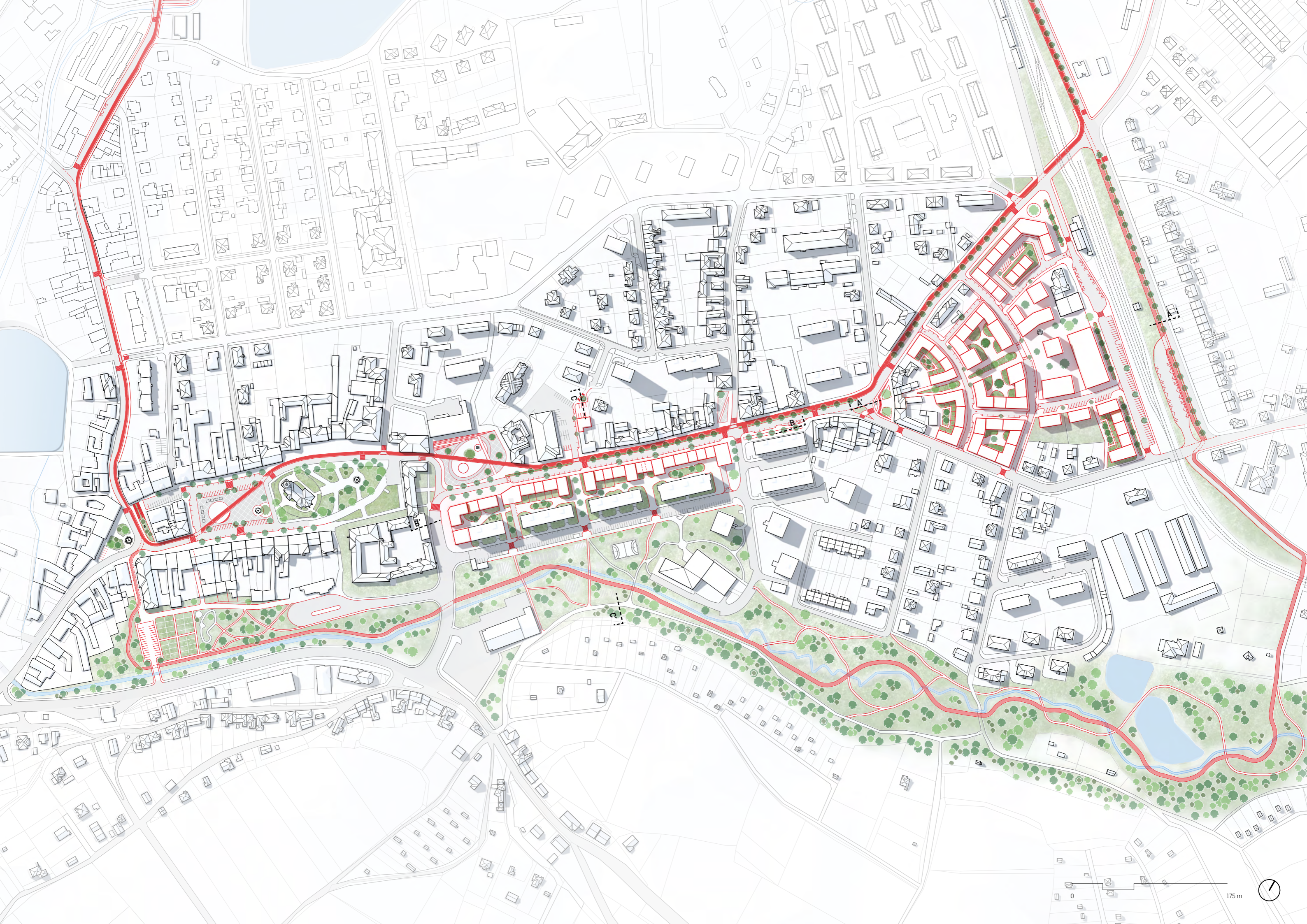




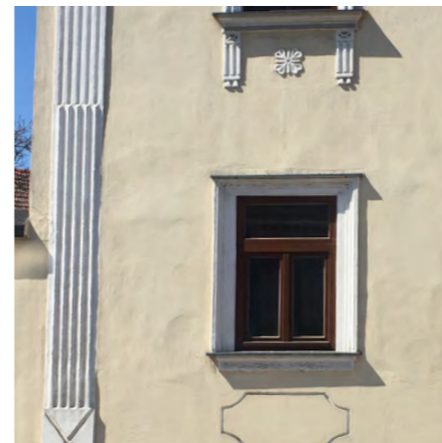
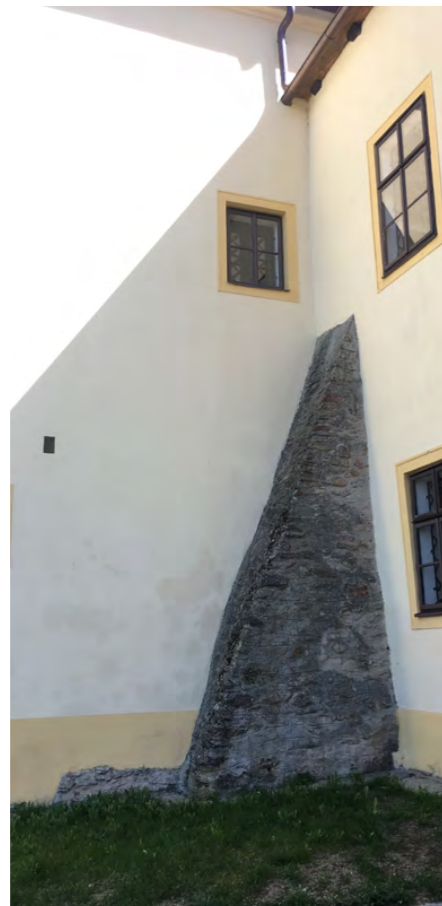
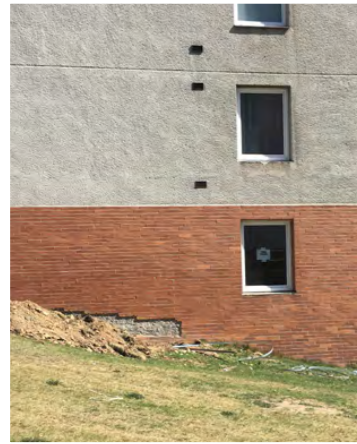








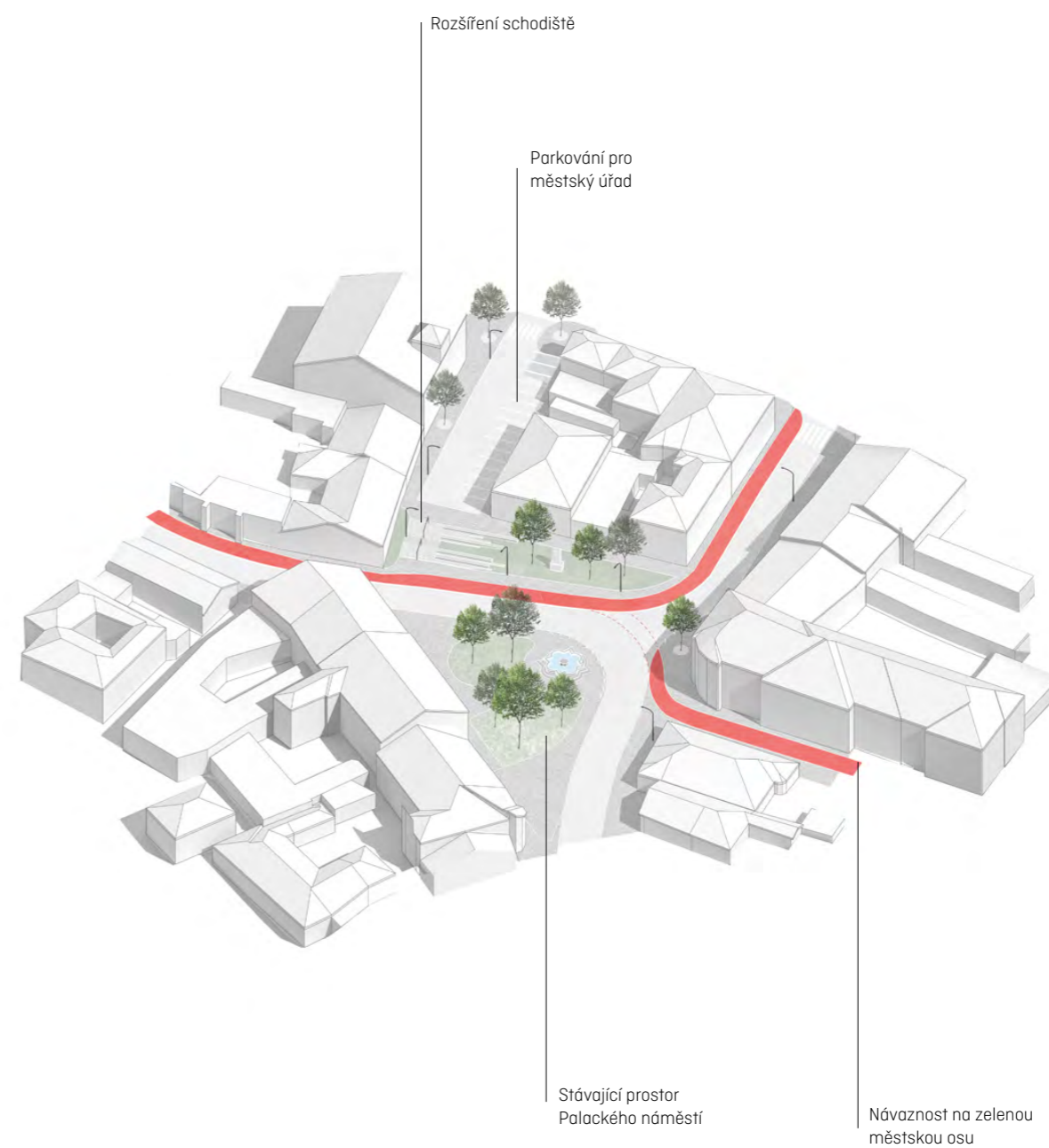
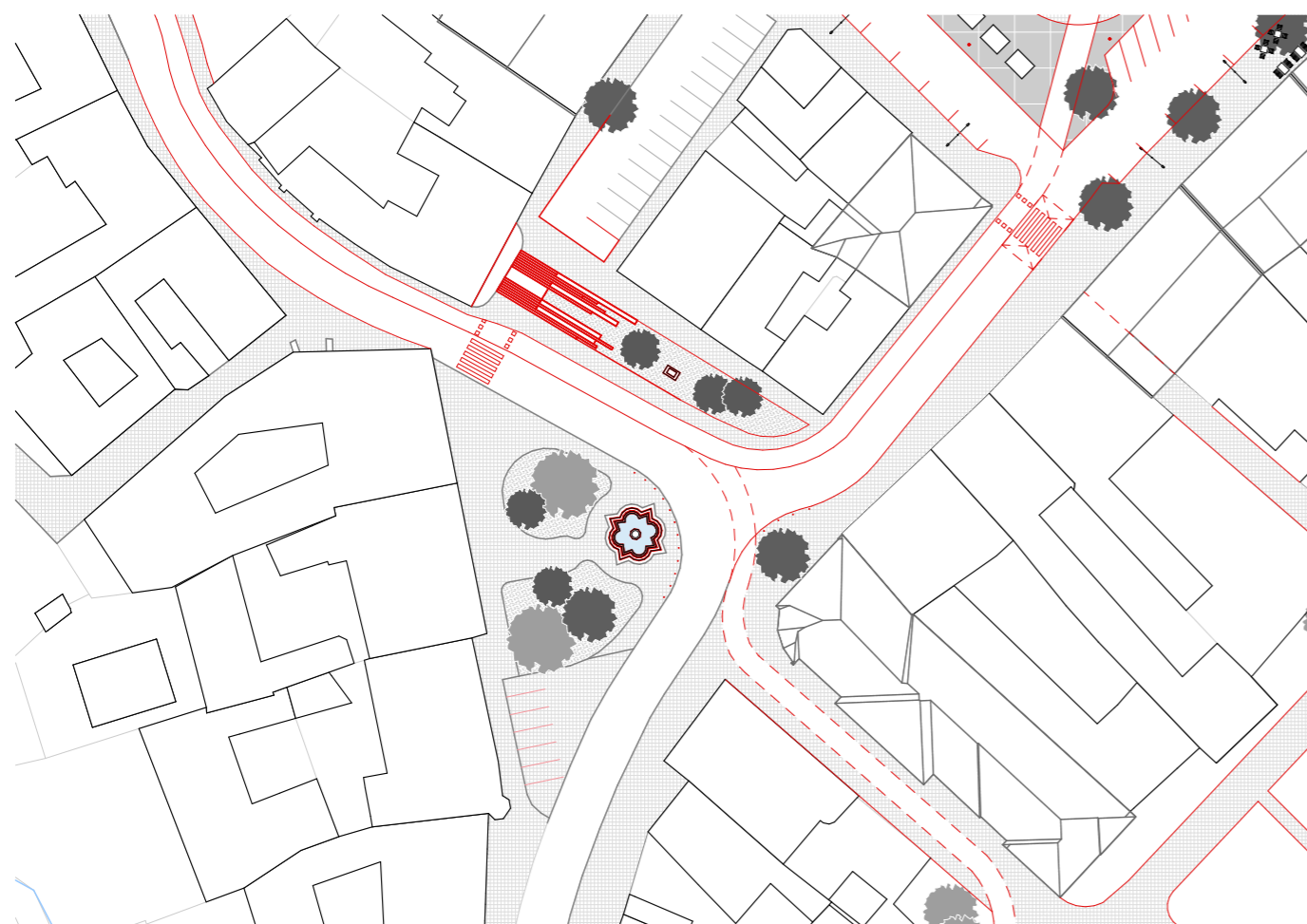
## VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ



## PALACKÉHO NÁMĚSTÍ

Palackého náměstí se dnes dá definovat jako průjezdný prostor vymezený dopravním tahem. Jeho pojmenování skýtá slovo náměstí, ovšem charakterově je to uzavřený prostor, který princip náměstí postrádá.

Prostor sám o sobě nechci definovat jako náměstí, jelikož už navazuje na Vratislavovo náměstí, jehož bývalo v historii součástí. Je ale významným uzlem jak dopravní průjezdnosti, tak nově navrhované cyklistické trasy. V návrhu se zabývám dostupností místa pěší dopravou, která je v současnosti velmi zanedbaná. Rozšiřuji proto chodník táhnoucí se podél trasy a navrhuji nové dostatečně široké schodiště zajišťující přímé napojení na Vratislavovo náměstí. Schodiště je široké 6 metrů a přechází do schodiště pobytového, které se následně ztrácí do travnatého svahu. Cílem bylo vytvořit funkční a okrasné schodiště plynule přecházejícího do krajiny.







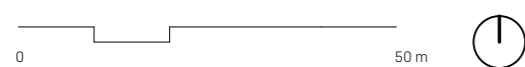
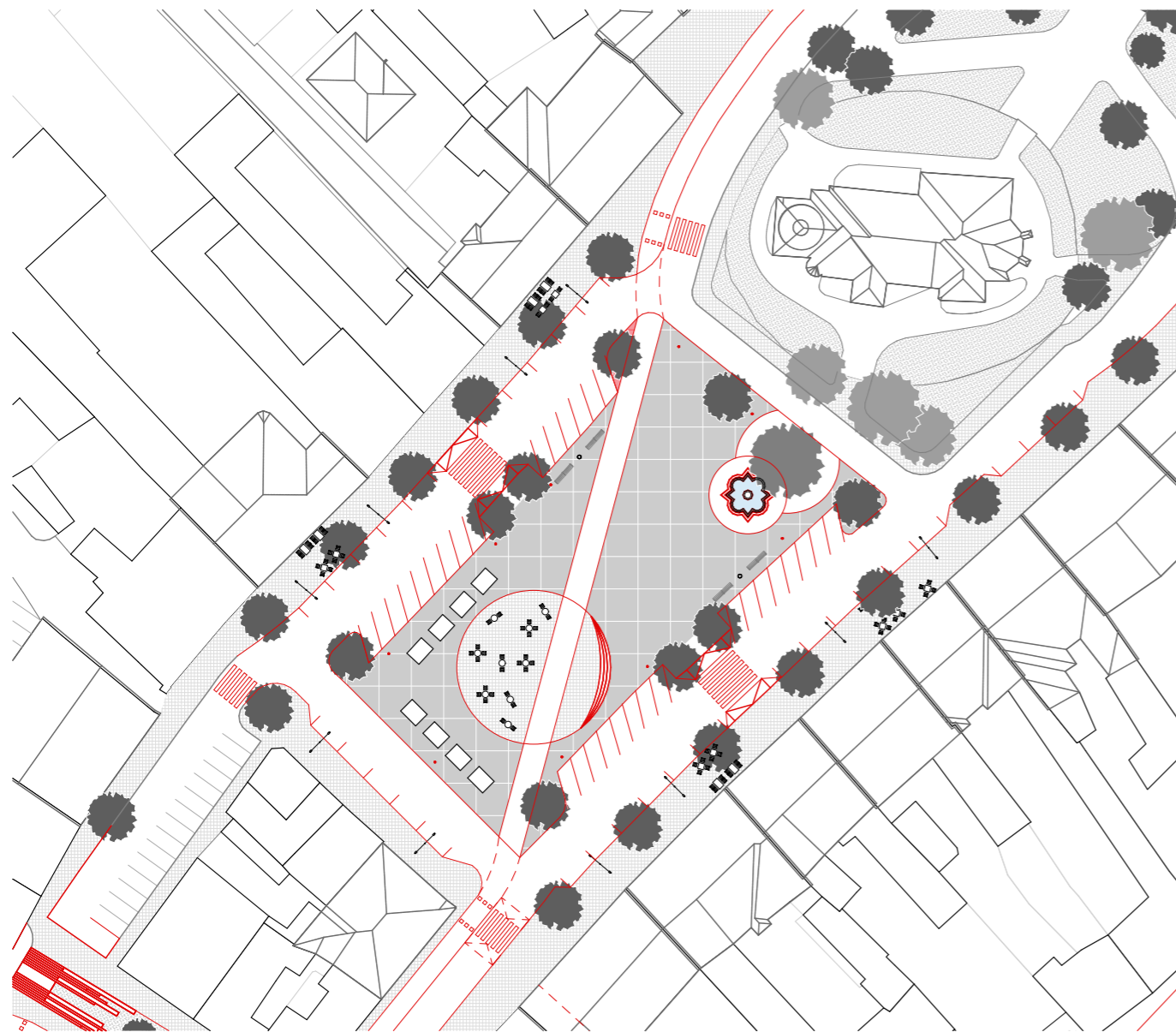


## VRATISLAVOVO NÁMĚSTÍ

Návrh Vratislavova náměstí redukuje diagonální dopravní pruh a omezuje průjezdnost na jednosměrný provoz vymezený obvodem náměstí. Původní obousměrné šikmé parkování redukuje z jedné strany na parkování podélné a rošiřují prostory chodníků u uličních linií na 6,5 m. Diagonální průjezdnost náměstí zachovávám formou cyklotrasy pokračující směrem od Palackého náměstí a vytvářející cestu okolo katolického kostela sv. Kunhuty.

Charakter náměstí je zachován jako shromažďující, kdy na spodní polovině je vymezen prostor pro každotýdenní trhy a druhá polovina je otevřená. Ukončená pouze současnou kašnou a vysokým smrkem, který je každoročně zdoben vánočními světly. Prostor je velkoryse otevřen z toho důvodu, aby se v případě potřeby mohl transformovat na velké shromaždiště s pódium na hraně náměstí, které zde bývá dočasně z budováno v rámci biatlonu a dalších eventů.

Materiálově je náměstí řešeno žulovou dlažbou se čtvercovým rastrovým vycházející ze současné situace. V kontrastu k dlažbě jsou materiálově odlišeny kruhy vymezující významné prvky jako kašnu a strom, a definující prostor pro trhy a počáteční linie případného pódia.







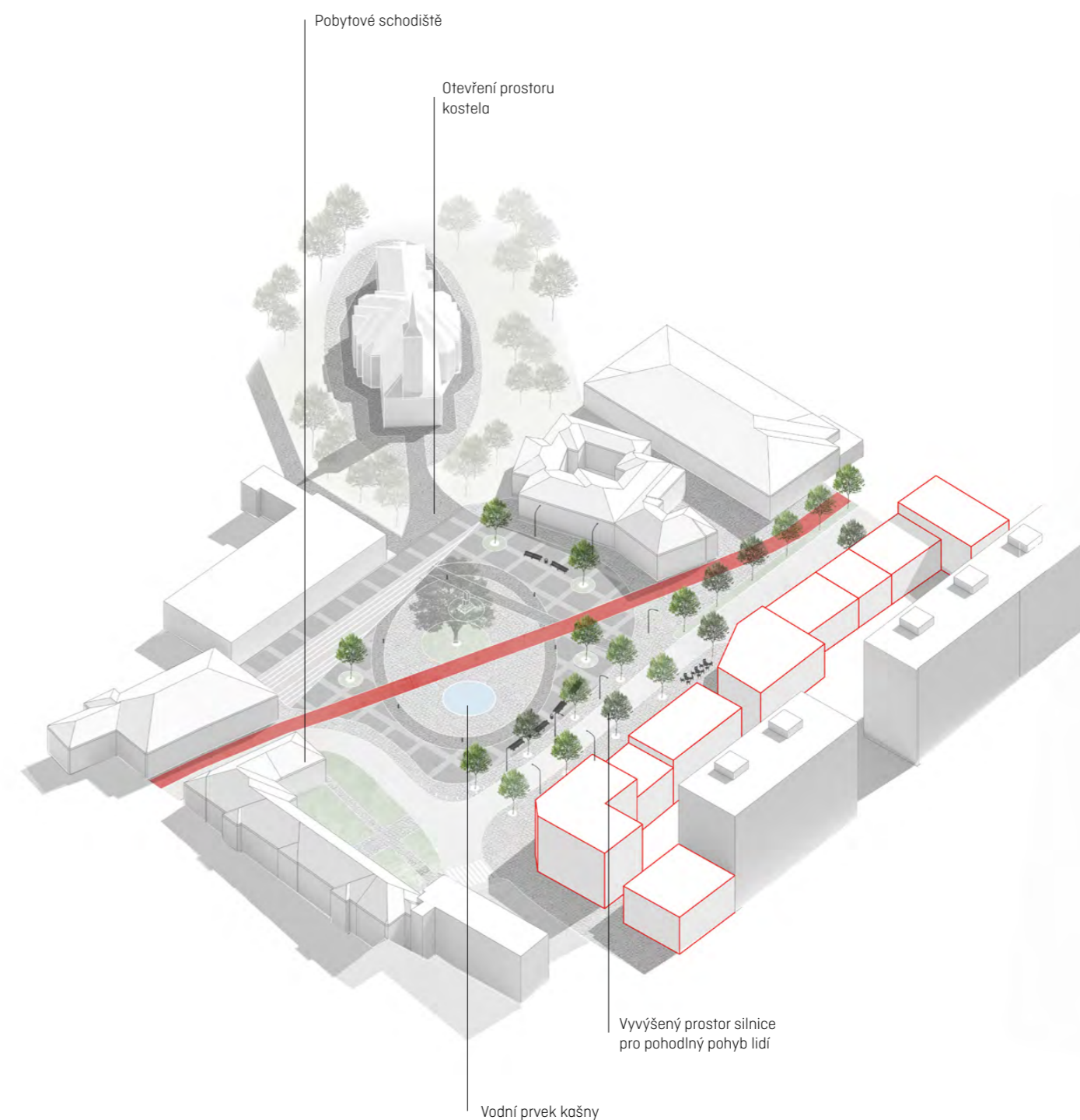
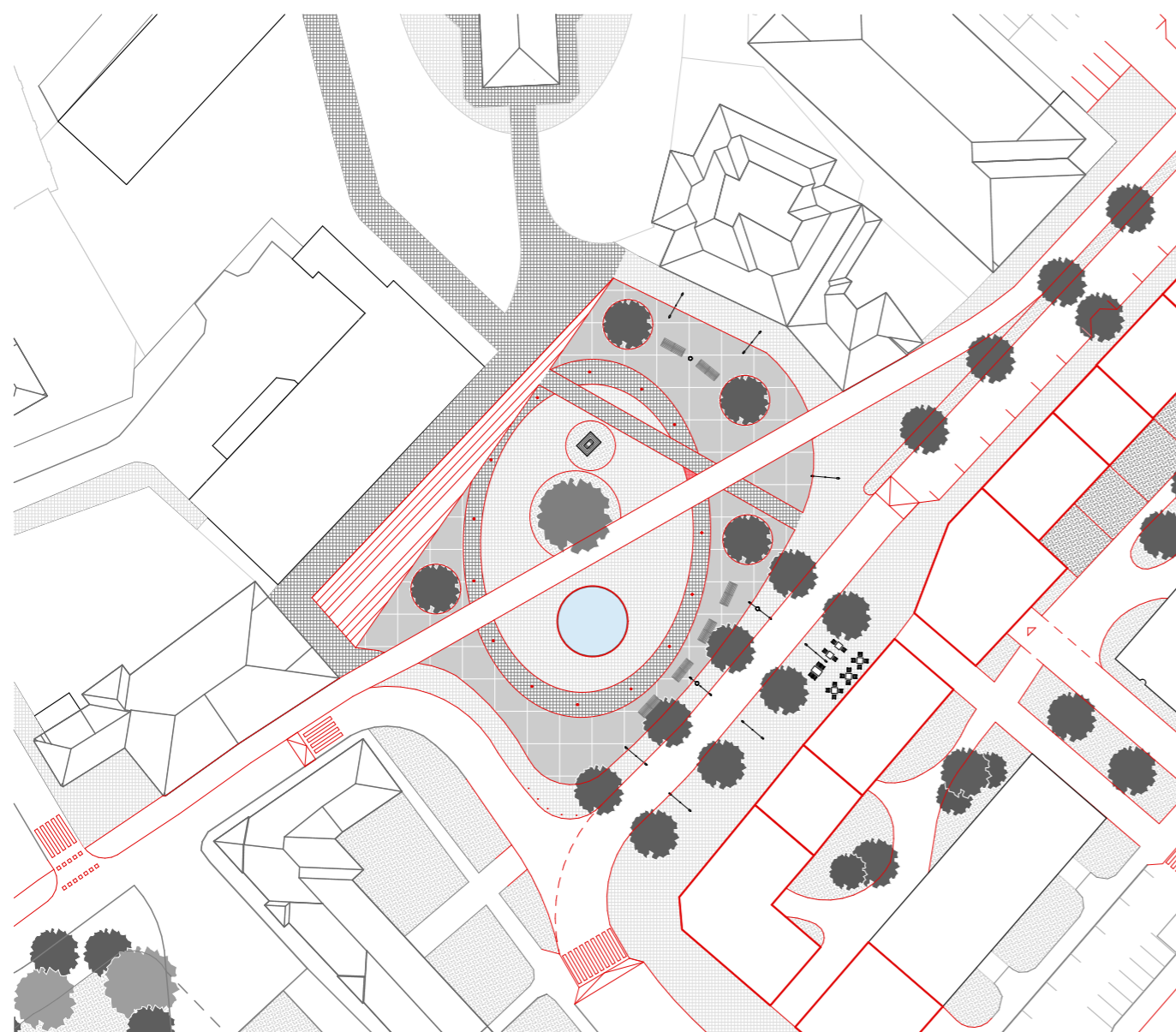
## KOMENSKÉHO NÁMĚSTÍ

Komenského náměstí prošlo největší transformací. Místo zeleného pruhu navrhují prostorné náměstí, které je vymezeno stávající a novou zástavbou. Ve středu náměstí je ponechána současná lípa a hrana náměstí je definována přízemní kašnou. Vodní prvek navrhují jako reakci na původní městský rybník ve středu komenského náměstí, který byl zrušen při výstavbě evangelického kostela v 19. století. Návrh nového vodního prvku je také podpořen přítomností stávajících kašen na Vratislavově a Palackého náměstí.

Výškový rozdíl je překonán schodištěm reagujícím na linii obchodního centra, které dále volně navazuje na nově otevřený vstup do evangelického kostela. Celé náměstí je diagonálně protnuto navrhovanou cyklotrasou.

Celá plocha náměstí je řešena žulovou dlažbou ve světle šedém a tmavě šedem odstínu. Střed náměstí je řešen podobně jako Vratislavovo náměstí se čtvercovým rastroem. Elipsa je řešena materiálovým rozdělením a vymezuje vstup na náměstí a směr orientace k zámku.

Automobilový pruh je v úseku náměstí zklidněn a vyvýšen do úrovně náměstí.



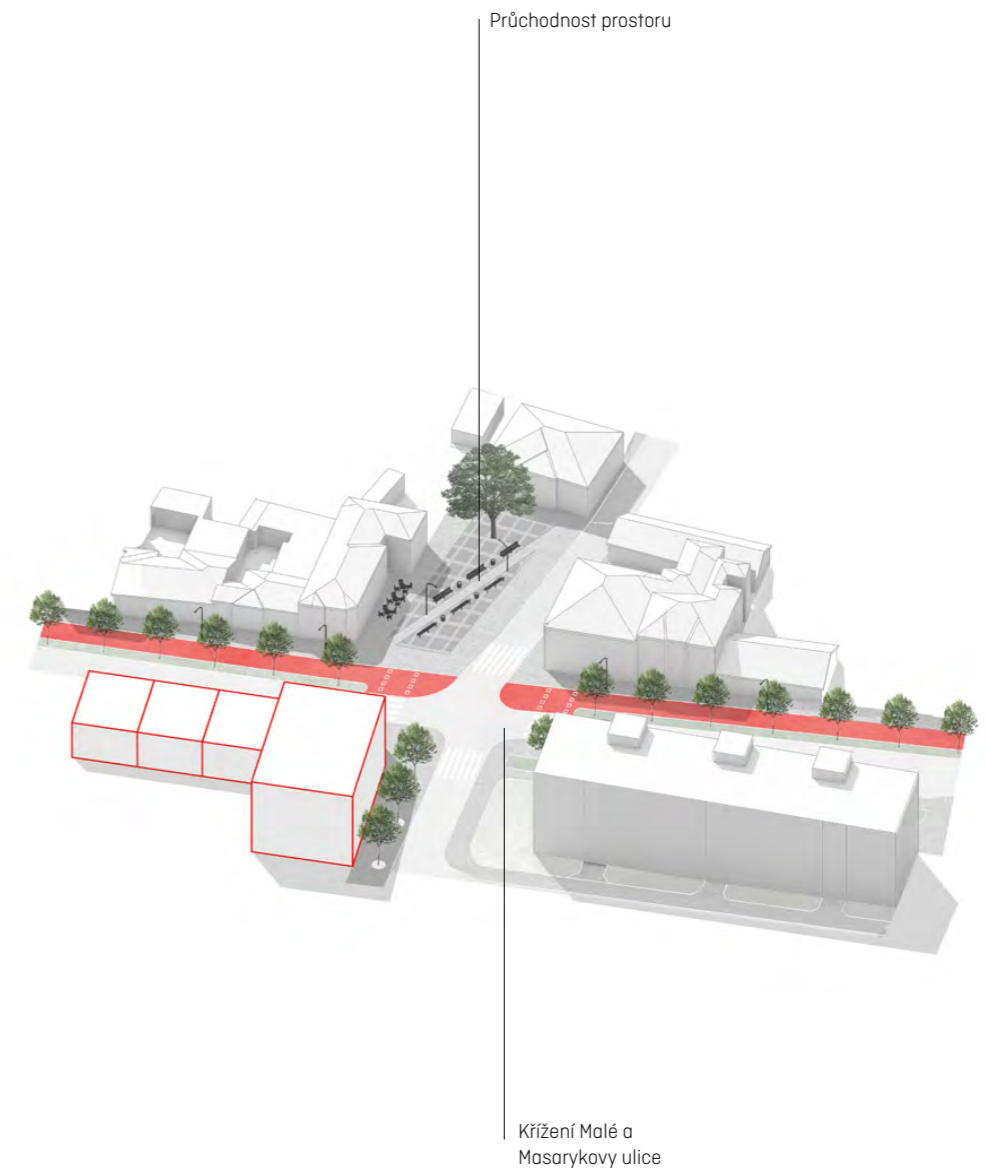
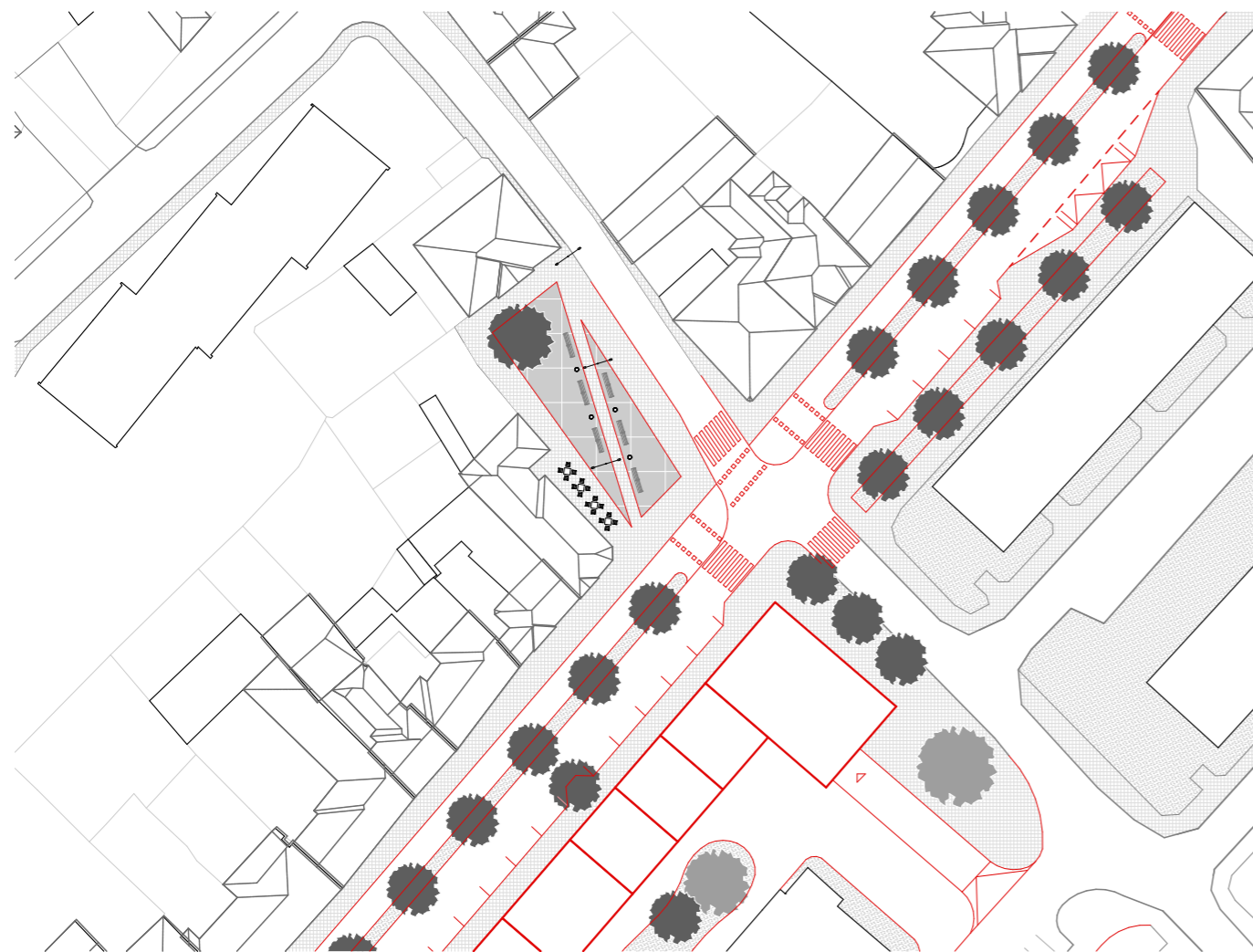




## MALÉ NÁMĚSTÍ

Malé náměstí je navrhováno jako záliv v rámci promenády. Nachází se na křížení ulic Malá a Masarykova, kde vzniká křižovatka spojující současnou a novou zástavbu. Hmotově je vymezeno především stávající zástavbou, jeho jižní hrana je dotvořena nově navrženou hmotou v ulici Masarykova.

Charakterově je navrhováno jako pobytové náměstí s možností rozšíření aktivního parteru do jeho prostoru. Materiálově je řešen světle šedou žulovou dlažbou a čtvercovým rastrem vymežujícím pruhozí hrany náměstí a posedovou část.



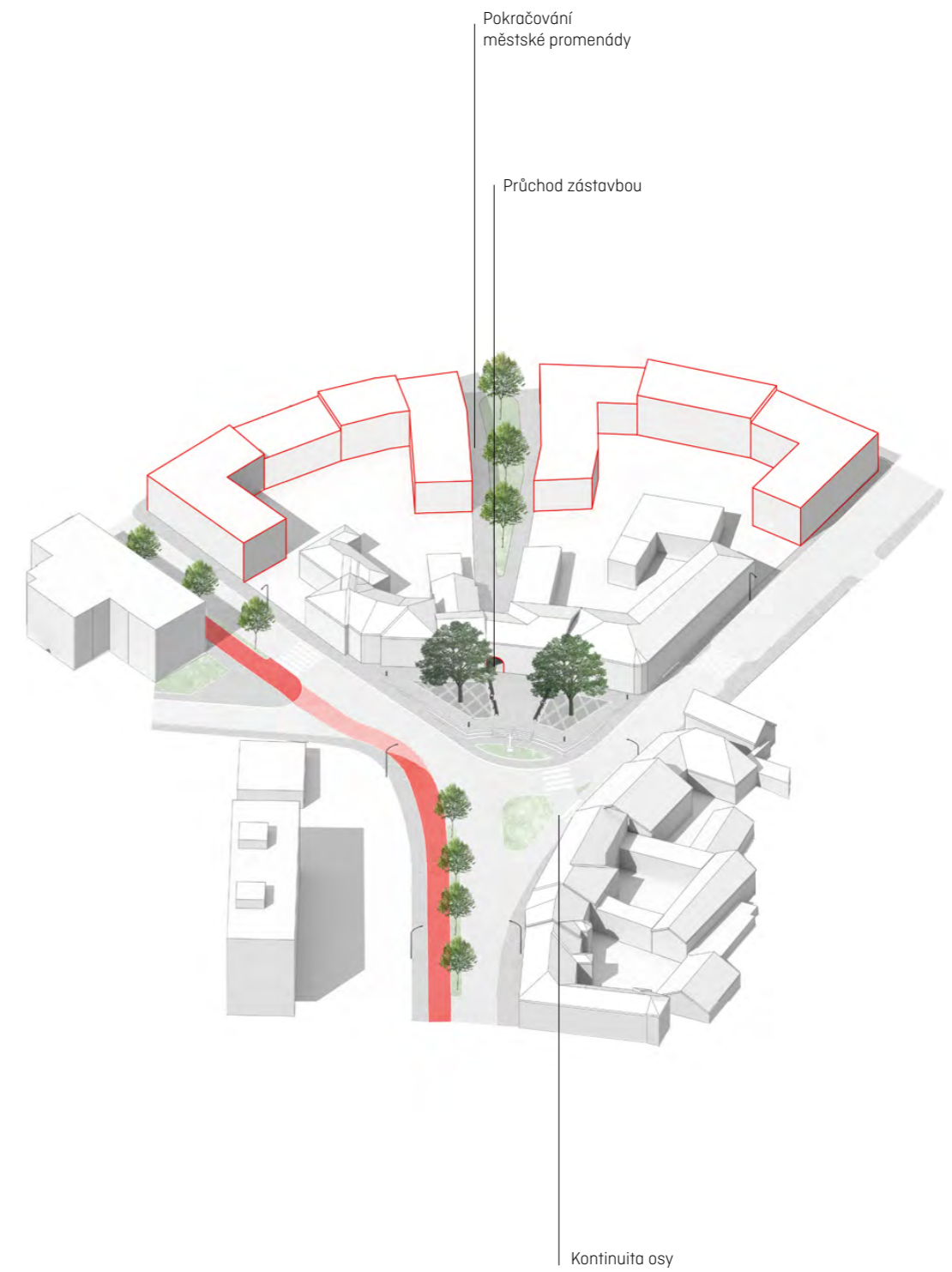


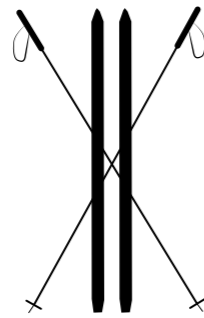
## HORNÍ NÁMĚSTÍ

Horní náměstí je navrhováno jako pokračování městské promenády tvořící přechod mezi Masarykovou ulicí a novou zástavbou v nádražní části. Prostup náměstím je umožněn průchodem v současné zástavbě, jenž plynule navazuje na vnitřní promenádu nové zástavby.

Výškový rozdíl je zde překonán schodištěm a ve středu náměstí je vytvářen současnou sochou kříže.

Materiálově je řešen světle šedou žulovou dlažbou a čtvercovým rastrem, který je použit pod korunami zachovávaných stromů.





## ZÁVĚR

V rámci diplomního projektu jsem zpracovala rozsáhlou analýzu Nového Města na Moravě. Původním záměrem bylo zjistit, jak funguje samotné město v návaznosti na světoznámé biatlonové akce. V průběhu hledání jsem zjistila, že biatlon, jenž se koná jednou ročně, Nové Město nesku-  
tečně zpopularizoval. Město se stalo vyhledávanou rekreační destinací. Naneštěstí se turistickým cílem stala Vysočina aréna a malebné městské okolí. Ne město samotné.

Navrhnutá trasa vytváří cirkulační cestu spojující důležitá místa ve městě. Prochází jeho středem jehož centrum je v rámci práce trans-  
formováno a rozšířeno na novou živoucí strukturu. Návrh také doplňuje zástavbu města v místě stávající průmyslové plochy u nádraží. Veškerá zástavba je navržena tak, aby zahustila současnou městskou strukturu a zamezila jeho nežádoucímu rozšiřování.

Výsledkem návrhu je propojení dvou struktur a to Města a Sportu za cílem vytvořit Město sportu, které bude mít nejenom plochy, na kterých se dá sportovat, ale sport bude protkán celou strukturou města. Při biatlonových závodech město dýchá sportem. Teď město dýchá sportem každý den.

## ZDROJE

Časopis Stavebnictví. 2016. *Multifunkční areál Vysočina Arena v Novém Městě na Moravě*. [ONLINE] Available at: [https://www.casopisstavebnictvi.cz/multifunkcni-areal-vysocina-arena-v-novem-meste-na-morave\\_N5701](https://www.casopisstavebnictvi.cz/multifunkcni-areal-vysocina-arena-v-novem-meste-na-morave_N5701). [Accessed 2 February 2019].

PhDr. Řádková, Žofie; MěU Nové Město na Moravě, 2016: *Program regenerace Městské památkové zóny Nové Město na Moravě na období 2016 – 2020 s výhledem do roku 2025*.

Poulová, J., 2015. *Fenomén sportu a jeho význam pro region Nového Města na Moravě*. Bakalářská práce. Brno: Masarykova Univerzita.

### Mapové podklady

<https://ags.cuzk.cz/dmr/>

<https://mapy.kr-vysocina.cz/>

<http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>

### Konzultace

Vedení ateliéru	Ing. arch. Boris Redčenkov Ing. arch. Vítězslav Danda
Doprava	Ing. arch. Petr Preininger
Vedení města	Michal Šmarda, starosta Nového Města na Moravě Marek Stanislav, místostarosta Nového Města na Moravě
Sportovní klub	Mgr. Jan Skříčka, výkonný ředitel Roman Jakeš



