

Radka Smičková
diplomová práce: **V linii řeky Moravy**
FA ČVUT, LS 2019
vedoucí práce: Ing. arch. Boris Redčenko

OBSAH

ZADÁNÍ A CÍLE	3
ANALYTICKÁ ČÁST	7
poloha Olomouce	8
dostupnost a okolí	10
ortofotomapa	12
zeleň	14
historie města	16
územní plán	20
protipovodňové opatření Olomouce	22
doprava	20
pocitové mapy	24
fotodokumentace místa	26
instituce	26
VIZE	31
schéma	32
bourané struktury	36
klíčové návaznosti	38
nové intervence	40
nové urbanní bloky	42
propojení	44
doplnění struktury města	46
nová tramvajová propojka	48
transformace PPO	50
CHARAKTERY NÁPLAVEK	52
DETAILNÍ NÁVRH VYBRANÝCH ÚZEMÍ	78
celková situace	98
závěr	100
poděkování	103
bibliografie	104

ZADÁNÍ A CÍLE

Práce se zabývá prohloubením vztahu města Olomouce a řeky Moravy, komplexními na sebe navazujícími úpravami veřejných prostorů podél řeky a ověřením jejich městotvorného potenciálu. Práce také obsahuje návrh nových vazeb na stávající strukturu města, detailnější řešení vybraných částí a vymezení dvou nových transformačních území, vojenský areál Na Letné a bývalé sklady ruských kasáren u Velkomoravské ulice. Z nábřeží řeky Moravy se stanou srozumitelné součásti města a jeho života.

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

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Radka Smičková

datum narození: 8.11.1993

akademický rok / semestr: 2019 LS

obor: architektura a urbanismus

ústav: Ústav nauky o budovách

vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Boris Redčenkov

téma diplomové práce: V linii řeky Moravy

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Práce se bude zabývat prohloubením vztahu města Olomouce a řeky Moravy, komplexními na sebe navazujícími úpravami veřejných prostorů městských řek a ověřením jejich městotvorného potenciálu. Dále hledáním rezerv v jejich okolí a možným doplněním těchto potenciálů novou zástavbou.

2/

Pro AU/ součástí zadání bude jasně a konkrétně specifikovaný stavební program

Urbanistická koncepce území zaměřená na bývalý areál ruských kasáren.
Architektonicko-urbanistický návrh veřejných prostorů nábřeží řeky Moravy.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítko zpracování

autorská zpráva

schémata konceptu návrhu

situace 1:1000 - 1:5000

charakteristické půdorysy, řezy

a pohledy vybraných částí 1:200 - 1:500

vizualizace


4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)


fyzický model

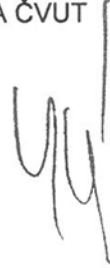
portfolio

CD

Uvedená měřítko a výstupy se mohou v průběhu vývoje diplomové práce změnit podle dohody s vedoucím práce.

Datum a podpis studenta 28.2.2019 

Datum a podpis vedoucího DP 

Datum a podpis děkana FA ČVUT 

registrováno studijním oddělením dne

6.3.2019

28.2.2019 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Radka Smičková

AR 2018/2019, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) V LINII ŘEKY MORAVY

(AJ) ALONG THE LINE OF MORAVA RIVER

JAZYK PRÁCE: ČESKÝ

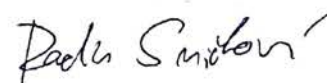
Vedoucí práce:	Ing. arch. Boris Redčenkov	Ústav: 15118 Ústav nauky o budovách
Oponent práce:	Mg.A Ing. arch. Lukáš Blažek	
Klíčová slova (česká):	Olomouc, řeka Morava, veřejný prostor	
Anotace (česká):	Hlavním předmětem práce bylo prohloubení vztahu města Olomouce s řekou Moravou. Ověření a rozvinutí městavného potenciálu řeky vedlo k návrhu přetvoření jejích břehů. Komplexní návrh na sebe navazujících veřejných prostranství na březích řeky zahrnuje nové vazby na stávající strukturu města, detailnější řešení vybraných částí a vymezení dvou nových transformačních území. Z nábřeží řeky Moravy se tak stávají fungující části města a jeho života.	
Anotace (anglická):	The thesis deals with the relationship between the city Olomouc and the Morava river. Also modifications of the public spaces along the river plus their verification of city-making potential. The thesis also includes a proposal of new structure of the city, more detailed solutions of selected parts and the definition of two new transformation areas. Riverfront will become more open with proper character.	

Prohlášení autora

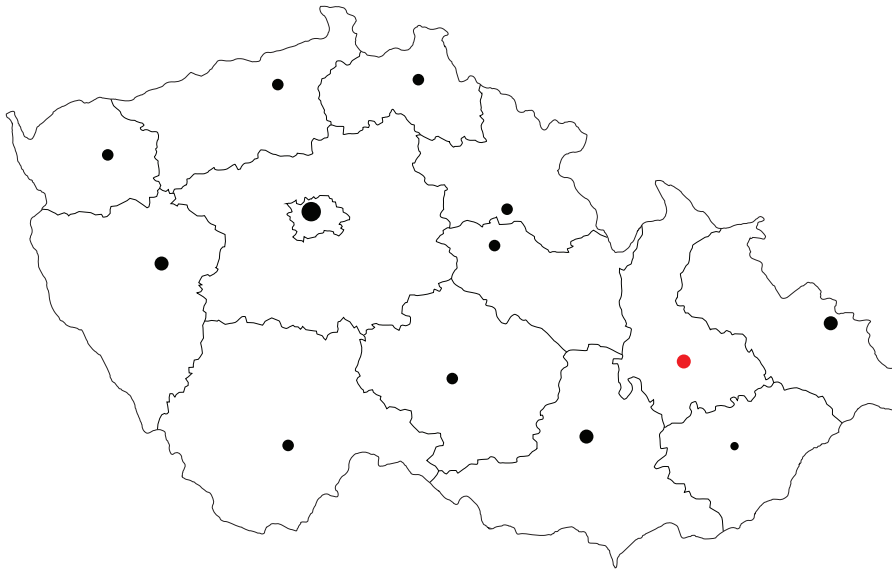
Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 19.5.2019

podpis autora-diplomanta

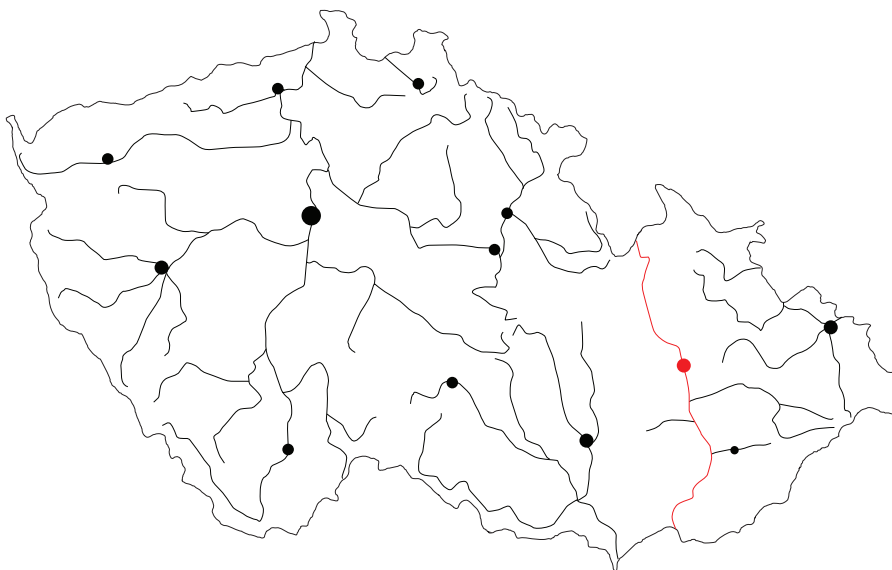


ANALYTICKÁ ČÁST



poloha Olomouce, Olomoucký kraj

dálnice 35 , 46



řeka Morava

železnice_I. tranzitní koridor

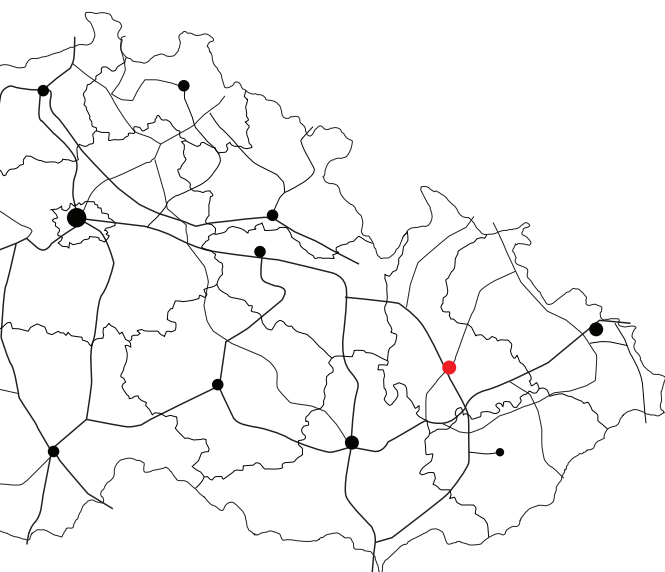
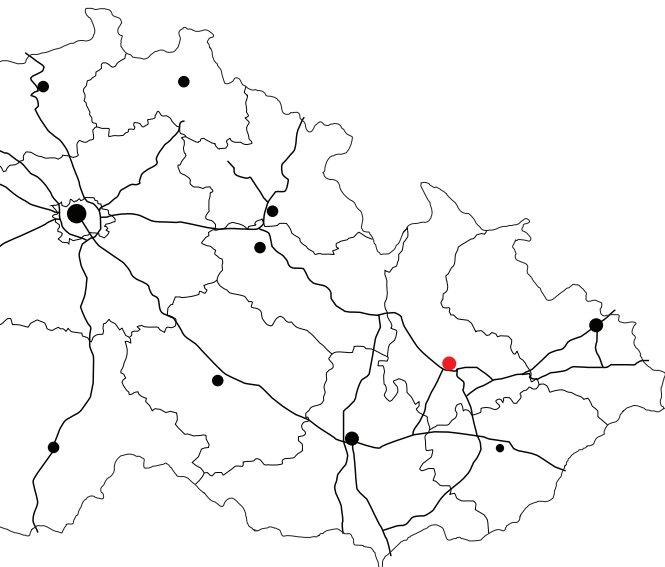
poloha Olomouce

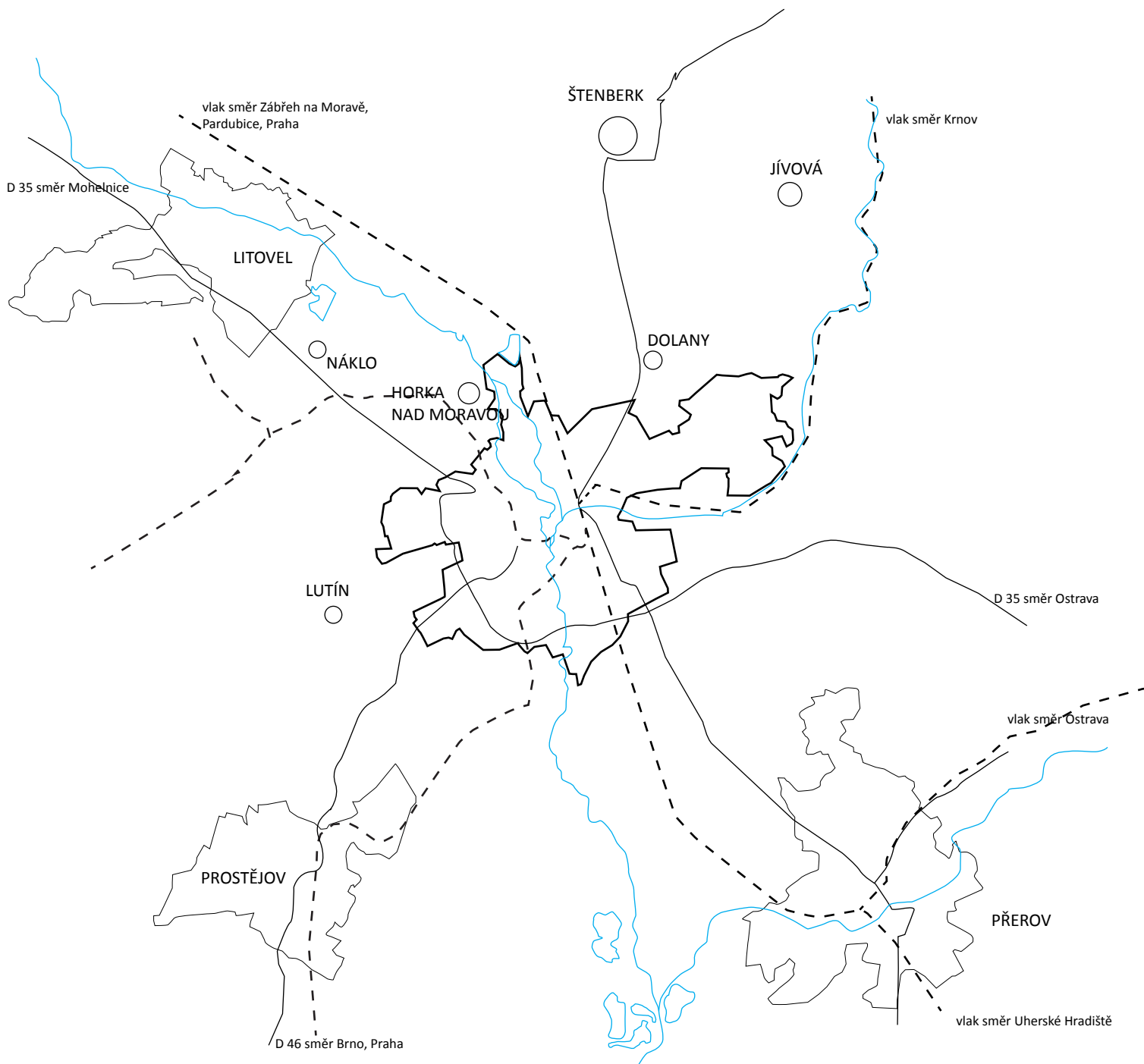
Olomouc je krajním městem olomouckého kraje. Samospráva Olomouce zastává důležitou funkci v krajském systému. Z celostátních institucí je Olomouc oficiálně sídlem České lékařské komory nebo Agrární komory České republiky. Dále zde sídlí např. Národní památkový ústav, pracoviště Agentury ochrany přírody a krajiny ČR či Krajská hygienická stanice Olomouc.

V dnešní době se počet obyvatel pohybuje okolo 98 tisíc. V její celkové aglomeraci žije přibližně 450 tisíc obyvatel. Zahuštění 144 obyvatel/km², což ve srovnání s Prahou (2 582 obyvatel/km²) nebo Brnem (1 646 obyv./km²) je velice nízké číslo. Město zabírá rozlohu 10 377 ha. Olomouc je šestým nelidnatějším městem v ČR. Olomouc se člení na 26 městských částí, které v podstatě odpovídají původním historickým obcím.

S Brnem a Ostravou patří k největším ekonomickým centrům na Moravě. Město má již od středověku výbornou dopravní dostupnost. Vede tudy I. tranzitní železniční koridor vedoucí z Čech na Slovensko a Polsko.

Olomoucí protéká řeka Morava, do které se vlévá řeka Bystřice. Historické jádro však vznikalo nikoli kolem řeky Moravy, ale kolem ramene této řeky, Mlýnského potoku.





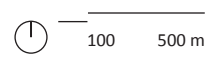
Olomouc je velice dobře dostupná díky výhodnému postavení na železničním koridoru se směrem na Brno, Ostravu a Mohelnici, následně na Pardubice a Prahu. Cesta vlakem do Prahy nyní zabere v průměru 2,5 hodiny. Do Vídně jezdí pravidelná autobusová linka z Brna. Autem jste ve Vídni za stejný čas, jako byste dojeli do Prahy. Autem trvá cesta do Brna i do Ostravy po dálnici D35 a D45 hodinu času. Samotné dálnice neprobíhají městem, v minulosti byly vybudovány obchvaty kolem města, které odkloňují především kamionovou dopravu z města. I přes toto opatření začíná být město ve špičce často zacpané automobilovou dopravou.



Olomouc má dobře dostupné i své okolo s menšími vesnicemi či městy. Do Prostějova či Litovle se dá pohodlně dojet i na kole. Cesta na kole do města Litovle vede přes chráněnou krajinnou oblast Litovelské Pomoraví. Do okolních vesnic převládá spíše autobusová doprava, než železniční spojení. Pravděpodobně je to způsobeno frekvencí autobusové vs. vlakové dopravy.

Lodní doprava není nikterak využívána, pouze pro rekreační účely vznikly výletní lodě, které využívají především turisté.

Ve městě je také bývalé vojenské letiště, které je dnes využíváno jako vnitrostátní veřejné letiště popřípadě pro konání společenských akcí. Letiště slouží převážně pro sportovní létání, aerotaxi, parašutistům a Hanáckému aeroklubu. Vzniklo na původním brownfieldu.





-  zelené plochy- veřejná zeleň
-  parky







Císařské povinné otisky map stabilního katastru 1824-1843



Katastrální mapa evidenční Moravy a Slezska 1826-1856

Historie města Olomouce má hluboké kořeny. První stopy o osídlení Olomouce sahají do doby kamenné. Na území Olomouce se našly kamenné nástroje, tím se předpokládá osídlení zemědělci. Významnou úlohu při osidlování a rozvoji území hrály také obchodní cesty. Poloha při jižní větvi euroasijské magistrály znamenala od poloviny 10. století rychlý růst hospodářského a politického významu.

Historie města zaznamenala i Římskou říši. Přesně nevíme, jaká římská jednotka v Olomouci byla, ale s jistotou je potvrzené, že Olomouc byl zázemím pro tábor římských vojáků. Byl to nejsevernější zásah tehdejší říše, asi 200 km od Dunaje. Zde římscí vojáci vybudovali první opevnění, které bylo dále využito i po rozpadu Římské říše. Dnes na toto období poukazují i názvy ve městě například podle Caesara je pojmenována jedna z barokních kašen.

Dodnes se ve městě zachovaly i střípky z románské architektury. Díky svému významu, kdy byla Morava připojena k českému přemyslovskému státu, se z města stalo jedno ze tří knížectví. Dalšími byli Znojmo a Brno. Okolo roku 1000 bylo založeno moravské biskupství. Tím se význam Olomouce ještě zvýšil.

Z gotiky se zachoval kostel sv. Mořice, kaple sv. Anny, katedrála sv. Václava. Také vznikly olomoucké hradby. První zmínka o olomouckých hradbách pochází až z roku 1283, město však své opevnění mělo dříve. Období vlády Lucemburků bylo obdobím rozkvětu Olomouce. V privilegii krále Jana Lucemburského z roku 1314 bylo město jmenováno jako hlavní město na Moravě.

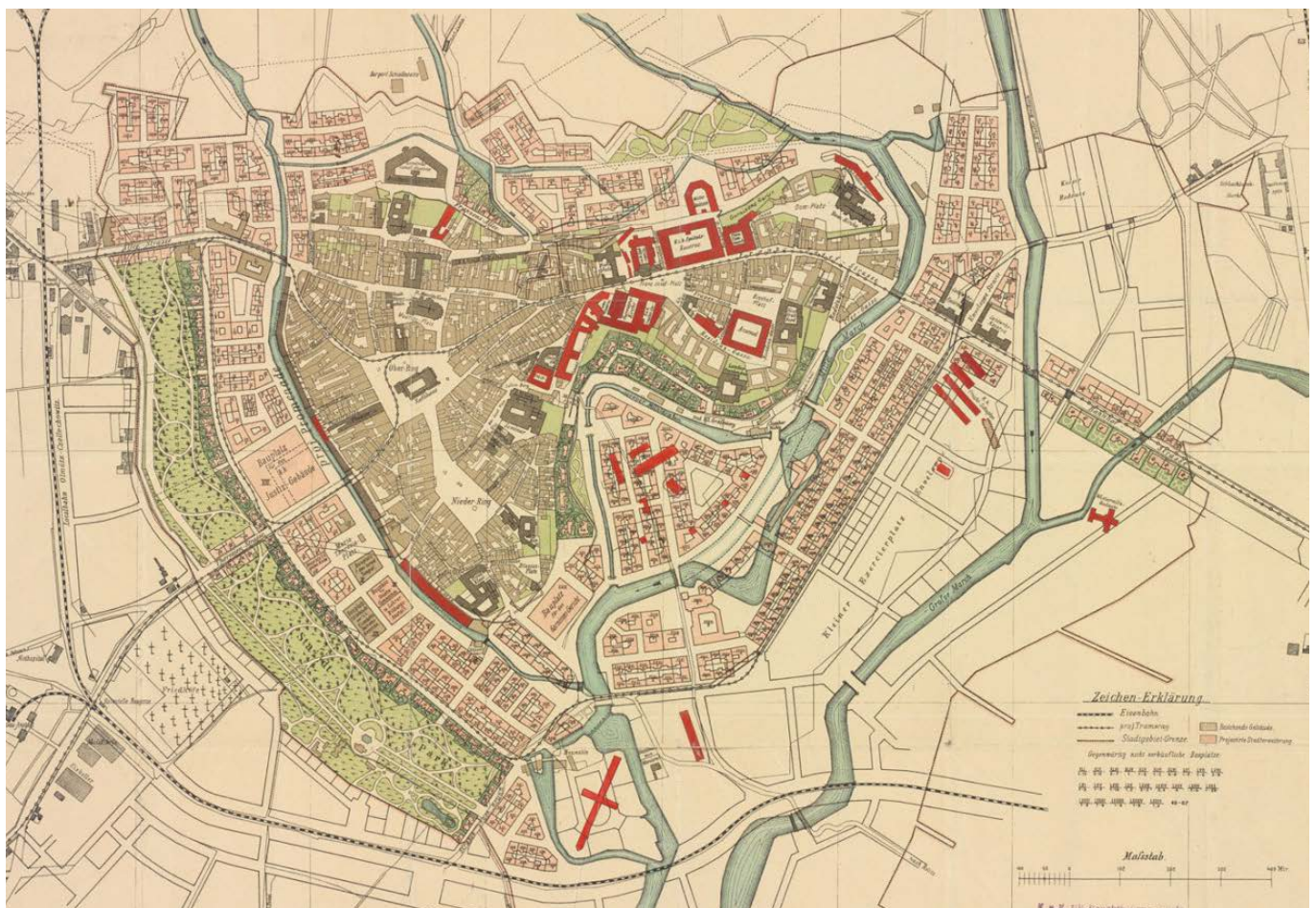
Třicetiletá válka zarazila rozkvět Olomouce. Porážka na Bílé Hoře se odrazila i na vedení tehdejšího města, dokonce byla zasažena i katolická církev, kde se vyměnilo mnoho kněží. Barokní rozkvět nastal až po několika desetiletích. V Olomouci projektovali stavby italští architekti, pracující jinak i pro vídeňský dvůr. Od roku 1655, kdy císař Ferdinand III. vyhlásil Olomouc pevnostním městem, probíhala také postupná výstavba nového barokního opevnění města.

Díky vzestupu hospodářských a společenských poměrů zaujímala Olomouc již koncem 15. století opět přední místo mezi městy v českých zemích. Roku 1522 daroval král Ludvík městu domy a lidi na Předhradí, tentýž rok je také počátkem právního scelování území města. Olomoucký orloj je zasazen do severní fasády radnice. Jeho architektonický rámec tvoří výklenek s lomeným obloukem, dosahující výšky 14 metrů. Dnešní podoba orloje je z 50. let 20. století a je poplatná tehdejší oficiální estetice socialistického realismu. Mozaiková výzdoba orloje sestává z medailonů na bočních stranách výklenku, znázorňujících práce charakteristické pro jednotlivé měsíce v roce. Ve vrcholu výklenku uplatnil autor návrhu - Karel Svobinský.

Po roce 1800 byl vývoj města v oblasti umělecké poznamenán krizí. Většina zakázek byla zadávána vídeňským umělcům. To ovšem neznamená, že by se kulturní život města zcela zastavil – město si vybudovalo mezi lety 1827–1830 nové divadlo. Roku 1886 byla Olomouc spolu s Terezínem a Josefovem zbavena císařským rozhodnutím statutu pevnostního města. Stavební činnost naplno mohla propuknout. Podobu nově budovaných částí města na přelomu století významně ovlivnil regulační plán zpracovaný Camillo Sittem.



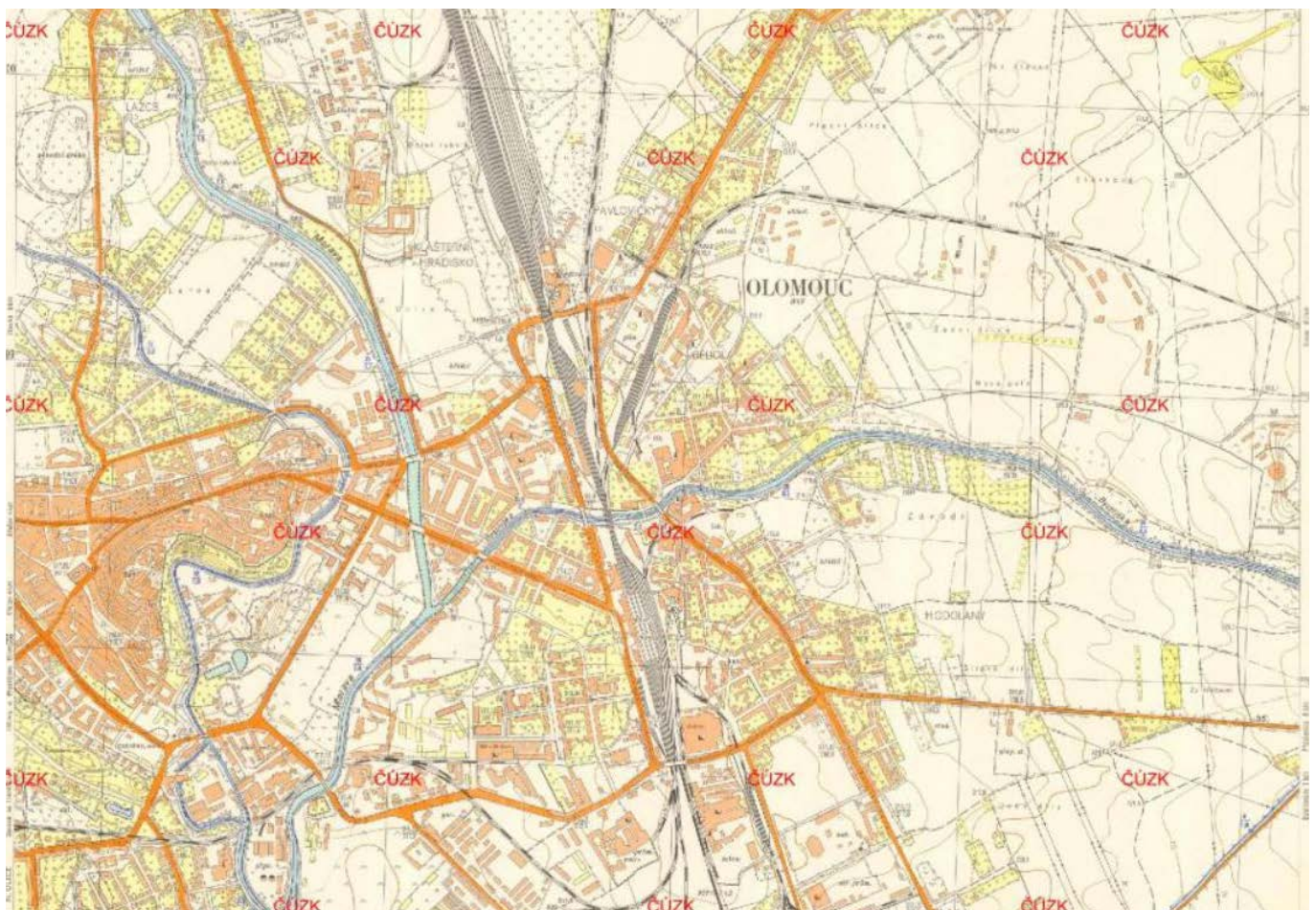
3. vojenské mapování 1875-1952



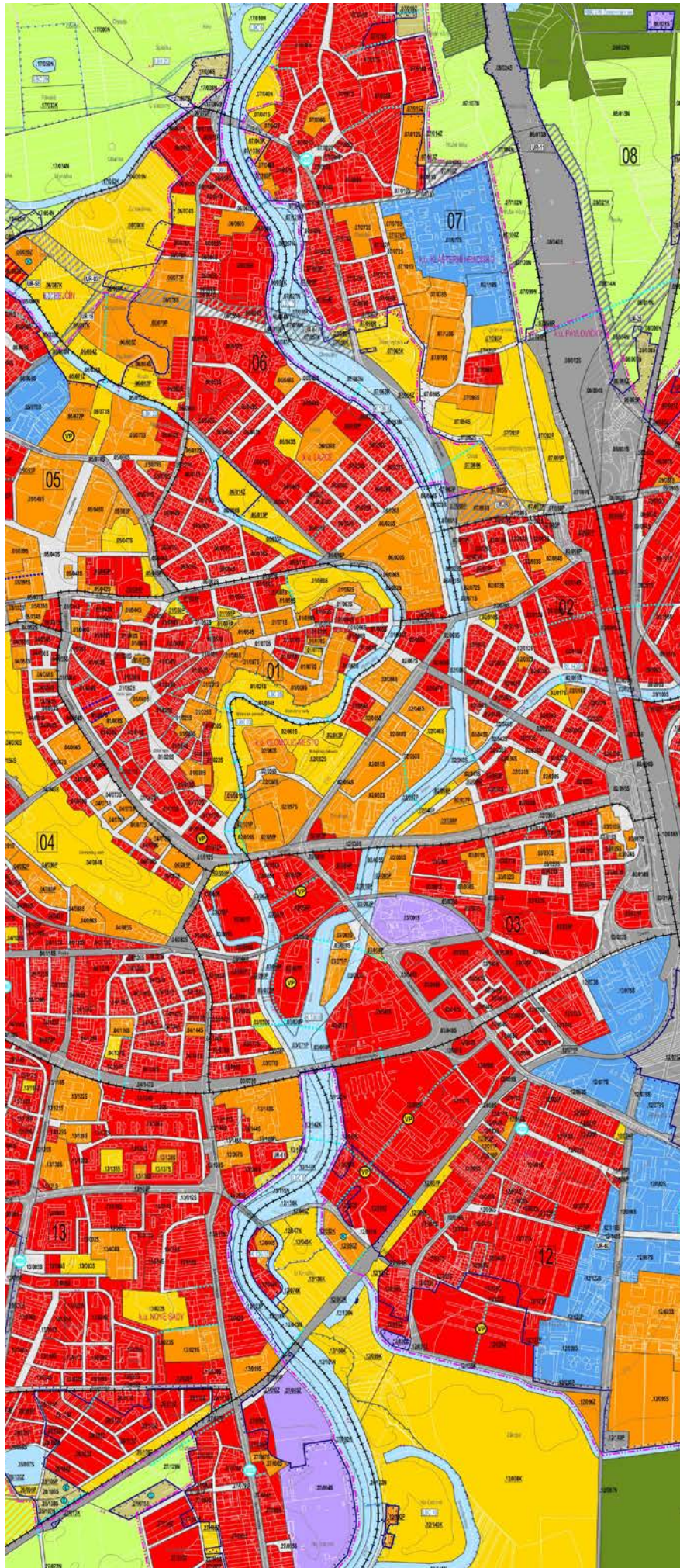
rozšíření města podle projektu Camilla Sitteho 1895



1952

























Topografické mapy v systému S-1952

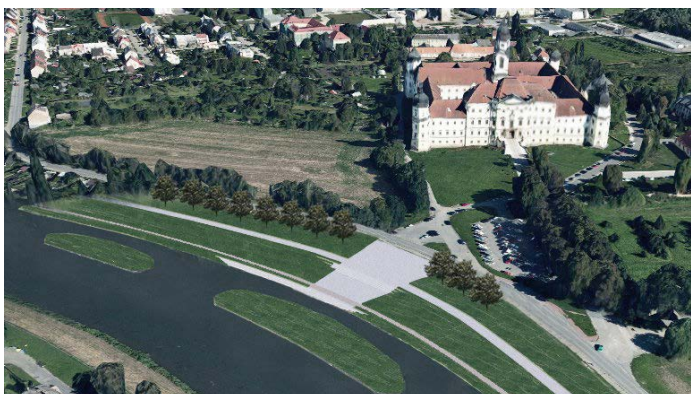


Územní plán vstoupil v platnost v červnu roku 2017. V roce 2011 bylo vyhlášena soutěž, kterou vyhráli Knesl + Kynčl architekti. Potřebu vzniku nového územního plánu vyvolal kromě jeho stávajícího nevyhovujícího stavu, způsobeného mnoha změnami ve vlastnických vztazích a dalšími úpravami, také nový stavební zákon.

Po bližším zkoumání se nabízí otázka, do jaké míry se vedení města tímto územním plánem řídí. V některých bodech je napsán dosti obecně, tím se stává, že se projednávají věci, které jsou sporné. Například budování obchvatu kolem Olomouce na východní straně vzniká situace, kde podle územního plánu je zaznačena alej, která má pokračovat až na Svatý Kopeček. Projekt ji však naprosto ignoruje.

Dalším příkladem může být Šantovka Tower, plánovaný mrakodrap v Olomouci. Jedná se o nebytovou výstavbu v blízkosti historického centra.

stavrozvoj	územnírez.	
		plochy smíšeně obytné (B)
		plochy smíšeně výrobní (V)
		plochy veřejné rekreace (R)
		plochy individuální rekreace (Z)
		plochy veřejného vybavení (O)
		plochy veřejných prostranství (P)
		plochy dopravní infrastruktury (D)
		plochy technické infrastruktury (T)
		plochy zemědělství (N)
		plochy lesní (L)
		plochy vodní a vodohospodářské (W)

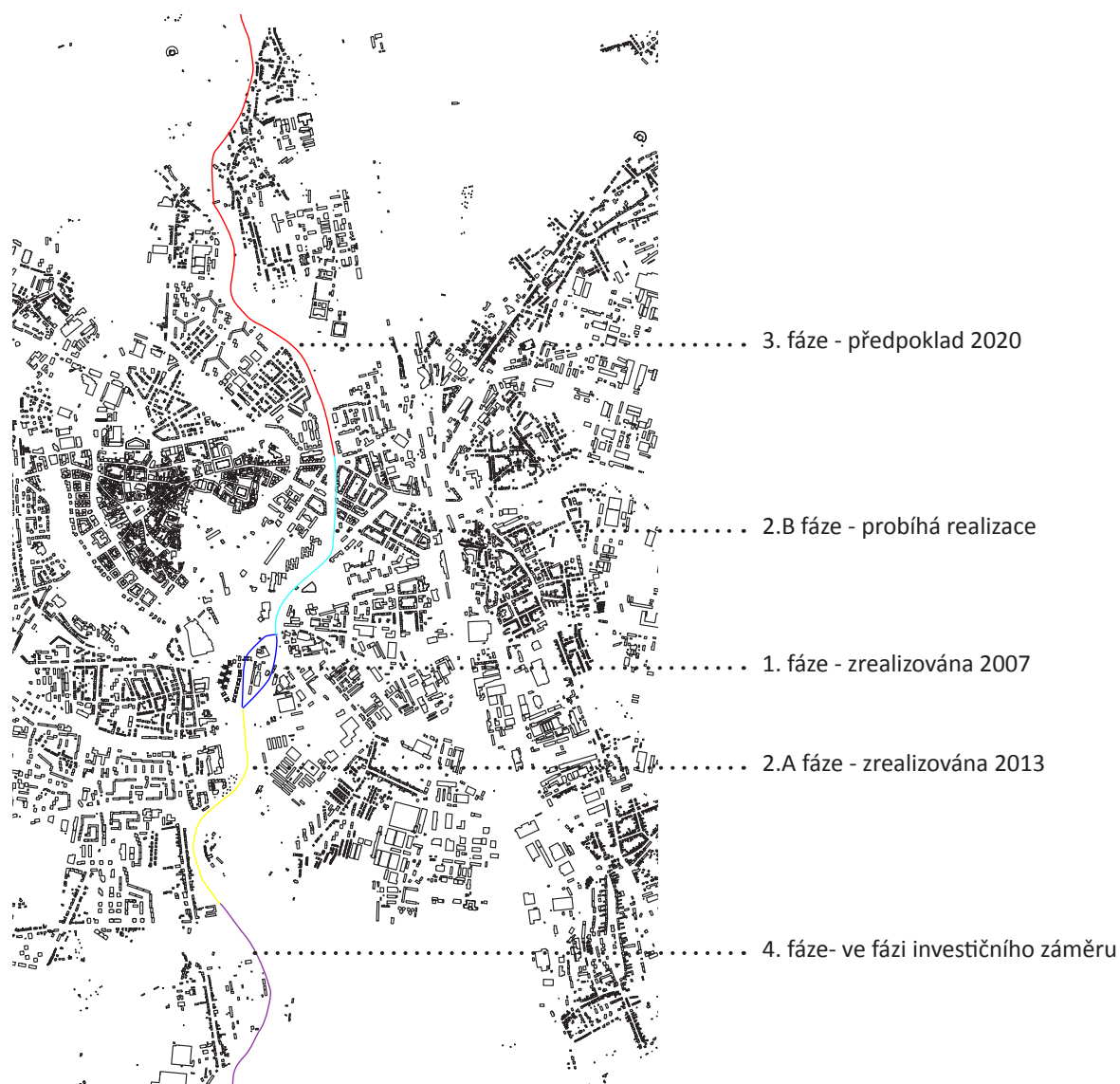


protipovodňová ochrana Olomouc

V roce 1977 zasáhla Olomouc devastující povodeň. Tehdy vedení města rozhodlo vybudovat protipovodňová opatření, která se skládá ze 4 etap. 1. etapa byla zrealizovaná v roce 2007. Vznikl nový jez a obtokový kanál.

2a etapa byla realizována v roce 2013. V místě mostu v ulici Velkomoravská po železniční most na trati Olomouc – Nezamyslice na jihu Olomouce. Realizací došlo k vybudování nových hrází a zdí, snížení levobřežní nábrežní hrany nad kojeneckým ústavem, která v případě potřeby umožní nátok do volného rozlivového území.

2b etapa se právě realizuje. Je navrženo rozšíření koryta o pravobřežní bermu (část koryta zaplavovaná při vyšších průtocích). V úseku jednoduchého koryta, začínajícího pod ulicí Masarykova až po ulici Komenského, vzniknou bermy na obou březích. Stávající kapacitně nevyhovující mosty na ulicích Masarykova a Komenského budou nahrazeny mosty novými a součástí stavby budou také dvě křižovatky na ulici Komenského. Na vizualizacích vidíme připravovanou etapu 2b.





hlavní dopravní tepny



tramvajová linka

silniční doprava

Automobilová doprava ve městě je poměrně oblíbený prostředek. Čím dál častěji se stává, že se hlavní městské tepny během největší dopravní špičky ucpávají. Díky vybudování dálničních obchvatů za městem se část dopravy odklonila. Největší problém s dopravou se začíná objevovat na Velkomoravské ulici, která spojuje západ a východ města. Tím se stává hlavním průtahem.

cyklistická doprava

Ve srovnání s dřívější dobou se cyklistická doprava rozvíjí i v Olomouci. Město v této sféře má velký potenciál, jelikož topografie města je převážně rovinatá. Kolem centra vedou parky, které propojí radiálně velkou část Olomouce. Olomoučané plně nevyužívají cyklistickou dopravu, protože je díky silniční dopravě stále dosti potlačena. I když se město snaží a plánuje nové cyklostezky, je jich stále nedostatek. V minulém roce dokonce začala fungovat služba Rekola, která zatím není plně využívána. Momentálně je cyklistická doprava používána spíše pro rekreaci. Okolí Olomouce je ohledně toho velice příznivé. Nejvhodnějšími cyklostezkami je v okolí Litovelského Pomoraví.

pěší doprava

tento druh pohybu je převážně soustředěn na historické centrum, kde je veřejný prostor přizpůsobený pro pěší. Všeobecně pěší dostupnost souvisí s cyklistickou dopravou, velké množství lidí využívá dostupnost parků. Největší bariéry v pěší dopravě tvoří hlavní silniční tepny jako je ulice Velkomoravská.

městská hromadná doprava

Systém je tvořen 25 autobusovými linkami, z toho pouze 3 nočními a 7 tramvajovými linkami. Nedávno byla zavedena nová linka tramvaje č. 5 a 3 vedoucí okolo nákupního střediska centu města Galerie Šantovka, Tato linka má do budoucna vést až do čtvrti Nové sady.

1. pěší cesta - Nové Sady



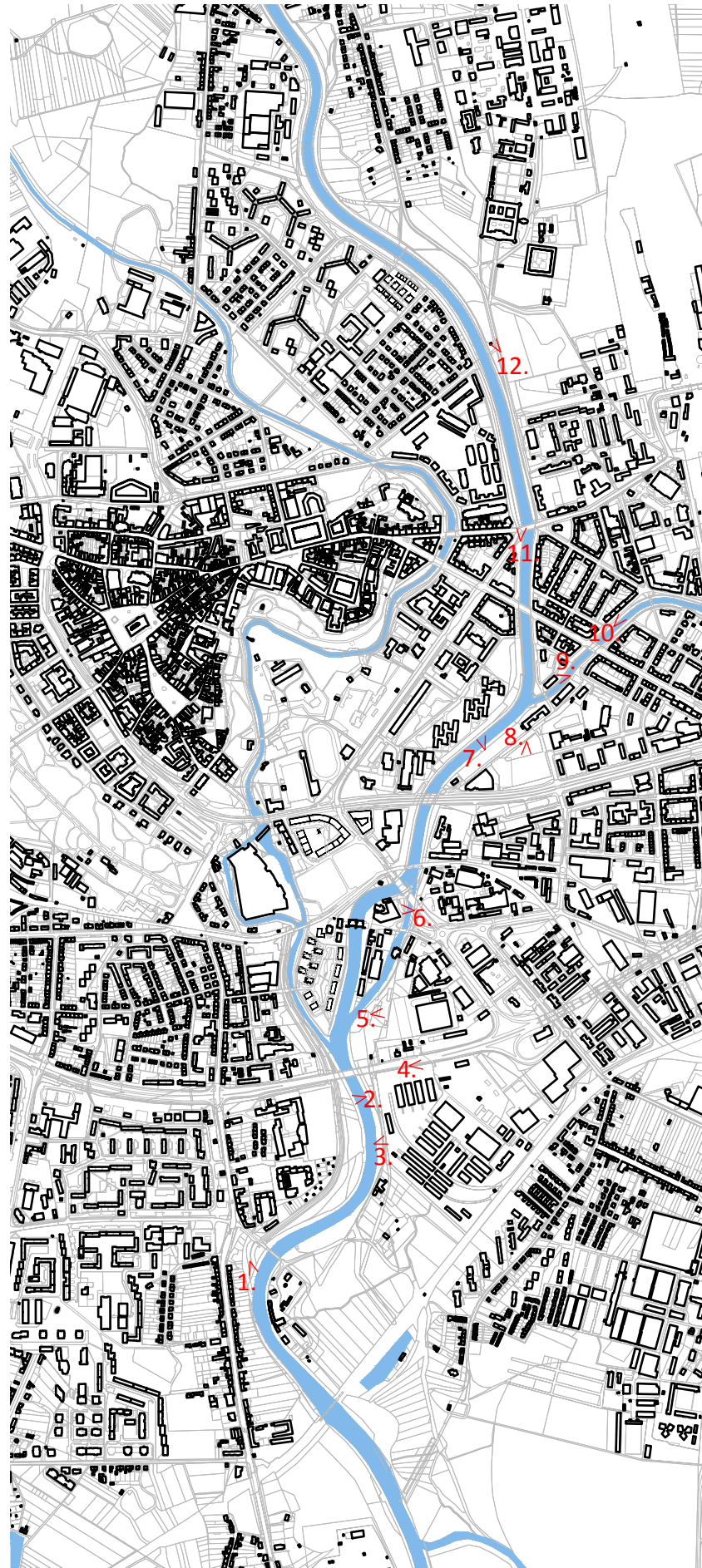
2. pěší cesta - Nové Sady



3. bývalé ruské kasárny



4. ulice Velkomoravská



5. greenfield u firmy ČOLOT



6. fort - Salzerova reduta



7. areál kampusu univerzity Palackého



8. BEA - 2. etapa



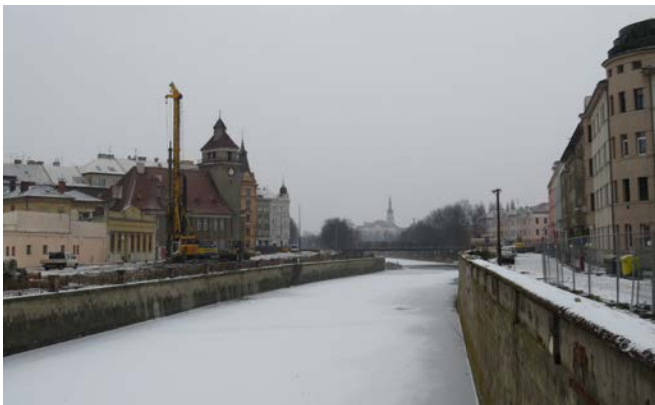
9. bývalé vojenské kasárny



10. koryto řeky Moravy z ulice Masarykova třída



11. nábřeží řeky Moravy z ulice Masarykova třída



12. pohled na Klášterní Hradisko, ulice Sokolovská





významné stavby v Olomouci

1. kojenecký ústav Ostrůvek
2. bývalý vojenský prostor - kasárny
3. fort - vojenské opevnění - Salzerova Reduta
4. výšková stavba - Moravská vysoká škola Olomouc
5. Regionální centrum Olomouc - krajský úřad
6. hlavní vlakové nádraží
7. základní umělecká škola - Žerotín
8. vojenské území - Ministersvo obrany
9. vysoká škola - Přírodovědecká fakulta
10. Korunní pevnůstka Olomouc
11. Dům dětí a mládeže Olomouc
12. Střední průmyslová škola strojnická Olomouc
13. Univerzita Palackého v Olomouci
14. Slovanské gymnázium
15. Chrám sv. Gorazda
16. katedrála sv. Václava Olomouc
17. Arcidiecézní muzeum Olomouc
18. Kasárna
19. Vlastivědné muzeum v Olomouci
20. Muzeum umění Olomouc
21. kostel Panny Marie Sněžné
22. Vlastivědné muzeum v Olomouci
23. chrám sv. Michala
24. Magistrár města Olomouce
25. kostel sv. Mořice
26. kostel neposkvrněného početí Panny Marie
27. zimní stadion
28. Klášter Hradisko
29. fort Galgenberg
30. fort Tafelberg
31. hlavní autobusové nádraží
32. teplárna Olomouc
33. Flóra

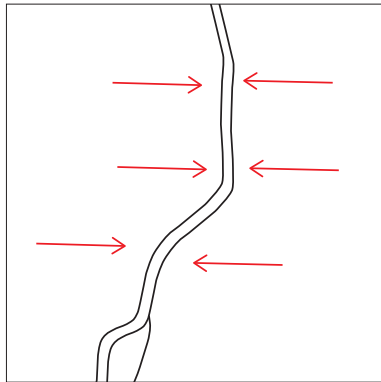
6.

31.

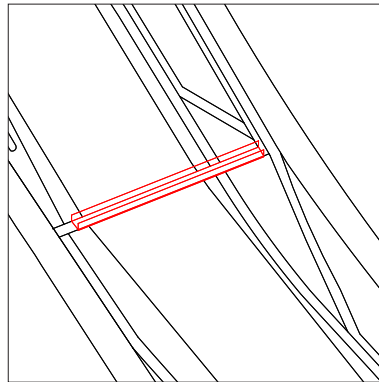
VIZE NÁVRHU

S řekou Moravou a Mlýnským potokem vstupuje do města krajina, která se dále na sever otevírá do Litovelského Pomoraví. O městské řeky není dnes dostatečně pečováno. Jako by se zapomnělo, jak se s nimi dříve hospodařilo. Struktura města okolo řeky není kompaktní a nemá definovaný přesný charakter. Plně nevyužívá možný potenciál míst. Tam, kde by měl být důraz na krajinu, je neurčitá směsice zeleně bez jasné definice. Na místech, kde by měl převládat městský život, je voda oddělena a uzavřena před okolím.

Nábřeží je proto potřeba kultivovat a proměnit v živá místa, která se stanou součástí města. Vylepšit pěší a cyklistické propojení díky nově navrženým lávkám. Doplnění nové struktury města, která propojí stávající části s historickým centrem nebo zeleným rynkem. Doplnění chybějícího veřejného prostoru a vytvoření nových míst dá nový podnět pro život místních obyvatel.



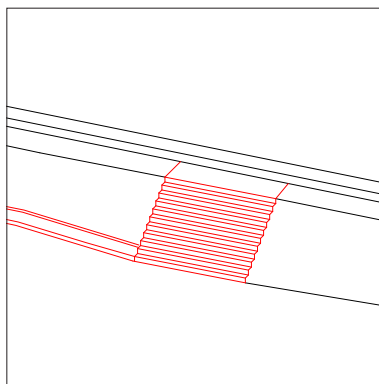
provázanost řeky s městem



prostupnost územím - propojení pěší lávky



rozvojová území - doplnění struktury města



zobytnění nábřeží

SCHÉMA MĚSTSKÁ KRAJINA

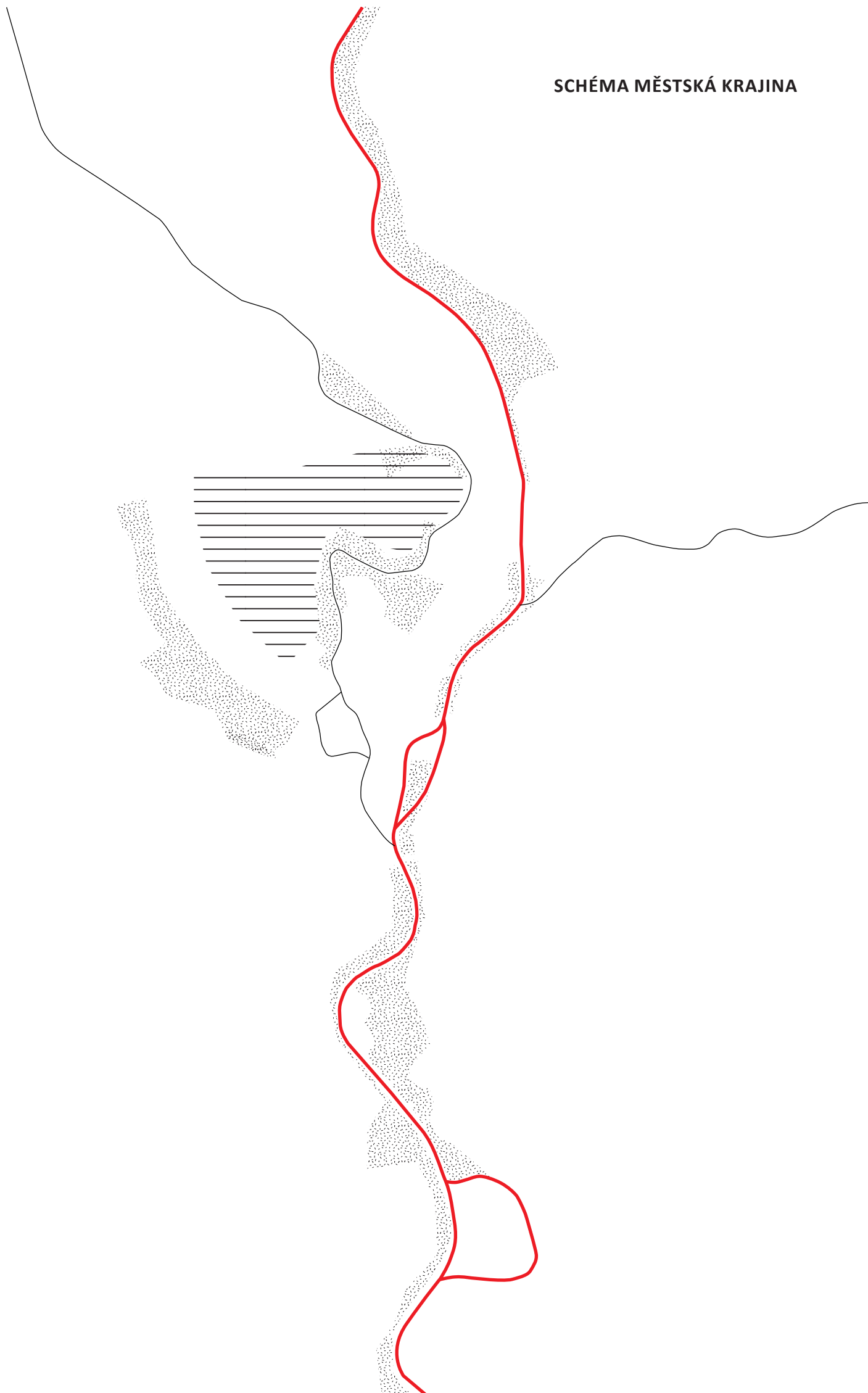


SCHÉMA ROZHRANNÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

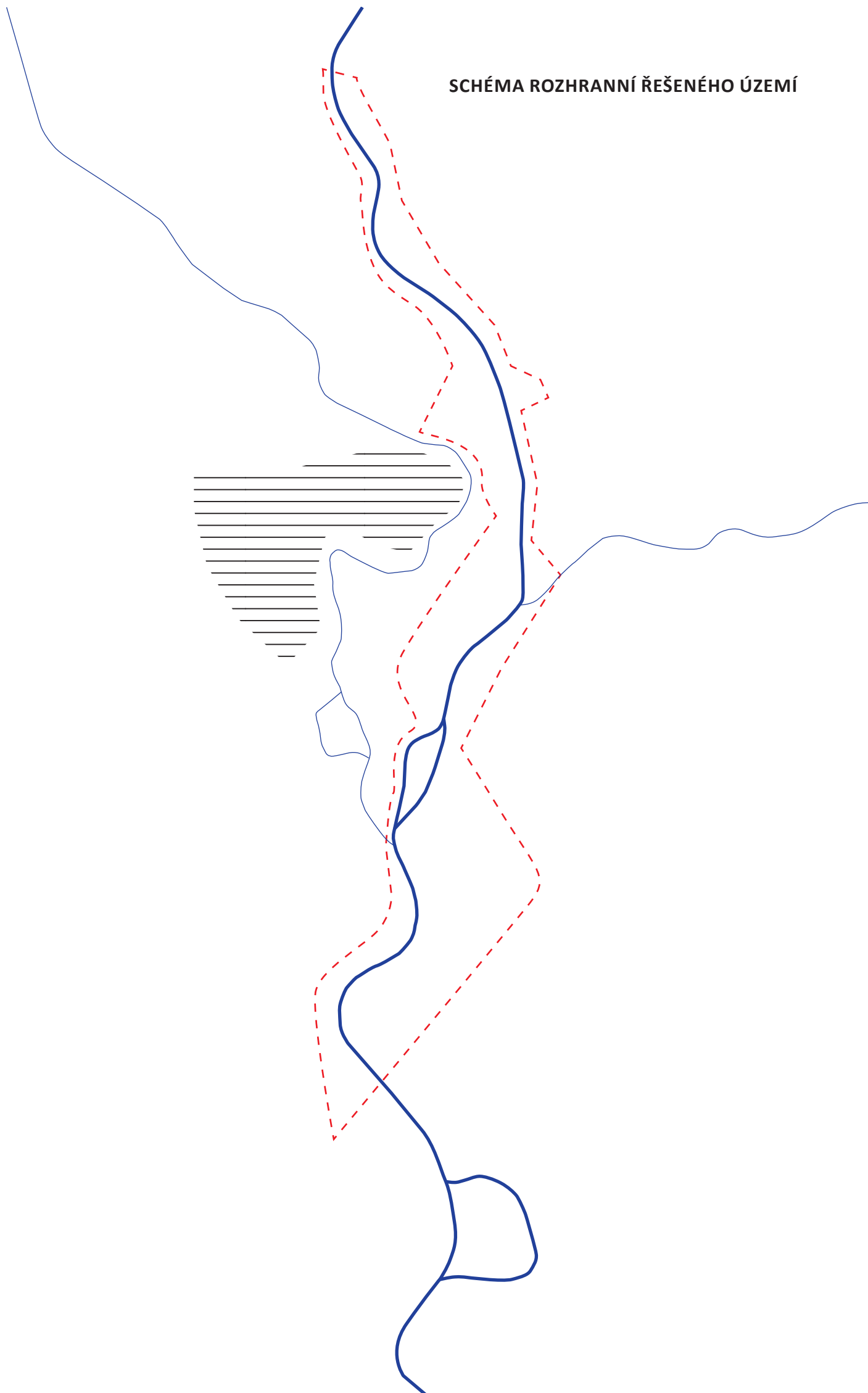


SCHÉMA INTERVENOVANÝCH MÍST

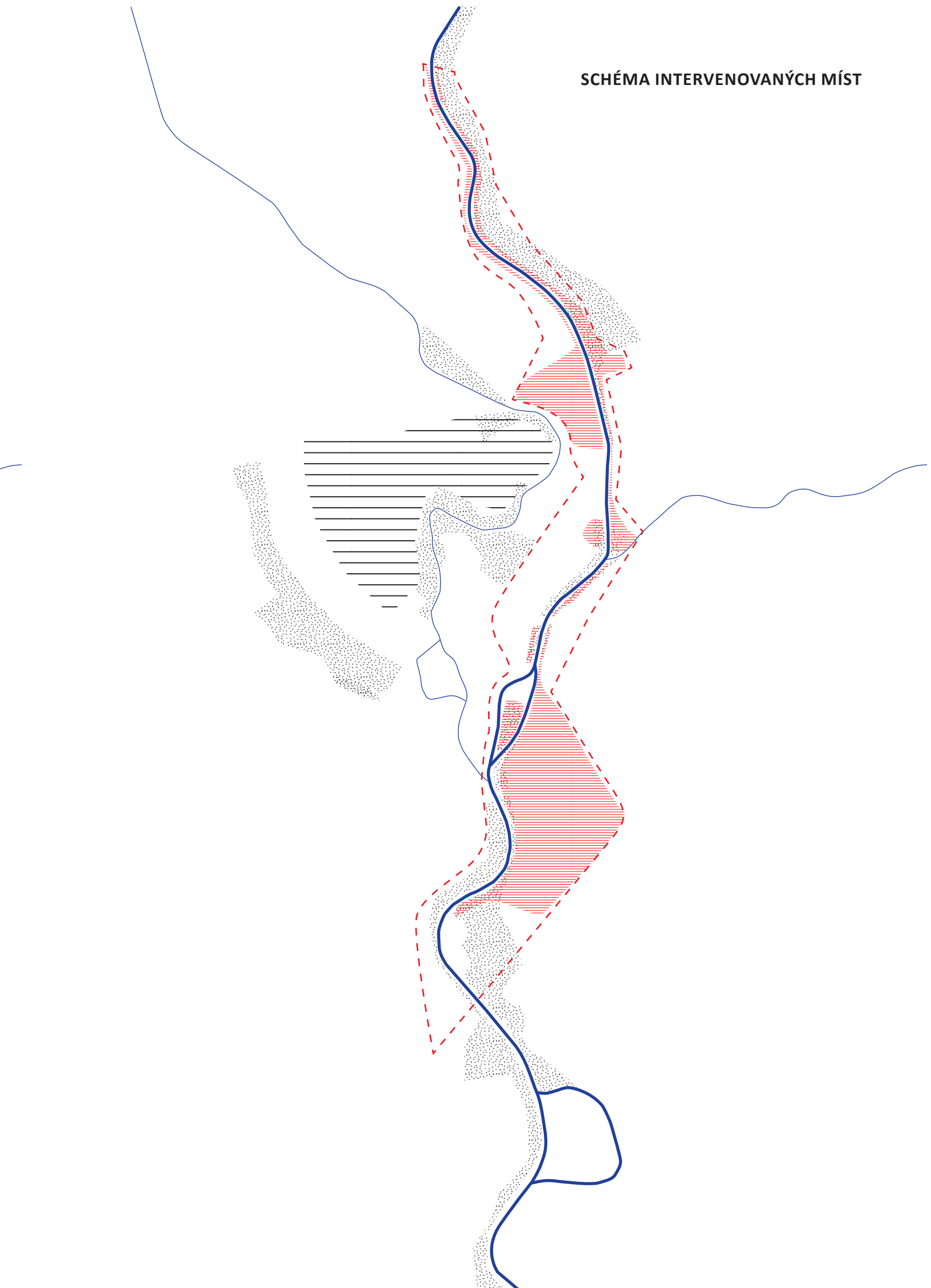
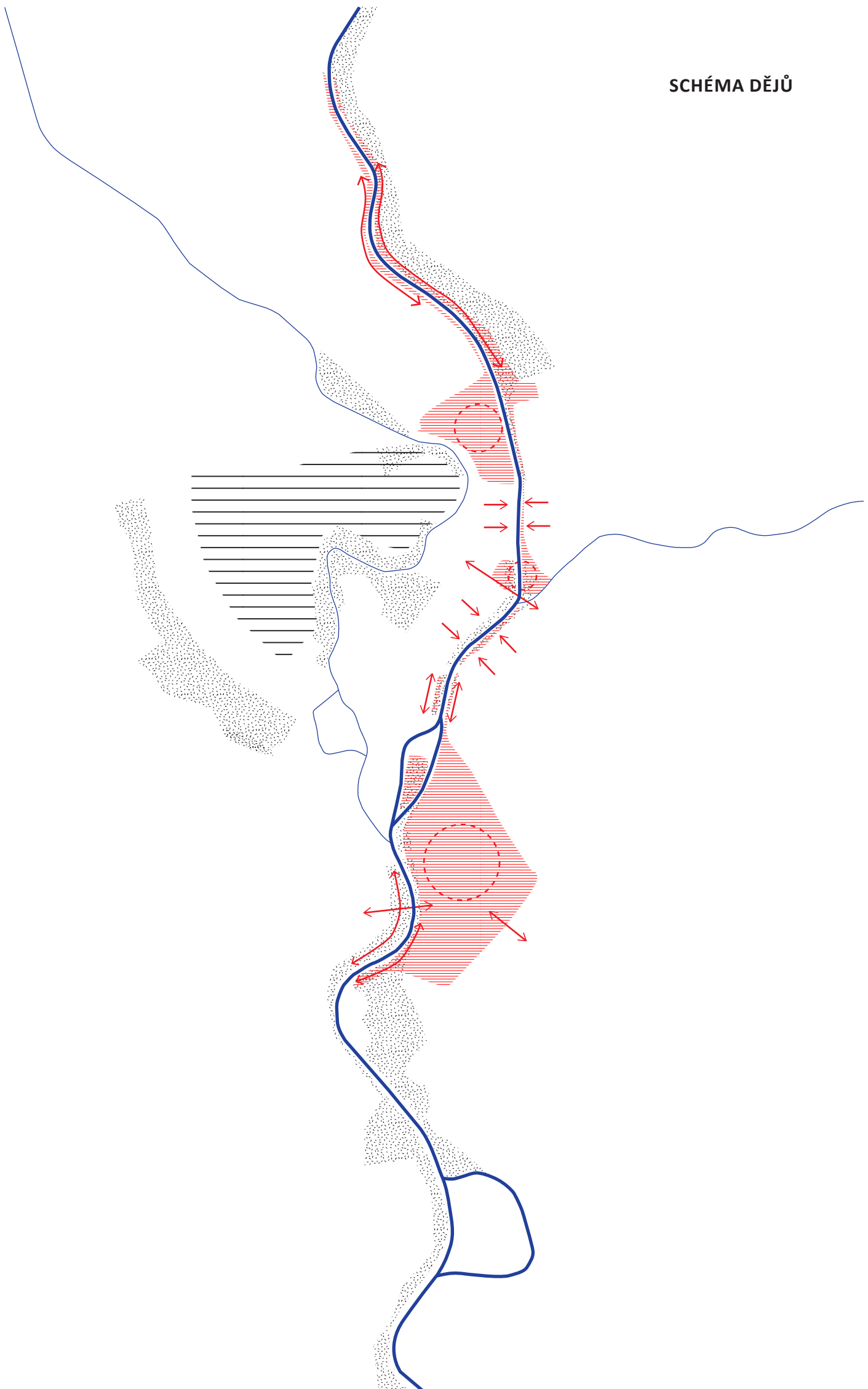
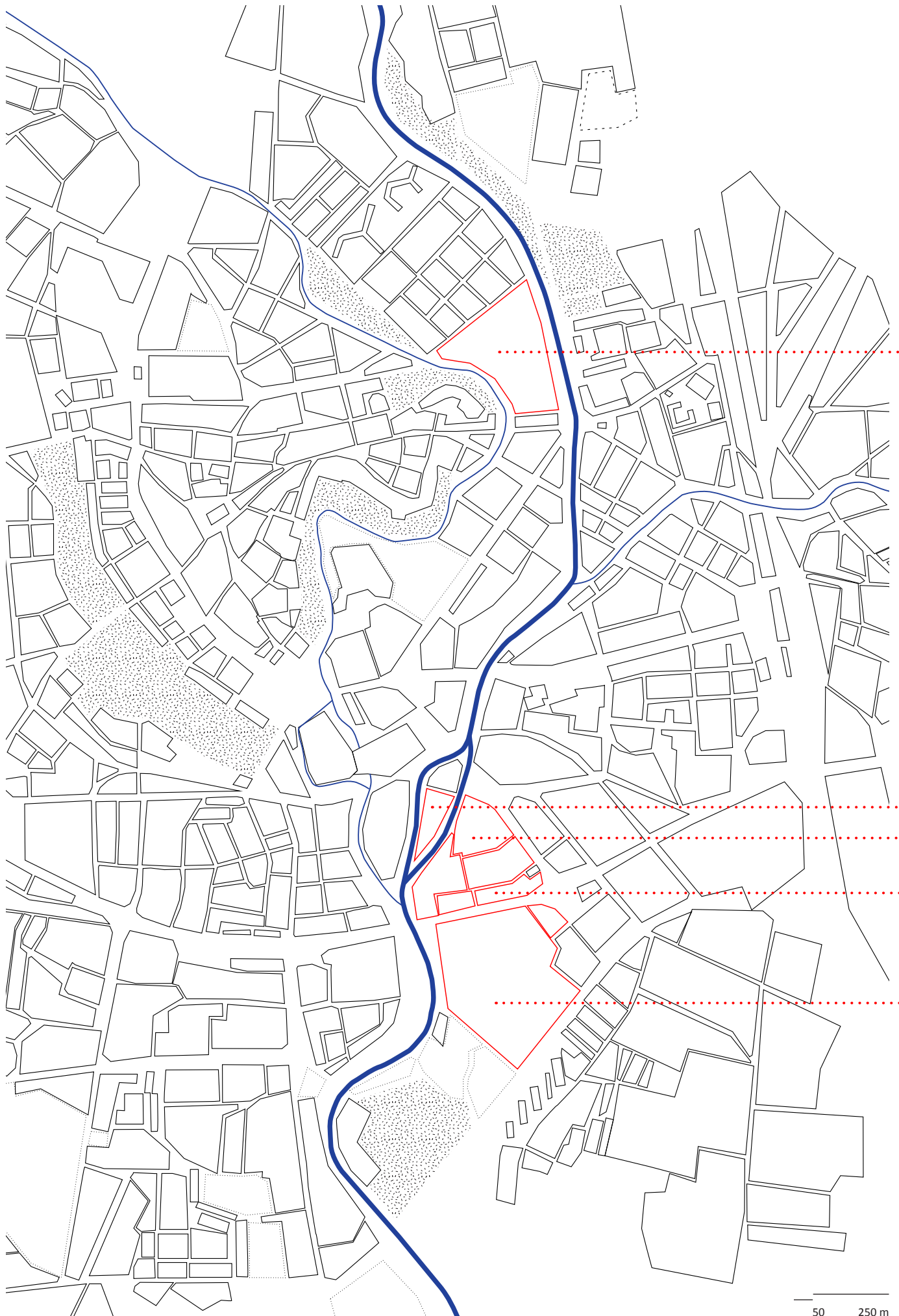


SCHÉMA DĚJŮ





50 250 m

BOURANÉ STRUKTURY

V severní části území ruším vojenský areál. Dnes je sice stále využíván, ale zdaleka ne v jeho celé kapacitě. Dle mého názoru je tento areál příliš velký a neprostopný, jedná-li se o pozemek v těsné blízkosti historického jádra města. Toto místo nabízí velký potenciál pro budoucí rozvoj města.

Okolí bývalých ruských skladů je dnes opuštěné a stal se z něj jeden z největších brownfieldů v Olomouci. Stavby jsou v rozkladu a do budoucna nevyužitelné. Tento uzavřený areál negativně ovlivňuje své okolí, odděluje městskou čtvrť Nový svět od centra, dává podnět vzniku neurčitým prodejním halám na východní straně.

Dnes sloužící kovošrot s výrobní fabrikou obalů nejsou slučitelné s územním plánem. Tyto funkce nejsou městotvorné, proto je ruším. Celé území je v dnešní době nepropustné a nepřístupné pro místní obyvatele.

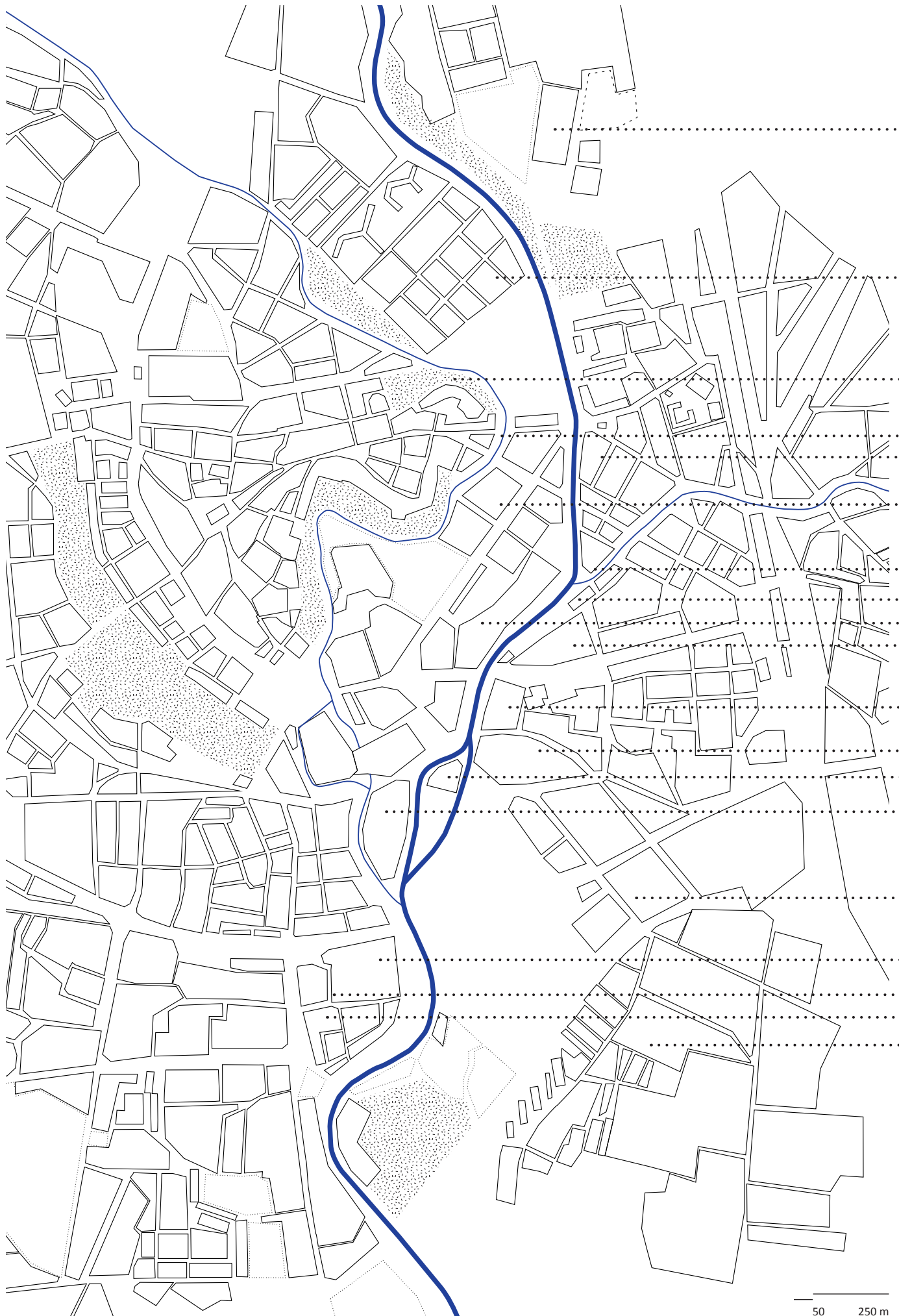
uzavřený vojenský areál

kovošrot

PEobal s.r.o.

bývalá benzínová stanice

bývalé sklady ruských kasáren



50 250 m

KLÍČOVÉ NÁVAZNOSTI

Klášteřní Hradisko

Na pravém břehu Moravy se většinou nachází smíšeně obytná funkce, pouze v blízkosti u historického centra přechází do kampusu Vysoké školy Univerzity Palackého. V tomto kampusu se nachází ubytovny pro studenty i budovy pro výuku. Jižní část Nových Sadů se rozpadá do sídlišťové struktury.

rodinné domy v zeleni

Naopak na levém břehu nemá město jednotnou funkci ani charakter. Na severu se nachází Klášteřní Hradisko obklopené poli. Dále je spíše rozpadlá struktura s bodovými domy, tento charakter pokračuje až k teplárně, pouze je do něj vložený klín uzavřených městských bloků z devatenáctého století pokračující z historického centra směrem k hlavnímu vlakovému nádraží. Struktura města pod teplárnou je má industriální charakter.

katedrála sv. Václava

Dle územního plánu se má tento charakter přetransformovat do smíšeně obytné funkce. Jižní čtvrť města Nový Svět je odříznut od města železnicí i stávajícím brownfieldem ruských kasáren.

Vysoká škola UP, SŠ
bloková zástavba

Slovanské gymnázium

nové funkční využití_kultura

základní umělecká škola
kampus vysoké školy UP
kampus vysoké školy BEA

ZŠ

teplárna

Salzerova reduta, barokní opevnění

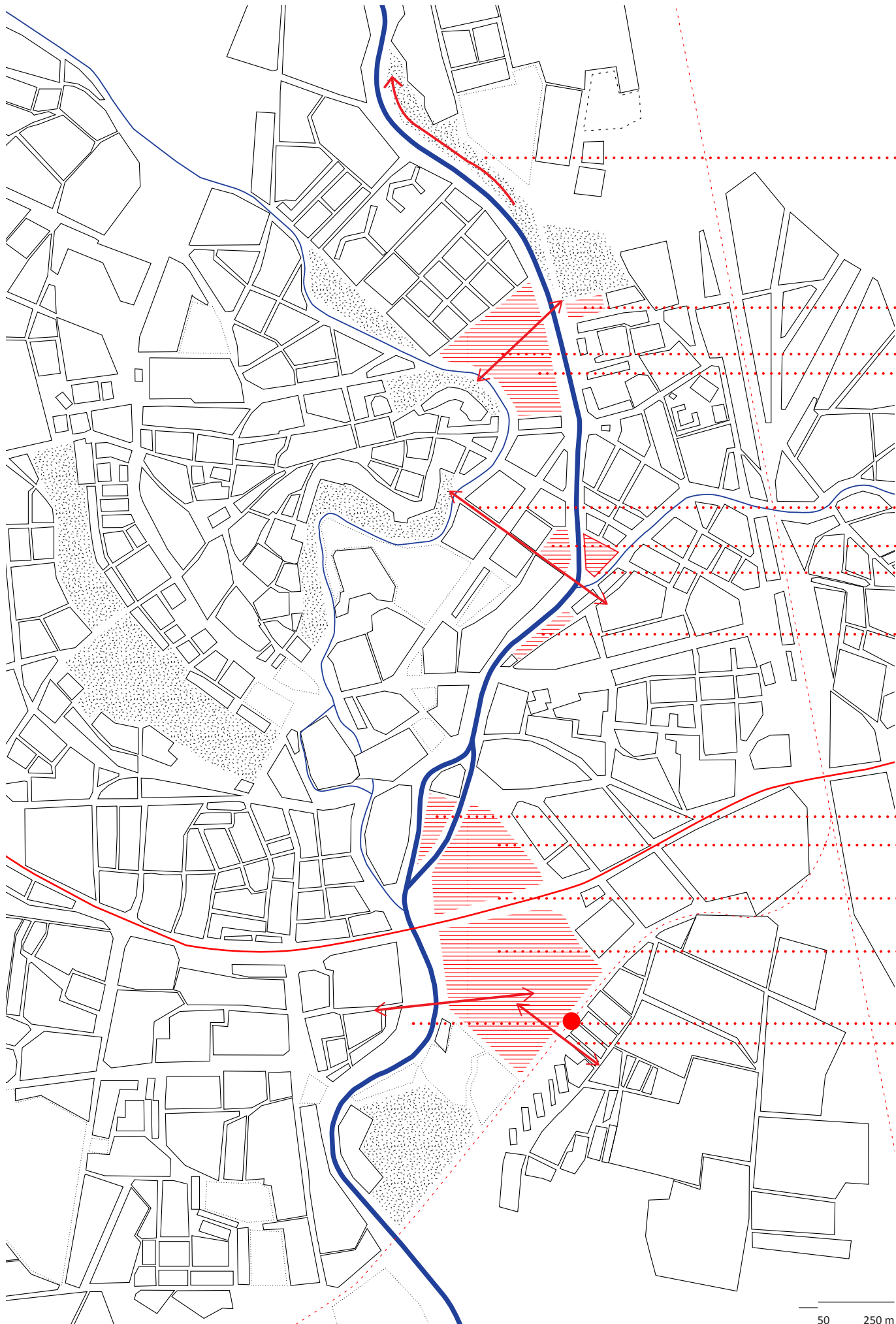
rezidenční bydlení Šantovka Living

prodejny

Střední škola Rooseveltova

Střední škola Rooseveltova
Základní škola Rooseveltova

čtvrť Nový Svět



50 250 m

cyklo napojení na Litovelské Pomoraví
a směr sv. Kopeček

V nových zásazích do struktury města jsem se snažila podpořit jeho potenciály a výhody. Město je poměrně topograficky rovinné, tím dává ideální podmínky pro budoucí převládající cyklistickou dopravu. Proto do většiny míst navrhuji nebo doplňuji cyklistické stezky. Na sever od města se rozprostírá krajina Litovelského Pomoraví podél řeky až do Mohelnice.

sportovní zázemí

Pro novou zástavbu určuji nejvíce funkci pro bydlení. Bytové domy jsou v Olomouci dnes velice žádané. Již dnes se zastavují proluky a transformační místa především developerskými projekty s byty. Pro si myslím, že místo vojenského areálu, který patří státu, by mohlo vzniknout nové funkční využití, do něhož by se mohlo zapojit i město s PPP projekty či baugruppe.

napojení na zelený rynek
nová zástavba

Nábřeží jsou vždy spjaty s pěší dopravou, proto se snažím co nejvíce poskytnout pěší propojení napříč korytem a usnadnit tak pohyb pěších lidí. Bylo by skvělé, kdyby do budoucna nebyli nákupní střediska centrem dění, ale tyto energie se transformovaly do jiných sfér, více kulturních či sportovních. Například venkovní tančírna, divadla, jakékoli sportovní aktivity.

pěší napojení na park

nové funkční využití_sport

nové funkční využití_kultura

propojení kampusů vysokých škol

park

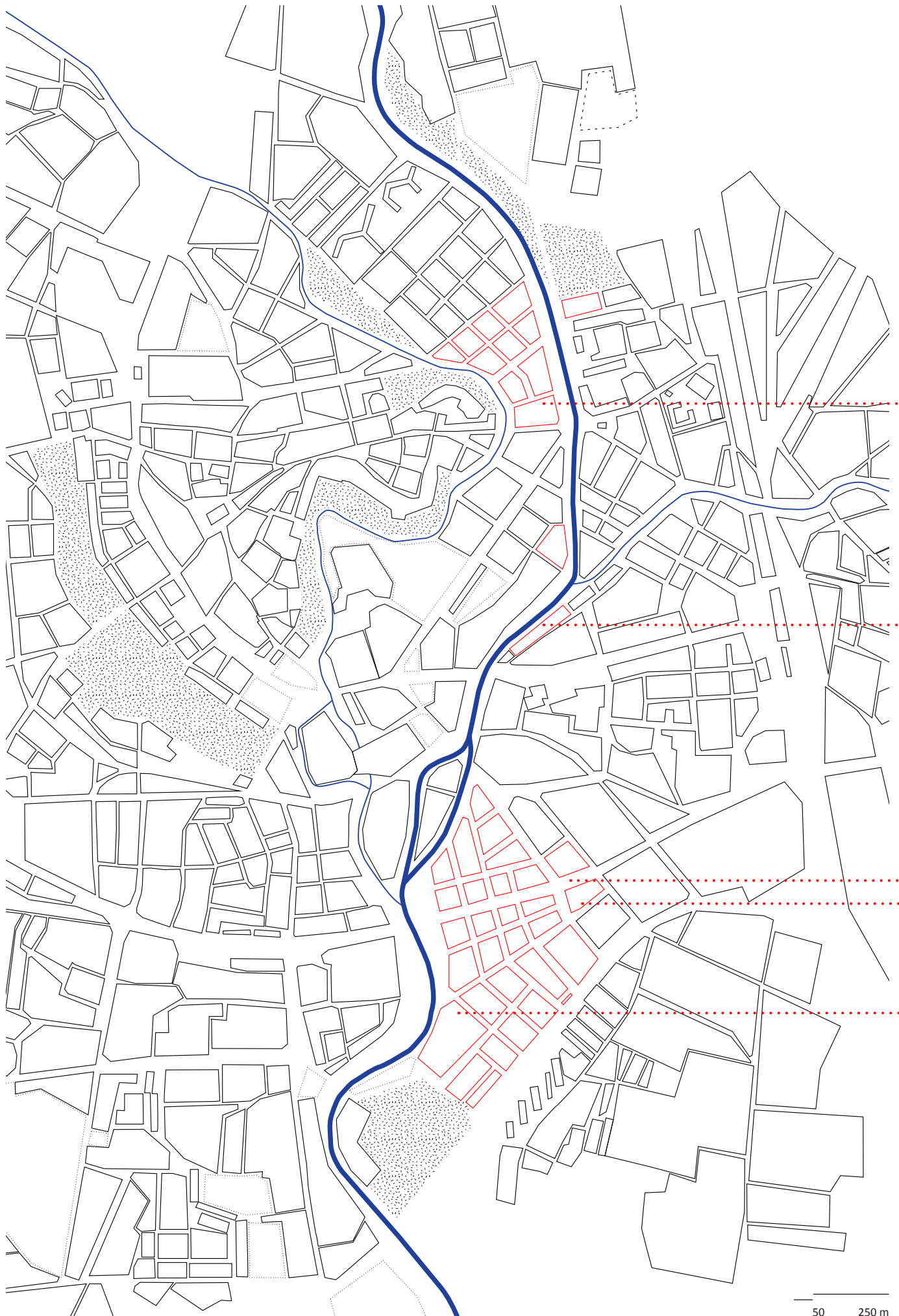
nová zástavba

zklidnění ulice Velkomoravská

nová zástavba

pěší propojení s pravým břehem

propojení nové zástavby a čtvrtě Nový svět



NOVÉ URBÁNNÍ BLOKY

V severní části jsem urbánní bloky napojila na stávající strukturu města, pokračuji s ulicemi, kde ne nachází rodinné domy v zeleni. Druhou stranu doplňuji již existující městský blok. Toto území protínám novou širokou ulicí s alejí stromů.

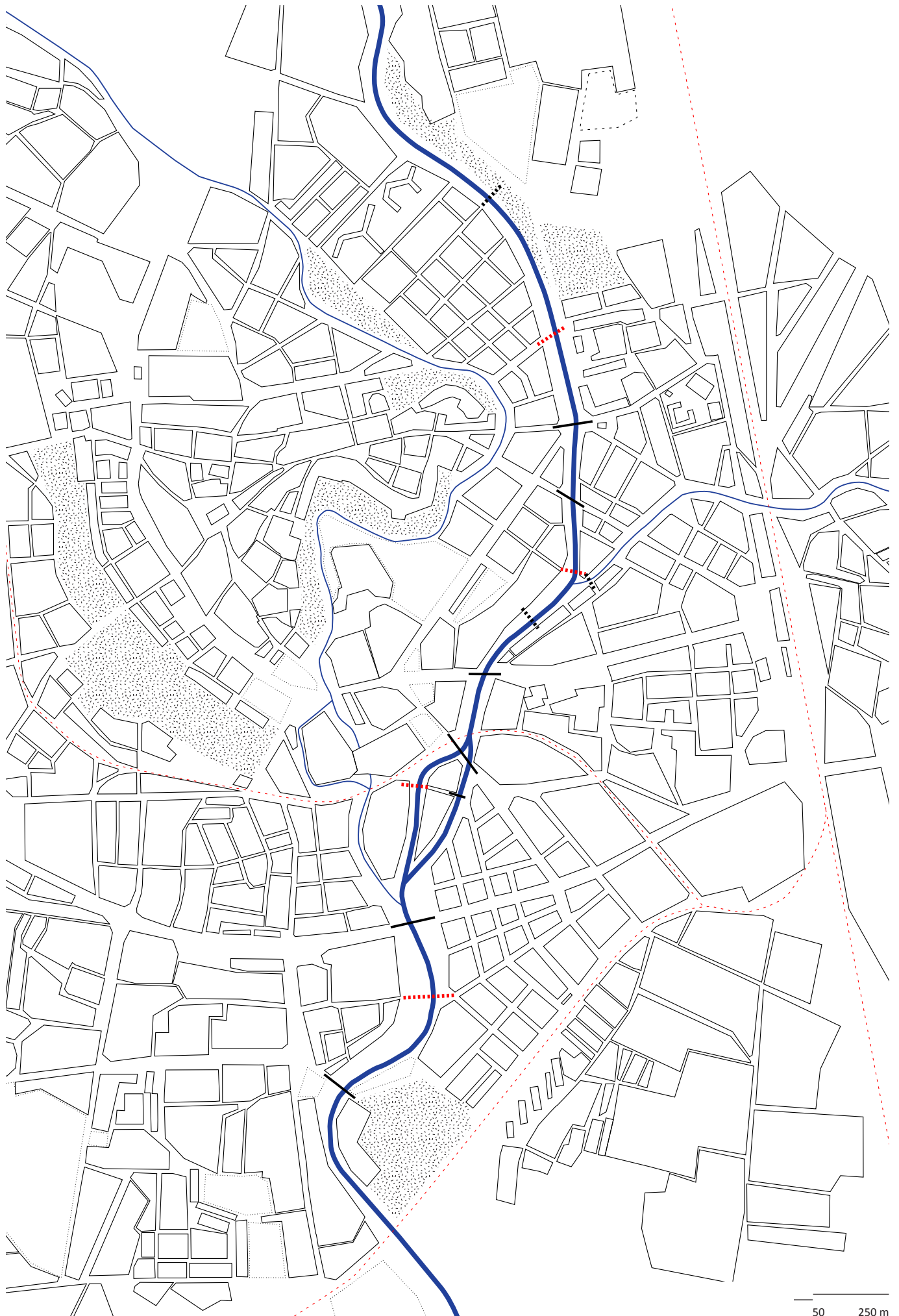
V jižní části urbánní bloky navazují na chaoticky umístěné prodejny a stávající ulice. Jižní část struktury navazuje na novou vlakovou zastávku. V novém území jsem také navrhla nový veřejný prostor sloužící pro místní aktivity jakou jsou trhy, malé koncerty, společenské aktivity. Urbánní bloky také navazují na stávající ulici Velkomoravskou, která je dopravně velice vytížená.

doplnění městského bloku

doplnění struktury menší zástavbou

ulice Velkomoravská
doplnění prodejny

doplnění ulice U Rybářských stavů

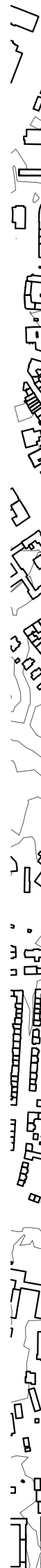


PROPOJENÍ

Do území navrhuji pouze lávky pro pěší a cyklisty. Chci podpořit cyklistickou dopravu a zlepšit pěší docházkové vzdálenosti. Řeka samovolně poskytuje ideální prostředí pro lineární propojení podél břehů. Díky nově navrženým lávkám docílím i vertikálního propojení.

Transformací industriální zóny na obytnou zónu vznikne nové místo pro bydlení, díky tomu vzrostou i nároky na mobilitu obyvatel. Proto cílím, aby tyto místa byla propojena s pravým břehem řeky, který je napojen na historické jádro města. Novou a stávající strukturu také propojuji v místech, kde se nachází základní, střední i vysoké školy.

— mosty stávající lávky nové lávky





zázemí hřiště

bytové či rodinné domy se zahradami

bytové domy v městském bloku

V jižní části nová zástavba reaguje na existující městskou strukturu. Administrativní domy lemující Velkomoravskou ulici jsou 6 až 7 podlažní. Dále na jih se zástavba rozdrobuje a snižuje, dokud nevzniknou malé rodinné domy. V pravé části v návaznosti na prodejny doplňují hmotově další prodejní možnosti. Dnes existující benzínovou pumpu neruším, pouze ji přemísťuji v rámci nově navrženého bloku. Konverze domu, který je jeden z nejvyšších v okolí zanechávám a doplňuji k němu podobně vysoké domy s administrativním účelem. V místě bývalého kovoštoru navrhuji park, který bude propojen se Salzerovou redutou a přinese jí důstojnější postavení. Dnes se tato reduta renovuje a bude sloužit pro soukromé i veřejné kulturní akce například svatby.

zázemí hřiště

Severní část nově navržené struktury se odvíjí od stávajícího nedoplněného městského bloku. Ten doplňuji. Na tento blok navazují další dva nové městské bloky. Tento charakter narušuje nová alej, za ní se hmota snižuje a rozčleňuje. Vznikají zde bytové domy v zeleni. Výšku korunní římsy drží stejnou jako výška stávající zástavby rodinných domů ve čtvrti Na Letné.

doplnění struktury nižší zástavbou

administrativa

bytové domy v zeleni

administrativa

náměstí
prodejny

bytové domy v zeleni

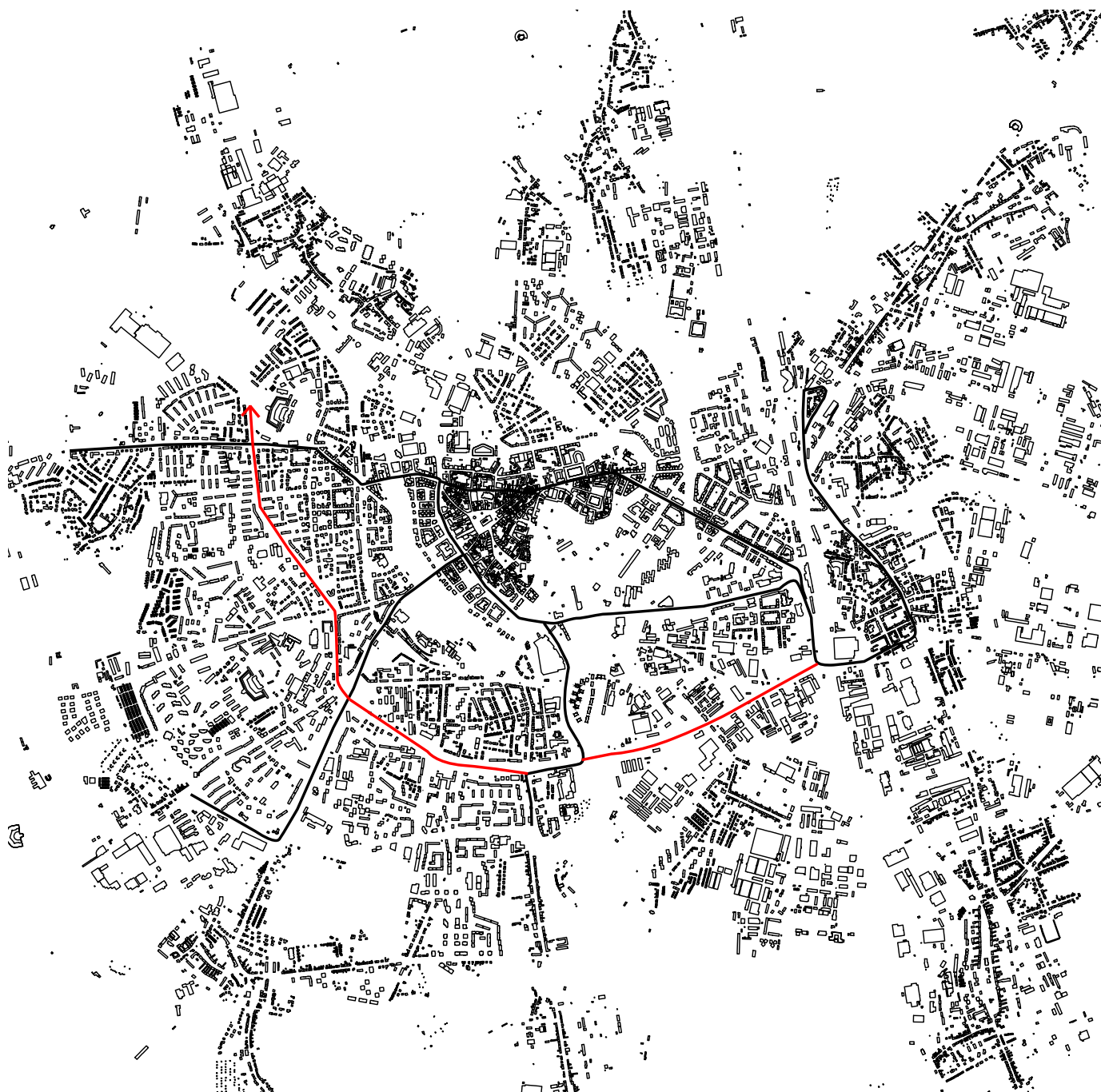
vlaková zastávka
doplnění stávající ulice u Rybářských stavů

rodinné domy v zahradě

NOVÁ TRMVAJOVÁ PROPOJKA

Díky kultivaci Velkomoravské ulice na městskou třídu vznikne prostor pro novou tramvajovou linku. Mohla by propojovat západní a východní část města. Nová tramvajová propojka funguje v sekundárním okruhu kolem centra. Podobný princip mají například ve Vídni.

Ve svém návrhu u bývalých kasáren umísťují tramvajovou zastávku. Ta by mohla obsloužit nově urbanizované prostředí.





stávající stav POO



transformace stávající POO

100 400 m

TRANSFORMACE PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ OLOMOUC

V dnešní době jsou již zrealizovány nebo právě probíhající práce na 4 z 5 fází protipovodňových opatření na řece Moravě. Hlavním investorem je Povodí Moravy. Město investovalo pouze do minimálního množství veřejných prostranství. Některé úseky nábřeží jsou kvalitně zpracovány a poskytují komfort pro místní obyvatele, jiné naopak svůj potenciál plně nevyužívají.

Vytvořila jsem mapu s transformačními nábřežími. Stanovila jsem je dle subjektivního názoru po osobním průzkumu míst. Části, které se právě realizují, jsem vyčetla z podkladů poskytnutých Povodím Moravy.

Dle mého názoru, místa, která dnes dobře fungují, jsou převážně ty s přírodním charakterem. Lidé se zde často procházejí, vyšlapávají si mnoho pěších cestiček. Mohlo by v těchto místech umístěno více mobiliáře například pro starší lidi nebo rodiče s dětmi. Část náplavky u kampusu vysoké školy UP investovalo město. Proto zde mohlo vzniknout více pobytových zón pro studenty. Díky povodňovým opatřením vznikl i nový ostrov, obklopen řekou Moravou a obtokovým kanálem s barokní pevností na jejím cípu.



CHARAKTERY NÁPLAVEK

Stanovila jsem pět druhů náplavek podle urbanistického rozhraní s řekou. Každá urbanistická struktura a především její funkce ovlivňují děje okolo řeky. Díky tomu se všem místům kolem řeky určí přesná podoba. Toto dělení mi dále sloužilo jako klíč pro zpracování detailnějších návrhů. Každý charakter má svoji funkci a roli v rámci města.

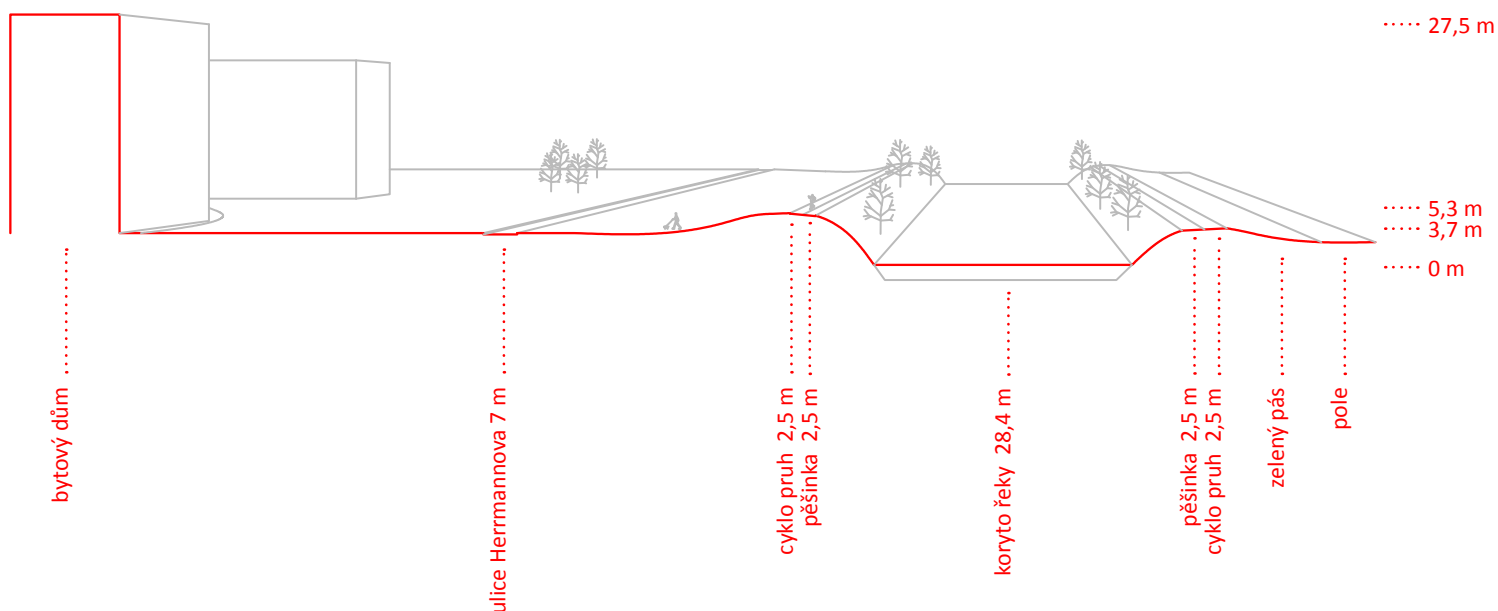
- 1 PŘÍRODNÍ**
- 2 MĚSTSKÁ**
- 3 PROPOJOVACÍ**
- 4 POBYTOVÁ - SOCIÁLNÍ**
- 5 POBYTOVÁ - REZIDENČNÍ**



50 250 m

Místo, kde vstupuje krajina do města. Nábřeží a jeho okolí není definováno budovami a hmotami města, ale spíše volným prostranstvím. Má sloužit k rekreaci obyvatel z celého města. Ideální napojení na další přírodní prvky ve městě. Náplavky jsou tvořeny převážně zelení, proto je třeba, aby přírodní charakter náplavek byl navržen ve spolupráci s krajinným architektem. Nejedná se o budování konkrétních veřejných prostranství, ale převážně o pocit z krajiny.

Tento druh břehů má být spíše volnou krajinou než striktně ohraničená místa. V přírodním rázu jsou důležité linie stromů. Definování, kde má být otevřený výhled na řeku, a naopak, kdy řeku více uzavřít a vytvořit jí intimitu. Tato místa by měla obsahovat pěší a cyklistickou dopravu. Místa, kde se dá odpočívat. Cítit se zde bezpečně, i když jsem v otevřenější krajině.





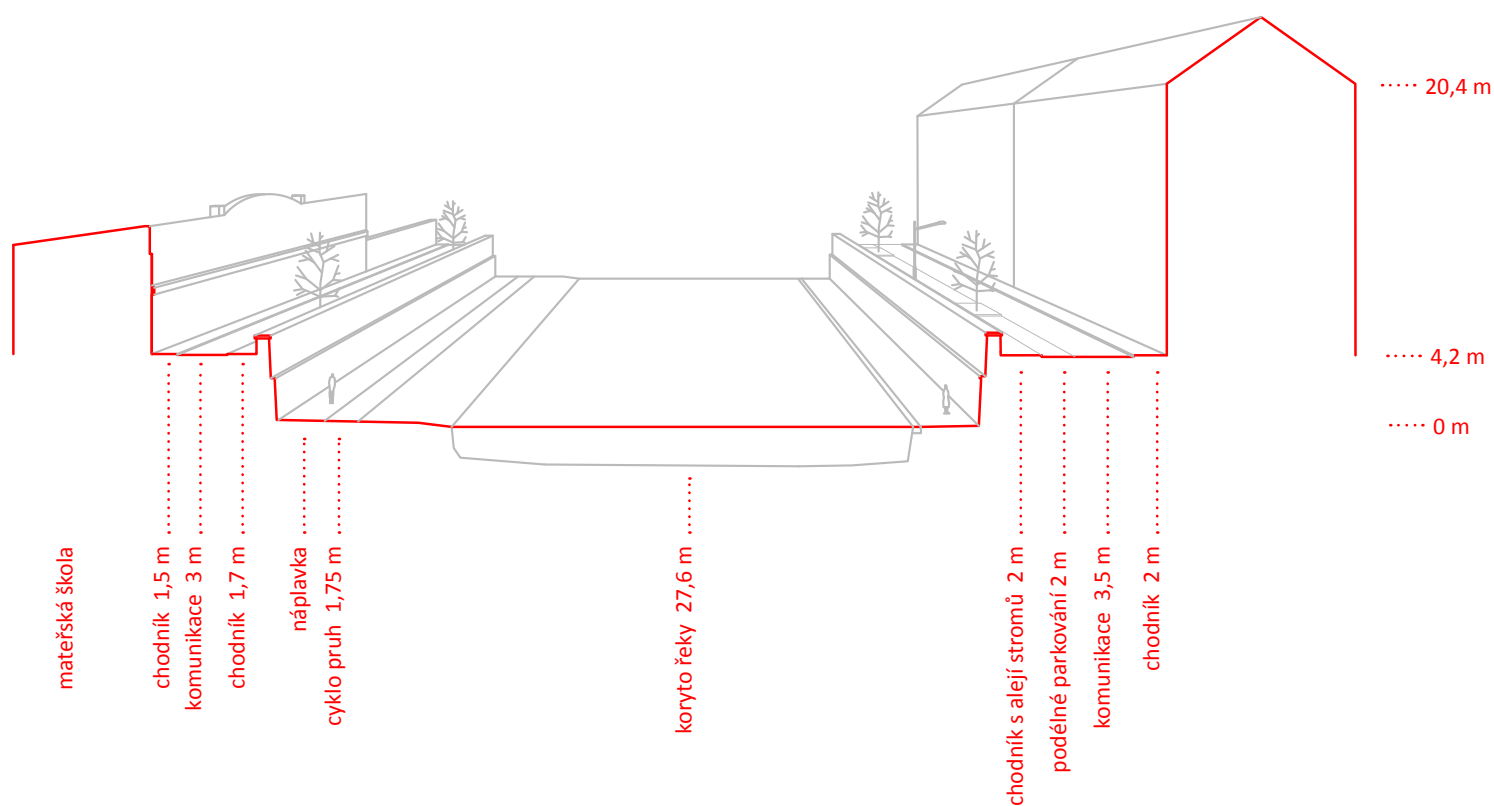




50 250 m

Stanovení městského charakteru je poměrně jednoduché, jedná se o prostředí v těsné blízkosti s živým městem. Náplavka je umístěna o několik metrů níže, než je běžná ulice. Dělí ji kamenné zdi, nejčastěji se jedná o 3 až 4 metrové výškové rozdílly. Koryto je zde poměrně úzké. Urbánní struktura je tvořena městskými bloky. Pro překonání výškové úrovně je třeba použít nejčastěji schody, která jsou vloženým prvkem ke kamennému zdem. Materiálové řešení spodní části náplavky je převážně pevný. Zeleň je zde omezena na minimum. Zdi jsou z kamene, povrch pochodí části je taktéž z kamene nebo z betonových dlaždic. Dolní část obsahuje prvky pro rekreaci jako například dřevěná mola, obytné dřevěné schody.

Horní část náplavky je navržena jako klasická ulice, která ovšem bere ohled na dolní část náplavky. Například veřejné osvětlení je umístěno v horní části, ale je navrženo tak, aby osvětlovalo i část spodní. Díky rozšíření koryta se zúžil prostor pro dřívější ulici. Proto se z těchto míst stávají spíše klidnější zóny s omezenou dopravou. Navrhují zde nové aleje stromů, tak, aby byli vizuálním kontaktem i z nižší části náplavky. Jelikož je pravý břeh nižší náplavky poměrně úzký, v některých částech až 3 metry, navrhují cyklostezku do horní části nábřeží, vedle aleje stromů.





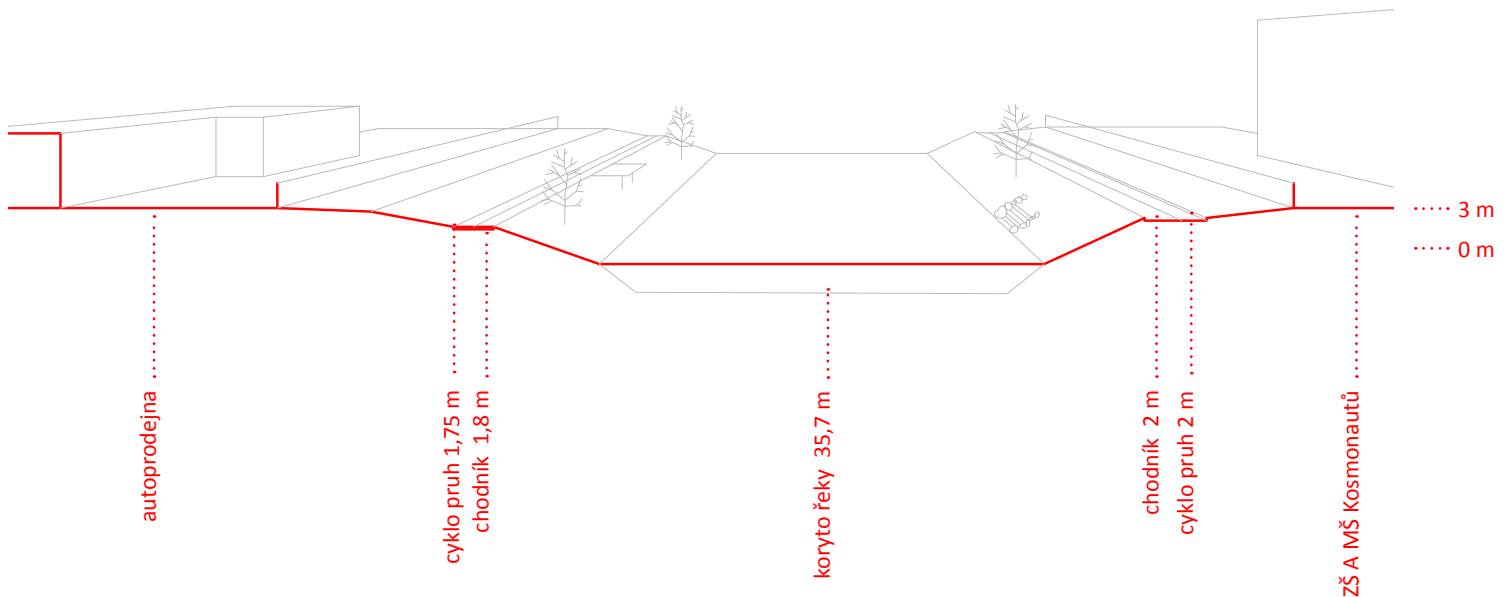




50 250 m

Jedná-li se o propojovací charakter, mluvíme o místech, která jsou mezi městskou strukturou, ale nejsou jí příliš ovlivněna. Slouží pouze pro lineární propojení dvou míst, které mají důležitější funkci v rámci města. Například propojovací charakter, který vede kolem teplárny nebo prodejny s automobily. Obě tyto funkce jsou uzavřené a neprobíhá zde žádná interakce mezi nimi a řekou. Proto je velice důležité, aby tato místa sloužila jako příjemné prostředí primárně pro dopravní komunikaci (pěší a cyklistickou)

Tato místa nejsou primárním prostředím pro střetávání lidí. Prostory kolem řeky by měly být co nejvíce transparentní, bezpečné a dobře přístupné. Mohou se zde vyskytovat místa pro odpočinek, například dřevěné rozšíření míst, kde si lidé mohou odpočinout, přemísťují-li se na větší vzdálenosti v rámci města. Proto je nutné tato místa vybavit městským mobiliářem, především lavičky a veřejné osvětlení.



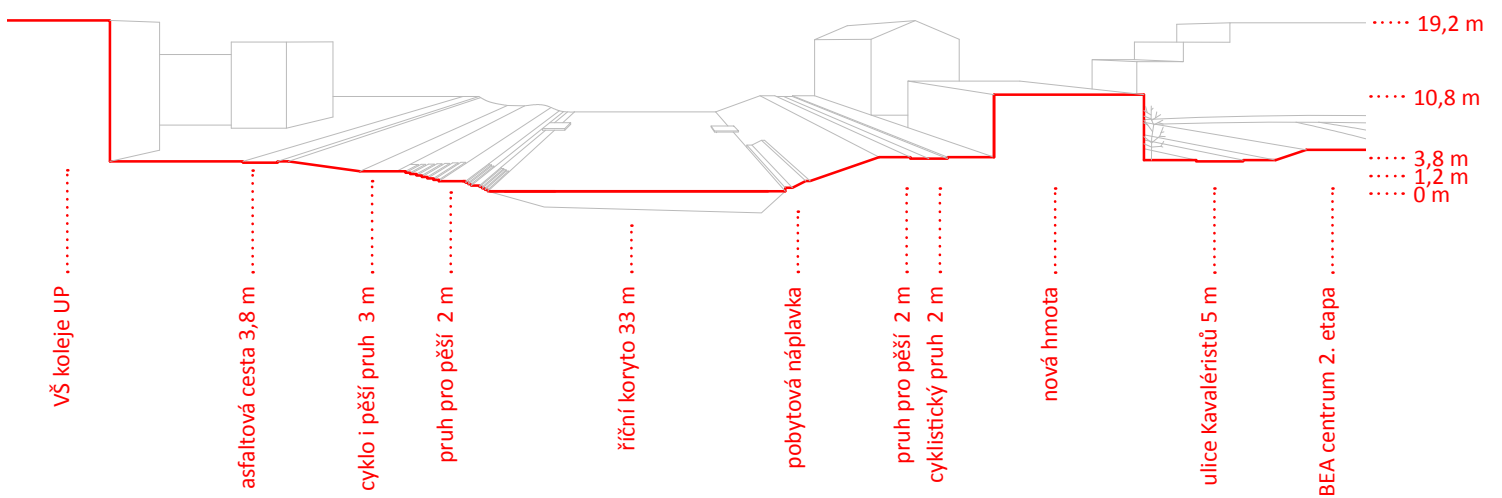




50 250 m

Tento druh náplavky vytváří zázemí pro střetávání lidí. Slouží pro různé aktivity, jako je sport, kulturu i relaxaci. Je zde obsažena větší kapacita míst pro pobývání lidí, jedná se totiž o místa v těsné blízkosti kampusu vysokých škol. Veřejný prostor okolo řeky simuluje centrální náměstí.

Břehy jsou napůl zpevněné, občas se do nich vstupuje zeleň. Přírodní prvky jsou nízké, žádná vysoká zeleň. Je zde plno dějů a proto je zde mnoho různorodých míst. Břehy obsahují více výškových úrovní. Prostor je otevřený a transparentní, ale obsahuje i intimnější místa.





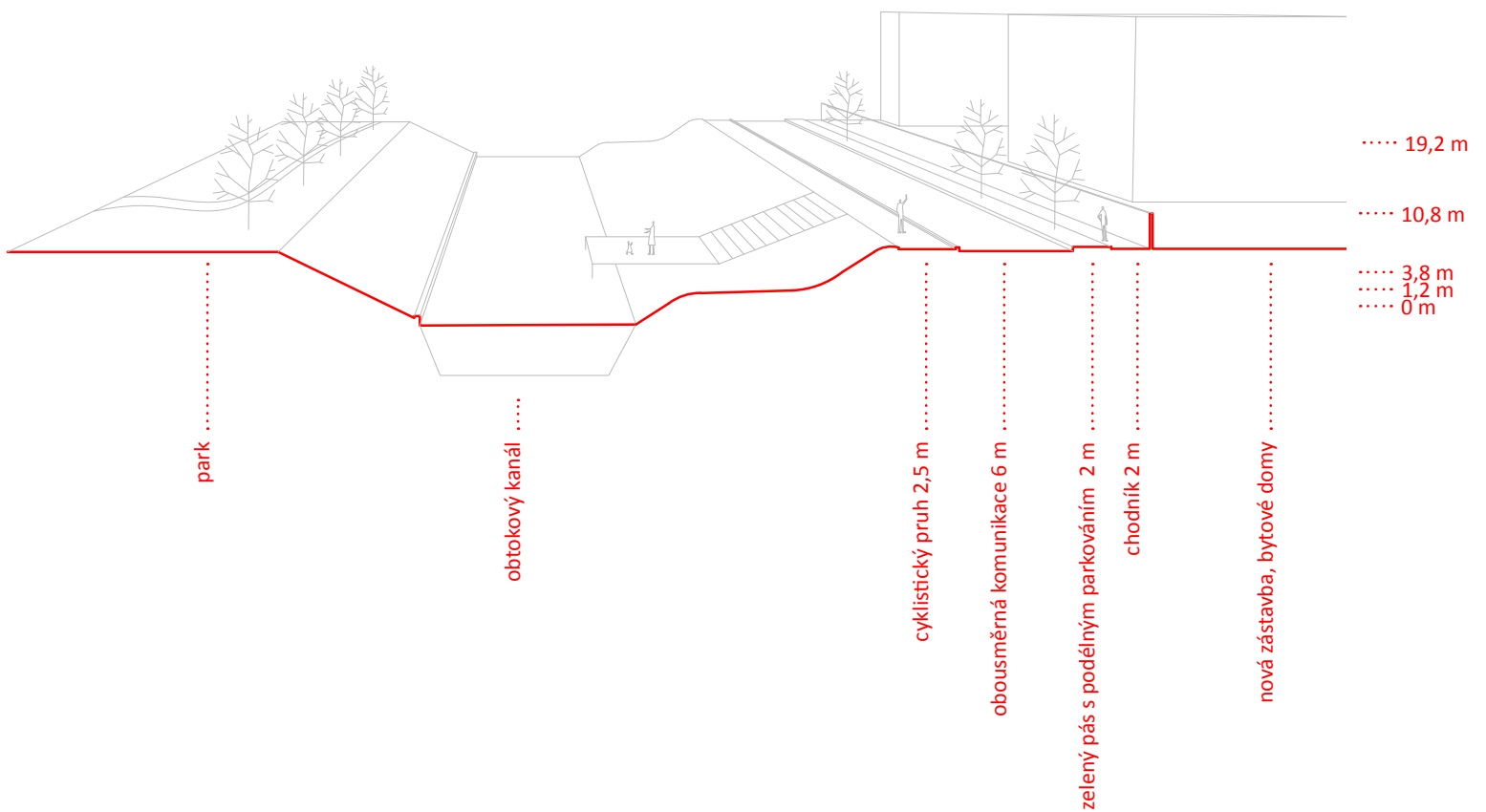




50 250 m

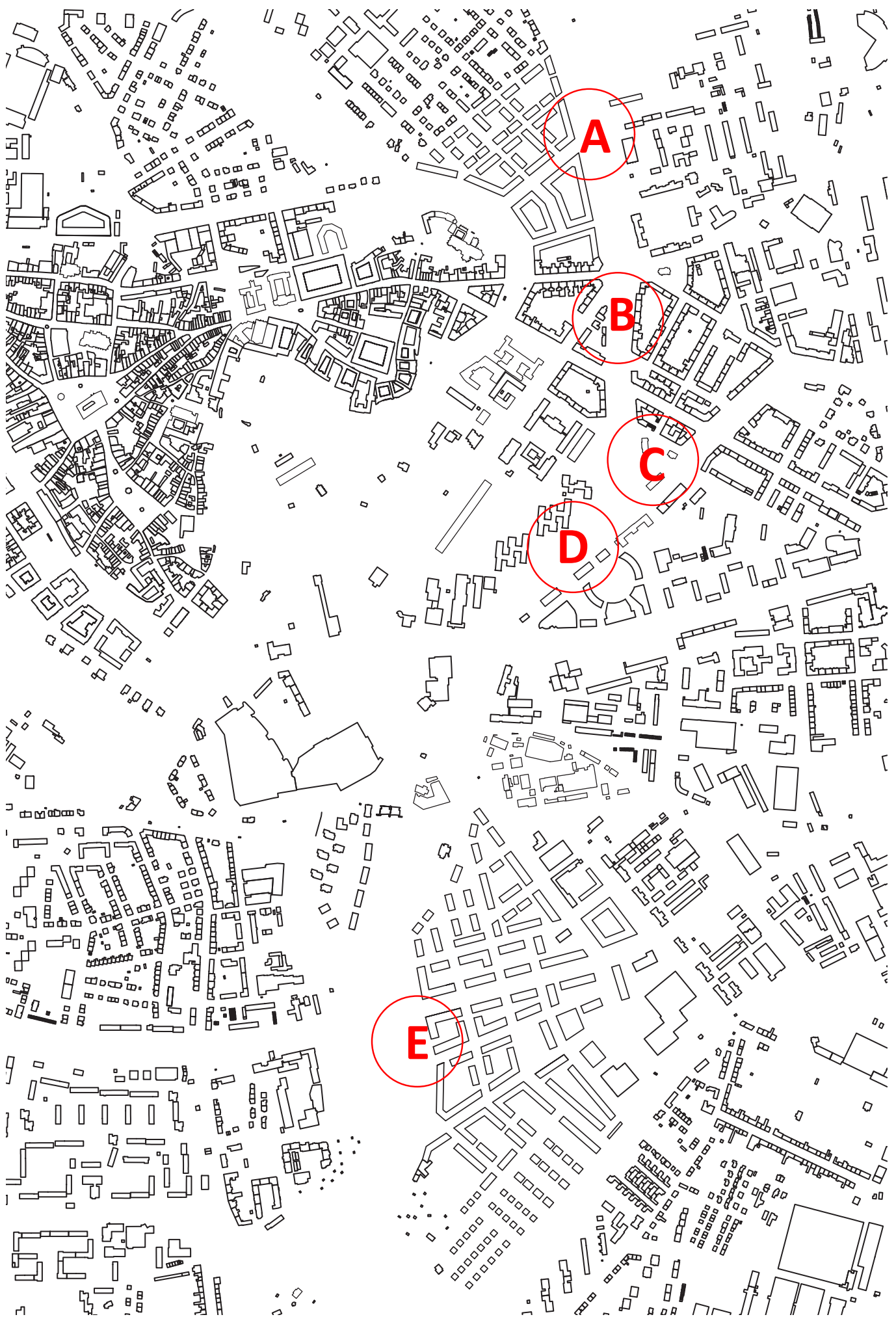
Tento charakter náplavek se nachází v těsné blízkosti u rodinných či bytových domů. Rozhraní těchto míst je tvořeno přírodním břehem, který navazuje na obslužné komunikace vedoucí kolem domů. V některých místech jsou domy uskočeny od uliční čáry a tím tvoří předzahrádku. Důležité je lineární i příčné propojení především pro pěší a cyklisty. Automobilová doprava zde nemá významnou roli, s ostatními funkcemi je v symbióze.

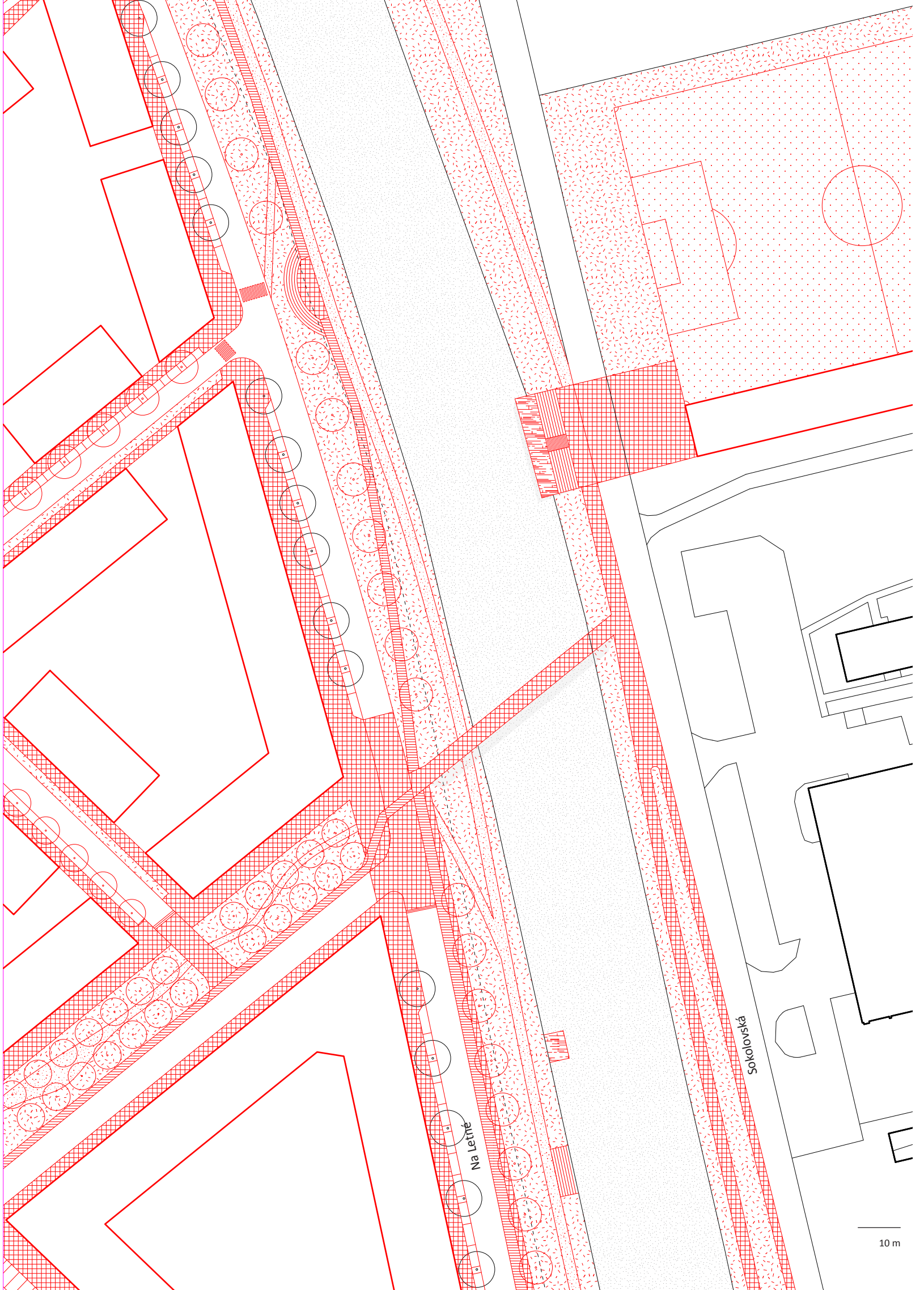
Břehy jsou většinou vizuálně otevřené, často probíhá linie stromů v horní části náplavky. Tyto břehy slouží primárně pro obyvatele žijící v blízkém okolí. Proto jsou na tomto území navrženy místa pro rekreaci a odpočinek. Řeka má působit měkkým dojmem. Nábřeží jsou nezpevněná, pouze jsou do něj vložena zpevněná odpočinková místa.





DETAILNÍ NÁVRH VYBRANÝCH ÚZEMÍ





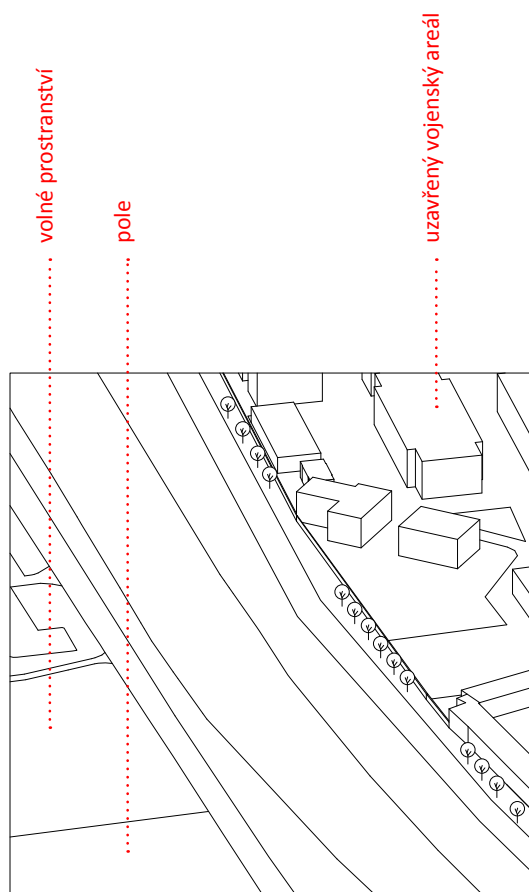
Na Letně

Sokolovská

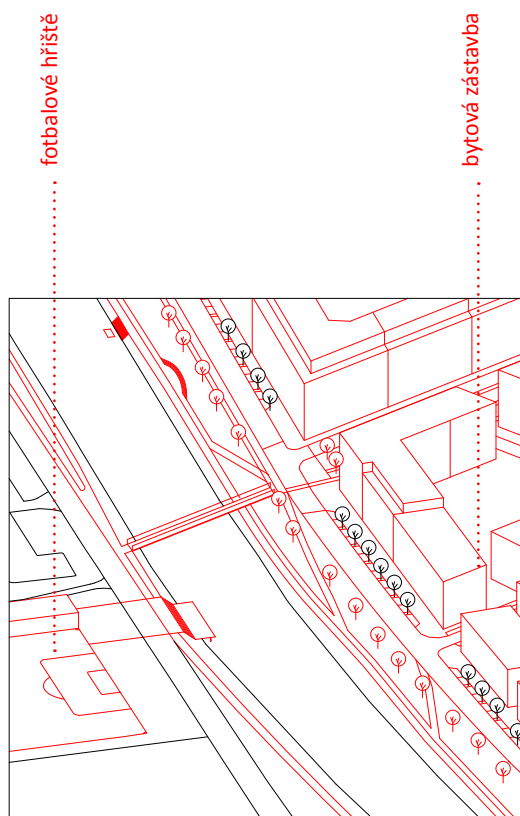
10 m

Na pravém břehu řeky se v dnešní době nachází uzavřený vojenský areál, který je v těsné blízkosti historického jádra města. Toto místo nabízí velký potenciál pro rozvoj města. I když územní plán říká, že by zde funkce vojenského areálu měla zůstat, myslím si opak. Existují vhodnější místa. Proto jsem v tomto místě navrhla novou zástavbu s bytovými domy.

Park pod katedrálou sv. Václava propojují novou ulicí se širokou alejí stromů, která poskytuje lepší dostupnost nejen pro pěší, ale také pro cyklisty, kteří se touto cestou mohou snadno napojit ze zeleného trhu parků okolo jádra města na cyklistickou stezku podél řeky Moravy. Na pravém břehu využívám zelené nezastavěné louky a navrhuji zde nové fotbalové hřiště s veřejným prostorem před tribunou, sloužící pro setkávání místních lidí.

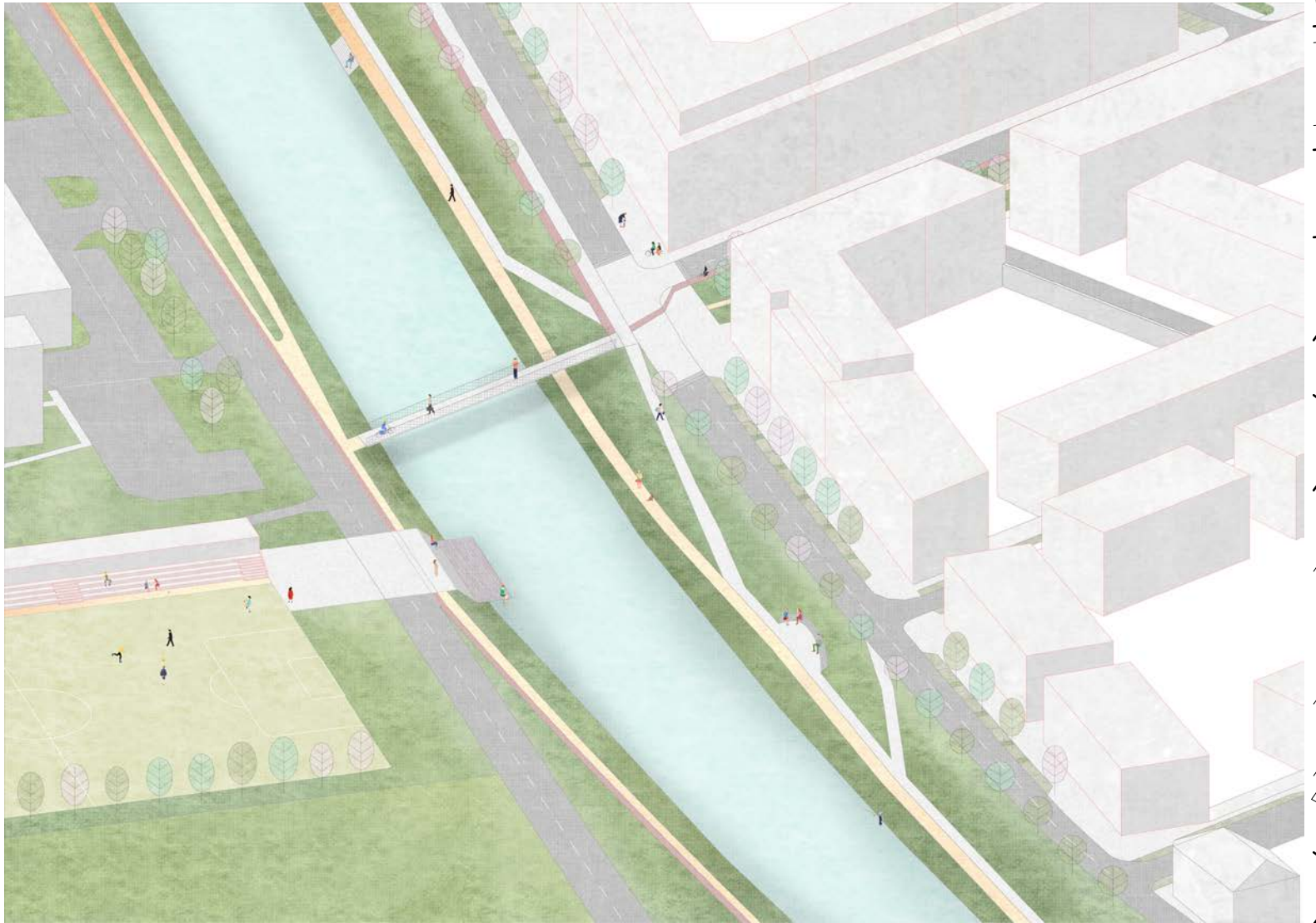


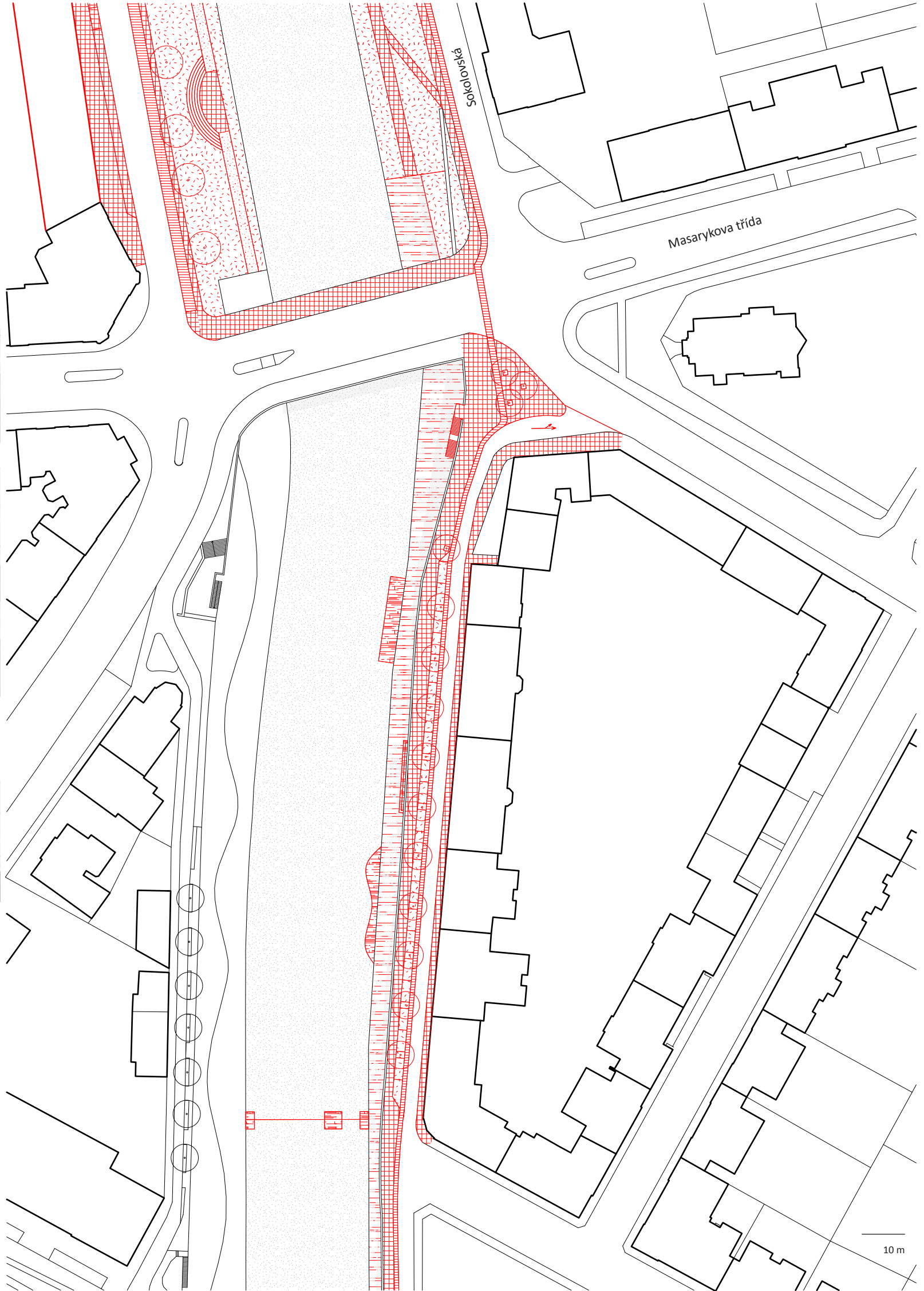
stávající stav



nová funkce bydlení, propojení břehů pěší lávkou







Škvařkova

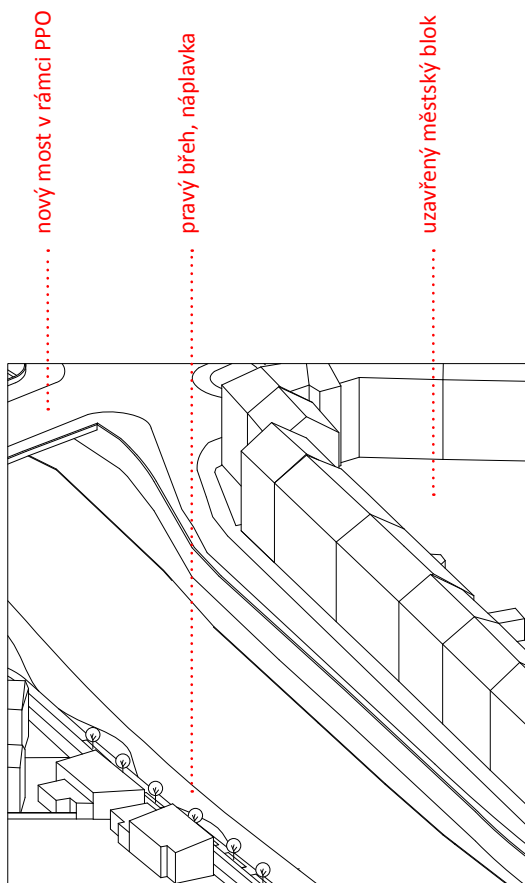
Masarykova třída

10 m

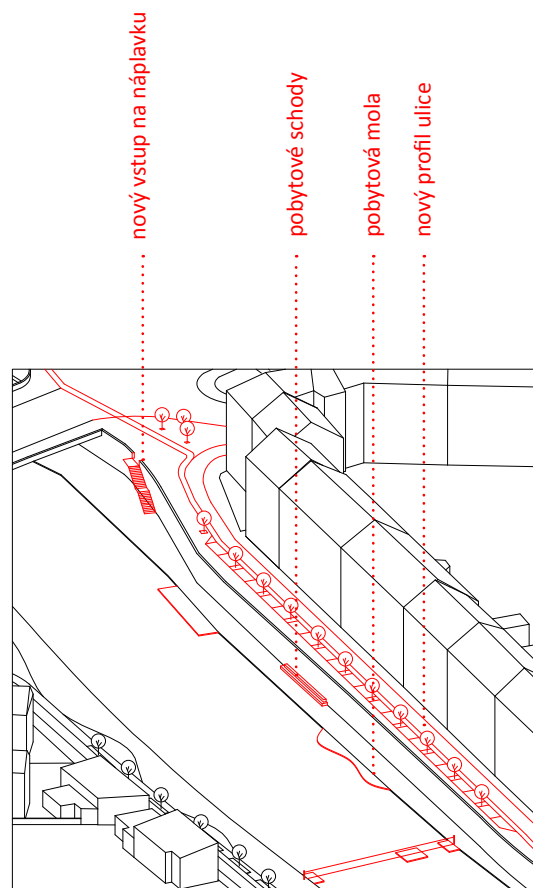
MASARYKOVA TŘÍDA

Podle stávajícího protipovodňového opatření nemá být levý břeh náplavky, v místě od mostu Masarykovy ulice až po soutok Moravy s Bystřicí, veřejnosti přístupný. Nábřežní ulice je po rozšíření koryta poměrně úzká, proto je další prostor pro nepřerušovaný pěší pohyb přínosný. Zpřístupněná náplavka by mohla poskytnout místo pro odpočinek místních obyvatel.

V nižší části náplavky jsem navrhla několik intervencí ze dřeva, pobyťová mola, přívoz, pobyťové schodiště. Jedná se o západní stranu řeky, proto tato náplavka bude využívána i v pozdních hodinách. Dřevo by mělo změkčit kamenný ráz náplavky. Horní část nábřeží je dimenzována pro chodce, cyklisty i automobily. Nábřeží lemuje alej stromů, kolem které se vine cyklostezka. Mezi stromy je navrženo podélné parkování.

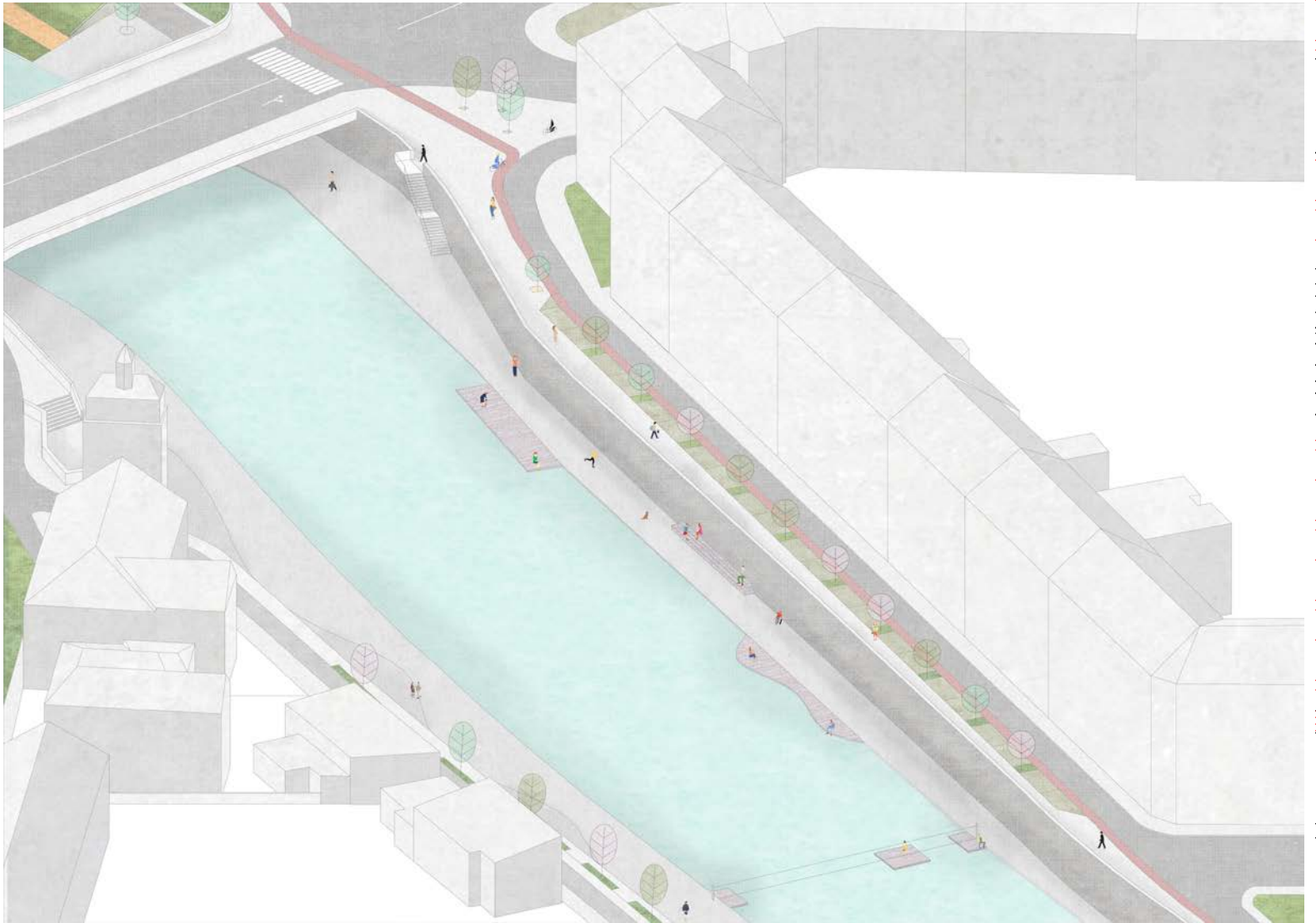


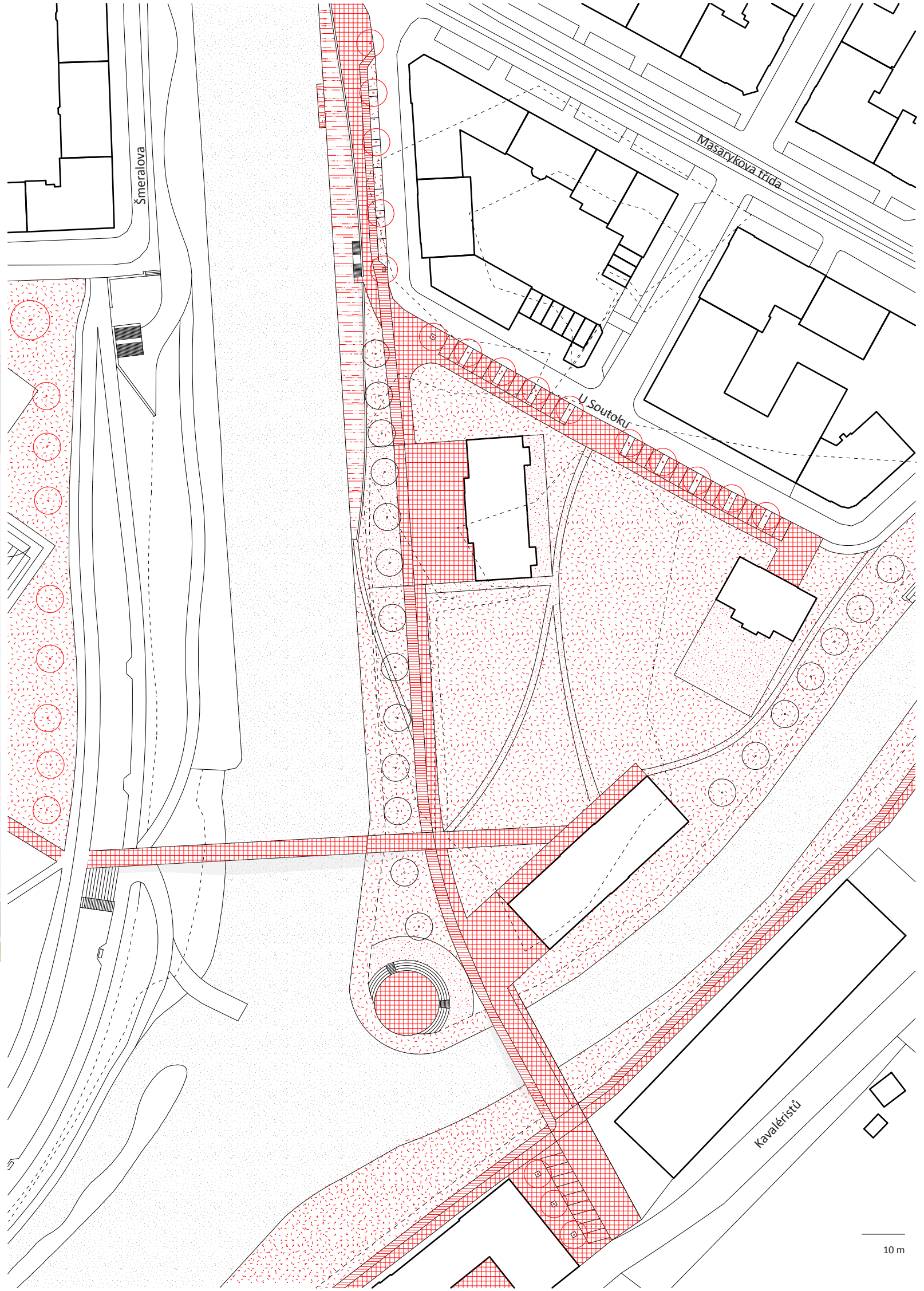
stávající stav



zobytnění levého nábřeží, západní strana řeky







Smeralova

Masarykova třída

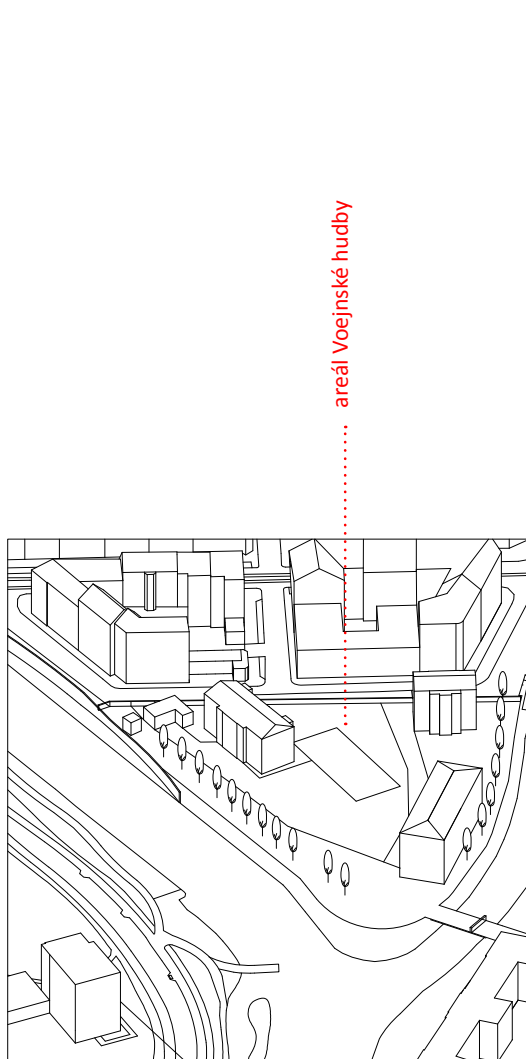
U Soutoku

Kavaléristů

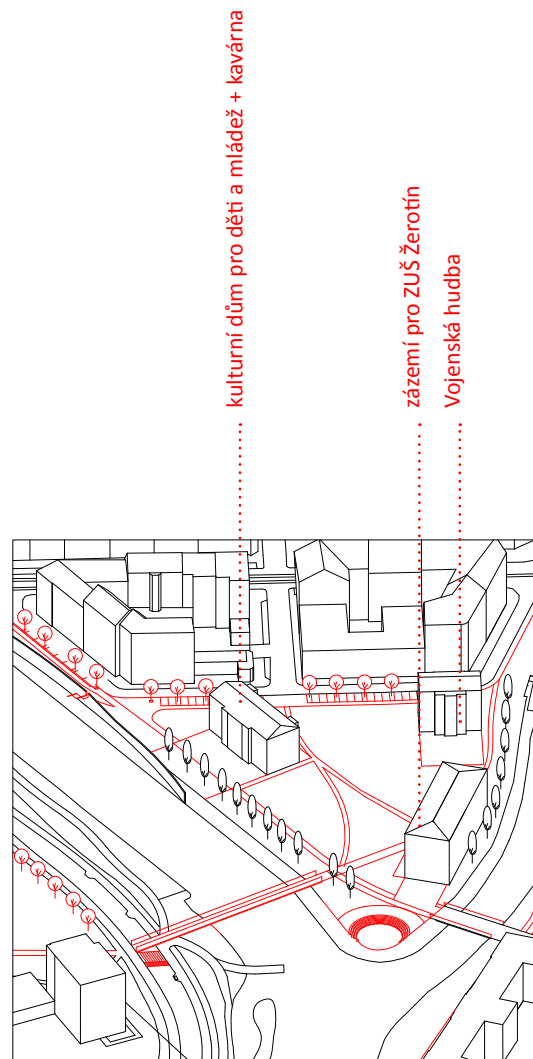
10 m

Soutok přirozeně vytváří místo s větším potenciálem. Armádní oddíl Vojenská hudba je nově soustředěn pouze do jedné ze tří stávajících budov, kapacitně plně vyhovující. Další dvě budovy slouží jako kulturní centra pro studenty a mládež. V blízkém okolí se nacházejí základní umělecké školy, střední odborná škola, gymnázium i kampusy vysokých škol. Oba břehy propojují novou pěší lávkou, která navazuje na stávající most, který otevírá veřejnosti.

Místo soutoku by mělo být naplněno kulturní a sociální funkcí. Je zde proto vytvořen otevřený amfiteátr, který slouží nejen dětem ze ZUŠ Žerotín, ale také pro večerní akce pro veřejnost - například pro tančírny. Na protějším pravém břehu vznikne jako protíváha sportovní hřiště se zázemím.

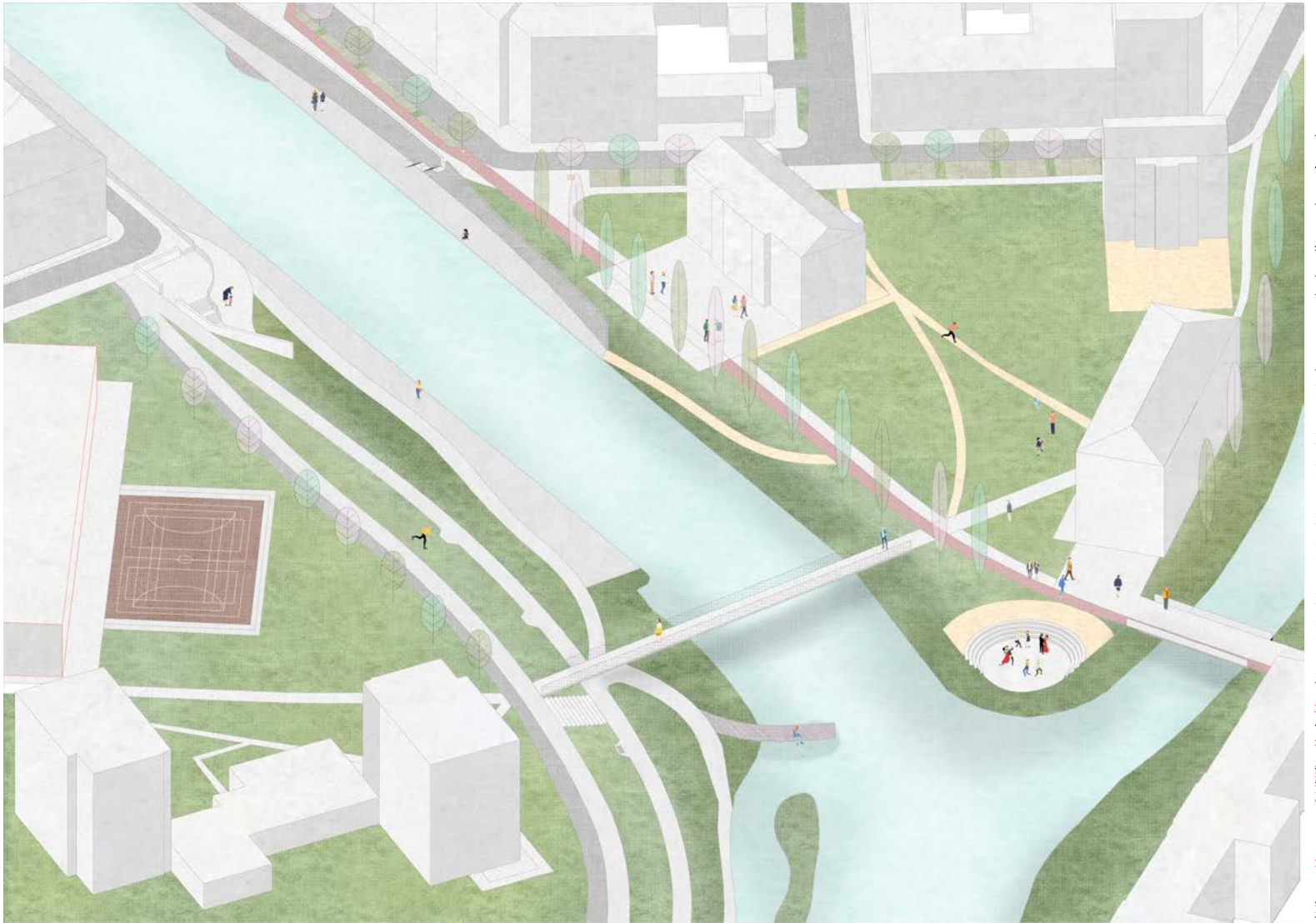


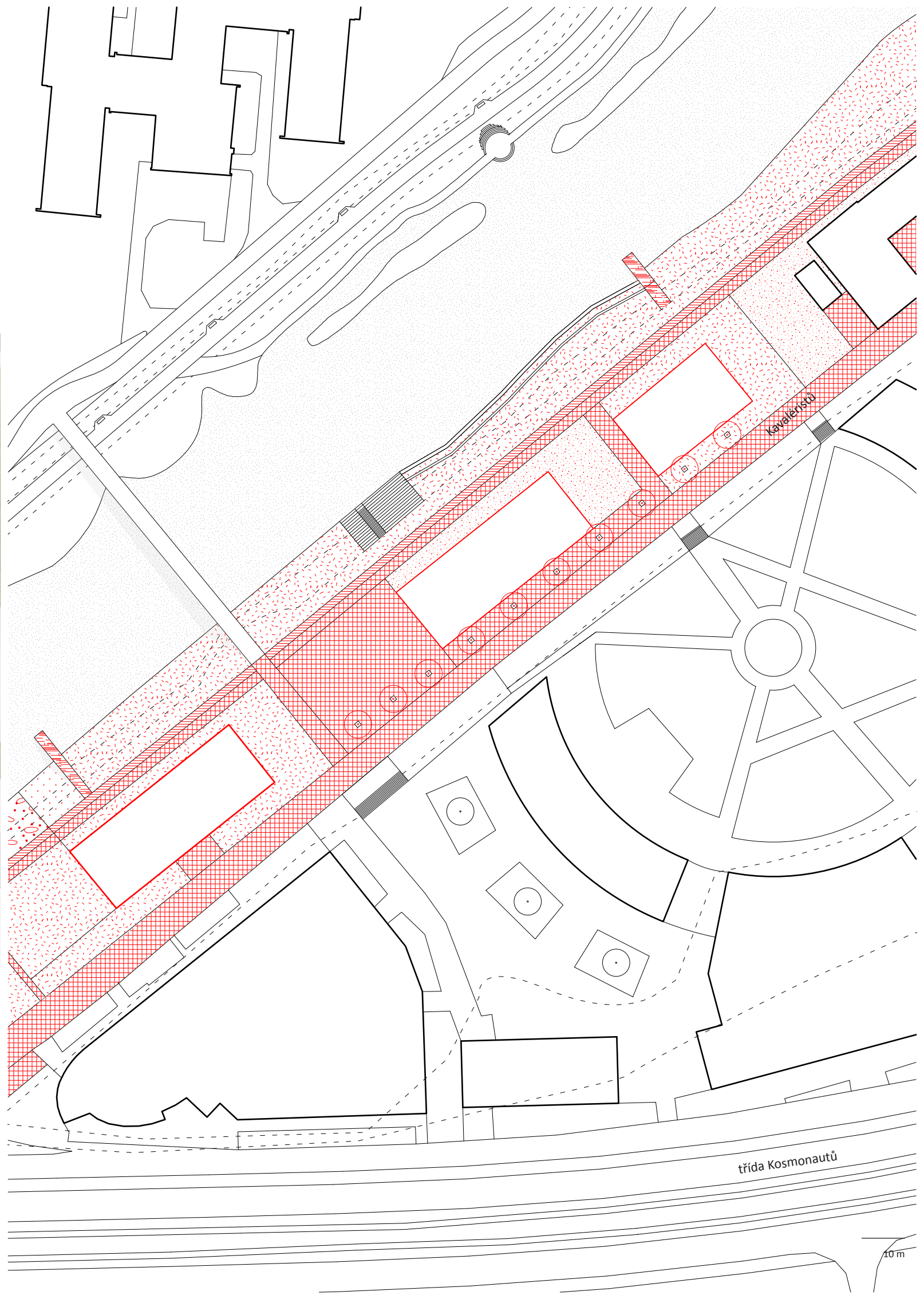
stávající stav



vytvoření nového společenského prostoru a jeho zpřístupnění





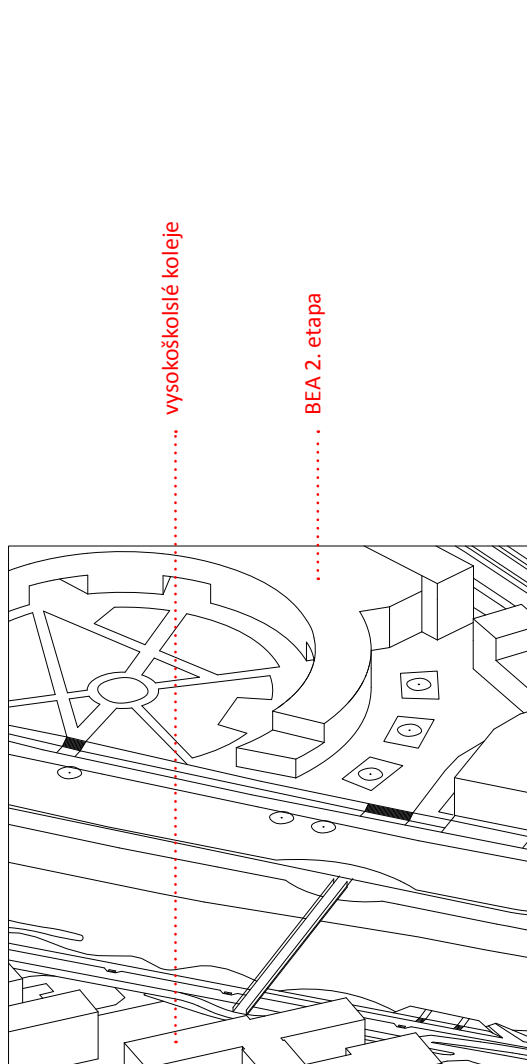


třída Kosmonautů

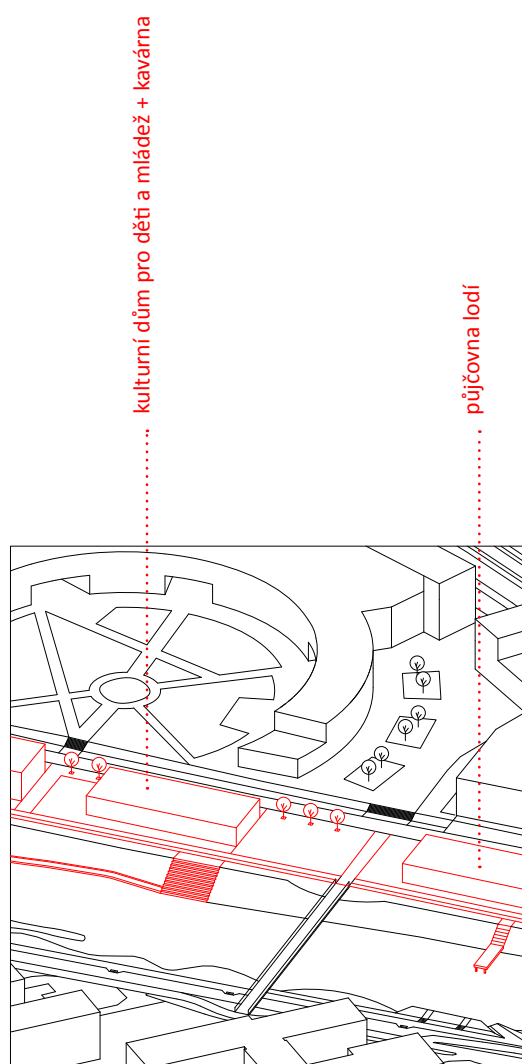
10 m

Na levém břehu se nachází BEA (Business, Education, Acceleration) campus Olomouc, kampus vysoké školy. Proto jsem náplavku v tomto místě navrhla převážně zpevněnou, pobytovou, sloužící pro místní studenty. Měla by naplňovat rekreační funkci.

Také doplňuji novou hmotu v návaznosti na ZUŠ Žerotín. Zástavba je jedno až dvoupodlažní, funkce nové zástavby by měla podporovat studentský život, bitro, kavárna, půjčovna lodí.

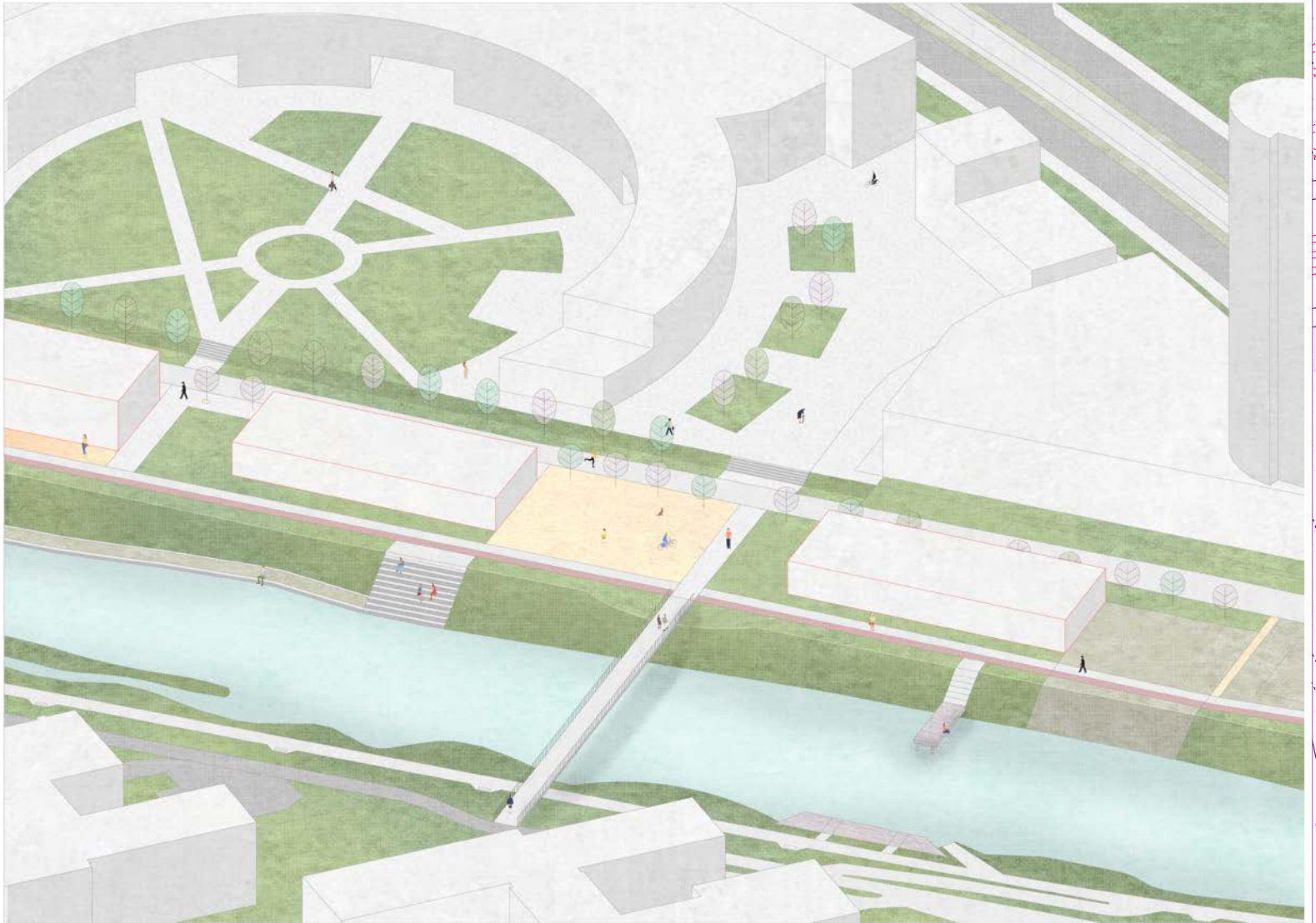


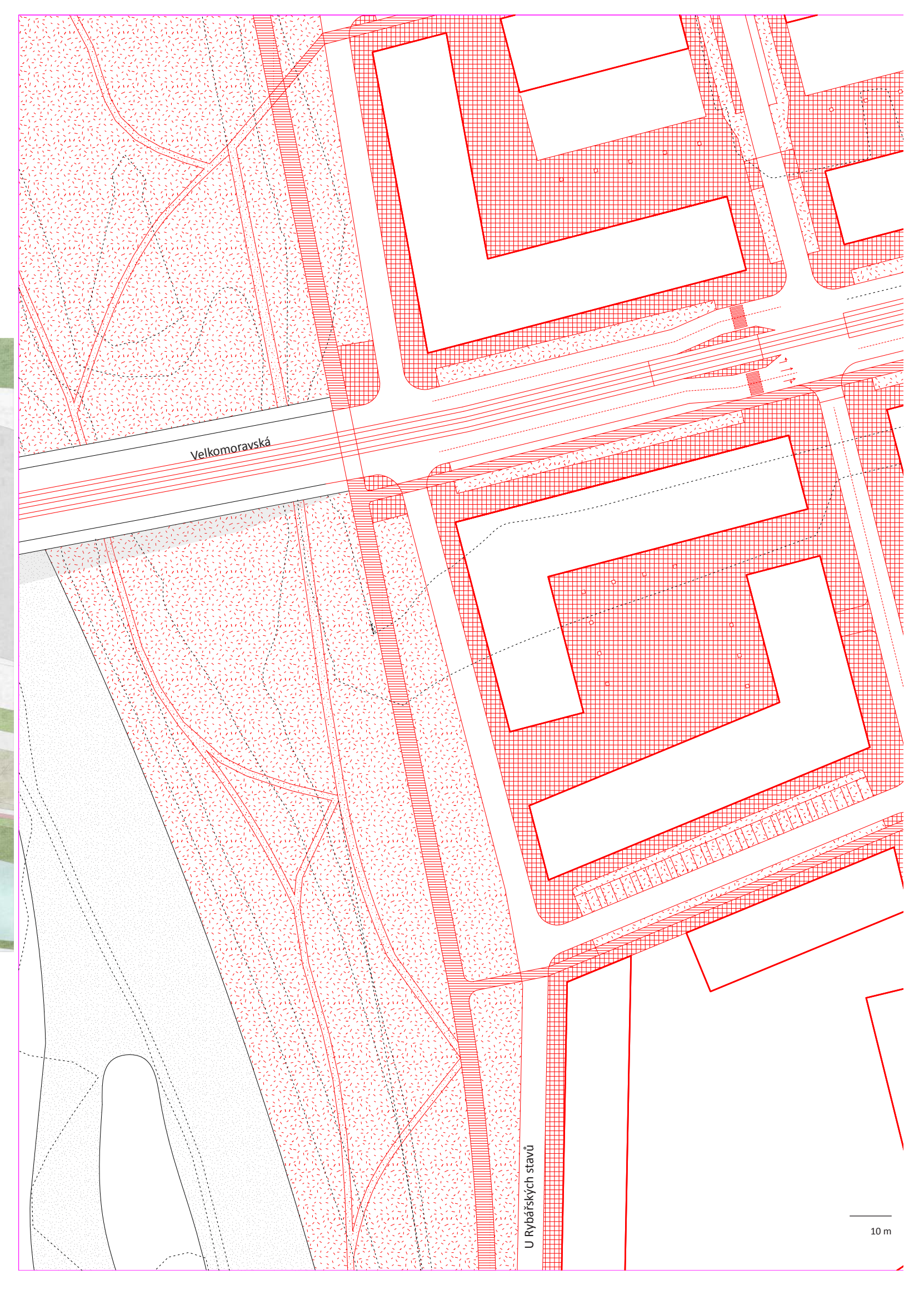
stávající stav



doplnění hmoty podél řeky, vytvoření pobytových míst







Velkomoravská

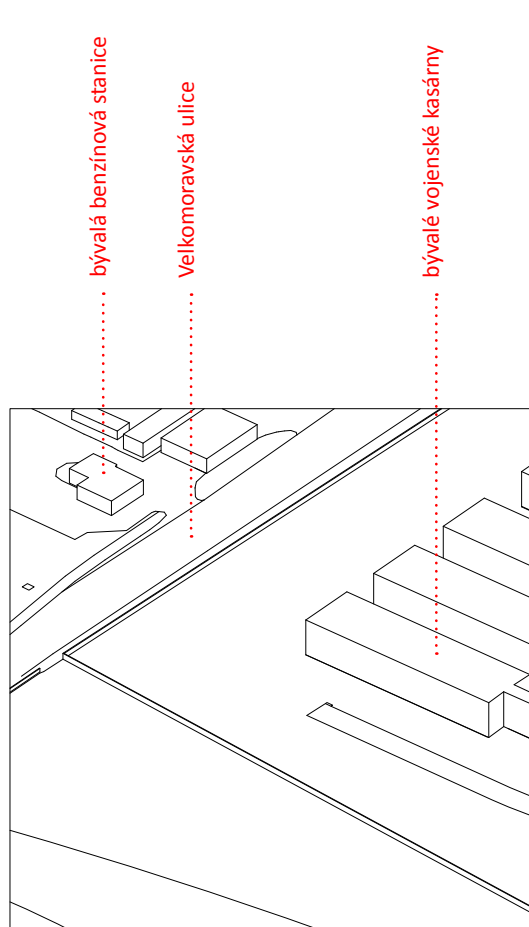
U Rybářských stávů

10 m

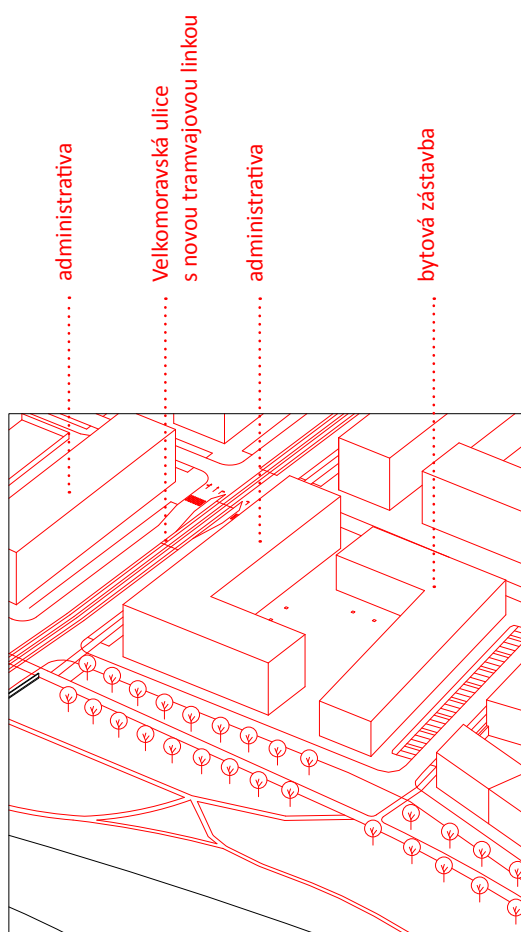
ULICE VELKOMORAVSKÁ

Bývalý areál vojenských skladů se stal jedním z největších brownfieldů ve městě. Proto jsem na jeho území navrhla novou zástavbu s funkčním využitím převážně pro bydlení. V severní části území se nacházela zelená louka, část skladů a výroba. Tyto areály jsem přesunula a zastavěla novou strukturou.

Hlučnou a dopravně vytíženou ulici Velkomoravská jsem revitalizovala a vytvořila z ní městský bulvár s novou tramvajovou linkou. Tato ulice je lemována budovami s administrativním účelem. Přírodní náplavka kolem řeky v nižší výškové úrovni zachovává zezeň a prostor pro případné rozlívání Moravy. Naopak na vyšší úrovni jsem navrhla propojení podél řeky novou cyklostezkou s alejí stromů. Ta by měla vytvářet první rozhraní mezi přírodním charakterem náplavky a novým zástavbou. Pokračování ulice U Rybářských stavů jsem napojila na Velkomoravskou ulici.

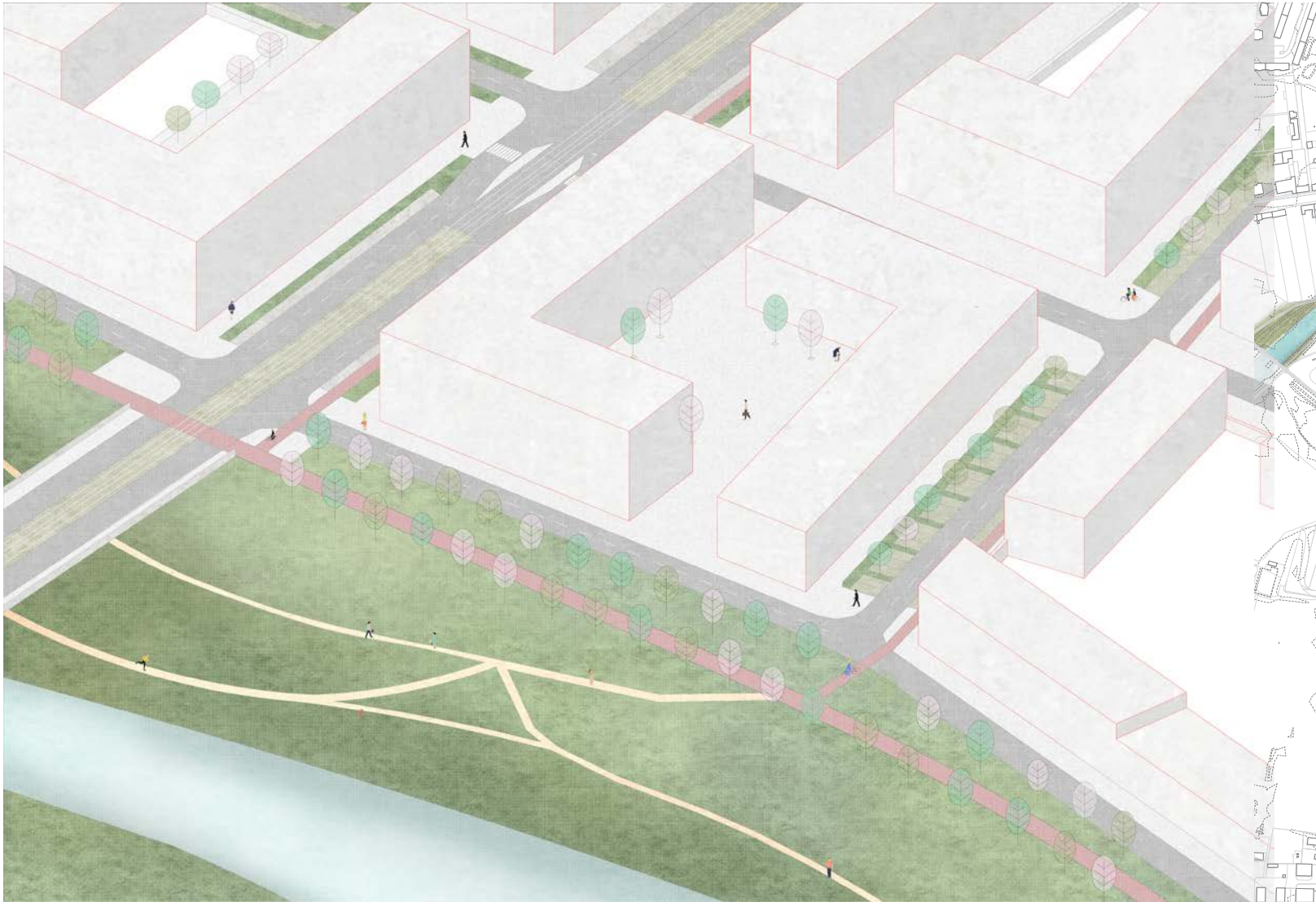


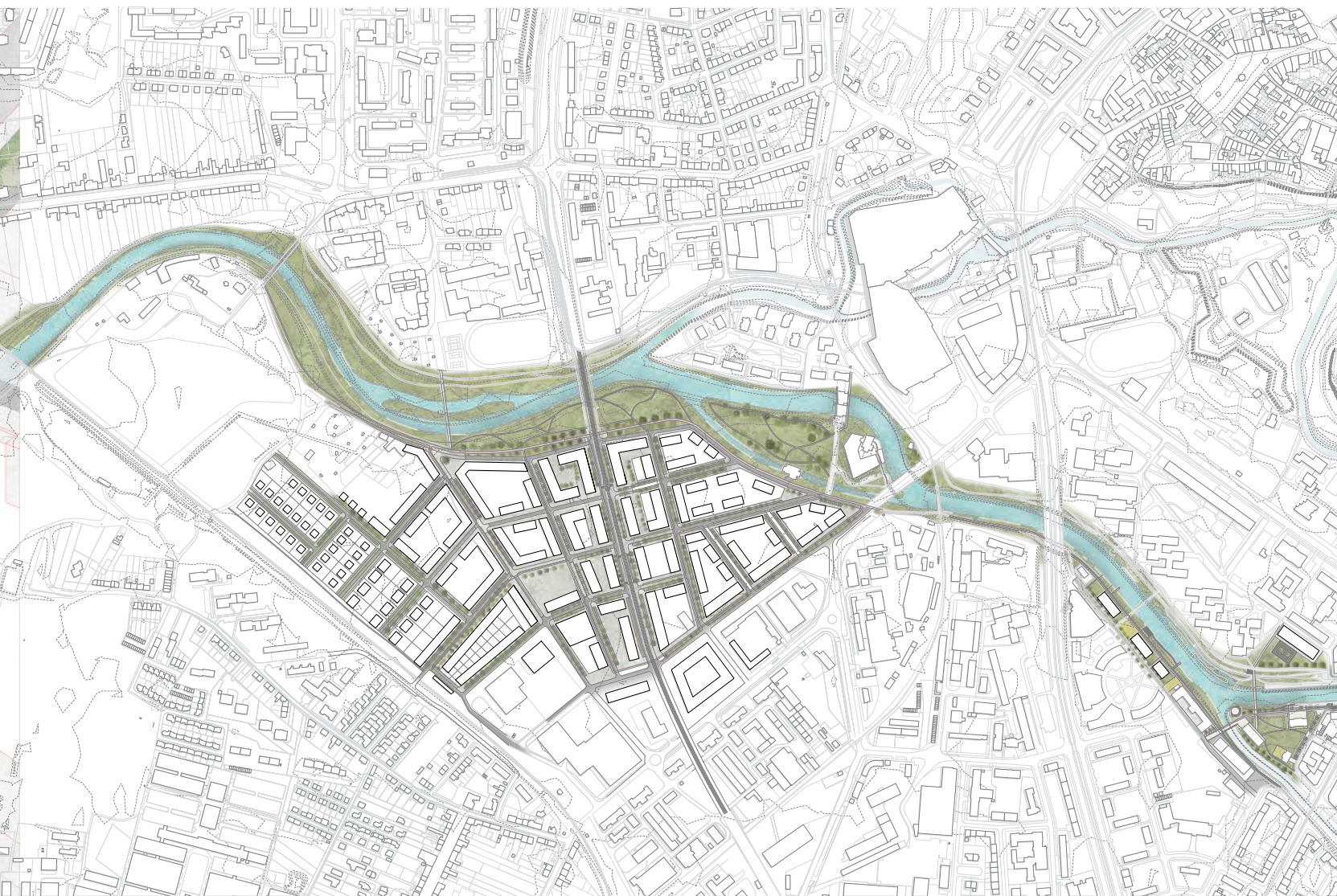
stávající stav



nová funkce bydlení, propojení břehů pěší lávkou







CELKOVÁ SITUACE

ZÁVĚR

Jedním z velkých témat je v dnešní době hospodaření s vodou. Je důležité, si uvědomit vztah člověka k přírodě a vodě. Čím více si lidé budou uvědomovat vzácnosti a nepostradatelnosti vody, bude se proměňovat jejich chování vůči přírodě. I začlenění řeky Moravy do jejich každodenního městského života, vytvořením kvalitního prostředí v jejím okolí, dá podnět k hlubšímu vztahu s přírodou. Koryto řeky přestane být bariérou a naopak splyne a souzní s městem. Návrh, který mění podobu míst jak vizuálně, tak i skrze jejich funkci, vědomě působí na vnímání obyvatel.

Nábřeží je technické dílo, vytvořené člověkem. Dnešní tvar koryta je formován lidskou rukou. Stále se však jedná o přírodní prvek, který vstupuje do města. Dnes má řeka ve městě jen jedinou funkci, co neklidněji protéct městem, což se svým návrhem snažím změnit. Otevírám nové možnosti i pro jiné děje, než jsou kolem řeky doposud. Nově vytvořenými pobytovými místy a pěším propojením také říčním břehům dávám lidské měřítko.

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji rodině a přátelům, kteří mne podpořili během mého studia architektury. Také vedoucímu mé diplomové práce Ing. arch. Borisovi Redčenkovi a konzultanovi Ing. arch. Vítězslavovi Dandovi za inspirativní podněty a rady při zpracování tohoto projektu.

BIBLIOGRAFIE

Statutární město Olomouc [obyvatelstvo] <https://www.olomouc.eu/>
Statutární město Olomouc [Kasárna 9. května] <https://www.olomouc.eu/>
Statutární město Olomouc [doprava] <https://www.olomouc.eu/>
Geoportál ČÚZK [online]. [cit. 2019-05-18] <http://geoportal.cuzk.cz/>
Územní plán Olomouc [internetová aplikace] <http://apps.hfbiz.cz/apps/olomouc/up2018/>
Povodí Moravy. protipovodňová opatření Olomouc [tisková zpráva] <http://www.pmo.cz/cz/media/tiskove-zpravy/>
Stavební progres Olomouce [internetová stránka] <http://www.olstavby.cz/>
Salzerova reduta [historie a fotografie] <http://www.pevnustka.cz/>
Ministerstvo zemědělství [Veřejná zakázka: Morava, Olomouc - zvýšení kapacity koryta] <https://zakazky.eagri.cz/>
Stavby ve výstavbě <https://edesky.cz/>
Historie Olomouce [cit. 2019-02-20] <https://tourism.olomouc.eu/>
Historie Olomouce [cit. 2019-02-20] <https://www.visitolomouc.cz/>
Katastrální majtky <https://www.ikatastr.cz/>
Czech invest [brownfieldy] <https://www.czechinvest.org/cz/>
Magistrát města Olomouce [Odbor dopravy a územního rozvoje] <http://www.olomouc.eu/>

mapy:

<https://www.google.com/maps/>
<http://geoportal.cuzk.cz/>
<https://archivnimapy.cuzk.cz/>
<http://www.pmo.cz/>