

Diplomová práce

## Studie rozvoje Humpolec

**Anna Zikmundová**

atelier Maier

letní semestr 2019

Ústav prostorového plánování

Fakulta architektury

České vysoké učení technické



*Město Humpolec na cestě za poznáním své identity.*

## Obsah

Zadání diplomové práce.....	6
Prohlášení autora.....	7
Předmluva.....	9
<b>Širší vztahy</b>	
Analýza.....	10
<b>Mikroregion Humpolecko</b>	
<b>Prostorové uspořádání</b>	
Analýza.....	18
Koncepce.....	24
<b>Rekreace</b>	
Analýza.....	30
Koncepce.....	36
<b>Okolí města Humpolec</b>	
<b>Krajina</b>	
Analýza i Koncepce.....	42
<b>Město Humpolec</b>	
Analýza.....	48
<b>Systém sídelní zeleně</b>	
Koncepce.....	62
<b>Urbanismus</b>	
Koncepce.....	68
Odlišnosti od územního plánu.....	76
<b>Veřejná prostranství</b>	
Koncepce.....	88
<b>Centrum města</b>	
<b>Návrh</b> .....	88
<b>Územní detail Žižkova ulice</b>	
<b>Návrh</b> .....	98
Reflexe.....	111
Zdroje.....	113
Poděkování.....	114



České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

## 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Anna Zikmundová

datum narození: 15. 5. 1994

akademický rok / semestr: 2018/2019 letní semestr  
obor: Architektura a urbanismus  
ústav: 15121 Ústav prostorového plánování  
vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

téma diplomové práce: **Studie rozvoje Humpolec**  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

### 1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Cílem je vypracovat územní studii pro rozvoj města Humpolec. Studie bude vycházet z vlastních analýz a zároveň kriticky vyhodnotí již zpracované koncepce bydlení a rekreace. Podle závěru těchto analýz bude navržena rozvojová koncepce a pro její realizaci budou navrženy urbanistické a krajinářské zásahy, které zvýší atraktivitu města, zkvalitní jeho urbanistickou strukturu a přispějí tím ke stabilizaci jeho obyvatel. Návrh bude doložen územním detailem pro vybranou část města nebo pro vybrané uzly v systému veřejných prostranství.

### 2/ pro D/ součástí zadání budou jasně a konkrétně specifikované jednotlivé fáze projektu, které jsou nezbytnou součástí řešení

Vzhledem k zadanému tématu není stavební program součástí zadání.

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

Autorská zpráva  
Analytická část  
Širší vztahy – pozice na Vysočině  
Koncepce prostorového uspořádání Humpolce a vesnických sídel v jeho územním obvodu 1:10 000  
Urbanistická koncepce Humpolce 1:5 000  
Koncepce veřejných prostranství Humpolce 1:10 000  
Územní detail (řezy, pohledy, detail) 1:500  
Perspektivy / vizualizace  
Schémata

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

Model urbanistického detailu  
Portfolio A4 (dle vzoru FA ČVUT)  
Poster 4xA1 / 2xA0 (dle vzoru FA ČVUT)  
CD

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelu mohou být po shodě s vedoucím práce změněny. Měřítka výstupů mohou být přizpůsobena požadovaným formátům odevzdání.

Datum a podpis studenta 11.2.2019 Zikmundová

Datum a podpis vedoucího DP Karel Maier

Datum a podpis děkana FA ČVUT

registrováno studijním oddělením dne

6.5.2019

11.2.2019

## ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

### FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Anna Zikmundová  
AR 2018/2019, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: STUDIE ROZVOJE HUMPOLEC  
(ČJ) DEVELOPMENT STUDY HUMPOLEC  
(AJ)

JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc. Ústav: 15121 Ústav prostorového plánování  
Oponent práce: Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Klíčová slova (česká): rozvoj, koncepce, mikroregion, město, krajina, Humpolec

Anotace (česká): Práce se zabývá vztahy týkajícími se prostorového uspořádání a rekreace v mikroregionu Humpolecko, ze kterých je zřejmé dominantní postavení města Humpolec. Samotný rozvoj města práce chápe především jako příležitost k využití stávajících nevyužitých kapacit. Jsou navrženy urbanistické a krajinářské zásahy, které zvýší atraktivitu města a jeho okolí, zkvalitní urbanistickou strukturu a přispějí tím ke stabilizaci místních obyvatel.

Anotace (anglická): The thesis deals with the relations concerning the spatial arrangement and recreation in the microregion Humpolec, from which the dominant position of the town Humpolec is obvious. The thesis views the town development itself as an opportunity to use existing unused capacities. Urban and landscape interventions are designed to increase the attractiveness of the town and its surroundings, enhance the urban structure and contribute to the stabilization of the local population.

### 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

podpis autora-diplomanta

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

## Předmluva

Diplomová práce se zabývá rozvojem města Humpolec. Téma jsem si zvolila na základě své letní stáže v atelieru TAM architekti pod vedením Ing. arch. Barbory Zemanové Brossové sídlícího v Jihlavě, který dlouhodobě s městem Humpolec spolupracuje. Díky této zkušenosti jsem měla možnost Humpolec poznat osobně a vytvořit si k městu vztah.

Diplomová práce vychází jednak z nastudování a vyhodnocení současného územního plánu, jednak z nastudování a vyhodnocení Koncepce bydlení, Koncepce průmyslu a logistiky a Koncepce rekreace a sportu zpracovaných atelierem TAM architekti, dále z nastudování a vyhodnocení Územní studie krajiny SO ORP Humpolec, kterou zpracoval HRDLIČKA spol. s.r.o., z nastudování a vyhodnocení dalších územních studií vytvořených pro město Humpolec a nakonec z vlastních analýz, které jsem zpracovala v rámci svého diplomního semináře. Při práci na diplomním projektu analýzy pokračovaly a týkaly se především širších vztahů a mikroregionu Humpolecko, ze kterých vyplývají vazby okolních sídel na město Humpolec.

Cílem mé práce by měl být komplexní pohled na město Humpolec a jeho rozvoj v souladu s principy udržitelného rozvoje, s respektem k historii, k měřítku města a k pozici v mikroregionu. Beru v úvahu také přímou návaznost na dálnici D1 mezi Prahou a Brnem a dokumenty, které pro město již byly zpracovány.

Tato diplomová práce by měla zodpovědět na následující otázky:

*Jakou formou se má město Humpolec rozvíjet?*

*Které aspekty je při rozvoji důležité brát v úvahu?*

*Jak by mohlo vypadat centrum Humpolce po revitalizaci?*

V mé práci navrhuji více koncepcí, které jsou zpracovány v několika měřítkových úrovních:

**Mikroregion Humpolecko - 1:25 000**

**Okolí města Humpolec 1:10 000**

**Město Humpolec 1:5 000**

**Centrum města 1:2 000**

**Územní detail 1:500**

V měřítku mikroregionu vzniká Koncepce prostorového uspořádání a Koncepce rekreace, které pracují s dominantní pozicí města Humpolec. Koncepce krajiny v okolí města Humpolec se zabývá zemědělským půdním fondem, cestami v krajině a hranicí mezi městem a krajinou. Z analýz týkajících se samotného města vychází Koncepce systému sídelní zeleně navazující na Koncepti rekreace v mikroregionu. Urbanistická koncepce pracuje s centrem města a dalšími obytnými okrsky a jejich centry, využívá transformace ploch a doplňuje některé rozvojové plochy. Koncepce veřejných prostranství je založená na zdůraznění veřejných prostranství v historickém centru města a na jejich provázání s centry obytných okrsků.

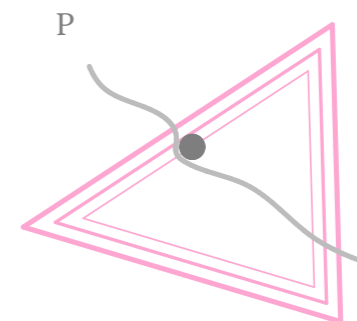
Jako územní detail své práce jsem si zvolila centrum města, kde navrhuji doplnit zástavbu v nevyužívaných plochách, dílčí úpravy týkající se provozu a především nově koncipuji plochu transformace u Žižkovy ulice na místě starých Humpoleckých strojiren. Detail dokládám půdorysem, řezy, nadhledovými perspektivami a vizualizacemi.

Bc. Anna Zikmundová  
květen 2019

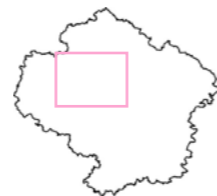
# Analýza

širší vztahy

# Pozice na Vysočině



## Pozice na Vysočině



Ve výkresu Širší vztahy – pozice na Vysočině, který je dokladem severozápadní části kraje Vysočiny, si můžeme všimnout, že Humpolec mimo svou pozici na 90. km dálnice D1 leží také přímo na pomyslném trojúhelníku tří významných měst s rozvojovým potenciálem na Vysočině. Jsou jimi Jihlava, dále Havlíčkův Brod a Pelhřimov. Jihlava je krajské město s 50 559 obyvateli. Jako krajské město s pestrou nabídkou vyšší občanské vybavenosti plní funkci především spádovostní. Havlíčkův Brod se svými 23 145 obyvateli je významným dopravním uzlem v rámci celé České republiky (především díky své železniční stanici) a mimo jiné se v něm nachází sídlo Krajské knihovny Vysočiny a konají se zde každoročně knižní veletrhy lákající zájemce z celé republiky. Pelhřimov je město s 16 044 obyvateli a jeho význam tkví především v průmyslové tradici - potravinářské, spotřební a strojírenské.

Na Pelhřimov je Humpolec napojen silnicí I. třídy I/34, stejně jako na Havlíčkův Brod. Mezi Pelhřimovem a Humpolcem funguje dobré autobusové spojení. S Havlíčkovým Brodem je navíc Humpolec spojen lokální železniční tratí č. 237. Na Jihlavu je Humpolec napojen nejlépe přes dálnici D1, kdy je možné využít buď osobního automobilu anebo také pravidelných spojů autobusových linek. Významná je na Vysočině přepravní společnost ICOM transport, a.s. se svým sídlem v Jihlavě a divizemi v Pelhřimově a Humpolci.

S Pelhřimovem má Humpolec společnou průmyslovou tradici, což ostatně můžeme pozorovat i u Jihlavy. Dá se předpokládat, že mezi sebou tato města mají partnerské vztahy a funguje zde intenzivní interakce.

Můžeme tedy říct, že obecně pozice města Humpolec vzdáleného cca. 60 min jízdy automobilem od Prahy, je velice atraktivní a tuto skutečnost by se mělo město snažit ve svém vlastním zájmu navzdory mírnému poklesu obyvatel v posledních letech podporovat.

Výkres zobrazuje nabídku vyšší občanské vybavenosti ve všech čtyřech městech.

Zde jsou konkrétně vypsána zařízení:

### Havlíčkův Brod

Nemocnice Havlíčkův Brod  
**Psychiatrická léčebna**  
 Poliklinika Havlíčkův Brod  
 Vyšší odborná škola zdravotnická  
 Střední zdravotnická škola

Domov se zvláštním režimem  
 Odlehčovací pobytová služba  
 Domov pro seniory  
 Denní stacionář  
 Pečovatelská služba

Střední zdravotnická škola a vyšší odborná škola zdravotnická  
 Obchodní akademie a Hotelová škola Havlíčkův Brod  
 Střední škola obchodu a služeb  
 Gymnázium Havlíčkův Brod  
 Střední průmyslová škola stavební akademika Stanislava Bechyně  
 ZUŠ J. V. Stamice

**Krajská knihovna**  
 Muzeum Vysočiny  
 Městské divadlo a kino Ostrov

fotbalový stadion  
 zimní stadion  
 softballové hřiště  
 sportovní areál Plovárna  
 plavecký bazén

autobusový terminál  
 železniční stanice

### Pelhřimov

Nemocnice Pelhřimov

Denní stacionář  
 Sociálně terapeutická dílna  
 Chráněné bydlení  
 Domov pro osoby se zdravotním postižením  
 Domov se zvláštním režimem  
 Domov pro seniory  
 Dům s pečovatelskou službou  
 Oblastní charita Pelhřimov

Gymnázium Pelhřimov  
 Obchodní akademie Pelhřimov  
 Vyšší odborná škola a Střední škola hotelová SČMSD Pelhřimov  
 Střední průmyslová škola a Střední odborné učiliště Pelhřimov

Kino Vesmír  
 Divadlo Lubomíra Lipského

fotbalové hřiště  
 zimní stadion  
 atletický ovál  
 plavecký bazén

autobusový terminál

Průmysl:  
 Agrostroj  
 pobočka jihočeských mlékáren MADETA  
 pivovar Poutník  
 kartáčovny SPOKAR

## Jihlava

**Nemocnice Jihlava**  
 Jihlavská medicínská akademie  
 Psychiatrická nemocnice  
 Dům zdraví Jihlava Zdravotní středisko Vrchlického  
 Očkovací centrum Jihlava

Alzheimercentrum Jihlava z.ú.  
 Centrum pro dětský sluch Tamtam, o.p.s. Raná péče pro Moravu a Slezsko  
 Centrum J. J. Pestalozziho, o.p.s.  
**Centrum pro neslyšící a nedoslýchavé kraje Vysočina, o.p.s.**  
**Centrum pro rodinu Vysočina, z.s.**  
**Centrum pro zdravotně postižené kraje Vysočina, o.p.s. pracoviště Jihlava**  
 Denní a týdenní stacionář Jihlava, příspěvková organizace  
 Diecézní charita Brno – Oblastní charita Jihlava  
**Domácí hospic Vysočina, o.p.s.**  
 Domov pro seniory Jihlava – Lesnov, příspěvková organizace F POINT, z.s.  
 INTEGRAČNÍ CENTRUM SASOV z.ú.  
 Integrované centrum sociálních služeb Jihlava, příspěvková organizace  
 Liga vozíčkářů  
 Občanská poradna - Jihlava  
 Psychocentrum – manželská a rodinná poradna Kraje Vysočina, příspěvková organizace  
 Sdružení pro podporu a péči o duševně nemocné VOR Jihlava, zapsaný ústav  
 Správa uprchlických zařízení Ministerstva vnitra, Centrum na podporu integrace cizinců pro Kraj Vysočina  
 Středisko křesťanské pomoci Jihlava  
 Středisko křesťanské pomoci – Naděje pro život Jihlava  
 Středisko rané péče SPRP pobočka Brno  
 Svaz neslyšících a nedoslýchavých osob v ČR z.s. krajská organizace Vysočina p.s.  
 Tyflo ČR o. p. s.  
 TyfloCentrum Jihlava, o.p.s.  
 Tyfloservis, o.p.s.  
 ŽIVOT 99 – Jihlava, z.ú.  
 Dětské centrum Jihlava

**Vysoká škola polytechnická**  
 Gymnázium Jihlava  
 Obchodní akademie  
 Střední zdravotnická škola  
 Střední odborná škola služeb  
 Jazyková škola s právem státní jazykové zkoušky Jihlava  
 Manažerská akademie - střední odborná škola, s.r.o.  
 Střední škola průmyslová, technická a automobilní Jihlava  
 Střední uměleckoprůmyslová škola Jihlava-Helenín  
 Střední odborná škola sociální u Matky Boží Jihlava  
 Soukromá vyšší odborná škola sociální, o.p.s.  
 Soukromá vyšší odborná škola grafická  
 Střední umělecké škola grafická, s.r.o.  
 Střední škola stavební  
 Škola ekonomiky a cestovního ruchu  
 Vyšší odborná škola bezpečnosti silniční dopravy - TRIVIS,  
 FARMEKO - Vyšší odborná škola zdravotnická a Střední odborná škola ZUŠ Jihlava

Citypark  
 ZOO  
 Vodní ráj  
 plavecký bazén  
 zimní stadion  
 fotbalový stadion  
 sportovní areál Na Stoupách  
 Horácké divadlo  
 Kino Dukla  
 Multikino Cinestar  
 Oblastní galerie Vysočiny  
 Muzeum Vysočiny  
 autobusové nádraží

Průmysl:  
 Centrální sklad DM  
 BOSCH  
 Automotive Lighting  
 Jihlavan  
 Moravské kovárny  
 Motorpal

## Humpolec

**Léčebna dlouhodobě nemocných**  
 Plicní léčebna Humpolec  
 Léčebna tuberkulózy a respiračních nemocí  
 Poliklinika Humpolec

Astra - denní centrum pro seniory  
 Dům s pečovatelskou službou  
 Domov pro seniory  
 Dětský domov

Gymnázium Dr. Aleše Hrdličky  
 Střední škola SČMSD  
 Česká zemědělská akademie  
 Střední odborná škola a střední odborné učiliště zemědělské  
 Střední škola informatiky a cestovního ruchu SČMSD  
 ZUŠ Gustava Mahlera

fotbalový stadion  
 zimní stadion  
 koupaliště  
 auto-motokrosový areál  
 koňská překážková dráha

Kino Humpolec  
 Loutkové divadlo Humpolec  
 Skanzen Zichpil  
 Galergie 8smička

autobusový terminál

Průmysl:  
 Humpolecké strojírny  
 HRANIPEX Czech Republic, k.s.  
 IMI International  
 Valeo  
 CT Park Humpolec  
 BJS Czech, s.r.o.  
 DH Dekor spol. s.r.o.





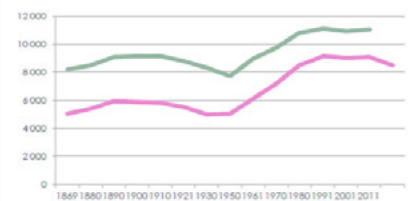
zdroj: ČSÚ

Z grafů je znát, že stejně tak jako v Humpolci proběhl značný růst počtu obyvatel během 50.-80. let 20. století, událo se tak i v těchto městech. Nepochybně je to spojeno s celkovým stěhováním lidí do měst, se socialistickou výstavbou a také s dokončením dálnice D1. Od přelomu století Pelhřimov, Havlíčkův Brod i Jihlava bojují s udržением obyvatel a není tomu jinak ani u Humpolce. Mezitím, co Jihlavě se daří stabilizovat obyvatele, Havlíčkův Brod a Pelhřimov své obyvatele mírně ztrácí. Příčin může být mnoho, zkoumání těchto jevů by mohlo být na samostatnou práci. Nicméně zřejmě se zde promítá obecný trend, kdy se města teprve v posledním desetiletí učí pracovat s územním plánem, seznamují se s nástroji územního plánování, nechávají si vypracovávat strategické plány, koncepce a snaží se o management udržitelného rozvoje tak, aby svým obyvatelům zajistila pestrou nabídku služeb, kvalitní podmínky pro bydlení, dostatek a rozmanitost pracovních příležitostí, atraktivní plochy pro rekreaci, širokou nabídku občanské vybavenosti a její pokrytí po celém městě a v neposlední řadě kvalitní systém veřejných prostranství opírající se o jasně vymezenou zástavbu. Nešťastná chátrající sídliště již pro současné obyvatele nejsou atraktivním místem pro bydlení, často k nim navíc chybí kvalitní přilehlé veřejné prostranství a do bytů se stěhují sociálně problematické skupiny. Může tak ve městech vznikat určitá segregace. Dále je důležité zmínit, že se ke konci 20. století začínala projevovat silná vlna suburbanizace, lidé si vysnili a postavili dům se zahradou a bazénem u lesa za městem, začali denně do měst dojíždět a tím pádem přestali mít ve městech trvalá bydliště. Dalším vysvětlením pro mírný pokles obyvatel může být přirozený úbytek obyvatelstva daný jevem stárnoucí populace a nízkou natalitou. A posledním důvodem, který zmíním v kontextu těchto měst na Vysočině, může být fakt, že poloha u dálnice již za svých 30,40 let vytěžila své maximum a nyní je otázkou, jak to bude s dopravním spojením do budoucna. Zda v okolí Humpolce a Pelhřimova jednoho dne vznikne stanice vysokorychlostní tratě, čímž by se dostupnost do Prahy a Brna ještě vylepšila a z pohodlnil anebo zda se nakonec rozhodne o tom, že trať přes Humpolec nepovede. To vše význam a polohu těchto měst ještě může proměnit.

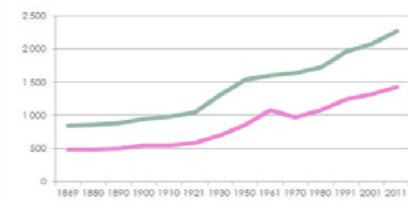
## 1.1 demografický vývoj

### 1.1.1 počet obyvatel Humpolce včetně místních částí

Analyza demografického vývoje je jednou ze zásadních možností, jak zkoumat vývoj celého města. Podle počtu obyvatel lze odvodit zásadní otázky v historii propůjčující se do stavu obyvatel ve městě, stejně jako náklady ve společnosti a způsob života i bydlení jeho obyvatel. Zásadní dvě sledované složky byl počet obyvatel a jeho vývoj za posledních 150 let a počet domů a bytů.



### 1.1.2 počet domů Humpolce včetně místních částí



Vývoj počtu obyvatel v Humpolci

### Počet obyvatel Humpolce

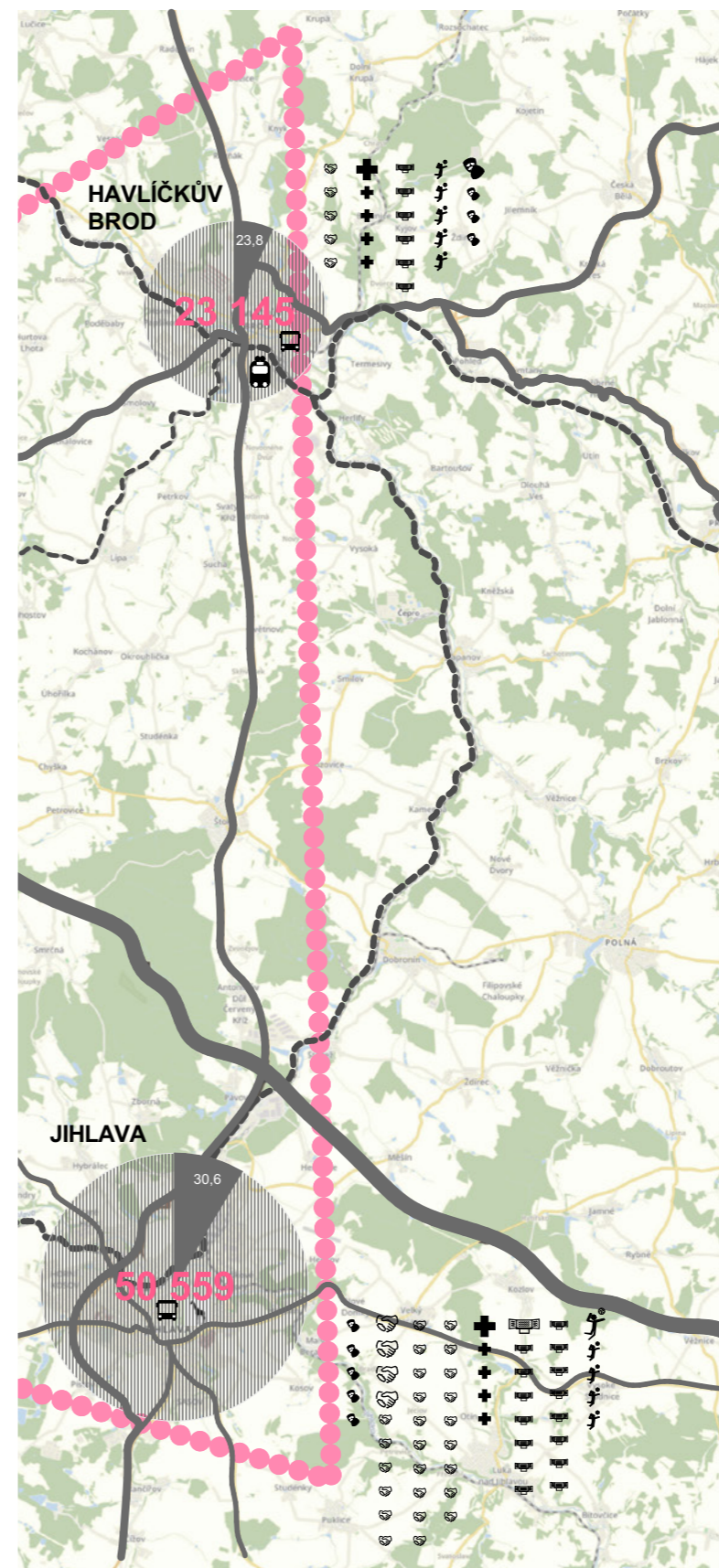
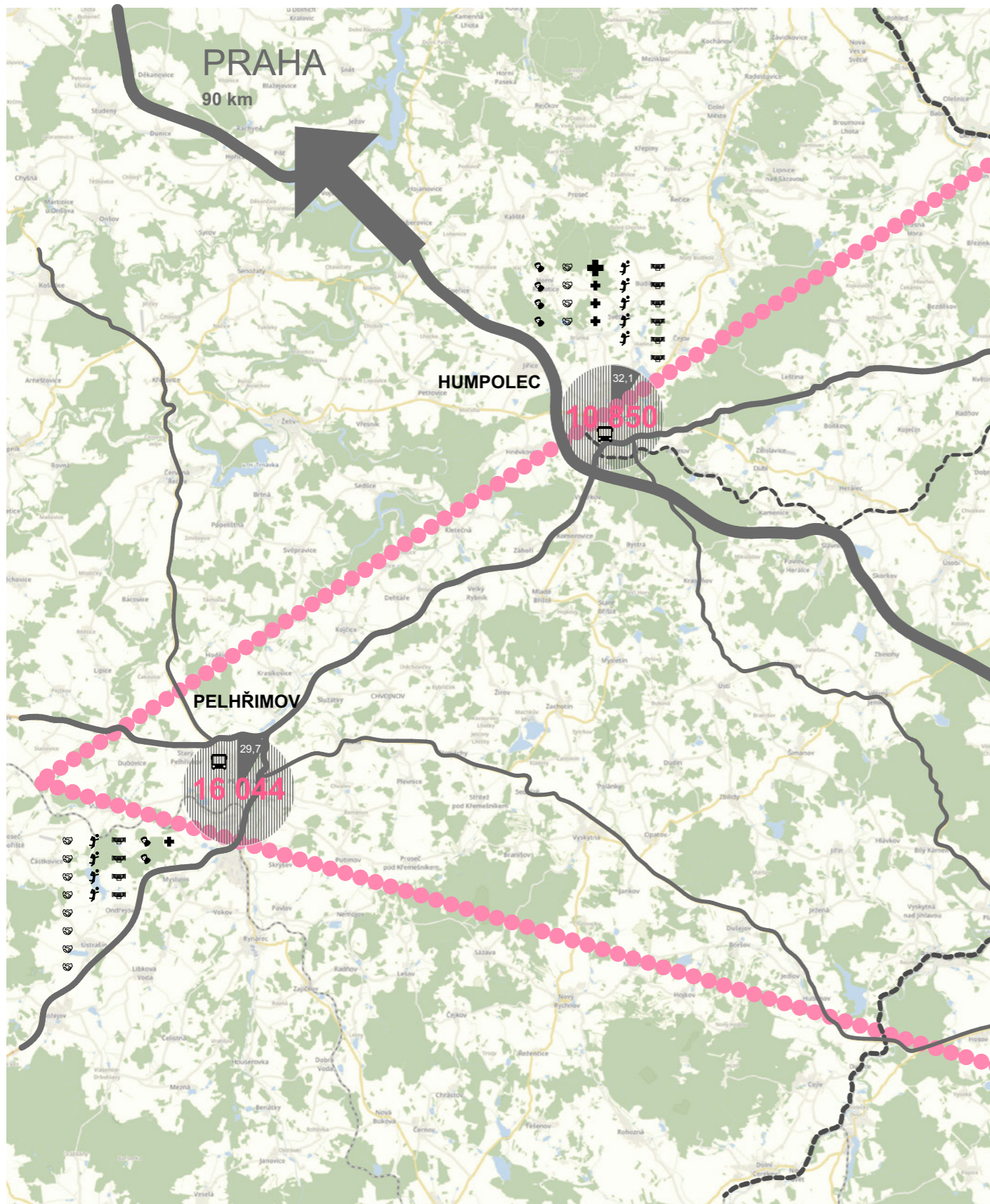
počet obyvatel bez místních částí - 8 514 (2016)  
počet obyvatel s místními částmi - 10 850 (2016)

Největší nárůst obyvatel Humpolec zaznamenal během let 1950-1990. Lidé se v této době stěhovali do měst. Také proběhla výstavba dálnice D1. Od té doby se počet obyvatel nenavyšuje, smíše naopak mírně klesá.

zdroj: Koncepce bydlení



Výkres Širší vztahy - pozice na Vysočině



LEGENDA

Mapové podklady

Dopravní koridory

- dálnice D1
- silnice I. třídy
- silnice II. třídy
- regionální železniční trať
- lokální železniční trať

Města

- významné město

počet obyvatel **10 850**

procento EAO v průmyslu **32,1**

pomyslný rozvojový trojúhelník

Vyšší občanská vybavenost

- |                        | běžné zařízení | významné zařízení |
|------------------------|----------------|-------------------|
| kulturní zařízení      |                |                   |
| zařízení sociální péče |                |                   |
| zdravotnické zařízení  |                |                   |
| sportovní zařízení     |                |                   |
| střední/vysoká škola   |                |                   |
| autobusový terminál    |                |                   |
| vlakové nádraží        |                |                   |
| zoologická zahrada     |                |                   |

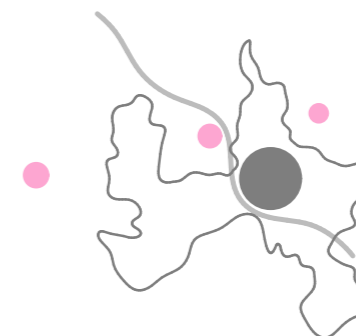




# Analýza

mikroregion

## Prostorové uspořádání



## Prostorové uspořádání



Území, které je vymezeno v analýze a koncepci prostorového uspořádání, zabírá většinu plochy SO ORP Humpolec, tedy většinu rozlohy správního obvodu obce s rozšířenou působností Humpolec. ORP Humpolec celkem spravuje 25 obcí. V mých výkresech je vynecháno 7 obcí na severozápadě ORP a to z důvodu, že je odděluje přirozená bariéra v podobě Želivky a vodní nádrže Trnávky, také je značná jejich vzdálenost od města Humpolec, tudíž pro účely mých rozborů nebyly klíčové. A dále je vynechána obec Řečice na severovýchodě, která již spadá spíše na sever než na jih do Humpolce.

Humpolec má 12 místních částí – Brunka, Hněvkovice, Kletečná, Krasoňov, Lhotka, Petrovice, Plačkov, Rozkoš, Světlice, Světlický Dvůr a Vilémov. Jeho správní území má specifickou rozlohu.

Ve výkrese jsou samostatné obce značeny šedou barvou a Humpolec se svými místními částmi černou barvou. Hněvkovice se svými 350 obyvateli jsou největší místní část Humpolce.

Z analýz vyplývá spousta poznatků. Všechny obce pojí fakt, že leží v bezprostřední blízkosti dálnice D1, což je pro potenciální obyvatele po mnoha ohledech silné lákadlo.

Obce dělím do pěti velikostních skupin – 4999-9999 obyvatel, 499-1499 obyvatel, 299-499 obyvatel, 199-299 obyvatel a 0-199 obyvatel. Jediné město, které patří do první velikostní skupiny, je přímo město Humpolec se svými 10 850 obyvateli. Do druhé velikostní kategorie patří obec Želiv se svými 1135 obyvateli, obec Jiřice se svými 889 obyvateli a obec Čejov se svými 590 obyvateli. Zbytek obcí spadá do dvou dalších velikostních kategorií. Je tedy patrné, že ORP Humpolec má své jasné jádro, do kterého ostatní obce spadají, a jsou na něm do velké míry závislé. Zmíněný Želiv, Jiřice a Čejov jsou pak určitými výjimkami, které v omezeném rozsahu projevují částečnou nezávislost. Obec Jiřice je nejvíce rozvojová obec v ORP s každoročními oceněními v soutěži Vesnice Vysočiny. Obce, které zaznamenávají růst počtu obyvatel, jsou mimo Jiřice také Čejov, Kejžlice, Koberovice a Vystrkov. Naopak obce jako např. Bystrá nebo Sedlice trvale své obyvatele ztrácí.

Ve vymezeném území se nachází celkem šest základních škol. Tři základní školy stojí přímo v Humpolci, přičemž jedna z nich je Zvláštní a pomocná škola. Dále stojí jedna škola v Želivě, v Jiřicích a v Čejově. Základní školy v Jiřicích a v Čejově jsou tzv. malotřídky, tedy pouze 1. - 5. třída I. stupně. Mateřských škol se ve vymezeném území nachází devět. V samotném Humpolci stojí tři, dále je jedna v Želivě, Jiřicích, Čejově, Kališti, Budíkově a v Kejžlicích. Mateřské školy v obcích mimo Humpolec mají průměrnou kapacitu 33 dětí. V Humpolci se dále nachází tři střední školy; a to Gymnázium Dr. Aleše Hrdličky, Střední škola SČMSD a Česká zemědělská akademie.

Z hlediska dopravních spojení (především autobusových linek) z analýz vyplývá, že obce Čejov, Proseč, Kaliště, Horní Rápotice, Sedlice, Vystrkov, Jiřice a dále místní části Lhotka, Petrovice, Hněvkovice, Kletečná, Krasoňov, Plačkov, Rozkoš, Vilémov a Brunka jsou výborně obsloužené. Znamená to několik spojů denně, vyhovující ranní i večerní spojení. Obce Mysletín, Staré Bříštně, Mladé Bříštně, Komorovice a Kejžlice jsou relativně dobře obsloužené. Místní část Světlice je již hůře obsloužená. A obce Koberovice, Čejov, Budíkov a místní části Světlický Dvůr a Bystrá jsou nedostatečně dopravně obsloužené.

Dále z analýz vyplývá pokryv významných pracovních příležitostí. Na první pohled je zřejmé, že se téměř všechna pracoviště nacházejí ve městě Humpolec. Další pracoviště najdeme v již několikrát zmíněných obcích – Želiv, Jiřice, Čejov, ale také např. v místní části Kletečná či v Brunce.

Humpolec – mateřská škola 3x, základní škola 3x, střední škola 3x, ZUŠ, Středisko volného času, Léčebna dlouhodobě nemocných, Plicní léčebna Humpolec, Astra – denní centrum pro seniory, Dům s pečovatelskou službou, Domov pro seniory, Dětský domov, Kino Humpolec, Humpolecké strojírní, HRANIPEX Czech Republic, k.s., IMI International, Bernard rodinný podnik, Valeo, CT Park Humpolec a BUS Czech, s.r.o.

Jiřice – Hoeko – Automotive s.r.o., Manatech CZ s.r.o. a Penzion Sedlácký dvůr

Kletečná – rekreační středisko Kletečná

Brunka – sklad INTREA-PIKO, s.r.o.

Želiv – Zemědělské družstvo „Vysočina“ Želiv, Pivovar Klášter Želiv, základní škola

Čejov – základní a mateřská škola

Sleduji také procenta dojíždějících ekonomicky aktivních osob do Humpolce a dojíždějících žáků do Humpolce.

Nejvíce EAO dojíždí do Humpolce z obce Proseč (50%). Zhruba třetina EAO dojíždí do Humpolce z obcí Jiřice, Kaliště, Budíkov a Horní Rápotice. Naopak nejméně EAO dojíždí do Humpolce z obce Mysletín (3,2%).

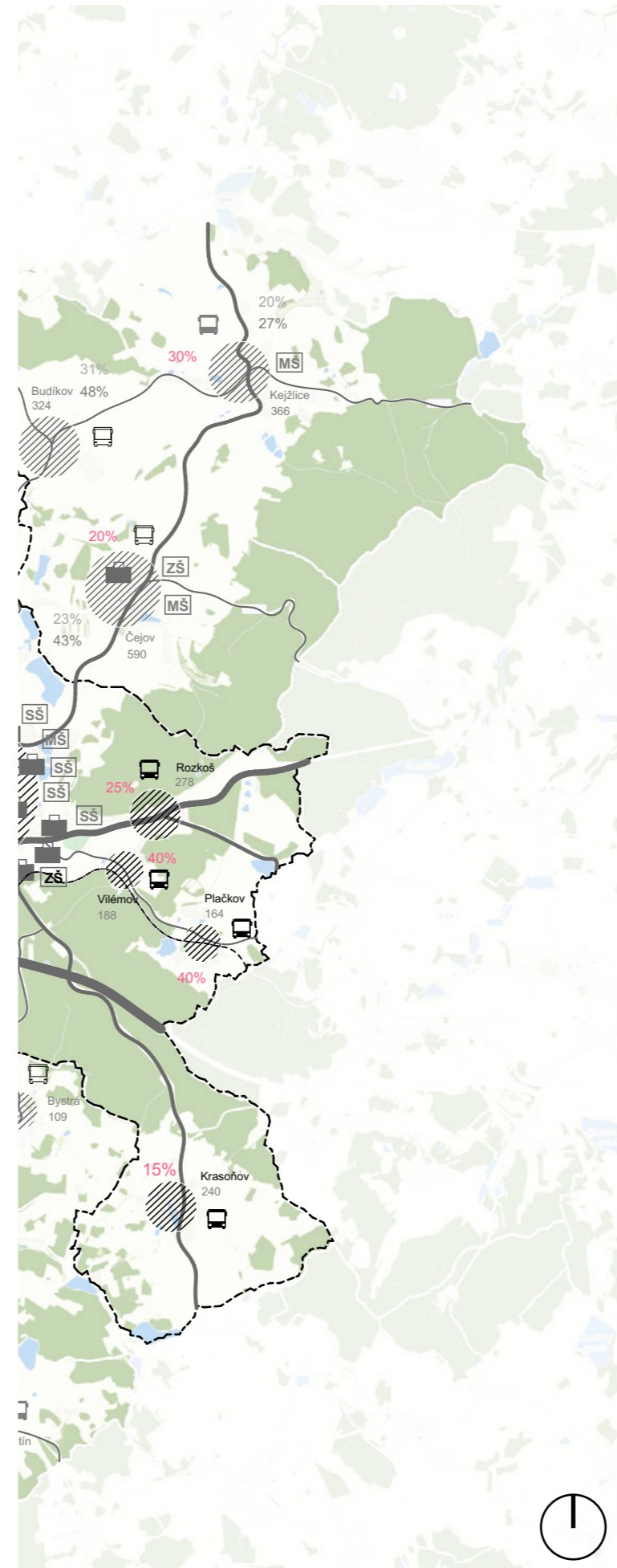
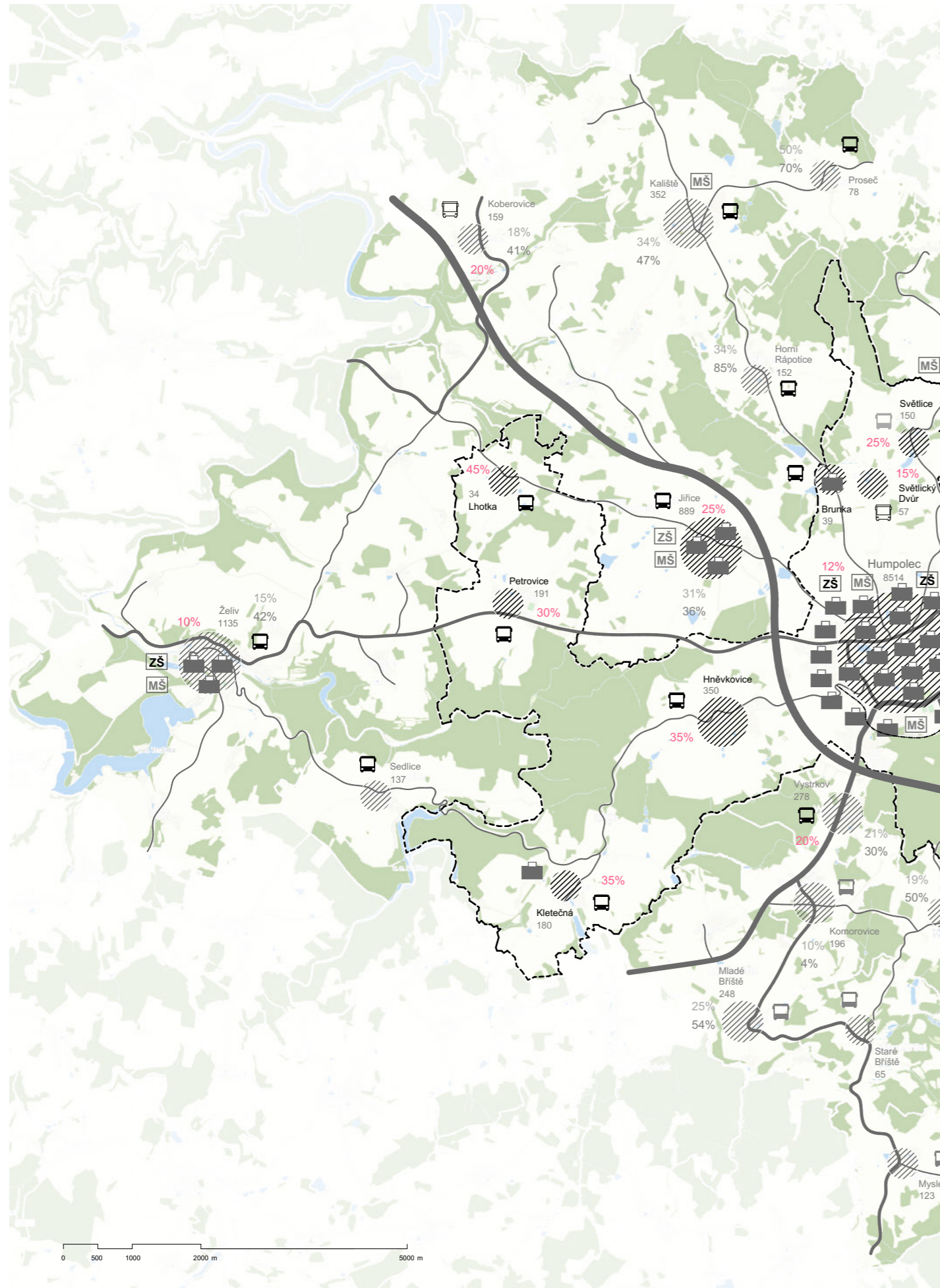
Nejvíce žáků dojíždí do Humpolce z obcí Horní Rápotice (85%) a Proseč (70%). Dále zhruba polovina žáků dojíždí do Humpolce z obcí Kaliště, Mladé Bříštně, Budíkov, Bystrá a Čejov. Naopak nejméně žáků dojíždí do Humpolce z Komorovic (3,7%) a z Mysletína (17,4%).

Z územních plánů jednotlivých obcí vyplývá značný rozsah zastavitelných ploch. Jiřice (50%), Čejov (20%), Kejžlice (30%), Koberovice (20%), Vystrkov (20%), Želiv (10%). Hněvkovice (35%), Kletečná (35%), Krasoňov (15%), Lhotka (45%), Petrovice (30%), Plačkov (40%), Rozkoš (20%), Světlice (25%), Světlický Dvůr (15%) a Vilémov (40%).

Z procent zastavitelných ploch jednotlivých sídel v okolí města Humpolec lze vidět paradox. Mezitímco si obce vytváří podmínky pro svůj rozvoj, samotné město Humpolec své plochy bydlení navyšuje pouze zhruba o 10%. Po tomto zjištění lze lépe chápat, proč se lidé stěhují do okolních sídel a město Humpolec své obyvatele ztrácí. Navíc v územním plánu Humpolce není vytyčen žádný zásadní rozvojový směr, jsou vytyčeny pouze fragmenty zastavitelných ploch pro bydlení a ty jsou navrženy z 90% pro rodinné domy individuální.

Ve vymezeném území si z hlediska dopravních vazeb můžeme všimnout dominantní dálnice D1, dále jedné silnice I. třídy I/34, tří silnic II. třídy (II/130, II/347 a II/523), železniční trati č. 237 a dalších silnic III. třídy.







**LEGENDA**


**Mapové podklady**


hranice správního území Humpolec 


**Sídla**


obec 4999-9999 obyv. město s místními částmi 

obec 499-1499 obyv. 

obec 299-499 obyv. 

obec 199-299 obyv. 

obec 0-199 obyv. 

místní část města Humpolec 

počet obyvatel 164 

**Dopravní koridory**

Dálnice D1 

silnice I. třídy 


silnice II. třídy 


silnice III. třídy 


železniční trat 

**Vzdělávací zařízení**

střední škola 

základní škola - 5 tříd 

základní škola - úplná 

mateřská škola 

procento dojíždějících žáků do Humpolce 43%

**Dostupnost práce**

významné pracoviště 

procento dojíždějících EAO do Humpolce 23%

**Dopravní spojení**

výborné spojení veřejné dopravy 

dobré spojení veřejné dopravy 

dostačující spojení veřejné dopravy 

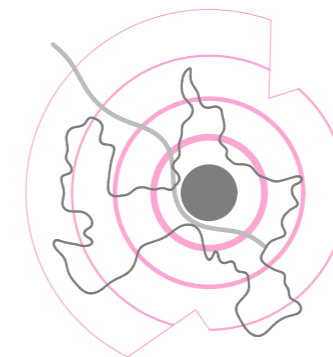
nedostatečné spojení veřejné dopravy 

**Zastavitelné plochy**

procento zastavitelných ploch pro bydlení v územním plánu 15%

# Koncepce mikroregion

# Prostorové uspořádání



## Koncepce prostorového uspořádání

Koncepce prostorového uspořádání má stejné vymezení jako analýza prostorového uspořádání a také z ní vychází.

Na základě poznatků plynoucích z analýz mikroregionu jsem vytvořila koncepci, ve které je na první pohled zřejmá spádovost. Většina obcí i místních částí spáduje do Humpolce. Ovšem je tu několik výjimek již zmiňovaných v analýze. Jedná se o obce Želiv, Jiřice a Čejov, které vykazují známky částečné samostatnosti. Tuto samostatnost podporuji a také je označuji za rozvojové obce. V obci Jiřice navíc navrhuji povýšit tzv. malotřídku na úplnou základní školu se dvěma stupni. Další obce, které označuji za rozvojové, jsou obce Koberovice, Kejžlice a Vystrkov. Tato sídla se vyznačují určitou popularitou - růstem obyvatelstva, značnými zastavitelnými plochami v územním plánu, leží na silnicích I. nebo II. třídy a jejich rozmístění je relativně rovnoměrné po vymezeném území. Naopak sídla s nulovým potenciálem růstu (Sedlice, Staré Bříště nebo místní část Bystrá) označuji jako obce s dominantní funkcí rekreace sloužící především pro trávení volného času obyvatel žijících ve větších sídlech. Zbylé obce navrhuji stabilizovat.

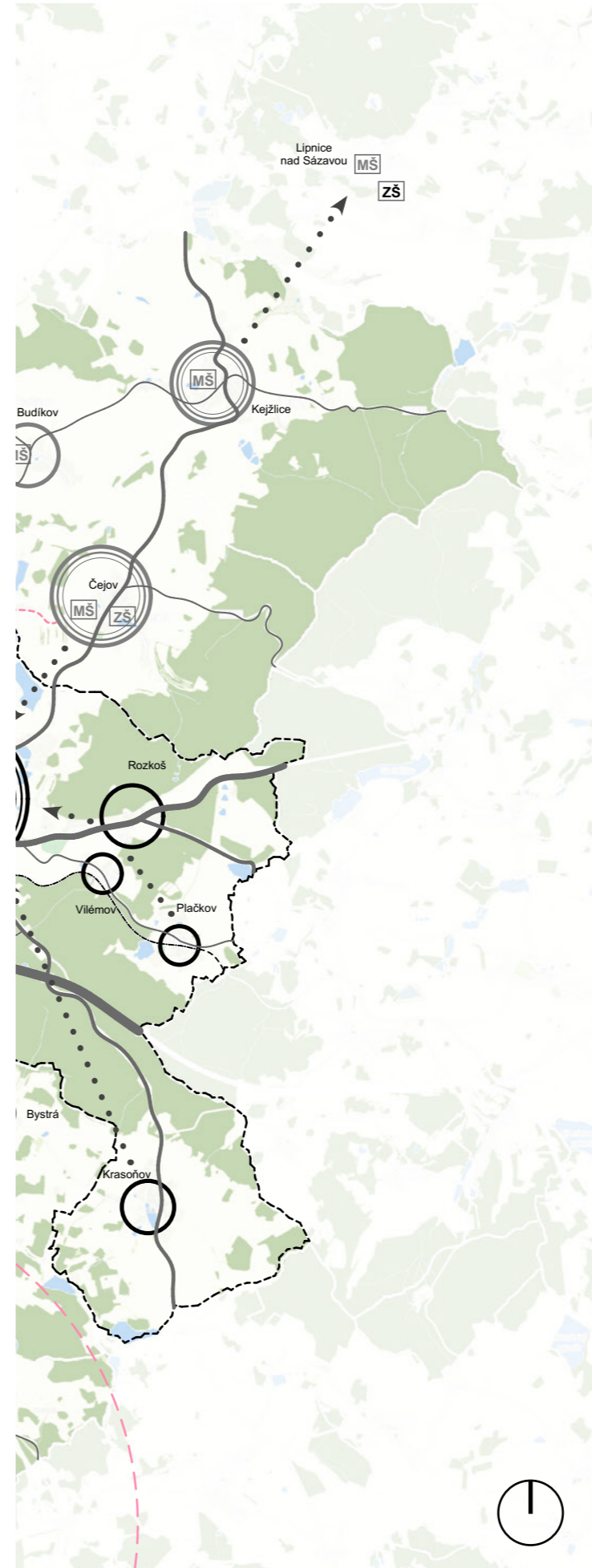
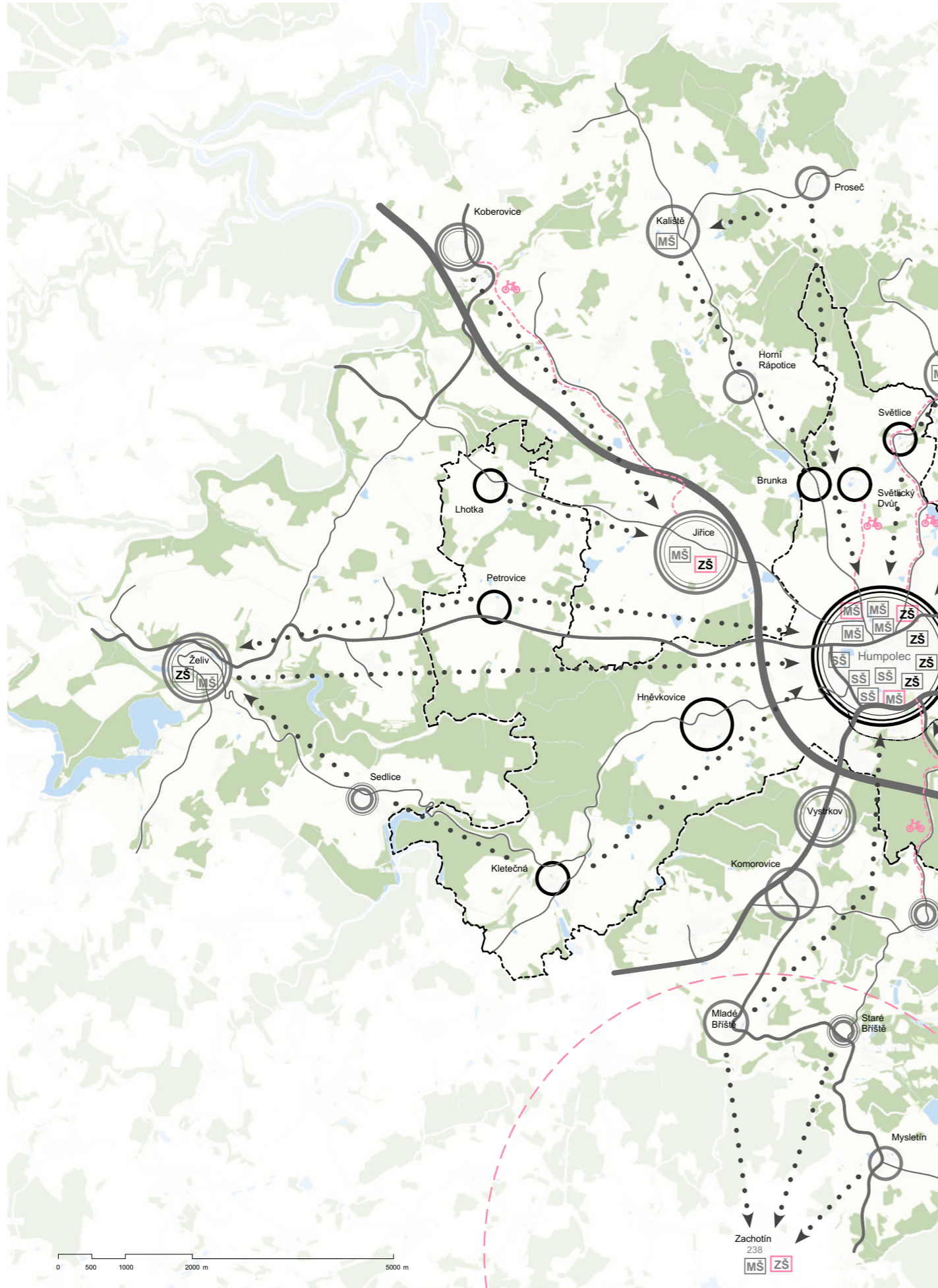
Obce nebo místní části ležící mezi rozvojovými obcemi spádují oběma směry. Obec Kejžlice spáduje na sever do Lipnice nad Sázavou, naopak obce na jihu ORP – Staré Bříště nebo Mysletín spádují na jih do obce Zachotín, kde se nachází mateřská škola, a kde navrhuji založit novou základní školu – malotřídku, která bude sloužit svému nejbližšímu okolí (s počtem cca. 1000 obyvatel), kde je deficit občanské vybavenosti. Vzhledem k počtům dětí a žáků spádujících do Humpolce a vzhledem k nynějším nevyhovujícím kapacitám a dalším okolnostem navrhuji v Humpolci založit jak jednu novou základní školu, tak dvě nové mateřské školy.

Tam, kde je nedostatečné spojení veřejné dopravy, naznačuji možné cyklotrasy, které by se daly využít pro jízdu na kole do zaměstnání, případně i do školy.

Celkově z koncepce vyplývá naprosto zřejmé dominantní postavení města Humpolec, které plní funkci jádra po všech stránkách, s čímž dále pracuji v koncepcích v měřítku města. Město Humpolec je označeno jako rozvojové. Jeho potenciály, příležitosti, pozici a rozlohu je třeba podporovat.



# Výkres Koncepce prostorového uspořádání



## LEGENDA

### Mapové podklady

hranice správního území Humpolec

### Dopravní koridory

Dálnice D1

silnice I. třídy

silnice II. třídy

silnice III. třídy

železniční trať

### Vzdělávací zařízení

střední škola

základní škola - 5 tříd

základní škola - úplná

mateřská škola

### Návrh

#### Sídla

Město Humpolec

rozvojová místní část/  
město Humpolec

místní část s dominantní  
funkcí rekreace

stabilizovaná místní část

Samostatné obce

rozvojová obec

obec s dominantní  
funkcí rekreace

stabilizovaná obec

### Vzdělávací zařízení

základní škola - úplná  
k založení

základní škola - 5 tříd  
k založení

mateřská škola -  
k založení

### Prostorové vazby

spádovost

spádovostní oblast  
nové základní školy

alternativa dojíždky  
na kole

# Analýza mikroregion

## Rekreace



## Rekreace



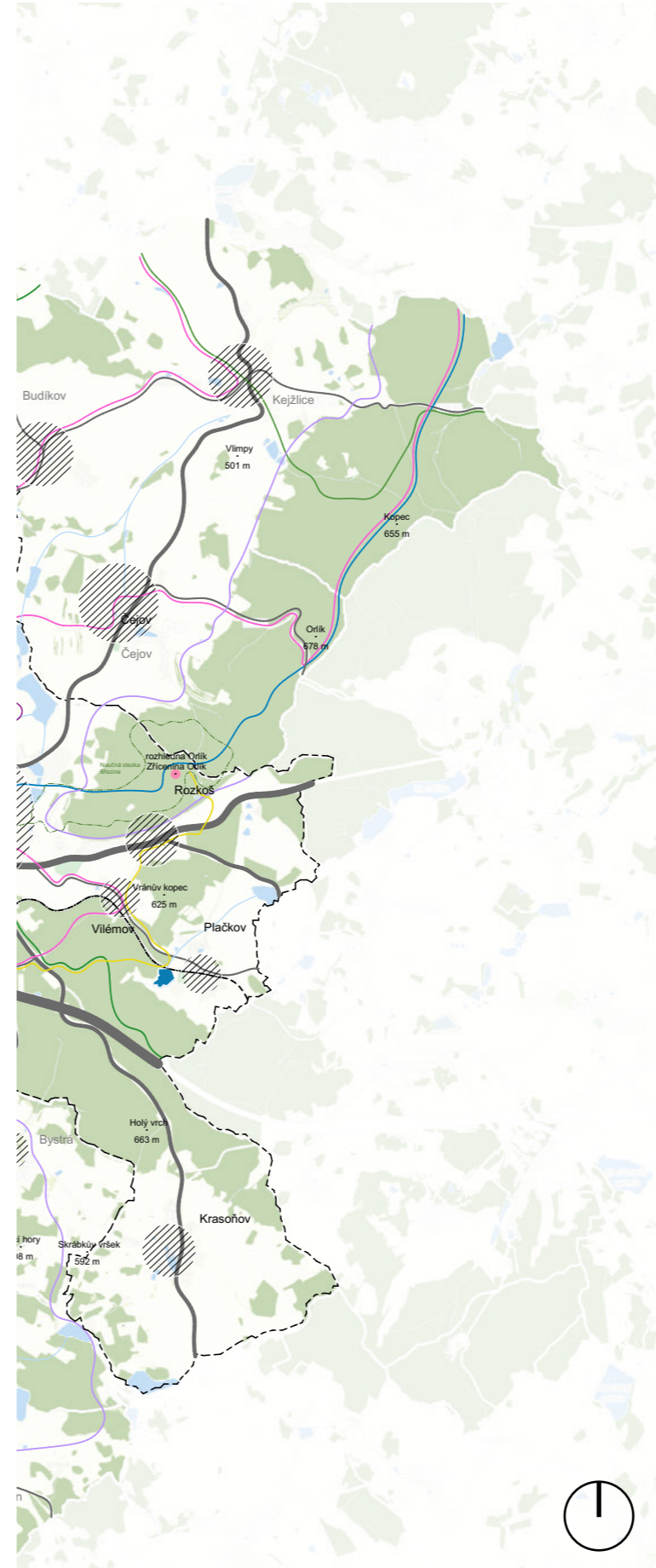
Území, které je vymezeno v analýze a koncepci rekreace, zabírá většinu plochy ORP Humpolec, tedy většinu rozlohy správního území obvodu obce s rozšířenou působností Humpolec. ORP Humpolec celkem spravuje 25 obcí. V mých výkresech je vynecháno 7 obcí na severozápadě ORP a to z důvodu, že je odděluje přirozená bariéra v podobě Želivky a vodní nádrže Trnávky, také je značná jejich vzdálenost od města Humpolec, tudíž pro účely mých rozborů nebyly klíčové. A dále je vynechána obec Řečice na severovýchodě, která spadáje již spíše na sever než na jih do Humpolce.

Mimo dálnici D1, silnic I., II. a III. třídy a železniční trati jsou ve výkresu znázorněny všechny pěší turistické trasy od červené až po žlutou. Jedna dálková (červená) pěší turistická trasa vede ve vymezeném území ze severu přes zříceninu tvrze Proseč na jih přes město Humpolec, kde končí na Horním náměstí. Druhá dálková pěší turistická trasa vede skrz obec Želiv. Dále jsou ve výkresu vyznačeny veškeré cyklotrasy vedoucí územím a také lyžařské běžecké trasy, které mají na Humpolecku celkovou délku zhruba 70 km. Dále jsou zde vyznačeny tvrze, významné vrcholy či kopce, opatství, národní kulturní památka (Klášter premonstrátů v Želivě) a významné turistické atrakce. Mezi významné turistické atrakce patří zřícenina hradu a rozhledna Orlík, Kostel sv. Mikuláše s vyhlídkovou věží, židovské město Zichpil, rodinný pivovar Bernard a **Klášter Želiv**.

Ve výkresu si můžeme dále všimnout rozložení hromadných ubytovacích zařízení. Nejvíce se jich nachází v Humpolci (9), je to např. Fabrika Hotel (prostory konference) nebo Hotel Kotyza. V Želivě se nachází 13 hromadných ubytovacích zařízení, dále jedno v Jiřicích, v Kališti, dvě v Sedlici a jedno v Mladém Bříšti. Tato data pochází z Českého statistického úřadu.

Obydlených domů v ORP Humpolec je 3742, neobydlených domů je 1317. Celkem je tedy v ORP Humpolec 5059 domů, z toho domů sloužících pro rekreaci je 972. 19% domů slouží pro rekreační účely.

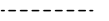




**LEGENDA**

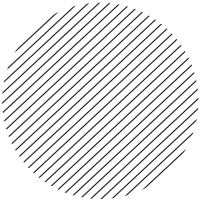
**Mapové podklady**

hranice správního území Humpolec



**Sídla**

sídlo 4999-9999 obyv.



sídlo 499-1499 obyv.



sídlo 299-499 obyv.



sídlo 199-299 obyv.



sídlo 0-199 obyv.



**Dopravní koridory**

Dálnice D1



silnice I. třídy



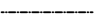
silnice II. třídy



silnice III. třídy



železniční trať



**Trasy**

běžecská lyžařská trasa



cyklotrasa



cyklostezka



pěší turistická trasa červená - dálková



pěší turistická trasa modrá - významná



pěší turistická trasa zelená - místní



pěší turistická trasa žlutá - krátká/zkratka



**Turismus**

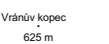
národní kulturní památka



tvrz



významný vrch/kopec



významná turistická atrakce



opatství



hromadné ubytovací zařízení

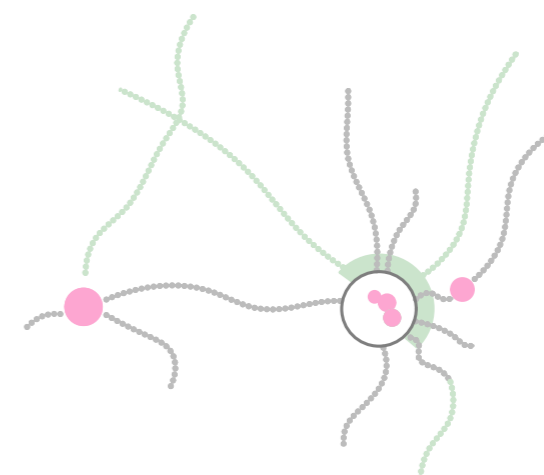


vodní plocha určena ke koupání



# Koncepce mikroregion

## Rekreace





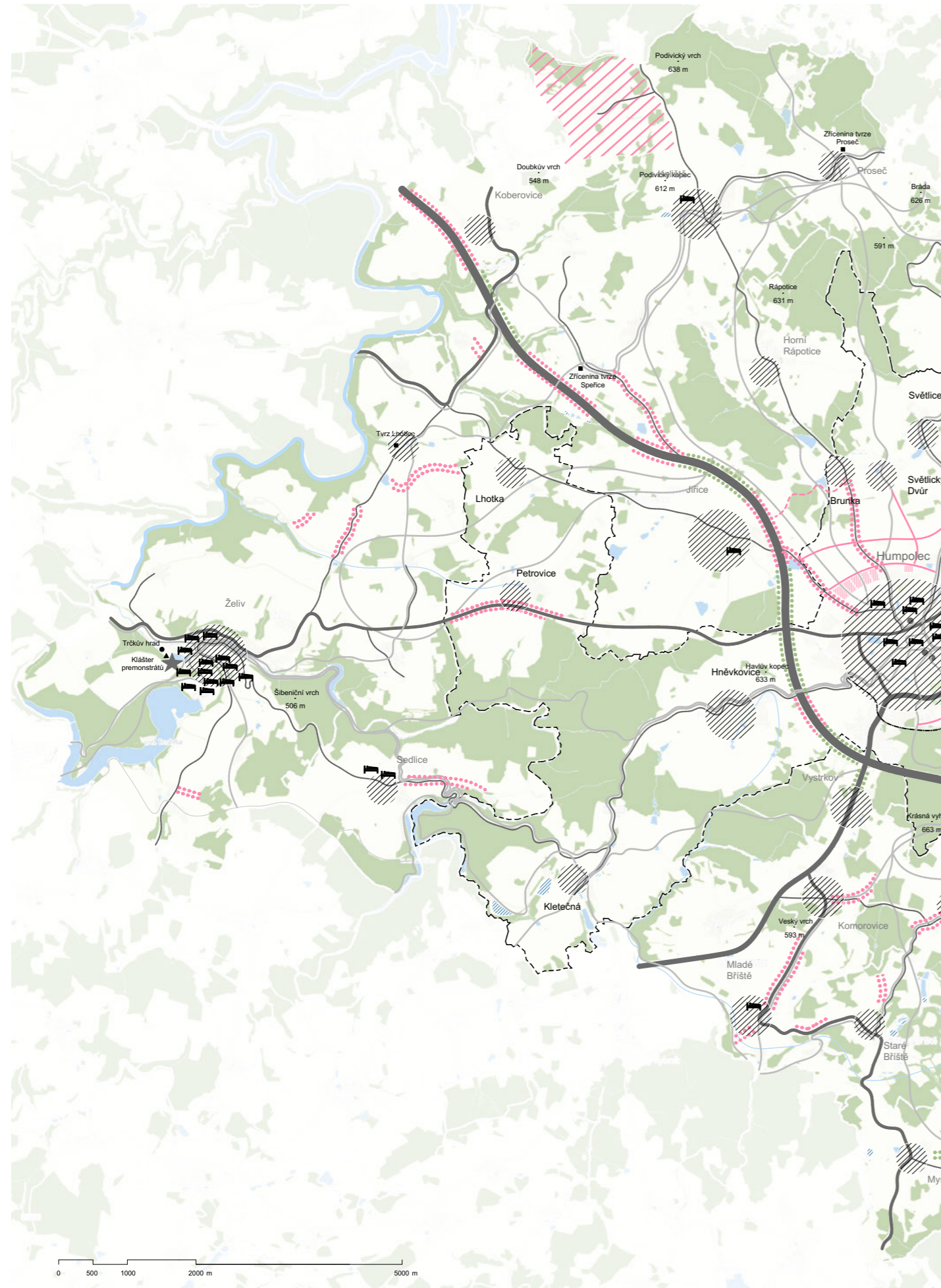
## Koncepce rekreace



Koncepce rekreace má stejné vymezení rozlohy jako analýza rekreace a také z ní vychází.

Na základě poznatků plynoucích z analýz mikroregionu jsem vytvořila koncepci. Kromě vyznačené dálnice, silnic a železniční trati, pěších, běžeckých a cyklotras, významných vrcholů, kopců, tvrzí, památek a hromadných ubytovacích zařízení si můžeme na výkresu všimnout návrhu doplnění nového ubytovacího zařízení. Doplnuji jej do obce Čejov, která je v mé koncepci rozvojová obec s téměř 500 obyvateli. Dále v koncepci navrhuji nové vodní plochy pro rekreaci, kdy jsem se inspirovala Územní studií krajiny SO ORP Humpolec. Územní studií krajiny jsem se inspirovala i při návrhu nového přírodního parku a při doplnění liniové zeleně k cestám, kde nyní liniová zeleň chybí. U dálnice D1 je i přímo vyznačena stávající liniová zeleň, aby bylo zřejmé, v jakých úsecích chybí. Aleje vytvářejí harmonický charakter krajiny, chrání před slunečním žářem, usnadňují orientaci, zmírňují boční vítr, omezují víření prachu, pohlcují jemný poléťavý prach, omezují hluk, jsou domovem pro živočichy a rostliny.

Dále se ve své koncepci zaměřuji především na okolí města Humpolec. Navrhuji zde plochy pro nové sady, zahrádkářské kolonie a revitalizaci rekreačního areálu u rybníku Hadina a lesoparku Podhrad. Navrhuji nové pěší cesty sloužící obyvatelům pro každodenní rekreaci za městem a zároveň tvořící fragmenty současných velkých půdních bloků.



**LEGENDA**

**Mapové podklady**

hranice správního území Humpolec

**Sídla**

sídlo 4999-9999 obyv.

sídlo 499-1499 obyv.

sídlo 299-499 obyv.

sídlo 199-299 obyv.

sídlo 0-199 obyv.

**Dopravní koridory**

Dálnice D1

silnice I. třídy

silnice II. třídy

silnice III. třídy

železniční trať

stávající turistická pěší, běžecká lyžařská a cyklotrasa

stávající liniová zeleň u dálnice D1

**Turismus**

národní kulturní památka

tvrz

významný vrch/kopec

významná turistická atrakce

opatství

hromadné ubytovací zařízení

**Návrh**

nové vedení pěší trasy

doplnění liniové zeleně

doplnění hromadného ubytovacího zařízení

nová vodní plocha pro rekreaci

plocha pro nové sady a zahrádky za městem

revitalizace rekreačního areálu a lesoparku za městem

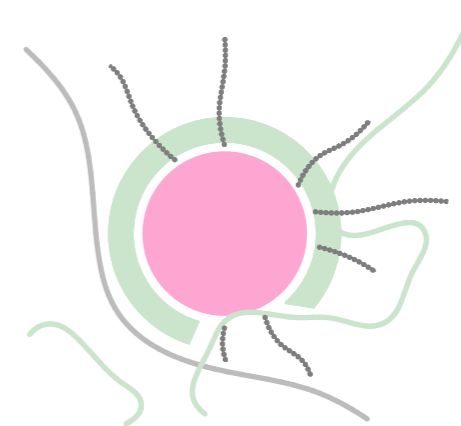
návrh přírodního parku



# Analýza i Koncepce

okolí města Humpolec

## Krajina







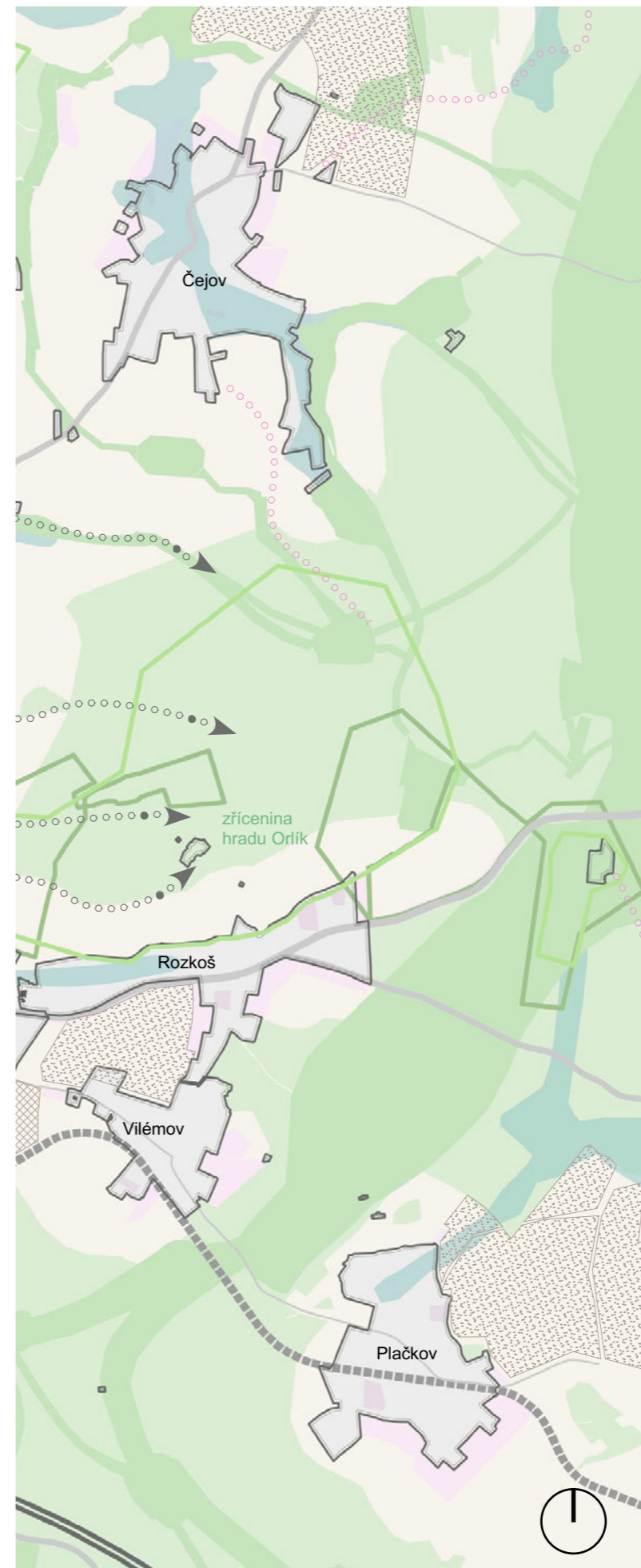
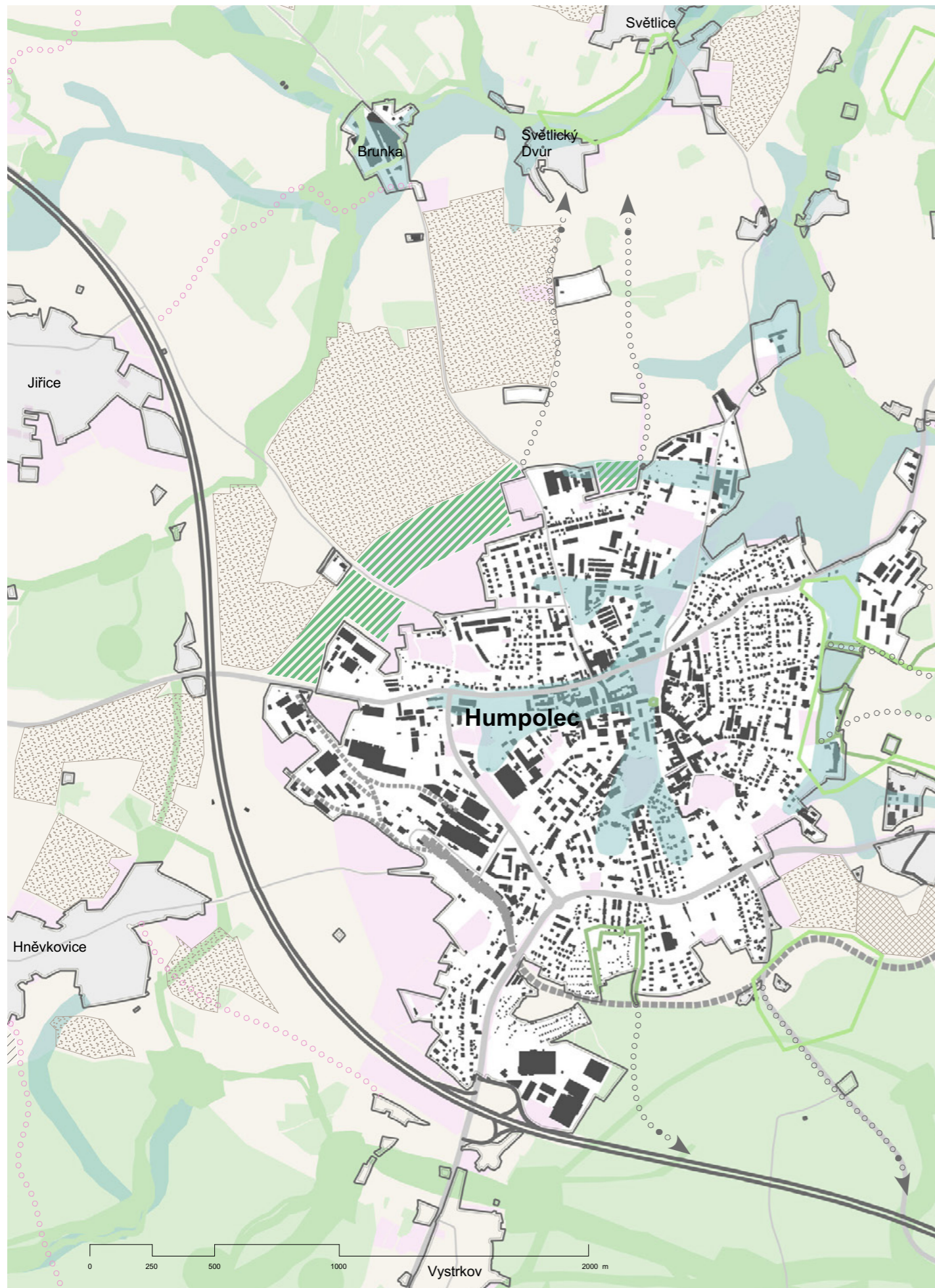
Území objevující se v analýze a koncepci krajiny vymezuje okolí města Humpolec včetně nejbližších sídel. Zahnuje obec Čejov, místní části Světlici, Světlický Dvůr, Brunku, obec Jiřice, místní část Hněvkovice, obec Vystrkov a místní části Plačkov, Vilémov a Rozkoš. Výkres rozbrazuje polohu a rozlohu města Humpolec, hranice zastavěného území, stávající zástavbu, ale i rozvojové plochy a plochy transformace podle stávajícího územního plánu. Z hlediska krajiny výkres vymezuje polohu lesů, zobrazuje územní systém ekologické stability, kudy prochází údolní niva, místa krajinného rázu, významné krajinné prvky a zemědělský charakter krajiny.

Tam, kde se v současné době rozléhají velké půdní bloky, navrhuji fragmentaci těchto bloků (ať už pomocí remízků, cest nebo zavlažovacími strouhami). Tam, kde hrozí nebo se již projeví známky vodní eroze, navrhuji zavést protierozní opatření (dle konkr. situace). Na severu doplňuji zelený pás kolem města (skládající se z nových sadů a zahrádek). Místo zavedení nového obchvatu (přeložky silnice II. třídy) na severozápadě města a místo zavedení nových rozsáhlých rozvojových ploch pro lehký průmysl na jihozápadě města u dálnice, navrhuji zachovat nezastavěné území s využitím ploch smíšených nezastavěného území. Místo transformace zahrádek na plochy bydlení na jihu města navrhuji zachování zahrádek. Tam, kde dřív vedly cesty v krajině, navrhuji jejich obnovu, jak z důvodů protierozních, tak z důvodů rekreačních. Také ve výkresu naznačuji směr vedení cest z města do krajiny sloužících pro rekreační účely místních obyvatel.

Pro většinu zásahů mi v tomto případě byla inspirací Územní studie krajiny SO ORP Humpolec.




Z výkresu je patrné, jak velkou část rozlohy samotného města pokrývá údolní niva. S touto skutečností dále pracuji ve větším měřítku.









**Mapové podklady**

**Dopravní koridory**

- dálnice D1 
- železniční trať lokální 
- silnice I., II. a III. třídy 




**Zastavěné území**

- hranice zastavěného území 
- stávající zástavba 
- zastavěné území 
- zastavitelná plocha/plocha transformace 

**Krajina**

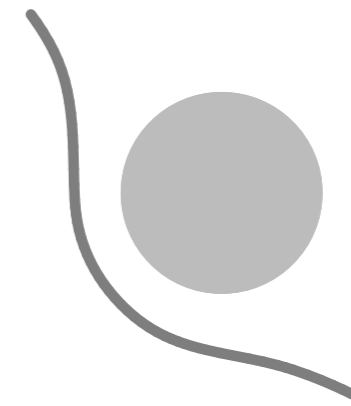
- les 
- územní systém ekologické stability 
- údolní niva 
- místo krajinného rázu 
- významný krajinný prvek 
- zemědělský půdní fond 
- velký půdní blok 

**Návrh**

- rozdělení velkého půdního bloku 
- protierozní opatření 
- doplnění zeleného pásu kolem města 
- obnova zaniklé cesty v krajině 
- směr cesty z města do krajiny 

Analýza

**Město**





## Analýzy

### Koncepce bydlení, Koncepce výroby a Koncepce rekreace

*„Město Humpolec se v posledních třech letech intenzivně věnuje tematickému managementu územního plánování. Tento důraz na tematiku územního rozvoje vychází z reflexe témat, kterými jsou kromě jiného územní plán, městský architekt, oživení veřejného prostoru, územní studie i oborové koncepce rozvoje či participace veřejnosti. Cílem tohoto důrazu je pak zejména definice a jasné vymezení onoho udržitelného rozvoje města, který je v dnešní době tak aktuální. Hledání uspokojivého naplnění tohoto tématu vede skrze jednotlivé nástroje územního plánování a snaží se optimalizovat plánovací procesy s cílem maximální efektivity při hledání možnosti zvýšení kvality života občanů tohoto města.“*

zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec (leden 2018)

Město Humpolec si pro svůj budoucí strategický vývoj nechalo zpracovat tři obsáhlé koncepce. Jedná se o **Koncepci bydlení**, **Koncepci průmyslu a logistiky** a **Koncepci rekreace a sportu**. Tyto koncepce se věnují každá jiným tématům, jsou velice komplexní a zahrnují velké kvantum informací a podnětů. Každá kapitola má svůj závěr, nechybí celkové shrnutí rozsáhlých analýz. Následují samotné koncepty a návrh. Přesto, že každá koncepce řeší jiná témata, samozřejmě spolu i vzájemně souvisejí a doplňují se. Koncepce vypracovali Ing. Vít Zeman a Ing. arch. Barbora Zemanová Brossová, částečně se podílela i Lenka Tomášová, B.Arch, M.ADU.

Koncepce byly zpracovány během uplynulých dvou let (2017-2018). Nejsou závazné, ovšem vedení města je bere na vědomí, respektuje a při dalším rozhodování k nim bude přihlížet.

Ze všech tří koncepcí vyplývá komplexní uchopení následujícího rozvoje města Humpolec. Objevuje se mnoho témat k řešení a následné koncepty, které navrhuji, jak ony problémy řešit, popř. pozitivní jevy stabilizovat/posílit.

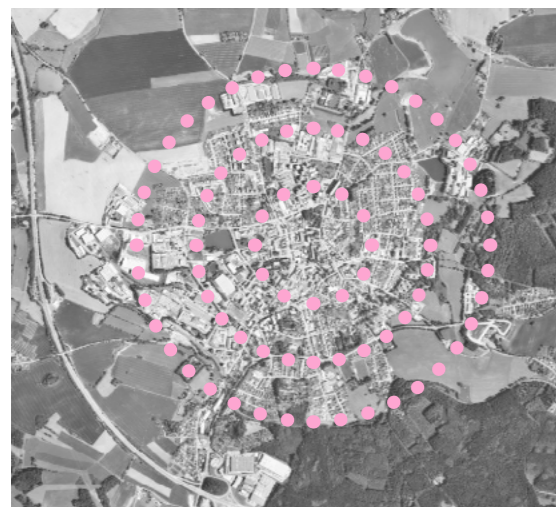
V rámci analýz města v mé diplomové práci na následujících stranách shrnuji a interpretuji podstatné informace a zajímavosti ze všech tří koncepcí, zejména pak z koncepce bydlení. Souhlas s použitím citací a vybraných schémat z koncepcí v rámci mé diplomové práce jsem získala přímo od autorů.

Tyto koncepce mi především sloužily jako nástroj k hlubšímu poznání města. Při svých vlastních koncepcích se inspiroji některými obecnými závěry plynoucími z těchto projektů. Zacházím však ještě dále a věnuji se konkrétnějším řešením.

## Koncepce bydlení

### Rozloha města

Humpolec má specifickou rozlohu, kdy vzdálenost centra po okraj města nikdy nepřesáhne 1,2 km. Samotné centrum města má poloměr cca. 400-500 m. Není tudíž třeba denně užívat osobní automobil a není třeba ani zavádět městskou hromadnou dopravu. Naopak je třeba posílit pěší prostupnost městem, vytvořit bezpečné trasy, kvalitní fungující infrastrukturu.



- ● ● ● 400 m
- ● ● ● 800 m
- ● ● ● 1200 m

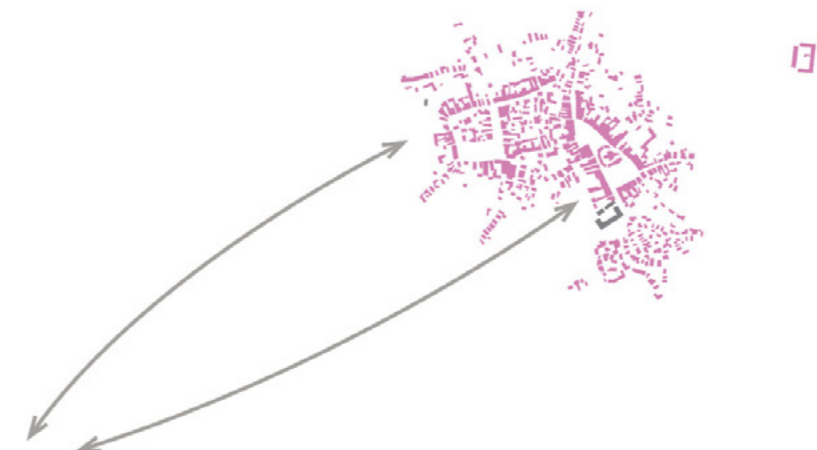
## Vývoj urbanistické struktury

Humpolec s největší pravděpodobností převzal jméno po svém lokátoru Gumpoldovi. Město bylo podle všeho založeno pro německé horníky. V roce 1233 zde vznikla kaple sv. Mikuláše. Roku 1253 se Humpolec uvádí jako trhová ves, která postupně získala i určitá privilegia. Ve 14. století se z Humpolce stalo soukenické a později tkalcovské středisko.

Humpolec vznikl jako **dvojměstí rozdělené krátkým přítokem Pstružného potoka**. Na východní straně od potoka se nacházelo trojúhelníkové náměstí, na jehož vrcholku byla postavena a opevněna kaple sv. Mikuláše. Tímto zásahem se náměstí rozdělilo na Dolní a Horní. Na Dolním náměstí probíhaly trhy. Toto náměstí bylo německé.

Dále bylo v bezprostřední blízkosti lokováno nové město se čtvercovým půdorysem náměstí. Toto město bylo české - Böhmische Stadt.

Po 13. století se na tomto území nacházela převaha Němců. Je otázkou, jak je možné, že tato dvě města žila tak dlouho v bezprostřední návaznosti a přesto byla oddělena. Pravděpodobně se tak dělo právě na základě národnostní odlišnosti.



Humpolec roku 1830, dvě zásadní veřejná prostranství České a Německé náměstí typické dvojměstí

zdroj: Koncepce bydlení

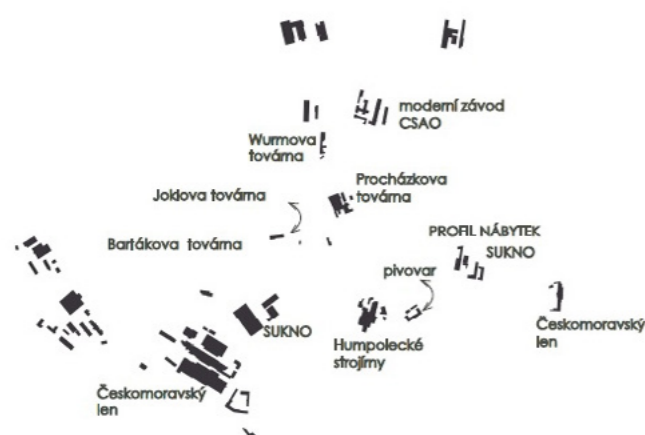
Během 30-leté války byl Humpolec značně zničen. Následně ovšem vznikla drobná nahuštěná zástavba mezi dvěma náměstími, která město spojila v jeden celek. Město se dále rozšiřovalo i kolem některých ulic. Mezi Brodskou a Jihlavskou vznikl tzv. Sichpil (1783), kde se zrodila evangelická čtvrť s drobnými domky. Byla to zmenšená obdoba Betléma v Hlinsku. U Jihlavské vzniklo také židovské ghetto s kostelem (1758-60). Takovýto aditivní urbanistický vývoj nemá obdoby.

V roce 1763 zasáhl město požár, který zničil Panský dvůr. Vznikl tak Nový dvůr na Podhradsku.

V 2. polovině 19. století a 1. třetině 20. století zaznamenal Humpolec výrazný růst. Vývoj to byl extenzivní - nová zástavba, veřejné a tovární objekty. Továren vzniklo hned několik - Wurmova továrna, Procházkova továrna, Joklova továrna, Bartáková továrna, Dítětova továrna a Smrčkovy továrny. Vznikaly nové ulice a to často jako kolmé ke starším. Značně se rozšířil intravilán při poměrně malé intenzitě zástavby.







zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec

Výrazný rozvoj města proběhl i v období socialismu. Pozitivum bylo, že se nerozšiřoval intravilán města, tudíž byl obvod města více méně scelen. Vznikla v podstatě ortogonální uliční síť, zejména na severovýchodě města.

Dále byla v 70.,80. letech postavena a dokončena dálnice D1, která dala městu nové rozměry a souvislosti. Byla realizována přeložka pelhřimovsko-havlíčkobrodské silnice a upraveny i trasy dalších výpadových silnic.

Severozápadně od železniční stanice a jihozápadně od Okružní ulice vznikla nová průmyslová zóna.

K původním 7 továrnám, cechovní barevně, pivovaru a Humpoleckým strojírnám, dále přibyl PROFIL NÁBYTEK SUKNO, Českomoravský len, SUKNO a moderní závod CSAO.

V 2. polovině 20. století došlo k demolicím v oblasti na Rybníčku. Nově vznikl park Stromovka v centru města. Byl zatrubněn místní potok. A byly propojeny dvě významné radiální komunikace vedoucí směr Želiv a Světlá nad Sázavou.

Dopravní síť je v Humpolci dobře čitelná, logická, ideální obslužnost.

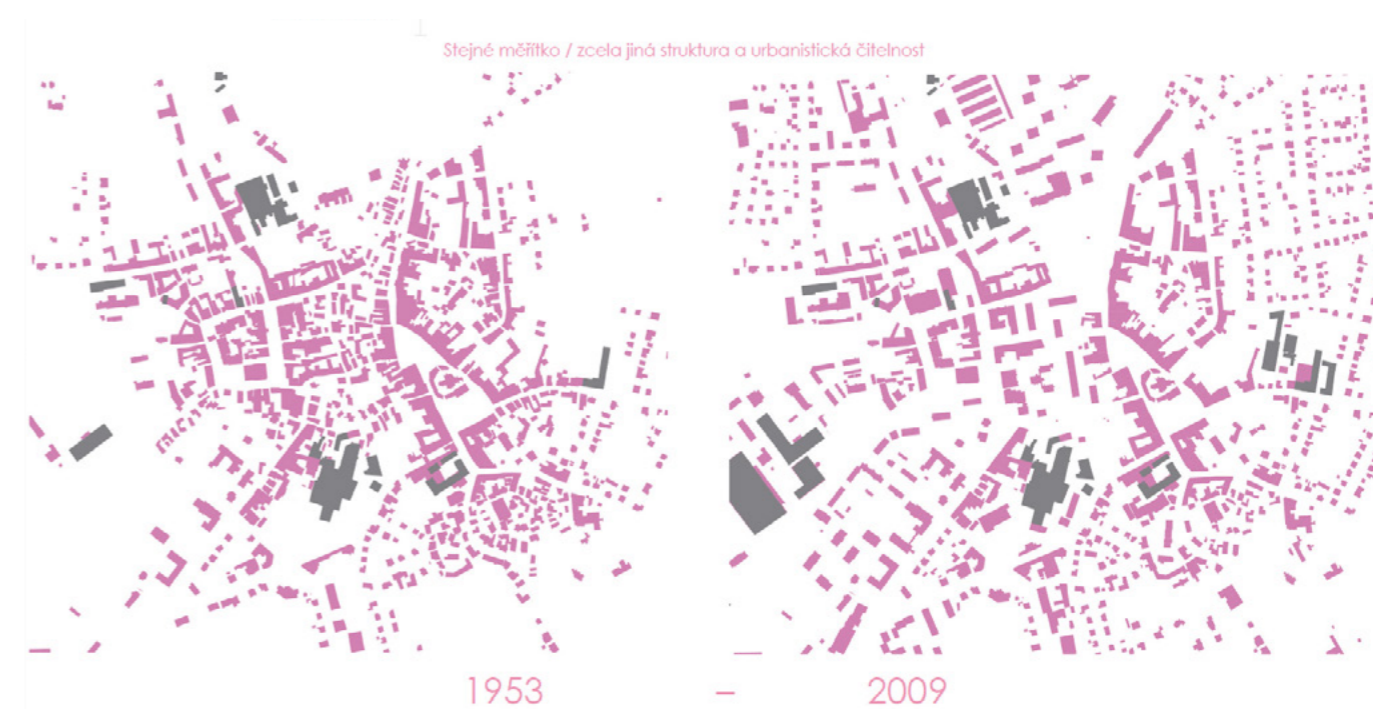
Ovšem čitelnost dopravy je v rozporu s nečitelností urbanistické struktury. Vývoj urbanistické struktury byl pozitivní až do doby socialismu.

Negativní počiny socialismu způsobily značné demolice a sídlištní zástavbu na severozápadě města. Byla narušena historická půdorysná kompozice v centru města. To se dá pokládat za dezurbanizační zásah. Zbořena byla i severní část židovské čtvrti. Naštěstí Honí a Dolní náměstí unikla necitlivým zásahům.

Do roku 2009 byly dostavěny především průmyslové objekty ve staré i nové průmyslové zóně přímo u D1.

Bydlení nezaznamenalo žádný zásadní rozvoj, počet obyvatel se trvale mírně snižuje.

Projevuje se ztráta prostorové identity, ztráta čitelnosti a identity urbanistické struktury. Ztráta kompaktnosti. Tato struktura trpí na nedefinovanost, je obtížné v ní vidět nějaký vztah, najít centrum města. Uliční fronty nejasně vymezují veřejná prostranství. Na mnoha místech vznikly na zbytkových plochách zelené plochy bez účelu.

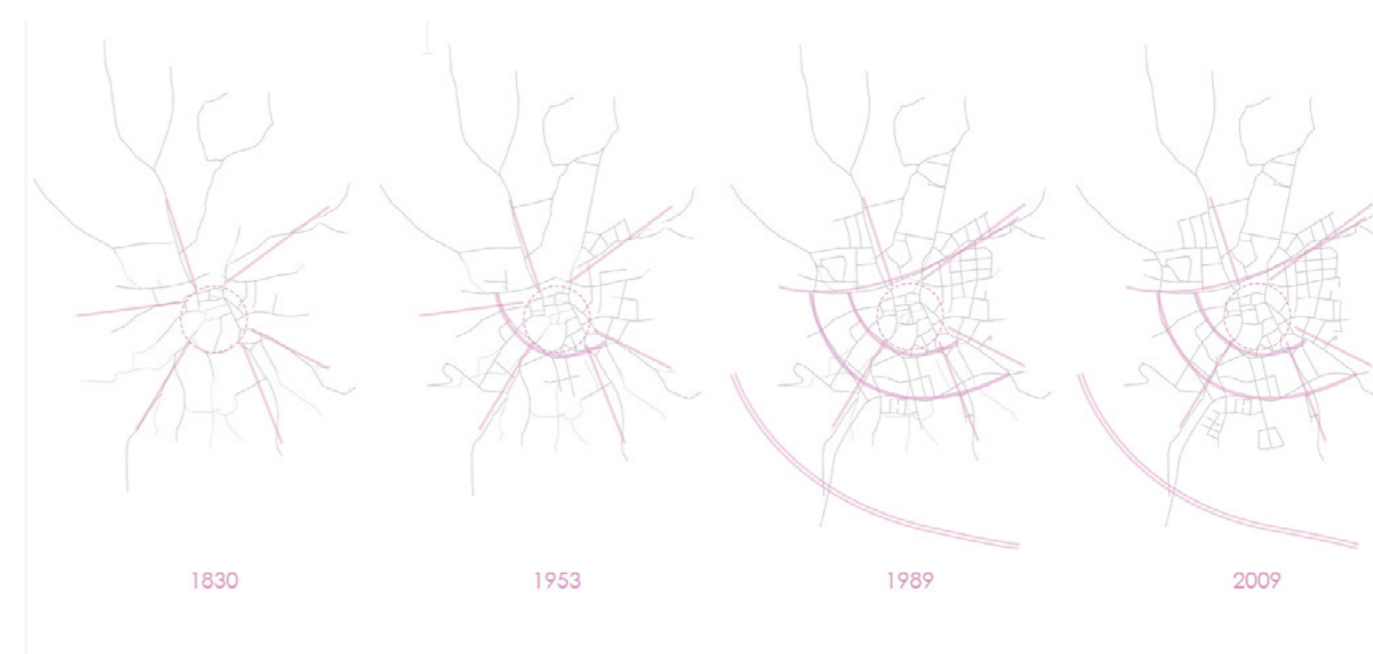


zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec

CÍL - doplnit srozumitelnou a prostorovou strukturu města.

### Doprava

V Humpolci můžeme pozorovat základní radiální systém dopravy. Do středu města vedou všechny hlavní cesty. Je zde patrná D1 kopírující obchvat města silnicí I/34.



zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec



Schéma struktury města s dopravní sítí

zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec

### Analýza EAO - ekonomicky aktivních osob

Nezaměstnanost je v Humpolci dlouhodobě nadprůměrně nízká - 2,9%. Je to pravděpodobně dáno polohou, průmyslovými zónami, dobrými podmínkami pro podnikání (Humpolec se dlouhodobě drží na vítězných pozicích ve výzkumu Město pro byznys), pestrou nabídkou občanské vybavenosti. **V posledních 5 letech došlo k vyčerpání EAO ve výrobě. Je k nabídce více ploch než je v Humpolci EAO - potřeba nových zaměstnanců.**

V roce 2011 bylo v Humpolci zaznamenáno 9062 obyvatel (bez místních částí), z toho 5228 ekonomicky aktivních osob. Agenturních zaměstnanců v té době bylo v Humpolci napočítáno 960 (cca. 10% všech bydlících).

Celkový počet pracujících osob -  $5228 + 960 = 6188$ .

zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec

### Občanská vybavenost

Humpolec se pyšní zejména širokou škálou sportovních zařízení a zařízení sociální péče. Z hlediska **mateřských škol** jsou některé části města docházkovou vzdáleností zcela nepokryty. Z hlediska **základních škol** existují také plochy, které jsou docházkovou vzdáleností nepokryty, jedná se zejména o sever města.

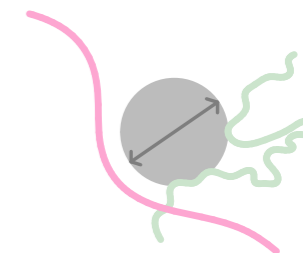


----- 800 m pěší dostupnost základní školy

----- 400 m pěší dostupnost mateřské školy

### Limity rozvoje

- Dochozí vzdálenost 1200 m - dojít z okraje města do centra
- není třeba MHD
- není třeba provádět radikální změny u technické infrastruktury
- Hranice lesa - na jihu, jihovýchodě a východě města
- Dopravní limity - dálnice D1 na jihu a jihozápadě



### Územní plán města

Z územního plánu z roku 2016 plyne, že se na jihozápadě města počítá s postupným zastavěním ploch až k dálnici a to s využitím lehkého průmyslu. Není vytyčen žádný zásadní rozvojový směr města Humpolec. Jsou vytyčeny pouze fragmenty zastavitelných ploch pro bydlení a ty jsou navrženy z 90% pro rodinné domy individuální. Největší zastoupení se nachází na severozápadě města. Na severozápadě je také navržen obchvat kolem města. Na území, kde nyní stojí staré nevyužívané garáže v severní části města jsou podle územního plánu plochy drobné řemeslné výroby, což neodpovídá stavu. Plocha zahrádek na Rybníčku je navržena jako plocha přestavby na bydlení hromadné. Na sever od města jsou v krajině plochy zemědělské, na jih od města plochy lesa. Na severozápadě města chybí plochy pro sportovní využití.



# analýza potencionálních ploch v sídle

Při mapování potencionálních ploch pro výstavbu v sídle jsme rozdělili tyto plochy do tří kategorií dle stávajícího stavu, a to na kategorie proluky, přestavbové plochy a rezervy, a dle možného či stávajícího využití na plochy pro bydlení, smíšenou funkci a výrobu a skladování. Podkladem k této analýze byla ortofotomapa, katastrální mapa, mapa císařských otisků z 19. století a výpis z katastru nemovitostí.

## proluky

Plochy bez stávajících staveb. Tyto plochy jsou jak doposud nezastavěné, tak kdysi zastavěné, na nichž byly objekty z různých důvodů zdemolovány.

## přestavbové plochy

Plochy, které jsou v současné době zastavěny objekty různých funkcí. Tyto plochy jsou však s ohledem k navazujícím funkcím v území vhodnější pro jiné využití, především bydlení.

## rezervy

Plochy rezerv představují potencionálně zastavitelné území, které je ale vnímáno spíše jako budoucí rezerva rozvoje. S ohledem k limitům v území se jedná o maximální možný rozvoj při udržení sídla kategorie a velikosti Humpolce. Tedy sídla bez hromadné MHD, dochází do centra ze všech okrajových částí, okresního významu.

Do ploch rezerv byly vymezeny i některé plochy vymezené v ÚP jako plochy zastavitelné, které však rozšiřují sídla ne zcela vhodným směrem mimo dostupnou vzdálenost do blízkosti dálnice D1 a průmyslových ploch.

Pro všechny tyto plochy byl doplněn potencionální počet obyvatel, které by konkrétní plocha mohla generovat. Tento počet byl doplněn u ploch, pro které byla zpracována územní studie, konkrétně dle navržených počtů RD, kdy na jeden RD připadá 4 obyvatelé. U ploch, pro které nejsou zpracovány podrobnější dokumentace, a není tedy zřejmý počet RD či bytových domů, byl doplněn počet obyvatel dle výpočtu, který k rozsahu plochy dle zvoleného druhu a intenzity zastavění doplňuje potencionální počet obyvatel. Většina větších ploch zpracovanou podrobnější dokumentací má a u těch ostatních byl volen intenzivnější druh zástavby.

Při zastavění všech ploch, včetně rezerv, by se navýšil počet obyvatel o **cca 7300 obyvatel**.

Při zastavění pouze ploch zastavitelných, proluk a ploch přestaveb by se počet obyvatel zvýšil **cca o 6000**.

Při zastavění pouze ploch zastavitelných, proluk a ploch přestavbových by se počet obyvatel zvýšil

cca o **6000** obyvatel.

## Výsledky analýz Koncepce bydlení

nejasná, rozpadlá urbanistická struktura

klesající počet obyvatel

výrazně převyšující poptávka po pracovní síle než je počet EAO Humpolce

negativní dopad spojený s potřebou ubytování agenturních zaměstnanců

absence nabídky nemovitostí všech druhů, malý nárůst domů

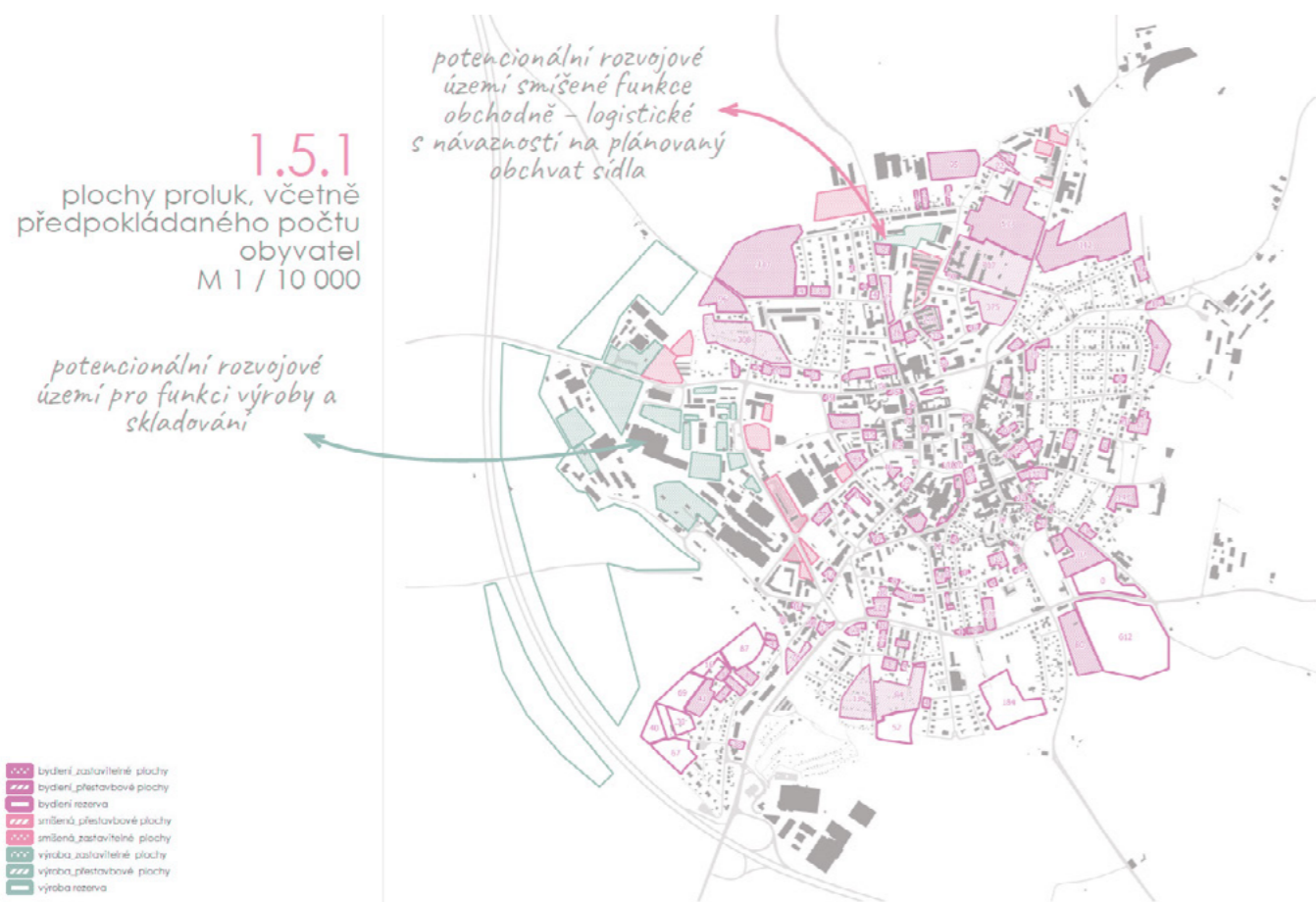
významný počet všech proluk a přestavbových ploch

limity rozvoje sídla do krajiny (lesy, dálnice a rozloha města)

## Shrnutí Koncepce bydlení

„Zhruba půlroční práce na zpracování koncepce bydlení ve městě Humpolci ukázala nejen historický či demografický vývoj tohoto města, ale i ztrátu jeho identity či postupně upadající urbanistickou strukturu. Tato koncepce současně ověřila problematiku deficitu výstavby bytů a její důsledky na jednotlivé pilíře udržitelného rozvoje města Humpolce. Je třeba vnímat, že pouze komplexní hodnocení koncepce bydlení a kritický přístup k získaným informacím umožňují pochopit zdánlivě přirozený vývoj tohoto města a zahájit procesy, které mohou zajistit prosperitu nejen v době konjunktury, ale i v dobách, které jistě přijdou a nebudou tak přívětivé.“

zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec



zdroj: Koncepce bydlení/Humpolec

Koncepce bydlení jasně poukazuje na množství nevyužívaných ploch ve městě.

## Koncepce výroby

### Humpolec jako jádro mikroregionu

Denně do Humpolce dojíždí značné procento lidí (jak zaměstnanců, tak žáků - podrobnější analýzy viz Koncepce výroby), kteří využívají místní občanskou vybavenost. Tito lidé nemají svůj trvalý pobyt v Humpolci, a tudíž od nich město nepřijímá žádné příspěvky. Je to pro město dlouhodobě nevýhodné. Město by se mělo snažit vytvořit podmínky pro to, aby se sem tito lidé měli motivaci přistěhovat a dlouhodobě tu žít. Okolní sídla (Jiřice, Čejov, Kejžlice, Komorovice, Herálec, Želiv a Kaliště) naopak zaznamenávají nárůst obyvatel. Humpolec nemá dostatečnou nabídku bydlení.

*„Analýza ekonomicky aktivních osob je jedním ze základních faktorů ukazujících na ekonomiku města a jeho zdraví. V souvislosti se situováním Humpolce a tradicí výroby ve městě je nezaměstnanost dlouhodobě nadprůměrně nízká oproti zbytku České republiky. V posledních 5 letech ale došlo k vyčerpání potenciálu zaměstnatelných osob především ve výrobě. To souvisí jak s odlivem obyvatel, tak především s růstem a potřebou dalších pracovních sil stávajících podniků. Pomyslné nůžky mezi volnými pracovními místy a množstvím uchazečů se dále uzavírají. Výsledkem je zvýšený tlak na růst mezd v celé ekonomice, který bude pokračovat v celém roce 2018. Míra nezaměstnanosti v ČR zůstává jednoznačně nejnižší v rámci zemí EU se srpnovými (2017) 2,9 %.“*

zdroj: Koncepce výroby

Celkový počet obyvatel Humpolce stagnuje, a to jen díky tomu, že do statistik jsou počítány i pří-  
městské části, vesnice kolem Humpolce, do kterých obyvatelé sídla odchází za novým bydlením. Samotné město Humpolec však obyvatele ztrácí.

Věková skupina 15-64 let, EAO, stále klesá. Humpolec dosáhl maxima už v roce 2008, což se liší od průměru v ČR, kdy tomu bylo až v roce 2016. Klesá tedy skupina obyvatel představující  
potencionální zaměstnance.

Ve městě je velmi nízké procento nezaměstnaných osob, ale vysoká nabídka pracovních míst. Nízké procento nezaměstnaných je i v celém regionu a okolních ORP, nelze tedy předpokládat ani zásadní možnost využití EAO z jiných ORP.

## Koncepce rekreace a sportu

*„Rozvoj cestovního ruchu není třeba posilovat na úrovni marketingu, ale spíše soustavným budováním rekreačních oblastí a jejich potřeb dle specifík území. Požadavky v rekreačních oblastech jsou směřovány na zakládání nových tras s diferencovanou potřebou zájemců o turistiku (př. naučné stezky, poznávací okruhy, krátké cesty pro děti a rodiny s dětmi, speciální vycházkové trasy limitované délkou pro relaxaci apod). V současné době je vývoj klasických turistických cest ukončen. Dalším požadavkem je obnova původních turistických tras z důvodů obnovy průchodnosti krajiny mimo silnice.*

*Na rozdíl od soustavného značení KČT (Klub českých turistů) je vymezení cyklotras dosud neukončené.“*

### Zahrádkové kolonie v Humpolci

Zahrádkové kolonie vznikaly na okraji hromadné bytové zástavby jako její součást. Později vznikly i na okraji zástavby. V 70.,80. letech byl projevem o zahrádky velký zájem. Postupně je nahrazovaly chatové osady, přesto se vytvořil silný vztah místních obyvatel k půdě a kolektivu. V současné době je značná plocha zahrádek již uvnitř města, konkr. v jeho severní části. Je to problém modernizace a přestavby území. Staré plochy zahrádek uvnitř města by se měly využít pro zástavbu a nově by se měly vymezit nové plochy pro zahrádky jako náhrada za městem.

### Vodní plochy

V Humpolci se sice nachází celá řada rybníků, žádný z nich však neslouží pro rekreační účely. Po 2. světové válce došlo ke zhoršení kvality vodních ploch změnou režimu jejich využití. Veřejné koupaliště v Humpolci je hraničně kapacitní. Měla by být podpořena snaha o vznik nových rekreačních rybníků.

### Turistické trasy

Velké množství turistických tras vede po silnicích III. třídy. Měly by se obnovit zaniklé cesty, vytipovat nové trasy a vytvořit tak lepší podmínky pro turisty.

### Chatové oblasti

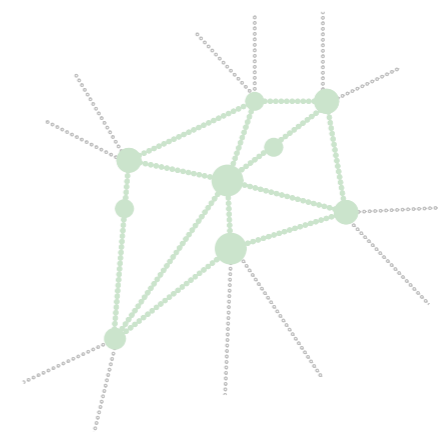
Koncepce kraje zakazuje chaty z důvodu ochrany vodních zdrojů nadmístního významu a také z toho důvodu, že je v okolí mnoho opuštěných chalup. Je třeba tato omezení ověřit, s krajem vykomunikovat a případně vytipovat nové plochy tohoto využití.

### Rekreační oblasti

Koncepce rekreace vymezuje čtyři rekreační oblasti za městem (na severu, severovýchodě, východě a jihu), se kterými do jisté míry pracuji i já ve své svých koncepcích.

# Koncepce město

## System sídelní zeleně





## Koncepce systému sídelní zeleně

Území, které je vymezeno v koncepci systému sídelní zeleně, zobrazuje již samotné město a jeho nejbližší přilehlé okolí. Zobrazuje dálnici D1, která tvoří fyzickou bariéru na jihozápadě města, dále silnice a stávající zástavbu ve městě Humpolec. Výkres zobrazuje vymezení současných vodních ploch, lesů, územního systému ekologické stability, významných krajinných prvků, zahrádkářských kolonií, sídelní zeleně, soukromé zeleně a veřejné zeleně. Ve výkresu jsou dále vymezeny obytné lokality podle tří různých charakterů – rodinné domy, bytové domy a bydlení v centru.

### Návrh

1 - Navrhují jednu novou plochu pro veřejnou zeleň, která má být umístěna na ploše transformace v centru města na místě starých Humpoleckých strojírén. K návrhu této plochy mě vedlo více důvodů. Jednak zde dříve existoval poměrně rozsáhlý rybník a stále je to místo, kudy prochází údolní niva. Navrhují tedy část vodní plochy obnovit a hlavně vytvořit nezpevněný povrch, který umožní částečnou revitalizaci nivy a navrácení její hydrologické funkce. Dalším důvodem je, že město ve své jižní části postrádá veřejný park, jehož pěší dostupnost od obytných lokalit by splňovala 300 m. Nejbližší veřejný park je nyní Stromovka, která je od obytných lokalit u ulice Okružní vzdálena bezmála 700 m. Dalším důvodem je, že v současném územním plánu odpovídá tato plocha ploše transformace na plochu smíšenou obytnou – městskou, kdy regulativy zeleň ve veřejném prostranství umožňují. Návrh parku zabírá pouze vnitřní část bloku, po obvodu jsou navrženy nové objekty.

2 - Navrhují novou plochu pro sídelní zeleň v místě, kde nyní stojí objekt České zemědělské akademie – autoservis, karosárna. V územním plánu je tato plocha vedena jako plocha výroby a skladování - lehký průmysl, dokonce je navržena částečně jako rozvojová. Tato plocha se do budoucna stane plochou uprostřed zástavby. V rámci systému sídelní zeleně je třeba vytipovat takováto místa, která budou sloužit pro ekologickou stabilitu. Je nutné také zdůraznit, že v podzemí této plochy vede dešťová kanalizace (zatrubněný Pstružný potok), do níž ústí veškerá dešťová voda z celého města, a jejíž kapacita je poddimenzovaná. Je naléhavé proto vytvořit podmínky pro přírodě blízkou revitalizaci vodního toku a nahradit současné zatrubnění toku.

3 - Navrhují založit novou vodní plochu pro rekreační účely jižně od rybníku Hadina, ke které bude přístup z nově koncipovaného rekreačního areálu.

4 - Navrhují revitalizovat plochu veřejné zeleně v místě, kde nyní stojí dětské hřiště. Tato plocha působí zanedbaně a je třeba, aby byla atraktivní pro obyvatele ve svém okolí, kteří by se zde mohli každodenně rekreovat.

5 - Navrhují revitalizaci sídelní zeleně v bezprostřední blízkosti Cihelského rybníka, aby toto místo poskytovalo příjemné prostředí pro každodenní procházku.

6 - Na severozápadě města navrhují zavést nový zelený pás, který se bude střídavě skládat z veřejných sadů a nových zahrádkářských kolonií. Sady jsou zde navrženy proto, aby skrze ně bylo možné volně projít až za město, zároveň se zde rekreovat a posílit ekologickou stabilitu v tomto místě. Zahrádky jsou především náhradou za plochy zahrádek ve městě, které prochází transformací na jiné využití. Zároveň slouží jako podpora obyvatel s tradicí zahradničení.

7 - Navrhují koncepčně pojmout a revitalizovat přilehlé okolí rybníku Hadina, které by sloužilo jako rekreační areál i s nově navrženou vodní plochou pro koupání. Areál reaguje na stávající novou cyklostezku vedoucí tímto směrem a na novou plochu sportovního využití zavedenou územním plánem.

8 - Navrhují revitalizaci lesoparku Podhrad pod hradem Orlík. Tento prostor by měl soužit obyvatelům východní části města pro každodenní rekreaci a zároveň tak podpořit návaznost na turistickou atrakci – zříceninu hradu Orlík a její rozhlednu.

Každá obytná lokalita by měla být vzdálena od veřejného parkového prostranství maximálně 300 m. Ve svém návrhu se snažím tuto podmínku držet. Samozřejmě jsou některé výjimky, ale jedná se především o oblasti na okraji města, odkud mají místní obyvatelé snadný přístup do přilehlé krajiny a mohou se tedy rekreovat v ní.

Jako propojení zelených ploch navrhují do ulic, které jsou vyznačeny ve výkresu, alespoň v jednom směru doplnit/vysázet liniovou zeleň, která bude poskytovat vodítko a harmonické prostředí.

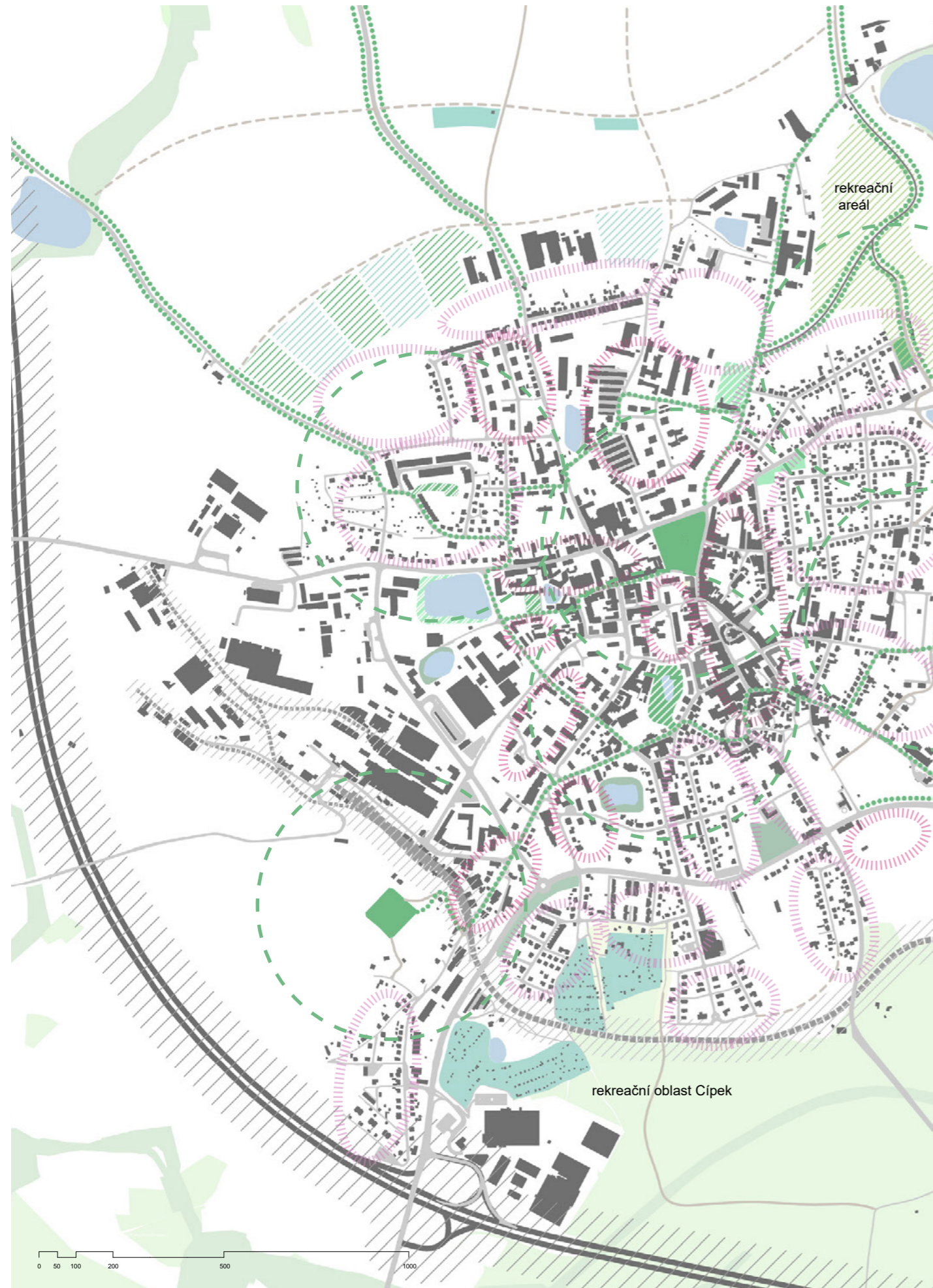
Ve výkresu jsou dále značeny stávající pěší trasy v krajině, které často navazují na ulice ve městě. V této koncepci navrhují doplnění některých pěších tras, které mohou poskytovat podmínky pro procházkové okruhy kolem města, v jednom případě navrhují obnovit zaniklou cestu. Na třech silnicích vedoucích z města navrhují vysázet aleje, které ztlumí hluk, prašnost a vytvoří příjemný charakter krajiny.

Některými zásahy týkajícími se přilehlého okolí města jsem se inspirovala Koncepcí rekreace a sportu od TAM architekti.



Plochy systému sídelní zeleně a vodní plochy





## LEGENDA

### Mapové podklady

#### Dopravní koridory

dálnice D1  
a její ochranné pásmo



železniční trať lokální  
a její ochranné pásmo



silnice



cyklostezka



pěší trasa



#### Zastavěné území

stávající zástavba



veřejná zeleň



sídelní zeleň



zahrádky



soukromá zeleň



#### Krajina

les



územní systém  
ekologické stability



významný krajinný  
prvek



rybník



#### Návrh

##### Obytné lokality

rodinné domy



bytové domy



v centru města



##### Dopravní koridory

nová pěší trasa



obnova zaniklé pěší trasy



liniová zeleň



300 m pěší docházky  
veřejné zeleně



##### Plochy

nová veřejná zeleň



nová sídelní zeleň



nový rybník



revitalizace veřejné  
zeleně



revitalizace sídelní  
zeleně



vymezení nové veřejné  
zeleně - sadu



vymezení nové plochy  
pro zahrádky



revitalizace lesoparku

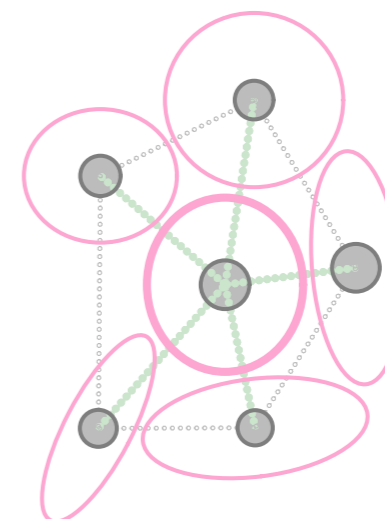


revitalizace rekreačního  
areálu



# Koncepce město

# Urbanismus





## Urbanistická koncepce

Území, které je vymezeno v urbanistické koncepci, zobrazuje již samotné město a jeho nejbližší přílehlé okolí. Zobrazuje dálnici D1, která tvoří fyzickou bariéru na jihozápadě města, dále silnice, hranice zastavěného území a stávající zástavbu ve městě Humpolec. Výkres dále vymezuje vodní plochy a plochy lesa.

Koncepce dělí město na šest obytných okrsků. Jedná se o severozápadní část města, severovýchodní část města, východní část města, jižní část města, jihozápadní část města a centrum města. V jednom obytném okrsku žije zhruba 1200-1600 obyvatel. Výjimkou je obytný okrsek na jihozápadě, kde žije nejméně lidí. Okrsky jsou rozděleny podle podobného charakteru, každý okrsek má svou základní občanskou vybavenost (výjimkou je okrsek na jihozápadě města) a často je jejich hranicí hlavní ulice. Každý obytný okrsek má své centrum, které vytváří podmínky pro dění a shlukování místních obyvatel. Specifický obytný okrsek je centrum města, jelikož nabízí nejširší škálu občanské vybavenosti a charakter zástavby je spíše smíšený.

Dále jsou ve výkresu vymezeny průmyslové zóny, areál technické infrastruktury a zemědělský závod. Tyto zóny jsou vyznačeny především proto, aby vyšlo najevo, v jakých oblastech se nebydlí. Také si především u největšího průmyslového areálu na západě města můžeme všimnout, že koncepce z velké části nerespektuje rozsáhlé rozvojové plochy určené výrobě a skladování – lehkému průmyslu, které jsou navrženy v územním plánu a vedou až k dálnici D1.

Výkres zobrazuje vymezené veřejné, sídelní a soukromé zeleně, které jsou vzájemně propojené ulicemi s liniovou zelení.

Ve výkresu jsou také znázorněny zařízení občanské vybavenosti spadající pod šest vybraných oblastí základní veřejné občanské vybavenosti. Jedná se o zdravotnická zařízení, zařízení sociální péče, kulturní zařízení, sportovní zařízení a vzdělávací zařízení. Jedná se konkrétně o:

### Zdravotnická zařízení

Léčebna dlouhodobě nemocných  
Plicní léčebna Humpolec  
Léčebna tuberkulózy a respiračních nemocí  
Poliklinika Humpolec



### Zařízení sociální péče

Astra - denní centrum pro seniory  
Dům s pečovatelskou službou  
Domov pro seniory  
Dětský domov



### Sportovní zařízení

fotbalový stadion,  
zimní stadion, koupaliště  
atletický stadion  
tenisové kurty  
fotbalové hřiště  
auto-motokrosový areál



### Vzdělávací zařízení

Základní škola Hradská  
Základní škola Hálkova



Mateřská škola Smetanova  
Mateřská škola Na Rybníčku  
Mateřská škola Na Skalce



### Kulturní zařízení

Kino Humpolec  
Skanzen Zichpil



Ve výkresu je také vyznačena poloha nového autobusového terminálu.



Z předešlých analýz týkajících se širších vztahů i z analýz zaměřených na samotné město a jeho chod navrhuji **doplnit ve městě jednu základní školu a dvě mateřské školy**. Dvě základní školy Humpolci nestačí, navíc jejich rozmístění způsobuje, že obyvatelům na severu města nevyhovuje pěší vzdálenost od školy vzdušnou čarou 800 m. Dále navrhuji zavedení nové mateřské školy na jih a východ města, které zase naopak pomůžou deficitu v těchto oblastech a uvolní tak naplněnou kapacitu mateřské školy v centru města.

V koncepci navrhuji značnou míru rozvojových ploch a ploch transformace. Větší část z nich vychází z platného územního plánu. Jedná se především o rozvojové plochy a jednu plochu transformace určené pro bydlení individuální. Ale zachovávám také jednu rozvojovou plochu pro bydlení hromadné, pro hřbitov, pro sportovní zařízení a pro občanskou vybavenost na severu města. Dále zachovávám část rozvojových ploch a dvě plochy transformace určených pro výrobu a skladování – lehkému průmyslu. V mé koncepci těmito plochami vyplňuji mezery v zástavbě, tudíž nezacházím příliš do volné krajiny. Respektuji tím průmyslovou tradici v tomto městě.

Největší odchylky od územního plánu se v mé koncepci projevují v severní části města a to především **s ohledem na procházející údolní nivu**. Jednak místo plochy pro výrobu a skladování v místě, kde se v současné době nachází staré garáže, navrhuji plochu transformace určené pro bydlení individuální. Jednak místo plochy transformace pro bydlení hromadné navržené v místě, kde se v současné době nachází zahrádkářská kolonie, navrhuji plochu určenou pro občanskou vybavenost. Zde navrhuji vybudovat nový objekt základní školy s přílehlými hřišti a s travnatou plochou. Zároveň bude základní škola v kontaktu se stávající mateřskou školou. Dále navrhuji v ulici Spojovací dvě nové plochy transformace a to na plochu smíšenou obytnou městskou a plochu systému sídelní zeleně. Plocha smíšená obytná by měla poskytnout zázemí nově vytvořenému centru obytného okrsku na severu města. Plocha systému sídelní zeleně by měla odlehčit poddimenzované dešťové kanalizaci a vytvořit podmínky pro rozlité a vsaku vody do země. Zároveň tak vznikne zelená plocha v budoucí zástavbě, čímž se podpoří systém sídelní zeleně ve městě. Ne severozápadě města zachovávám navržené zeleného pásu, ovšem v mém pojetí se jedná o náhradu zahrádkářských kolonií a nových sadů. Také navrhuji novou zahrádkářskou kolonii na severu u Domova pro seniory místo plochy transformace na plochu výroby a skladování.

Tyto zásahy jsou dále zobrazeny a opět popsány ve Výkresu Odlišnosti od územního plánu.

## Zástavba

V centru města navrhuji doplnění zástavby tak, aby vznikla kompaktní urbanistická struktura, která bude jasně vymezovat uliční profily a zároveň tak tvořit bezpečné, na první pohled čitelné město. Jedním z motivů pro mě byla také drobná kompaktní historická zástavba města. V současné době trpí město Humpolec na velké množství zbytkových ploch, které nemají žádné jasné využití.

## Rozvojová politika

Město Humpolec v posledních letech mírně ztrácí své obyvatele, na což upozorňují statistická data z Českého statistického úřadu. Také růst počtu domů klesá. Ze statistik je dále zřejmé, že přilehlé obce jako např. Jiřice, Čejov nebo Kejžlice zaznamenávají růst počtu obyvatel. Nejedná se tedy o to, že by Humpolecko bylo z nějakého důvodu neatraktivní místo pro bydlení. Zřejmě se jedná o problém, který se týká města samotného. Z koncepcí bydlení a výroby, které zpracoval atelier TAM architekti, vyplývá následující:

*„Jedná se především o trend patrný u všech větších měst, která nebyla připravena na změnu jak politického systému, tak způsobu bydlení. Možnosti a potřeba velkého množství obyvatel vyměnit byty za rodinné domy je v případě absence pozemků pro výstavbu individuálních RD vede do okolních vesnic.*

*Tento trend pomalu slábne a začínají se logicky objevovat pozitiva měst, kdy v případě Humpolce není nezbytné využívat automobil pro každodenní potřeby a je možné naplno těžit z bohaté občanské vybavenosti města atd. Zároveň je pro Humpolec maximálně nevýhodné zajišťovat kapacitní nabídku vybavenosti pro obyvatele okolních sídel, kteří do Humpolce dojíždí za prací, a tedy vezou i své děti do škol a kroužků, a nečerpají na tyto návštěvníky příspěvky jako na trvale bydlícího obyvatele.*

*Jedná se tak o parazitní systém, zatěžující jak Humpolec, tak s ohledem k rozrůstání okolních sídel i krajinu.*

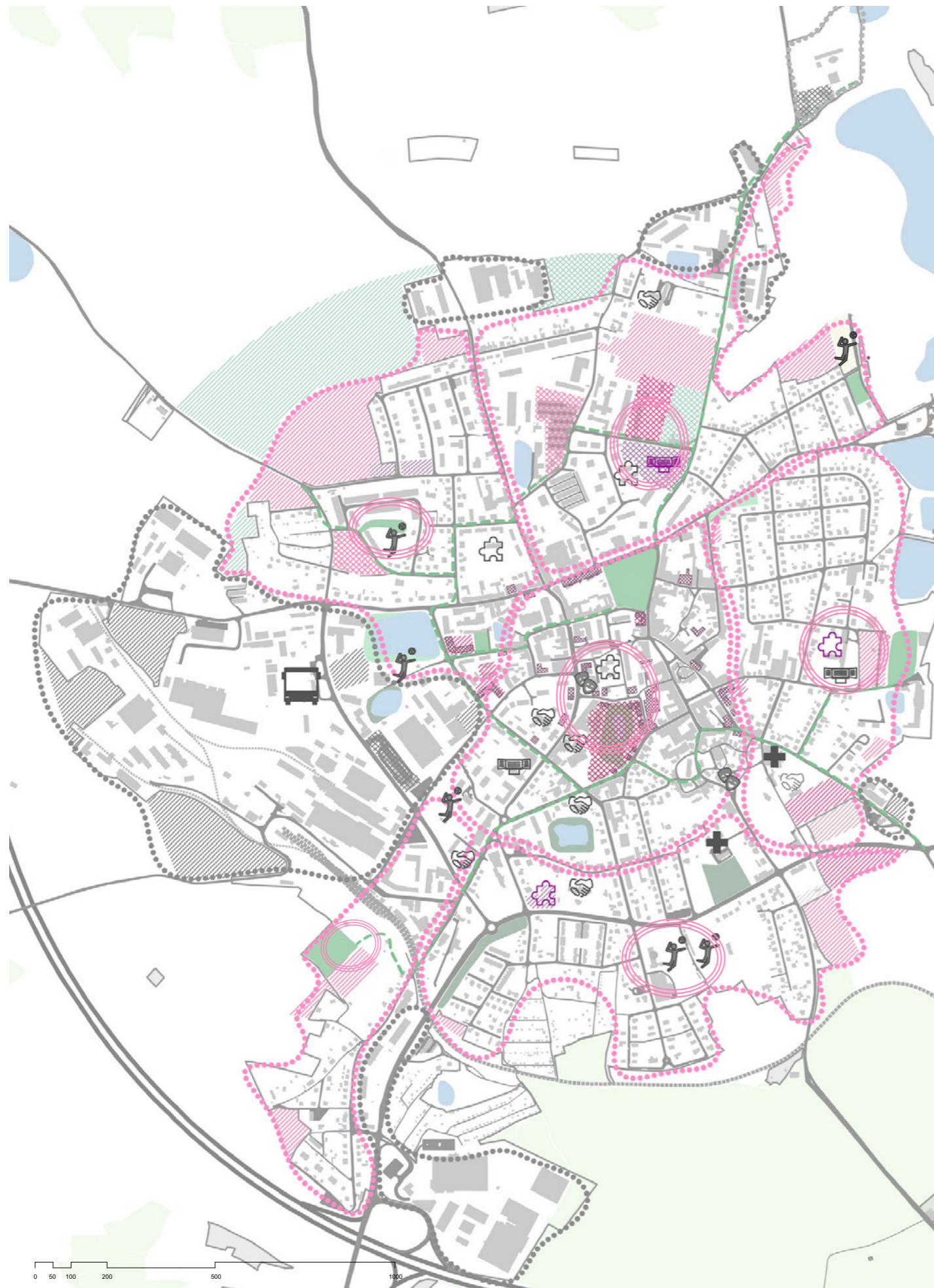
*Pro zajištění udržitelného rozvoje je nezbytné vytvořit takové podmínky, aby se z těchto návštěvníků stali obyvatelé.“*

Z těchto poznatků jasně vyplývá, že nejlepším způsobem, jak začít město rozvíjet, je zaměřit se nejprve na nevyužívané plochy v centru města a začít vytvářet podmínky pro možnost okamžitého zastavění. Paralelně je třeba podporovat plochy transformace v rámci města, urychlovat demolici stávajících zchátralých a nevyužívaných objektů a připravit půdu pro nové využití. Až na třetím místě stojí zastavování rozvojových ploch. Tam, kam ještě sahají sítě technické infrastruktury, je možné zastavovat. Oblasti, kam sítě technické infrastruktury nesahají, by měly zůstat na posledním místě. Tento postup by měla regulovat etapizace rozvojových oblastí.

### Priority

- 1 Proluky ve městě
- 2 Plochy transformace
- 3 Rozvojové plochy
  - a) stávající sítě technické infrastruktury
  - b) nové sítě technické infrastruktury





## LEGENDA

### Mapové podklady

#### Dopravní koridory

dálnice D1



železniční trať



ulice, silnice



#### Krajina

rybník



les



#### Zastavěné území

hranice zastavěného území



stávající zástavba



zastavěné území



veřejná zeleň



sídelní zeleň



soukromá zeleň



#### Občanská vybavenost

Stav

Návrh

zdravotnické zařízení



zařízení sociální péče



kulturní zařízení



sportovní zařízení



základní škola



mateřská škola



autobusové nádraží



#### Návrh

##### Zastavěné území

obytný okrsek

liniová zeleň



průmyslová zóna

centrum obytného okrsku



areál technické infrastruktury



zemědělský závod

doplnění zástavby



##### Způsob využití

Plochy zastavitelné

Plochy přestavby

bydlení individuální



bydlení hromadné



bydlení smíšené



občanská vybavenost



hřbitov



sportovní zařízení



výroba



veřejné prostranství

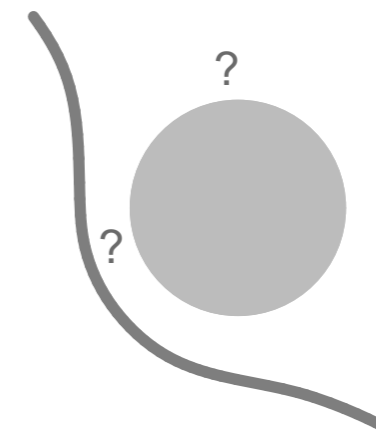


zahrádky, sady, sídelní zeleň





## Odlišnosti od územního plánu



## Odlišnosti od územního plánu

Území, které je vymezeno ve výkresu Odlišnosti od územního plánu, zobrazuje již samotné město v měřítku a jeho nejbližší přilehlé okolí. Zobrazuje dálnici D1, která tvoří fyzickou bariéru na jihozápadě města, dále hranice zastavěného území a stávající zástavbu ve městě Humpolec.

Je zde 10 rozvojových ploch vyplývajících ze současného územního plánu, které nerespektují a místo nich zachovávám nezastavěné území. Dále je zde 8 ploch, s jejichž využitím nesouhlasím a navrhuji místo nich jiné využití.

### Redukce zastavitelných ploch

V principu nesouhlasím se dvěma zásadními zásahy územního plánu. Jedná se o navrženou přeložku silnice II. třídy na severozápadě města. A pak to jsou rozsáhlé rozvojové plochy určené pro výrobu a skladování – lehký průmysl, navržené na jihozápadě města.

Z celostátního sčítání dopravy z roku 2016 plyne, že silnice II. třídy II/347, tedy v případě města Humpolce – ulice Pražská a Čejovská, vykazují intenzitu dopravy ve svém úseku v centru města – 6344 vozidel za den. Na okrajích ve městě je to pak pouze 3085 a 1680 vozidel denně. Tato čísla nejsou nikterak vysoká. Není důvod zavádět přeložku. Navíc dopravní tah ze směru Světlá nad Sázavou, Kejžlice, Čejov ani z druhé strany od Želivu není nijak významný, proto nelze očekávat, že by přeložka pomohla odvést významnou problematickou dopravu (těžká vozidla) z města. Navržením obchvatu je způsoben zbytečný zásah do krajiny. Potenciálním zavedením přeložky by navíc vznikla další fyzická bariéra u města, tentokrát na jejím severozápadě. Uškodilo by to jednak krajinně a ekologické stabilitě, ale také rekreačním účelům a budoucímu potenciálnímu rozvoji města.

- 1 – místo koridoru dopravní infrastruktury navrhuji využití plochy smíšené nezastavěného území
- 2 - místo koridoru dopravní infrastruktury navrhuji využití plochy smíšené nezastavěného území
- 4 - místo koridoru dopravní infrastruktury navrhuji využití plochy smíšené nezastavěného území

Již v současné době nabízí průmyslové zóny v Humpolci více pracovních míst než je ekonomicky aktivních osob žijících v Humpolci. Způsobuje to tedy mimo dojíždějící obyvatele z okolních sídel především nábor agenturních zaměstnanců, který pro město dlouhodobě není výhodný ani nikterak přívětivý. Rozvojové plochy určené pro výrobu a skladování jsou naddimenzované, jejich potenciální dopad na ovzduší a krajinu by nijak nepomohl současné situaci se snahou o udržitelný rozvoj. Narušily by krajinný ráz, zhoršily by odtokové poměry, snížily by retenční schopnosti území a zabraly by cennou zemědělskou půdu. Navíc plochy nejsou ani v územním plánu řádně zdůvodněné. Proto jsem se rozhodla je nerespektovat. Inspirací mi byla Územní studie krajiny SO ORP Humpolec.

- 3 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu zemědělskou
- 4 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu smíšenou nezastavěného území
- 5 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu zemědělskou
- 6 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu zemědělskou
- 7 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu zemědělskou
- 8 – místo plochy pro výrobu a skladování – lehký průmysl navrhuji plochu zemědělskou
- 9 – místo plochy pro bydlení navrhuji zachovat zahrádkářskou kolonii
- 10 – místo plochy pro bydlení navrhuji plochu rekreace - přírodního charakteru

## Rozdílný způsob využití ploch

Největší odchylky od územního plánu se v mé koncepci projevují v severní části města a to především s ohledem na procházející údolní nivu, s motivem podpoření její hydrologické funkce. Dále nerespektuji některé nové plochy pro výrobu z již zmiňovaných důvodů.

Místo plochy pro výrobu a skladování v místě 3, kde se v současné době nachází staré garáže, navrhuji plochu transformace určené pro bydlení individuální. Mým motivem byl nižší koeficient zastavěného plochy u individuální zástavby. Místo plochy transformace pro bydlení hromadné 7 navržené v místě, kde se v současné době nachází zahrádkářská kolonie, navrhuji plochu určenou pro občanskou vybavenost. Zde navrhuji vybudovat nový objekt základní školy s přilehlými hřišti a s travnatou plochou. Zároveň bude základní škola v kontaktu se stávající mateřskou školou a vyřeší deficit v pěší dostupnosti na severu města. Dále navrhuji v ulici Spojovací dvě nové plochy transformace a to na plochu smíšenou obytnou městskou 5 (místo 4) a plochu systému sídelní zeleně 6. Plocha smíšená obytná by měla poskytnout zázemí nově vytvořenému centru obytného okrsku na severu města. Plocha systému sídelní zeleně by měla odlehčit poddimenzované dešťové kanalizaci (a zároveň zatrubněnému potoku) a vytvořit podmínky pro přírodní blízkou revitalizaci vodního toku. Zároveň tak vznikne zelená plocha v budoucí zástavbě, čímž se podpoří systém sídelní zeleně ve městě.

Ne severozápadě města zachovávám navržené zeleného pásu, ovšem v mém pojetí se jedná o náhradu zahrádkářských kolonií a nových sadů. Také navrhuji novou zahrádkářskou kolonii 2 na severu u Domova pro seniory místo plochy transformace na plochu výroby a skladování.

- 1 – ponechávám plochu výroby a skladování - zemědělskou
- 2 – navrhuji plochu rekreace – zahrádkářské kolonie
- 3 – navrhuji plochu pro bydlení individuální
- 4 – navrhuji plochu pro bydlení individuální
- 5 – navrhuji plochu smíšenou obytnou - městskou
- 6 – navrhuji plochu systému sídelní zeleně
- 7 – navrhuji plochu občanské vybavenosti - umístění nové základní školy
- 8 – navrhuji plochu pro bydlení individuální



**LEGENDA**

**Mapové podklady**

**Dopravní koridor**

dálnice



**Zastavěné území**

hranice zastavěného území



schwarzplan - současná zástavba



**Redukce zastavitelných ploch  
uvedených v současném územním plánu**

**Zrušení**

koridor dopravní infrastruktury  
silniční



koridor dopravní infrastruktury  
silniční



plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



koridor dopravní infrastruktury  
silniční

plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



plocha výroby a skladování  
lehký průmysl



plocha bydlení  
v rodinných domech



plocha bydlení  
v rodinných domech



**Rozdílný způsob využití ploch  
než jak jej uvádí současný územní plán**

**Návrh**

plocha výroby a skladování  
zemědělská



plocha rekreace  
zahradkářská kolonie



plocha bydlení  
v rodinných domech



plocha bydlení  
v rodinných domech



plocha smíšená obytná  
městská



plocha systému sídelní zeleně



plocha občanské vybavenosti  
veřejná



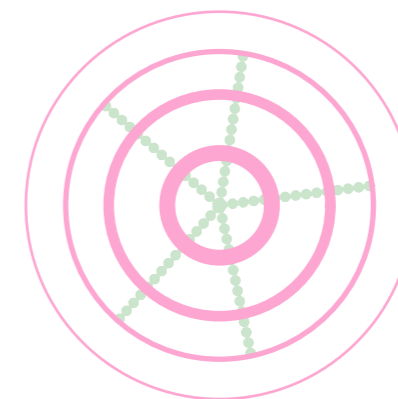
plocha bydlení  
v rodinných domech





# Koncepce město

## Veřejná prostranství



## Koncepce veřejných prostranství

Území, které je vymezeno ve výkresu Koncepce veřejných prostranství, zobrazuje již samotné město a jeho nejbližší přilehlé okolí. Zobrazuje dálnici D1, která tvoří fyzickou bariéru na jihozápadě města, dále hranice zastavěného území a stávající i doplněnou zástavu ve městě Humpolec. Zobrazuje také vodní plochy a plochy lesa na východě a jihu města.

Koncepce veřejných prostranství má za cíl zdůraznit význam veřejných prostranství ve městě.

Celoměstská veřejná prostranství představují veřejná prostranství v centru města, která by pro obyvatele Humpolce měla být snadno přístupná a atraktivní natolik, že by se měl život a dění v těchto prostorech odehrávat každý den celý den bez výjimky. Mělo by zde docházet k interakci obyvatel, měla by zde probíhat sociální kontrola a také by tato prostranství měla poskytovat podmínky pro realizaci širokého spektra aktivit. Měly by to být zároveň bezpečné prostory. Dalším specifickým těchto míst by měla být interakce mezi interierem a exteriérem v podobě aktivních parterů.

Městská veřejná prostranství plynule navazují na celoměstská a život v nich by se měl také odehrávat přirozeně a každodenně. Tyto prostory by měly obyvatele provázet až do center obytných okrsků. Také by v nich mělo docházet k relativně intenzivní interakci, sociální kontrole a lidé by neměli mít strach se tudy pohybovat i po setmění. S tím souvisí kompaktní zástavba, kterou v současné době Humpolec nemá.

Okrsková veřejná prostranství se vyznačují klidnějším charakterem, nepříliš vysokou intenzitou chodců a sousedskými vztahy. V některých případech může chybět chodník, protože intenzita dopravy a průměrná rychlost je zde nízká, což je způsobeno např. obytnou zónou.

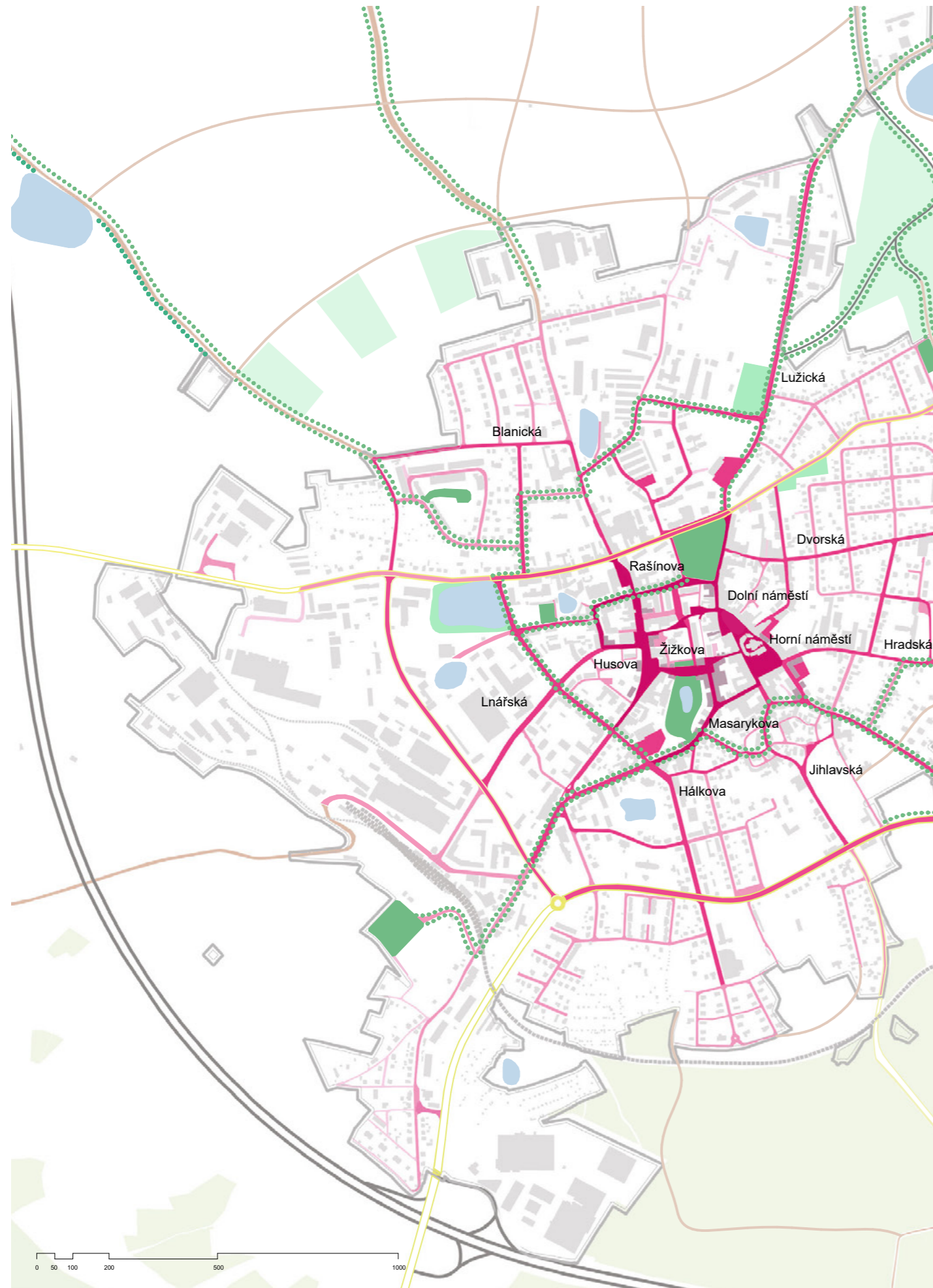
Místní veřejná prostranství jsou nejméně významná, charakterizují se lokálním využíváním a velice nízkou intenzitou chodců. Často se jedná např. o příjezdové cesty.

Ve výkresu jsou dále označeny ulice integrující silnice s vyšší intenzitou dopravy, které jsou samy o sobě specifické veřejné prostory především z toho důvodu, že je třeba, aby na nich chodci udržovali zvýšenou pozornost a dodržovali určitá pravidla. Ulice Pražská a Čejovská prochází centrem města, měly by zde proto být vytvořeny podmínky pro maximální bezpečnost chodců a umírnění dopravy.

Ve výkresu je zobrazena i veřejná zeleň, která dle své polohy spadá buď do celoměstských, městských nebo okrskových veřejných prostranství. Charakter těchto prostor je odlišný od např. volného náměstí, je specifický svou parkovou úpravou. Je zde opět zvýrazněno propojení systému sídelní zeleně ulicemi s linií zelení a také linií zeleně doplněná u silnic vedoucích z města.

Silnice I. třídy vedoucí do a z města je zde vyznačena obrysem sytě žluté barvy, je pokládána především za významný dopravní tah (intenzita dopravy – 12528). Silnice II. třídy má již méně sytý obrys žluté barvy jako doklad nižší intenzity dopravy (západní úsek – 3085 a východní úsek – 1680). A poslední silnice se žlutým obrysem je silnice vedoucí z města směrem na jih, která se také značí zvýšenou intenzitou dopravy (2289), kterou by měl chodec nebo cyklista brát na vědomí.






Za městem si můžeme všimnout již několikrát zmiňovaných oblastí sloužících pro rekreační účely, které jsou přístupné veřejnosti, a ke kterým vede cesta z městských nebo okrskových veřejných prostranství.





## LEGENDA

### Mapové podklady

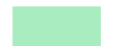
#### Dopravní koridory

- dálnice D1 
- železniční trať 
- ulice, silnice 
- cyklostezka 
- pěší trasa v krajině 

#### Zastavěné území

- hranice zastavěného území 
- stávající zástavba 

#### sídelní zeleň



#### veřejná zeleň

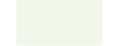


#### Krajina

##### rybník



##### les



#### Návrh

#### Zastavěné území




doplnění zástavby v centru města



#### Veřejná prostranství


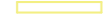


- celoměstská 
- městská 
- okrsková 
- místní 

#### Ulice integrující silnice s vyšší intenzitou dopravy

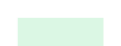
- vysoce dopravně zatížené 
- středně dopravně zatížené 
- mírně dopravně zatížené 

#### Nezastavěné území

#### Silnice dle intenzity dopravy

- velmi vysoce dopravně zatížené 
- vysoce dopravně zatížené 
- středně dopravně zatížené 
- mírně dopravně zatížené 

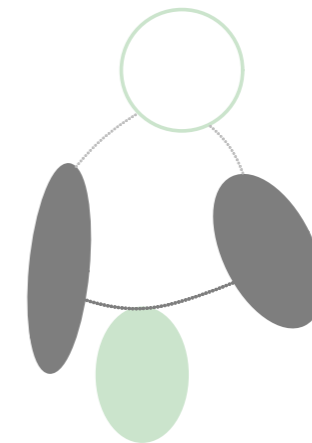
#### plochy pro rekreaci

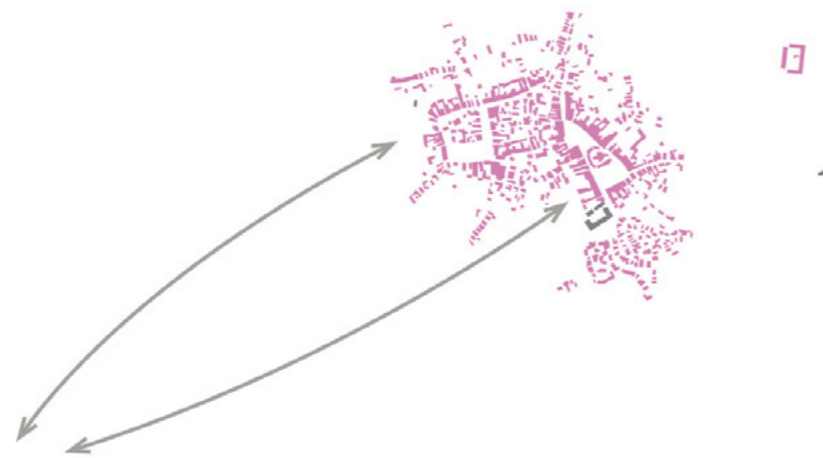




## Návrh

## Centrum města



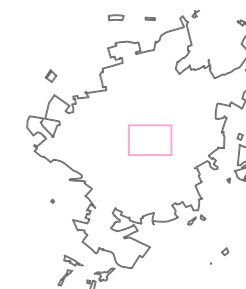


Humpolec roku 1830

dvě zásadní veřejná prostranství České a Německé náměstí -> typické dvojměstí

kompaktní drobná zástavba

## Centrum města



Území, které je vymezeno ve výkresu Architektonicko-urbanistická studie, zobrazuje výsek centra města v měřítku 1:2000. Vymezuje ho ze severu ulice Komenského a Rašínova, z východu ulice Jana Zábrany, Dolní a Horní náměstí a ulice Příčná, z jihu část ulice 5. května a část ulice Masarykova a ze západu ulice Hálkova, Školní a Havlíčkovo náměstí.

Z historie výsek zobrazuje oblast německého náměstí (Untere Ring a Obere Ring) s Kostelem sv. Mikuláše a východní část bývalého českého náměstí (Böhmische Stadt). Výsek zahrnuje i relativně rozsáhlou plochu transformace v centru města, která se mění z plochy výroby a skladování na plochu smíšenou obytnou – městskou.

Z důležitých objektů občanské vybavenosti výsek zahrnuje: Gymnázium Dr. A. Hrdličky, evangelický kostel, Mateřskou školu Smetanova, Zvláštní a Pomocnou školu Humpolec, objekt České pošty, Kino Humpolec, Fabrika Hotel, Základní uměleckou školu, Domov pro seniory, supermarket Lidl, pivovar Bernard, Hotel Kotyza, radnici, Střední školu SČMSD, Kostel sv. Mikuláše a přílehlou faru, knihovnu a Hotel Černý Kůň.

Hlavními počiny při tvorbě architektonicko-urbanistické studie bylo doplnění zástavby do současných proluk a **komplexní návrh již zmiňované plochy transformace**.





## Doplnění zástavby

Celkem jsem navrhla 31 nových objektů, přičemž 22 z nich se nachází mimo zmíněnou plochu transformace. Z těchto 22 objektů je 19 objektů nových, navržených do stávajících proluk a 3 z nich jsou náhrady za stávající objekty.

Jedná se především o 2-3 podlažní objekty s jak sedlovými, valbovými, tak plochými střechami. Střechy jsou navrženy podle kontextu. Objekty často navazují na stávající přímo. Objekty ve většině případů mají zavedený komerční parter a ostatní podlaží slouží pro bydlení.

## Parkování

V ulici Žižkova ruším stávající parkoviště a místo něj navrhuji nový parkovací dům s kapacitou 80 míst.

Parkování na rohu ulic Hradská a Příčná zachovávan, jen ho koncepčně uchopuji a skrývám za novým objektem.

Ruším parkování v západní části Dolního náměstí a místo něj poskytuji parkování stání bud' na rohu ulic Hradská a Příčná nebo v novém parkovacím domě v ulici Žižkova.

## Plocha transformace

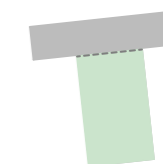
Na většině území této plochy navrhuji vybudování nového veřejného parkového prostranství. K tomuto pojetí mě vedlo více důvodů. Jednak zde dříve existoval poměrně rozsáhlý rybník a jednak je to stále místo, kudy prochází údolní niva. Navrhuji tedy část vodní plochy obnovit, ale především vytvořit nezápevněnou plochu, která umožní částečnou revitalizaci nivy a navrácení její hydrologické funkce. Dalším důvodem je, že město ve své jižní části postrádá veřejný park, jehož pěší dostupnost od obytných lokalit by splňovala 300 m. Nejbližší veřejný park je nyní Stromovka, která je od obytných lokalit u ulice Okružní vzdálena bezmála 700 m. Také zmíním, že v současném územním plánu odpovídá tato plocha ploše transformace na plochu smíšenou obytnou – městskou, kdy regulativy zeleň ve veřejném prostranství umožňují.

Samotný návrh parku umožňuje několik variant procházek, umožňuje rekreaci u vodní plochy. Poskytuje mnoho zajímavých pruhledů. Jsou zde navržena tři nová hřiště. Je zde navrženo pódium s relativně rozsáhlou přidruženou plochou pro publikum. Mohou zde probíhat koncerty, různé happeningy, ale také např. letní kino. Parkové prostranství z jihu navazuje na objekt s restaurací v parteru. Ze severu je parkové prostranství v přímém kontaktu s objektem cukrárny a infocentra. Ze severu je vstup do parku uchopen pomocí treláže, která tvoří 12 otvorů navazujících na podloubí, a kterou bude v letní sezóně možné nechat obrůst popínavými rostlinami. Motivem pro podloubí a otvory v treláži mi byl stávající objekt s podloubím stojící v pruhledu z ulice Žižkova na náměstí.

Treláž stojí v průsečíku písmene T mezi ulicí Žižkova orientovanou západ-východ a novým parkem orientovaným sever-jih. Definuje tak tyto prostory a zároveň zve kolemjdoucí do parku a poskytuje jim pohled na jeho atmosféru.

Park je zaplněn stromy (vrbami, duby letními apod) a keři.

Návrh parku zabírá pouze vnitřní část bloku, po obvodu je navrženo celkem 9 nových objektů. Jedná se o vilové domy a městské domy o 2-3 podlaží. Většina objektů má komerční parter a plochou střechu. Většina objektu jinak slouží pro bydlení.







## Návrh

Žižkova ulice

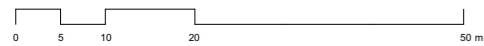
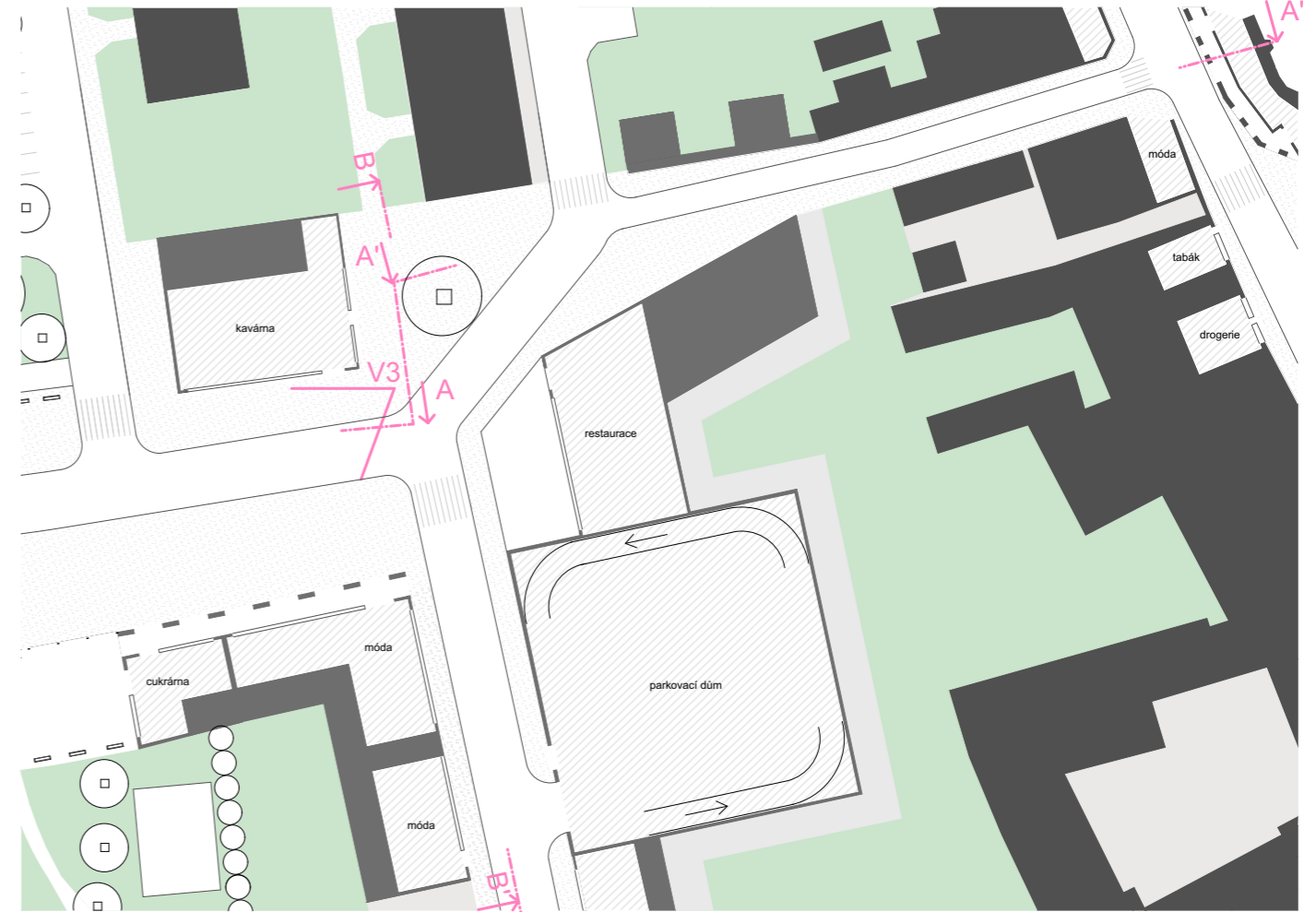
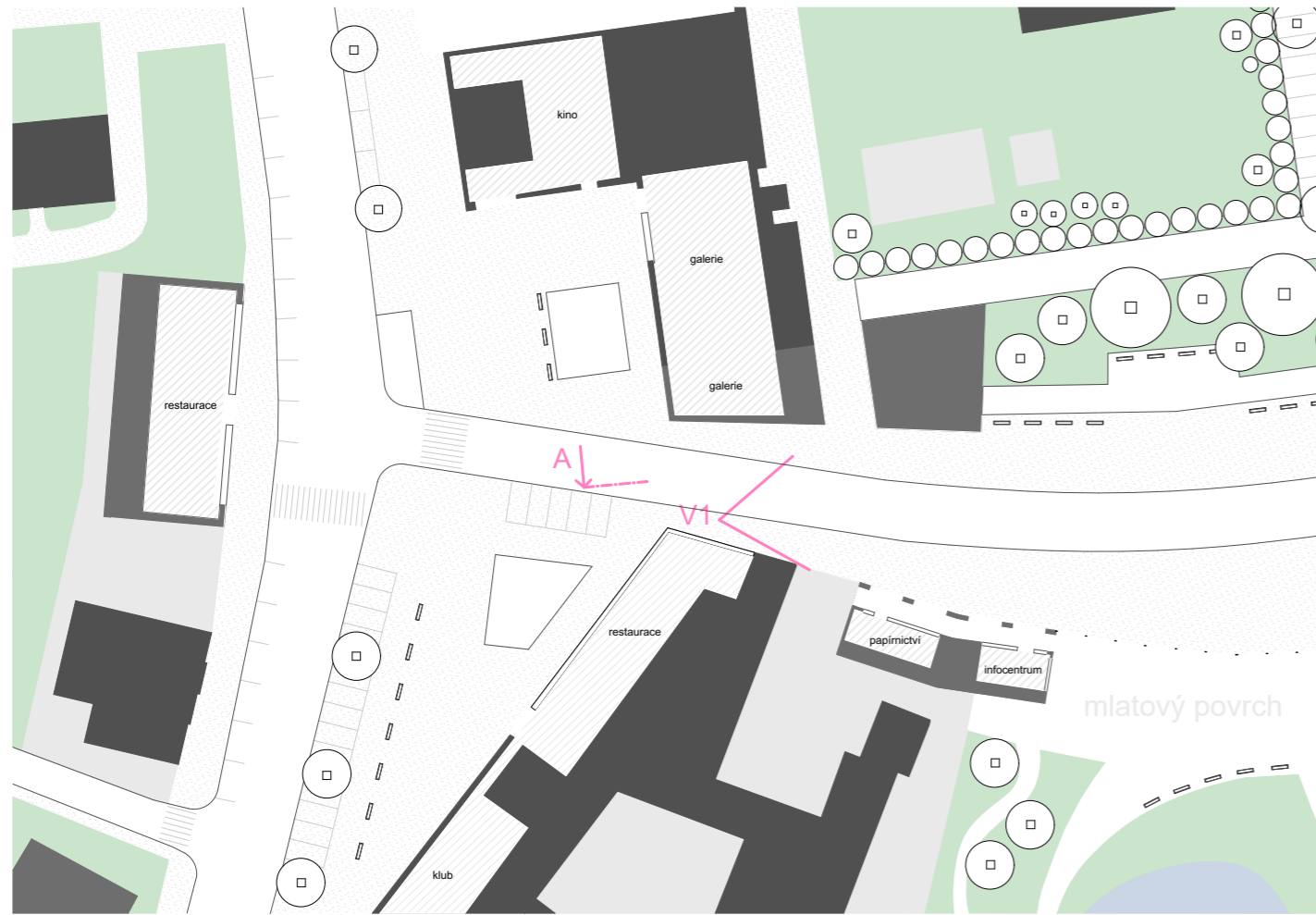
## Územní detail



## Územní detail - Žižkova ulice



Detail zobrazuje Žižkovu ulici, která propojuje dvě náměstí. Místo stávajícího parkoviště navrhují parkovací dům do severojižní části ulice. V ulici ruším některé stávající objekty a doplňuji nové, většinou s plochou střechou a komerčním parterem. Objekty stojí na dvou protilehlých stranách (na západě a východě) a přimykají se tak ke dvěma náměstím. Prostor mezi nimi je volný, ponechán nezpevněné ploše, která umožní volný „průtok“ údolní nivě, jež se táhne ze severu na jih. Na jižní straně Žižkovy ulice je navrženo podloubí. Inspirací pro podloubí mi byl objekt stojící na náměstí vedle Kostela sv. Mikuláše po jeho západním boku. Podloubí je pojato minimalistickým způsobem. V ulici Žižkova je kladen důraz na chodce a jejich volný pohyb, toho dosahuje především široký profil chodníku, který volně přechází do mlatového povrchu parku.



LEGENDA

**Veřejný prostor**

chodník		přechod pro chodce	
parter		strom	
rybník		živý plot	
vozovka		lavička	
parkovací stání		využití parteru	

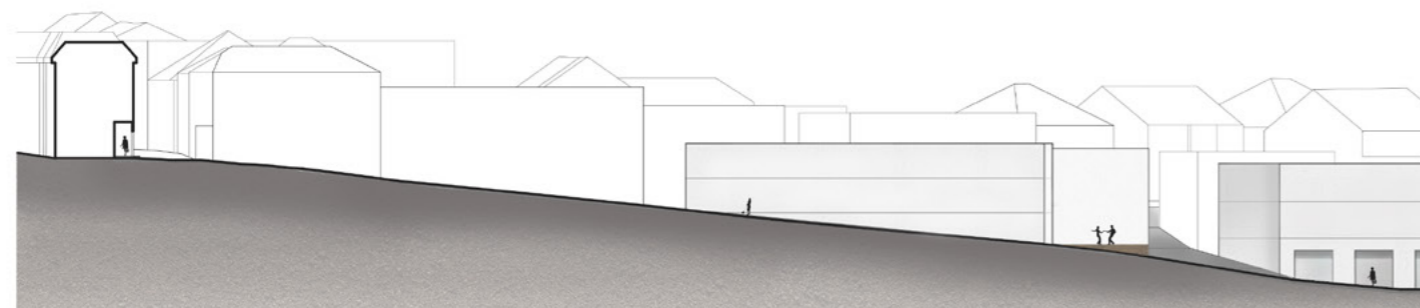
**Soukromý prostor**

stávající zástavba	
navržená zástavba	
dvůr	

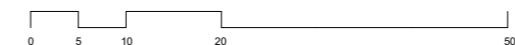
**Sdílený prostor**

trávník	
---------	--

### ŘEZ A-A'



### ŘEZ B-B'

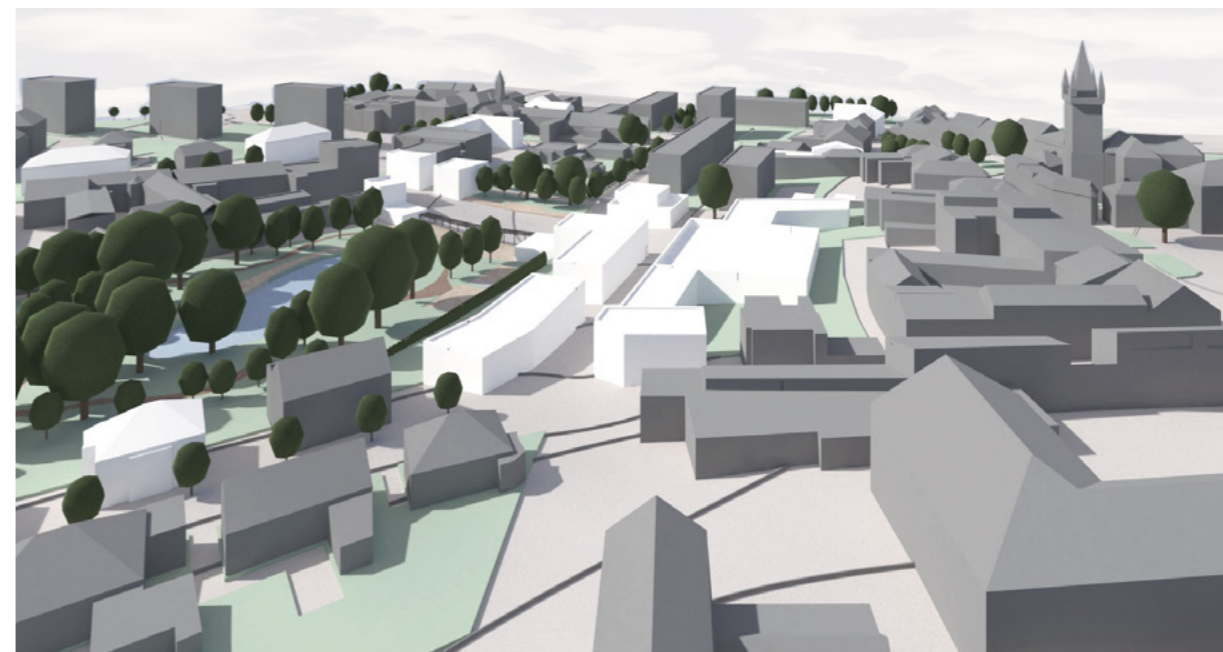




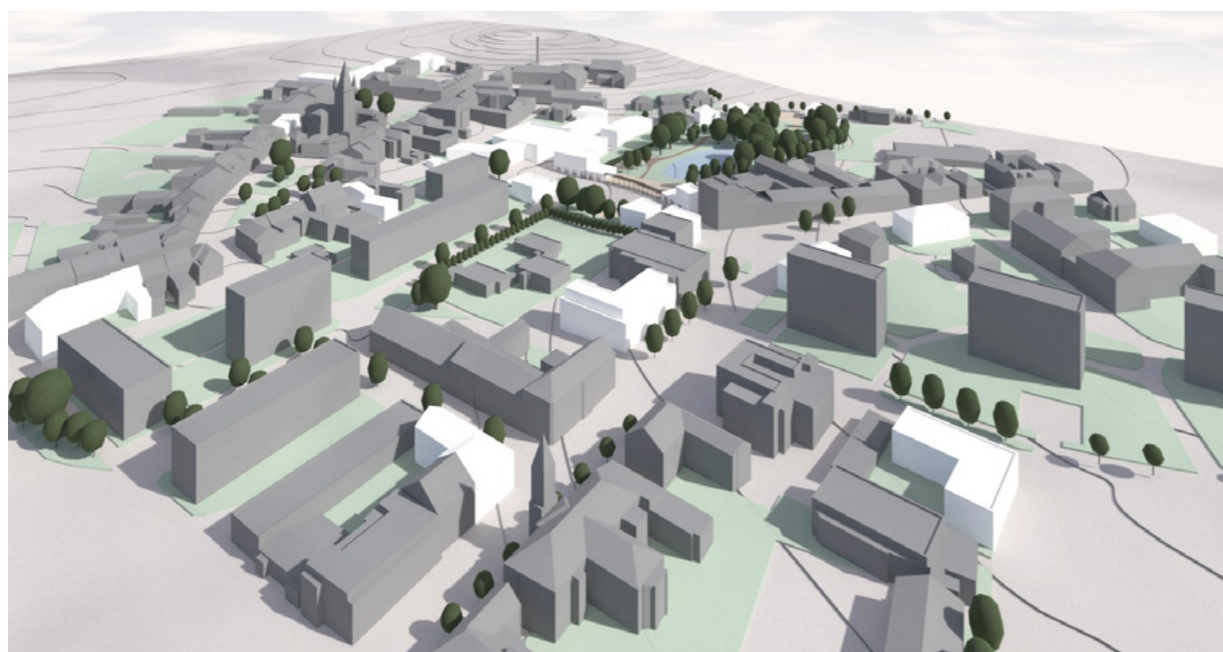
Nadhledová perspektiva 1



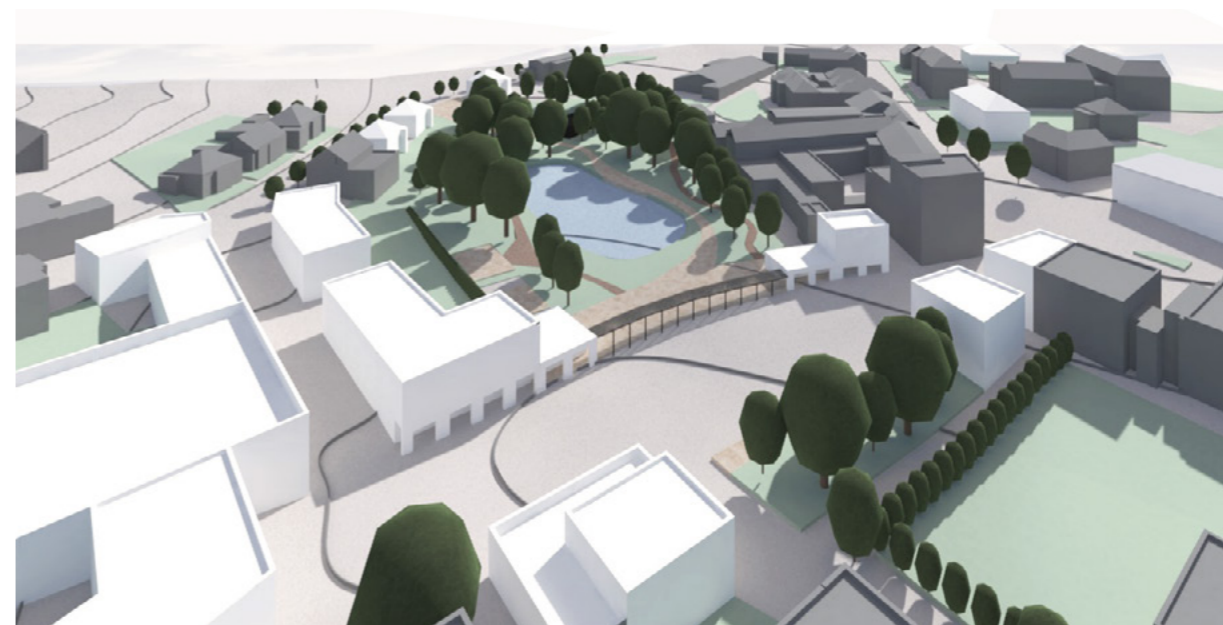
Nadhledová perspektiva 3



Nadhledová perspektiva 2



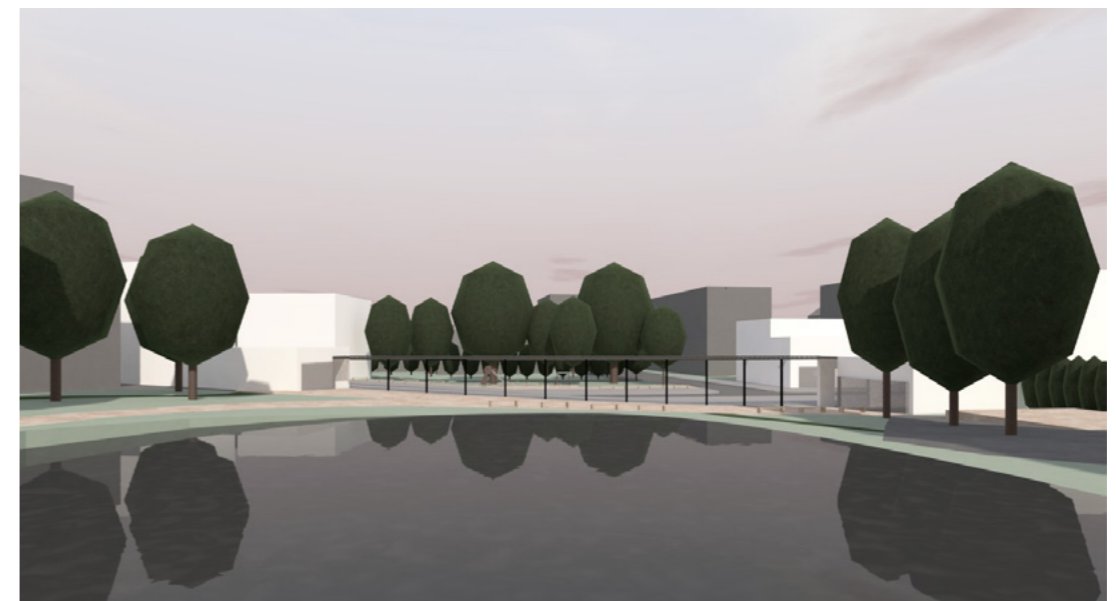
Nadhledová perspektiva 4



Vizualizace 1



Vizualizace 2



Vizualizace 3





V předmluvě této práce jsou uvedeny otázky, na které tento projekt měl opovědět. Nyní se pokusím shrnout výsledek mé práce.

Město Humpolec by mělo při svém rozvoji v první řadě klást důraz na analýzu a využití současných kapacit týkajících se jak pracovních příležitostí, tak nevyužívaných zbytkových ploch pro potenciální zástavbu, které se nachází napříč celým městem, zejména pak v centru města. Tímto postojem nebude třeba ve vysoké míře investovat do nových sítí technické infrastruktury, pěší dostupnost z okrajů města bude zachována při cca. 0,8-1 km, tudíž nebude třeba zavádět městskou hromadnou dopravu a v neposlední řadě se nenaruší ráz okolní krajiny.

Plochy přestavby ve městě mají podobný charakter jako nevyužívané plochy, často jsou ale rozsáhlejší. Demolice stávajících chátrajících a nevyužívaných objektů by měly proběhnout co nejdříve, aby se umožnilo plochy využívat v potenciálu, který pro město představují. Konkrétně se jedná především o staré garáže a zahrádky v severní části města. Na posledním místě by měla být pozornost věnována rozvojovým plochám. Postup zastavování rozvojových ploch by měl být regulován etapizací. Pokud se jedná o rozsáhlejší plochy určené pro bydlení, mělo by být zabezpečeno, aby tyto plochy měly dostatečnou dostupnost občanské vybavenosti a míst pro shlukování potenciálních rezidentů. Co se týká rozvojových ploch určených pro výrobu a skladování, inspiroji se ve své práci Územní studií krajiny SO ORP Humpolec a také Konceptí výroby zmiňovaných v předmluvě i ve zdrojích, kdy většinu těchto rozvojových ploch navrhuji zrušit a ponechat nezastavěné území.

Vzhledem k poznatkům z analýz mikroregionu Humpolecka i z analýz poměrů v samotném městě plyne deficit v základní občanské vybavenosti, konkrétně týkající se základních a mateřských škol. Jednak je to nedostatek z hlediska kapacit a jednak je to nedostatek z hlediska pěší dostupnosti. Navrhuji proto zavést jednu novou základní školu do severní části města a dvě nové mateřské školy do východní a jižní části města.

Pozornost věnovaná krajině by měla být značná a to nejen z preventivních důvodů. Důležitý poznatek plynoucí z této práce je překvapivě velká část plochy města, kterou prochází údolní niva. V těchto místech by ve městě měla být omezena zástavba nebo při nejmenším kladen důraz na nízký koeficient zastavěné plochy. Měla by zde být především plocha nezápevněná, která umožní navrácení nebo podpoření hydrologické funkce nivy. Naopak u proluk ve městě, jimiž niva neprochází, a na kterých v současné době roste zbytková zeleň, je prioritou okamžitého zastavění před ponecháním zeleně. Humpolec by měl dbát na srozumitelnější veřejný prostor a zároveň respektovat měřítko města a jeho zástavby.

Místa a trasy pro každodenní rekreaci ve městě by měly vytvářet určitou síť a měly by navazovat na cesty vedoucí do krajiny propojující mimo jiné i rekreační oblasti za městem. Cesty v krajině by měly poskytovat podmínky pro každodenní pěší okruhy. K významnějším silnicím vedoucím z města by měla být vysázena liniová zeleň zabraňující prašnosti, hluku, tvořící harmonický ráz krajiny. Velké půdní bloky by měly být fragmentovány za účelem prevence před vodní erozí, těmito zásahy by se ale zároveň vytvořily lepší podmínky pro zázemí a migraci živočichů.

Se stavbou přeložky silnice II. třídy na severozápadě města, kterou navrhuje současný platný územní plán, nesouhlasím. Důvody jsou zmíněny viz Odlišnosti od územního plánu. Místo přeložky navrhuji za městem vytvořit zelený pás, který bude představovat pozvolnou hranici mezi městem a krajinou, ze které budou tyto dvě složky vzájemně těžit.

Možnou podobu centra města jsem ztvárnila ve svém návrhu.



## Zdroje:

Český statistický úřad  
Ředitelství silnic a dálnic  
České dráhy  
Google mapy  
Wikipedia  
Mapy.cz

Územní plán Jiřice  
Územní plán Čejov  
Územní plán Želiv  
Územní plán Koberovice  
Územní plán Kežlice  
Územní plán Vystrkov

### **Územní plán Humpolec (I/2016)**

pořizovatel: Městský úřad Humpolec  
zpracovatel: ARCHTEAM

Koncepce zpracované Ing. Vitem Zemanem a Ing. arch. Barborou Zemanovou Brossovou pro město Humpolec v letech 2017 a 2018:

***Koncepce bydlení/Humpolec***

***Koncepce průmyslu a logistiky/Vize Humpolec***

***Koncepce rekreace a sportu/Vize Humpolec***

### **Územní studie krajiny SO ORP Humpolec (XII/2018)**

pořizovatel: Městský úřad Humpolec  
zpracovatel: Hrdlička s.r.o.

### Poděkování

Děkuji Ing. arch. Barboře Zemanové Brossové za námět pro téma mé diplomové práce.  
Děkuji prof. Ing. arch. Karlu Maierovi, CSc. za odborné vedení práce a za neustálou pohotovost.  
Děkuji Ing. arch. Veronice Šindlerové, Ph.D. za motivaci a pomoc při finálních úpravách.  
Děkuji svým nejbližším za skvělé zázemí a podporu po dobu tvorby práce i celého studia.

