

# Třebíčská Stařečka

## transformace území

---



**Diplomová práce**

autor: Bc. Michael Košař  
vedoucí práce: doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.  
konzultant: Ing. arch. Martin Čeněk, Ph.D.

Ateliér Hlaváček – Čeněk  
Ústav navrhování II  
Fakulta architektury ČVUT v Praze  
ZS 2019 / 2020



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Michael Košář AR 2019/2020, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE: (ČJ) TŘEBÍČSKÁ STAŘEČKA – TRANSFORMACE ÚZEMÍ  (AJ) STAŘEČKA IN TŘEBÍČ – DISTRICT TRANSFORMATION	
JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA	
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D. Ústav: 15128 Ústav navrhování II
Oponent práce:	
Klíčová slova (česká):	Třebíč, transformace, revitalizace, průtah, potok
Anotace (česká):	Městská část Stařečka se nachází v samotném historickém centru města Třebíče. Kvůli asanaci v minulém století však zmizela většina původní zástavby, kterou nahradilo autobusové nádraží a městský průtah. Dříve živá čtvrť tak dnes slouží pouze automobilové dopravě. Urbanistický návrh se zabývá transformací tohoto území a vytvořením nové městské struktury, která by svým charakterem více odpovídala významné poloze v rámci města.
Anotace (anglická):	Town district Stařečka is located in the very centre of the town Třebíč. Most of its historical structure was unfortunately demolished during the sanitation in the last century and was replaced by a bus station and a through road. What used to be a living neighbourhood is now a place only for car traffic. A masterplan proposal focuses on the transformation of this area and creating a new urban structure respecting its unique position.

### 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 / portfolia a CD.*

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

### 2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Michael Košář  
datum narození: 31. 3. 1994  
akademický rok / semestr: 2019 – 2020 / ZS  
obor: AU  
ústav: 15128 Ústav navrhování II  
vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Dalibor Hlaváček, Ph.D.

téma diplomové práce: Třebíčská Stařečka  
viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

*Předmětem diplomové práce je území autobusového nádraží a jeho okolí v centru města Třebíče. Výstavbě nádraží a městského průtahu v minulosti musela ustoupit velká část tehdejší historické zástavby, v dnešní době je však využíván jen zlomek celkové plochy nádraží, a navíc se duplikuje jeho funkce s druhým autobusovým nádražím u vlakového nádraží. Cílem je zapojit území zpět do života města doplněním nové struktury a vytvořit zde opět plnohodnotnou městskou čtvrť.*

2/

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

*Návrh bude zahrnovat vyřešení dopravní situace z hlediska redukce autobusového nádraží a přilehlého městského průtahu. V závislosti na nově uvolněných plochách bude navržena nová městská struktura tak, aby došlo k doplnění funkcí potřebných pro město a omezit tak přesouvání bydlení a dalších důležitých funkcí na jeho okraje. V souvislosti s návrhem nové zástavby bude řešen také navazující parter.*

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

*Odevzdány budou postery v rozsahu dle požadavků FA ČVUT, 2 portfolia (jedno pro účel FA, jedno bude archivováno na ústavu) a CD. Diplomová práce bude zveřejněna dle požadavků studijního oddělení FA nejpozději 7 dní před obhajobou projektu. Součástí projektu bude:*

- autorská zpráva
- analytická část
- koncept řešení znázorněný pomocí schémat
- situace širších vztahů /1:1000 – 1:2500/
- situace /1:200 – 1:500/
- půdorysy /1:200 – 1:500/
- typické řezy (příp. perspektivní řezy) včetně návaznosti na nejbližší okolí v měřítku /1:200 – 1:500/
- pohledy /1:200 – 1:500/
- vizualizace, včetně zákresů do fotografie

*Výstupy a jejich měřítka mohou být vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.*

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

- model /1:500 – 1:1000/

Datum a podpis studenta

*Michael Košář* 3.10.2019

Datum a podpis vedoucího DP

*Dalibor Hlaváček* 3.10.2019

Datum a podpis děkana FA ČVUT

11. 10. 2019

registrováno studijním oddělením dne

3. 10. 2019

## PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval Daliboru Hlaváčkovi a Martinu Čeňkovi nejenom za vedení mé práce, ale i za přátelskou atmosféru v ateliéru.

Radmile Fingerové a Richardu Železnému za podnětné konzultace v jejich oborech.

Městu Třebíč za poskytnuté podklady.

Rodině, blízkým a přátelům za podporu, trpělivost a všechny rady.

## PŘEDMLUVA

Vybrat si své rodné město pro diplomovou práci může být zároveň výhodou i zatěžujícím faktorem. Tak jako s jakýmkoliv jiným místem, pro které má člověk citový vztah. Proto bych se rád na město podíval nezaujatýma očima studenta architektury a chtěl bych mu nabídnout možné řešení jednoho z jeho nedostatků.

Společně s diplomovou prací je zde prezentován i diplomní seminář, na jehož analýzy tato práce reaguje.

Diplomová práce se zabývá městskou částí Stařečky v samotném centru města Třebíče a jejího okolí, transformací této lokality a opětovným začleněním této lokality do kontextu města.

Cílem práce je urbanistický návrh revitalizace lokality, který má z oblasti opět vytvořit plnohodnotně fungující městskou čtvrť a nahradit tak monofunkční využití území upřednostňující automobilovou dopravu, která zde v současnosti převládá.

# OBSAH

## ANALÝZA

1	POLOHA MĚSTA	14
	MĚSTSKÉ ČÁSTI	16
	MORFOLOGIE	18
	PŘÍRODA	20
	OBYVATELSTVO	22
	DOPRAVA	24
	HISTORIE MĚSTA	26
	VYMEZENÍ LOKALITY	30
	VÝVOJ LOKALITY	32
	HISTORIE A SOUČASNOST	36
	AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ	40
	ÚZEMNÍ PLÁN	42
	VLASTNICKÉ VZTAHY	44
	ZÁSTAVBA	46
	VEŘEJNÝ PROSTOR	48
	OBČANSKÁ VYBAVENOST	50
ZÁVĚR ANALÝZY	53	

## KONCEPT

2	PRINCIPY	58
	STÁVAJÍCÍ STAV	60
	NÁVRH KOMUNIKACÍ	62
	DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ	64
	NOVÁ ZÁSTAVBA	66
	STAŘEČSKÝ POTOK	68
	VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ	70

## NÁVRH

3	AXONOMETRIE	74
	CELKOVÁ SITUACE	76
	PERSPEKTIVNÍ ŘEZY	78
	NÁMĚSTÍ	80
	LINEÁRNÍ PARK	84
	POTOK	88
	OBCHODNÍ ULICE	92
	BILANCE	94

## ZÁVĚR

4	ZÁVĚREČNÉ SLOVO	101
	ZDROJE	102

1

ANALÝZA

## POLOHA MĚSTA

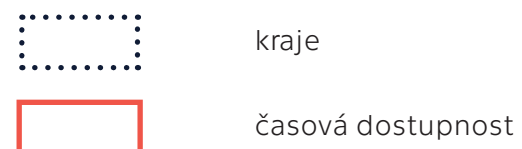
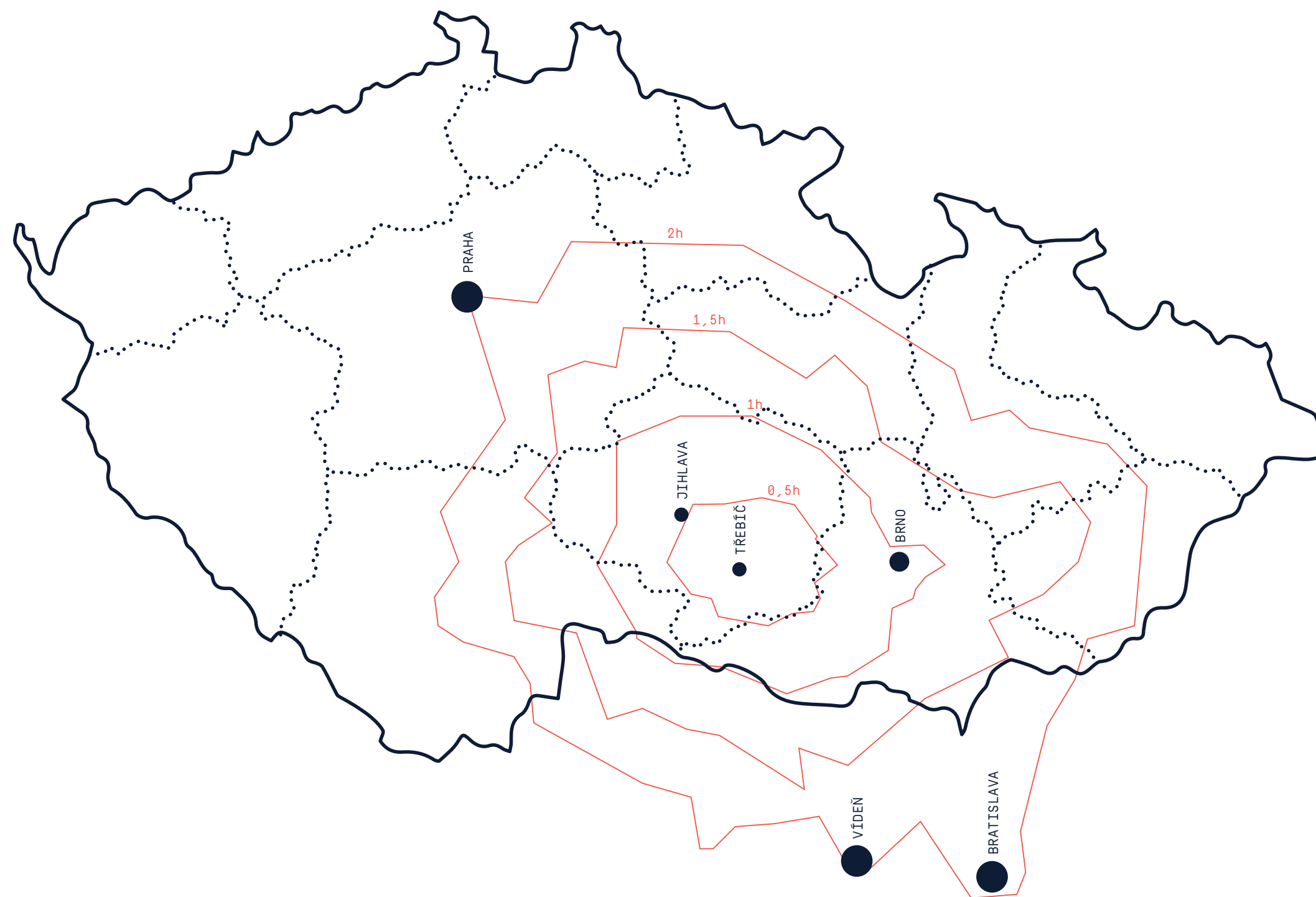
Třebíč se nachází na západě Moravy, v jihovýchodním cípu kraje Vysočina a po Jihlavě je se svými 35 419 (k 1. 1. 2019) obyvateli druhým největším městem tohoto kraje. Město se rozkládá na obou březích řeky Jihlavy a počátky města jsou spjaty s benediktinským klášterem, který byl založen moravskými knížaty již roku 1101.

Třebíč jako bývalé okresní město stejnojmenného okresu s přibližně 111 000 obyvateli plní funkci důležitého spádového města v oblasti pracovní, vzdělávací, administrativní a kulturní. Navíc díky památkám zapsaným na seznam světového dědictví UNESCO roku 2003 je Třebíč i významným turistickým místem.

V okolí se nachází velké množství kulturních i přírodních turistických cílů. Z významných sídel stojí za zmínku například Telč, Moravské Budějovice či Velké Meziříčí a Jaro-měřice nad Rokytnou, se svými zámky.

K dalším turistickým cílům patří Dalešická přehrada, Mohelenská hadcová step či rozhledna Mařenka a mnoho dalších.

Velký význam především z ekonomického hlediska má také obec Dukovany se svou jadernou elektrárnou ležící 26km od města, jelikož je pro Třebíč významným subjektem při vytváření pracovních míst.



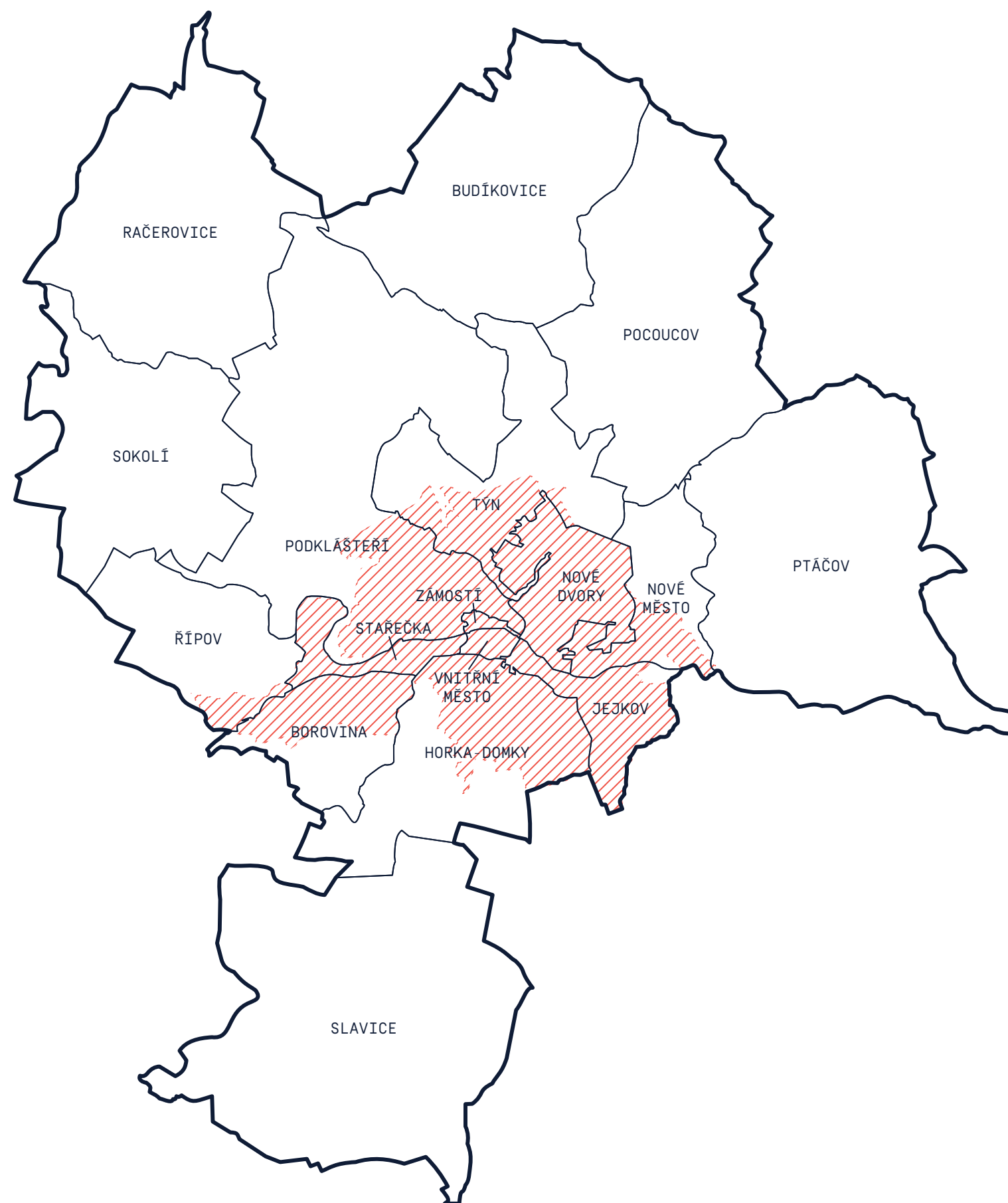





## MĚSTSKÉ ČÁSTI

Město o celkové rozloze 5600 ha má v současné době 10 katastrálních území a 17 částí, z nichž 10 tvoří městské části, zbylých 7 pak obce v okolí.

Nejvíce obydlenou částí jsou Nové Dvory s 16 657 obyvateli a zdaleka tak převyšuje všechny ostatní části. Podle údajů ČSÚ žilo v této části v roce 1980 pouze 7 929 obyvatel, to znamená, že se od té doby počet obyvatel více než zdvojnásobil. Tento přírůstek obyvatel souvisí především s výstavbou sídliště v 70. letech kvůli stavbě jaderné elektrárny Dukovany.

Naopak centrum města s částmi Vnitřní město, Stařečka a Zámostí, kde ještě v polovině 20. století žila třetina obyvatel z celkového počtu obyvatel, čítá dnes dohromady pouze něco kolem 1200 obyvatel. To je ovšem také zapříčiněno asanací velké části historického centra v 80. letech kvůli výstavbě autobusového nádraží a městského průtahu.



-  katastrální hranice
-  městské části
-  souvisle zastavěné území



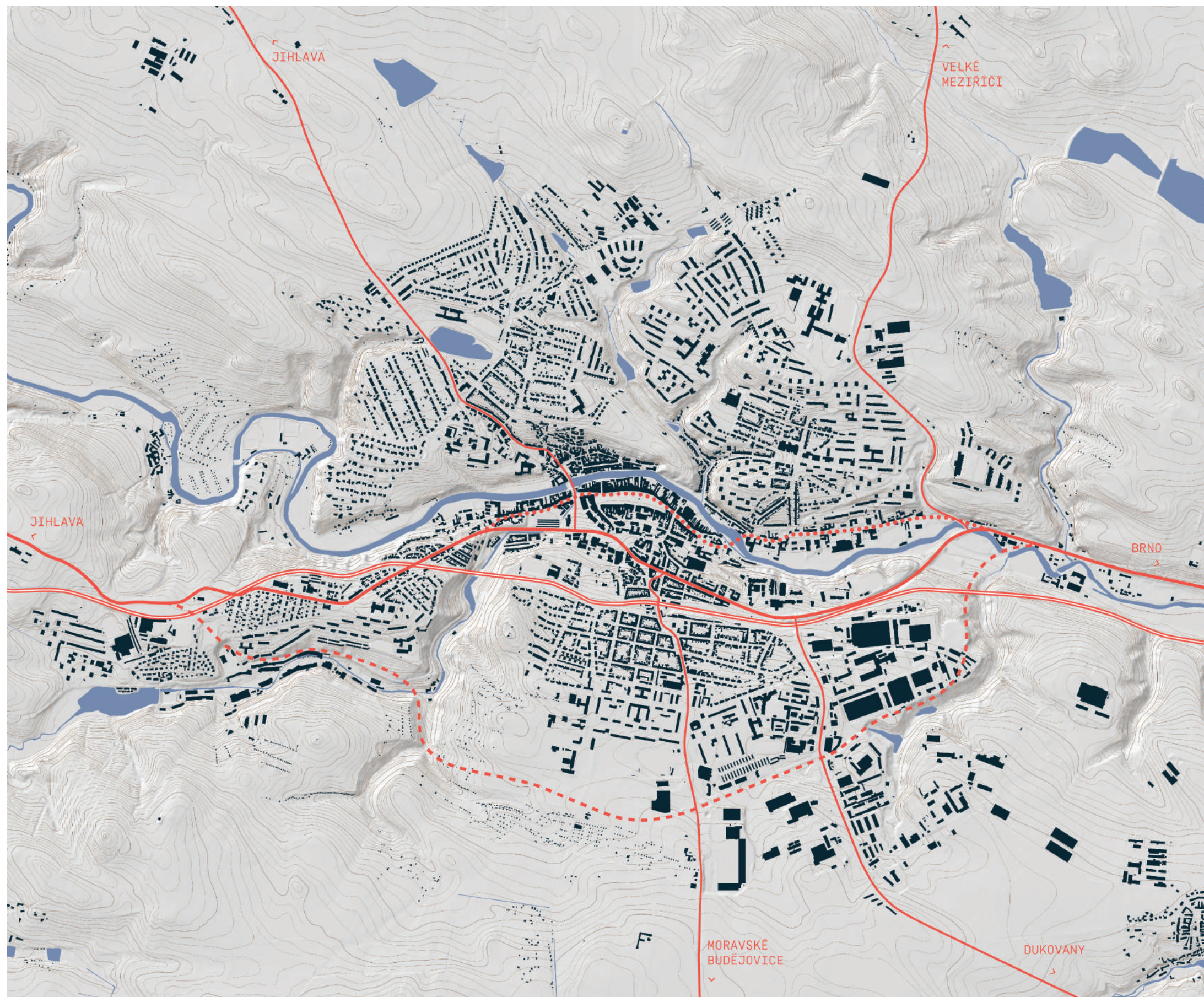
## MORFOLOGIE

Zvlněný reliéf Českomoravské vrchoviny, do něž se zakusuje poměrně hluboké údolí řeky Jihlavy, to jsou dva stěžejní faktory pro morfologii okolí Třebíče a pro samotný vývoj města.

Údolí, které svou dostatečnou šířkou umožňovalo vznik města v blízkosti řeky, doplňují další úzká údolí jednotlivých přítoků řeky. Tato menší údolí pak v minulosti určovala směry pro rozšiřování města, když už nezbývalo místo u řeky.

Zatímco historické jádro města je soustředěno spíše v nížině kolem řeky a jejích přítoků, novodobá výstavba vznikala na nezastavěných výše položených územích náhorních plošin. Tento jev tak umocňuje rozdíl mezi vnímáním starého a nového města.

-  zástavba
-  vodní plochy
-  silniční trasy
-  železnice
-  plánovaný obchvat
-  historická cesta





## PŘÍRODA

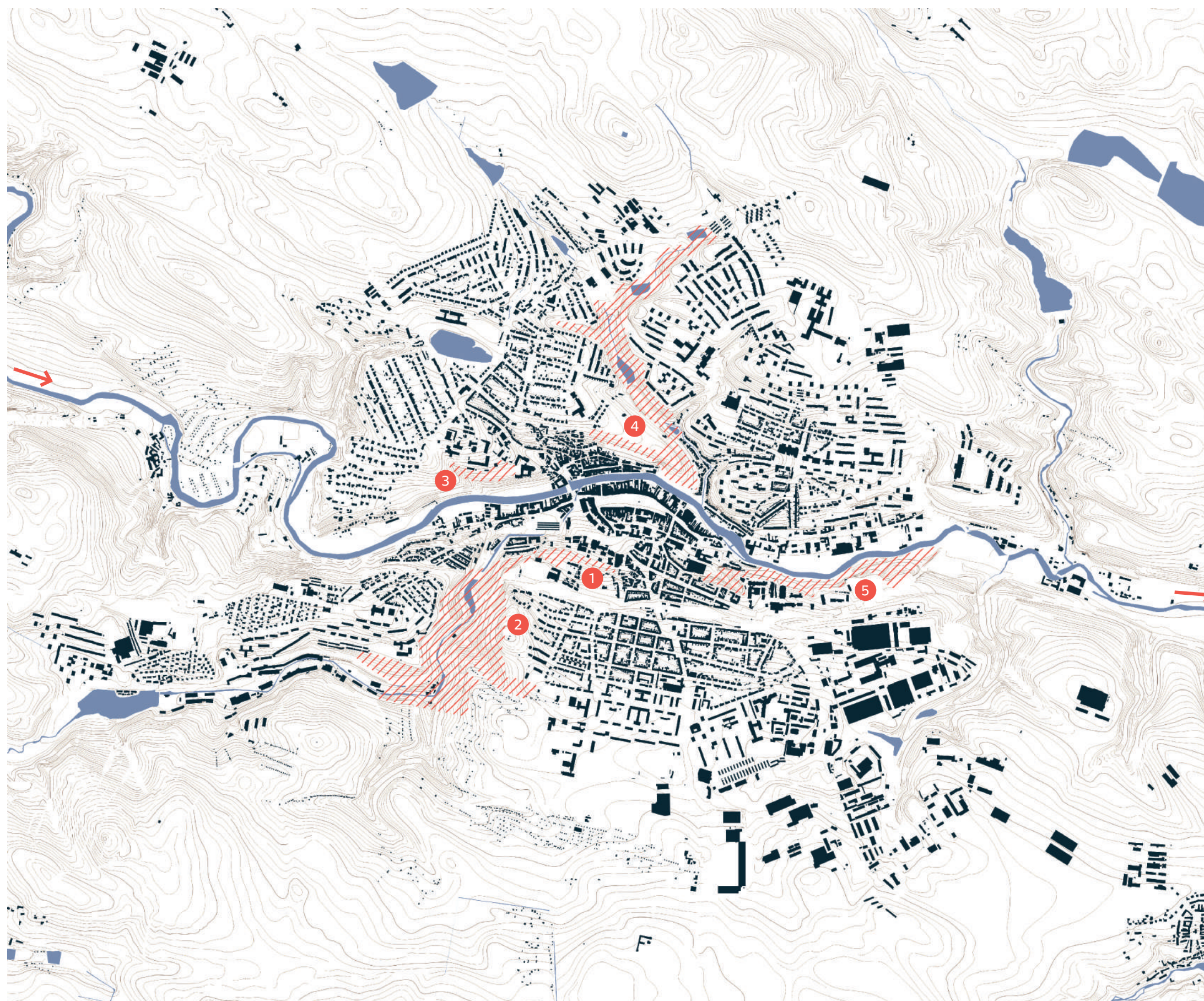
Třebíč má relativně velké množství zeleně, avšak jen malá část z nich je snadno přístupná, neboť jsou koncentrovány na svazích podél potoků. Tyto zelené klíny se tak z krajiny postupně zařezávají do městské struktury.

Převážně kvůli stísněnosti historického centra se větší městské parky soustřeďují v jeho okolí: Tyršovy sady (1), Libušino údolí (2), Zámecký park (3), návrší Hrádek s Týnským údolím (4) a Máchovy sady společně s Radostínskými sady (5).

I voda je ve městě výrazným prvkem. Ať už se jedná o řeku Jihlavu, která protéká centrem města a společně s přítoky Stařečského a Týnského potoku utváří jeho reliéf. Nachází se zde i četné rybníky, které jsou těmito potoky napájeny. V minulosti však vodní zdroje působily potíže v podobě četných záplav. To vedlo k tomu, že v některých úsecích došlo k zakrytí potoků.

„Regulace Stařečského potoka byla provedena v letech 1928 až 1930 v délce 210 m, přičemž část potoka byla zakryta pod plochou Komenského náměstí a část na tehdejší Dolním nábřeží byla ohraničená železobetonovými zdmi.“ (Joura Jiří, Procházky starou Třebíčí popáté, 2012)

Řeka ve městě sloužila vždy pro řemeslnou výrobu a domy se k řece stavěly spíše zády, nejednalo se tedy o žádný reprezentativní prostor. Koryto řeky však bylo nutné kvůli záplavám upravit a vystavět protipovodňovou ochranu. Budování této ochrany bylo využito i ke kultivaci nábřeží, které tak na pravém břehu v části Stařečky a na levém břehu v Zámostí získalo reprezentativnější charakter.

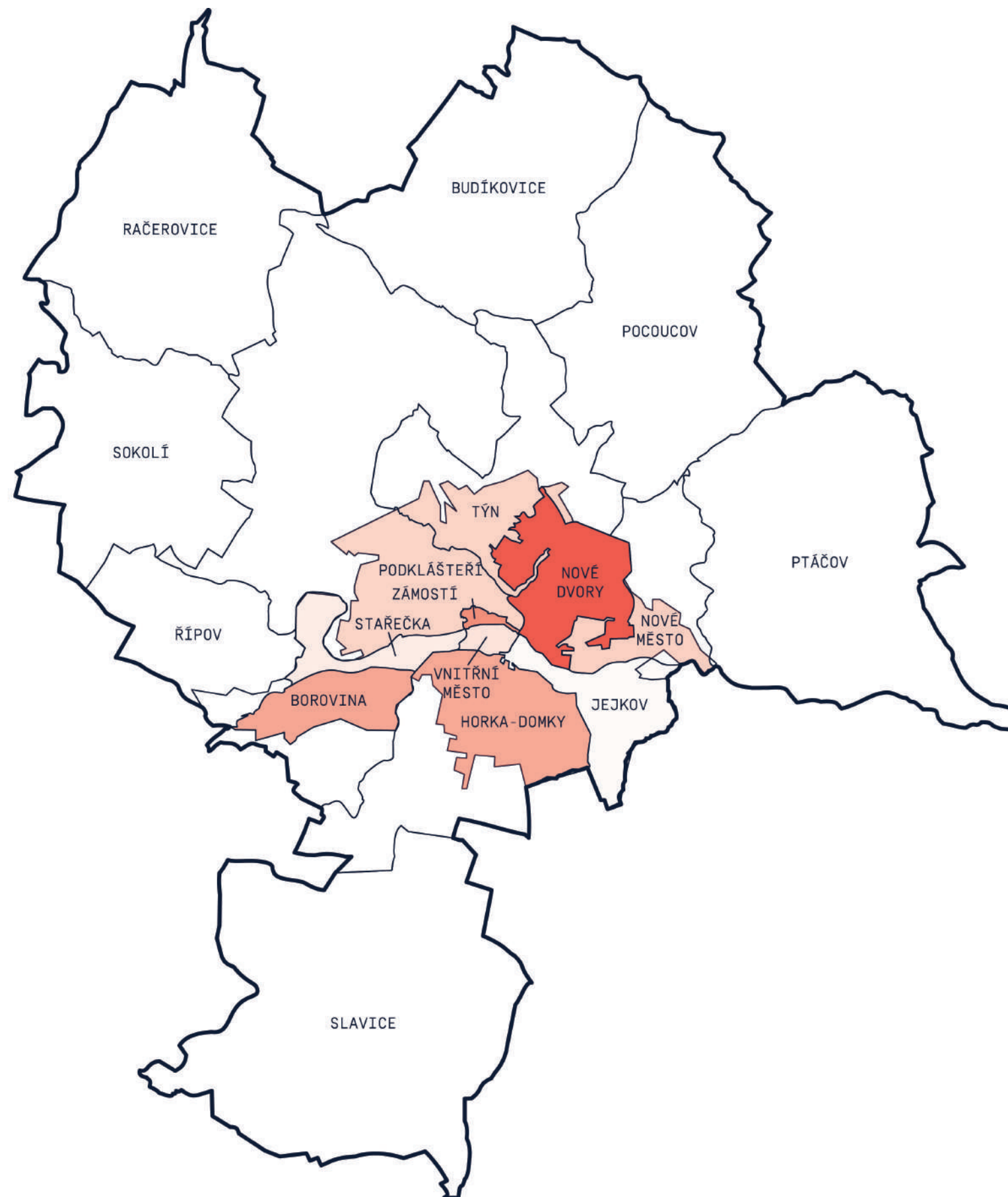




## OBYVATELSTVO

V Třebíči žije 35 419 (k 1. 1. 2019) obyvatel, toto číslo však od roku 2001 až na rok 2006 stabilně klesá. To je zapříčiněno převážně pracovním trhem, jelikož zde chybí velcí zaměstnavatelé, lidé tak často odchází za prací do jiných měst. Dalším důvodem je také odliv mladých lidí do větších měst, což má za následek i stárnutí generace, průměrný věk je zde 41,3 let.

Hustota obyvatel v centru města je přibližně 33 obyvatel/ha, což je na centrum města velmi málo. Nej hustěji je naopak obydlena čtvrť Nové Dvory se sídlištní zástavbou, hustota zde dosahuje 97 obyvatel/ha.





## DOPRAVA

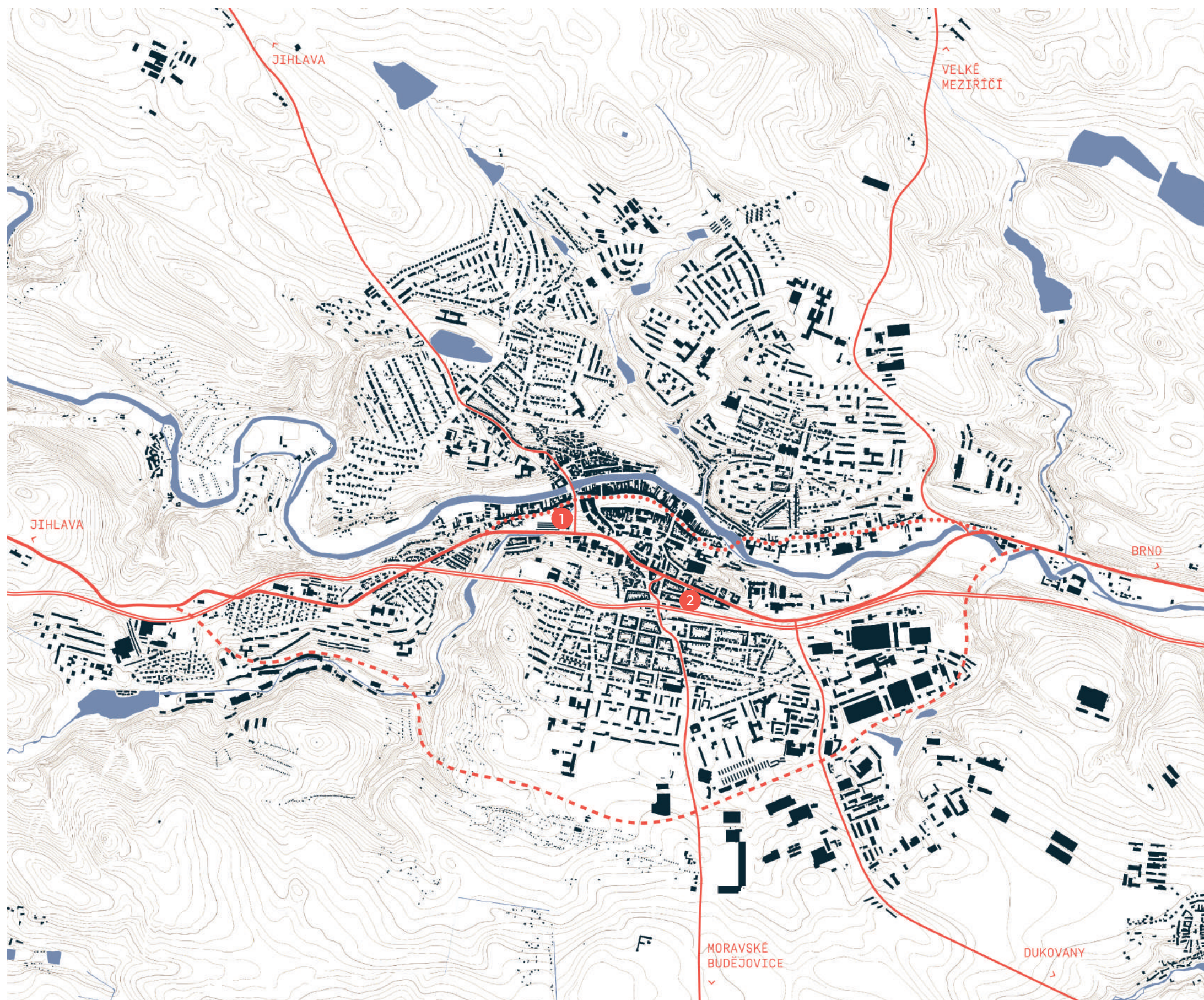
V minulosti se u Třebíče střetávaly významné obchodní stezky spojující Rakousko, jižní Moravu, Brněnsko a Telč. Do roku 1739 byla Třebíč také křižovatkou silnic Brno – Praha a Vídeň – Praha. V tomto roce byla dokončena nová silnice spojující Vídeň s Prahou vedoucí přes Moravské Budějovice. Později byla vybudována i nová silnice Brno – Praha vedoucí přes Velké Meziříčí, čímž zůstala Třebíč mimo tehdejší hlavní dopravní tepny, kterými proudila dálková doprava, čemuž je tak dodnes. Město má tak z hlediska dopravy spíše okresní charakter.

Hlavní dopravní tepnou je silnice 1. třídy č. 23, která tvoří průtah městem ve směru Jihlava - Brno. Dalšími důležitými trasami jsou silnice druhé třídy č. 360 spojující město s dálnicí D1 u Velkého Meziříčí a č. 351 spojující Třebíč s krajským městem Jihlavou. V 80. letech minulého století bylo v centru vybudováno autobusové nádraží (1) navazující na nový průtah městem, který vznikl kvůli výstavbě JE Dukovany jako obslužná a také evakuační cesta pro elektrárnu.

Páteřní komunikace musí v současné době pojmut veškerou městskou i tranzitní dopravu a je často velmi přetížená. Této situaci by měl pomoci plánovaný obchvat v jižní části města.

V Třebíči se také nachází železniční nádraží (2) na trati č. 240 Brno - Jihlava. V blízkosti tohoto nádraží vznikl v roce 2018 nový přestupní autobusový terminál.

-  zástavba
-  vodní plochy
-  silniční trasy
-  železnice
-  plánovaný obchvat
-  historická cesta





## HISTORIE MĚSTA

Prvním pevným bodem v historii Třebíče je rok 1101, kdy moravská knížata Oldřich Brněnský a Litold Znojemský založili benediktinský klášter na ostrohu nad levým břehem řeky Jihlavy. Výhodná pozice pod klášterem na břehu řeky vedla ke vzniku tržní osady, kde bylo později založeno město Třebíč. Není jasné, kdy přesně k založení došlo, nejstarší dochovaná zmínka o Třebíči pochází z roku 1277. Již ve 13. století je také doložena židovská komunita, jejíž osídlení se nacházelo na levém břehu řeky.

Povolení opevnit se hradbami udělil Třebíči Karel IV. s Janem Lucemburským v roce 1335. Pod panovnickou ochranou se město vymanilo z jednostranné závislosti na klášteře a v polovině 14. stol. došlo k obehnání města hradbami se třemi hlavními bránami – Znojemskou, Jihlavskou a Jejkovskou – v osách důležitých cest. Součástí městského opevnění byla i dnešní farní věž kostela sv. Martina.

Původní gotická podoba města zanikla roku 1468, kdy bylo město za válek Jiřího z Poděbrad s Matyášem Korvínem dobyto a vypáleno. Rozvoj do té doby velmi bohatého města byl tak na několik let zcela přerušen. Později Třebíč přechází do rukou pánů z Pernštejna, v 17. stol. pak do rukou Valdštejnů, jimž město zůstalo až do 20. století.

Před Bílou horou užívala Třebíč velké náboženské svobody a patřila ke střediskům jednoty bratrské. Události stavovského povstání i třicetileté války přečkalo město bez větších škod a dlouho se bránilo rekatolizaci. Jako symbol vítězství katolíků se stal kapucínský klášter s kostelem na Jejkově na místě zbořené bratrské kaple dokončen roku 1693.

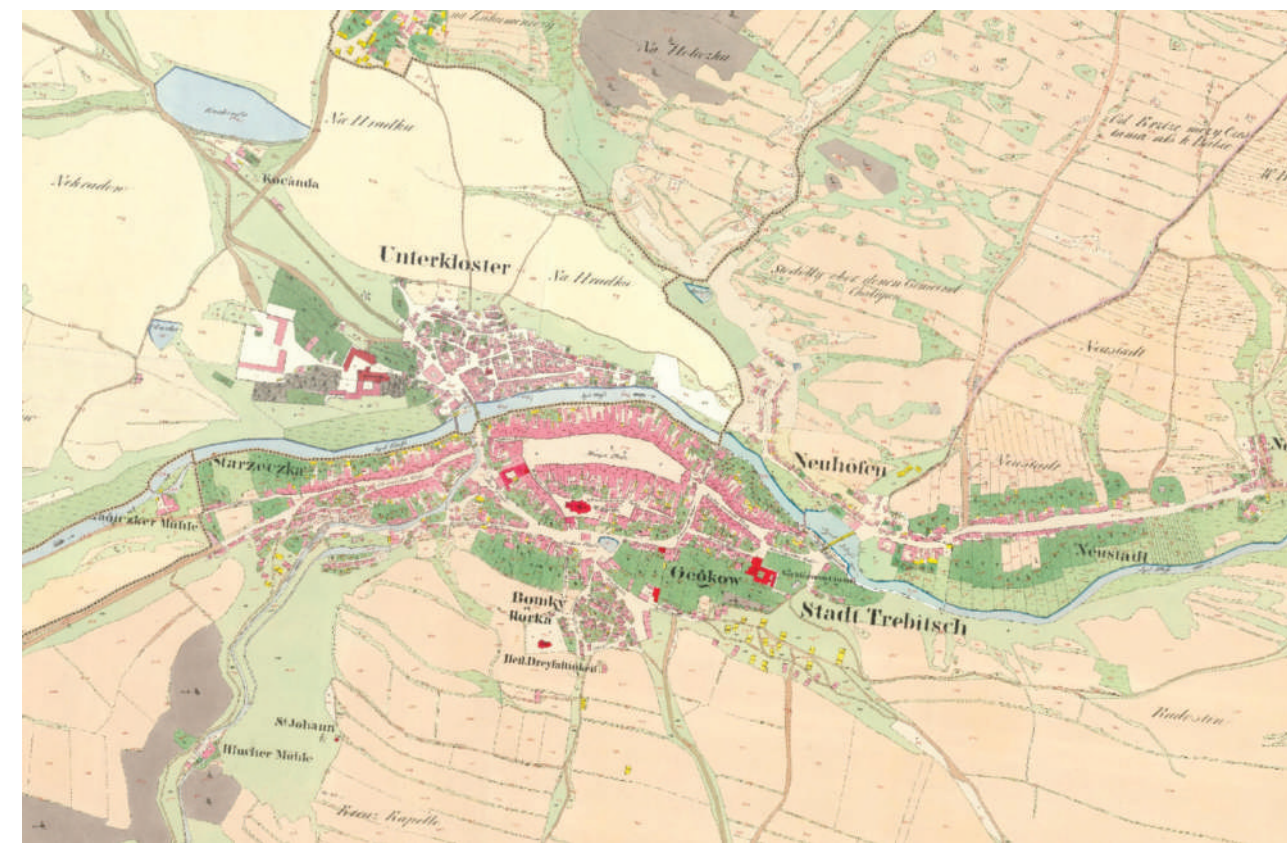
Počátek 19. století je spojen nejen s technologickým pokrokem, ale také s několika požáry v důsledku protirobotní vzpoury. Nejničivější požár nastal roku 1822 v domě U Zlatého lva na náměstí. Zničeno bylo 290 domů i s kostelem a věží. Ve 30. letech pokračovaly katastrofy postihující město, když roku 1830 nastaly velké povodně.

19. století však přineslo i změnu v každodenním životě obyvatel a dosud převažující textilní řemesla – soukenictví, tkalcovství – vystřídalo obuvnictví a koželužství. V Třebíči v polovině 19. století existovalo již několik velkých podniků – podnik Budischowski (později zakoupen Tomášem Baťou), dále také Hasskův a Subakův v židovské obci. Projevoval se zde i rozvoj dopravy a roku 1886 Třebíčí projel první vlak.

Válečná léta se v Třebíči podepsala nejvíce na židovském obyvatelstvu, kdy nacistická genocida přivedla konec staletému židovskému osídlení v Třebíči.

V 70. a 80. letech mění Třebíč svou tvář především v důsledku výstavby JE Dukovany. Město se muselo přizpůsobit zvýšenému přílivu obyvatel a vznikají zde nová sídliště, zdravotnická a školská zařízení a autobusové nádraží spolu s městským průtahem, který znamenal asanaci velké části bývalé Stařečky v centru města.

Roku 2003 byla Třebíč zapsána na seznam světového dědictví se svou židovskou čtvrtí, židovským hřbitovem a bazilikou sv. Prokopa jako příklad blízkého soužití křesťanské a židovské kultury.



1825 - 1832 (stabilní katastr)



1947





1953



1989



1974



2017

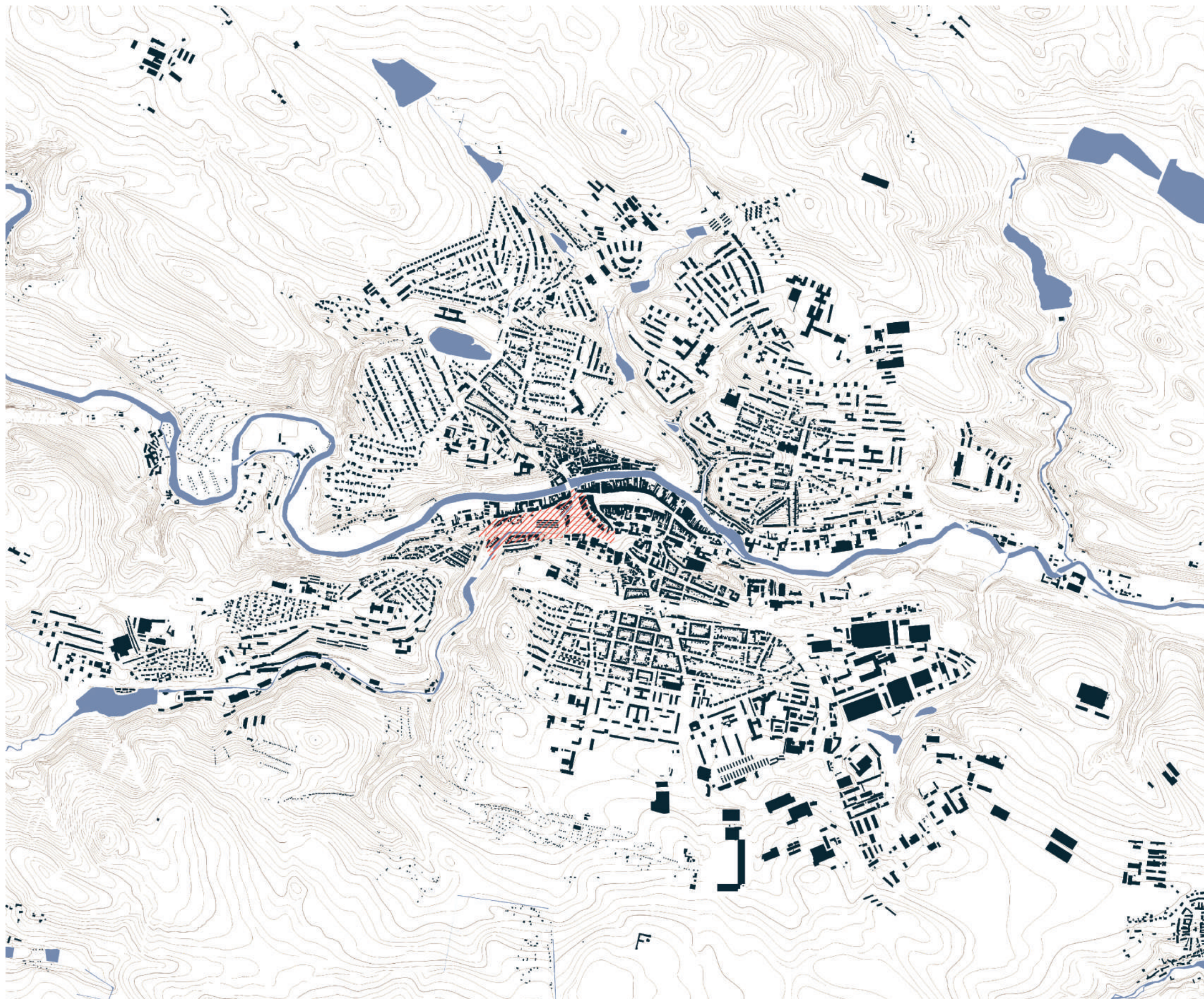


## VYMEZENÍ LOKALITY

Území, které jsem si vybral pro svou práci, se z velké části nachází v městské části jménem Stařečka. Jedná se o jednu z nejstarších částí města, která dříve bývala předměstím mimo městské hradby.

Dnes je svou polohou součástí centra města avšak její podoba tomu vůbec neodpovídá. Velká část je vyhrazena autobusovému nádraží a přiléhající Komenského náměstí slouží jako parkoviště. V současné době, kdy se města potýkají s problémem rozrůstání intravilánu a rozměňování zástavby se to zdá skoro jako plýtvání prostorem.

Toto území má však velký potenciál stát se opět plnohodnotnou čtvrtí. Blízkost služeb, dobrá dopravní dostupnost, ale i blízkost přírody, to jsou faktory, které by mohly pomoci vytvořit atraktivní bydlení a pomoci zastavit vylidňování centra města.



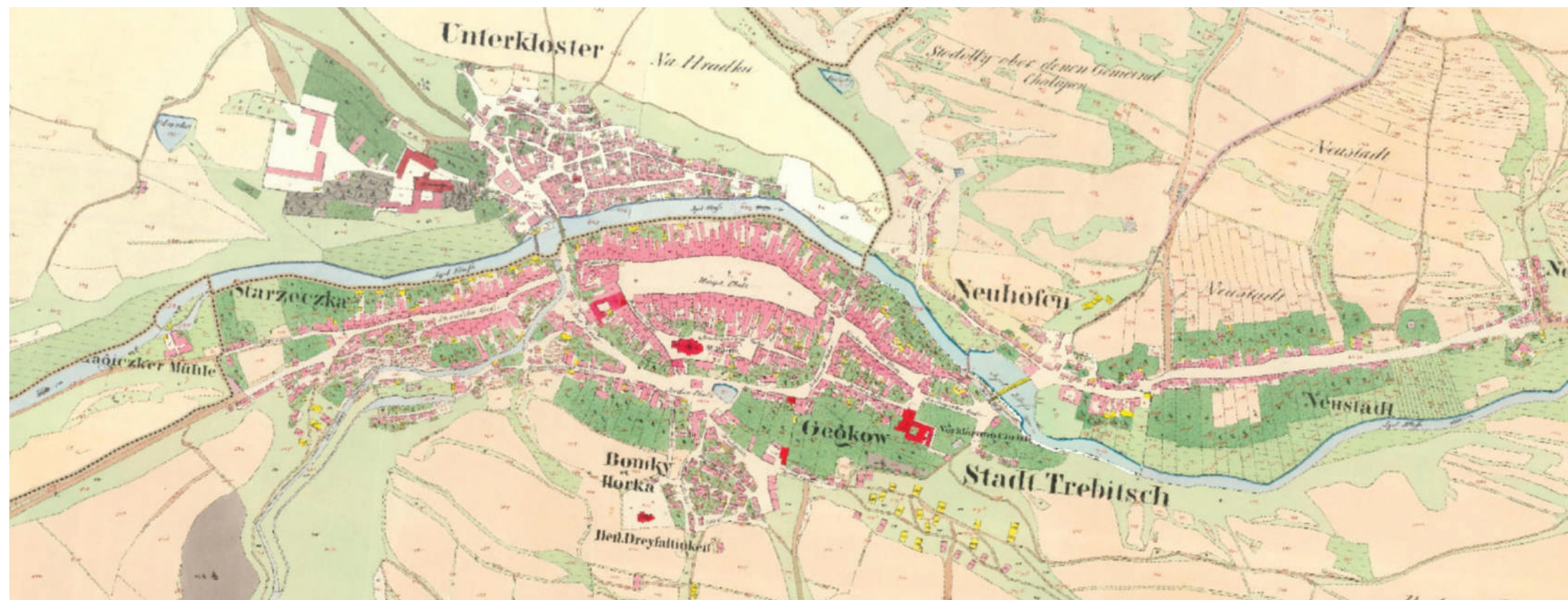


## VÝVOJ LOKALITY

Stařečka se nachází na pravém břehu řeky v těsné blízkosti centrálního Karlova náměstí. Od něj se vine proti proudu řeky až mimo kompaktní zástavbu a volně přechází do krajiny. V jejím západním cípu se nachází už jen chatová osada. Na jihu je ohraničena železniční tratí a ulicí Sucheniova, která je součástí městského průtahu.

V minulosti se jednalo o hustě osídlenou a živou ulici, jelikož se nacházela na důležité cestě směřující na Jihlavu a byla jedním ze tří vstupních míst do města. Žádná jiná část města asi neprošla tak razantní proměnou jako právě Stařečka a její přilehlé okolí. Velká část území byla asanována a došlo zde k výrazným terénním úpravám při výstavbě autobusového nádraží, které vzniklo roku 1984 společně s městským průtahem skrz centrum města.

„V popisované ulici se stále vžitým názvem Stařečka bývalo vedle Karlova náměstí a Jejkova nejvíce obchodů a živností. Bylo zde pouze pár domů, ve kterých nebyl žádný obchod, hostinec nebo nějaká provozna či dílna... Byla to velmi živá ulice, kudy přicházeli do centra města občané z okrajových částí, zejména v třicátých letech minulého století nově vzniklé tovární kolonie v Borovině. ...Neboť ulicí vedla státní silnice Brno – Telč nebo na Jihlavu. Přehrazením konce ulice cesta se ztratil dopravní ruch a vznikla zde poměrně Tichá, takřka pěší zóna.“ (Joura Jiří, Procházky starou Třebíčí popáté, 2012)



1825 - 1832 (stabilní katastr)



1974





1989



2017



## HISTORIE A SOUČASNOST



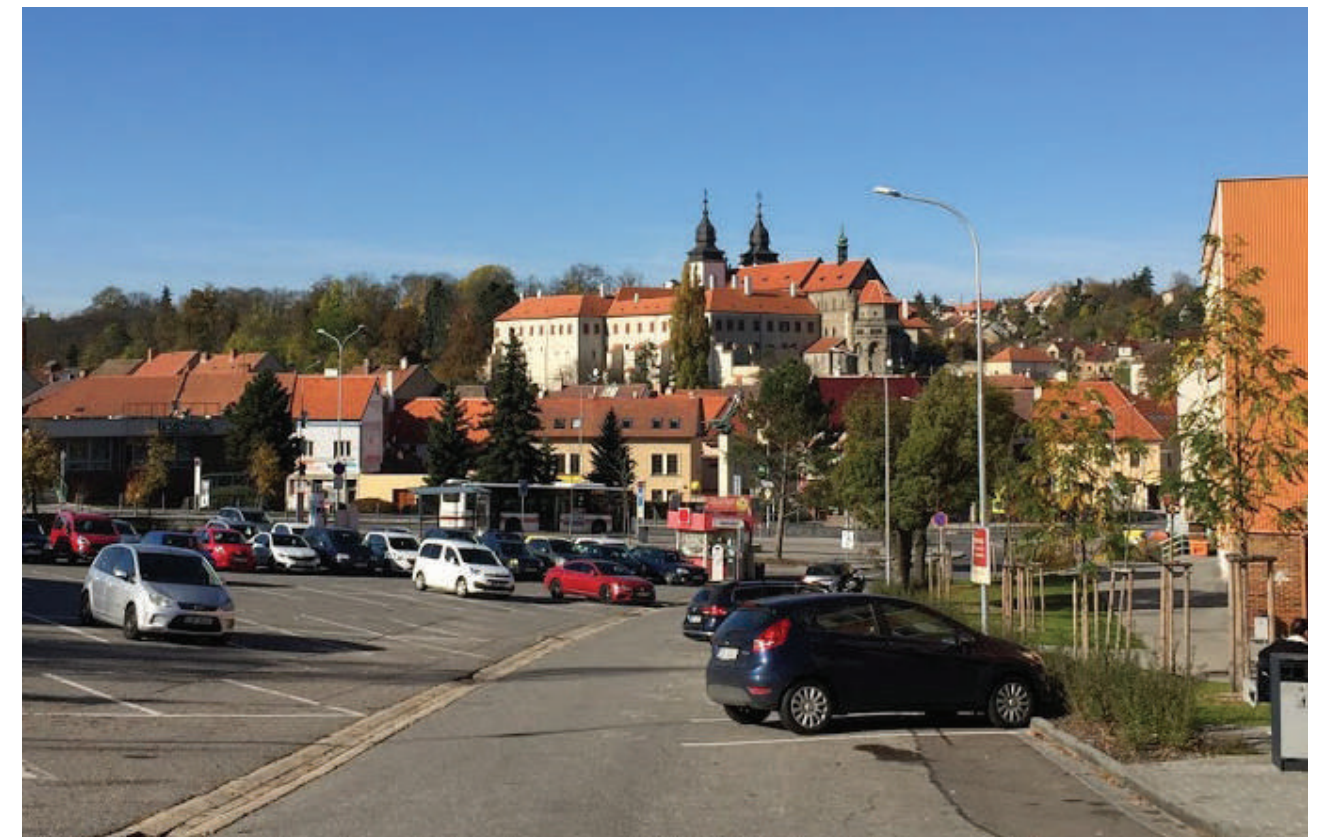
1/ Pohled na území Stařečky z městské věže před asanací...  
(zdroj: <https://www.facebook.com/staratrebicfotky/>)



... většina původní zástavby ustoupila dnešnímu autobusovému nádraží.



2/ Pohled bývalou Havlíčkovou ulicí z roku 1935...  
(zdroj: archiv Lubora Herzána)



... obě strany uliční fronty původních domů ustoupily výstavbě obchodních domů a parkoviště.





3/ Pohled bývalou Hanělovou ulicí přibližně v pol. 70. let 20. stol. ...  
 (zdroj: <http://gis.trebic.cz/mapa/historicke-letecke-snimky/>)



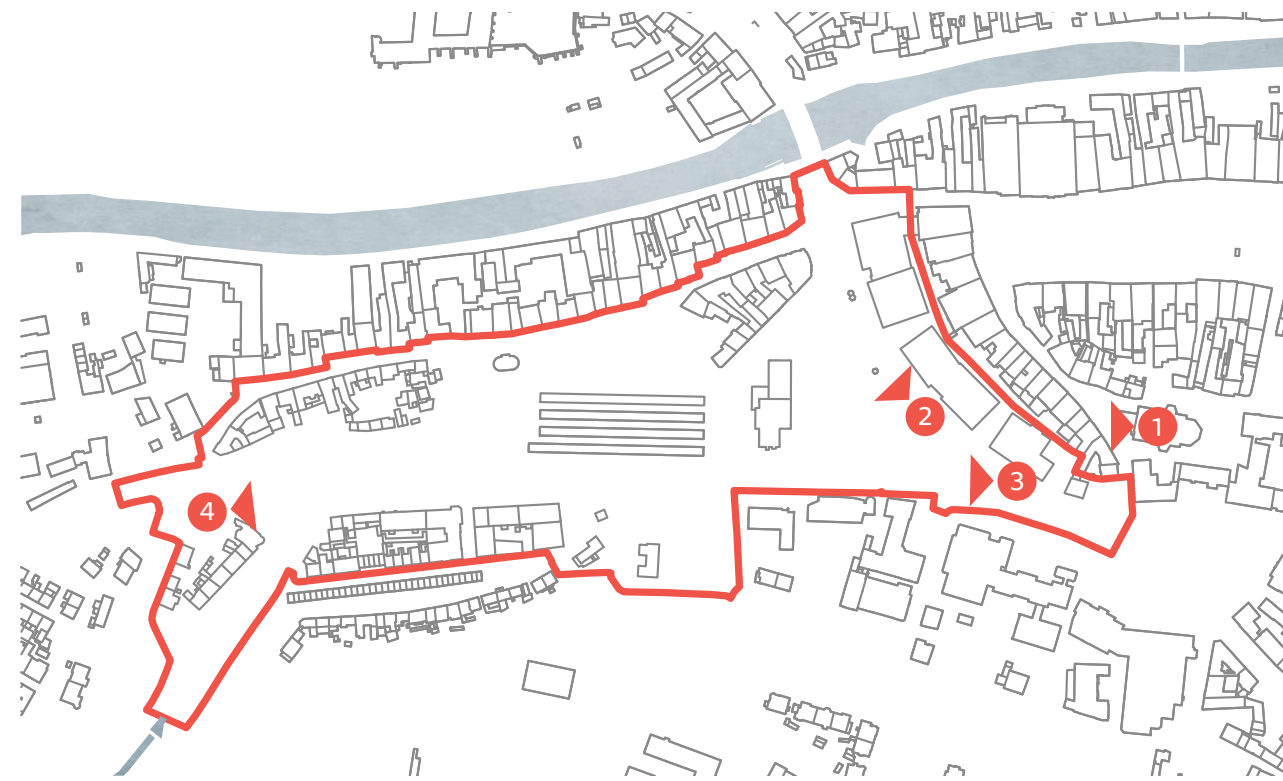
... pohled dnešní Sucheniiovou ulicí, kde z původní zástavby zůstala pouze základní škola T. G. Masaryka.



4/ Pohled ulicí Na Potoce před asanací...  
 (zdroj: <https://www.facebook.com/staratrebic-fotky/>)



... o několik let později při výstavbě průtahu a obchodních domů na Komenského náměstí.  
 (zdroj: <https://www.facebook.com/staratrebic-fotky/>)





## AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ

Autobusové nádraží, které se nachází v jihovýchodní části Stařečky zabírá plochu přibližně 0,55 ha a má 24 nástupišť. Pro srovnání, autobusové nádraží Florenc v Praze zabírá plochu asi 0,80 ha s 26 nástupišti. Je očividné, že třebíčské nádraží je na své potřeby značně předimenzované.

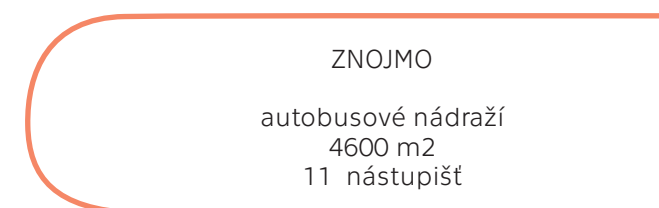
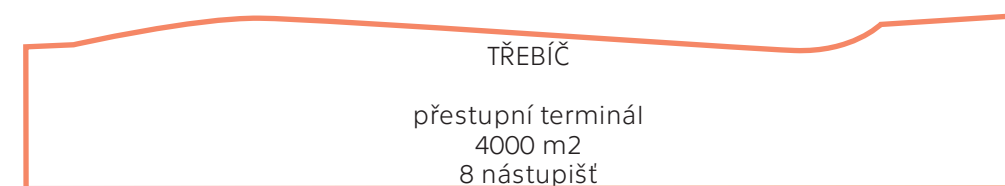
Jedním z důvodů může být plán z 80. let, který počítal s velkým počtem zaměstnanců dojíždějících do nově vznikající jaderné elektrárny Dukovany.

V současnosti však dochází k omezení počtu spojů a navíc velké množství dálkových autobusových spojů Třebíčí pouze projíždí. V takovém případě autobusy na nádraží často ani nezajíždějí a využijí zastávku naproti nádraží v ulici Sucheniova. Ani místní spoje na nádraží svou jízdu často nekončí, jelikož zastavují na jednotlivých zastávkách po městě. S vybudováním přestupního autobusového terminálu s osmi nástupišti u vlakového nádraží navíc dochází k tříštění spojů.

Město samo na začátku roku 2019 vyzvalo sdružení tří třebíčských architektonických kanceláří Architekti Třebíč, aby vypracovalo ideovou studii využití prostoru nádraží. Ideová studie bude podkladem pro další podrobnější dokumentaci ve formě architektonické studie. Funkce autobusového nádraží zde má být však zachována.

Pro srovnání podobně velkého města s podobným počtem spojů, můžeme Třebíč porovnat ještě se Znojmem, které má plochu nádraží 0,46 ha s 11 nástupišti, což přibližně odpovídá velikosti přestupního terminálu v Třebíči.

Otázkou tedy zůstává, je-li to opravdu nutné mít v samém centru města autobusové nádraží, když se poblíž nachází přestupní terminál, který by mohl plně přejmout funkci hlavního autobusového nádraží. Navíc je zde logická vazba na železniční dopravu.

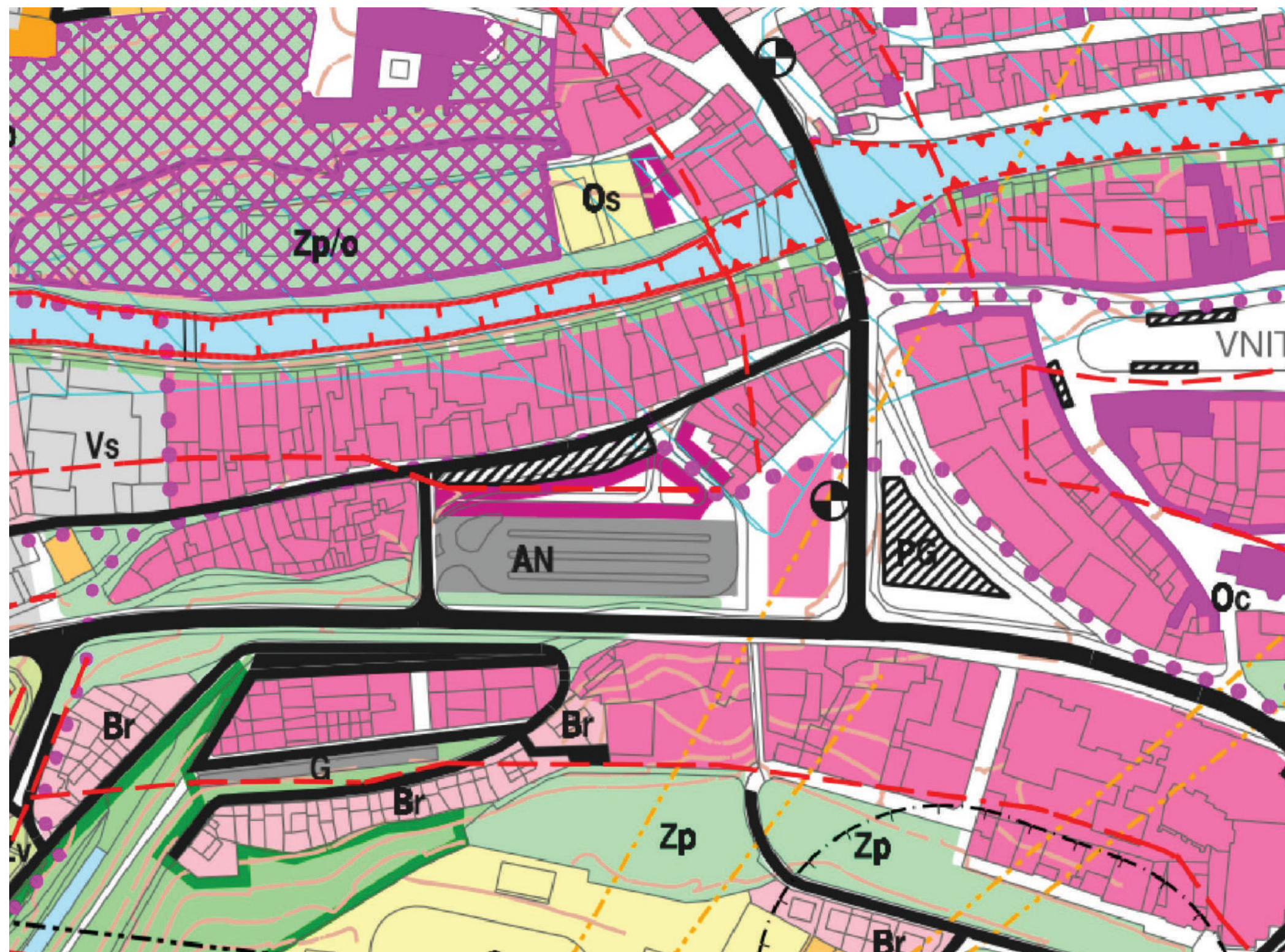




## ÚZEMNÍ PLÁN

V území se nachází převážně plochy smíšené, typické pro městské centrum. Zbytek ploch jsou plochy sloužící automobilové dopravě – autobusové nádraží, silnice a parkoviště. Do území zasahuje také záplavové území, ale od roku 2012 město chrání protipovodňový systém a území by již nemělo být povodní ohroženo.






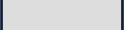
-  smíšená funkce centra
-  veřejná prostranství a zeleň
-  silnice
-  dopravní plochy
-  památkově chráněné objekty
-  hranice MPZ
-  hlukové pásmo komunikací
-  záplavové území
-  lokální biokoridor
-  řešené území





## VLASTNICKÉ VZTAHY

Velká část pozemků v rámci řešeného území patří obci, případně jsou v majetku kraje Vysočina či České republiky. To je příznivé pro změny v rámci tohoto území. Ostatní plochy, většinou zastavěné pozemky jsou v soukromém vlastnictví.

	zástavba
	řešené území
	ČR
	Kraj Vysočina
	Město Třebíč
	soukromí vlastníci



## ZÁSTAVBA

Zastavěné plochy v území tvoří přibližně 20%, jedná se především o pozůstatek původní blokové zástavby, která nebyla asanována, budovu nádraží a tři obchodní domy naproti nádraží.

19,81%



řešené území



okolní zástavba



zástavba v území

## VEŘEJNÝ PROSTOR

V řešeném území je přibližně 71% celkové plochy určeno veřejným prostranstvím. Jelikož se jedná o centrum města, kde by měla být hustá zástavba a vytvářet jasné veřejné prostory, je toto číslo velmi vysoké. Prostranství nejsou navíc nijak členěná a určitá, což způsobuje to, že splývají do jednoho velkého nepříjemného prostoru. Tradiční pojmenování jako ulice či náměstí v takto neohrazených prostorech tak ztrácí svůj význam.

# 70,77%



řešené území



veřejné plochy





## OBČANSKÁ VYBAVENOST

I přes to, že se území nachází v centru města, samotné území je díky svému charakteru nízké zastavěnosti relativně chudé na občanskou vybavenost, která se nachází spíše v okolí. Na území najdeme především několik obchodů v parteru původní blokové zástavby a také budovu autobusového terminálu (1), která je doplněna několika obchody, či výdejnu heraltické vody (2).

Nejbližší okolí území je však centrum v pravém slova smyslu, jelikož je bohaté na občanskou vybavenost. Nachází se zde obchodní domy (3), (4), potraviny (5), městská radnice (6), galerie (7), knihovna (8), kostel sv. Martina s vyhlídkovou věží (9), kino (10), kulturní dům Fórum s několika sály a ZUŠ (11), základní škola (12), pojišťovna (13) a úřad práce (14) a další obchody a služby v parteru.

Bohužel těžiště obchodu se přesouvá do nákupních středisek na okraji města a počet obchodů v centru klesá.

-  řešené území
-  okolní zástavba
-  zástavba v území
-  aktivní parter





## ZÁVĚR ANALÝZY

Klíčovým faktorem pro transformaci tohoto území je plánovaná stavba jižního obchvatu, která umožní odklonit mimoměstskou ale i městskou tranzitní dopravu v území. Proto se v území předpokládá výrazné zklidnění dopravní situace.

Z analýz také vyplývá, že autobusové nádraží jako takové je možné spojit s přestupním terminálem u železniční stanice a pro potřeby autobusových spojů využívající autobusové nádraží v centru je dostatečný ponechat zde adekvátní počet autobusových zastávek.

Díky přesunu autobusového nádraží a zklidnění dopravní situace, je možné zauvažovat nad změnou stávajících tahů tak, aby došlo k omezení pouhého průjezdu územím či odstavení auta a došlo k vytvoření příčných vazeb v území, které zde v současnosti ve velké míře chybí. Ulice Na Potoce je průtahem dokonce odříznuta úplně i přesto, že byla dříve součástí kompaktní zástavby centra.

Potenciál se také nachází v nyní zakrytém potoku Stařečky. V současné době, kdy města začínají čím dál více uvažovat o svém klimatu je škoda, že je tento vodní tok zakrytý. Jeho odkrytí by mohlo být přínosem nejen z hlediska ekologického jako přirozeného začlenění přírodní složky do městské struktury, ale mohlo by se také jednat o charakteristický prvek navrácený této lokalitě.

Situace ze které návrh vychází je tedy souhrnem ideálního stavu, kdy fungující městský obchvat, odvádí přebytečnou dopravu z území a autobusové nádraží plně funguje u železniční stanice. Tím je umožněno zásadně změnit podmínky panující v území.







# 2

KONCEPT

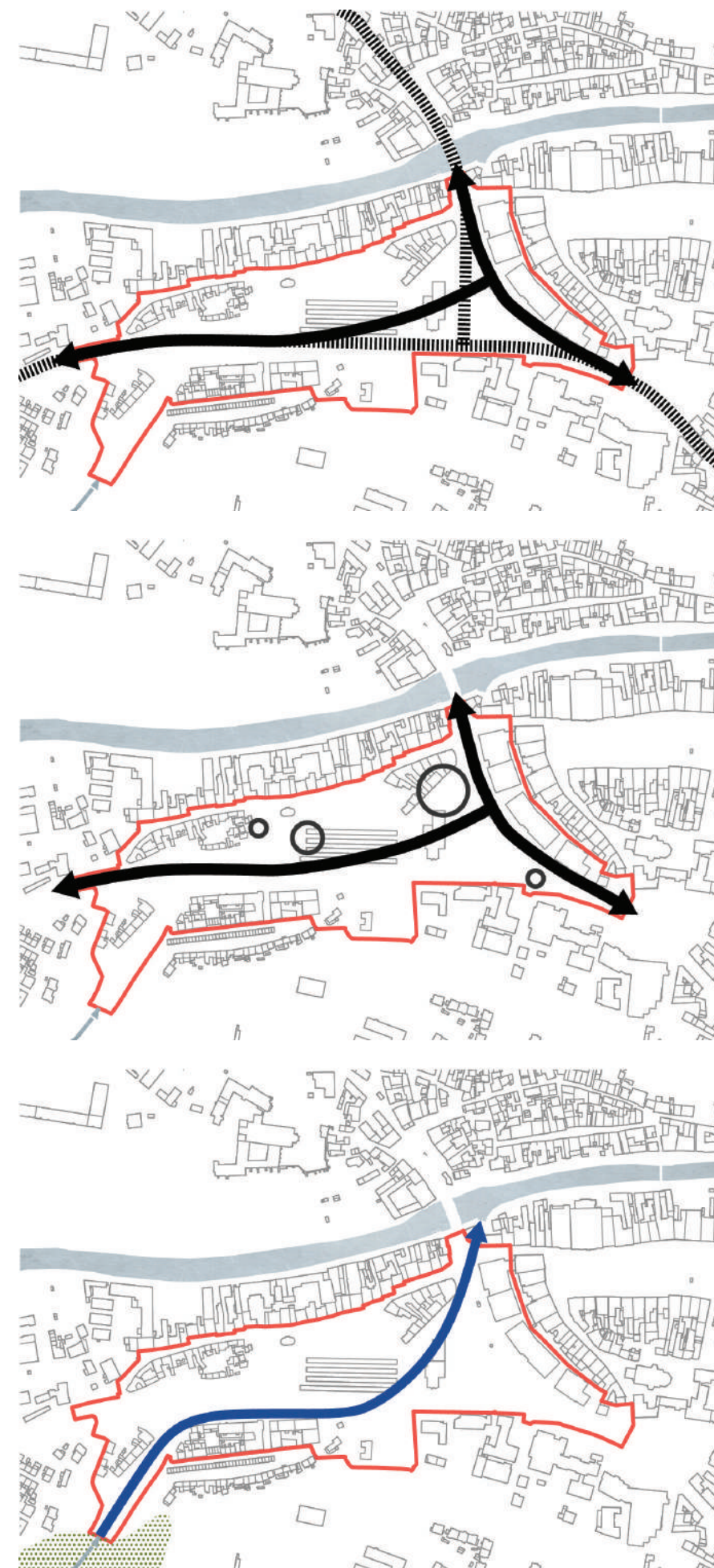
## PRINCIPY

Pro tento urbanistický návrh existuje několik důležitých prvků, na kterých je založen. Jedním z nich jsou cesty, které jsou vždy předpokladem dějů v území. Dále se jedná o srozumitelnost veřejných prostranství a jejich správné pojmenování. V neposlední řadě je také pro návrh stěžejní přírodní složka v podobě linie Stařečského potoka.

**Cesty.** Přes území prochází dvě důležité dopravní tepny, které vznikly asanací značné části území, severojižní osa Komenského náměstí a východozápadní průtah ulice Sucheniovy. Řeší však pouze otázku automobilové dopravy v území a svým charakterem spíše připomínají dálnici, protože se jedná o dvouproudé silnice v obou směrech a jejich trajektorie je velmi přímá, čímž svádí k pouhému průjezdu územím. Návrh tak počítá se změnou trajektorie obou tahů, jejichž linie se více přibližuje původním trasám vycházejících z historických cest.

**Místa.** Druhý prvek vychází z definice hlavních tahů. Díky tomu, že v současnosti svou linií nijak nenavazují na okolní zástavbu, vznikají zde zvláštní nedefinovatelné prostory, které sice nesou názvy jako ulice či náměstí, ve skutečnosti je jejich charakter úplně jiný a náměstí je například z většiny své plochy tvořeno parkovištěm. Cílem návrhu je vytvořit taková místa, která jsou uchopitelná a odpovídají běžnému pojmenování prostorů – ulice, náměstí, park.

**Potok.** Posledním důležitým prvkem návrhu je pak navázání na osu Libušina údolí se Stařečským potokem, který je těsně před územím sveden pod zem. Otevřením koryta potoku vzniká jasná linie, která je propojením lesoparku a nábřeží řeky Jihlavy. Propojením tak vzniká prostor plynule vedoucí z městského prostředí do přírody.





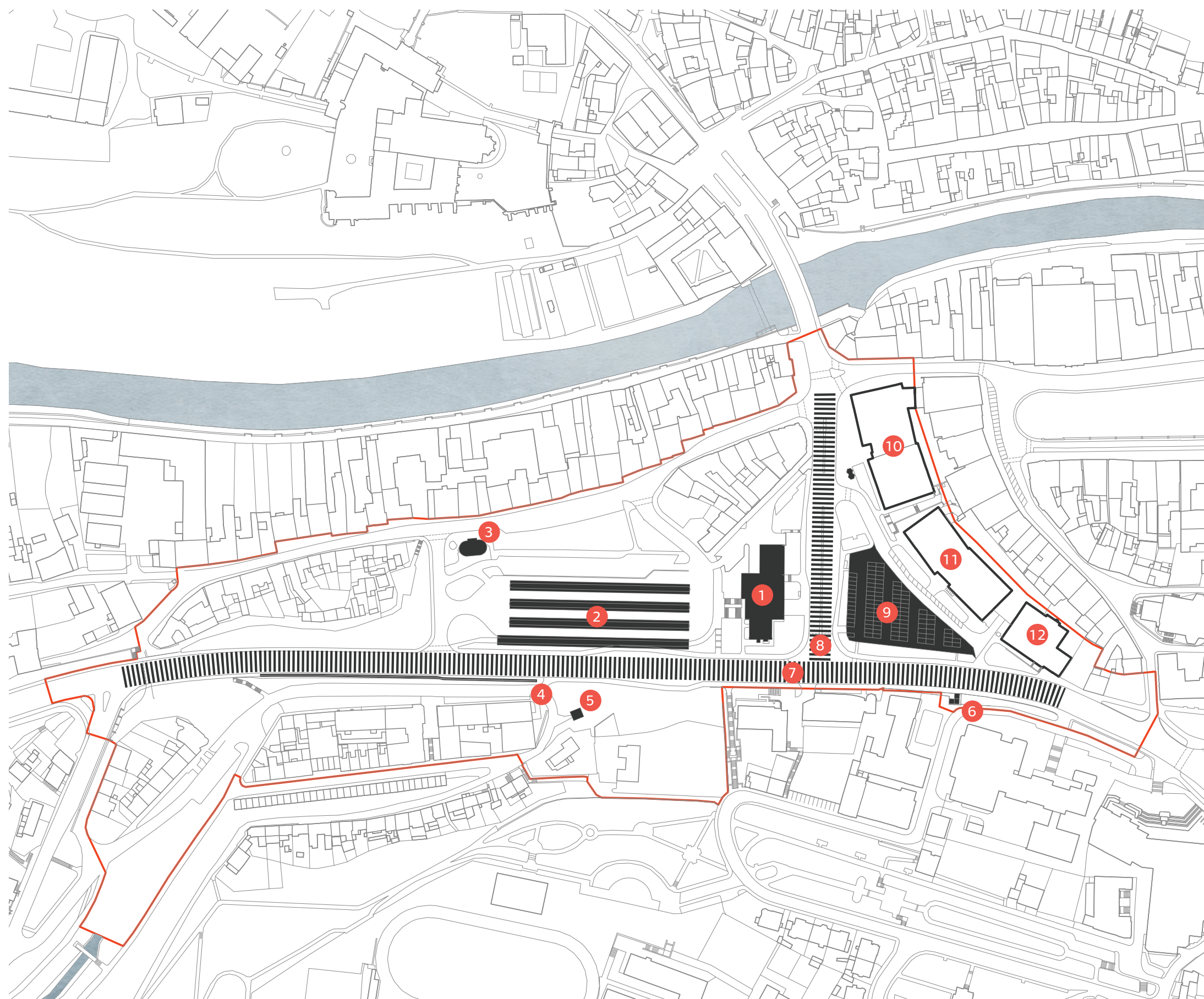
## STÁVAJÍCÍ STAV

Stávající stav území svou podobou neumožňuje plné využití jeho potenciálu. Po důkladné úvaze proto navrhuji asanaci některých objektů, které souvisí především s necitlivou přestavbou území v 80. letech a výstavbou autobusového nádraží. Jedná se tedy o samotnou budovu nádraží (1) a jednotlivá zastřešená nástupiště (2). Dále se jedná také o objekt výdejny heraltické vody (3) v severozápadním cípu nádraží. Tato funkce by sice měla být zachována, ale může být integrována do nově navržené zástavby. Dále návrh počítá také z odstraněním protihlukové stěny (4) oddělující ulici Na Potoce a vizuálnímu propojení se zbytkem území, trafostanicí (5) a úpravou opěrné zdi s nástupním schodištěm (6) u ZŠ Masarykova. V další řadě se jedná už pouze o drobné stánky rychlého občerstvení.

Bude také nutná úprava trasy obou hlavních silnic, a to č. 23 (7) a č. 351 (8) a asanace přilehlého parkoviště (9).

Pro kultivaci následně navržených prostorů také navrhuji citlivě rekonstruovat a stavebně upravit některé stávající objekty, jelikož se nenachází v příliš dobrém stavu. Jedná se především o tři obchodní domy (10), (11), (12) na východní straně území.

	zástavba
	řešené území
	odstraňované objekty
	objekty k rekonstrukci










## NÁVRH KOMUNIKACÍ

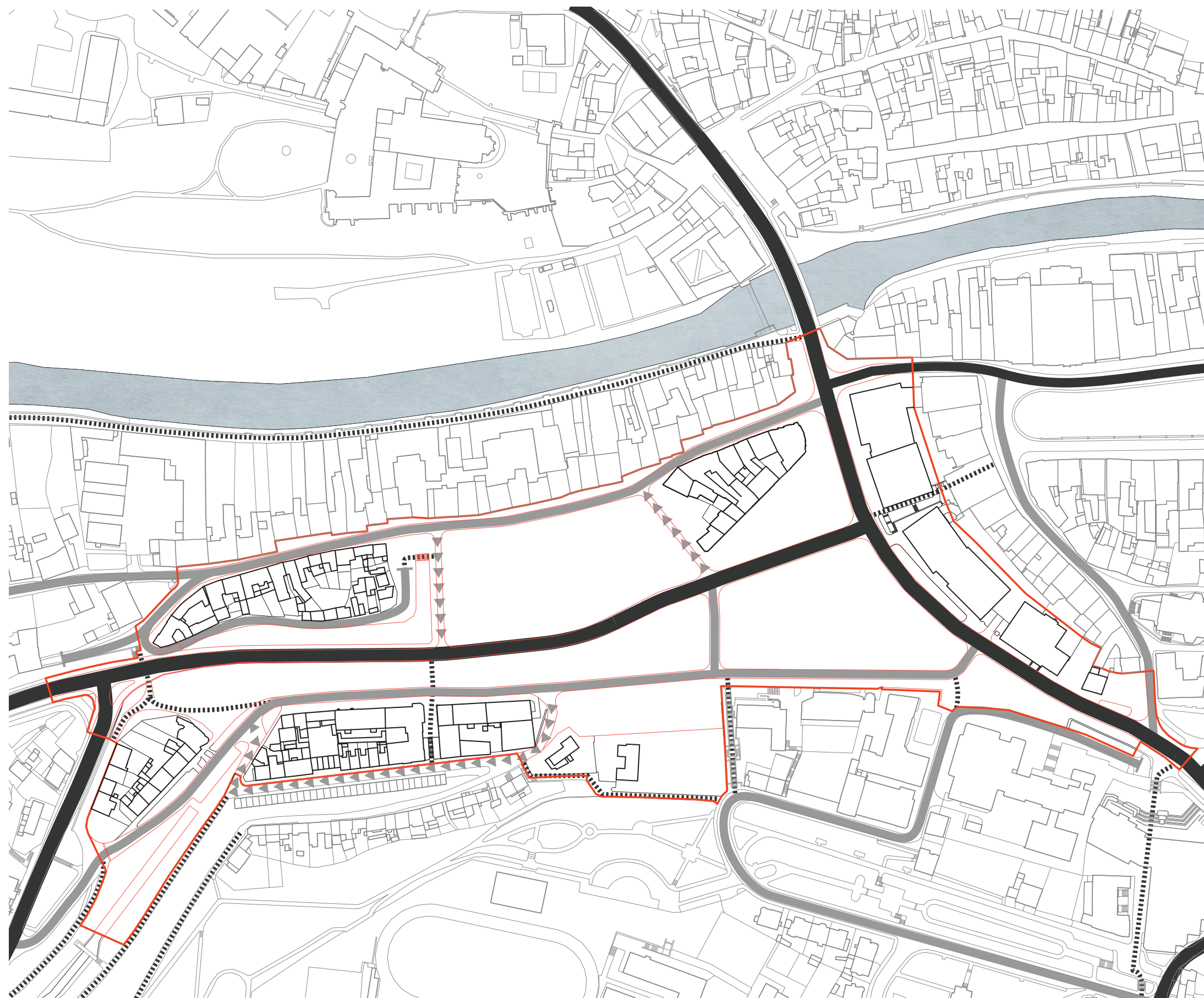
Nezbytným krokem pro návrh bylo dovoření cest, které se snaží více reagovat na okolní zástavbu, čímž mohou pomoci podpořit život v přilehlém parteru.

Jedná se především o obě hlavní silnice. Severojižní osa nynějšího Komenského náměstí se vrátila do své původní trajektorie kolem bývalých hradeb a přimkla se k obchodním domům na východní straně. Ulice Sucheniova je naopak více zakřivena, aby byl potlačen její původní charakter městského průtahu.

Dále bylo také důležité propojení ulice Na Potoce v jihozápadním cípu území, kde vzniká nová ulice částečně v ose původní linie ulice Sucheniovy podél základní školy.

V rámci návrhu byla také upravena křižovatka v severovýchodním cípu řešeného území na křížení ulic Jihlavská brána, V. Nezvala a Komenského náměstí. Cílem bylo opět potlačit její řešení upřednostňující pouze automobilovou dopravu.

-  řešené území
-  celoměstský význam
-  místní význam
-  jednosměrný provoz
-  pěší prostupnost





## DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

Dopravní řešení vychází z předpokladu zklidnění dopravy díky jižnímu obchvatu. Tím může dojít k zúžení jednotlivých profilů silnic. Na křižovatkách je stále zachováno členění na dva jízdní pruhy v obou směrech a jeden směr pro odbočení pro lepší plynulost dopravy v území.




Současným problémem území je také velké množství parkovacích stání na povrchu. Jelikož se území nachází v těsné blízkosti centrálního náměstí, myslím, že toto řešení není příliš reprezentativní a ani nutné, jelikož dopravu po městě zajišťuje městská autobusová doprava, která může být při správném fungování upřednostněna pro jízdu do centra před osobním automobilem. Proto v území při nově navrženém náměstí navrhuji i zastávky všech páteřních linek.

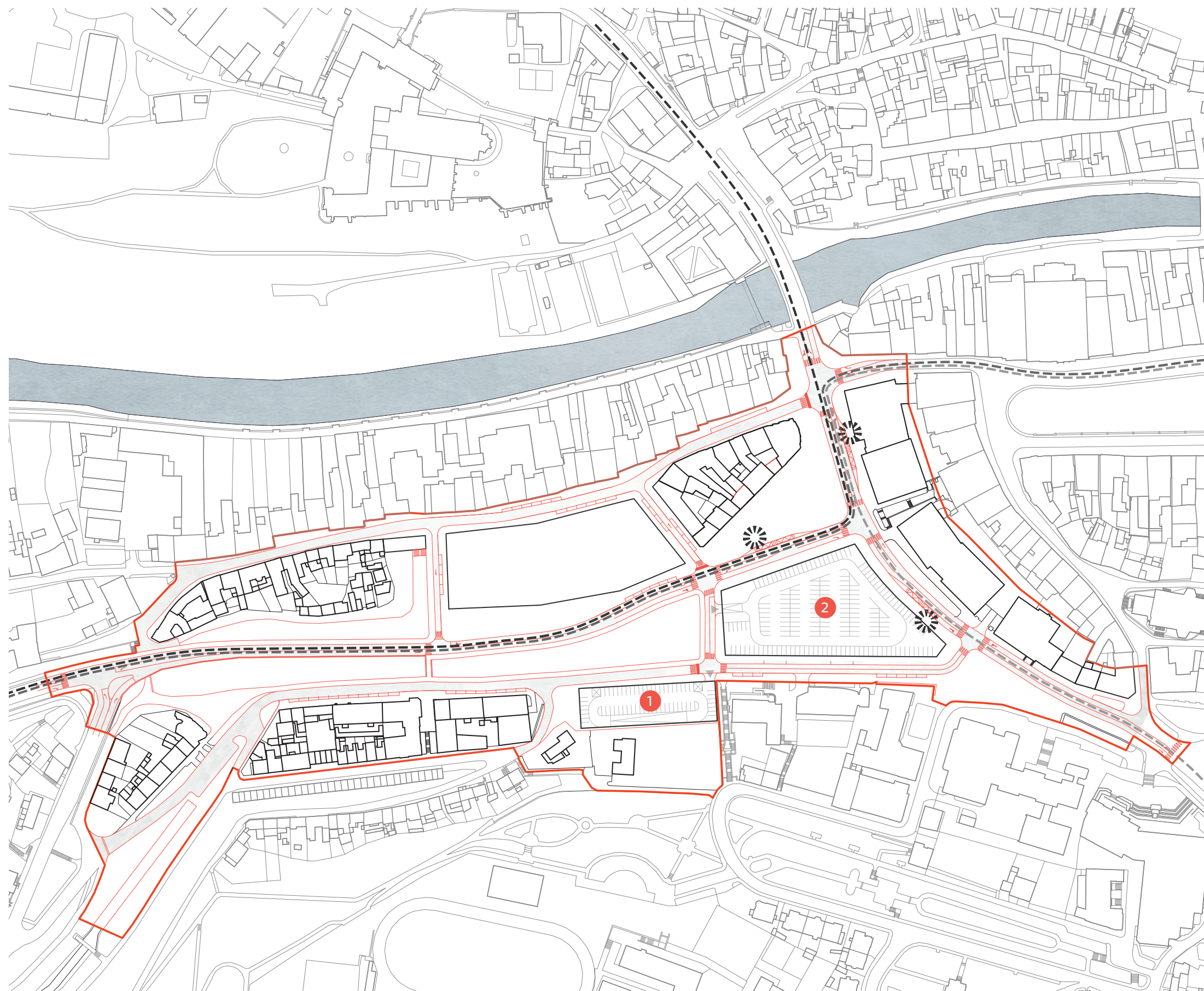
Je ovšem důležité možnost parkování v centru zachovat, ovšem více koncepčně. Proto navrhuji v území parkovací dům (1) se 174 parkovacími místy, který je zakopaný do svahu na jihu vymezeného území. Parter parkovacího domu lze navíc využít pro obchody větších prodejců, kteří by tak nebyli odkázáni pouze na prodejní plochy při okraji města.

Zároveň pod jedním z bytových bloků, kde se nachází obchody a služby v parteru, navrhuji podzemní garáže (2) se 177 parkovacími místy.

Na ulicích se nachází ještě 75 spíše dočasných a zásobovacích stání, která jsou rovnoměrně rozmístěná, tak aby mohla fungovat různým účelům v různou denní dobu.

Celkem tak v území navrhuji 426 parkovacích míst, sloužících nejen rezidentům, ale i veřejnosti.

-  řešené území
-  autobusová zastávka
-  trasy MHD





## NOVÁ ZÁSTAVBA

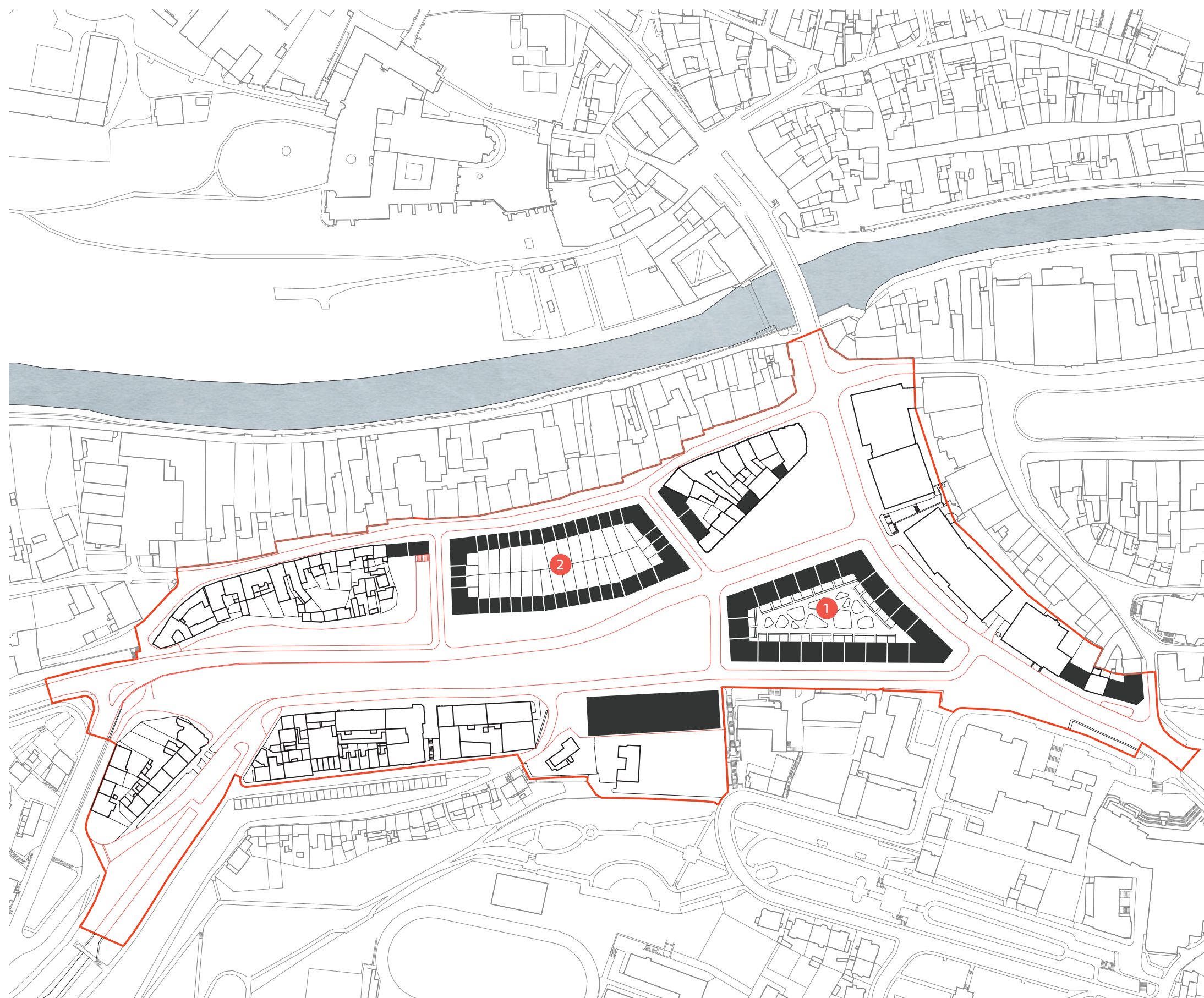
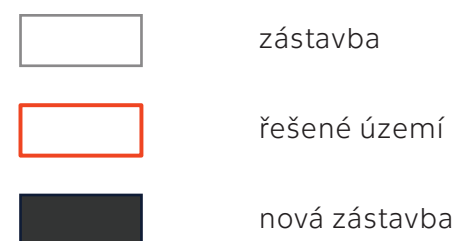
Nově navržená uliční síť definuje jednotlivé urbánní bloky, které jsou využity pro novou zástavbu. Vznikají zde tak dva nové bloky, ale dochází také k doplnění stávající struktury tak, aby došlo k jejich uzavření a jasnému definování veřejného a soukromého uliční frontou.

Nová zástavba má především rezidenční funkci, která je na významnějších prostranstvích doplněna o parter sloužící občanské vybavenosti a administrativě.

Jedním z nově vzniklých bloků je blok (1) definovaný ulicemi Sucheniova a Komenského náměstí. Blok má v nejdelších rozměrech délku 120 x 67 m. Tento blok je tvořen bytovými domy se třemi nadzemními podlažními a aktivním parterem. Bydlení je pak ve vnitrobloku doplněno o společný prostor a individuální předzahrádky.

Druhý blok (2) o rozměrech 130 x 50 m definovaný ulicemi V. Nezvala a Sucheniova je pak určen bydlení v dvoupodlažních rodinných domech s podkrovím. Ve vnitrobloku se pak nachází soukromé zahrady jednotlivých domů. V rozích tohoto bloku jsou rodinné domy doplněny o bytové domy, které umožňují aktivní parter.

Na jižním okraji je pak ve svahu zasazen parkovací dům, který nahrazuje původní parkovací místa na parkovišti na Komenského náměstí.





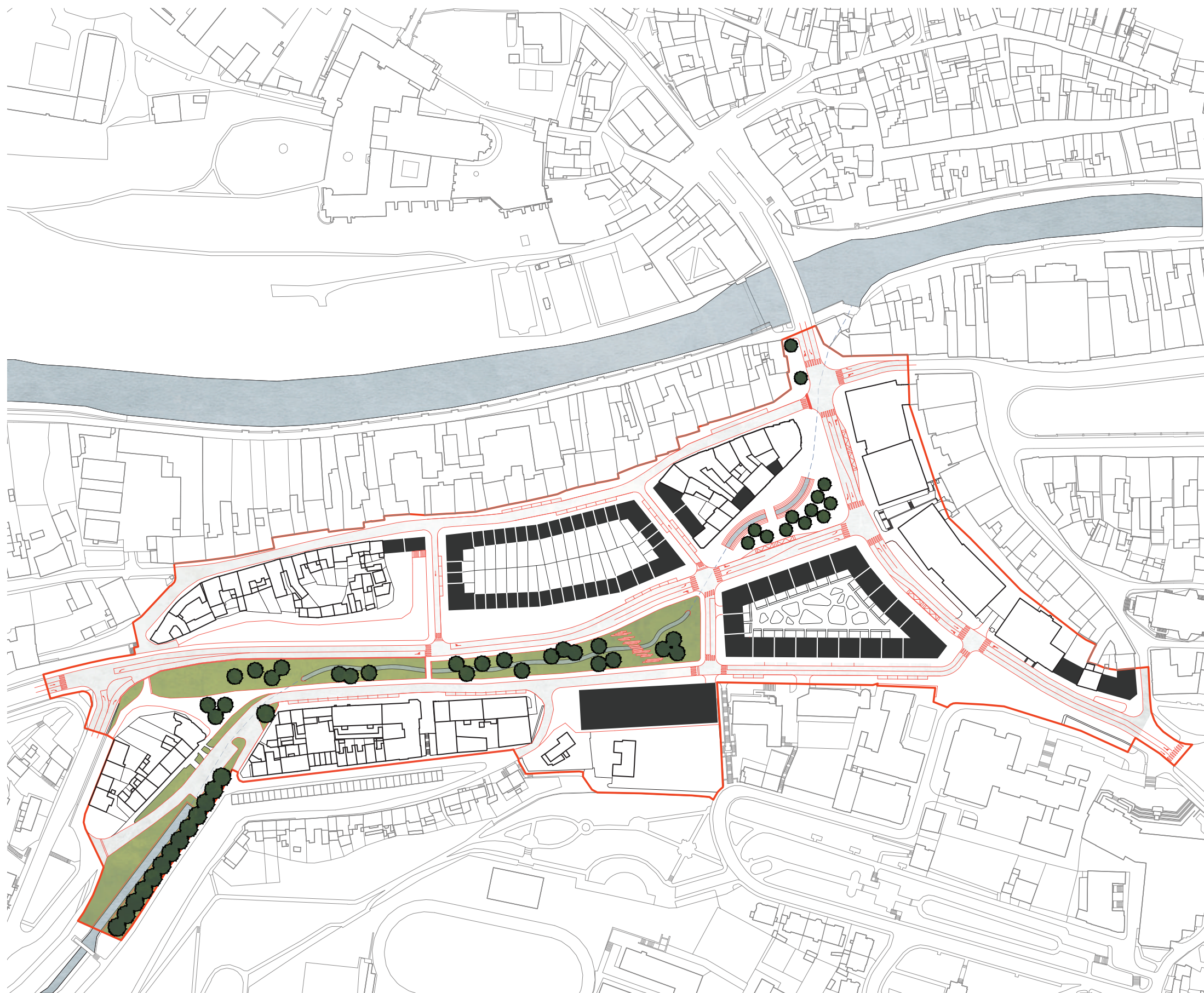
## STAŘEČSKÝ POTOK

Potok byl odjakživa nedílnou součástí života této čtvrti. V minulém století však bylo na vodu ve městech nahlíženo jako na nebezpečný živel, který je nutno pokud možno co nejrychleji odvést pryč, a proto došlo ve 30. letech minulého století k zakrytí i Stařečského potoka.

Navrhovaný stav veřejných prostranství vnímám jako příznivý pro odkrytí potoka a využívám tak možnost zprostředkovat opět obyvatelům kontakt s vodou. Odkrytím tak vzniká nejenom atraktivní prostředí pro každodenní rekreaci, ale je zde i ekologický aspekt z hlediska zeleno-modré infrastruktury města. Linie potoka je navíc přirozeným pokračováním Libušina údolí, které je tímto více začleněno do města a dochází k propojení městského prostředí a přírody.

V návrhu se zabývám charakterem potoka v jednotlivých místech nové městské struktury. V části, která navazuje na lesopark se snažím podpořit a obnovit jeho přírodní charakter s možností pozvolného přístupu k vodě. V druhé části, kde potok vtéká do prostoru náměstí, se jeho charakter mění na více městský a jeho koryto je vymezeno kamennými pobytovými schody.

Potok se tak znovu stává součástí této čtvrti nejenom v názvu ulice Na Potoce.





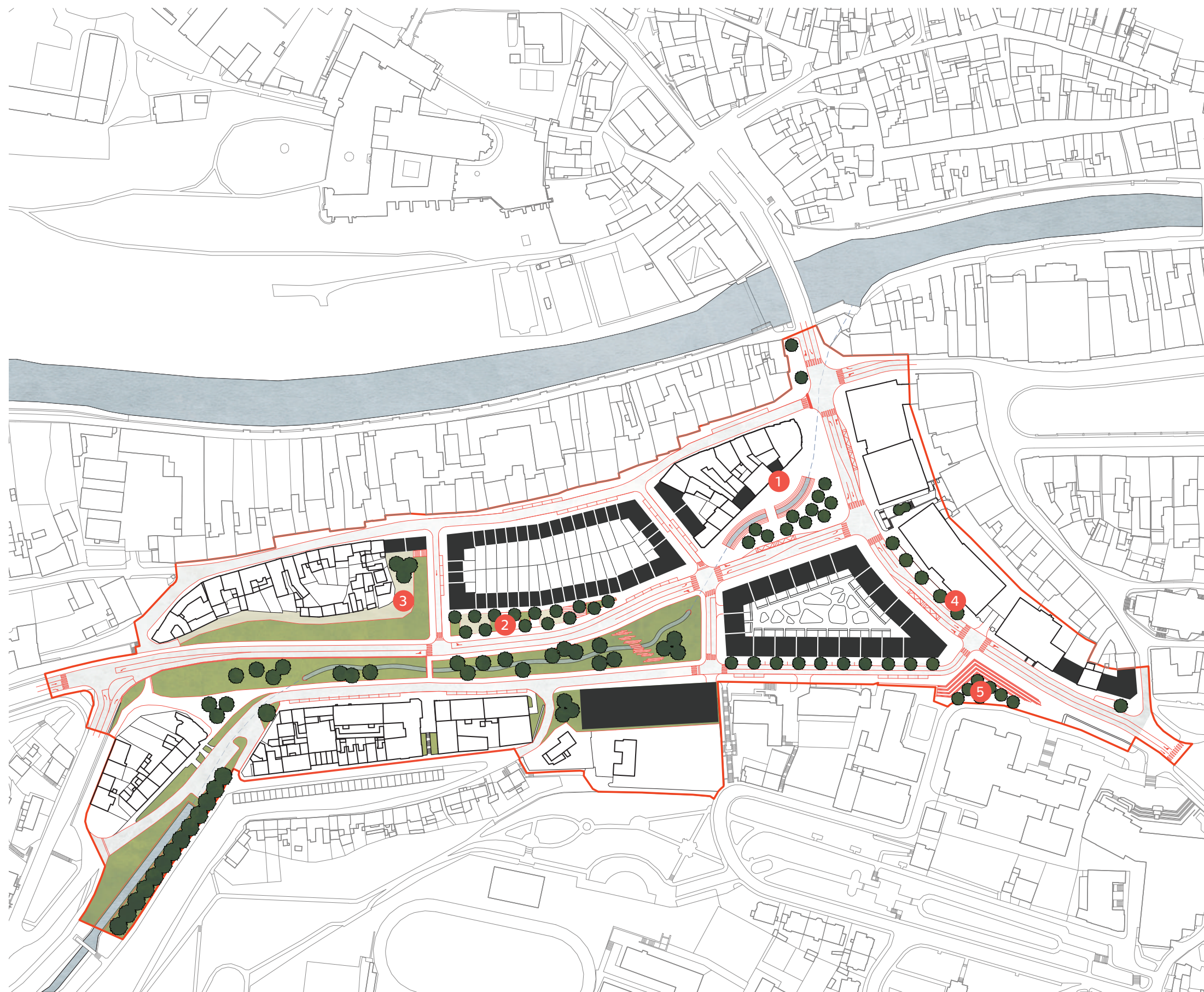
## VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ

Jedním z hlavních prostorů nově navržené struktury je náměstí (1), jehož pozice navazuje na historickou polohu na křížení dvou důležitých cest a není pouze místopisným názvem. Dobrou dostupnost místa zajišťují zastávky MHD v těsné blízkosti. Díky potoku, který náměstím protéká je prostor členěn na dvě části, severní při frontě domů s aktivním parterem a jižní s rastrem stromů, který navazuje na pobytovou funkci zpevněného břehu potoka. Obě tyto části potok propojuje a vytváří tak příjemné živé místo vybízející k pochůzkám i odpočinku.

Při bloku řadových rodinných domů navrhuji lineární park (2), který pomáhá vytvořit klidnější místo před vstupy do jednotlivých domů a pocitově je oddělit od blízké silnice. Zároveň zde však vzniká místo pro setkávání, dětskou hru či chvilkovou rekreaci. Park dále podél silnice navazuje na terénní zlom přírodní skalky na jejímž vrcholu s drobnější zástavbou vzniká místo s intimnějším pláckem (3) a s pohledem na město z jiné úrovně.

Ulice (4) vedoucí kolem obchodních domů při východní straně řešeného území je naproti těmto domům uzavřena druhým nově navrženým blokem s parterem určeným pro občanskou vybavenost a pomáhá tak dotvořit potenciál možné nákupní ulice v centru města.

V jihovýchodním cípu území, při kterém se nachází důležité budovy jako základní škola, kulturní dům či kino, vytvářím důstojnější předprostor odstraněním zbytkové zeleně, která se chová jako bariéra, a úzkého nástupního schodiště. Namísto toho zde navrhuji široké schody, které u školy a kulturního domu ústí na nově rozšířený předprostor s bosketem (5). Tím dojde k lepší možnosti využití předprostoru u těchto důležitých budov, přes den pro školu, večer pro kulturní dům.

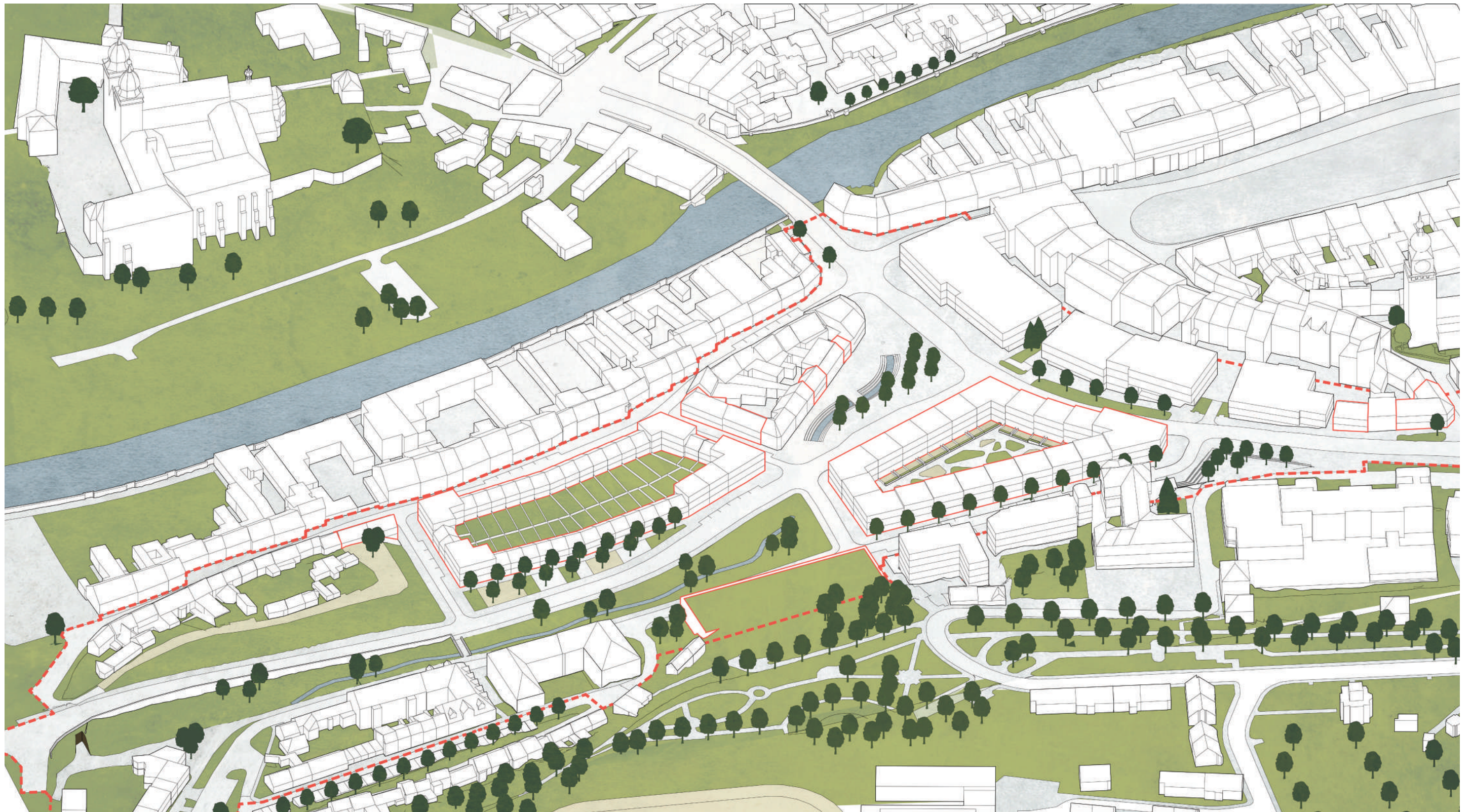


# 3

## NÁVRH

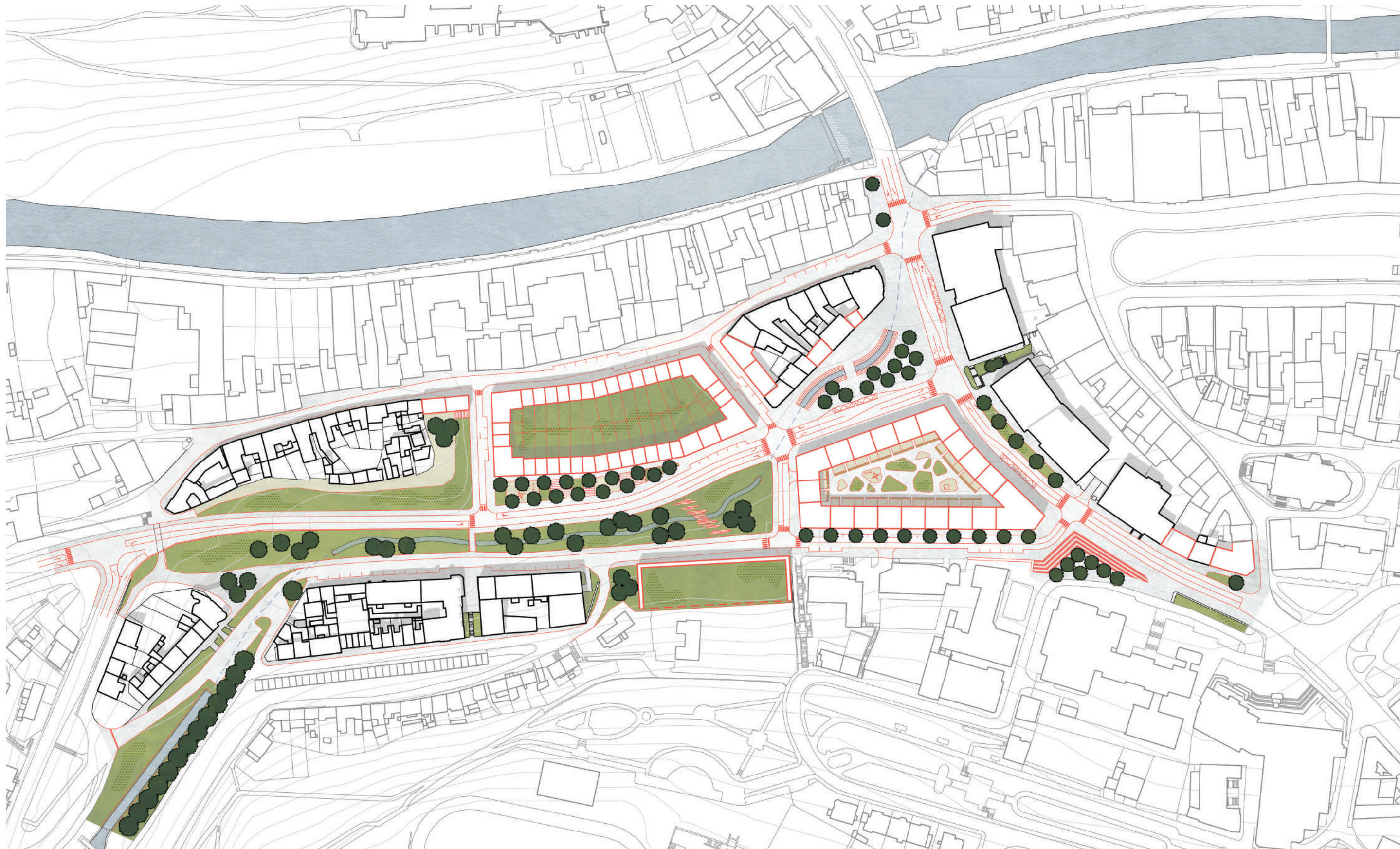


# AXONOMETRIE



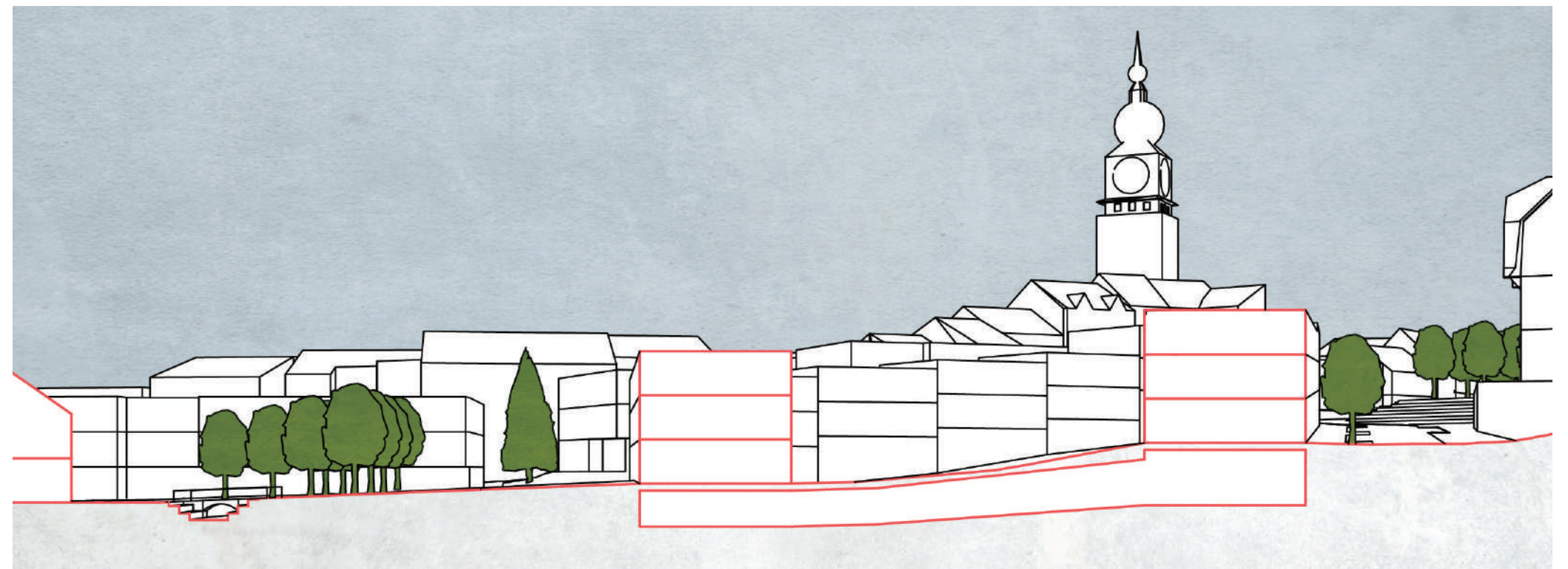
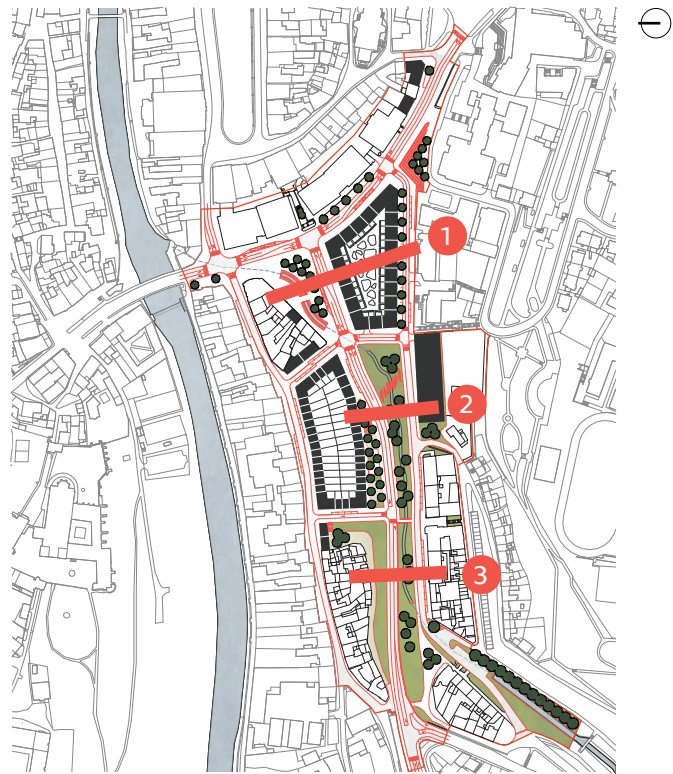


# CELKOVÁ SITUACE

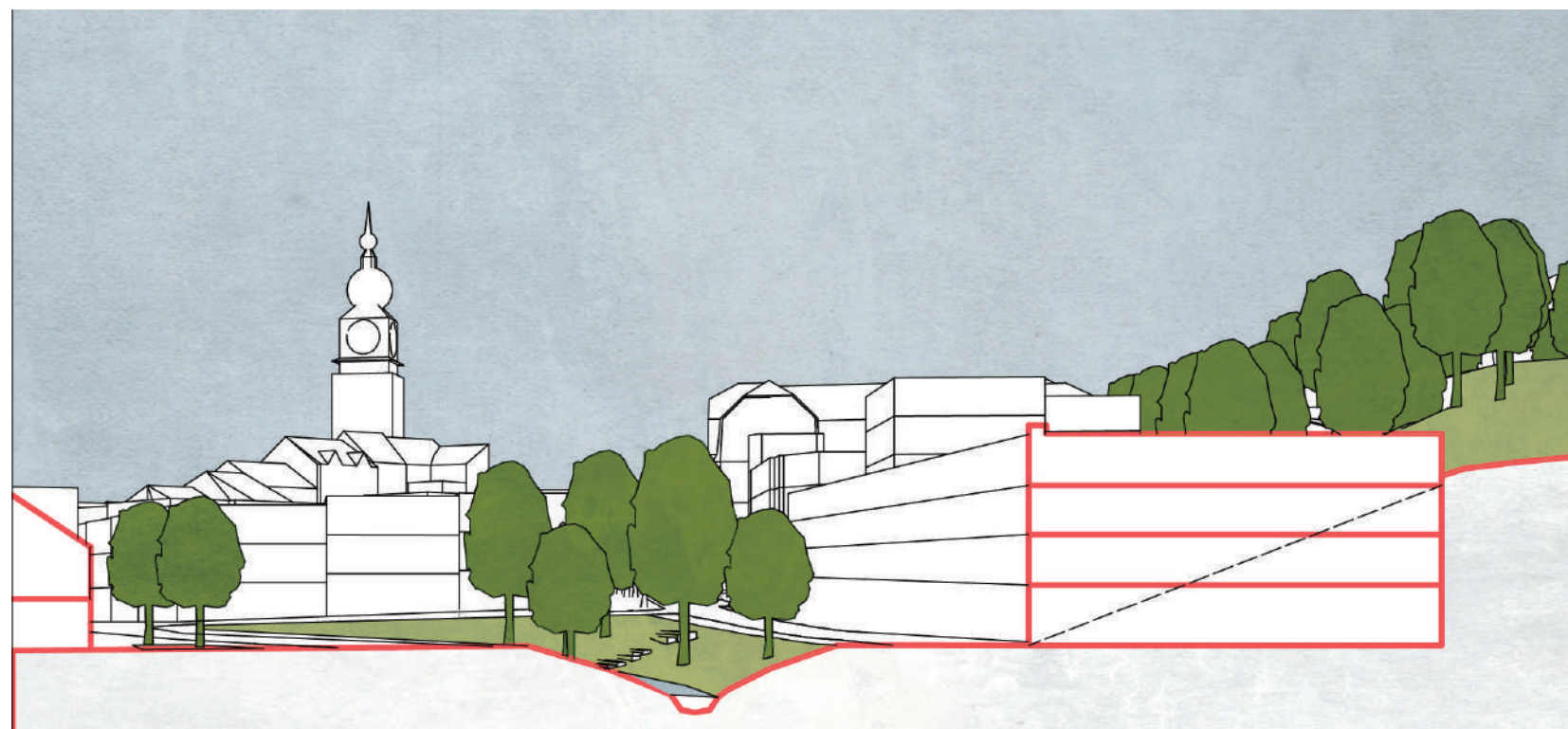




# PERSPEKTIVNÍ ŘEZY



(1) Řez náměstím s obyvatelskými schody a nově navrženým blokem s podzemními garážemi



(2) Řez lineárním parkem u rodinných řadových domů, přírodním korytem potoka a parkovacím domem.



(3) Řez stoupající silnicí a zklidněnou ulicí Na Potoce vedoucí na nižší úrovni kolem potoka.

5 20 m

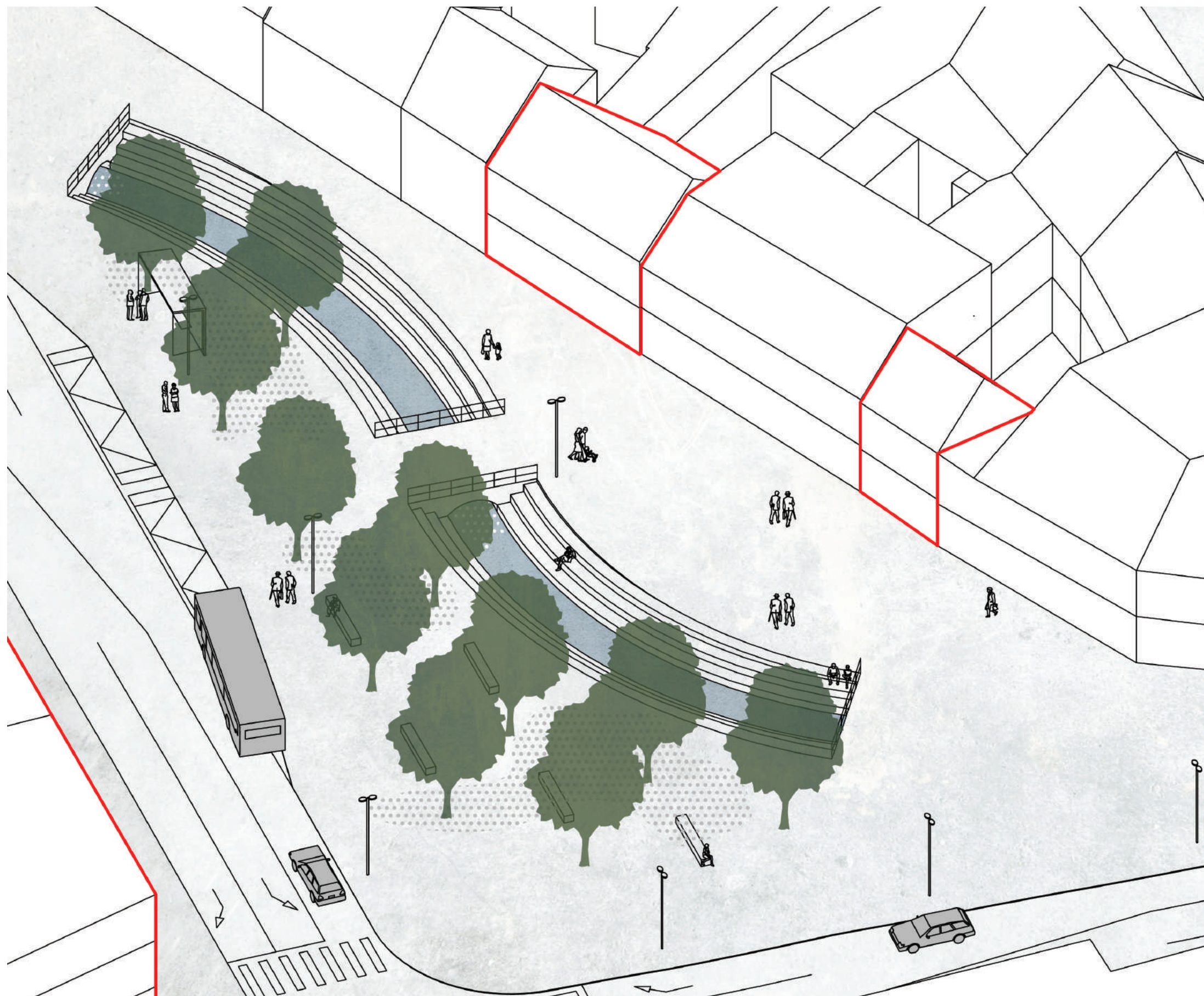
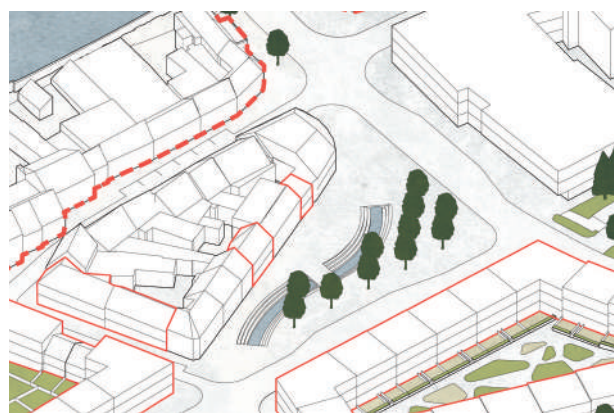


## NÁMĚSTÍ

Důležitým místem návrhu je Komenského náměstí, které se nachází na křížení hlavních cest. Původní prostor, který tento název nesl v pravém slova smyslu náměstím vůbec nebyl. Většinu jeho plochy totiž zabíralo parkoviště a čtyřproudá silnice. Navíc nebyl tento prostor jasně vymezen, což vedlo k nejasnému užívání zbylých ploch

Na to se snaží návrh reagovat jasným definováním tohoto náměstí, a tak je jeho trojúhelníkový půdorys ze všech tří stran definován zástavbou, ať už obchodním domem Máj či řadou domů původního a nově navrženého bloku.

Potok, který náměstím protéká má v tomto místě více městský charakter díky zpevněným břehům. Linie potoku utváří na náměstí dvě části s odlišným charakterem. Na jedné straně se nachází rastr stromů, který podporuje pobytový charakter prostoru a na druhé straně, kde je prostor definován původní zástavbou vzniká živější část podpořená aktivním parterem. Obě tyto části se setkávají a propojují pobytovými schody lemuující potok mezi nimi.









## LINEÁRNÍ PARK

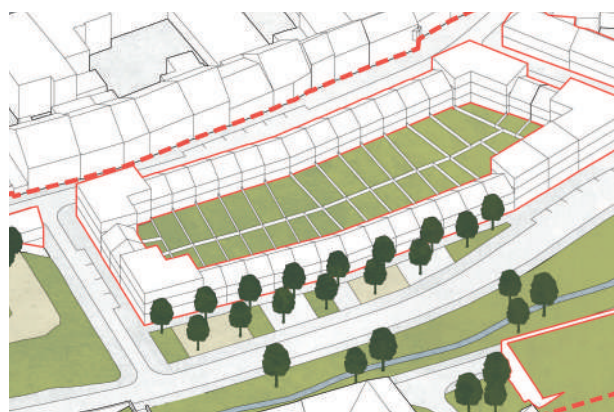
Blok s řadovými domy se mírně odklání od komunikace, která kolem něj vede. Jedním z důvodů je pocit oddělení vstupů do jednotlivých domů od silnice.

V prostoru mezi domy a silnicí tak vzniká klín lineárního parku, který svou hmotou částečně navazuje na přírodní skalní porost na svahu kolem silnice dále.

V parku se střídají různé plochy a povrchy tak, aby nabízel možnost různého využití. Zelené plochy s bylinným patrem pomáhají vizuálně oddělit chodník kolem domů od silnice a také umožňují lepší zpracování dešťové vody.

Dlažba s většími mezerami prorůstající trávou zase umožňuje pohodlnou příčnou prostupnost při zachování pocitu zelené plochy.

Měkké mlatové povrchy s lavičkami vytvářejí příjemné prostředí pro delší trávení času. V nejširším místě parku vzniká dětské hřiště, které je jako jediná plocha kvůli bezpečnosti ze strany silnice oddělena plotem.









## POTOK

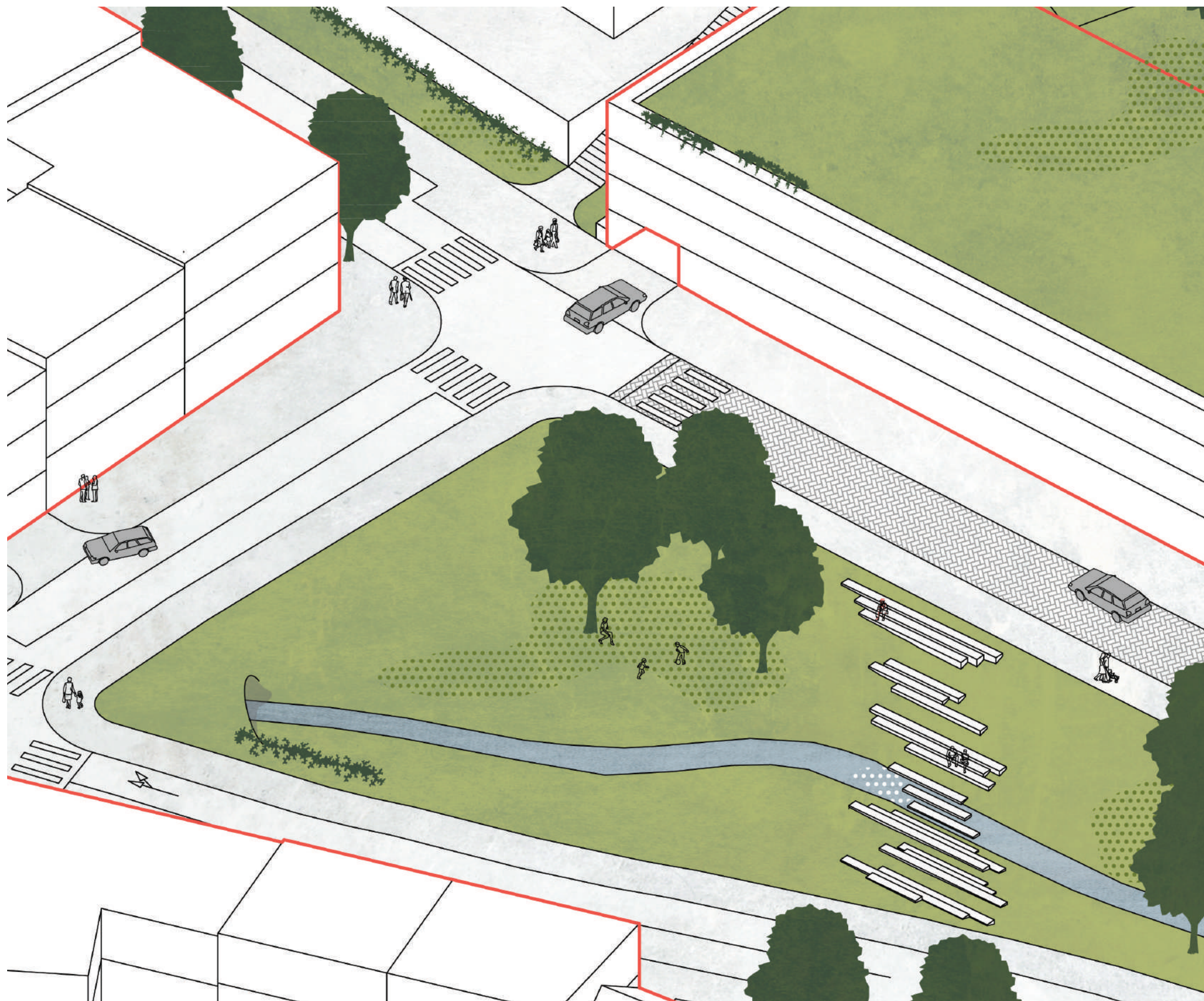
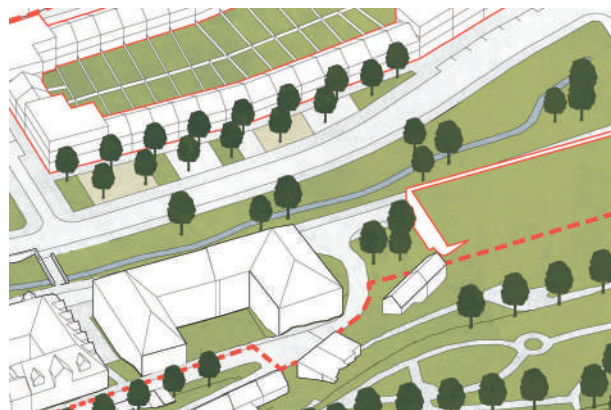
Potok má v rámci území více podob podle toho kudy protéká. Při Libušeně údolí si zachovává svůj přírodní charakter a postupně se stává více městským, jak teče směrem do centra a na náměstí má pak břehy zpevněné a je plně městský.

Mezi přírodní podobou a městskou se nachází ještě jeho podoba městské louky v nejširší části zeleného pásu kolem něj. Je to dobře dostupné místo v těsné blízkosti úplného centra, ovšem nabízí atraktivní možnost posezení v přírodě blízkém prostředí u vodního toku.

Jeho pobytovou funkci doplňují jednotlivé betonové stupně volně rozmístěné ve svahu. Ty vytváří pozvolné schody, které umožňují jak pohodlné posezení u potoka, tak možnost v tomto místě potok přejít.

V parteru parkovacího domu, který se zařezává poblíž do svahu je možno umístit obchodní funkci, čímž by mohlo dojít k oživení tohoto místa. Extenzivní zelená střecha domu umožňuje jednak lepší hospodaření s dešťovou vodou, ale také pomáhá domu lépe zapadnout do okolí při pohledu z parku nad svahem.

Nově vzniklá ulice kolem parkovacího domu je chápána jako zklidněná zóna s dlážděnou vozovkou bez změny výškové úrovně, čímž pomáhá podpořit charakter promenády této ulice kolem potoka.









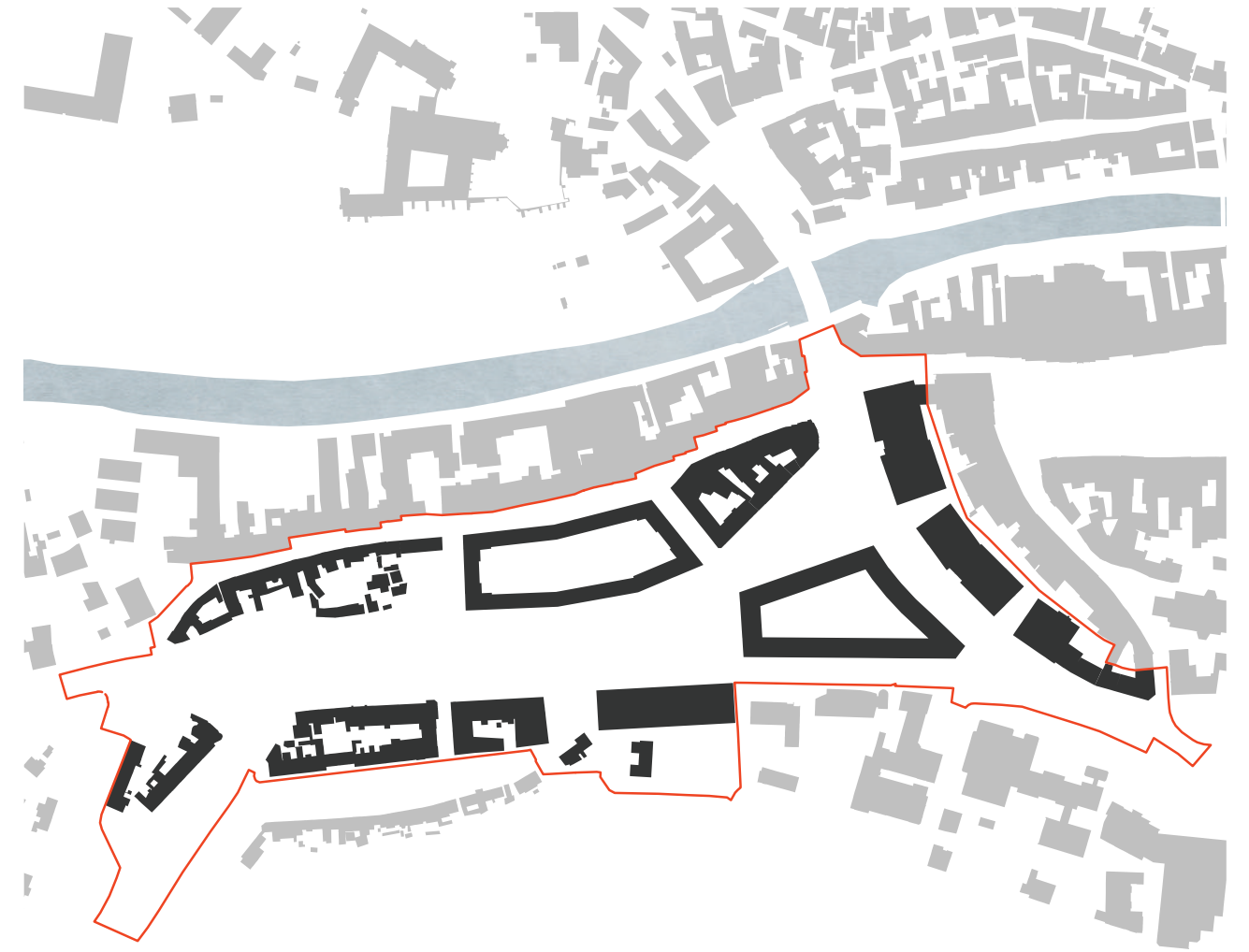






19,81%

Původní zastavěná plocha v území...



29,36%

... zastavěná plocha území návrhu.





**70,77%**

Podíl veřejných prostranství v současnosti...



**56,50%**

... veřejná prostranství navrhované struktury.



# 4

## ZÁVĚR



## ZÁVĚREČNÉ SLOVO

Zpracování diplomové práce na toto téma pro mne bylo zajímavou zkušeností, jak se na své rodné město podívat úplně jiným pohledem. Člověk najednou vnímá věci, kolem kterých dříve dennodenně chodil úplně jinak a začne si všímat souvislostí, kterých si předtím nikdy ani nevšiml.

Na začátku práce jsem si stanovil jako cíl transformaci území autobusového nádraží, nicméně s postupujícím časem jsem dospěl k závěru, že pokud má území plně využít svého potenciálu, tak se nedá vyčlenit pouze jedna jeho část a je potřeba se zabývat celým územím Stařečky v centru města a jejího okolí jako jedním celkem.

Ačkoliv se návrh může zdát možná trochu razantní, mým cílem bylo upozornit na jednotlivé problémy, ukázat potenciál území a nabídnout jedno z možných řešení. Výsledek práce je urbanistický návrh zabývající se využitím území a charakterem jednotlivých veřejných prostor. Je zřejmé, že dalším měřítkem, které utváří charakter těchto prostorů by bylo řešení jednotlivých domů a také detailnější zpracování veřejných prostranství, nicméně věřím, že návrh svůj cíl, ukázat možnou odpověď na řešení území, splnil.



## ZDROJE

---

### literatura

- JOURA, Jiří. Procházky starou Třebíčí. Třebíč: Amaprint-Kerndl, 2004. ISBN 80-239-3994-7
- JOURA, Jiří. Procházky starou Třebíčí podruhé. Třebíč: Amaprint-Kerndl, 2006. ISBN 80-239-7412-2
- JOURA, Jiří. Procházky starou Třebíčí potřetí. Třebíč: Amaprint-Kerndl, 2008. ISBN 978-80-254-4243-2
- JOURA, Jiří. Procházky starou Třebíčí počtvrté. Třebíč: Amaprint-Kerndl, 2010. ISBN 978-80-904496-5-7
- JOURA, Jiří. Procházky starou Třebíčí popáté. Třebíč: Amaprint-Kerndl, 2012. ISBN 978-80-87710-16-6
- MELKOVÁ, Pavla. Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy [online]. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014. ISBN 978-80-87931-09-7
- JEHLÍK, Jan. Rukověť urbanismu: Architektura poznávání a navrhování prostředí. Praha: Ausdruck Books, 2016. ISBN 978-80-260-9558-3
- HNILIČKA, Pavel. Sídlní kaše: Otázky k suburbánní výstavbě kolonií rodinných domů. Brno: Host, 2012. ISBN 978-80-7294-592-4
- KOHOUT, Michal, TICHÝ, David a TITTL, Filip. Hromadné bydlení: Systematika prostorových typů. Praha: ČVUT Praha, 2015. ISBN 978-80-01-05848-0

### internetové zdroje

- Třebíč: Oficiální stránky města [online]. Dostupné z: <https://www.trebic.cz/>
- Turistický portál města Třebíče [online]. Dostupné z: <https://www.visittrebic.eu/>
- Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. Dostupné z: <https://www.rsd.cz/wps/portal>
- ČSÚ: Český statistický úřad [online]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>
- Třebíč - Obchvat Třebíče [online]. Dostupné z: <http://obchvat.trebic.cz/>
- Městská hromadná doprava Třebíč [online]. Dostupné z: <http://www.doprava-trebic.cz/>

### mapové podklady

- Mapy.cz [online]. Dostupné z: <https://mapy.cz>
- Mapy Google [online]. Dostupné z: <https://www.google.com/maps/>
- ČÚZK - Archivní mapy [online]. Dostupné z: <http://archivnimapy.cuzk.cz>
- ČÚZK: Státní správa zeměměřictví a katastru [online]. Dostupné z: <http://www.cuzk.cz/>
- Analýzy výškopisu [online]. Dostupné z: <http://ags.cuzk.cz>
- Městský úřad Třebíč: Mapové aplikace [online]. Dostupné z: <http://gis.trebic.cz/portal/>



