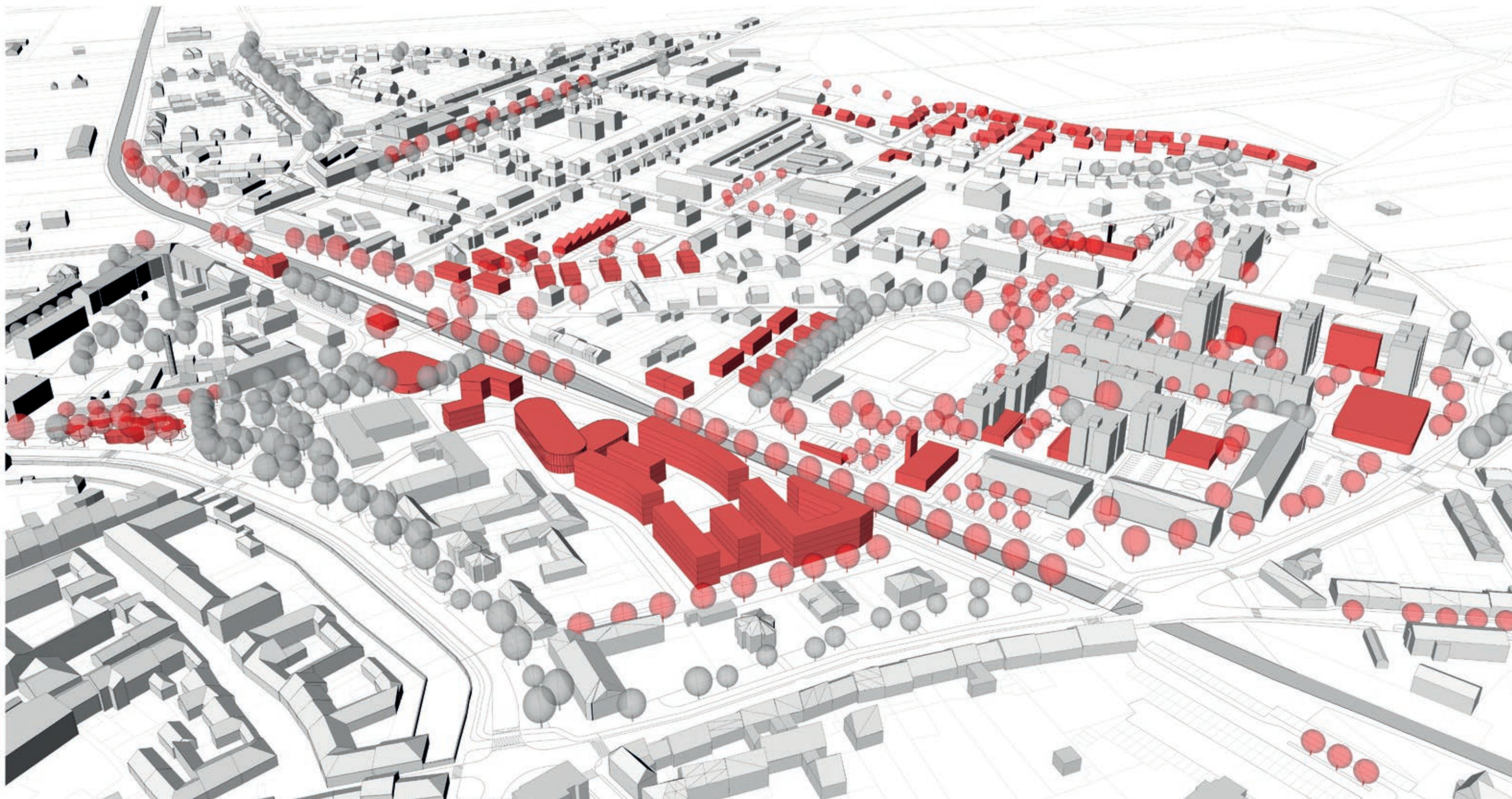


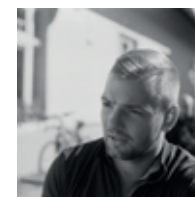
VODŇANY - vize jižní části města

DIPLOMOVÁ PRÁCE



Autor diplomové práce: Bc. Ondřej Madar

Vedoucí práce: doc. Ing. Arch. Ivan Kaplan
Katedra urbanismu a územního plánování
Fakulta stavební ČVUT v Praze



Anotace:

Diplomová práce se zabývá jižní částí města Vodňany, která za posledních 100 let expandovala od původního historického jádra města do krajiny výrazně rychlejším tempem, než severní část města. Tento rozvoj, vč. výstavby panelových sídlišť, s sebou přinesl různá chybná rozhodnutí ohledně využití území a jeho struktury. Tato práce se snaží vzniklé chyby narovnat a s přihlédnutím k realitám malého města kultivovat především veřejný prostor města tak, aby se celá tato část města stala atraktivní lokalitou pro bydlení a život svých obyvatel.

V této práci provádím v městské struktuře více, či méně výrazné změny, které mají za cíl řešit problémy současného města ve vší komplexnosti jeho fungování. Zároveň navrhuji jednu zcela novou lokalitu pro bydlení. Proto tedy rozvoj i transformace.

Druhá část práce se zaměřuje na užší část území, která by měla podle prvotní strategie prodělat největší změny a řeší ji do detailu parteru. Jedná se o území ohraničené železniční tratí, autobusovým nádražím, kulturním domem a hradbami historického jádra. Ve své práci toto území nazývám jako hrdlo města, jelikož se jedná o nejvýznamnější komunikační uzel města, kudy projde, nebo projede každý den značná část obyvatel a návštěvníků Vodňan.

Klíčová slova:

urbanismus - veřejný prostor - Vodňany - železnice - strategie

Anotation:

My diploma thesis is dealing with south part of small town Vodňany. This part of town in last 100 years expand much more from border of historical center to the country opposite from the north part. This development including build new prefabricated building estates caused much of mistakes in planning to use this space and urban structure. My diploma thesis would correct this mistakes with understanding to financials and society problems, which leaders of small town have to account. Main idea of my work is making attractive town part with good quality public spaces.

In my thesis I make small and bigger changes in urban structure to solve problems of together town in their maximal complexity. Simultaneously I plan new building estate of family houses. Cause my thesis is transformation and development.

Second part of this projekt is focus on space, which is in first part most different from together and it is very important to good functioning of all town structure. This part is making to level of urban design. Space to do is between railway, bus station, house of culture and oldtown fortification. I call this location like neck of town, because it is most important transport and social junction in Vodňany. Every day, most people from town and visitors too going across this place.

Keywords:

urbanism - public space - Vodňany - railway – strategy

Základní údaje:

Jméno a příjmení:	Ondřej Madar
Email:	ondulajn@gmail.com
Telefon:	777136505
Škola:	České vysoké učení technické v Praze, Fakulta stavební
Studijní program:	Architektura a Stavitelství
Studijní obor:	Architektura a Stavitelství
Zaměření:	Architektura a Urbanismus
Akademický rok:	2019/2020
Vedoucí práce:	Doc. Ing. Arch: Ivan Kaplan
Zadávací katedra:	Katedra Urbanismu a Územního plánování (k127)
Název práce:	Vodňany - studie rozvoje centra města

Čestné prohlášení:

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Vodňany - jižní část, strategie rozvoje a transformace území“ zpracoval samostatně po konzultacích s vedoucím práce, dalšími konzultanty a zástupci města. Ve své práci jsem dále použil odborné zdroje a literaturu, které vyjmenovávám na straně 5.

V Praze dne:

Podpis:

Obsah:

Anotace, čestné prohlášení	03
Obsah	04
Poděkování, seznam použité literatury	05
Zadání diplomové práce	06
Úvod	07

Předdiplomní projekt

ANALYTICKÁ ČÁST	09
Situace širších vztahů - region	10
Situace širších vztahů - město	11
Dokumentace současného stavu	12
Urbanitický vývoj sídla	14
Analýza města	16
Výstupy z dotazníku veřejnosti	17
Rozmístěné občanské vybavenosti	18
Platný územní plán sídla	19
Ohraničení řešeného území	20
Dělení zástavby na charakteristické bloky	21
Problémový výkres	22
Vyhodnocení hlavního těžiště práce	23
STRATEGICKÁ ČÁST	25
Určení cílů strategie	26
Soulad se Strategickým plánem rozvoje města	27
NÁVRHOVÁ ČÁST	29
Dopravní systém	30
Nově vytvořené komunikace	31
Provázanost veřejných prostranství	32
Navrhované funkce veřejných prostranství	33
Systém dopravy v klidu	34
Systém propojení zeleně	35
Koncept propojení obou částí tratě	36
Vizualizace ideje okolí tratě	37
Strategie výběru nových rozvojových lokalit	38

Místa potenciálních bytových rezerv	39
Nově vytvořené aktivní cíle	40
Výkres změn navrhovaného ÚP	41
Výsledná situace	42
Výkres funkčního členění	43

Diplomní projekt

URBANISTICKÁ ČÁST	45
Průvodní zpráva - urbanistická část	46
Problémový výkres	48
Koncept území	49
Architektonická situace	50
Koordinační situace	51
Řezy územím	52
Lokace vybraných detailů	53
Katalog použitých povrchů	54
Katalog použitého osvětlení	56
Katalog použitého mobiliáře	57
Předprostor knihovny - architektonická situace	58
Předprostor knihovny - skladba prvků	59
Fotodokumentace současného stavu	60
Vizualizace návrhu	61
Předprostor kina - architektonická situace	62
Předprostor kina - skladba prvků	63
Fotodokumentace současného stavu	64
Vizualizace návrhu	65
Kampanova - architektonická situace	66
Kampanova - skladba prvků	67
Fotodokumentace současného stavu	68
Vizualizace návrhu	69
Vizuální srovnání přechodu u centra	70
Další vizualizace	71
KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY	72
Průvodní zpráva - dopravní infrastruktura	73
Výkres dopravní infrastruktury	74

Výkres dopravy v klidu	75
KONCEPCE ZELENĚ	76
Průvodní zpráva	77
Výkres zeleně	78
Katalog prvků zeleně	79
KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY	80
Průvodní zpráva - technická infrastruktura	81
Základní bilance území	82
Koordinační situace technické infrastruktury	83
ARCHITEKTONICKÁ ČÁST	85
Průvodní zpráva	86
Nová městská knihovna - půdorys 1.PP	88
Nová městská knihovna - půdorys 1.NP	89
Nová městská knihovna - řezy objektem	90
Nová městská knihovna - pohledy	91
Rekonstruovaný KD - půdorys 1.NP	92
Rekonstruovaný KD - řezy objektem	93
Rekonstruovaný KD - pohledy	94
Kulturní sál - půdorys 1.PP	96
Kulturní sál - půdorys 1.NP	97
Kulturní sál - půdorys 2.NP	98
Kulturní sál - řezy objektem	99
Kulturní sál - pohledy	100
Vlaková zastávka - půdorys a řezy	102
Vlaková zastávka - pohledy	103
Vizualizace navrhovaných objektů	104
Závěr	105

Poděkování:

Rád bych poděkoval vedoucímu své diplomové práce, panu docentu Kaplanovi, za jeho vstřícnost, zájem o moji práci a odborné vedení v průběhu celého roku. Usměřňoval mne a pomáhal mi najít ta správná řešení ve všech měřítcích práce od vize až k řešení parteru. Jsem za to rád a jsem přesvědčen, že zkušenosti, které mi pan docent předal se mi budou v profesním životě ještě mockrát hodit.

Dále bych chtěl poděkovat konzultantům, kteří mi poskytly cenné rady ohledně profesí, kterým zdaleka nerozumím tolik, kolik to výsledek vyžaduje. Díky nim je má práce z odborného hlediska přesnější, hlubší a komplexnější. Jmenovitě tedy děkuji panu Ing. Václavu Jetelovi, Ph.D. za technickou infrastrukturu, panu Janu Hendrychovi, ASLA za cenné rady v oblasti zeleně a Ing. Václavu Pivoňkovi za pomoc při řešení dopravních záležitostí.

Nakonec, avšak ne na místě posledním, musím poděkovat své rodině. Díky nim jsem došel až sem, dali mi tu nejlepší výchovu, jakou jsem si mohl přát a oni především byli důvodem, že jsem měl možnost a motivaci jít za svým snem, stát se architektem. Poděkování nepatří jen rodině nejbližší, ale i babičkám a dědovi, kteří mým rodičům tolik pomáhali a stále pomáhají. Vážím si všeho, co jste pro mne udělali.

Použité zdroje:

Vyhlášky

Vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a o způsobu evidence územně plánovací činnosti

Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území.

Vyhláška č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby

Normy

ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací

ČSN 73 6005 - Prostorové uspořádání vedení technického vybavení

ČSN 73 6058 - Hromadné garáže. Základní ustanovení

Historické mapy

(2) **Mapa 1. vojenského mapování.** Oldmaps - Staré mapy [online]. Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2017 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=1vm&map_region=ce&map_list=c232

(3) **Mapa 2. vojenského mapování.** Oldmaps - Staré mapy [online]. Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2017 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=2vm&map_region=ce&map_list=O_15_I

(4) **Mapa 3. vojenského mapování.** Oldmaps - Staré mapy [online]. Laboratoř geoinformatiky Fakulta životního prostředí Univerzity J.E.Purkyně, 2017 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: http://oldmaps.geolab.cz/map_viewer.pl?lang=cs&map_root=3vm&map_region=25&map_list=4352_2

(5) **Císařské povinné otisky map stabilního katastru Čech 1:2880 (1824-1843) [8719-1].** Archivní mapy - ČUZK [online]. Zeměměřický úřad Pod sídlištěm 9/1800 182 11 Praha 8: Zeměměřický úřad, 2019 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/coc/coc_data/8719-1/8719-1-004_index.html

(6) **Topografické mapy v systému S-1952 (1951-1971).** Archivní mapy - ČUZK [online]. Zeměměřický úřad Pod sídlištěm 9/1800 182 11 Praha 8: Zeměměřický úřad, 2019 [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: https://archivnimapy.cuzk.cz/uazk/topos52/topos52_data/025k/M_33_101_C_b_index.html

Ostatní zdroje

(1) **Historie Vodňan.** *Městské muzeum a galerie Vodňany* [online]. Náměstí svobody 18, Vodňany, [cit. 2020-05-19]. Dostupné z: <https://www.muzeumvodnany.cz/muzeum-galerie/oddeleni/badatelna/historie-vodnan/historie-vodnan>

(7) **František Linder - Náhled od Písecké brány, kolorovaná kresba.** *Městské muzeum a galerie Vodňany* [fotografie]. Náměstí svobody 18, Vodňany. Archiv MmGV. <https://www.muzeumvodnany.cz> [cit. 2020-02-05].

(8) **Architektonický atelier Štěpán. Úplné znění ÚPnSÚ Vodňany - Hlavní výkres [1:5000].** Březen 2018. Městský úřad Vodňany, nám. Svobody 18, 389 01 Vodňany, 2018.

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: MADAR Jméno: ONDŘEJ Osobní číslo: _____
 Zadávající katedra: Katedra urbanismu a územního plánování Fakulty stavební CVUT Praha
 Studijní program: architektura a stavitelství
 Studijní obor: architektura a stavitelství

II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

Název diplomové práce: VODŇANY - Studie rozvoje centra města
 Název diplomové práce anglicky: VODŇANY - Study of development town centre
 Pokyny pro vypracování:
 Soubor staveb a veřejných prostranství v prostoru Zeyerových sadů a k železniční trati.
 Koncept vzhledu, využití a provozu nových i stávajících budov nebytového charakteru. řešení prostupnosti území, ..
 Dořešení nových veřejných prostorů v trase cetrum města, sady, žel.stanice, jižná sektor města. Volba vybraného detailu parteru veřejného prostranství

Seznam doporučené literatury:
 Jan Gehl - Nové městské prostory

Jméno vedoucího diplomové práce: Doc.ing.arch. Ivan Kaplan

Datum zadání diplomové práce: 17.2.2020 Termín odevzdání diplomové práce: 17.5.2020 KOS
Údaj uveďte v souladu s datem v časovém plánu příslušného ak. roku

Podpis vedoucího práce: _____ Podpis vedoucího katedry: _____

III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.

17.2.2020 Datum převzetí zadání
 _____ Podpis studenta(ky)

SPECIFIKACE ZADÁNÍ

Jméno diplomanta: Ondřej Madar

Název diplomové práce: VODŇANY - Studie rozvoje centra města

Základní část: Studie rozvoje centra města podíl: _____ %

Formulace úkolů: _____

Podpis vedoucího DP: _____ Datum: _____

Případné další části diplomové práce (části a jejich podíl určí vedoucí DP):

2. Část: Koncepce technické infrastruktury podíl: _____ %

Konzultant (jméno, katedra): Ing. Václav Jetel, Ph.D.

Formulace úkolů: • KORDINACI SITVACE
• PRŮVODNÍ TECH. ZPRÁVA S BILANCOVÝM
USPOČTY

Podpis konzultanta: _____ Datum: 5.5.20

3. Část: Koncepce zeleně podíl: _____ %

Konzultant (jméno, katedra): Jan Hendrych, ASLA

Formulace úkolů: Optimalizace zeleně

Podpis konzultanta: _____ Datum: 5.5.20

4. Část: Koncepce dopravní infrastruktury podíl: _____ %

Konzultant (jméno, katedra): Ing. Václav Pivoňka

Formulace úkolů: 1. KONCEPCE ZAJIŠTĚNÍ DOPRAVNÍ DOSTUPNOSTI OBSLUHY OBJEKTU
2. BILANCOVÝ PRŮVODNÍ PROPOČET NÁROKŮ OBJEKTU NA ZARÍZENÍ PRO DOPRAVU V KLIDU
3. NÁVRH POKRYTÍ NÁROKŮ OBJEKTU NA ZARÍZENÍ PRO DOPRAVU V KLIDU

Podpis konzultanta: _____ Datum: 19.5.20

Poznámka:
 Zadání včetně vyplněných specifikací je nedílnou součástí diplomové práce a musí být přiloženo k odevzdané práci. (Vyplněné specifikace není nutné odevzdat na studijní oddělení spolu s 1. stranou zadání již ve 2. týdnu semestru)

Téma práce

Tématem práce je transformace a rozvoj části města. Jedná se o Vodňany, maloměsto na jihu Čech s přibližným počtem obyvatel okolo 7 tisíc. Vodňany leží ve strategické poloze mezi třemi okresními a jedním krajským městem. České Budějovice, Písek, Strakonice a Prachatice leží v okruhu 30 km a to značně určuje charakter a potenciály města. Vodňany mají bohatou historii, které vděčí za cenné historické jádro a pás zeleně okolo původních hradeb města, podobně jako je tomu třeba v Českých Budějovicích. Během dvacátého století se ale město významně rozrostlo, a to hned v několika etapách včetně dvou panelových sídlišť. Ještě před tím se do rozvoje území propsala železnice. Poměrně rychlý a nekoordinovaný růst města směrem na jih do krajiny vygeneroval spoustu zmatečných a nekoncepčních rozhodnutí. Zároveň se město dodnes potýká s industriálním charakterem okolí železniční tratě.

Cílem mé práce, je proto transformace již existující struktury a následně i návrh rozvoje v místech, kde město má vyřešené vlastnické vztahy a může tedy nabídnout v nejbližší době možnost zástavby. Záměrem bylo vytvořit dokument, který by usnadnil vedení města v průběhu příštích let rozhodování o možných příležitostech. Jsem přesvědčen, že pouze strategické plánování, tvorba dlouhodobého konceptu a koordinace záměrů může vést v budoucnosti k uspokojujivému výsledku.

V projektu provádím menší úpravy po celém území jižní části města, ale i velké transformace, které by bylo možné realizovat pouze z předpokladu souhlasu s prodejem pozemku ze strany současného vlastníka. Tato část se dotýká především oblasti v okolí železniční tratě, kde jsou zásahy poměrně razantní a mění celý charakter prostoru. Proto také druhá část práce je věnována právě jednomu úseku okolí tratě, kde osobně vnímám největší potenciál na změnu.

Členění práce

První část: Vize jižní části města

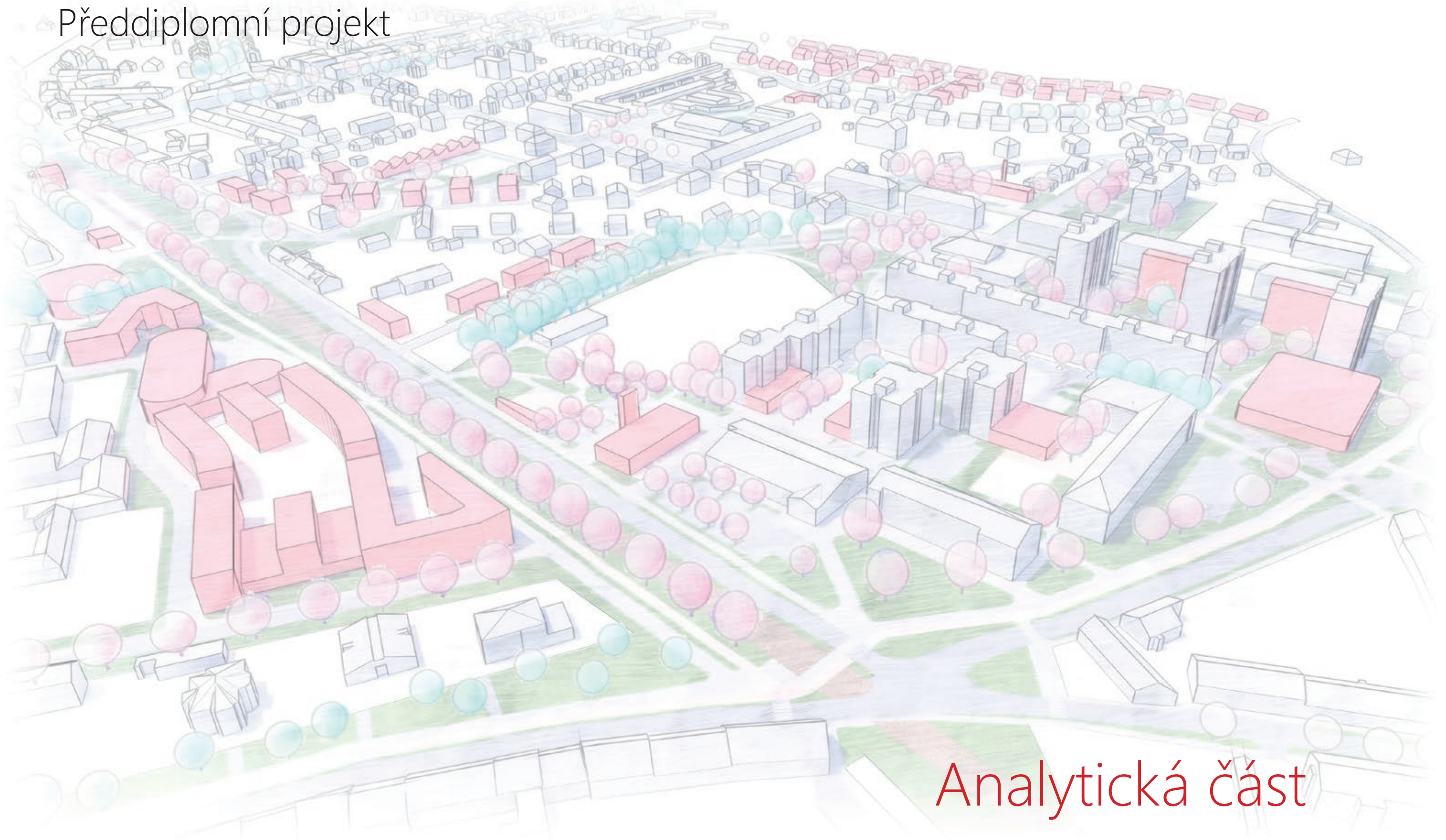
Vizionářská a strategická část dokumentu se věnuje celé jižní části města, tedy území jižně od silnice II/141 a řeší co nejkompaktněji především dostavby, a přeměny jednotlivých lokalit, ale i drobné úpravy typu zklidnění komunikace, zbudování nového přechodu, nebo vytvoření úplně nové komunikace. Tato část je členěna na analýzu, strategickou část a návrhovou část.

Druhá část: Studie rozvoje centra města

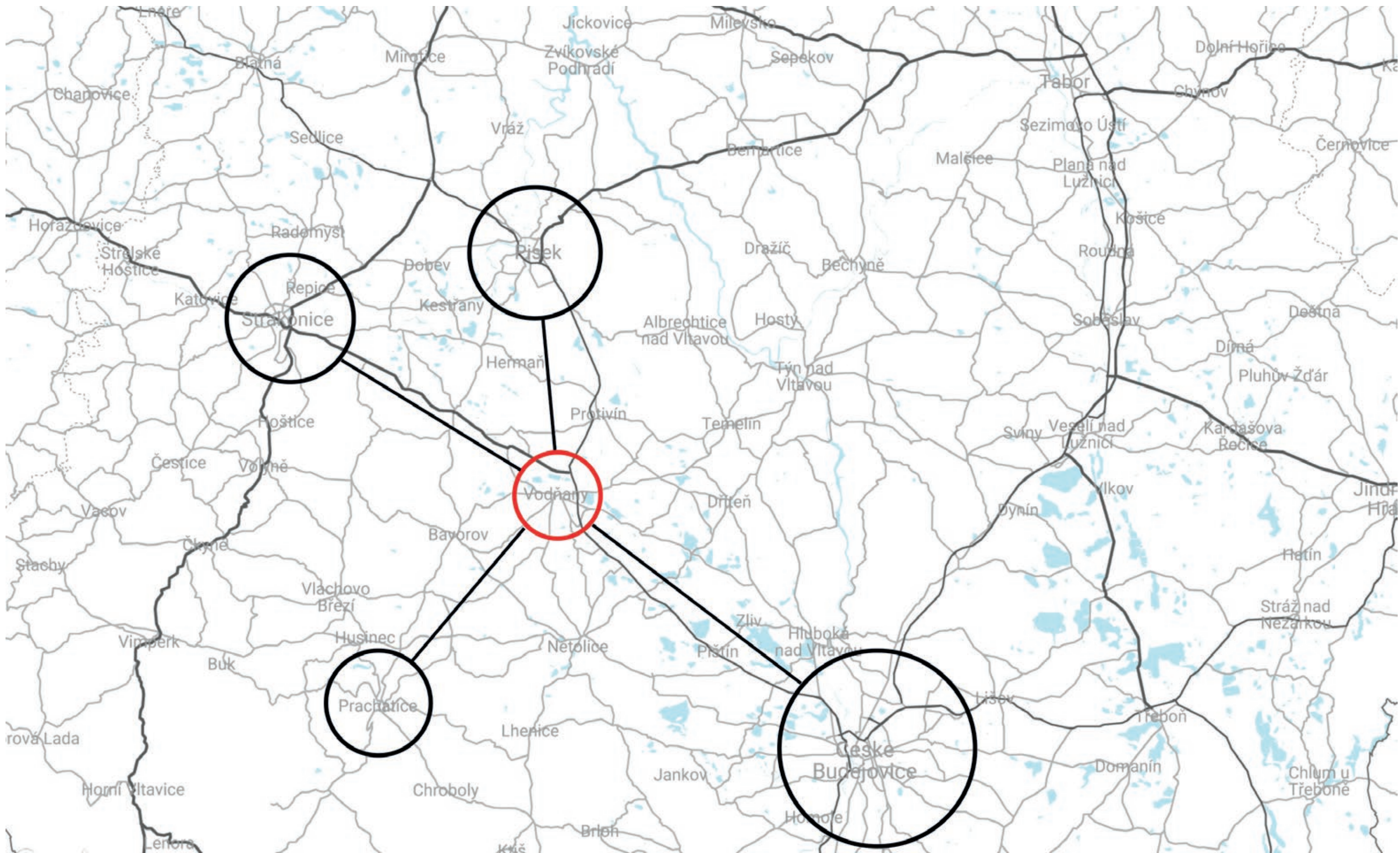
V druhé části dokumentu detailně řeším transformaci území mezi železniční tratí, autobusovým nádražím, kulturním domem a hradbami historického jádra. Tuto lokalitu nazývám hrdlem města, jelikož tudy každý den prochází i projíždí největší množství místních i návštěvníků. Pro přijíždějící návštěvníky je tento prostor vstupní branou do města a tedy i prvním dojmem z Vodňan. Místní obyvatelé vnímají tento prostor jako přirozené kulturní a pobytové centrum, ať již tudy pouze denně prochází nebo zde aktivně tráví svůj čas, zejména pro blízkost kulturního domu a veřejného parku, který jej obepíná.

VODŇANY - vize jižního sektoru města

Předdiplomní projekt



Analytická část



Širší vztahy v rámci bezprostředního okolí města

Rybníkářská soustava

Na sever od města se rozkládá unikátní rybníkářská soustava společně s říčkou Blanicí. Většina tohoto území není přípustná pro výstavbu z důvodu záplavových zón. To předurčuje severní část města pro rekreační účely. V současné době se pracuje na projektu Lesoparku v Zátíši, v území je hned několik cyklostezek a naučných tras.

Obchvat

Východně od města vede nejvýraznější liniová stavba regionu, silnice 1. třídy z Českých Budějovic do Písku. Za vrchem „Kolořádkem“ se potom tato komunikace rozděluje a jedna větev odbočuje směrem na Strakonice. Obchvat město výrazně oddaluje od obcí na východě i severu a je těžké ho překonat. V současné době jsou v tomto smyslu možnosti pěší a cyklo dopravy dost omezené. Pro obyvatele města se ale jedná o důležitou spojnici s městy České Budějovice, Písek a Strakonice. Zhruba 25% obyvatel pracujících v některém z těchto měst, dojíždí za prací právě po této komunikaci.

Pískovna a rybník Dřemliny

Za obchvatem se nachází ještě dvě výrazná díla. Rybník Dřemliny je největším rybníkem v okolí Vodňan a jeho výlov je oblíbenou a důležitou kulturní akcí. Nejvýraznějším zásahem do krajiny z posledních let je potom těžba štěrkopísku, umístěná v bezprostřední blízkosti města mezi obchvatem a obcí Čavyně. Do budoucna by zde po ukončení těžby měla vzniknout další vodní plocha zatopením pískovny, která se svojí plochou bude blížit rozloze rybníku Dřemliny.

Průmyslová zóna mezi obchvatem a městem

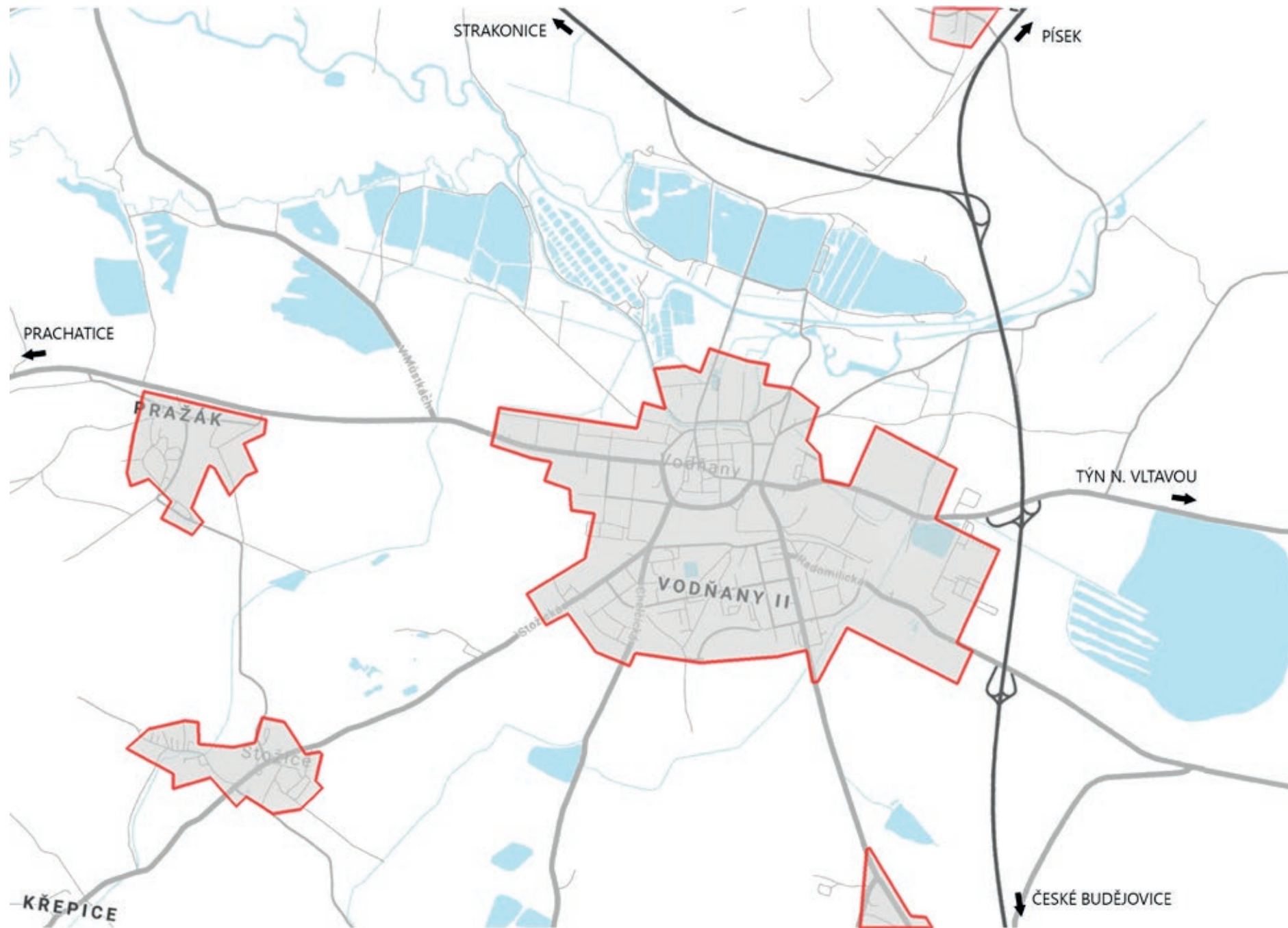
Přítomnost obchvatu a vhodnost podmínek daly vzniknout hned několika průmyslovým podnikům o značné rozloze, navazujícím bezprostředně na obchvat. Především firma Pöttinger s.r.o. je pro Vodňany důležitým partnerem a zaměstnavatelem. Další výrazný podnik je Jihočeská drůbež a.s., která je ve Vodňanech největším zaměstnavatelem, ale jedná se především o agenturní zaměstnance, kteří jsou pro město rizikem z hlediska sociálního soužití. Třetím, plošně nejvýraznějším podnikem je areál firmy Gornický s.r.o., kde se nachází především velké množství skleníků, které již neslouží svému původnímu účelu. Na mapě je zřetelné, jak velkou plochu tyto podniky zabírají. Jedná se o plochy ohraničené převážně ortogonálně. V oblasti je stále dost místa pro další potenciální podniky a myslím, že by do budoucna mohla sloužit těm podnikům, které se nacházejí v nevhodných polohách v centru města.

Krajina jižně od města

Jižní cíp města je druhou lokalitou s výrazným rekreačním potenciálem, tentokrát ale s přesahem do mnohem větší vzdálenosti vlivem absence jižního obchvatu. Silnice třetí třídy spojují Vodňany s obcemi Stožice, Chelčice, Újezd a v druhé vlně Vodňanské svobodné hory, Truskovice nebo Libějovice. Město je pro tyto vesnice přirozenou spádovou oblastí a naopak trasy a vesnická centra všech zmiňovaných obcí jsou příjemnou a dobře dostupnou možností rekreace pro obyvatele Vodňan. Vzájemný vztah těchto sídel je vskutku vzorný a stojí za to ho chránit jako hodnotu! Součástí této oblasti je i poutní kostel Lomec, který je s městem spojen významnou historickou osou, která dodnes slouží čistě turistice a cyklistice.

Krajina západně od města

Západně od Vodňan se rozkládá masiv Svobodných hor, který je považován za první malé předhůří Šumavy. Vesnice ležící v těchto polohách jsou pro pokročilé sportovce vhodné pro cyklistiku. Město je spojeno s obcí Pražák a dále právě s vesnicemi v horách cyklostezkou a navazujícími cyklotrasami. Nejvyššími vrchy tohoto mini pohoří jsou Svobodná hora a kopec Hrad. Tato pahorkatina tak tvoří hranici českobudějovické pánve.



Nerovnoměrnost rozvoje sídla

Z pohledu na město je zřejmé, jaké hybné síly v průběhu posledního století proměňovaly město. Jedná se především o železnici, která předznamenala rozmach města směrem na jih, dále hlavní silniční tahy, v jejichž okolí se soustředila výstavba, ať už jde o silnice směrem na Prácheň, starou Budějovickou cestu, nebo dvojici ulic Stožická - Chelčická. Na počátku přelomu tisíciletí rozmach města dovršila průmyslová zóna, která způsobila rozšíření zastavěného území téměř až úpatí dopravního obchvatu města. Rybníkářská soustava severně od centra neumožnila další stavební ruch a tak je zde zastavěné území výrazně užším pásem, jak je vidět z mapy. Z těchto důvodů město výrazně expandovalo spíše jižním směrem, což je na mapě zřetelné.

Průtah městem

Silnice II/141 je nejfrekventovanější komunikací ve městě a na její práci má výrazný vliv. Nechci hodnotit, jestli pozitivní nebo negativní, je to složitější otázka. Na jednu stranu protíná samotné jádro města a výrazně tak omezuje jeho pěší průchodnost, na druhou stranu je z ekonomického hlediska pro město stěžejní. Její úsek obtáčející se jižně od historického jádra bude proto důležitou součástí úprav.





Hráz nádrže Škorna

Hráz původního rybníka, později předělaného na betonové koupaliště, tvoří výrazný vstup zeleně do městského intravilánu. Koupaliště samotné právě prochází rekonstrukcí. Projekt rekonstrukce s menšími výhradami ve svojí práci respektují a napojují se na něj. Hráz samotnou navazují na nový obytný soubor navržený na místě stávající pily - na fotce za plotem vlevo.



Kotelna sídliště Škorna

Dnes již nevyužívaná kotelna pro vytápění sídliště je jen jedním ze tří objektů, kterým ve své práci doporučuji dát novou náplň. Především komín této kotelny je dominantou prostoru a dle mého názoru velmi kvalitní a pozitivní dominantou. Krom této kotelny se jedná především o kotelnu pro další obytný celek a vlakové nádraží, které pozbylo funkci, nebo



Parter sídliště Škorna

Na sídlišti Škorna žije shruba celá jedna třetina obyvatel města. Jedná se proto o významnou lokalitu, které v současnosti není věnováno příliš mnoho péče. Samotná struktura sídliště je dle mého názoru poměrně dobře navržená a stejně dobře doplněná v devadesátých letech. Vizuálně se sídliště zabalilo do polistyrenového pláště všech barev a kombinací, ale základ je dobrý a tak je podle mě parter místa, kde žije takové množství lidí skutečným a prioritním potenciálem k naplnění!



Osmipatrové dominanty města

Vodňany mají tři výškové dominanty. Věž kostela, silo v areálu ZZN a trojici těchto panelových domů. Zatímco silo působí při pohledu zvenčí spíše rušivým dojmem, panelové domy jsou od věže kostela tak daleko, navíc v kontextu zbytku sídliště, že panorama města sice ovlivňují, ale nemyslím, že příliš negativně. Přirozené siluety, která je pozůstatkem historie města nekonkurují.



Na Kamení

V posledních letech vyrostla na jižním okraji města lokalita RD, která v mých očích předznamenává možné riziko suburbanizace. Vzhledem k tomu, že tyto domy jsou už poměrně daleko od centra města (viz širší vztahy), tak jsou jejich majitelé přirozeně odkázáni na automobil i v případě, že se pohybují pouze po městě. Kvalita veřejného prostoru v této lokalitě navíc výrazně poklesla oproti jiným lokalitám z doby shruba před deseti lety.



Ulice Výstavní

Tato ulice je reprezentativním vzorkem pro většinu výstavby z doby socialismu. Obecně lze říci, že obytné soubory RD budované ve Vodňanech od 70. do 90. let jsou poměrně dobře rozplánované a dodnes vykazují možná málo postřehnutelné, ale důležité kvality.



Okolí tratě

Železnice rozdělila město natolik, že mezi obyvateli vznikl pojem Republika za tratí označující vše jižně od kolejí. Její okolí je v současnosti využíváno jen málo a to ještě nevhodně. Parkují zde kamiony, autobusy a jsou zde manipulační plochy ČD, které ale už léta nikdo nevyužívá. Frekvence vlaků je přitom jen jeden vlak za hodinu a to je osobák jedoucí směrem na Šumavu. Proto má tato trať podle mne výrazný rekreační potenciál a její nový život místo dopravy dřeva tkví ve snadné dopravě lidí na výlety do přírody.



Park Jana Pavla II.

Jeden stavební blok ve Vodňanech vznikl okolo tehdejšího pohřebiště. To už se sice zrušilo v sedmdesátých letech, nicméně jeho místo dodnes zaujímá park, který je svojí uzavřeností, blízkostí centru a příjemnou atmosférou i úpravou skutečně příjemným místem k odpočinku.



Kulturní dům a jeho okolí

Přímo v srdci mnou transformovaného území je kulturní dům. Jeho poloha a natočení jsou nešťastné, jelikož se nedrží linky obtáčeující se kolem hradeb, nicméně je to skutečnost, se kterou se musí pracovat. Dům je zahalen do parku, který tvoří zelený okruh kolem historického jádra.



Areál ZZN s objektem sila

Zemědělský areál je zasazený přímo v širším centru města a objekt sila tvoří rušivou výškovou dominantu ze všech pohledů, především z těch, kde se stotožní s věží kostela, kterou tak zastíní. Areál je poměrně rozlehlý a zabírá pozice, které by byly jinak velmi lukrativní pro bydlení i obč. vybavenost. Zároveň tvoří neprostupnou bariéru územím.



Garáže

Ve městě se nachází hned několik souborů garáží přiléhajících k panelovým sídlištím. Tyto však už dávno neplní svoji funkci a stávají se spíše skladištěm, než garáží. Problémem je, že pozemky pod jednotlivými objekty jsou ve vlastnictví soukromých osob a tak je takřka nereálné s těmito garážemi jakkoliv naložit, dokud nebudou mít skutečně všichni zájem svojí garáž prodát.



Radomiilická

Tato ulice tvoří osu tzv. Budějovického předměstí, které bylo vůbec první souvislou zástavbou mimo centrum města. Typické jsou pro tuto lokalitu úzké uličky řadových domů a klidné vnitrobloky tvořené zahradami. Hlavní osa je však velkorysá a navíc doplněná vzrostlými stromy.

Historie Vodňan

Název města je odvozen od jeho polohy uprostřed jihočeské rybníčné krajiny. Díky tomu se dostalo Vodňanům již před staletími pojmennování Aquilea Bohemorum - České Benátky. Počátky bezmála sedm století starého města nejsou známy. Patrně se vyvinulo z osady, která vznikla někdy ve druhé polovině 13. století, při staré obchodní cestě, jež směřovala od zemských hranic do Prahy. Cesta procházela bažinatou rovinou, do níž se rozlévala říčka Blanice. V tomto nebezpečném místě byla osada zřejmě založena a jejím obyvatelům byla uložena povinnost udržovat stezku schůdnou a dbát o bezpečí pocestných, kteří by mohli zabloudit v častých mlhách nad mokřady. Jak přibývalo života na obchodní cestě, tak vzrůstala i důležitost osady opodál brodu přes Blanici. Pomalu se rozrostla v osadu tržní. Jak tržiště nabývalo na významu, usazovali se zde obchodníci i řemeslníci a postupně vznikalo městečko, jemuž pak panovník udělil některá práva a výhody. Patrně se tak stalo za kolonizace jižních Čech králem Přemyslem Otakarem II. Nasvědčuje tomu přehledný půdorys města s rozměrným náměstím a pravidelnou sítí ulic, který byl charakteristický pro kolonizační města.

Nejstarší zmínka o Vodňanech pochází z roku 1318, kdy je jako rozhodčí jednoho sporu zmiňován komorník z Vodňan. Druhá dochovaná zpráva je z roku 1327 a Vodňany jsou v ní již uváděny jako místo, kde se vybírá clo. V historii města jsou však nejdůležitější listinou privilegia krále Jana Lucemburského z roku 1335. Vodňany se staly městem královým a spolu s Budějovicemi a Pískem posilovaly na českém jihu jeho moc proti rozpínavosti pánů z Růže, Rožmberků. Privilegia se v souvislosti s obchodní stezkou vedoucí z Pasova do Prachatic a kolem Vodňan do nitra Čech stala základem prosperity města, a to zejména po stránce obchodní. Výrazem zámožnosti byla mimo jiné i dostavba kostela v gotickém slohu, dokončená v polovině 15. století.

Do osudu města výrazně zasáhla doba husitská. Roku 1419 došlo ve Vodňanech k nepokojům. Pomoc patriciátu a kněžstvu poskytl Oldřich z Rožmberka, který město obsadil, poručil zbořit hradby a zanechal zde svou posádku. Přesto roku 1420 dobyl Vodňany bez námahy Jan Žižka se svými bojovníky a město se stalo spolu s Pískem a Tábořem jednou ze tří husitských republik. Tábořskému programu zůstaly Vodňany věrné i po bitvě u Lipan a blízké vztahy k Táboru nezaklony ani později. Vodňanští stáli ještě dlouho na straně českého krále Jiřího z Poděbrad.

V průběhu staletí se vedlo Vodňanům někdy lépe, jindy hůře. Druhá polovina 15. století znamenala začátek nového rozvoje. Vodňanští se pokoušeli zvyšovat obecní příjmy těžbou drahých kovů. Avšak z tohoto pokusu zůstal jen znak města s havířem ve zlatém poli a s královským lvem na pečtidle z roku 1562. Největší část obecních příjmů však plynula z městského rybníkářství. Obec postupně skupovala půdu v okolí a zakládala na ní nové a nové rybníky. Proto hlavním vývozním artiklem z města byly vedle domácích výrobků také ryby. V té době se tvořil ráz krajiny, který setrval do dnešních dnů. Postupně byly také obnovovány městské hradby a nebylo opomenuto ani zesílení všech tří bran - Bavorovské, Písecké a Týnské. Vzrůstající zámožnost měšťanů dovozovala v hojně míře studia v Praze. Z mnoha, kteří své rodiště později proslavili nelze opominout alespoň dva nejznámější. Starší z nich - M. Havel Gelastus Vodňanský odkázal městu svou rozsáhlou knihovnu, aby z ní mohlo být půjčováno. Mladší - M. Jan Kampanus proslul jako významný a literárně nejplodnější humanista.

V době stavovského povstání se Vodňany přidaly na stranu českých stavů, za což byly po bělohorské porážce krutě potrestány - zbaveny majetku a práv. V roce 1623 byly dokonce zastaveny císařskému generálu donu Baltazaru de Marradas, který v nich ustanovil správcem despotického cizozemce Hurdoma. Vrchnost se sice po čase vystříдалa, ale na tíživých poměrech ve městě se nic nezměnilo. Vodňany se znovu staly svobodným městem až v roce 1710, kdy došlo k výkupu ze zástavy, která zapříčinila velký hospodářský úpadek města. Jen pomalu se město vzpamatovávalo z devadesátileté hospodářské stagnace. Navíc bylo sužováno častými požáry, kterým v letech 1722, 1757 a 1781, dle kroniky, podlehl mnoho domů.

V první polovině 19. století se opět do popředí dostává městské rybníční hospodářství a dochází k rozvoji řemesel, zemědělství a obchodu. Těsný okruh hradeb je v této době částečně pobořen, aby se mohlo město rozrůst do šíře. Také brány a hradební bašty musely ustoupit novému rozvoji.

Město je spojeno s mnoha osobnostmi. Se svou kočovnou divadelní společností sem zavítal dvakrát Josef Kajetán Tyl (v roce 1856 zde naposledy před svou smrtí vstoupil na jeviště). Vodňany jsou také rodištěm významných houslových virtuózů M. Heritesové-Kohnové a Váši Příhody a malíře Antonína Waldhausera. Chloubou městské galerie jsou návrhy Mikoláše Alše na výzdobu štítů a interiéru zhotovené u příležitosti přestavby děkanského kostela v letech 1895 - 1897. Půvab zdejší krajiny způsobil, že se Vodňany staly dočasným domovem básníka Julia Zeyera, který tvořil známý Vodňanský trojlístek spolu s Otakarem Mokrým a Františkem Heritesem. Delší dobu zde také pobýval malíř Jan Zrzavý. K pamětihodnostem města patří například Žižkův pomník, památník Petra Chelčického a na náměstí kašna se sochou Svobody. Ve městě také naleznete několik pamětních desek významným rodákům, pomníky obětí obou světových válek a komunismu.

V průběhu 20. století získávají Vodňany ojedinělý význam v rybářském školství a výzkumu. Střední rybářská škola, založena roku 1920, s Vyšší odbornou školou vodního hospodářství a ekologie jsou spolu s Výzkumným ústavem rybářským a hydrobiologickým Jihočeské univerzity od roku 1953 jedinými institucemi tohoto druhu v celé zemi. (1)



1. vojenské mapování (1764 - 1783) (2)



2. vojenské mapování (1836 - 1852) (3)



Stabilní katastr (1837) (5)



Topo S-1952 (1952) (6)



3. vojenské mapování (1877 - 1880) (4)



František Linder - Náhled od Písecké brány, kolorovaná kresba, archiv MmGV (1863) (7)

Statistické údaje o městě

Obyvatelé

Období	2014	2015	2016	2017	2018
Počet obyvatel	6853	6856	6880	6876	6953
Muži	3370	3383	3411	3430	3493
Ženy	3483	3473	3469	3446	3460
0 - 14	979	992	1001	1003	991
15 - 64	4686	4661	4668	4623	4691
64 a více	1188	1203	1211	1250	1271
Průměrný věk	41,8	41,9	42,1	42,3	42,6

Rozpočet města

Plnění rozpočtu	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (návrh)
Příjmy (mil. Kč)	163,1	174,8	197,1	206,5	178,6	177,8
Výdaje (mil. Kč)	172,3	154,7	173,0	228,4	154,3	194,3

Školy

ZŠ

Základní škola a gymnázium - původně tři samostatné instituce, dnes sloučeno

SŠ

Střední rybářská škola a Vyšší odborná škola

Střední odborné učiliště služeb

Trivis - Střední škola veřejnoprávní

VŠ

Jihočeská Univerzita v Českých Budějovicích, Fakulta rybářství a ochrany vod

Veřejná doprava

Počet projíždějících vlaků ve všední den - 32

Počet projíždějících vlaků o víkendu - 28

Počet odjezdů autobusů ve všední den - 99

Počet odjezdů autobusů o víkendu - 10(So), 18(Ne)

Výstupy z UAP ORP Vodňany - SWOT analýza

Silné stránky

- vyhlášené rybníkářské soustavy
- lesní porosty na třetině řešeného území
- územně významné zdroje cihlářské suroviny a šterkopískušterkopísku
- pokles emisí z průmyslové výroby a současně imisí
- distribuce zpracované drůbeže, ryb a tradičních zemědělských produktů
- dobré podmínky pro turistiku a cykloturistiku
- celoroční návštěvnost řešeného území za účelem pobytové rekreace a turistiky
- relativně nízká nezaměstnanost
- velmi hustá dopravní síť
- převažující rozvojově stabilizovaný (zabezpečený) typ bydlení v rodinných domech
- školství a výzkum zaměřený na rybářství celorepublikového významu

Příležitosti

- zvýšení retenční. schopnosti krajiny a snížení eroze půdy v důsledku rozumného obhospodařování
- realizace navržených prvků územního systému ekologické stability
- podpora orientace zemědělství na tvorbu a ochranu krajiny – travoplnítravoplní hospodaření
- zlepšení zdravotního stavu lesního fondu
- vybudování obchvatů u silnic I. a II. třídy mimo města a obce
- veřejná doprava v rámci řešeného území
- možnost využití lesního fondu jako obnovitelného zdroje
- přechod na alternativní zdroje paliv biomasa (štěpka, dřevo), tepelná čerpadla, solární energie
- oddílné řešení kanalizace na dešťovou a splaškovou
- rozvoj podnikání a vytvoření pracovních míst
- možnost využití bývalých opuštěných areálů
- distribuce rybích produktů z vlastní produkce např. prodej rybiho masa, polotovarů a příprava pokrmů z ryb
- růst zájmu o tuzemskou rekreaci
- vytvořit turistické zařízení zaměřené na rybářství

Slabé stránky

- výskyt lokálních záplav při silných deštích
- půdní eroze v důsledku silných dešťů
- nedostatečná a zatím nezabezpečená funkčnost územního systému ekologické stability
- zdravotní stav lesního fondu
- znečištění spodních a povrchových vod vlivem monokulturní zemědělské výroby
- nízká retenční kapacita území daná nevhodným zemědělským využitím
- zvýšený hluk vlivem dopravy
- neuspokojivá kvalita ovzduší zejména vlivem nárůstu dopravy a spalováním pevných látek
- nevhodně umístěná zástavba v záplavovém území
- roztržitost vlastnictví zemědělské půdy
- roztržitost vlastnictví pozemků nových lokalit pro podnikatelské a výrobní plochy
- vedení silnic I. a II. třídy zastavěným územím
- znehodnocení bydlení průtahy silnic I. a II. třídy přes zastavěné území
- nedostatečná průjezdná kapacita silnice I/20
- absence místní hromadné dopravy v řešeném území
- deficit větších ubytovacích kapacit se standardním vybavením
- útlum společenského života

Hrozby

- pomalá řešení protipovodňových opatření
- problém eroze půdy
- úbytek živin a vyčerpání zemědělské půdy
- dlouhodobé srážkový deficit – nízká hladina podzemních vod
- velkoplošné monokulturní obdělání orné půdy
- velké zábory zemědělského půdního fondu
- zvýšení intenzity provozu automobilové dopravy na všech kategoriích silniční sítě
- rozpor mezi záměrem výstavby fotovoltaických elektráren a estetikou krajiny
- pokračující zábor půdy pro výstavbu a těžbu
- zastaralý systém rozvodu vody a kanalizace
- nedostatek finančních. prostředků měst, obcí na budování a obnovu dopravní a technické infrastruktury
- problematický výkup produktů zemědělské výroby
- chátrání některých hodnotných staveb a památek

Výstupy pro zadané území - osobní průzkum

Problémy

- Špatná organizace dopravy v klidu
- Nepropojenost center zeleně
- Uliční profily navržené s preferencí auto. dopravy
- Absence některých druhů občanské vybavenosti

Potenciály

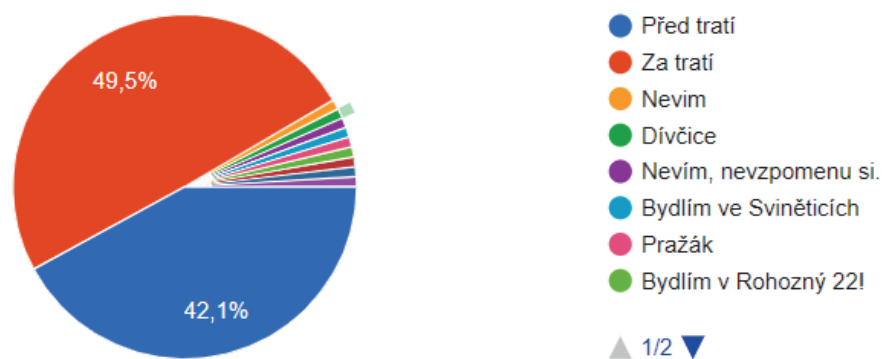
- Dopravní i sociální vazby na větší města v okolí
- Dobře navržená struktura sídlišť
- Prstenec zeleně okolo městských hradeb
- Rozvojové plochy na jihu města (riziko suburbanizace)
- Objekty vhodné ke konverzi (kotelny, vlak. nádraží)
- Plochy na severu města vhodné k rekreaci

Hodnoty

- Historicky cenné městské jádro
- Kvalitní stabilizované lokality v jižním sektoru města
- Bezprostřední kontakt s krajinou vyjma východní části města
- Unikátní rybníkářská soustava

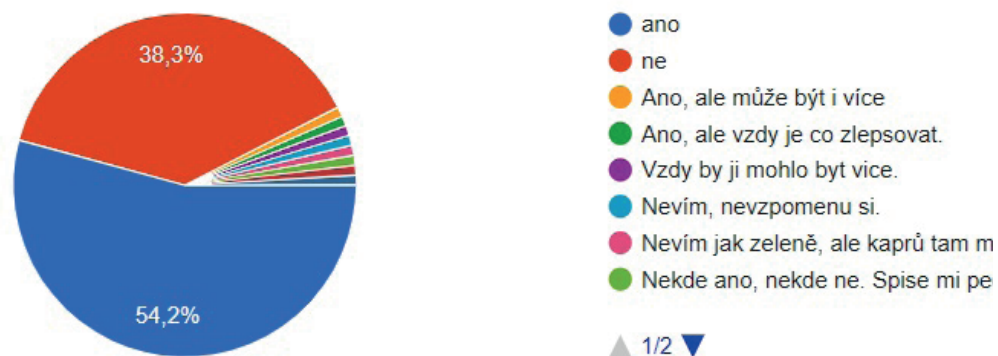
Bydlíte před tratí(severně), nebo za tratí?

107 odpovědí



Myslíte si, že je ve Vodňanech dostatek zeleně?

107 odpovědí



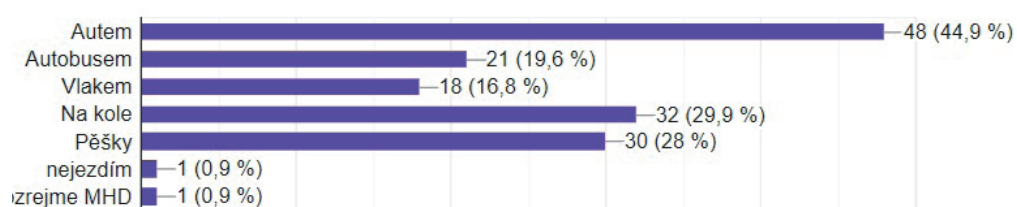
Kam chodíte na procházky?

107 odpovědí



Jak jezdíte do práce

107 odpovědí

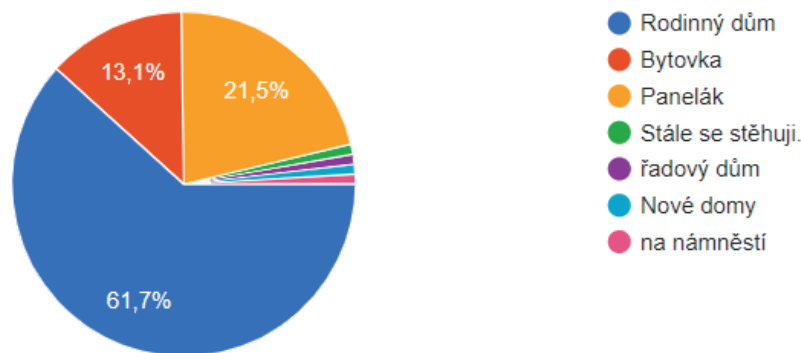


Proč dotazník?

Jelikož jsem si za téma své diplomové práce zvolil své rodné město, nese to sebou určitá specifika. Na jednu stranu mám výrazně vyšší znalost území i sociálního prostředí města, na druhou stranu hrozí, že bude moje tvorba ovlivněna subjektivními prožitky a zkušenosti s konkrétními místy a problémy. V průběhu zpracování práce jsem si několikrát uvědomil, že se upínám k něčemu, co není z širšího hlediska důležité, a musel jsem pracovat sám se sebou, abych tato kritická místa vyhodnotil a eliminoval. Proto upřímně doufám, že se mi to v rámci možností povedlo. Abych maximalizoval úsilí na problematiku mé práce nahlížet co neobjektivněji a bez subjektivního zatížení spojeného s prožitky, rozhodl jsem se, že zpracuji dotazník pro veřejnost. Jeho cílem bylo získat další potřebné informace a zároveň jiný úhel pohledu.

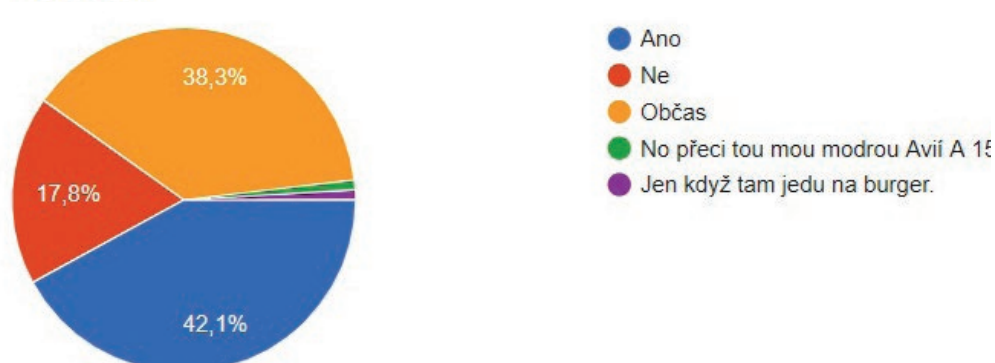
V jakém druhu obydlí bydlíte?

107 odpovědí



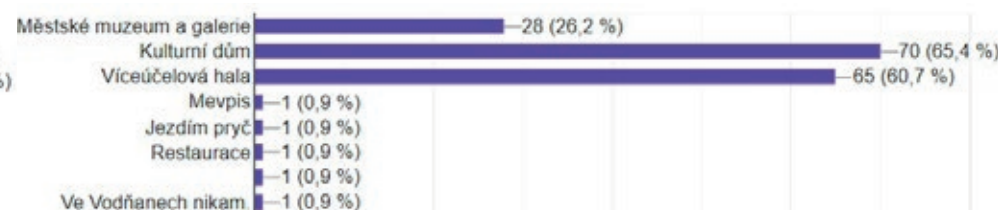
Jezdíte po Vodňanech autem?

107 odpovědí



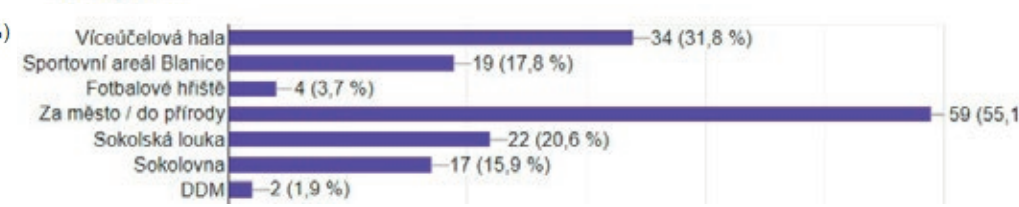
Kam chodíte za kulturou?

107 odpovědí



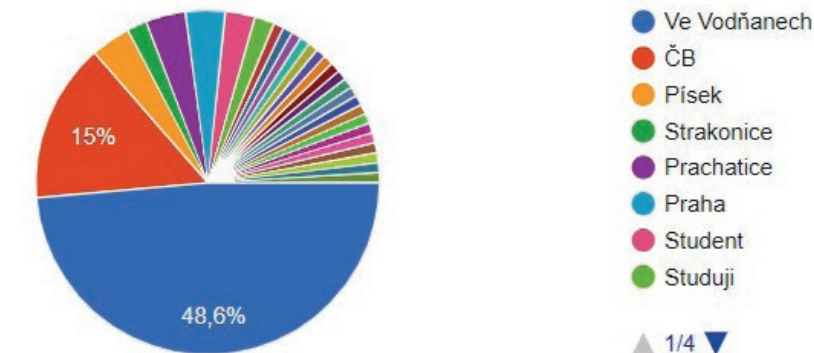
Kam chodíte za sportem?

107 odpovědí



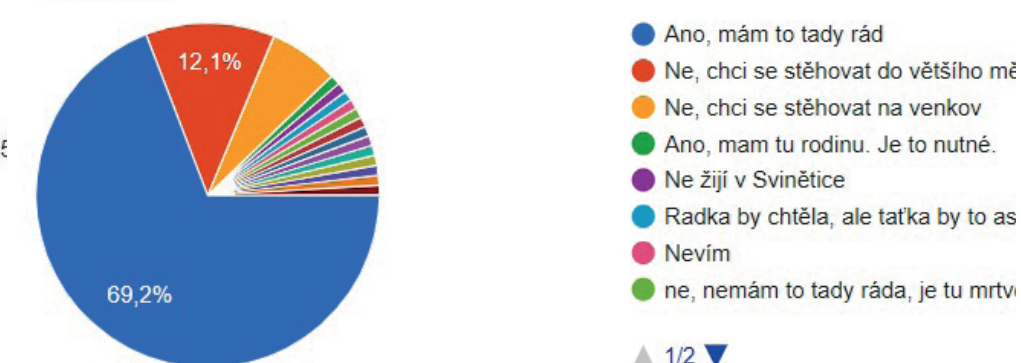
Kde pracujete?

107 odpovědí



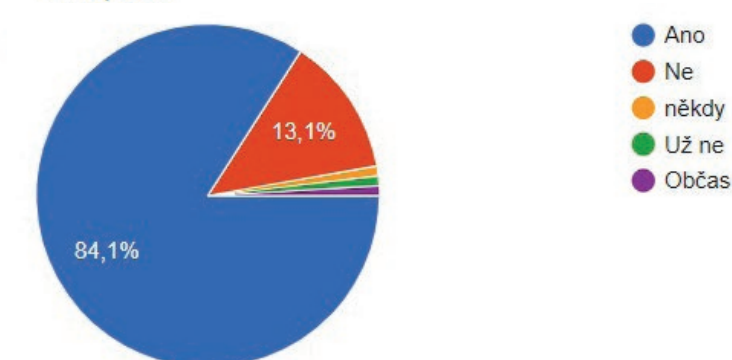
Plánujete žít ve Vodňanech i nadále?

107 odpovědí



Jezdíte na kole?

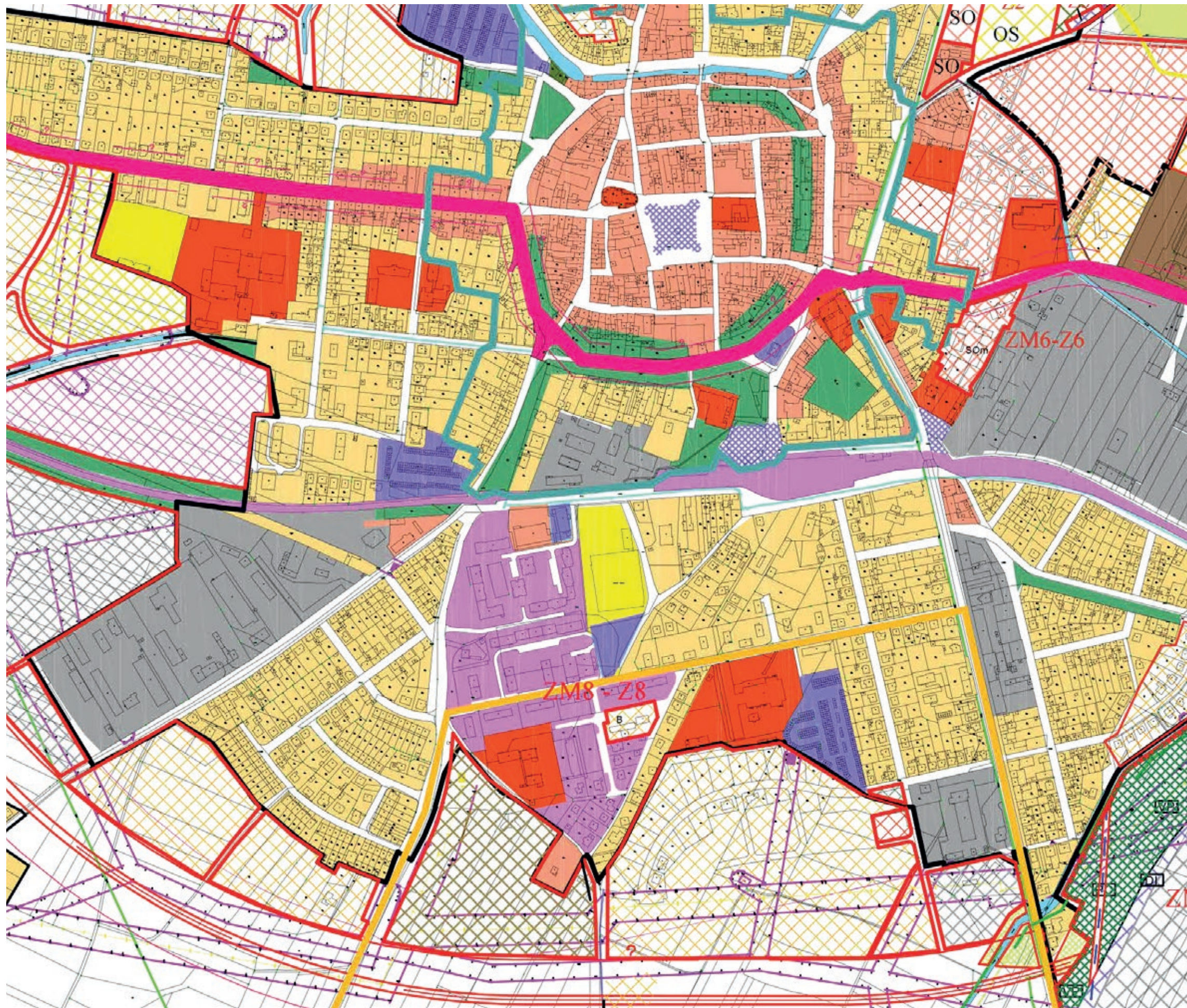
107 odpovědí



Chybějící občanská vybavenost podle dotazníku

- Plavecký bazén
- Lezecká stěna
- Dětská hřiště
- Letní kino
- Hřiště pro volejbal
- Společenské vyžití
- Cyklostezky
- Komunitní centrum
- Nízkoprahové centrum
- Hudební produkce
- Více rozdílných sportovišť
- Zimní kluziště
- Taneční klub
- Stezky pro brusle
- Nákupní centrum
- Basketbalové hřiště
- Aktivity pro maminky s dětmi
- Wellness





LEGENDA

FUNKČNÍ PLOCHY

stav	návrh	
		OBYTNÉ - RODINNÉ DOMY
		OBYTNÉ - BYTOVÉ DOMY
		OBYTNÉ - VILADOMY, RESIDENČNÍ BYDLENÍ
		OBYTNÉ - RODINNÉ DOMY s obč. vybaveností (smíšené)
		OBYTNÉ - DOMY PRO REKREAČNÍ BYDLENÍ
		REKREAČNÍ CHATY
		OBČANSKÉ VYBAVENOSTI
		PODNIKATELSKÉ - pro výrobu a skladové účely
		PODNIKATELSKÉ - rostlinné, živočišné a potravinářské výroby
		ZAHŘÁDKÁŘSKÉ LOKALITY U ŘEKY
		SPORTU A REKREACE - včetně provozních a ubytovacích zařízení
		TRVALE ZATRAVNĚNÉ + ZELEŇ LINOVÁ A SOLITERNÍ s možností každodenní rekreace a sportu
		VODNÍ PLOCHY A TOKY
		TRVALE TRAVNÍ POROST - LOUKY, PASTVINY, SADY
		ORNÉ PŮDY
		OCHRANNÁ A IZOLAČNÍ ZELEŇ
		PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
		LUŽNÍ LESY, VYSOKÁ ZELEŇ DOPROVDNÁ A OCHRANNÁ PODĚL TOKU
		DOPRAVY A TECHNICKÉ VYBAVENOSTI

DOPRAVA

	KOMUNIKACE I a II. TŘÍDY
	PŘELOŽKA KOMUNIKACE II/141
	- JIŽNÍ OBCHVAT - dle ÚP VUC Písecko - Strakonice
	KOMUNIKACE II/141 - ÚZEM. REZERVA
	- ZÁPADNÍ OBCHVAT
	ŽELEZNICE
	CYKLISTICKÁ STEZKA

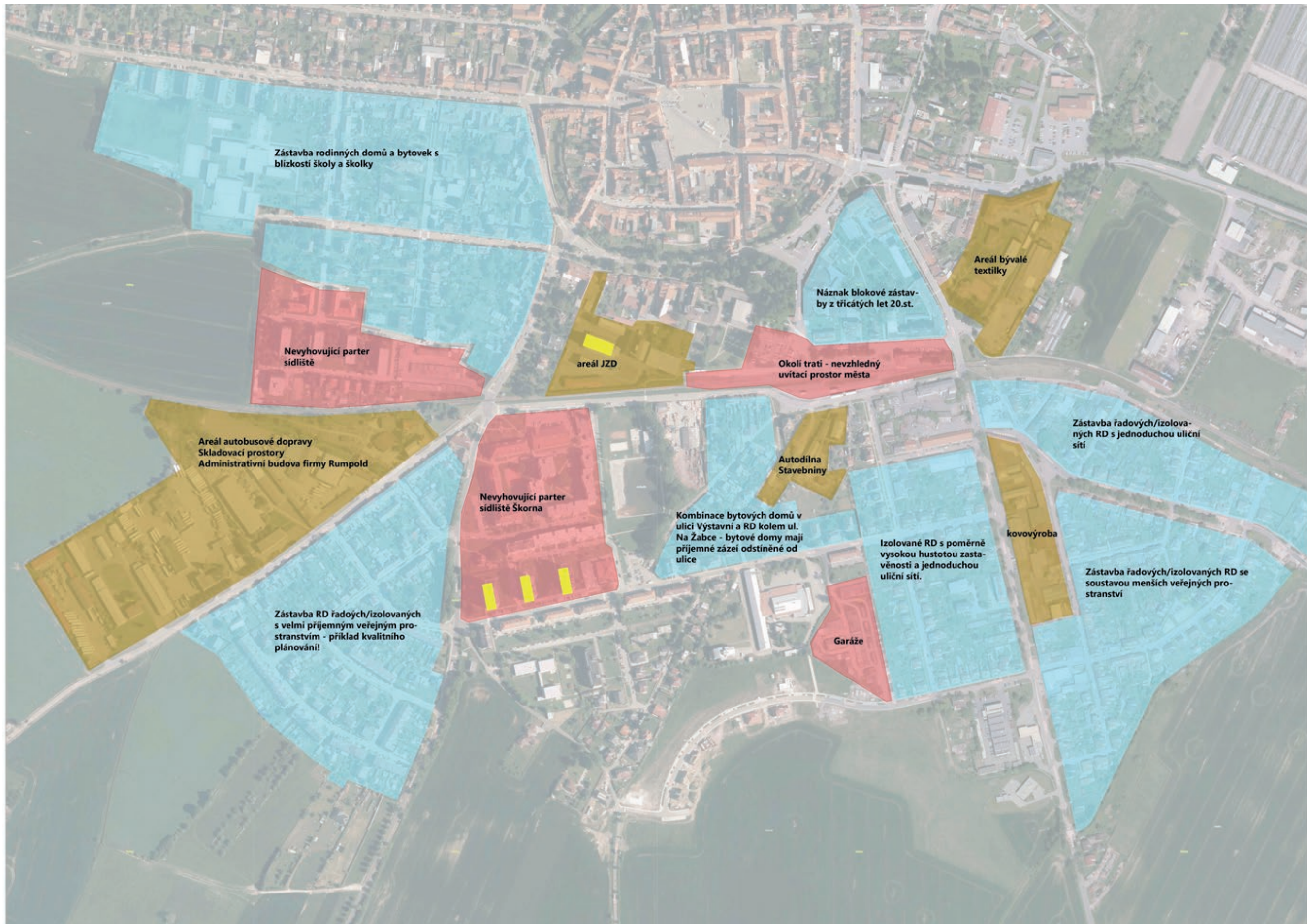
INŽENÝRSKÉ SÍTĚ

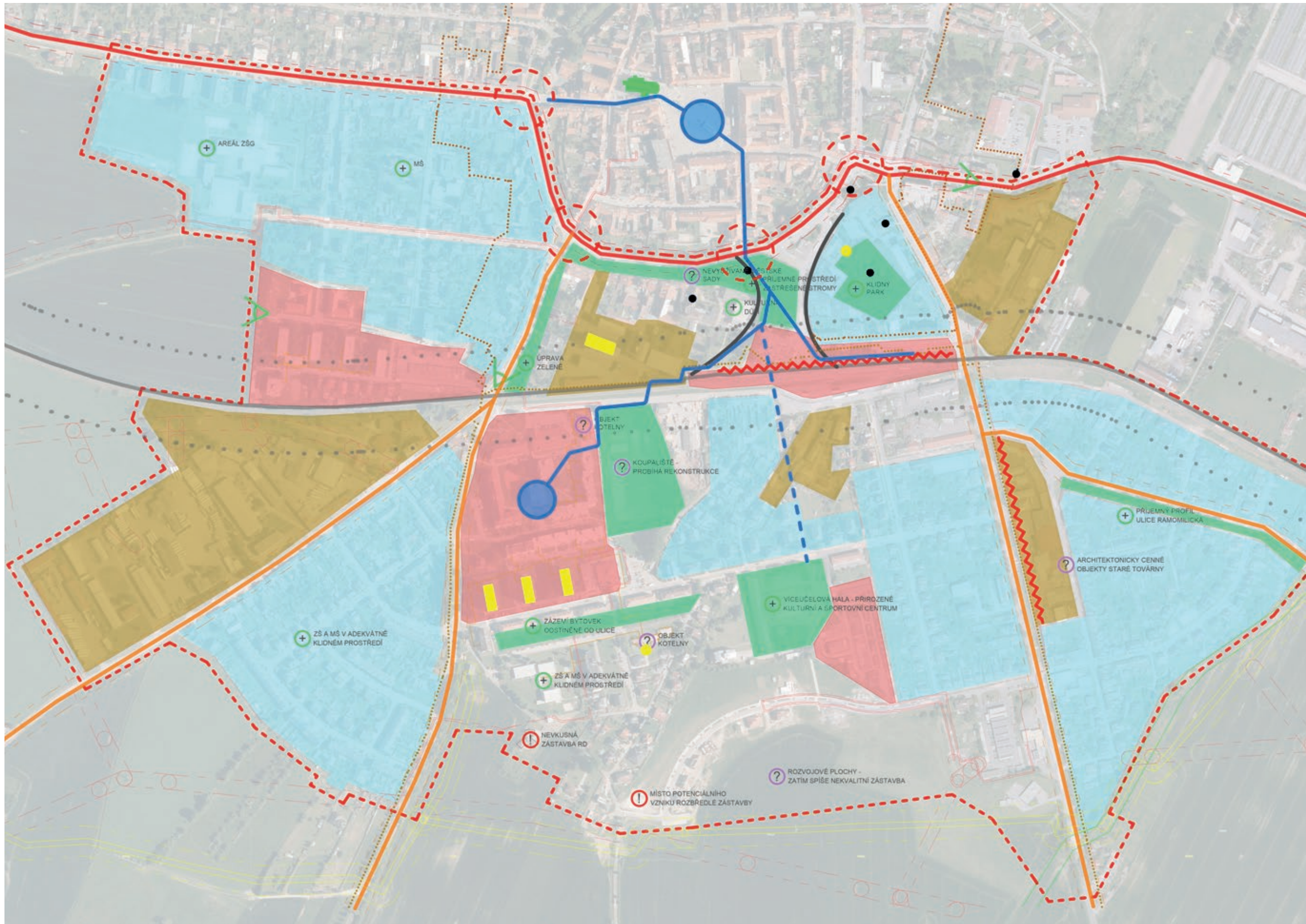
	OCHRANNÉ PÁSMO VEDENÍ VN - 22kV
	VEDENÍ VVN - 110kV S OCHRANNÝM PÁSMEM
	KANALIZACE
	VYSOKOTLAKÝ PLYN
	TELEKOMUNIKACE
	VODA

ÚSES

	LOKÁLNÍ BIODORIDOR
	LOKÁLNÍ BIODORIDOR NEFUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM NEFUNKČNÍ
	LOKÁLNÍ BIOCENTRUM
	INTERAKČNÍ PRVKY
	REGIONÁLNÍ BIODORIDOR
	REGIONÁLNÍ BIOCENTRUM
	NADREGIONÁLNÍ BIODORIDOR
	- NIVNÍ OSA
	NADREGIONÁLNÍ BIODORIDOR
	- VODNÍ OSA
	OP NADREGIONÁLNÍHO BIODORIDORU

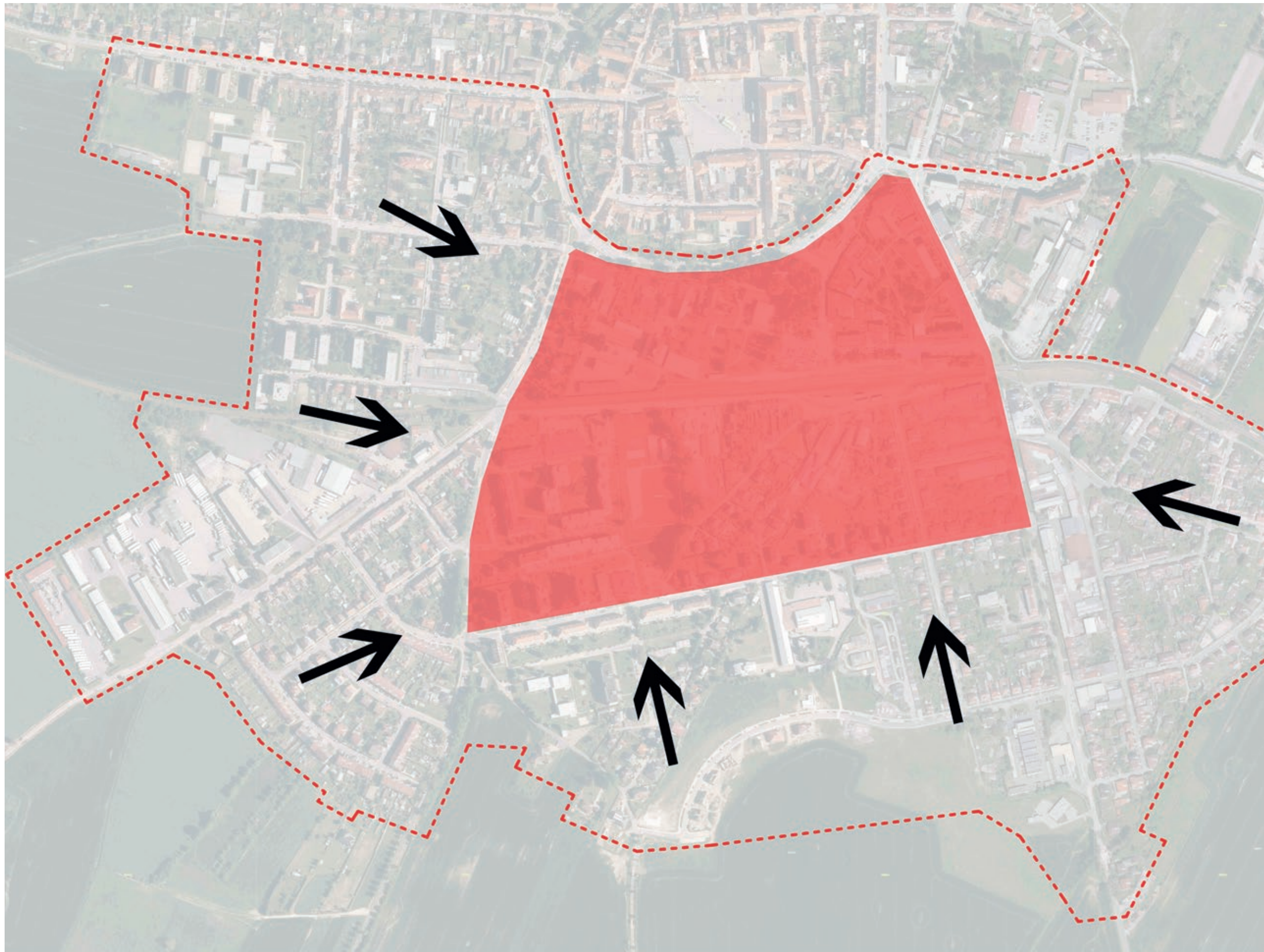






- Řešené území
- Problémy**
- Negativní výšková dominantanta
- ~ Bariéra v území
- Území s požadavkem parciálních změn
- ⚠ Lokální problém
- Hodnoty**
- Ⓐ Významný příhled/výhled
- Pozitivní výšková dominantanta
- Hodnotná území
- ⊕ Lokální hodnota
- Doprava**
- Komunikace II. třídy (II/141)
- - - OP kom. II. třídy
- Komunikace III. třídy
- - - OP kom. III. třídy
- Železnice
- ⋯ OP Železnice
- Technická infrastruktura**
- Vedení plynu STL
- - - OP vedení plynu STL
- Teplovod
- Elektrické vedení VN
- - - OP el. vedení VN
- ÚSES**
- Lokální biokoridor
- Památková ochrana**
- ⋯ Městská památková zóna
- ⋯ Vesnická památková zóna
- ⋯ Nemovitá kulturní památka
- Nemovitá kulturní památka
- Ostatní**
- Významný pěší tah
- - - Potenciální pěší tah
- Stabilizované území
- Transformační území
- ⊕ Potenciál
- ⊕ Problematická křižovatka





Těžiště práce

Přesto, že se ve své práci věnuji celému rozsáhlému území jižního sektoru města, největší díl pozornosti zaměřuji na menší část území, která vykazuje nejvýraznější defekty. Je území ohraničené Ulicemi Na Sadech ze severu, Holečkova a Chelčická ze západu, Kodátkova a Budějovická z východu a ulice Vystavní z jihu.

Z mých analýz vyplývá, že oblasti, které přímo navazují na tuto citlivou oblast, jsou většinou stabilizované a úpravy v nich, snad s výjimkou rozvoje lokality Na Kameni, mají spíše drobnější charakter. Vyznačená oblast je zásadní spojnicí všech těchto stabilizovaných se samotným centrem města. Cílem tedy je, aby kromě dalších účelů tato oblast splňovala komfortně a v souladu se stanovenými cíli funkce komunikační.

Zároveň se jedná o oblast, ve které se nacházejí všechny areály, které jsem vyhodnotil jako škodlivé, nevhodné a nahrazuji je jinou funkcí. Tyto areály, ale i další části urbanistické struktury jsou nejvíce zasažené nekoordinovaným rozvojem posledního století. Tento fakt je zřetelný již na historických mapách, které jsou součástí analytické části. Především na mapě z roku 1952 dobře ilustruje, že faktorů, které ovlivnily rozvoj této části bylo mnoho a dodnes jsou v území patrné.

0 50 125 250m



VODŇANY - vize jižního sektoru města

Předdiplomní projekt



Strategická část

Hlavní cíl:

Rozvoj v atraktivní městskou část příjemnou pro bydlení a život ve městě.

Při úvodní rozvaze o tom, jakým způsobem budu postupovat, jsem nutně dospěl k názoru, že si musím dříve definovat, jaké jsou cíle mé práce, abych mohl navrhovat smysluplná řešení. Proto jsem si určil hlavní cíl, který vychází především z polohy města, z toho vycházejících potenciálů a Strategického plánu města. Současně jsem měl na mysli, aby mnou navrhované směřování korespondovalo s ekonomickými a sociálními možnostmi tohoto konkrétního malého města. Definice „atraktivní městská část“ může znít banálně, ale je za ní důkladná rozvaha zakládající se na úloze Vodňan jako celku v sídelní struktuře celého regionu. Proto tato práce nekládá do městského organismu nic, co by nemělo ekonomický nebo sociální potenciál fungovat a soustředí se na udržitelnost celku. A to jak ekologickou, sociální, tak i ekonomickou. Hlavní cíl jsem poté doplnil cíli dílčími, které je třeba postupně naplňovat, aby se k tomu hlavnímu město mohlo blížit. Dílčí cíle vycházejí především z konkrétních problémů a obecných principů fungování současného města. Ty jsou nakonec rozděleny do jednotlivých konkrétních a dobře měřitelných projektů.

Dílčí cíle:

Zpříjemnit město pro pěší a cyklisty

Projekty:

- Zpříjemnit cestu do školy
- Vytvoření aktivních cílů v rozšířeném centru města
- Vytvořit stání pro kola na důležitých místech
- Narovnat a zkvalitnit hlavní tah Sídliště - Centrum
- Nový přechod přes koleje navazující na trasu k hale
- Vytvořit systém tras s prioritou pěší a cyklo dopravy

Vedení města Vodňany, stejně jako samosprávy jiných měst, řeší v současné době problémy s parkováním a dopravou. Tyto problémy ale řeší prozatím poměrně nekonceptně, bez souvislostí. Kromě přímých opatření, která jsou rozvedena v dílčím cíli „Zorganizovat systém dopravy v klidu“ myslí vize města i na to, že množství parkujících aut lze řešit podporou cyklistické, pěší a veřejné dopravy. V oblasti veřejné dopravy doporučuji jednat se zástupci Jihočeského kraje, případně dopravci, o navýšení počtu spojů. Ale co může pro podporu veřejné dopravy udělat samotná vize, je zařazení parkovacích stání pro kola a tvorba pěších tras s jasnou prioritou tohoto druhu dopravy po městě. Navrhuji proto vytvoření cyklostezky v místech potenciálních střetů s automobilovou dopravou, které mají motivovat obyvatele k jízdě na kole za nákupy, do zaměstnání i za přáteli. Pro chodce bude největší přínos zřetelný až v úrovni tvorby parteru, kterým se nezabývám, nicméně i na úrovni vize jsou vidět nově navržené zklidněné úseky komunikací, nebo nové pěší trasy směrem ke škole, víceúčelové hale a k obchodní zóně.

Zorganizovat systém dopravy v klidu

Projekty:

- Vytvoření parkovacích kapacit u sídliště Škorna
- Vytvoření kapacit stání typu P+R u uzlů veř. dopravy a kulturního centra
- Postupná organizace stání v uličních prostorech
- Výsadba zeleně na parkovištích

Jak jsem naznačil výše, parkování je problémem i ve Vodňanech. Řešení tohoto problému ale není jednoduché a rozhodně nespočívá v navyšování parkovacích kapacit. Vodňany mají v této oblasti poměrně specifický problém. Parkovacích stání ve městě není málo, spíš jde o jejich umístění a uspořádání. Zároveň se město potýká s nepříznivým jevem, kdy obyvatelé i přes to, že mají parkovací stání na pozemku, parkují na ulici. Tento problém by měl být řešen úpravou parteru. V rámci vize navrhuji parkovací kapacity na vhodných místech. Především se jedná o organizaci parkování na sídlištích a u obou nádraží. Na sídlišti Škorna navrhuji parkovací dům, který poskytne obyvatelům bezpečné pohodlné parkování na jednom místě a poskytne tak intravilán sídliště jiným aktivitám. V případě parkování v návaznosti na nádraží navrhuji jedno parkoviště otevřené u vlakového nádraží a jedno podzemní v rámci nové výstavby. Uliční prostory, které by mohli mít potenciální problém s parkujícími auty, zařazuji do navržených parkovacích zón, ve kterých je umožněno parkování pouze rezidentům na vyhrazeném stání a návštěvníkům na předem určených stáních.

Propojit město rozdělené tratí

Projekty:

- Napojit na historické centrum
- Vytvořit nový přechod u nádraží
- Zpříjemnit přechody u přejezdů
- Schovat trať do soustavy zeleně
- Definovat prostor tratě jako městskou třídu
- Restrukturalizovat křižovatky na II/141

Železniční trať stejně jako ve spoustě dalších měst České republiky určila zásadně rozvoj celé části města. Vlivem velkého množství manipulačních ploch ale vytvořila koridor, který opticky i funkčně rozdělil město natolik, že obyvatelé města nazývají jednu část města „Republika za drahou.“ Provoz na železniční trati v posledních letech výrazně zeslábl a změnil charakter. Původnímu dopravování dřeva ze Šumavy už neslouží a dnes je trasa Čičenice - Nové Údolí určena zejména turistům, cyklistům, v zimních měsících běžkařům. Jedním z cílů mé vize proto je zpět propojit rozdělené město a plochy, které původně sloužili industriální funkci, přeměnit na tepající kulturní a společenské srdce města. Zachovat železnici jako přirozenou osu a jejímu rekreačnímu charakteru uzpůsobit i její okolí. Málo frekventovaná trať s osobitým kouzlem a značnou mírou autenticity se tak v mé práci stává městskou třídou, bulvárem a místem, kudy lidé nejen procházejí, ale také se v přímé návaznosti zastavují u nově vytvořených aktivních cílů. Stává se důstojnou vstupní bránou a vizitkou města.

Vytvořit soustavu kvalitních veřejných prostor

Projekty:

- Definovat hierarchii VP
- Organizovat parkování (minimalizace počtu stání)
- Přeměna okolí haly
- Vytvořit aktivní cíle (konverze objektů)
- Vymezit hranice zástavby
- Zkvalitnit okolí tratě
- Revitalizace sídliště

Jižní část města jsem si vybral pro svoji práci především z toho důvodu, že nemá žádnou jasnou koncepci. Divoký rozvoj celé oblasti během 20. století způsobil, že krom některých vkuse navržených obytných celků nemá území viditelný řád, což se negativně projevuje na jeho možném využití. Sídlíšní zástavba na Škorně, asi nejvýznamnější novodobý stavební počín ve městě, potom vykazuje mnohé defekty typické pro česká sídliště. Zároveň ale má díky dobrému prostorovému uspořádání značný potenciál stát se příjemným místem k bydlení pro celou třetinu obyvatel města. Proto vytvářím hierarchii VP, která díky vhodným dostavbám lépe definuje jednotlivé prostory. V této hierarchii je též naznačeno, která prostranství by měla v budoucnu projít revitalizací a jakým směrem by se jejich náplň měla ubírat. Především v okolí tratě a na sídlišti jsou plochy VP omezeny s doporučením na intenzivnější a kvalitnější úpravu. Jako důležitý krok vnímám i to, že by město mělo zamezit jevu suburbanizace jasným ohraničením zastavitelných ploch a citlivou prací s rozvojovými plochami.

Vytvořit místa pro potenciální bytové rezervy

Projekty:

- Nová zástavba v areálu ZZN
- Nová zástavba v ulici Nádražní
- Nová zástavba v areálu pily
- Regulace druhé etapy na Kameni

V současné době počet obyvatel města Vodňany už několik let stagnuje. Mladí lidé se často stěhují do větších měst, které jsou poblíž, především do ČB. Na druhou stranu jsou Vodňany svojí charakteristikou vhodnou lokalitou pro rodiny s dětmi. Ať už bude vývoj počtu obyvatel jakýkoliv, mělo by město mít plán, v jakých polohách bude vytvářet bytové rezervy. Vzhledem k předpokladu, že k žádným velkým nárůstům nedojde, doporučuji město spíše zahušťovat a využívat plochy v intravilánu. Teprve v případě nutnosti rozšiřovat město na okrajích. Ve své vizi počítám se čtyřmi lokalitami vhodnými pro bydlení. Jejich umístění a charakter je čitelný z výkresu Bytových rezerv. Zástavba je navržena tak, aby zároveň plnila dílčí cíl „Vytvořit soustavu VP“. Z hlediska majetkových vztahů jsou lokality pro město zatím nedostupné, nicméně právě z toho důvodu vzniká tento dokument, aby vedení města mohlo zodpovědně rozhodovat v případě, že se některá z lokalit uvolní.

Vytvořit ucelený systém zeleně

Projekty:

- Kategorizovat uliční prostory
- Navrhnout kompozičně vhodnou výsadbu v ulicích
- Doplnit skladbu zeleně v sadech
- Dosázet stromy na větších parkovištích

Vodňany jako maloměsto poskytují svým obyvatelům atraktivní kombinaci poměrně rozvinuté občanské vybavenosti a současně blízkého kontaktu s přírodou. S tímto potenciálem by se mělo systematicky pracovat. Zároveň je jasné, že při vývoji klimatických změn budou města ze zeleně ve svém plánování nutně potřebovat. Ve Vodňanech není zeleně málo, problém spíš spatřuji v její nepropojenosti a úpravě. Její centra jsou spíše lokální záležitosti a nevytváří žádnou plánovanou strukturu. Proto navrhuji výsadby stromů v takovém systému, který se snaží v rámci možností propojovat jednotlivá centra městské zeleně. To je patrné z výkresu systému zeleně. Dalším posunem, jak vizuálním, tak environmentálním, by měla být práce s výsadbou na parkovištích. Ty zabírají ve městě značné plochy a nejen že nepůsobí ani trochu přívětivě pro oko, ale především se v létě nepříjemně přehřívají a zvyšují teplotu vzduchu i v širším okolí. Proto důležitou součástí práce se zelení je výsadba stromů na parkovištích u všech marketů i jinde.

Projekty Strategického plánu

S.1.1 - Rekonstruovat Víceúčelovou halu

S.1.2 - Hledat řešení přetíženosti haly v plesové sezóně

S.2.5 - Revitalizovat veřejně přístupná hřiště

S.3.1 - Vyřešit problémy s provozem a stavem areálu Škorna

S.4.2 - Vytvořit malé oddechové prostory v rámci celého města a mítních částí

S.5.4 - Hledat možnosti realizace nízkoprahového zařízení

S.6.1 - Zpracovat koncepci cyklo dopravy ve Vodňanech a okolí a implementovat ji.

S.6.2 - Řešit potřebu bezbariérových tras po městě

K.2.1 - Rekonstruovat MĚKS v kulturní centrum s knihovnou

K.3.2 - Vycházet vstříc školám při zájmu o využití městských kulturních prostor

P1.3 - Preferovat žádoucí podnikatelské záměry

P2.2 - Zpracovat koncepci parkování ve městě

P3.2 - Dbát o větší péči o městskou zeleň a implementovat nové trendy v péči o ní

Aplikace ve vytvořené rozvojové strategii

Byl navržen parter okolí haly s ohledem na fungování současného objektu. Jedná se především o organizaci parkování a vytvoření důstojného před prostoru haly. Samotná rekonstrukce není řešena.

Pro kulturní akce, jako jsou taneční, menší plesy, nebo koncerty byla navržena nová budova se sálem v nově vzniklém kulturním centru u tratě. Do budoucna doporučuji kulturní akce v hale omezit a upřednostnit sportovní funkci.

V reakci na tento bod navrhuji revitalizovat hřiště u sídliště Smetanova a hřiště u Radomilické ulice. Nově potom vytvářím sportoviště v nové obytné lokalitě Nádražní a další v návaznosti na areál Škorna.

Projekt rekonstrukce areálu, který probíhá beru v rámci své práce na vědomí a začleňuji ho své koncepci. Oproti návrhu navrhuji jiné řešení před prostoru areálu směrem do ulice Nádražní a jiné napojení na parkoviště u restaurace Družba.

Konkrétní podobu prvků veřejných prostranství nenavrhuji, nicméně vytvářím ucelenější a lépe definovaný systém veřejných prostranství, který bude skýtat potenciály k vytvoření takových míst. Doporučuji vhodnými vestavbami lépe definovat prostory, a to především na sídlištích.

Navrhuji pro tyto účely využít buďto současnou knihovnu, jak je blíže navrhováno ve Strategickém plánu města, nebo využít dostavbu domu č. p. 1198 v rámci panelového sídliště Škorna, která je vhodná zejména díky poloze na sídlišti, kde taková služba má potenciál.

Podpora cyklo dopravy je jedním z hlavních bodů mé práce. V rámci měřítka mé práce navrhuji vznik cyklostezky v trase viz. schéma cyklo dopravy a vybudování parkovacího domu pro kola u vlakového nádraží. Doporučuji podrobnější koncepci bezodkladně pořídit, neboť ji považuji za prioritní!

V rámci komplexního zklidnění dopravy navrhuji celkem 18 nových přechodů zvýšených do úrovně chodce, které by měli pomoci nejen chodcům obecně, ale i osobám s omezenou schopností pohybu a orientace cítit se při pohybu po městě bezpečně.

V rámci přeměny okolí tratě navrhuji novou budovu vhodnou pro umístění městské knihovny. Budova bude navržena tak, aby vyhovovala současným trendům možného využití knihovny a mohla se stát potenciálním centrem kultury a vzdělanosti.

V rámci nové budovy knihovny a budovy malého kulturního sálu vzniknout nové prostory vhodné pro využití školami, ale i studenty samotnými pro účely jejich realizace.

V rámci návrhu vytvářím nové prostory pro podnikání, ve kterých podle znění Strategického plánu preferuji takové podnikání, které vytváří aktivní cíl a tím zvyšuje aktivitu veřejného prostoru ve svém bezprostředním okolí. Jedná se především o aktivizaci parteru sídliště Škorna a budovy lemující pěší tah ze sídliště do Centra.

Tento cíl je v přímé shodě s dílčím cílem mé práce. Náznak koncepce dopravy v klidu je proto její součástí. Hlavními navrhovanými prvky jsou parkovací dům pro sídliště Škorna, Podzemní parkoviště pod novou budovou knihovny a parkoviště u vlakového nádraží. Další menší úpravy jsou patrné ze schématu dopravy v klidu. Doporučuji pořízení takové koncepce v návaznosti na vizi města.

Navrhuji doplnit zeleň ve městě tak, aby tvořila ucelený kontinuální systém. Jedná se především o výsadby stromů v místech, kde citelně chybí. Podrobnosti viz. výkres zeleně

Rozdělení podle náročnosti projektu

Menší, nenáročné úpravy

- Úprava parteru ulice Smetanova
- Výsadba v ulici stožická
- Revitalizace Na Sadech
- Konverze kotelen
- Rekultivace parkovišť supermarketů
- Změna nástupiště vlaku na ostrovní
- Revitalizace ulice Nádražní
- Výsadba v ulici Sovova
- Revitalizace ulice Českokobudějovická
- Dokončení areálu Škorna pro koupání
- Zklidnění ulice Nerudova a Havlíčkova
- Revitalizace okolí školy ve Výstavní + Změna dopravního systému
- Regulace druhé etapy Na Kameni
- Úpravy okolí víceúčelové haly + vytvoření pěšího spojení z lokalitou Na Kameni
- Přeměna ul. Kampanova na zklidněný bulvár

Poznámka:

První skupinou projektů se myslí především drobné parterové úpravy, které může město zahájit v bez větších investic, neboť nevyžadují náročnou projektovou přípravu. Podstatné však je, aby i tyto projekty byly realizovány v souladu s celkovou koncepcí sídla. Horizont těchto projektů je cca 1 - 5 let v závislosti na finanční kondici města.

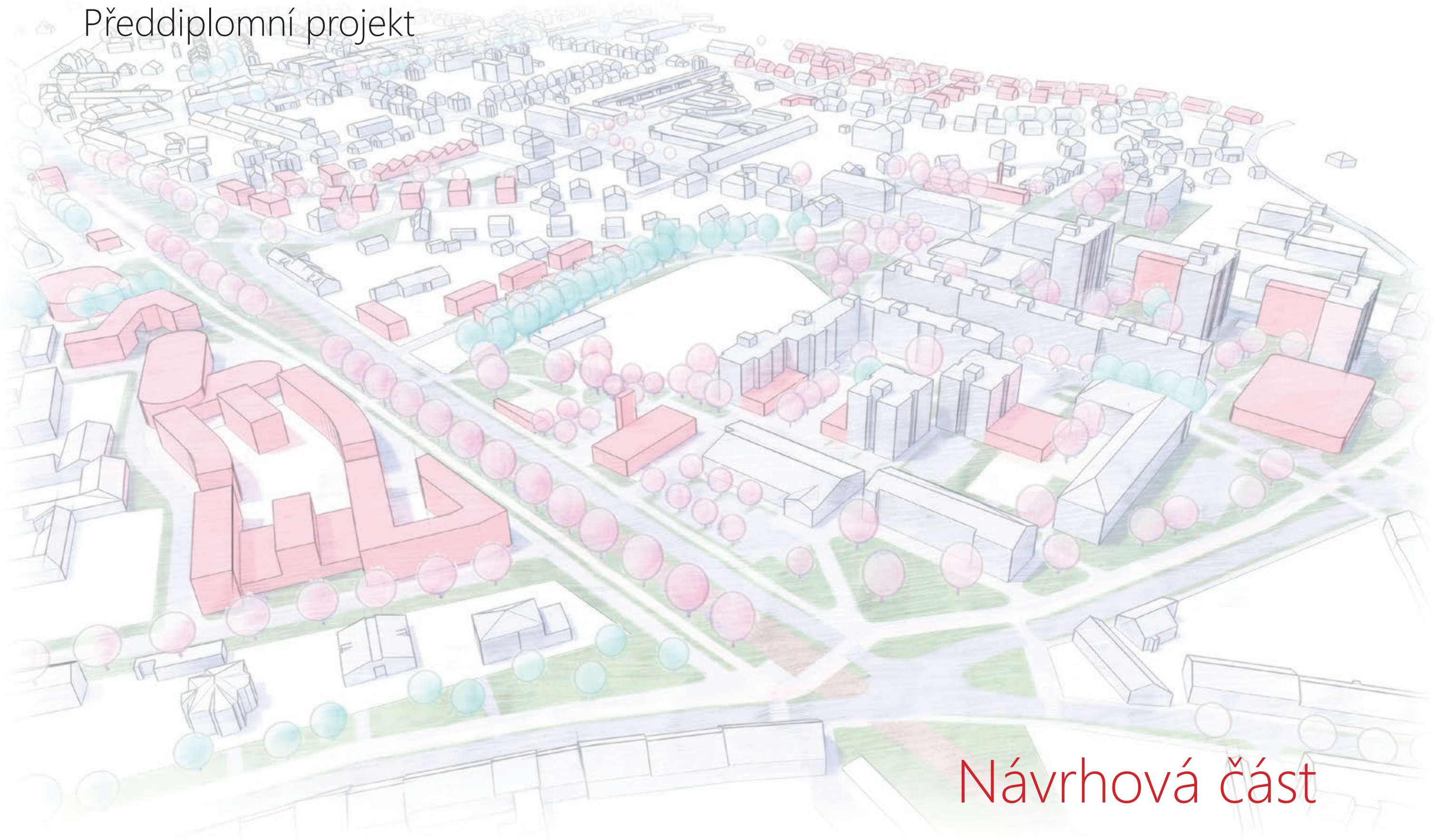
Druhá skupina projektů, tedy ty střednědobé jsou již složitější a pro jejich realizaci je třeba ze strany města zahájit dlouhodobější jednání, většinou týkající se majetkových vztahů v území. Přesto i tyto projekty lze etapizovat na takové celky, které je možné při dodržení koncepce postupně začít připravovat. Horizont těchto projektů je cca 5 - 10 let.

Třetí skupina, dlouhodobé projekty, jsou momentálně spíše v rovině čekání na změnu situace u provozovatelů jednotlivých areálů. Tato práce nemá ambice nabádat vedení města k jednáním, která by byla v přímém rozporu se zájmy majitelů takových pozemků, pouze navrhuje možnosti využití těchto území v případech, kdy bude možná dohoda. Zároveň s těmito projekty může město počítat a nechat je zanést do ÚPD obce.

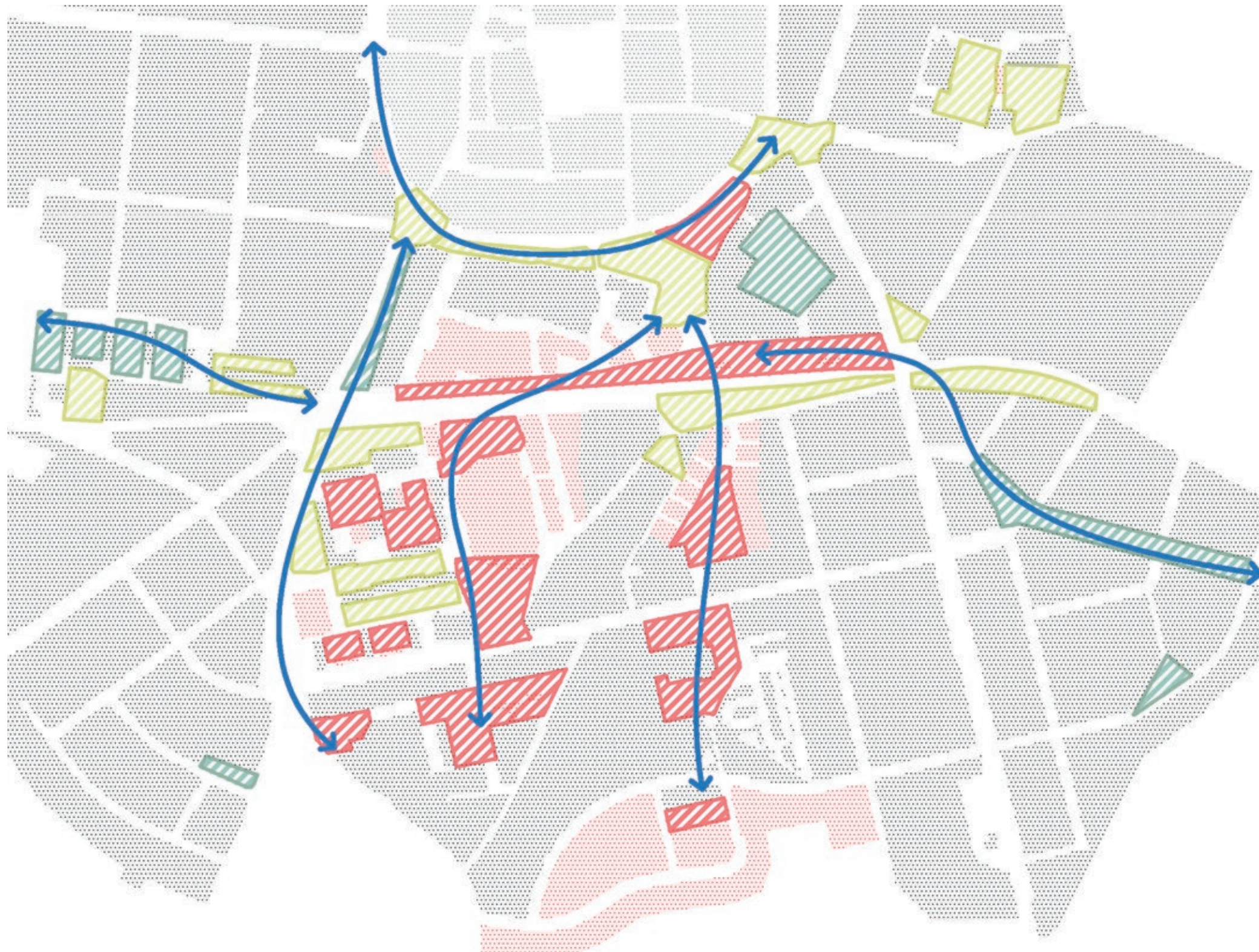
Celý, platný a aktualizovaný Strategický plán rozvoje města Vodňany je ke stažení zde:
<http://m.vodnany.eu/strategicky-plan-rozvoje-mesta/ms-32943/p1=32943>

VODŇANY - vize jižního sektoru města

Předdiplomní projekt



Návrhová část



Legenda:

- Důležité pěší vazby veř. prostranství
- ▨ Nový / revitalizovaný VP
- ▨ VP vhodný pro menší úpravy
- ▨ Stávající VP v dobrém stavu



Množství VP

Vodňany se stejně jako spousta dalších měst v ČR potýká s nerovnoměrným roz-
místěním veřejných prostranství. Zatímco ve stabilizovaných čtvrtích rodinných
domů je veřejný prostor omezen na uliční síť a občasné dětské hřiště, na sídlišťích
je veřejného prostoru naopak takový přebytek, že je obtížné se o něj starat a ten
potom vykazuje známky evidentní zanedbanosti. Ze schématu veřejných prostranství
je zřejmé, že kromě sídlišť generuje velké množství prostor i okolí železniční
trati, pás okolo hradeb, před prostory supermarketů, park Jana Pavla II. a okolí haly.

Definování prostoru

Velká část veřejných prostranství ve Vodňanech je problematická z toho důvodu,
že nejsou přesněji definovaná okolní zástavbou a volně plynou prostorem. To se
týká především sídlišť a okolí železniční tratě. Proto byly všechny dostavby městské
struktury primárně navrhovány tak, aby poskytovaly čitelnou formu svému okolí.
Výsledné rozdělení je vidět na schématu.

Funkce VP

Když je veřejné prostranství již lépe definované, je možné mu přiřadit funkci. Pro
vyváženost jednotlivých funkcí je třeba přistoupit k celé části města komplexně a
nepředělovat prostory jednotlivě a bez rozmyslu. Proto vytvářím výkres funkcí ve-
řejných prostranství, ve kterém pouze určí funkci jednotlivým prostorům. Až na
základě funkcí je možné vypsát soutěž na úpravu jednotlivých prostranství tak, aby
celý systém mohl bezproblémově fungovat.

Úrovně kvality VP

V rámci své práce jsem rozdělil veřejná prostranství na tři kategorie podle potřeby
jejich proměny. Toto rozdělení může být vodítkem pro vedení města a stanovení
priorit.

Nový, nebo zásadně revitalizovaný veřejný prostor

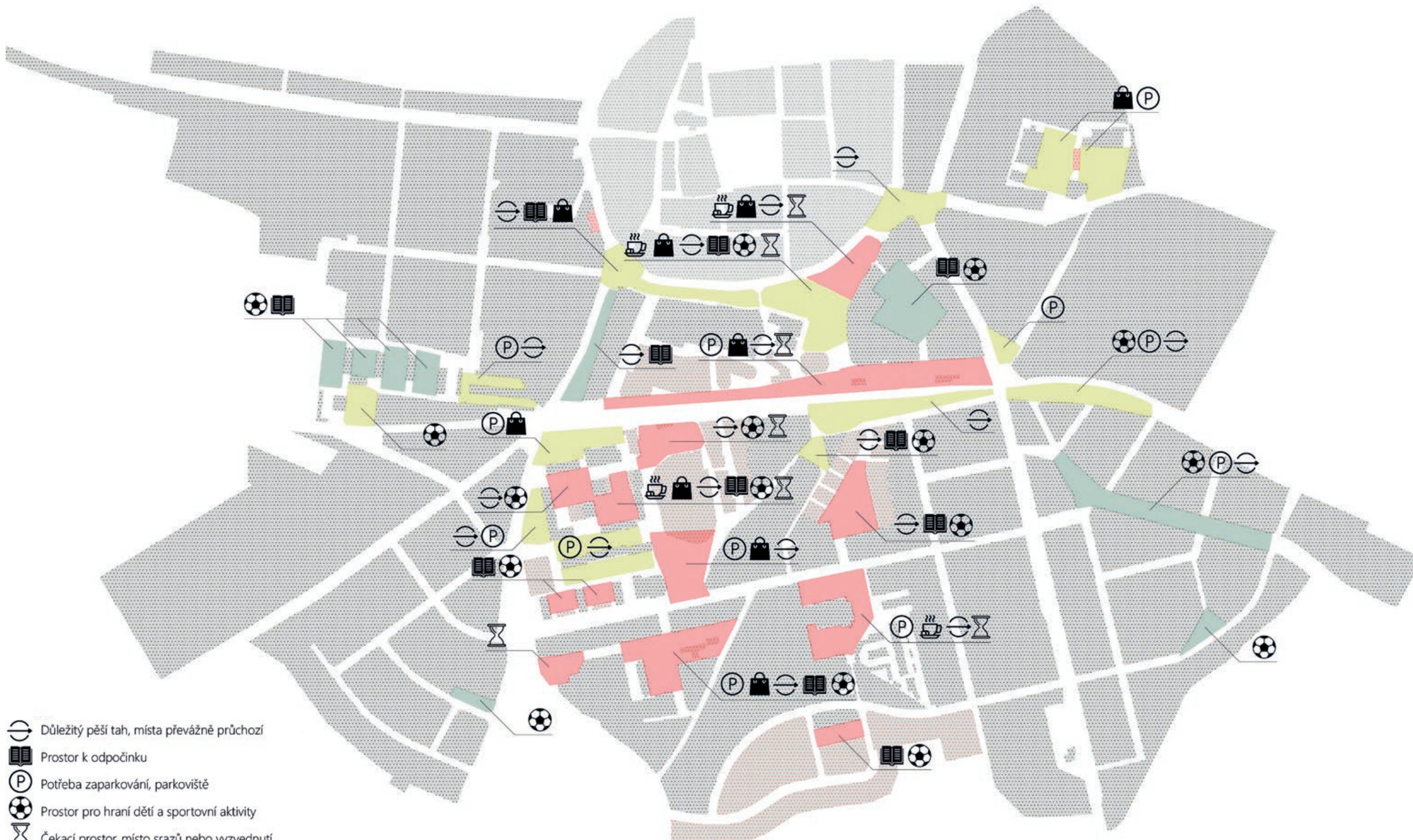
Červeně vyznačuji prostory, které fakticky buď vůbec neexistují, tudíž je v koncepci
nově navrhuji, a nebo existují, ale neplní svoji funkci, kterou považuji za vhodnou,
je tedy třeba je předělat. Do této kategorie jsou zařazeny i taková místa, která na
první pohled nevykazují výrazné problémy, ale mají větší potenciál, proto považuji
za nevhodné je ponechat ve stávajícím stavu. Jedná se především o prostor auto-
busového nádraží, kde je zpracována velmi povedená studie od Ateliéru Projektíl,
nebo okolí haly, které dnes slouží jako parkoviště, ale zejména během plesů se pěší
provoz a parkující automobily nekomfortně střetávají téměř před vchodovými dveř-
mi a podle mého názoru by si hala zasloužila plnohodnotný před prostor.








VP vhodný pro menší úpravy

Tato kategorie představuje prostranství, která volají spíše po částečných změnách.
Jedná se většinou o plochy zeleně, která ale je často neupravená a nevhodně vo-
lená. Speciální položkou jsou potom všechna tři parkoviště supermarketů, která
by výrazně oživila a zpříjemnila městské prostředí, kdyby na místě rozlehlých be-
tonových byly zasázeny alespoň nějaké stromy a bylo znemožněno automobilům
parkovat téměř nadoraz ke dveřím.

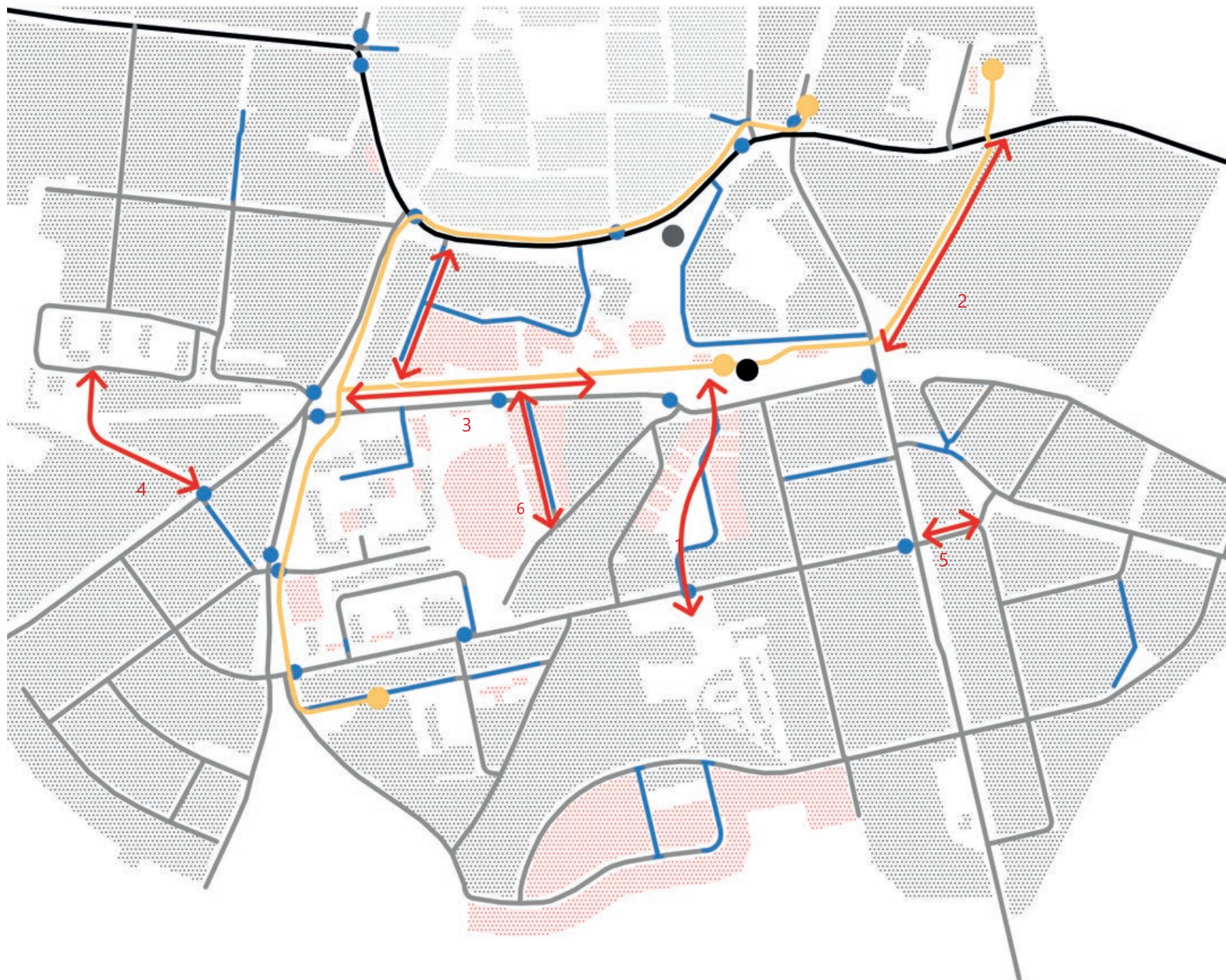
Veřejný prostor v dobrém stavu

Žádný prostor není absolutně dokonalý, avšak i ve Vodňanech jsou místa, která svojí
atmosférou a funkčností plní požadavky na ně kladené. Jako dobrý příklad slouží
park Jana Pavla II., který je skutečnou oázou klidu, nebo vzrostlými stromy osázená
ulice Radomilická.



-  Důležitý pěší tah, místa převážně průchozí
-  Prostor k odpočinku
-  Potřeba zaparkování, parkoviště
-  Prostor pro hraní dětí a sportovní aktivity
-  Čekací prostor, místo srazů nebo vyzvednutí
-  Prostranství vhodné pro obchod a podnikání
-  Vhodnost venkovních zahrádek a občerstvení





Legenda:

- Silnice II/141 - páteřní komunikace města
- Komunikace II./III. třídy
- Nově zklidněné úseky
- Návržené zvýšené přechody
- Autobusové nádraží
- Vlakové nádraží
- Nově vytvořené komunikace (primárně pěší)
- Cyklostezka
- Cíle cyklotras

Automobilová doprava

Celý dopravní systém města je značně nevyvážený a na mnoha místech preferuje snadný a rychlý průjezd aut na úkor bezpečnosti chodců. Cílem mé strategie není bezhlavá diskriminace aut, ale taková vyváženost systému, která povede k bezpečnosti a pohodlí všech uživatelů veřejného prostoru. Ve Vodňanech v současné chvíli není ani jeden úsek místní komunikace zklidněný na úroveň D. Proto jsem definoval úseky komunikací, které by měly být zklidněny. Ty jsou ve schématu vyznačeny modře. Tato úprava dává smysl pouze za předpokladu, že tomuto označení bude odpovídat charakter komunikace. Černě je vyznačen průtah městem směrem na Prachatice, který zůstává beze změny, avšak je na několika místech zpomalen z důvodu bezpečného přecházení chodců.

Hromadná doprava

Z širších vztahů vyplývá, že podpora hromadné dopravy může městu ušetřit spoustu starostí s dopravou v klidu i provozem v ulicích. Proto je maximálně důležité, aby autobusové i vlakové nádraží byly atraktivní funkční stavby, které uživatelům nabídnou maximální komfort při cestování. V návaznosti na obě nádraží je taky nezbytné vybudovat záchytná parkoviště v blízkosti těchto dopravních uzlů.

Cyklistická doprava

Morfologií terénu jsou Vodňany velmi přívětivé pro cyklisty. Město sice od řeky směrem na jih postupně stoupá, ale maximální převýšení ve městě činí zhruba 20m. Dalším argumentem, proč považuji Vodňany za město vhodné pro jízdu po městě na kole, jsou stále velmi krátké vzdálenosti. Podpora cyklistiky může částečně pomoci vyřešit problémy města s parkováním, má pozitivní vliv na aktivitu občanů i na jejich vnímání městského prostředí. Proto navrhuji cyklostezku, která spojuje potenciální cíle cyklistů pohodlnou a klidnou trasou. V méně frekventovaných ulicích pokládám za zbytečné jakkoliv vyznačovat preferenci cyklistů, jelikož jsem přesvědčen (i z vlastní zkušenosti), že zde panují pro jízdu na kole vhodné a bezpečné podmínky. Bod strategického plánu o koncepci cyklo dopravy nicméně kvituji a doporučuji, aby se koncepce zabývala především i bezpečnou možností kolo uložit.

Pěší doprava

Pro podporu pěší chůze po městě využívá má koncepce několik nástrojů. Zaprvé jsou to nově založené zklidněné úseky, jak jsem již psal v oddílu automobilové dopravy. Jako prioritní vnímám nastavení preference pěších účastníků provozu při křížení s autem. Proto navrhuji celkem 18 nových přechodů zvýšených do úrovně chodníku. Opatřením z jiné části práce, avšak také podporujícím pěší pohyb, je umístění nových aktivních cílů při frekventovaných trasách. Atraktivita trasy je důležitou motivací při rozhodování o volbě dopravy.





Legenda:

- Pojízdňé komunikace
- Zklidňéé úseky
- Pěší komunikace
- Cyklostezka
- Železniční trať
- Trávník
- Štěrk
- Nové budovy
- Stávající stromy
- Nově vysázené stromy



(1) Nová zklidňená komunikace skrze komplex RD mezi Nádražní a Výstavní dává možnost zprůchodnit území, které je v současnosti blokováno areálem dvou firem. Průtah má sloužit především pro návštěvníky Víceúčelové haly. Uplatnění najde ale i pro obyvatele lokality Na Kameni.

(2) Pozemkově složitá, ale důležitá úprava je zprůchodnění v současnosti neprostupného areálu firmy Jolava a dřevařské pily. Pro obyvatele jižní části města by se jednalo o výrazné zjednodušení spojení s obchodní zónou, do které dnes musí chodit podél rušné komunikace II/141.

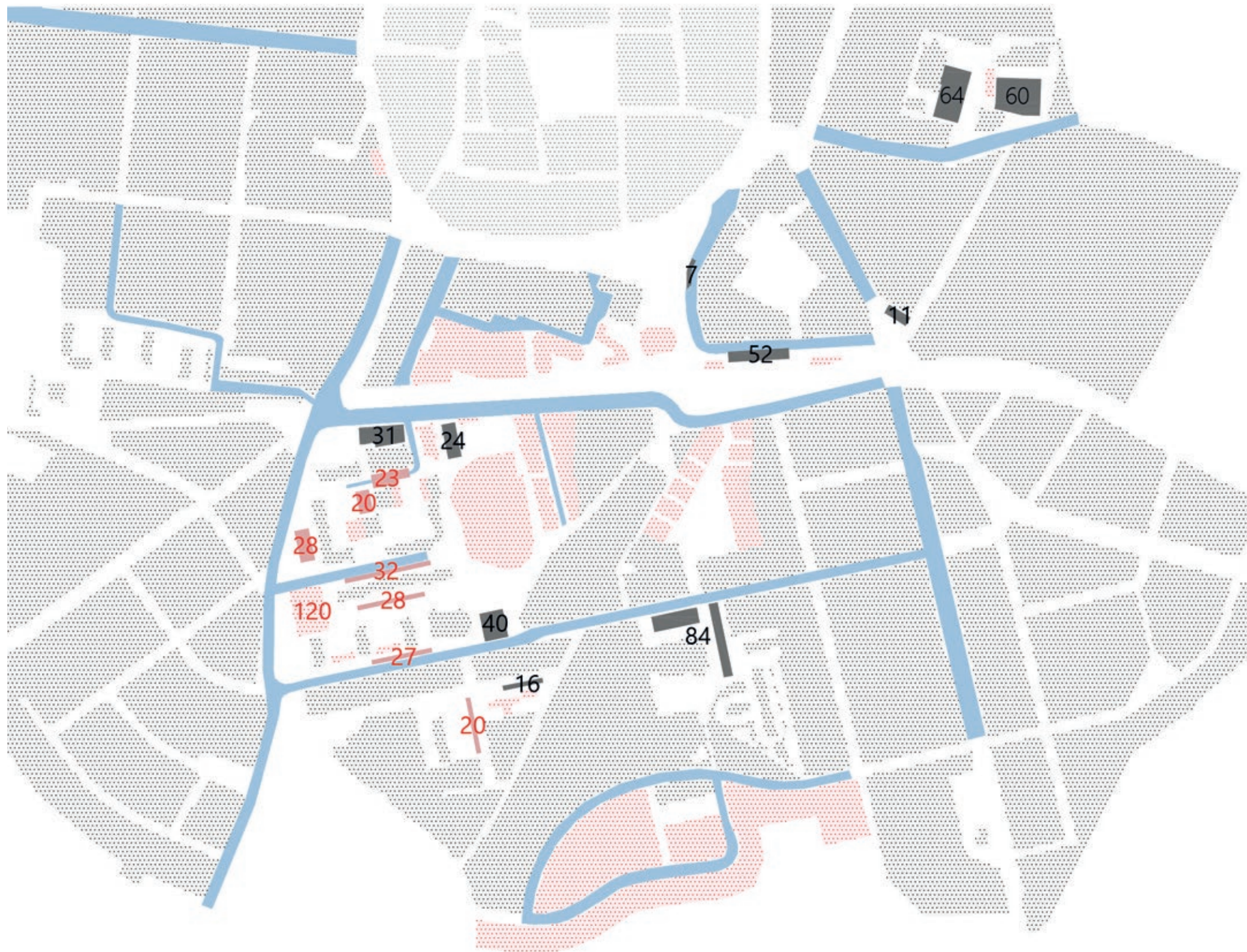
(3) Areál ZZN, jako nejvýraznější zásah do urbanistické struktury města by při přeměně území zmizel zároveň jako značná bariéra. Nový bytový komplex by byl přístupný několika zklidňenými komunikacemi. Nejpodstatnější ale je pěší a cyklo průtah podél železnice, který propojuje Holečkovu ulici s plochou u kulturního domu.

(4) Příjemná a bezpečná cesta do školy je základem pro to, aby rodiče své dítě pěšky pustili. To posléze vede k jeho každodennímu pohybu a větší samostatnosti. Proto zakládám novou pěší cestu spojující jih města se sídlištěm Smetanova. Trasa kopíruje trasu dětí do školy na Bavorovské ulici.

(5) Silniční průtah skrze současný areál firmy Motor má svůj důvod v širších vztazích. Velká část dojíždějících do práce jezdí na obchvat přes vesnici Újezd jižně od města. Nově vytvořený průtah by měl odvést auta přímější cestou na silnici I/20 a ulevit tak od dopravy oné vesnici. Zároveň bude posléze možné zklidnit předprostor restaurace U Zástavů.

(6) Zklidňená komunikace D1 vzniká z důvodu obslužnosti i v lokalitě dnešní pily. Jedná se o komunikaci určenou pouze pro místní obyvatele, proto bude upravena tak, aby se případný průjezd řidičům nevyplácel a nedával smysl.

(7) V rámci nově navrhované lokality mezi ulicemi Nádražní a Výstavní vzniká i nová pěší cesta od vlakového nádraží k víceúčelové hale.



Legenda:

- Parkoviště pro návštěvníky
- Parkoviště pro rezidenty
- Parkovací zóny s vyhrazeným stáním

Zóny s vyznačeným parkovacím stáním

Na schématu je patrné, že některé prostory intravilánu města jsou označeny modře. V těchto zónách nebude možné zaparkovat mimo vyznačená parkovací stání pod trestem pokuty. Zóny zavádím v místech, kde se je vyšší hustota osídlení a tím i větší poptávka po parkovacích stáních. Ty by měli sloužit převážně rezidentům v případě, že nemají možnost parkovat na svém pozemku. Tam, kde tato možnost je realizovatelná, doporučuji městu striktně trvat na tom, aby majitelé neparkovali ve veřejném prostoru. Konkrétní úpravu pravidel ponechávám na tvůrci koncepce dopravy v klidu, kterou doporučuji městu k pořízení.

Kapacitnější parkoviště

P+R u vlakového nádraží (52)

V návaznosti na centrum se tato lokalita jeví jako nejrealističtější pro parkování dojíždějících zaměstnanců. V rámci průzkumů jsem zaznamenal, že během pracovní doby parkuje na blízkém parkovišti cca 120 aut. Když vezmu v úvahu možný nárůst těchto čísel a plánované zrušení parkoviště u domova důchodců, kapacita 52 míst v kombinaci s podzemními garážemi pod novou městskou knihovnou s kapacitou 90 míst by měli dostačovat.

P+R pod městskou knihovnou (90)

Kapacitní důvody jsem ji zmínil. Na tomto místě v současnosti stojí pozemní parkoviště. Vzhledem k důležitosti tohoto prostoru v mé koncepci zde navrhuji stavbu knihovny, ale pro udržení parkovací kapacity počítám s jedním, nebo dvěma patry podzemních stání.

Parkoviště u kotelny (24)

Zrekonstruované koupaliště Škorna bude pravděpodobně již za dva roky potřebovat parkovací kapacity pro své návštěvníky. Proto přejímám kapacitu z projektu této rekonstrukce a navrhuji parkoviště, které tyto nároky splní.

Parkoviště u haly (84)

V tomto případě se jedná spíše o reorganizaci stávající parkovací plochy. Prostor je řešen tak, aby umožnil co nejpohodlnější a důstojný nástup do haly a zároveň pojmul požadované množství aut.

Parkoviště u centra Družba (40)

Opět se jedná spíše o reorganizaci stávající plochy. Tyto kapacity jsou využívány především v době obědů. Kapacita 40 míst by podle průzkumu měla v současné době stačit.

Povrchová parkoviště pro rezidenty na sídlišti Škorna (27+28+32+28+20+23)

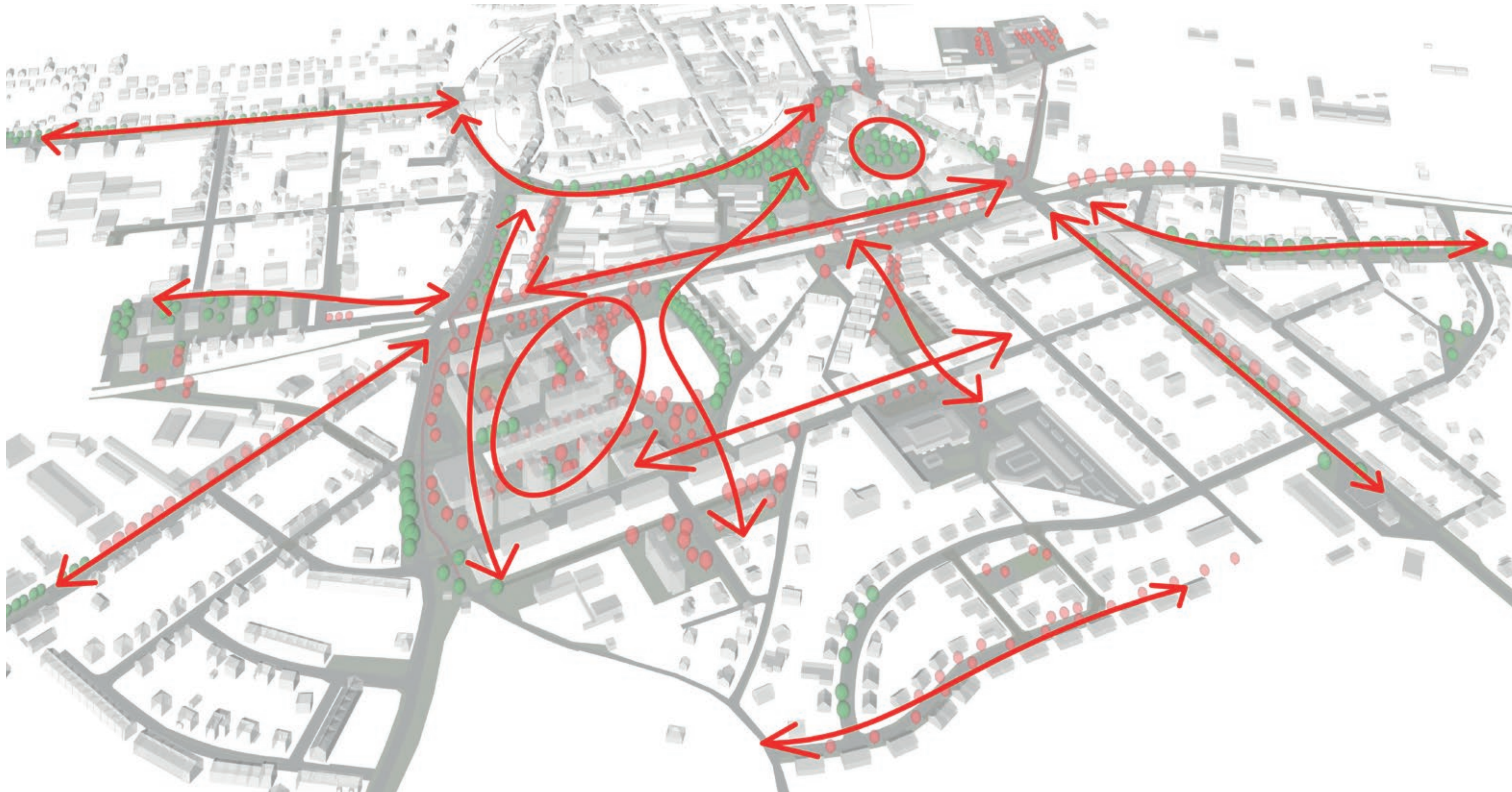
Sídliště je logicky místem, kde je problém s parkováním nejcitlivější. V současné struktuře je parkovacích míst sice zatím dostatek, ale blíží se chvíle, kdy budou kapacity nasyceny. Problémem však je, že parkující auta zabírají plochy přímo v centru sídliště. Jelikož navrhuji jiné využití těchto prostranství, přemísťuji proto povrchová stání do míst, která jsou pro komunitní život sídliště nevyužitelná. Prioritním typem stání by mělo být stání kolmé, které je plošně nejefektivnější.

Parkovací dům (120)

I s vědomím, že tak výrazná investice je pro malé město značným zásahem do rozpočtu, navrhuji výstavbu parkovacího domu přiléhajícího k sídlišti. Na tomto místě v současné době stojí rodinný dům, nicméně pokud by do budoucna byla možnost tento pozemek vykoupit, vedení města to doporučuji. V případě realizace tohoto záměru bude možné zredukovat další parkovací stání v okolí.

Doprava v klidu

Město Vodňany se potýká s problémem nárůstu počtu automobilů svých obyvatel, ale i návštěvníků. Prozatím tento problém není ani tak kapacitní, ale spíše jde o organizaci parkování těchto aut. Důležité je, že navyšování parkovacích stání není řešením tohoto problému! Obyvatelé města a především centra je třeba postupně vychovávat k ohleduplnosti a povědomí o tomto problému. Není udržitelné, aby každá rodina umístila do veřejného prostoru dva automobily. Proto je třeba začít s regulací a to především v historickém centru. Toho se ale moje práce nedotýká.



Práce se zelení

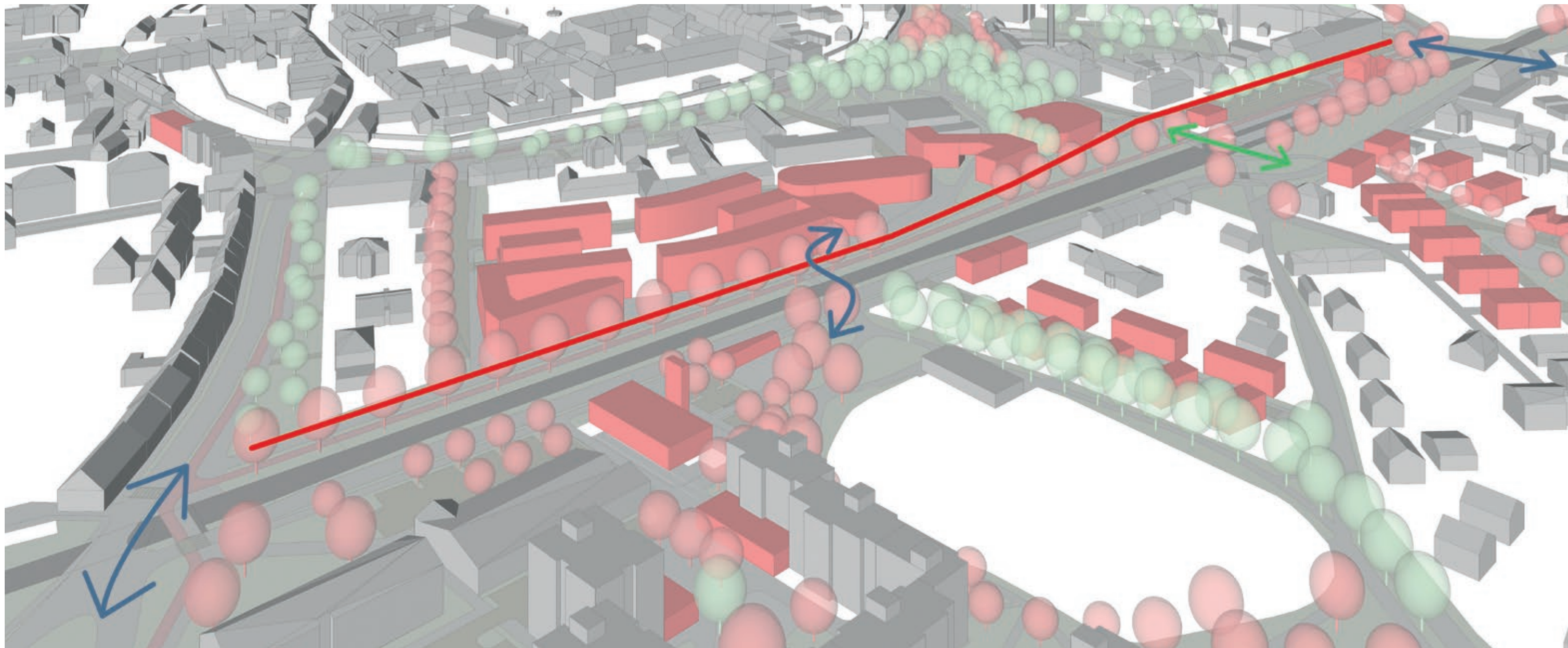
Vodňany jako maloměsto poskytují svým obyvatelům atraktivní kombinaci poměrně slušné občanské vybavenosti a zároveň blízkého kontaktu s přírodou. S tímto potenciálem by se mělo systematicky pracovat. Zároveň je jasné, že při vývoji klimatických změn budou města zeleň ve svém plánování nutně potřebovat. Ve Vodňanech není zeleně málo, problém spíše spatřuji v její nepropojenosti a úpravě. Její centra jsou spíše lokální záležitosti a nevytváří žádnou plánovanou strukturu. Proto navrhuji výsadby stromů v takovém systému, který se snaží v rámci možností propojovat jednotlivá centra městské zeleně. To je patrné z výkresu systému zeleně. Dalším posunem, jak vizuálním, tak environmentálním, by měla být práce s výsadbou na parkovištích. Ty zabírají ve městě značné plochy a nejen že nepůsobí ani trochu přívětivě pro oko, ale především se v létě nepříjemně přehřívají a zvyšují teplotu vzduchu i v širším okolí. Proto důležitou součástí práce se zelení je výsadba stromů na parkovištích u všech marketů i jinde.

Radiální pásy zeleně

Pro účelnost výsadby je zásadní, aby probíhala především kolem pěších tahů. Ty jsou většinou radiální a sbíhají se do centra. Proto většina plánovaných linií stromů kopíruje tyto tahy. Jedná se především o novou výsadbu v ulicích Stožická a Chelčická, dále pás propojující park u kulturního domu s hrází a novou výsadbou okolo areálu Škorňa a dále až k ZŠ a MŠ Výstavní. Další linie probíhá v místě nové výstavby mezi ulicemi Nádražní a Výstavní a doplněno je stromořadí v ulici Budějovická. Zbytek systému radiál tvoří stávající stromořadí v ulici Radomilická, zeleň na sídlišti Smetanova a tromořadí v ulici Bavorovské.

Okružní doplňující linie

V rámci propojenosti radiálních tras je systém doplněn alespoň v místech, kde to technická infrastruktura dovoluje, kolmicemi. Důležitým a razantním vstupem zeleně do města by měla být výsadba podél kolejí, a to jak v úseku dnešního ZZN, tak i na druhé straně kolejí v úseku naproti vlakovému nádraží. Dalším projektem, který je snad výrazně bližší budoucnosti, je výsadba okolo autobusového nádraží navrženého studiem Projektíl. Tím by se měl propojit pás zeleně táhnoucí se podél hradeb téměř po celé jižní straně. Doplňkový charakter má potom výsadba v ulicích Výstavní a v nově navržené lokalitě Na Kameni.



Analýza současné situace

Okolí tratě je svědkem industriální minulosti tohoto sektoru města. V úseku, kde vede ulice Kampanova se nachází zástavba činžovním domů, které začínají v dnešní době díky dobré poloze i stavební kvalitě získávat na atraktivitě. Ty tvoří uliční prostor dlážděný kostkami a na protější straně ulice stojí budova vlakového nádraží. Ta po změně dopravce přestala plnit svůj účel a dnes neslouží ničemu. V místě, kde Kampanova ulice zatáčí a přechází v ulici Elektrárenskou, končí taky vědomě plánovaný uliční prostor. Prostranství se zde otevírá a v místě bývalého rybníka dnes stojí asfaltové parkoviště, před kulturním domem. Východní fasáda kulturního domu a hrana parkoviště ohraničují začátek parku navazujícího na Zeyerovi sady. Od vlakového nádraží směrem na západ se táhne široká a neupravená betonová manipulační plocha až k přechodu přes trať u hráze koupaliště Škorna. Až sem je možné dojít po severním okraji dráhy, dále už je území uzavřeno areálem ZZN. Na jižní straně železnici lemuje ulice Nádražní po celé délce mezi oběma přejezdy. V úseku naproti nádražní budově Nádražní ulice zahybá a ponechává další manipulační plochu ve vazbě na koleje.

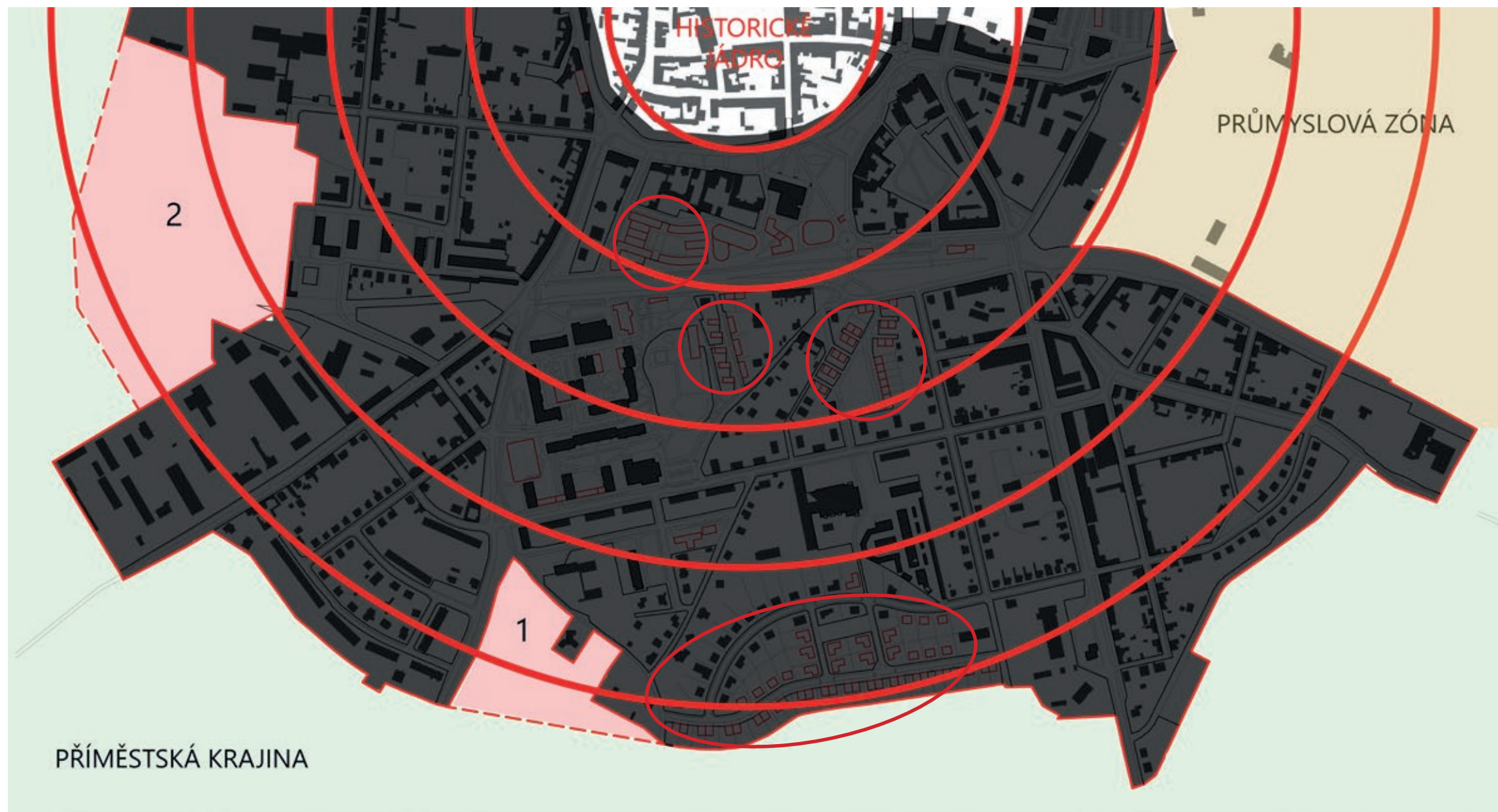
Koncept: Trať jako nový městský bulvár

Ač to může znít zvláště, mým cílem je kolem železniční tratě soustředit výstavbu takového charakteru, aby se tyto místa staly živoucí tepnou Vodňan. Mám k tomu několik důvodů. Zaprvé, intenzita kolejové dopravy je zde velmi nízká a projíždějící lokálka je spíš příjemným dokreslením atmosféry, než skutečným rušivým elementem, druhý důvod je, že kolem trati, nebo přes ní proudí denodenně více než polovina obyvatel města a tudíž má trasa ekonomický i kulturní potenciál. Posledním, ale základním motivem je to, že dílčím cílem mé strategie je propojit obě strany tratě. Toho chci docílit právě tím, že k sobě přiblížím uliční fronty obou částí a vytvořím o trochu intimnější, nebo lépe uchopitelný prostor, než je v současnosti široký nezastavěný betonový koridor. Vedení města samo vyřklo myšlenku udělat pěší bulvár z ulice Kampanova na jednání zastupitelstva. Já pouze navazuji na tuto ulici a protahuji jí až do konce, kde ústí do Holečkovi. Půjde o důležité pěší a cyklistické spojení umožňující bezpečný a klidný pohyb mezi oběma přejezdy. Trasa na vlak a autobus, stejně jako cesta obyvatel jihu města do jeho centra tak bude splňovat všechny předpoklady pro to, aby si ji lidé podvědomě oblíbili. Výsadbou stromů v okolí tratě, ovšem jen tak, aby nezasahovali do traťového prostoru, docílím příjemného prostředí jak pro rezidenty nového bytového komplexu, tak pro procházející.

Nově navržený přechod tratě

Zásadní úprava, která má za cíl spojit obě strany železnice, je nově navržený přechod tratě. S vědomím, že SŽDC bude mít problém zřídit další přechod navrhuji, aby tento přechod byl zároveň spojen s novým ostrovním nástupištěm na vlak. Současné dva perony v celkové délce 140 metrů považuji za nešťastné řešení a to i z důvodu, že jejich šířka nenapomáhá ani bezpečnosti cestujících. Ve chvíli, kdy už není třeba si v nádražní budově kupovat jízdenky, je možnost přesunout nástupiště blíže k městu, navrhnout mu případné zastřešení a výrazně tak zvýšit komfort čekajících. Nové nástupiště by končilo svojí hranou přesně v místě, které je nevhodnější pro přechod tratě a nástup na toto nové nástupiště bude zároveň požadovaným přechodem.





Kompaktnost města jako dlouhodobý cíl

Historické jádro města je založeno na tradičním kruhovém půdoryse s ortogonální sítí ulic, jako většina měst z doby Přemysla Otakara II. Rozvoj města mimo hradbami vymezené území se nejprve držel přirozeně klíčových komunikací vedoucích do okolních měst. Později se začaly plnit mezery mezi těmito komunikacemi, ale postupem času došlo k nerovnoměrnému růstu města směrem na jih. Pokud mají být Vodňany i nadále městem pěších vzdáleností, kde každý obyvatel má pohodlnou možnost z domova dojít pěšky až na náměstí, musí se příští rozvoj volit svědomitě a centricky. Proto je lokalita Na Kameni navržena jako koncová a s další výstavbou tím směrem nepočítám. Pokud by došlo k tak výraznému a nepravděpodobnému nárůstu obyvatel, že by ani nově navržené lokality kapacitně nestačili, doporučuji nechat zpracovat územní studii na další lokality podle pořadí naznačeného ve výkrese.

Lokalita 1

Klín zaražený do půdorysu města mezi silnicí na Chelčice a lokalitou Na Kameni nebude obtížné zasíťovat a jedná o vcelku logický směr, kudy by se další potenciální výstavba mohla ubírat. I tady platí, že výrazně nedoporučuji překročit hranici naznačenou čárkovanou linkou a zasahovat zbytečně daleko do krajiny. Výhodou je, že v blízkosti se nachází základní škola a je možné lokalitu napojit na nově navrženou cyklostezku.

Lokalita 2

Druhá potenciální lokalita se nachází mezi železniční tratí a areálem ZŠ a Gymnázia. Pokud by mělo dojít k zastavění této lokality, bylo by vhodné protrhnout bariéru průmyslových areálů v ulici Stožická a propojit nově vzniklou uliční sítí nejen s ulicí Bavorovskou na severu, ale i s ulicí Stožickou na jihu. K tomu by bylo nutné zřídit další přejezd přes koleje. Jedná se o poměrně rozlehlé území, takže nabízí hodně velkou kapacitu, ale hrozí zde nebezpečí, že když si město nepohlídá rozvoj, tak dojde k přerušení některých možných spojnic.

Lokality v návaznosti na železniční trať

Mým záměrem bylo od počátku hledat nevyužitá, nebo špatně využitá místa vevnitř města, aby nebylo třeba město rozšiřovat plošně do krajiny. V okolí železnice se nachází průmyslové areály, které sice dodnes fungují, ale jejich funkce postupem času oslabují. Tato území mají výrazně vyšší ekonomický i funkční potenciál jako plochy pro bydlení. Samotná železnice není dle mého názoru překážkou, jelikož nevytváří žádné enormní množství hluku, jak zmiňuji především v bloku zabývajícím se přeměnou a propojením okolí tratě. Proto navrhuji celkem tři nové lokality pro bydlení v místech původního průmyslu. Tyto lokality jsou popsány na výkrese napravo.

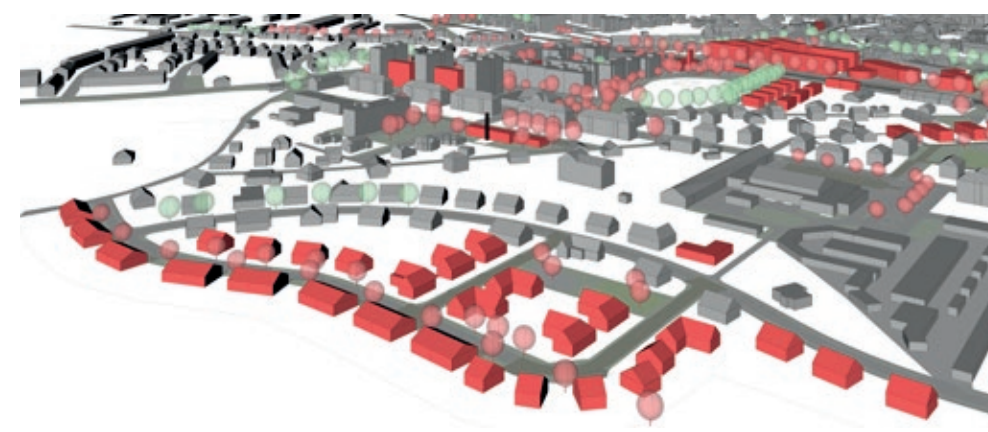
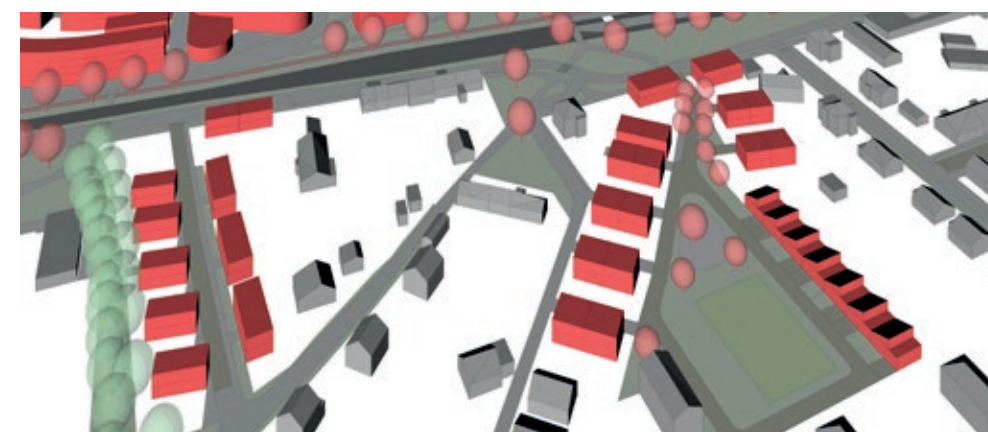
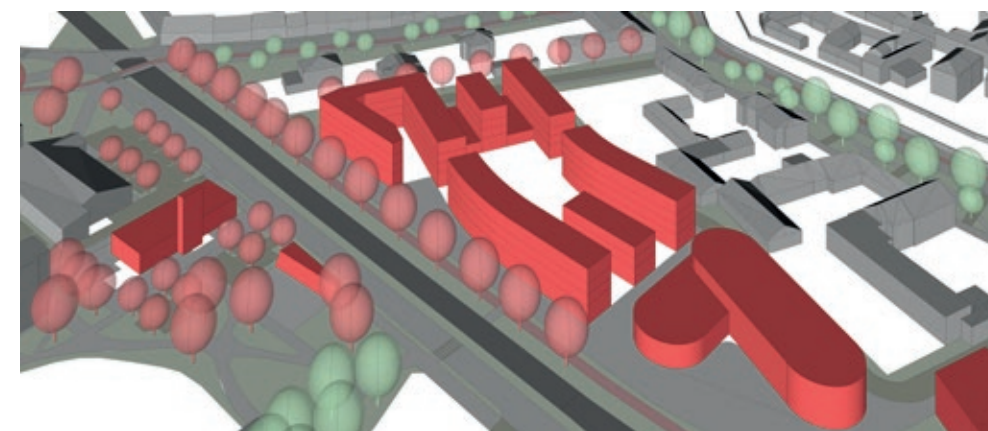
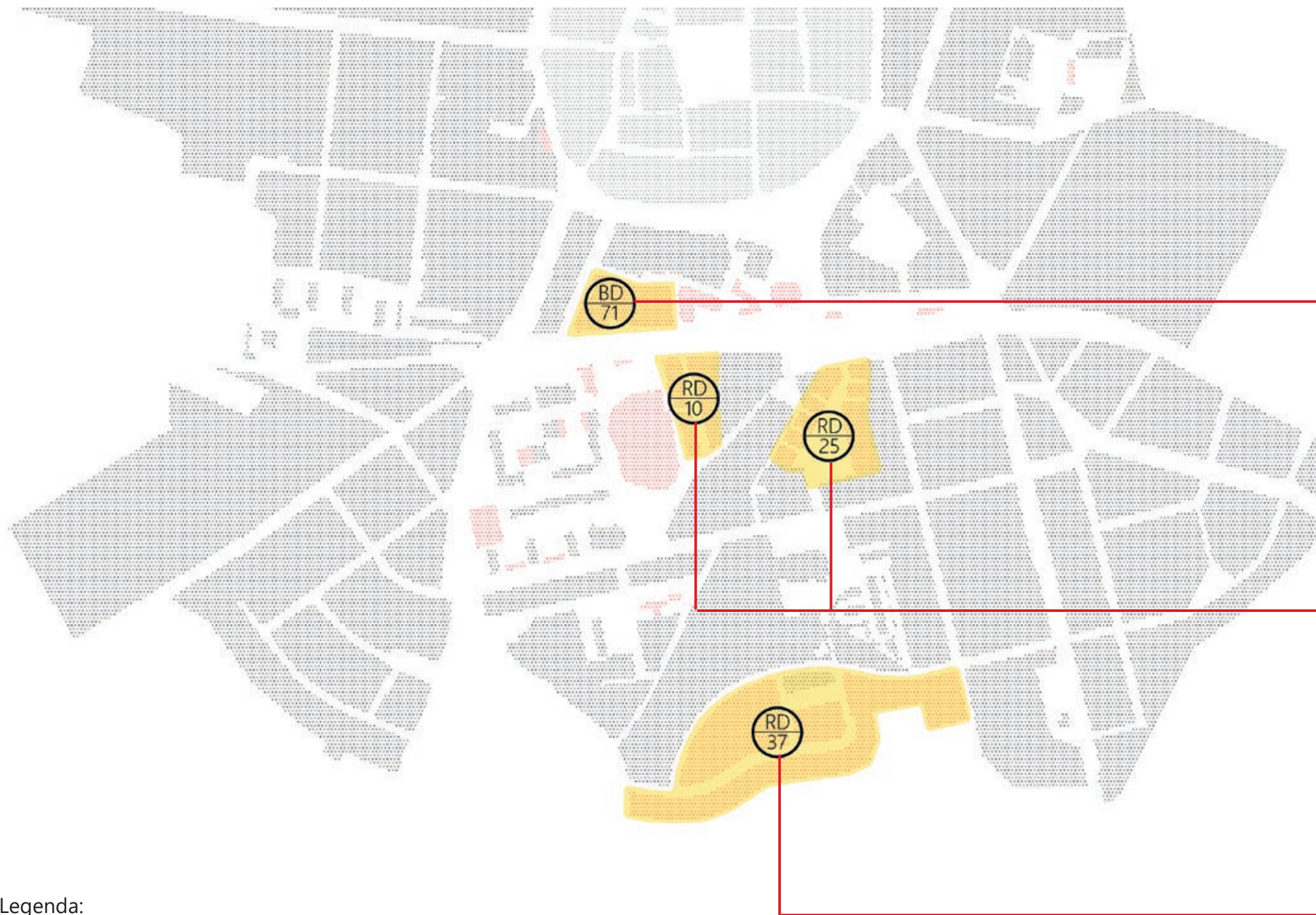
Lokalita Na Kameni

Jedná se o lokalitu, ve které už se s výstavbou začalo a mým cílem je jí doplnit, ale v nově navrhovaných částech nastavit vyšší standart veřejných prostranství, než tomu je v první etapě tohoto projektu. Druhá etapa tak navazuje na tu první, ale přichází s poněkud hustší parcelací a zařazuje typologicky nový druh, dvojdomek.




1:7500

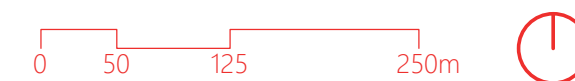
0 60 150 300m





Legenda:

-  Typ stavby pro bydlení
-  Počet bytových jednotek
-  Nová obytná lokalita



Komplex ZZN

Přeměna, která by nejvýrazněji zasáhla do struktury města se týká současného zemědělského areálu. V něm je vytvořena sestava bytových domů o výšce čtyřech podlaží, částečně aktivním parterem a poloveřejným prostorem zahrady. Komplex je tvarově navržen tak, aby se přizpůsobil tvaru bloku, na který přímo navazuje, ale především aby tvořil uliční frontu nově vznikajícího prostoru kolem železniční trati.

Atraktivní lokalita, blízkost veřejné dopravy, občanské vybavenosti i kulturních institucí jsou parametry, které by měli lákat především mladé lidi.

Tento komplex bude rozumné realizovat pouze za předpokladu výrazné poptávky vzhledem k jeho kapacitě. Prioritní ale je, aby se za všech okolností město snažilo vytvořit komunikaci podél železnice, nezávisle na bytových domech.

Lokality v Nádražní

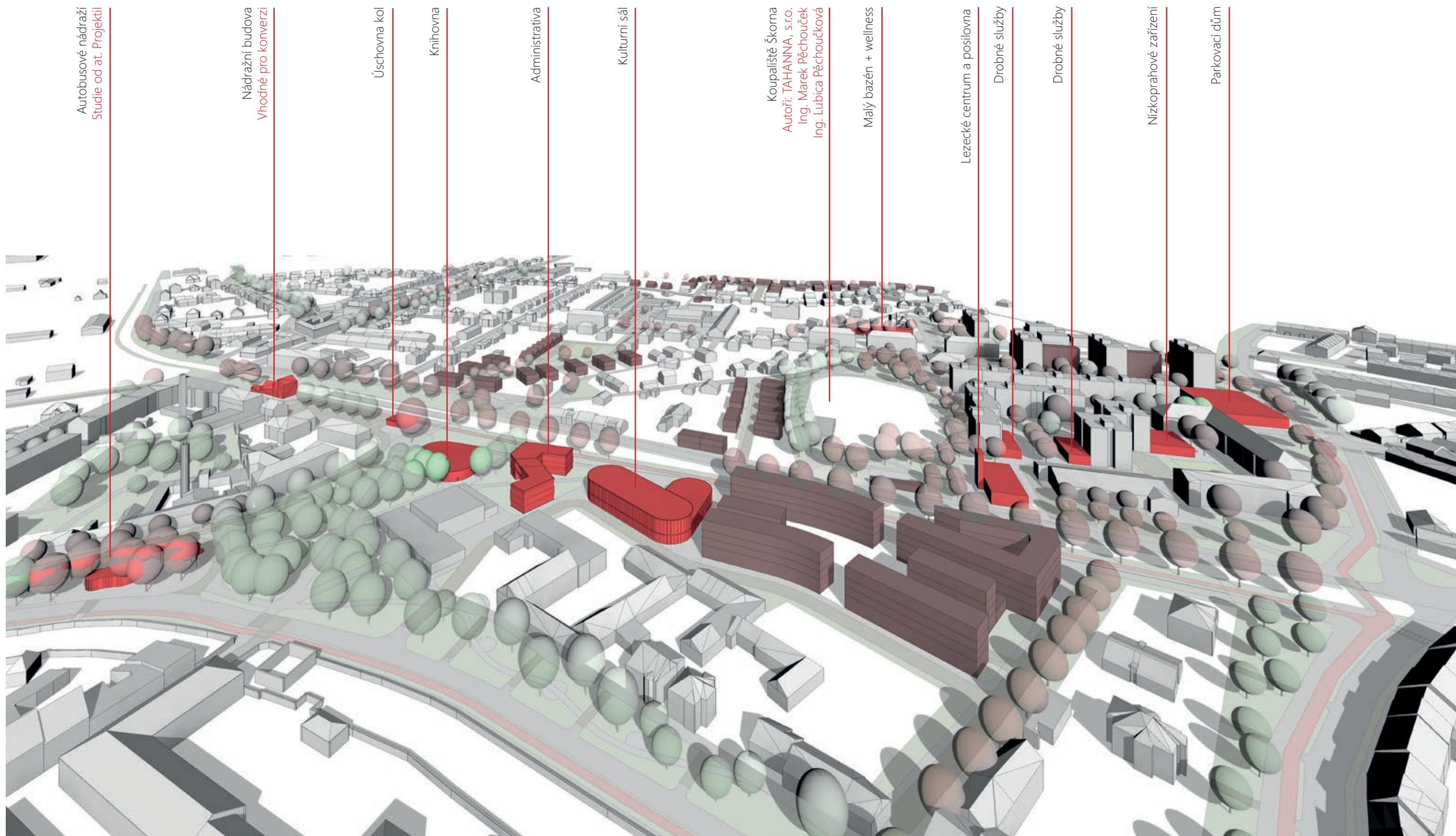
Jedná se o komplexy rodinných domů ve vazbě na železniční trať. Oba pozemky v současnosti slouží k podnikání. Na jednom je areál Pily, na tom druhém firma zabývající se kovovýrobou a pneuservis.

Lokalita Na Pile je navržena jako sestava izolovaných domků pod svahem hráze koupaliště Škorna. Doplněna je třemi viladomy. Obslužnost je řešena zklidněnou komunikací kategorie D1.

Lokalita Nádražní se navržená jako kombinace řadových domů a dvojdomů. Každý objekt má svoji soukromou zahradu, zároveň je lokalita utvářena kolem nového veřejného prostranství, ve které je dětské hřiště a hřiště na fotbal. Důležitou přidanou hodnotou tohoto projektu je, že se stává pěší spojnici centra s Víceúčelovou halou.

Lokalita Na Kameni

Na samém okraji města už začal výkup pozemků, dokončuje se první etapa projektu a tak ve své strategii navazují etapou druhou. Ta by měla vykazovat vyšší hustotu osídlení a kvalitnější veřejný prostor, který byl v první etapě zanedbán. Lokalita je navržena jako koncová, s dalším rozvojem do krajiny se nepočítá a to z důvodu značné vzdálenosti od centra a územních rezerv na jiných okrajích zástavby blíže k centru. Projekt počítá s kombinací izolovaných domů a dvojdomků. Uprostřed lokality je navrženo dětské hřiště, které bylo z první etapy v průběhu realizace vynecháno.



Autobusové nádraží
Studie od at. Projektů

Nádražní budova
Vhodné pro konverzi

Úschovna kol

Knihovna

Administrativa

Kulturní sál

Koupaliště Škorna
Autoři: TAHANNA, s.r.o.
Ing. Marek Pěchouček
Ing. Lubica Pěchoučková

Malý bazén + wellness

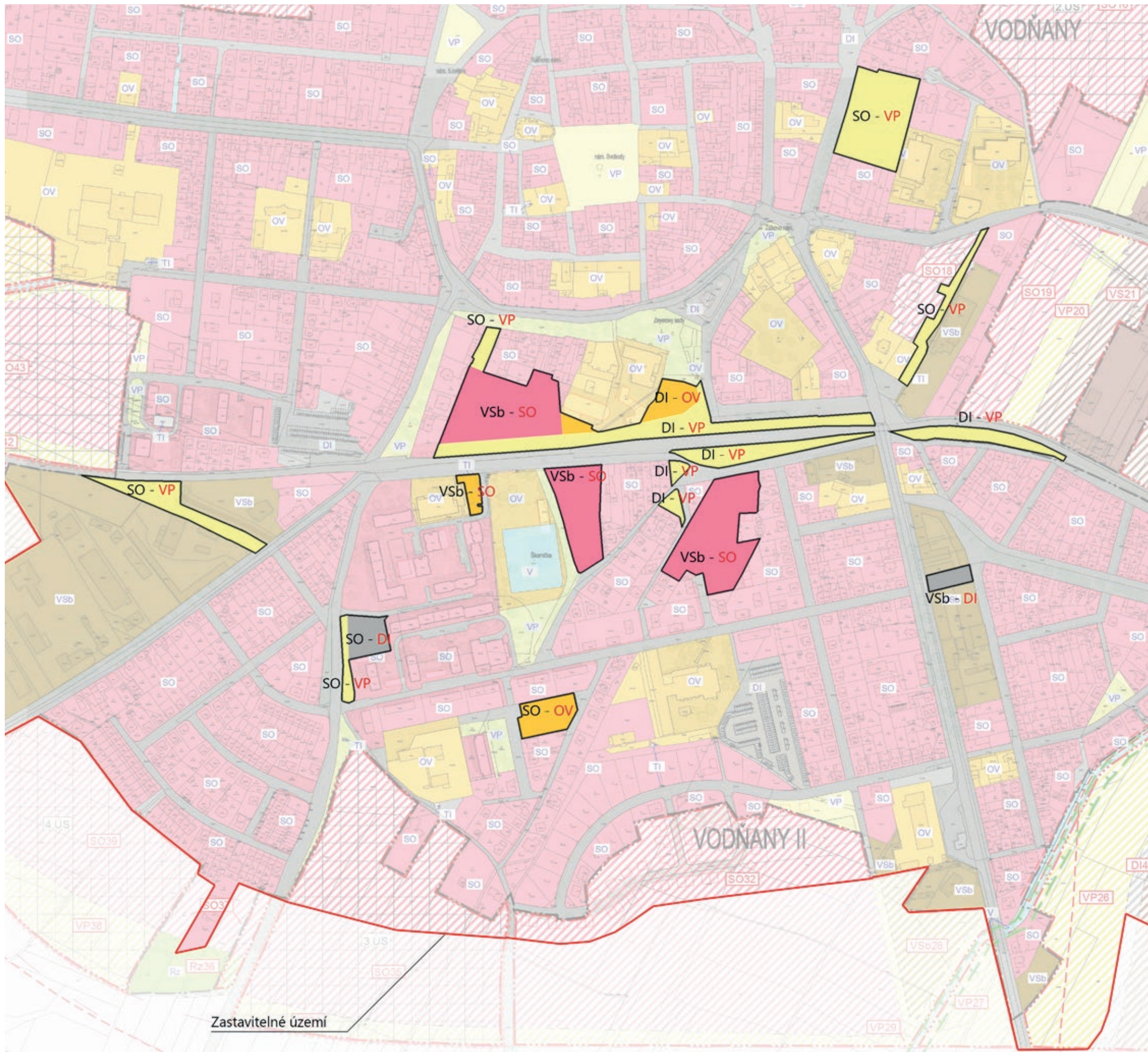
Lezecké centrum a posilovna

Drobné služby

Drobné služby

Nízkoprahové zařízení

Parkovací dům



LEGENDA:

PLOCHY S ROZDÍLNÝM ZPŮSOBEM VYUŽITÍ

STABILIZOVANÉ PLOCHY	PLOCHY ZMĚN (ne změn navrhovaných v této práci)	
SO	SO	PLOCHY SMÍŠENÉ OBYTNÉ
R		PLOCHY REKREACE
Ra		PLOCHY REKREACE - v záplavovém území
Rz	Rz	PLOCHY REKREACE - soukromá zeleň
	Rs	PLOCHY REKREACE - sportovní rekreační aktivity
OV	OV	PLOCHY OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
VS	VS	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ
VSb	VSb	PLOCHY VÝROBY A SKLADOVÁNÍ - navazující na bydlení
SV	SV	PLOCHY SMÍŠENÉ VÝROBNÍ - sádky
TI	TI	PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY
TIs	TIs	PLOCHY TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY - skládka
VP	VP	PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ
	VPz	PLOCHY VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ - vyhrazená zeleň
DI	DI	PLOCHY DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
TN	TN	PLOCHY TĚŽBY NEROSTŮ
V	V	PLOCHY VODNÍ A VODOHOSPODÁRSKÉ
L		PLOCHY LESNÍ
P		PLOCHY PŘÍRODNÍ
Z		PLOCHY ZEMĚDĚLSKÉ
SN		PLOCHY SMÍŠENÉ NEZASTAVĚNÉHO ÚZEMÍ







Legenda:

Funkce nové zástavby:

- Pojízdne komunikace
- Zklidněné úseky
- Pěší komunikace
- Cyklostezka
- Železniční trať
- Trávník
- Štěrka
- Nové budovy
- Stávající stromy
- Nové vysázené stromy

- Rodinné domy
- Bytové domy
- Bytový dům s obchodním parterem
- Občanská vybavenost - komerční
- Občanská vybavenost - veřejná infrastruktura
- Administrativa
- Dopravní infrastruktura
- Nově vytvořené veřejné prostranství
- C - D1 Změna funkční třídy místní komunikace

0 20 50 100m



VODŇANY - Revitalizace funkčního hrdla města
Diplomní projekt



Urbanistická část

Průvodní zpráva - urbanistická část

Současný stav

Řešená lokalita

Předmětem práce je lokalita v samém centru města Vodňany, a to mezi jižním úsekem hradeb a železniční tratí. Jde o park, který navazuje na Zeyerovi sady lemující hradební pás a následně prostor podél kolejí od bývalého areálu ZZN do ulice Kampanova k budově vlakového nádraží. Historicky je lokalita jedním z prvních míst, kam se začalo město výrazněji rozšiřovat po otevření hradebního pásu a to především v návaznosti na železnici. Vzniklo zde vlakové nádraží a částečně uzavřený blok zástavby okolo tehdejšího hřbitova. Zároveň se začala tvořit uliční fronta okolo pásu hradeb, která tak nechala vzniknout dnešním Zeyerovým sadům. Mezi centrem a vlakovým nádražím se postupem času začaly přirozeně kumulovat funkce. V současné době je tak lokalita v kontextu města zcela klíčová, vyskytuje se v ní kulturní dům, autobusové nádraží, domov důchodců, a již zmiňované vlakové nádraží. To vše zaklenuto na většině plochy mohutnými duby a lípami, které tvoří sady vzniklé na ploše bývalého hradebního pásu. V okolí tratě se nezapře industriální minulost svážení dřeva ze Šumavy vlakem právě přes Vodňany.

Širší vztahy

V koncepci rozvoje jižní poloviny města, kterou jsem zpracoval v rámci první části diplomové práce, zachovávám všechny dosavadní funkce a přidávám dvě nové – knihovna, polyfunkční sál. Cílem nadřazené koncepční úvahy tak je vytvoření moderního živého kulturního centra města s aktivním parterem a prostorem k odpočinku, četbě, hře a vzdělávání. Zároveň je lokalita klíčová z hlediska hromadné dopravy a tak se snažím zkrátit a zkvalitnit pěší osu centrum – autobus – vlak. Skrze lokalitu vedou takřka všechny důležité pěší tahy městem, takže její kvalita je zásadní pro dosažení hned pěti vytyčených cílů v rámci předdiplomní části práce. Zásadním limitem území však je, že skrze něj vede hlavní silniční tah městem. Ten sice není nijak zásadně frekventovaný, nicméně ovlivňuje ráz lokality zcela zásadně. Negativně tím, že do ní vnáší hluk a dopravu, pozitivně však zase tím, že díky veřejné dopravě místem denně projde zásadně vyšší množství návštěvníků.

Návrh

Řešená lokalita

V rámci návrhové části je lokalita doplněna o nové budovy Polyfunkčního sálu a knihovny. Zároveň bude rekonstruován současný kulturní dům do podoby moderního kina/divadla. Dostavby mají za cíl sjednotit roztroušenou zástavbu a vytvořit „bulvár“ okolo trati táhnoucí se od ulice Holečkova po ulici Kodádkova. Došlo též k přiblížení vlakové zastávky a jejímu novému uspořádání. V návaznosti na to vzniká nový přechod tratě. Pás zeleně rozšiřuji ze současného stavu podle koncepce zeleně z předchozí části práce tak, aby tvořil propojený celek od hradebního pásu až k hrázi bývalého rybníka Škorna. Dále dochází už spíše k parterovým úpravám, které lze souhrnně nazvat jako revitalizace parku a části Zeyerových sadů.

Koncept návrhu

Cílem návrhu je zachovat stávající funkce, přidat nové a vše srovnat vedle sebe přehledněji, než je tomu dnes. Vytvořit aktivní kulturní centrum města se vším, co k němu patří. Zásadní z hlediska konceptu je rozdělení území na dva lineární uliční prostory a park mezi nimi. Jedná se o Zeyerovy sady jako zelený pás okolo historického jádra a nově vytvářený prostor podél trati, který se v místech řešeného území otevírá směrem do parku. Ten je definován západně od území novou zástavbou bytových domů, v řešené oblasti fasádou knihovny a následně stávající uliční čarou Kampanovi ulice. Mezi těmito dvěma lineárními městskými osami se nachází prostor parku. Z hlediska prostupnosti území Tímto parkem vedou tři páteřní komunikace, které vycházejí z analýzy pohybu chodců v širším kontextu města. Tyto tři chodníky tvoří trojúhelník, jehož vrcholy jsou tak logickými křižovatkami - rozcestími. Rozcestí jsou v návrhu umocněny, zvýrazněny a tahy mezi nimi taktéž. Dvěma rozcestím dominují vzrostlé stromy - Platany Javorolisté, to třetí je křížením pěších tras se silniční dopravou, a to těsně před vstupem do centra. Krom chodníků, které tvoří tento trojúhelník, se od rozcestí rozbíhají další trasy, a to směrem na východ i západ podél trati.

Park ve funkčním hrdle města

Prostor parku je sítí cest a budovami dělen do dalších menších trojuhelníků, kde každý má svoji specifickou náplň a tomu odpovídající parter. Od jihozápadu k severovýchodu se jedná o dětské hřiště, odpočinkové jezírko u knihovny, její předprostor a venkovní divadelní scénu až po klidový prostor pro posezení ve vazbě na domov důchodců. Trochu mimo tuto osu potom leží předprostor Kina, divadla, který je nad park vyvýšen tak, jak to odpovídá terénní vlně.

Prostranství před Kinem

Rekonstrukce Kulturního domu počítá s natočením čelní fasády směrem k centru a tím i předprostoru. Ten má obdélníkový tvar, stejně jako ten původní a je navržen tak, aby se na něm mohly střídat různé funkce, od vánočních trhů po výstavy. Jeho splynutí se zbytkem parku je docíleno záhonem trvalek, které zarovnávají terénní nerovnost v průběhu celého plata. Směrem na západ prostranství volně pokračuje do ulice Zeyerovy sady. Na východní straně je potom plato zakončeno protáhlým schodištěm, které navazuje na pietní místo dvou pomníků

Pietní místo

V současné době jsou v parku tři pomníky. Pomník Petra Chelčického je monumentem, který stojí na ose cesty z náměstí a tam také zůstává. Další dva pomníky jsou věnovány padlým v obou světových válkách, resp. obětem komunistické zvůle. Prostor okolo nich v současné době příliš neodpovídá slavnostní povaz místa a při připomínkách výročí během státních svátků je to znát. Proto je prostor předělán tak, aby mezi oběma monumenty vznikla tematická vazba. Chodník vedoucí schodiště před Kinem je přerušen dlažbou, která

vytváří časovou osu zvýrazňující průběh 20. století v našich zemích s důrazem jednotlivá období válek, svobody a nesvobody českého národa. Od roku 1914 po rok 1989, tedy od důvodu vzniku jednoho pomníku k tomu druhému. Schodiště u Kina svým rozměrem, tvarem a natočením dobře poslouží pro účely pietních akcí jako hlediště.

Přechod silnice II/141

Už v předdiplomní části projektu byl tento přechod označen jako prioritní téma k řešení. Pokud má být podporována pěší chůze jako nejlepší způsob dopravy, nejfrekventovanější přechod průtahu městem je klíčovým prvkem pěší dopravy do centra a z něj. Proto byl přechod navržen jako zvýšená plocha a jeho zklidnění je podpořeno i změnou povrchu. Zrušeny byly dva přechody pár metrů od sebe a místo nich je cesta chodce napřímena od náměstí až na rozcetí za silnicí. Okolí přechodu je taktéž upraveno s pomocí trvalek, tak jak bylo tradicí v případech stávajícího záhonku. Jako další druh dopravy zde přibyla cyklostezka, která vede podél silnice. I ta je přerušena tak, aby bylo zřetelné, že přednost má ten nejzranitelnější účastník provozu, tedy chodec.

Předprostor knihovny

Před knihovnou přímo je navržena paleta možností k posezení, čtení, učení, nebo prostě jen odpočinku. Je zde umístěn vodní prvek, který protéká podél celé severní fasády. Okolí tohoto umělého „potůčku“ je děleno stěnami ze zastříhávaných Vrb rozmarýnolistých rostoucích z vody na jednotlivé kóje zajišťující intimitu. V každé kóji je potom jiná sestava mobiliáře ze sady MMCité Pixel. Vzniká tak 8 unikátních venkovních místností, které je možné využít. Mezi knihovnou a kinem je ve svahu navrženo venkovní divadlo. Aréna, po vzo-ru řeckého antického divadla využívá terénní vlny k vytvoření jeviště, které může sloužit oběma budovám, může se na něm odehrávat divadlo, veřejné čtení, nebo přednáška. To vše pod širým nebem.

Rozcestí „U Platanu“

Jedním ze třech rozcestí, jak bylo psáno výše, je rozcestí pojmenované „U Platanu“. Jedná se o roh Elektrárenské a Kampanovi ulice, který je v současné době bezútešně vydlážděn jako jednolitá plocha z kamenné dlažby. Jelikož zde končí hned několik pohledových os návrhu, tak je zde navržen výrazný strom - Platan Javorolistý. Okolo něj potom vzniká místo vhodné pro čekání na schůzku, nebo na vlak. Jako srazové místo se tak snadno vryje do paměti místních. K tomuto účelu je prostranství osazeno lavičkami, koši a stojany na kola i s přístřeškem. Nebude tak problém nechat zde kolo zamčené po dobu, kdy pojedu mimo město vlakem. Jedná se zároveň o zásadní komunikační bod s ulicí Nádražní, která se nachází za tratí. Právě z tohoto rozcestí totiž vede nově navržený přechod trati s nástupem na zastávku vlaku. Pro obyvatele velké části jihu města bude nový přechod výrazným usnadněním cesty přes koleje a to v přímém směru, bez zbytečného obcházení.

Rozcestí u Kulturního centra

Vizuálně podobným dojmem, jako „U Platanu“ působí i předprostor Polyfunkčního kulturního domu, který je nově navržen na západě řešené lokality. Opět se zde nachází Platan Javorolistý, ale tento prostor krom shlukování před konáním kulturních akcí v sále slouží i jako průchod směrem do centra a cesty vedoucí od sídliště se zde dělí do tří směrů. Dva směry vedou k dalším vrcholům navrženého základního trojúhelníka, ten třetí vede před knihovnu. Prostranství je opět propojeno s cyklostezkou, u které jsou připraveny stojany pro zamčení kol. Dlažba, stejně jako u předešlého místa je složena z malých žulových kostek a vytváří kruhovou mozaiku se střídajícími se světlými a tmavými pruhy.

Kampanova ulice

Ulice nacházející se na východě řešeného území je již dnes poměrně živým bulvárem díky poště a také tomu, že je na trase do centra. Skloubí se zde dvě funkce. Zaprvé slouží ulice pěším. Proto je chodník oproti současnému výrazně rozšířen až na 5m. Zároveň jsou Kampanova i s Elektrárenskou ulicí kategorizovány jako komunikace funkční třídy D1, tedy pěší zóny. Druhá funkce je ovšem zajištění parkovacích kapacit pro velkou část lokality, potažmo pro centrum. Proto je zde navrženo šikmé parkovací stání v počtu 31 míst. To je zaklenuto krátkou álejí Dubů Letních.

Okolí tratě

Předchozí dva prospekty propojuje linie chodníku a cyklostezky táhnoucí se podél kolejí od ulice Holečkova až po Kodádkovu. Tyto nově vytvořené komunikace nahrazují současný pás nepotřebné betonové manipulační plochy. Místo ní tak vzniká asfaltová cyklostezka, dlážděný chodník a navíc mnoho nezpevněné zatravněné plochy. Celá cesta podél tratě je osazena alejí Habrů obecných, která zdůrazňuje kontinuitu trasy.

Elektrárenská ulice

Krátká ulice, která vede od Kampanovi okolo domova důchodců a autobusového nádraží, je nově zklidněna a provoz v ní probíhá jednosměrně. Šířka komunikace byla výrazně redukována. Získaný prostor byl věnován na jedné straně chodníku, na straně druhé parkování a rozšíření parku. Vznikají tak opět potřebná parkovací stání ve vazbě na domov důchodců a autobusové nádraží. Zároveň je navržen nový vstup do parku a to přímo naproti vstupu do domova důchodců. Ti mají tak mnohem příjemnější vstup do klidové zóny parku s množstvím laviček pro posezení s vrstevníky i rodinnými příslušníky. Přechod je řešen zvýšenou plochou tak, aby klienti domova překonali komunikaci bezbariérově.

Vazba na autobusové nádraží

Autobusové nádraží nebylo součástí zadání a to z důvodu, že je respektován jeho návrh od architektonického studia Projektil. Řešena však byla vazba parku a jeho cest na navrhované nádraží. Cesty jsou tak přizpůsobeny tak, aby pěší trasy respektovali přirozený směr pohybu chodců a nevznikali tak vyšlapané cestičky mimo chodník.

Prostor mezi Kinem a Učilištěm služeb

Změnou tvaru Kina byl vytvořen nový pěší tah a okolo něj vznikl nový prostor, který reaguje na budovy ve svém okolí. Proto vzniká místo pro posezení a vyvětrání během přestávek, stejně jako parkování pro zaměstnance školy. Samotná trasa ústí do parku a předprostoru Kina skrze výrazné trvalkové záhony.

Provázanost veřejných prostranství

Vodňany - jižní část, strategie rozvoje a transformace území

Analýza území

Problémový výkres

Vzhledem k tomu, že analýza zpracovávaná v rámci před diplomní části projektu se zaměřovala na širší problémy a hodnoty celého sídelního celku, nemůže pro zpracování druhé části práce až do úrovně parteru postačovat. Proto byl zpracován druhý problémový výkres zaměřený už na užší zadané území. V něm jsou zohledněny jak širší vazby, tak i konkrétní parterové detaily.

Silniční komunikace

V zadaném území se nachází jedna silnice II. třídy a to na severu průběžně s hradbami historického jádra. Na ní navazují další komunikace. Na východ od zadaného území se nachází ulice Kodádkova, kterou projíždí silnice III. třídy směrem jižně od Vodňan. Samotným územím potom prochází místní komunikace funkční třídy C a to v ulicích Elektrárenská a Kodádkova.

Hromadná doprava

V přímé vazbě na území se nacházejí oba terminály hromadné dopravy, tedy autobus a vlak. Autobusové nádraží není předmětem řešení.. Vlaková zastávka je v současné době řešena jako dvojice úzkých 70m dlouhých nástupišť. Nádražní budovy již funguje pouze jako čekárna. Prostor před budovou má velmi nevzhledný parter.

Pěší trasy

Územím probíhá hned několik páteřních pěších tras městem. Většina obyvatel části města za tratí musí projít tímto územím při cestě do centra, na autobus i na vlak. Charakter tras tomuto faktu příliš neodpovídá. V zadaném území se nachází hned několik přerušených pěších vazeb, nebo těch, které jsou řešeny velmi nekomfortně. Ve výkrese jsou označeny červenou šipkou.

Významné budovy

Jelikož se jedná o širší centrum města, dá se předpokládat výskyt důležitých institucí. Konkrétně se jedná o Poštu, která sídlí v Kampanově ulici, dále Kulturní dům v samém centru parku a tím i zadaného území. Východně od KD se nachází domov důchodců. Naopak západně od KD se nachází Odborné učiliště služeb, které sídlí v Nemovité kulturní památce, domě, kde pobýval Julius Zeyer. Východně od Pošty se ještě nachází Husův sbor. Jeho předprostor neodpovídá požadavkům církevní stavby. Místo rozptylového prostoru je zde relativně úzký chodník a plocha pro parkování.

Parkování kamionů

Velkým problémem okolí tratě je parkování kamionů a autobusů různých dopravců. tyto kamiony v noci hlučí a přes den brání volnému pohybu chodců i cyklistů. V problémovém výkrese jsou plochy označeny červenou šrafou.

Konkrétní problémy na řešeném území:

1 - Zanedbaná část parku

Jedná se o část parku v severovýchodní části. Na rozdíl od dalších částí zde nejsou vzrostlé listnaté stromy, ale spíš nižší porost, nebo vůbec žádný. Tuto část parku není tím pádem nijak možné využít a netvoří dobrý estetický dojem na rohu autobusového nádraží a do ulice Elektrárenská.

2 - Chaotické uspořádání cest v předprostoru pomníků

Na křížení cest od vlaku, sídliště, Kulturního domu a od Autobusového nádraží vzniká nepřehledná změť chodníků a cestiček, které netvoří žádný koncepčně uspořádaný systém. Nejhorším případem potom je cesta, která vede přímo za zády pomníku obětem obou světových válek. na vině je mimojině i ustoupení KD od okružní uliční fronty podél Zeyerových sadů a rozevření parku do širšího prostoru.

3 - Prostor mezi pomníky

Tento problém jen dokládá problém předcházející. Přímo vedle cest, které se kříží u KD, se nachází další cesty, které vedou před oba pomníky. Tento prostor je neupravený a je zde vysazena zeleň, která prostoru spíše škodí, než že by ho zkrášlovala.

4 - Parkoviště za KD

Mezi KD a Odborným učilištěm je prostor, který je využívám převážně jako servisní. Zároveň je na něm navrženo parkoviště. Přitom se jedná defacto o rozptylový prostor školy. Studenti místního učiliště zde tráví čas a jsou nuceni ho trávit v nepříjemném prostředí.

5 - Nejednoznačnost hlavního tahu do centra

V tomto místě vzniká неодноznačné určení hlavního směru, které je tak zbytečně složité na orientaci. Někdo KD obchází okolo učiliště, někdo okolo parku. Ani jedna cesta potom není svým parterem odpovídající významu tohoto pěšího tahu.

6 - Vydlážděná plocha na rohu ulic Kampanova a Elektrárenská

Jedná se o místo, které připomíná spíše část brownfieldu, než centrum města. Problémem je nijak nečleněná rozsáhlá plocha, která nemá bližší určení, a tak zde lidé spontánně parkují bez jakékoliv koordinace.

7 - Nákladní rampa

Rampa je pozůstatkem po nákladovém nádraží, kterým Vodňany byly. Dnes již neslouží ničemu.

8 - Předprostor nádražní budovy

Prostor je neupravený, kombinuje se v něm několik nesořodých materiálů, není zde kde sedět a čekat na vlak. Z druhé strany ho atakují parkující auta.

9 - Zarostlý drážní pozemek

Jedná se o pozemek východně od nádražní budovy. V současné době není nijak využíván a vznikl zde zarostlý tmavý kout.

10 - Hnízdo kontejnerů

Skupina kontejnerů není nijak ohraničena a není před nimi chráněný prostor pro třídění.

Konkrétní hodnoty na řešeném území:

1 - Předprostor KD

Plato, které se nachází před Kulturním domem má celkem slušnou dlažbu a svým tvarem a vyvýšením vytváří vhodný prostor pro konání různých akcí, což je ve městě využíváno.

2 - Dětské hřiště

Za KD se nachází dětské hřiště, které se těší velké oblibě a je pravidelně využíváno.

3 - Záhon u přechodu

Záhon je asi jediným svstlým bodem, který při překonání hlavní komunikace můžete vidět. Každé jaro je osázen a vytváří tak o něco příjemnější prostředí.

4 - Sestava laviček

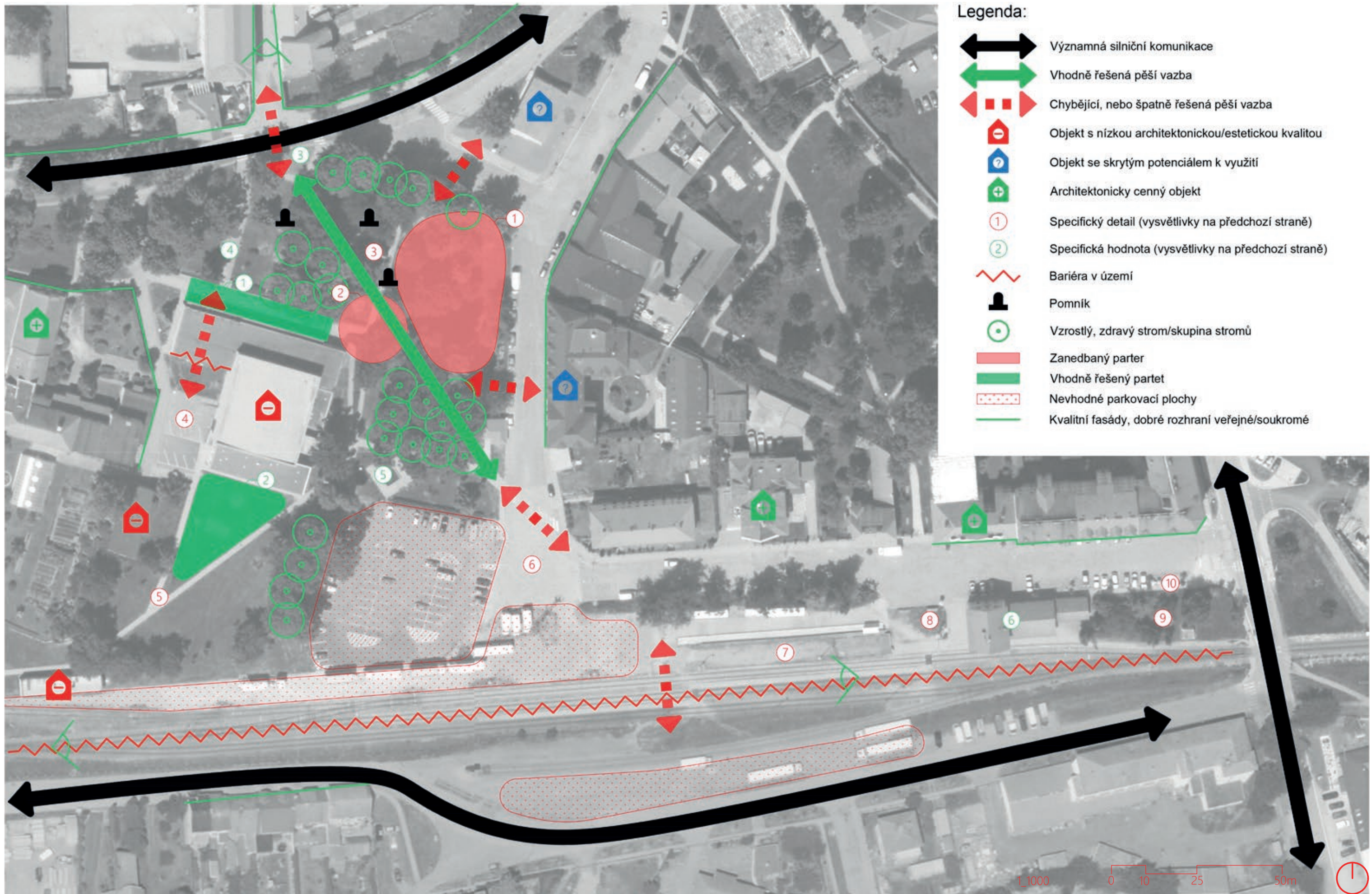
Sestava laviček před kulturním domem je dobře umístěná, krytá vzrostlými stromy a to se projevuje na jejich četném využívání.

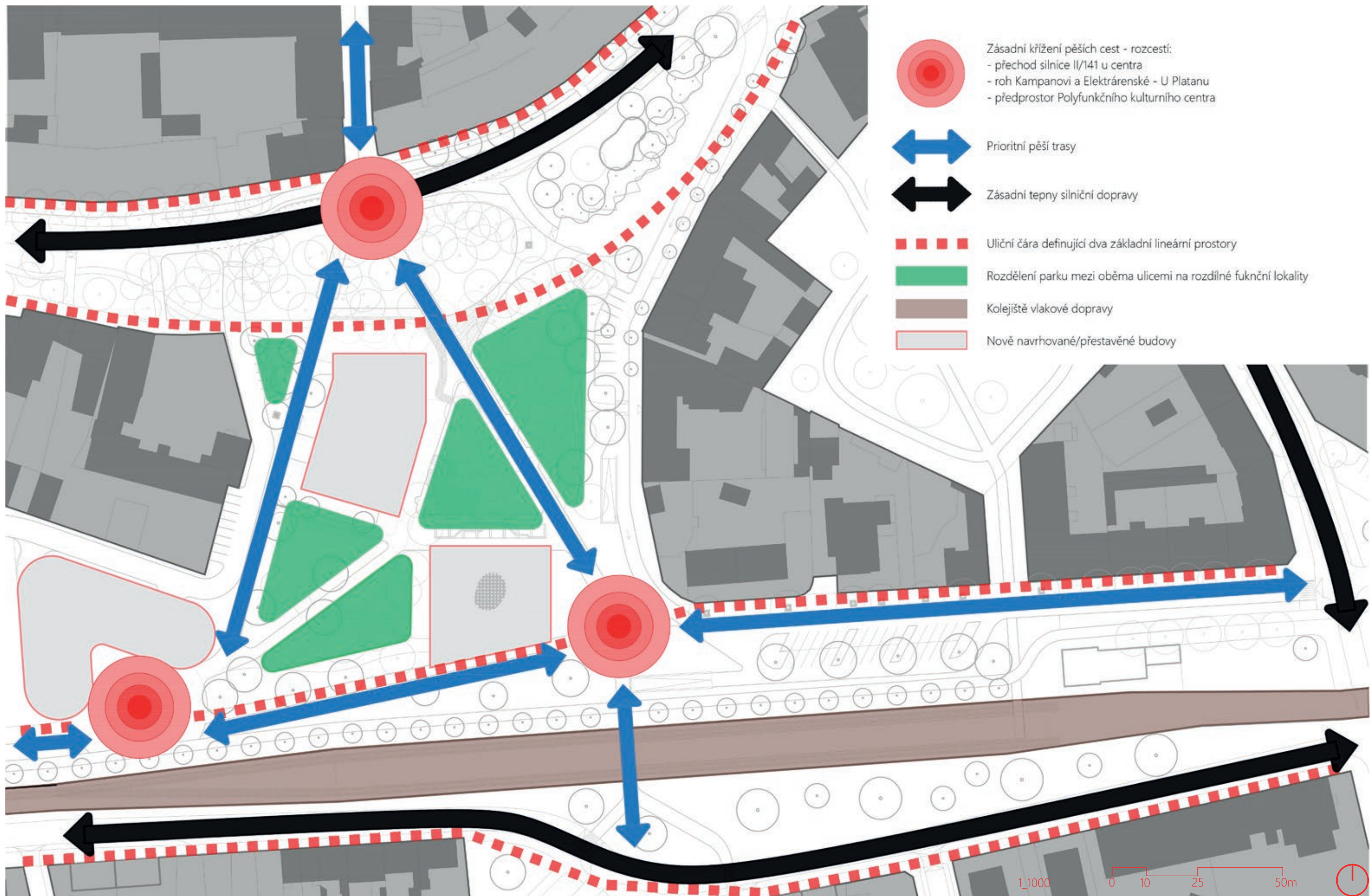
5 - Vodní prvek

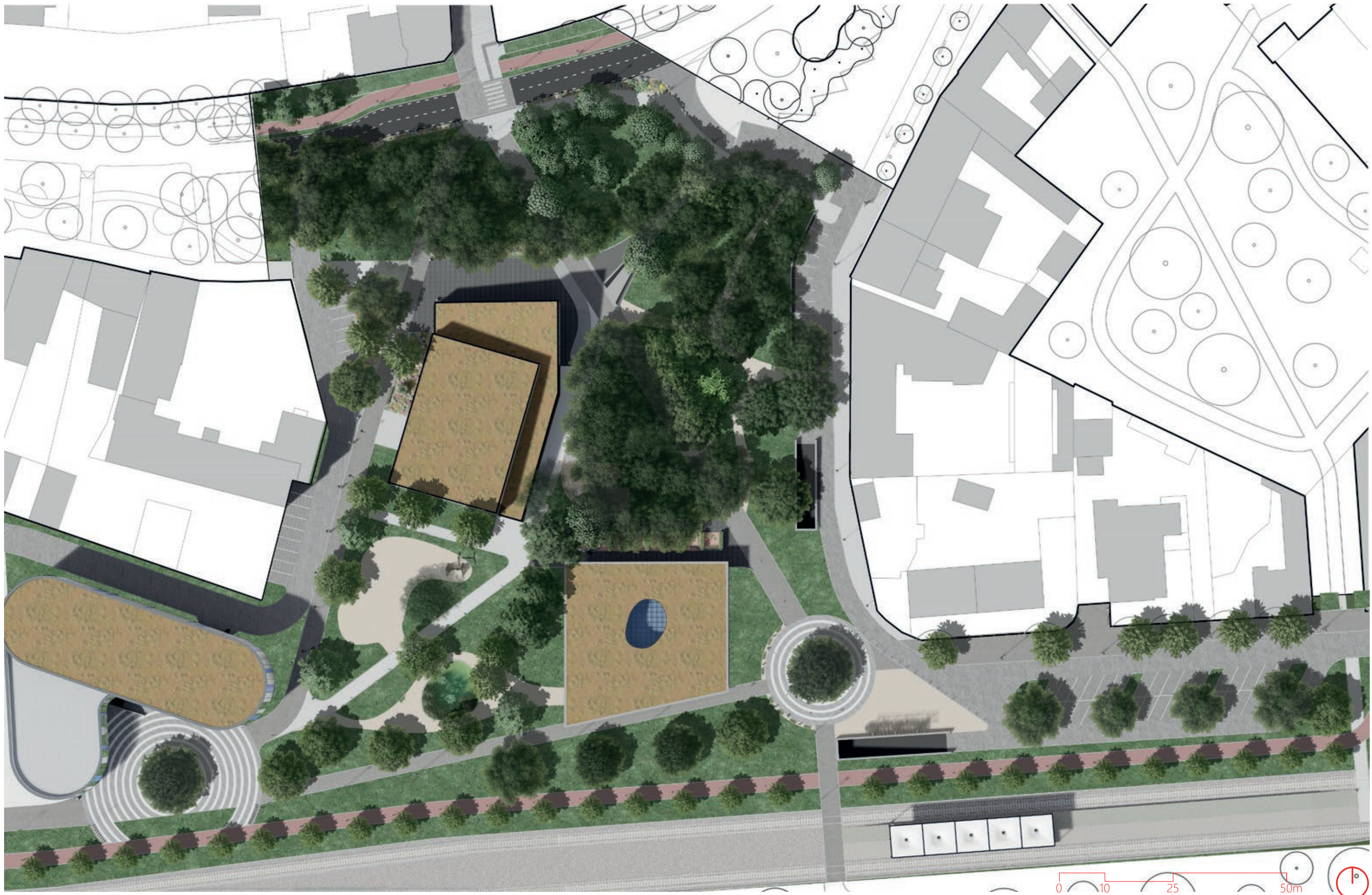
Na rozhraní parku a přiléhajícího parkoviště se nachází kašna, která je často využívána v letních měsících dětmi. Během roku je to zároveň místo, kde častěji, než jinde sedávají důchodci.

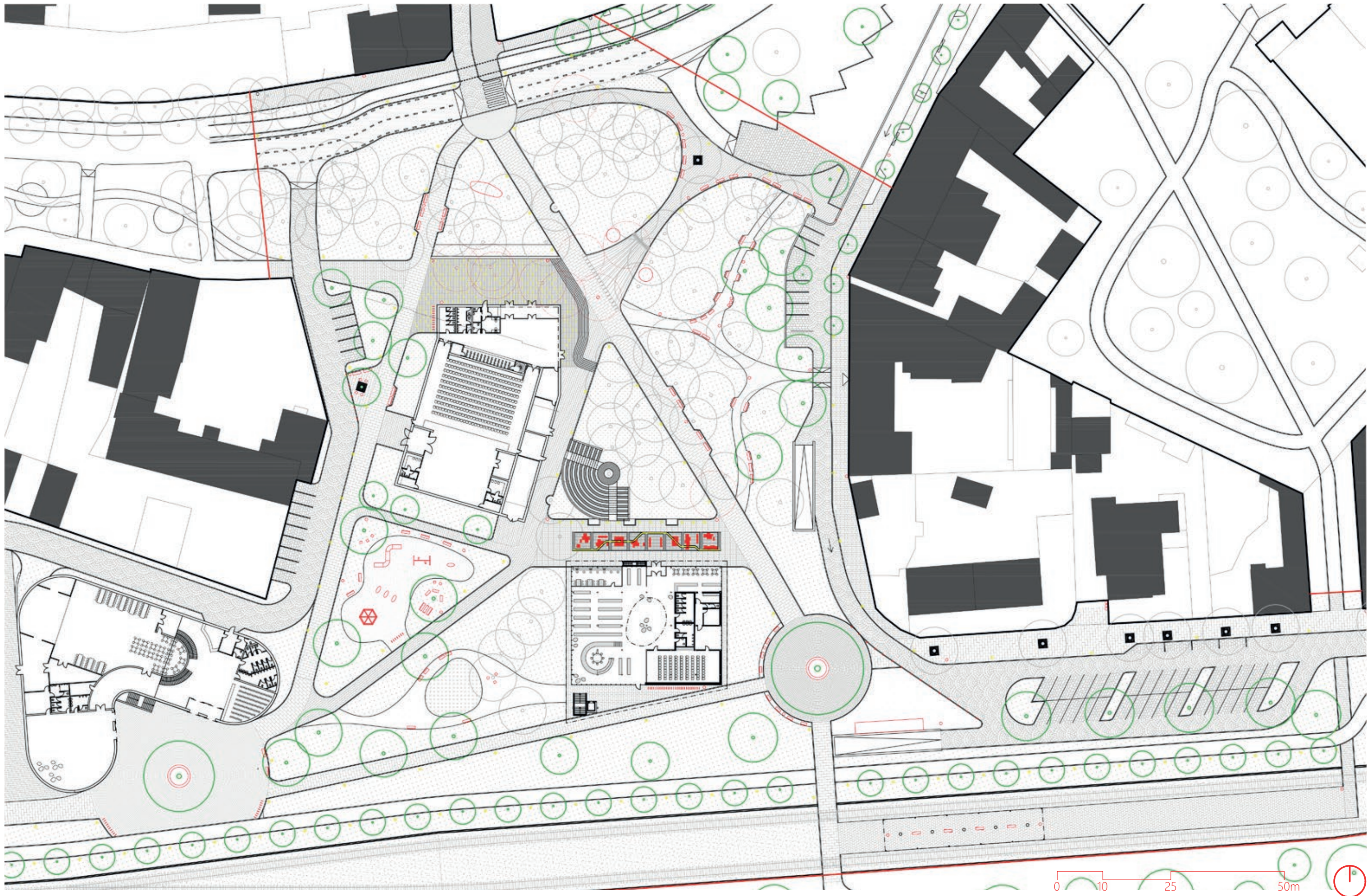
6 - Opravená nádražní budovy

Budova dostala před několika lety novou fasádu a přestože se nejedná o žádnou výrazně zdařilou rekonstrukci, dá se říct, že budova má potenciál plnit více funkcí, než jen využití jedné místnosti jako čekárny.

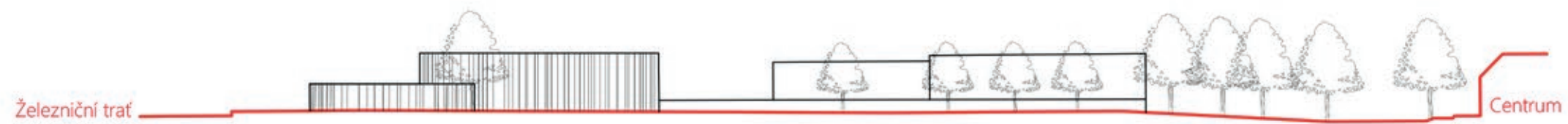








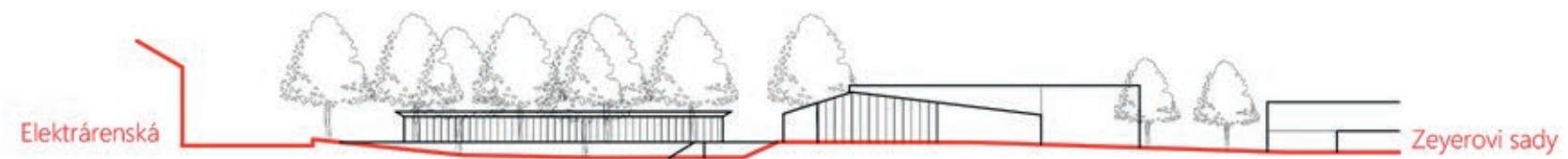
Řez A-A



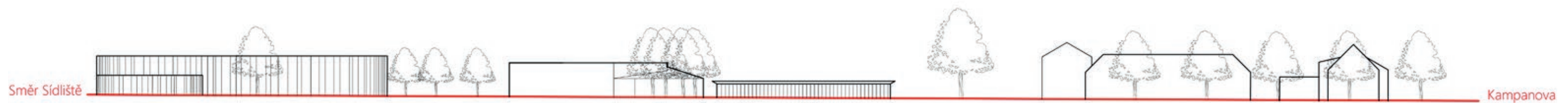
Řez B-B

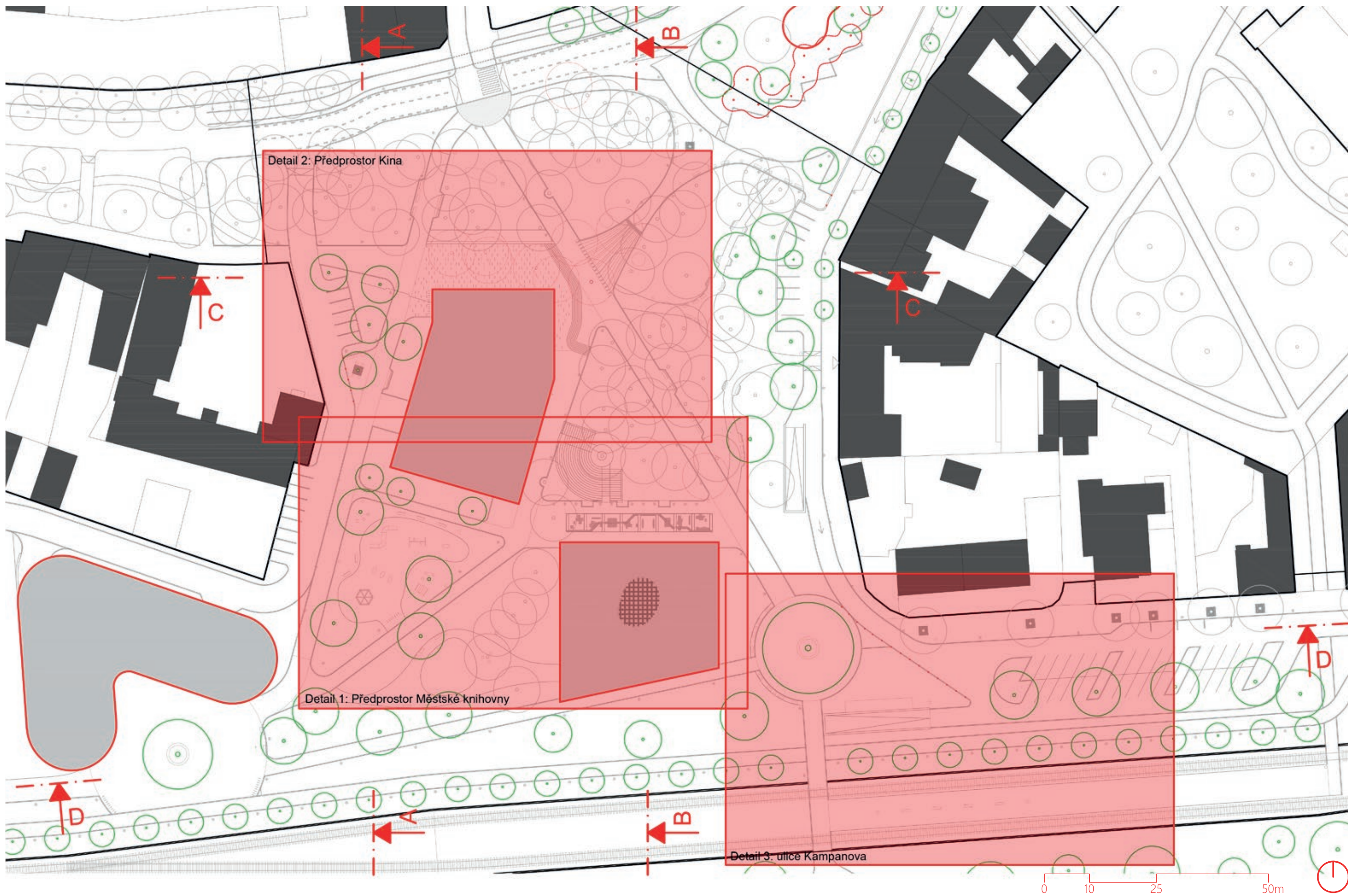


Řez C-C



Řez D-D

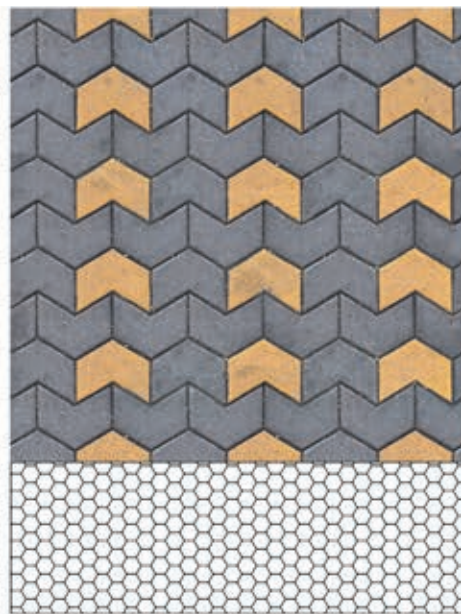






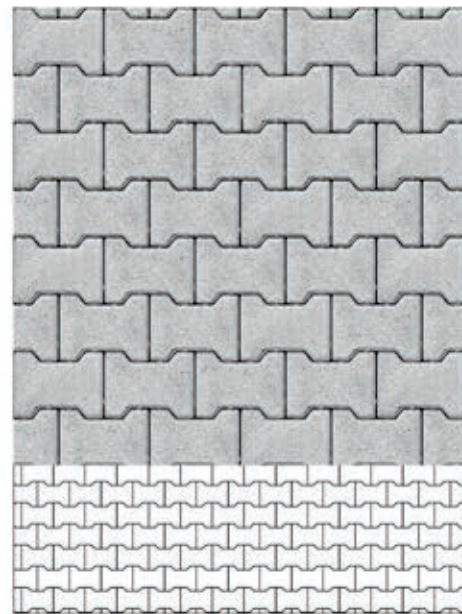
P1 - dlažba betonová tmavá

Betonová dlažba složená z různě barevných tmavých pásků je použita na předprostory knihovny a kina. V obou případech je v kontrastu s červenou podlahou kina resp. s cihlovou dlažbou odpočinkových koutů u knihovny.



P2 - dlažba betonová zámková

Zámková dlažba použitá pro nástupiště vlaku složená s betonových dlaždic ve dvou barvách. Žluté dlaždice v pravidelné skladbě jsou zařazeny zrcadlově na obou stranách nástupiště tak, aby naznačovaly směr vlaku.



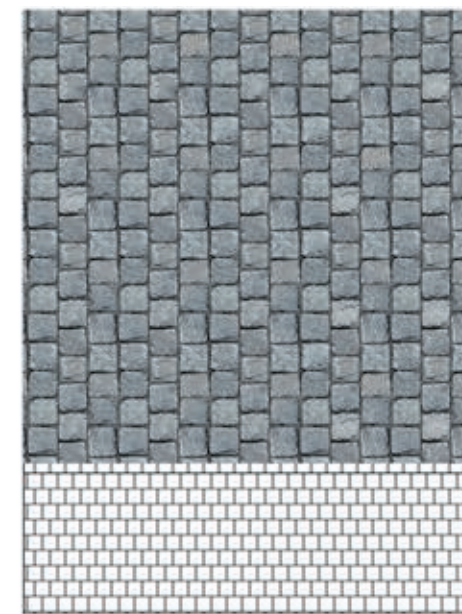
P3 - dlažba zámková světlá

Pro chodníky, které z jsou z hlediska významu pro pěší dopravu méně stěžejní, byla použita betonová zámková dlažba ve světlé barvě betonu. Téměř bílý vizuál kontrastuje s okolními nezpěvnými plochami. Detaily ve styku s cyklostezkou mohou být provedeny v červené variantě.



P4 - dlažba žulová tmavá

Pro chodníky, které tvoří páteř návrhu a jsou nejdůležitějšími pěšími tahy města je použita broušená žulová dlažba. Formátem se odlišuje od ostatních ploch větším rozměrem dlaždic, které dávají tušit větší důležitost chodníku.



P5 - kostka malá

Pro centrum a jeho okolí je použita adekvátní dlažba z žulových malých kostek. Řezané kostky ve velikosti 4-6 cm jsou skládány do pravoúhlého rastru.



P6 - mlat

Pro cestičky parkem, vycházkové trasy, nebo místa odpočinku je použit mlat. Jedná se především o odpočinkovou část parku u domova důchodců a cestu okolo retenčního rybníčku u knihovny.



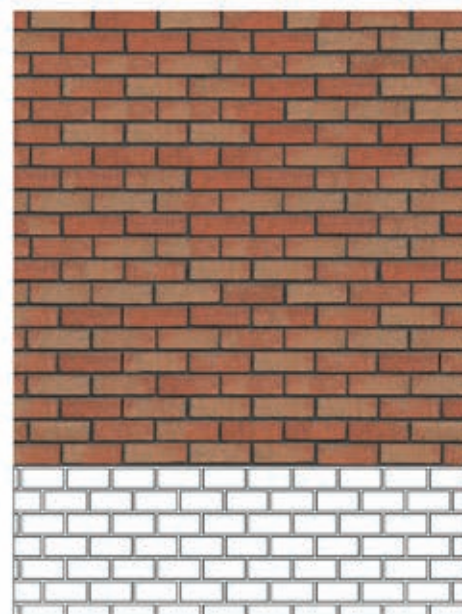
P7 - asfalt červený

Asfalt je v projektu použitý pro poježděné plochy. Tento konkrétní v červeném zbarvení pro cyklostezky protínající území.



P8 - asfalt tmavý

Pro silnici II/141 je použit klasický asfaltový tmavý povrch, který je přerušen jen zvýšeným pásem u vstupu do centra.



P9 - cihlová dlažba

Cihla jako materiál je použita u knihovny pro dva účely. Jako povrch je použita na dláždění odpočinkových koutů vytvořených rákosem před knihovnou.



P10 - Kulatý štěrk pro dětská hřiště

Jedná se o tzv. BIG-BAG štěrk pro dětská hřiště o zrnitosti 4-8 mm. Je složen z oblázků tak, aby eliminoval možnost zranění.



P11 - kostka velká pravoúhlá skladba

Pro poježděné povrchy zklidněných komunikací byla použita žulová dlažba z kostek šedých štipaných velikosti 8-10 cm. Pro parkovací stání a zvýšené plochy je skládána v pravoúhlém rastru.



P12 - kostka velká vějířová skladba

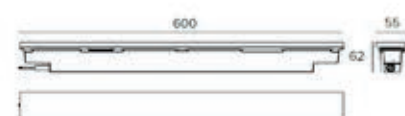
Pro poježděné povrchy zklidněných komunikací byla použita žulová dlažba z kostek šedých štipaných velikosti 8-10 cm. Pro hlavní dopravní prostor je dlažba skládána vějířově.



S1: Pouliční lampa Farola Beginning

Lampa Farola je použita pro více osvětlená místa, silnice, pojezděné plochy a otevřená prostranství. Je umístěna na 5500 mm vysokých sloupech.

Výrobce: Globelight
Model: SLIN60-125L
Příkon: 60W
Světelný tok: 7500 lm
Teplota chromatičnosti: 4000 K



S4: LED svítidlo Targetti Minimercur LED

Pro osvětlení předprostoru Kina je použito světlo zapuštěné do chodníku od firmy Targetti. Jedná se o zapuštěné svítidlo s LED páskem v zabudovaném v hliníkovém těle. Světlo je přizpůsobeno tak, aby bylo bez problémů pochozí.

Výrobce: Targetti
Model: Minimercur LED
Příkon: 10 W
Světelný tok: 1340 lm/m
Teplota chromatičnosti: 4000 K



S2: Pouliční lampa Tomorrow Bolard H3500mm

Jedná se o lampu určenou pro decentní osvětlení parku, kde je použita teplejší barva světla a nižší, 3,5m vysoké sloupy. Právě výška světla je použita s ohledem na osvětlení prostoru pod korunami stromů. Lampa je upravenou verzí své nižší varianty Tomorrow Bolard H750mm.

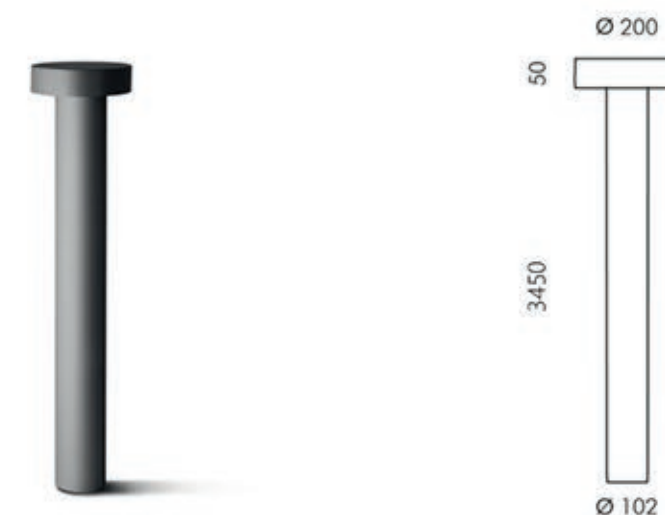
Výrobce: Simes
Model: S.2141H
Příkon: 14.1 W
Světelný tok: 1072 lm
Teplota chromatičnosti: 2700 K



S5: LED pásky Targetti Tones - Strip LED - Calm

Na osvětlení schodiště u Kina jsou použity LED pásky umístěné do LED profilu s difuzorem na ochranu svítidla. Ty tvoří odsazenou část podstupnice. Jedná se opět o výrobek značky Targetti

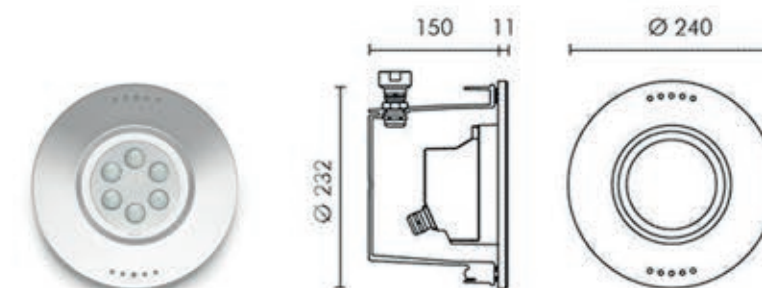
Výrobce: Targetti
Model: Tones - Strip LED - Calm (84 LED/m)
Příkon: 11 W/m
Světelný tok: 480 lm/m
Teplota chromatičnosti: 2370 K



S3: Pouliční lampa Tomorrow Bolard H750mm

Nízké svítidlo z produktové řady Tomorrow Bolard je použito k přisvětlení předprostoru knihovny. Svítidlo je 0.75m vysoké a tak osvětluje jen chodník před knihovnou v pravidelném rytmu. Barva světla, jakožto i světelný tok jsou totožné, jako u jeho vyšší varianty u parkových cest.

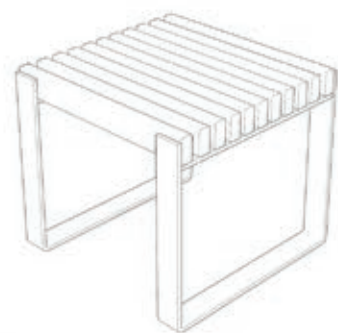
Výrobce: Simes
Model: S.2141H
Příkon: 14.1 W
Světelný tok: 1072 lm
Teplota chromatičnosti: 2700 K



S6: Bodové LED světlo Minipool

Pro efektní osvětlení předprostoru knihovny bylo použito ještě jednoho druhu osvětlení a to bodového světla Minipool od firmy Simes. To je určeno pro použití pod vodou a skrze vodní hladinu tak bude vytvářet pohyblivé odrazy v reflexní prosklené fasádě knihovny. Zároveň zabraňuje možnosti zranění vinou přehlédnutí žlábků s vodou.

Výrobce: Simes
Model: S.3617
Příkon: 20 W
Světelný tok: 891 lm
Teplota chromatičnosti: 6000 K



L1: Seslička - krátká



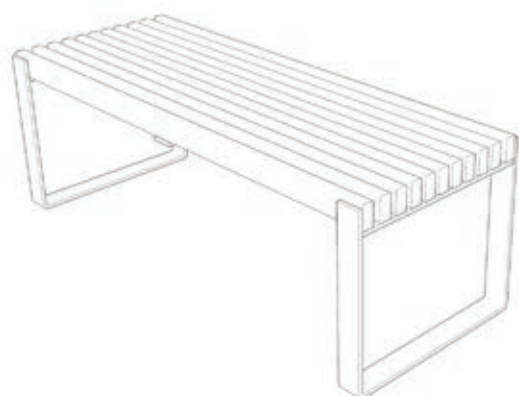
L4: Židlovička - krátká



L7: Křeslovička - krátká



ST: Křeslovička



L2: Seslička - střední



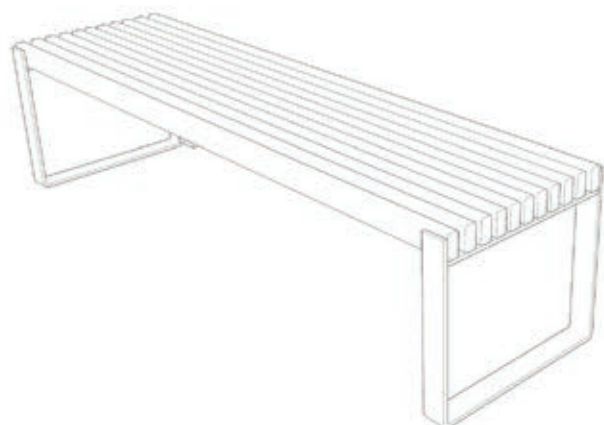
L5: Židlovička - střední



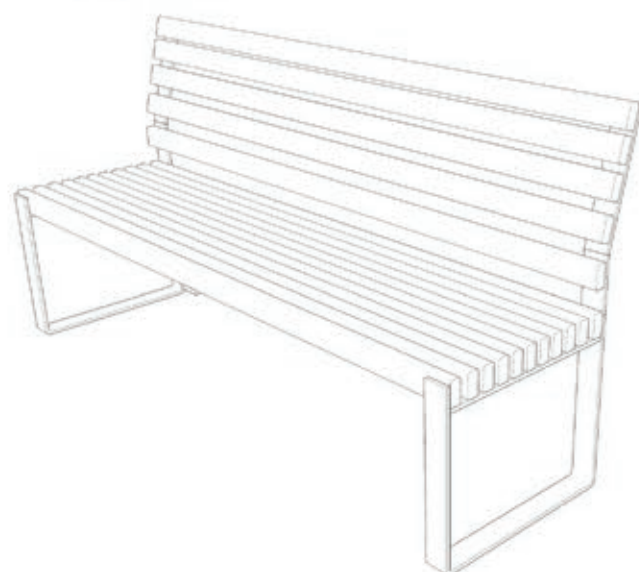
L8: Křeslovička - střední



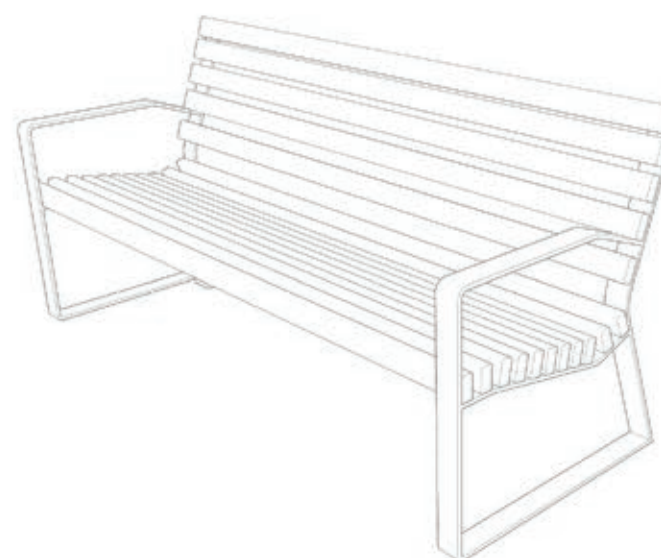
L10: Dvojlavička



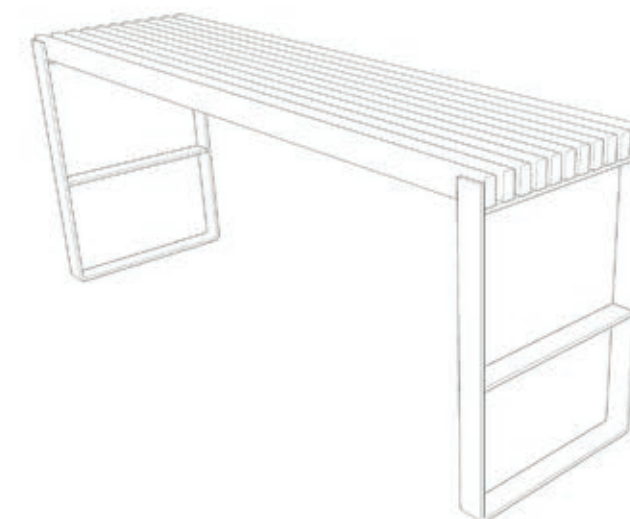
L3: Seslička - dlouhá



L6: Židlovička - dlouhá

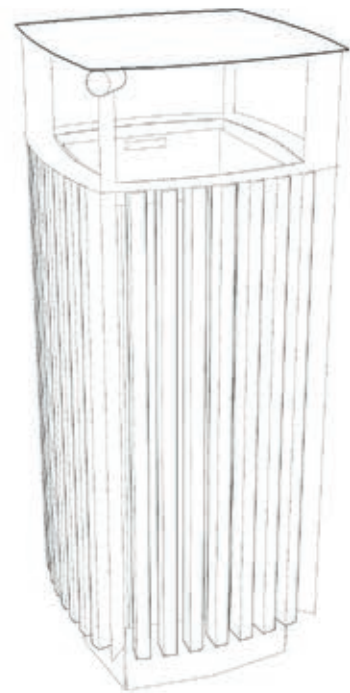


L9: Křeslovička - dlouhá

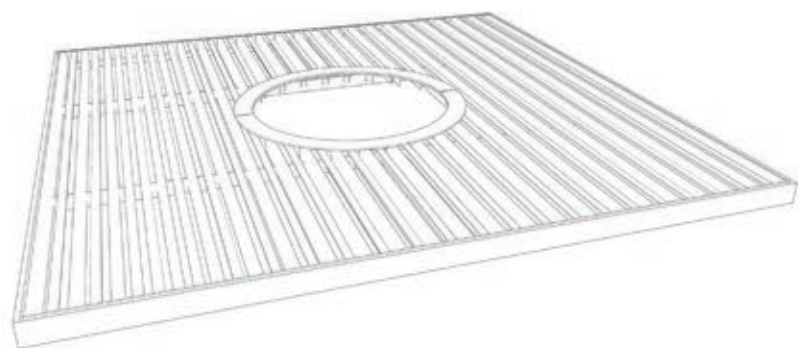


L11: Stolovička

Rodina vodňanských laviček Zásadní část knihovny mobiliáře použitého v projektu tvoří Vodňanské lavičky. Tato rodina laviček vytvořená speciálně pro Vodňany vznikla v rámci v letech 2012 - 2014 včetně důkladné analýzy jejich vhodného umístění. Autory designu laviček jsou členové architektonického ateliéru iuch: MgA. Jakub Chuchlík a MgA. Ida Chuchlíková. Dnes jsou již nové lavičky osazeny ve většině města a jejich sjednocený design a promyšlené umístění mají velmi pozitivní vliv na veřejný prostor ve Vodňanech. Ze zcela zřejmých důvodů proto volím pro sezení právě tuto rodinu laviček. Stejně tak používám v projektu kolostav, který do rodiny patří. Více informací k použitým lavičkám na: https://issuu.com/mestovodnany/docs/vodnany_lavicky_final



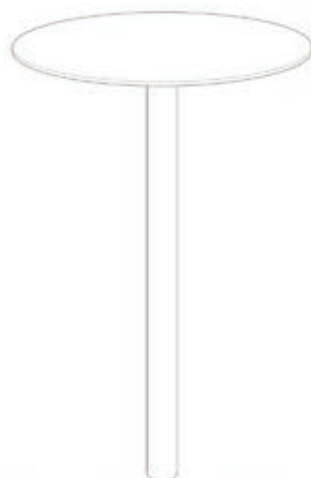
K: Koš MMCité Diagonal DG145



M: Mříž ke stromu MMCité Arbottura ART376



B: Sloupek MMCité Lot



C: Stolek MMCité Pixel PIX91

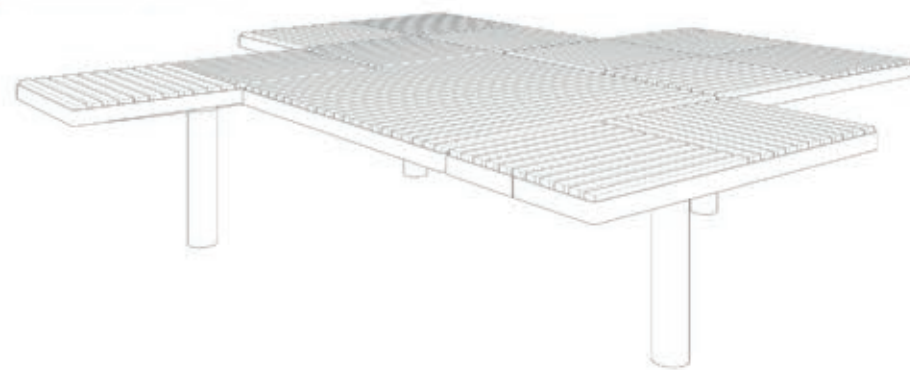
Sada mobiliáře Pixel je v projektu použita pro posezení u vodního prvku před knihovnou. Celá sada je skládačka různých tvarů ve stejném jednoduchém vizuálu.



A1: Lavička Pixel PIX212



A2: Lavička Pixel PIX612



A3: Lavička Pixel PIX512



A4: lavička Pixel PIX111



A5: Lavička Pixel PIX210

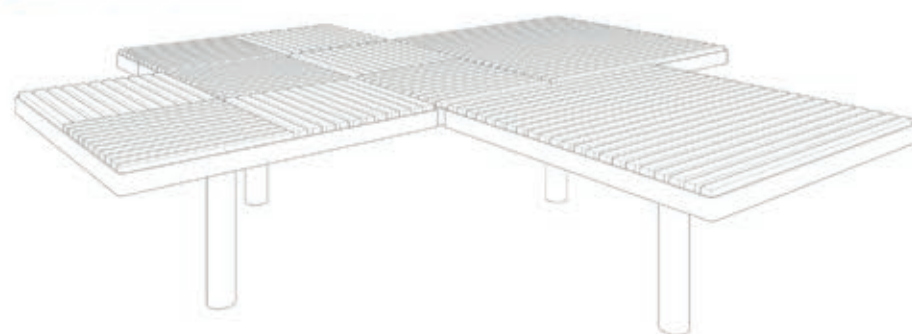
A6: Lavička Pixel PIX110



A7: Lavička Pixel PIX314



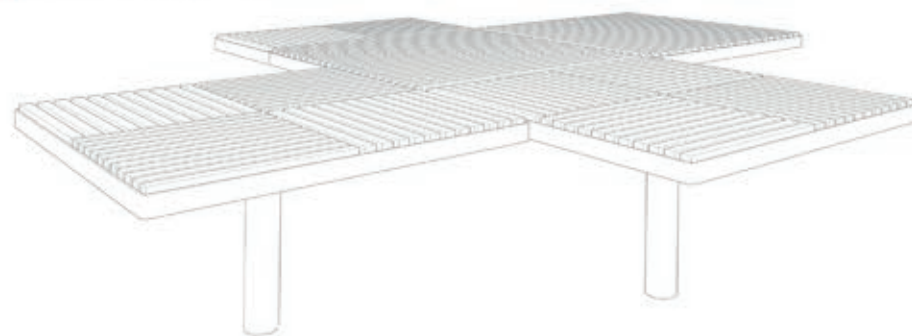
A8: Lavička Pixel PIX611



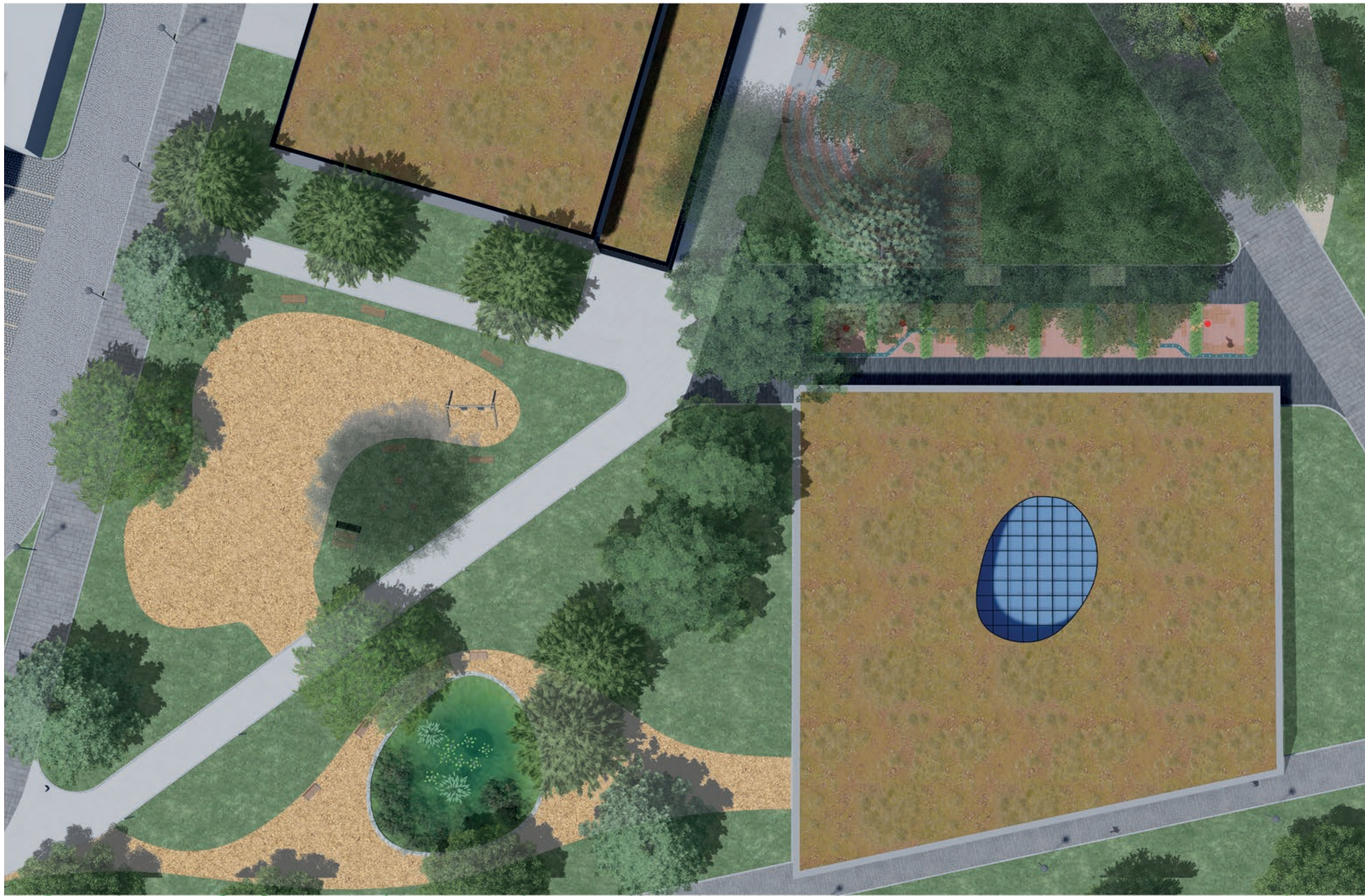
A9: Lavička Pixel PIX513

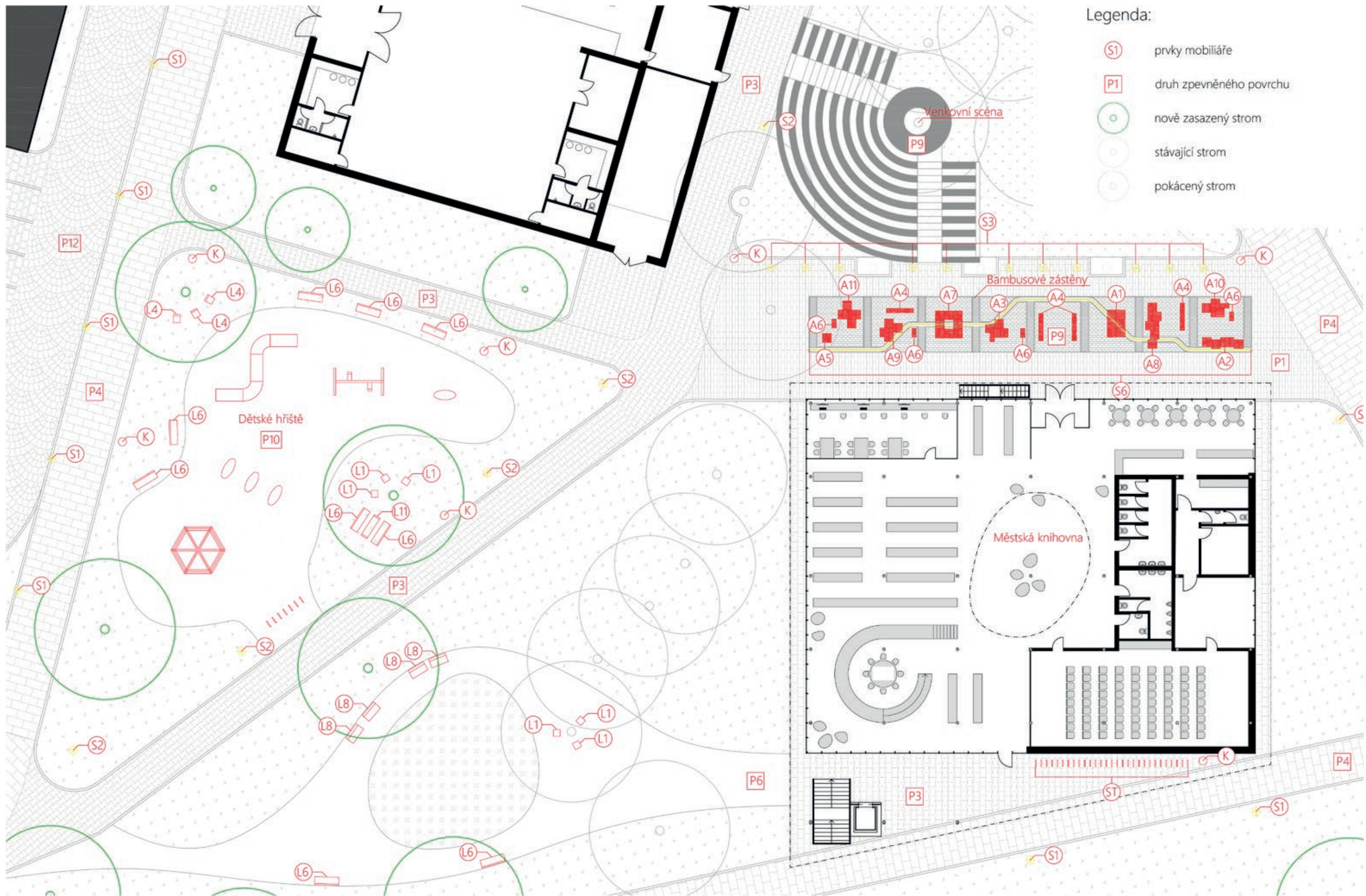


A10: Lavička Pixel PIX514

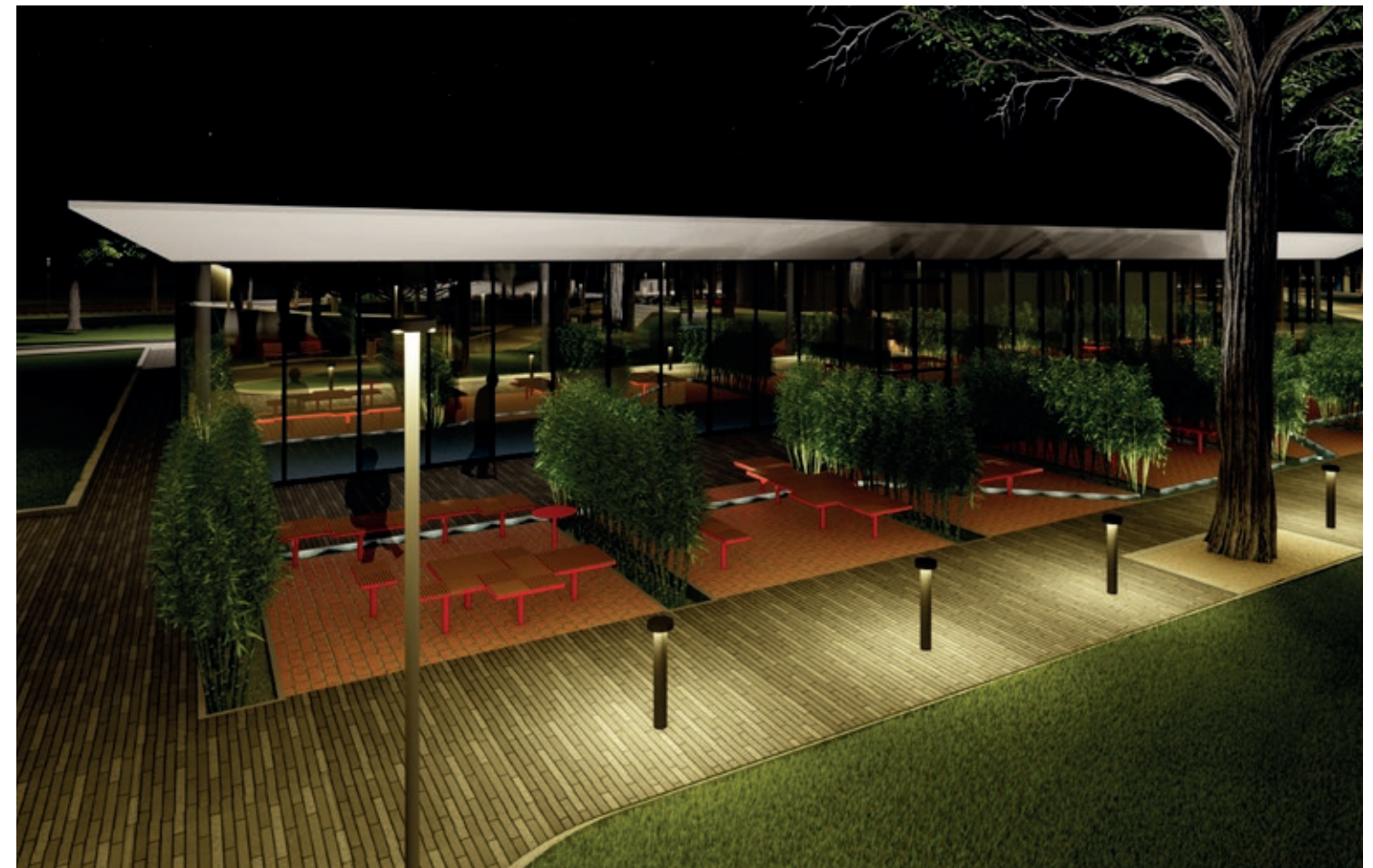


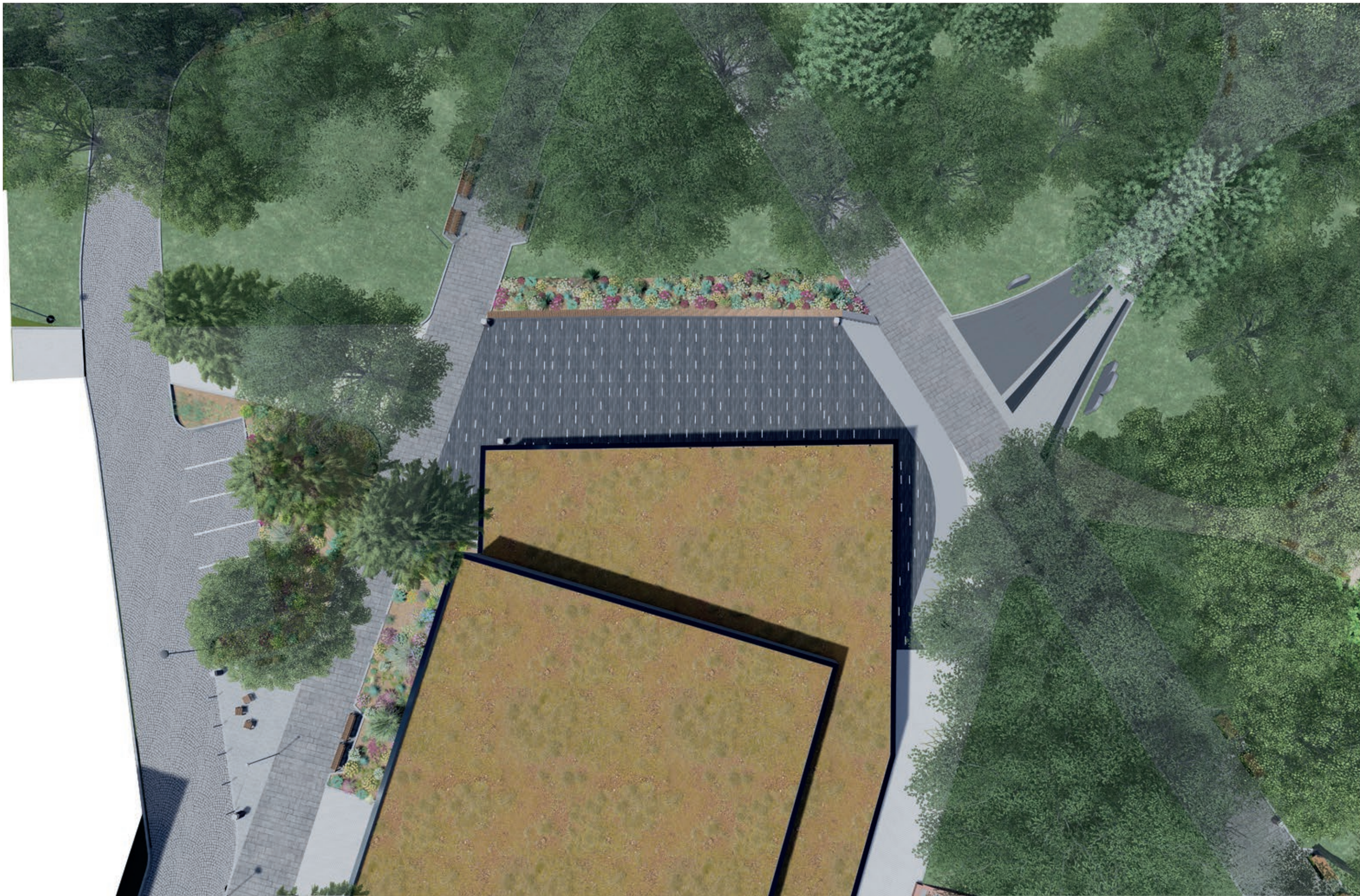
A11: Lavička Pixel PIX511

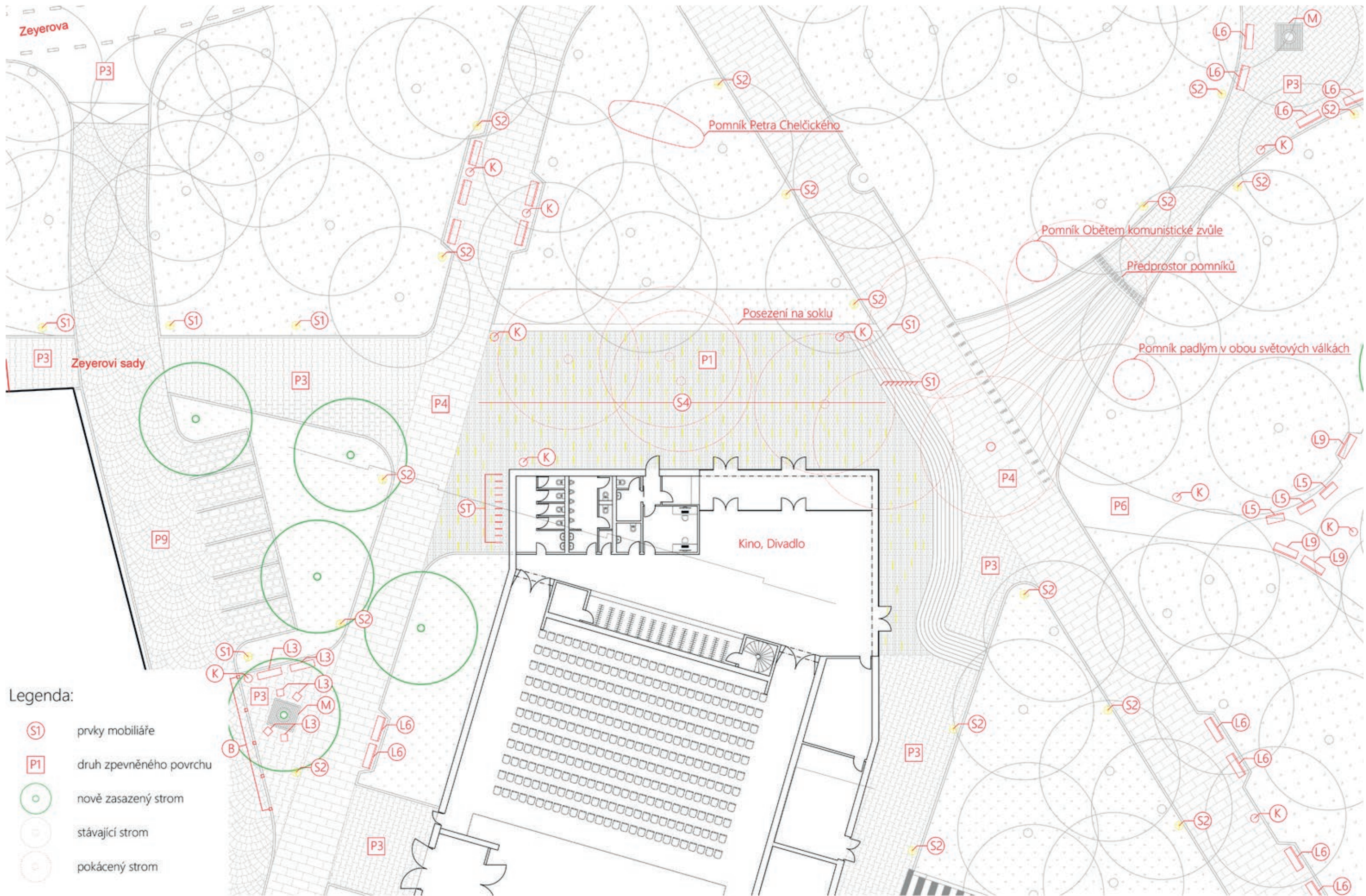








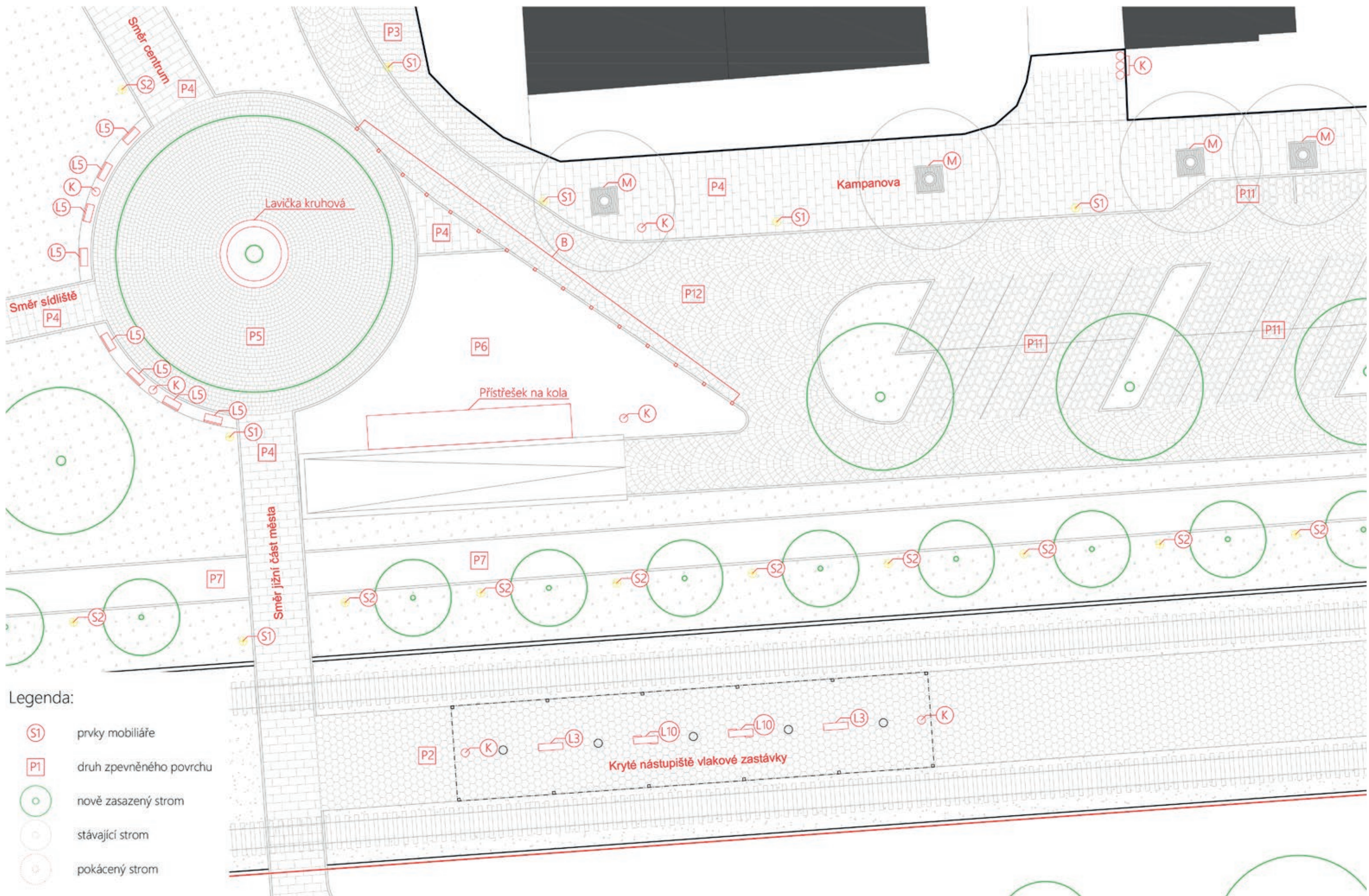




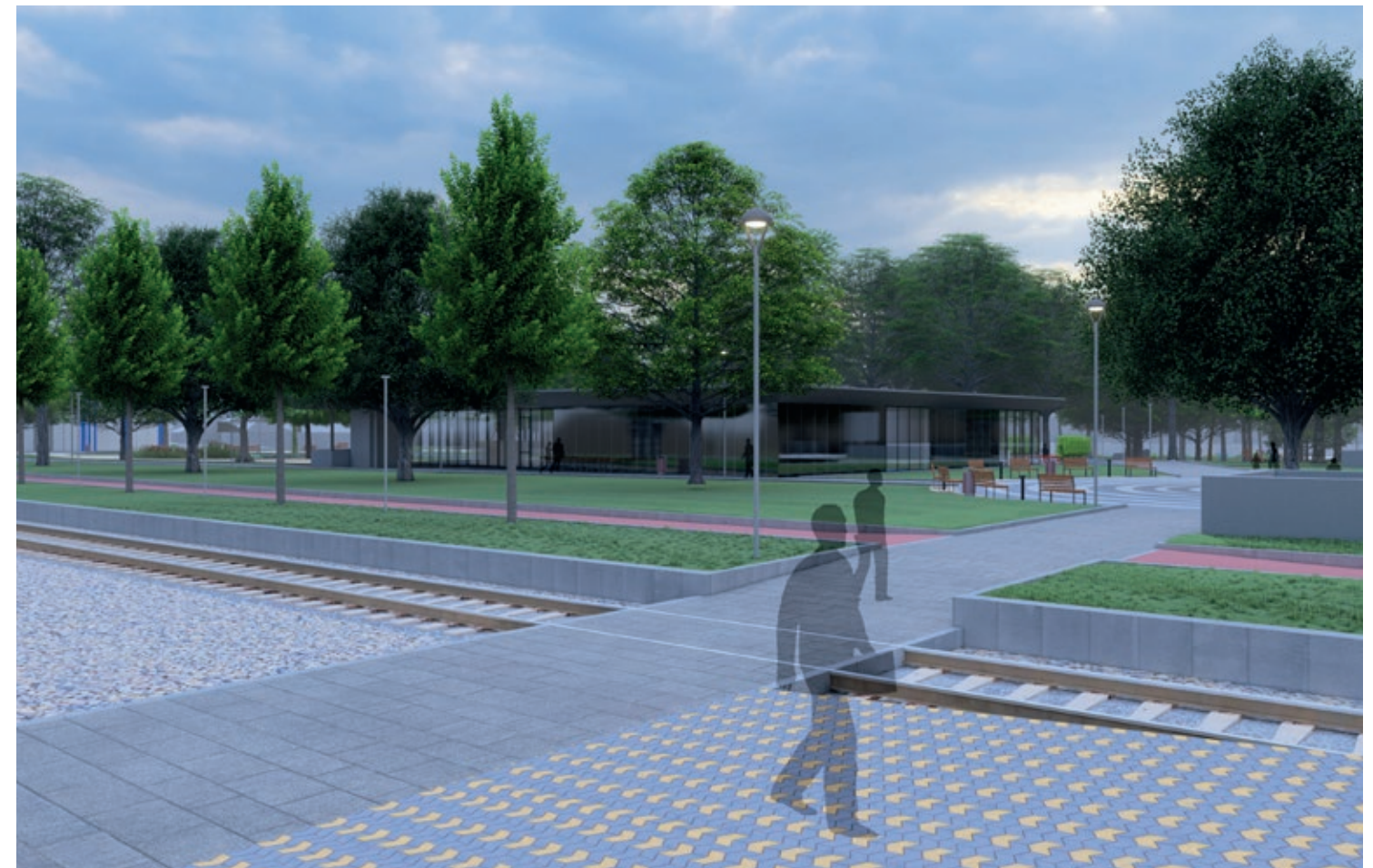














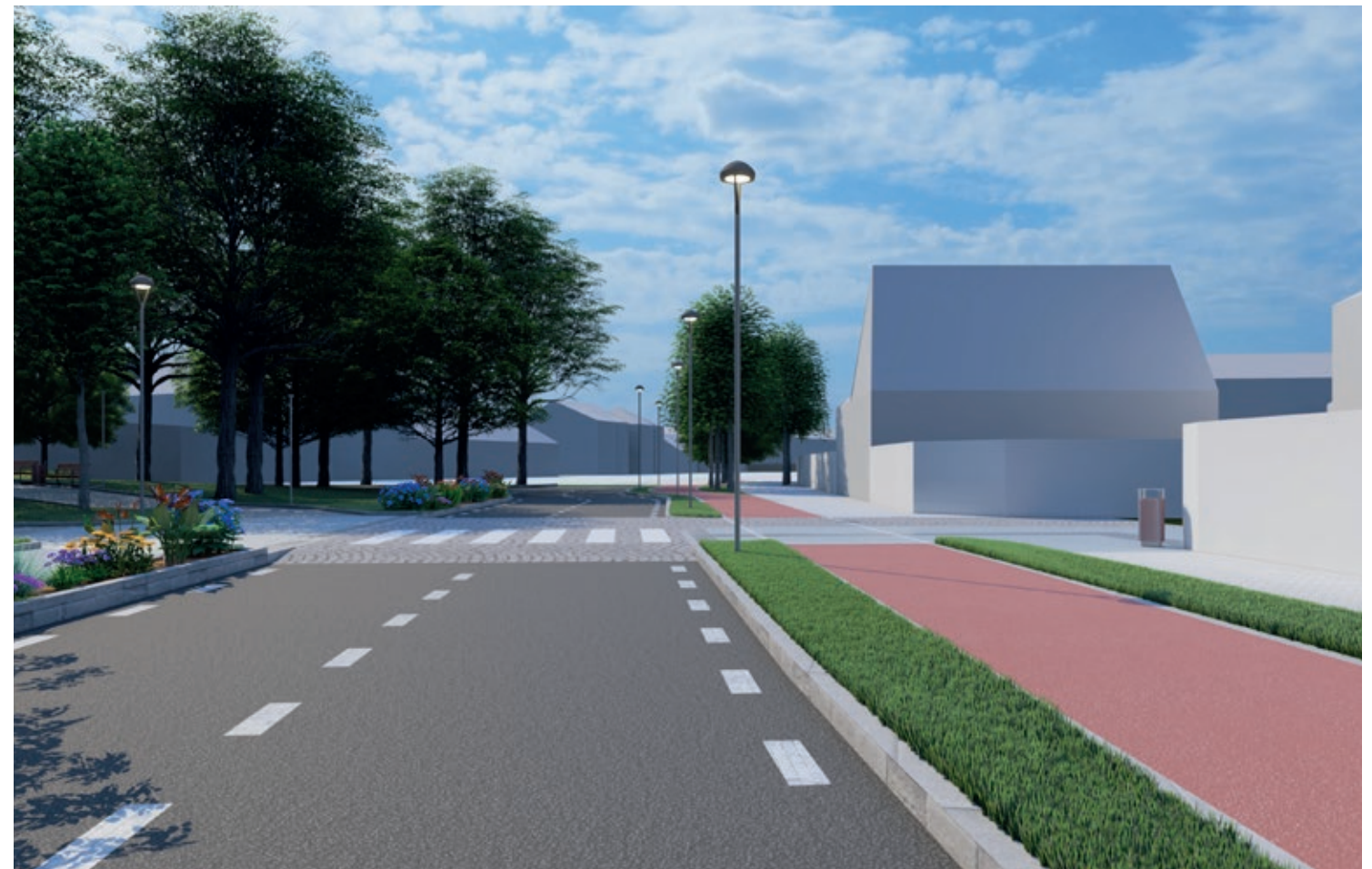
Původní stav



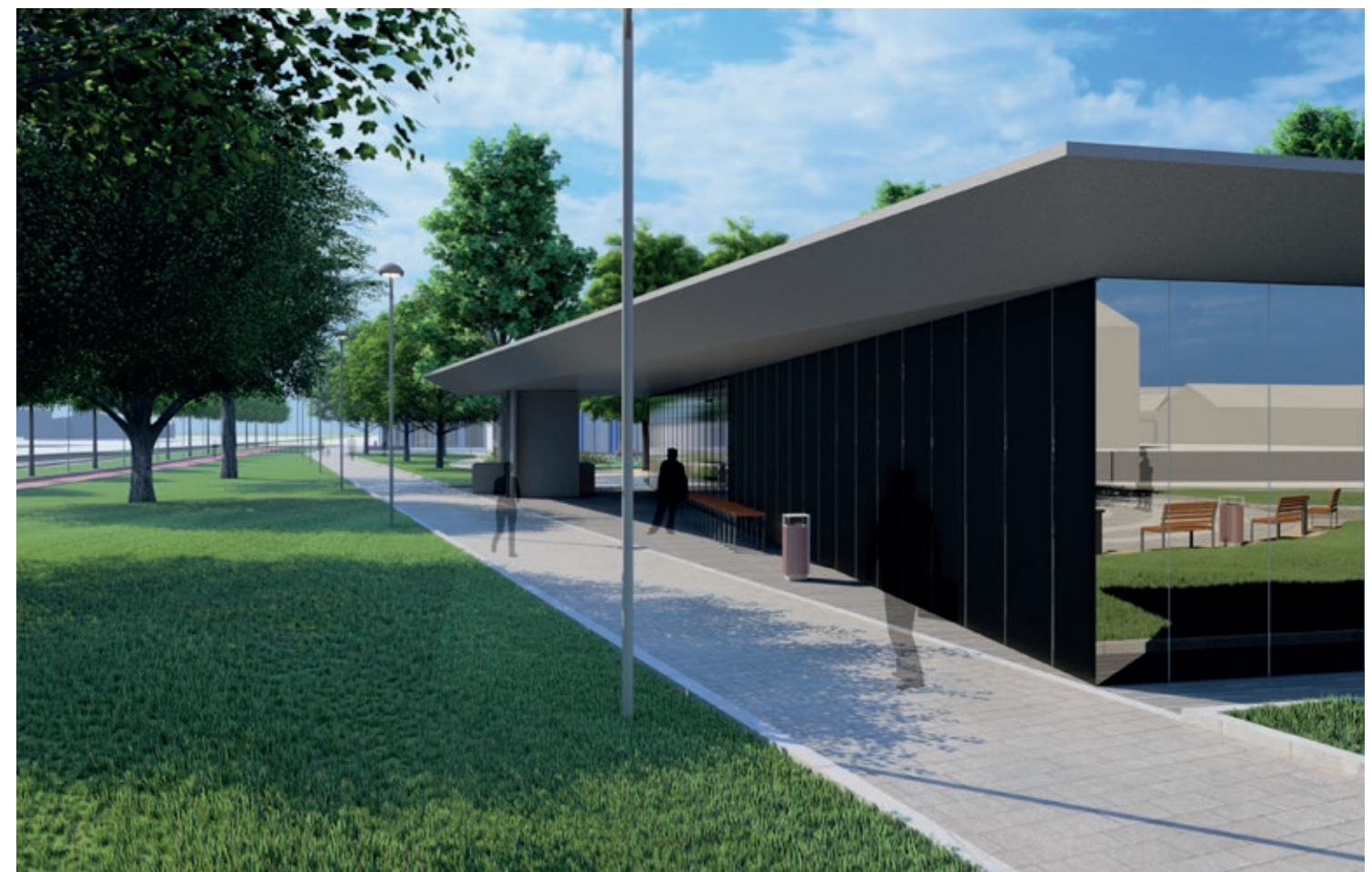
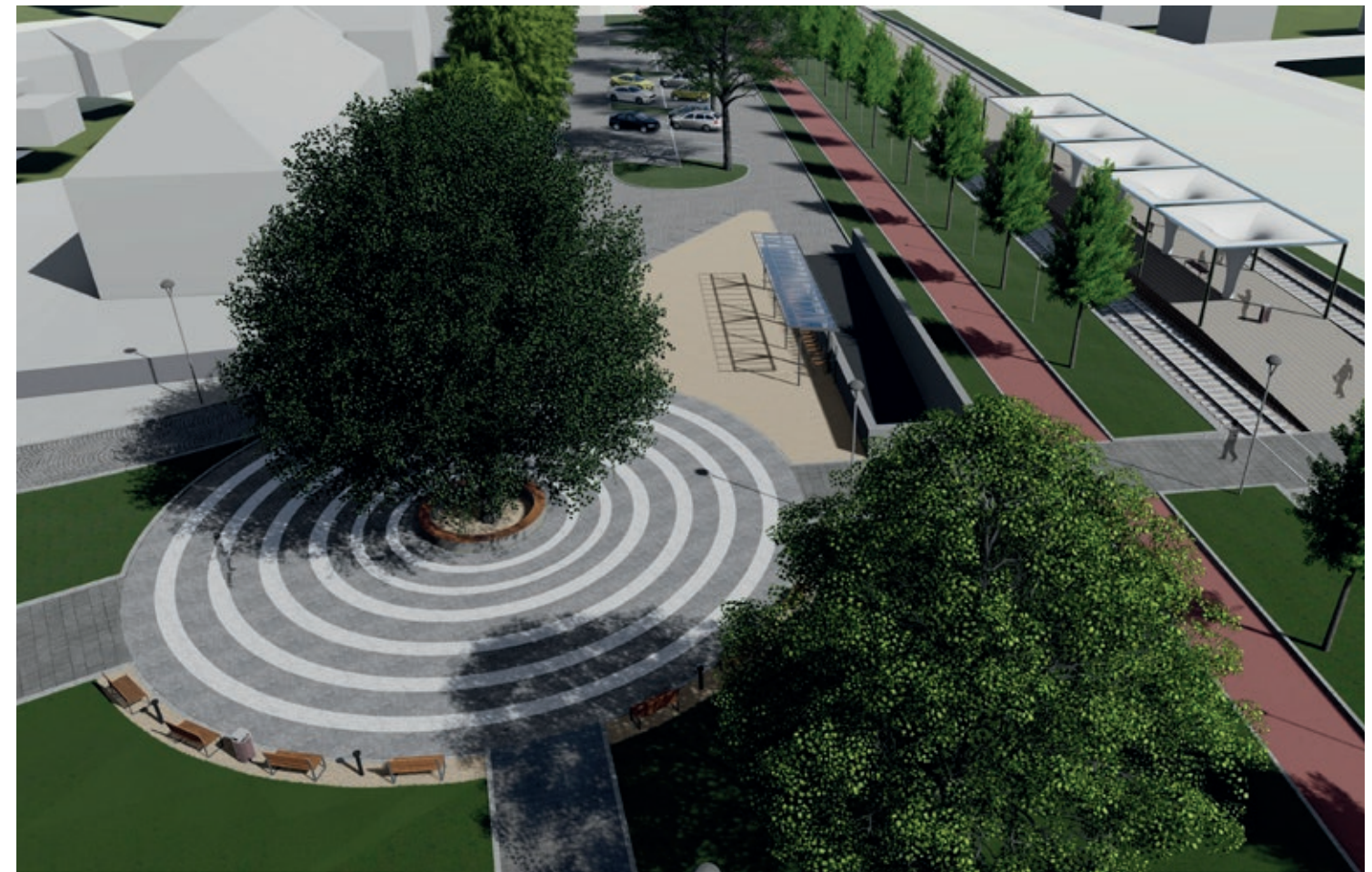
Návrh



Vizuální srovnání přechodu do centra
Strana 70



Vodňany - jižní část, strategie rozvoje a transformace území
Bc. Ondřej Madar



VODŇANY - Revitalizace funkčního hrdla města
Diplomní projekt



Koncepce dopravní infrastruktury

Průvodní zpráva - dopravní infrastruktura

Řešená lokalita

Z hlediska osobní dopravy se jedná o významnou lokalitu, jelikož se především zabývávám parkem. Jediný výrazný prvek, který zde promlouvá do návrhu je komunikace II/141. Zato pro hromadnou dopravu je místo zásadní v kontextu celého města. Nacházíme se mezi prstencem okolo hradeb a železniční tratí. Okolo něj vede již zmíněná silnice. Další hrany území tvoří nově vznikající zklidněná komunikace okolo Polyfunkčního sálu a nového obytného souboru a na východní straně dvojice ulic Elektrárenská a Kampanova. Důležitými body návrhu jsou obě nádraží, jak vlakové, tak autobusové.

Širší vztahy

Z hlediska širších vztahů je lokalita důležitým městským uzlem, kde se střetává pěší, cyklistická, silniční i hromadná doprava. To vše okolo jednoho parku. Pro hromadnou dopravu jsou obě nádraží a potažmo celé město přestupním bodem, odkud je možné jet směrem do Strakoníc, Prachatic, Českých Budějovic, Písku, resp. Prahy. Pro chodce se jedná o místo kde nejčastěji přechází „hlavní silnici“ při cestě do centra města. Sbíhá se zde většina důležitých pěších tahů, které tvoří vazby jižní části města s jeho centrem, jak jsem již psal v předdiplomní části. Z hlediska cyklistiky se lokalita dost mění, protože oběma jejími konci prochází nové cyklostezky, které tvoří páteř celoměstského systému cyklostezek.

Silniční doprava

Hlavním dopravním tahem lokalitou i celým městem je průjezdní úsek komunikace II. třídy II/141. Tato komunikace vede od obchvatu přes město a dále směrem na Bavorov a Prachatice. V řešené lokalitě vede okolo hradeb historického jádra a v místě vstupu do něj se kříží s hlavním pěším tahem. Proto jsou v tomto místě navrženy zklidňovací prvky podle technických podmínek vydaných ministerstvem dopravy. Jedná se mimo nezbytných prvků o zúžení šířky komunikace na 6,5m a navržení zvýšené plochy. Na tuto komunikaci se v severozápadní rohu řešené lokality napojuje navrhovaná místní komunikace funkční třídy D1, která prochází územím nového obytného komplexu v místě dnešního ZZN a následně i řešenou lokalitou okolo Navrhovaného Polyfunkčního sálu a mezi učilištěm služeb a Kinem. Tato zklidněná komunikace je řešena jako dlážděná snižená o 100mm oproti chodníku, avšak v místě křížení s chodníkem ulice Zeyerovi sady je zvýšena na jeho úroveň.

Okolo autobusového nádraží vede další zklidněná místní komunikace. Jedná se o dnešní Elektrárenskou ulici, která bude překategorizována na místní komunikaci funkční třídy D1. Prostor autobusového nádraží jako takový neřeším, vycházím totiž z vítězného návrhu Ateliéru Projektil na tento prostor a na tento návrh pouze navazuji svým návrhem revitalizace parku. Nicméně právě komunikace v ulici Elektrárenská je tímto návrhem přetrasována a nově se napojuje na komunikaci II/141 až za autobusovým nádražím. Dnes průjezdný úsek okolo parku je tak vymezen pouze pro autobusy. Tento fakt respektuji a komunikaci dále vedu okolo domova důchodců. V poloze před touto institucí se nachází zpomalovací zvýšená plocha sloužící k pohodlnému a bezpečnému přechodu především klientů domova do parku. Dále pokračuje tato komunikace okolo navrhovaného Platanu a stáčí se do ulice Kampanova. Zde se rozděluje na dva jednosměrné úseky, mezi nimiž je navrhované parkování. V prostoru za poštou směrem k Husovu sboru se komunikace opět spojuje a stále ve zklidněném režimu pokračuje až na křižovatku s ulicí Kodádkova, kde se napojuje.

Železniční doprava

Na samém jihu lokality se nachází železniční trať ve směru Čičenice - Nové Údolí. Ta je zároveň hranicí řešeného území. Již v předdiplomní části byl navržen nový přechod tratě, který bude zároveň sloužit jako vchod na nástupní ostrůvek. Trať je v mém návrhu redukována na dvě koleje. Domnívám se, že při dnešní vytiženosti není třeba, aby se zachovávaly současné tři koleje a vlečka k tomu. Ani do budoucna neočekávám, že by se znovu začalo se svážením dřeva ze Šumavy právě touto tratí a tak trať slouží převážně osobní dopravě a cestami za rekreací na Prachaticku a dále na Šumavě. Tento charakter trati podporuji v rámci města Vodňany se mu snažím napomoci budováním příjemného prostředí okolí kolejíště. Při výstupu z vlaku právě ve Vodňanech musí být zřejmé od první chvíle, že se jedná o města příjemné, vodou a zelení protkané. Pro podporu vlakové dopravy proto navrhuji novou konstrukci zastávky, kterou přesouvám blíže k autobusovému ná-

draží, tak aby přestup byl zase o trochu pohodlnější. Zároveň, a to je hlavní důvod zrušení prostřední koleje, navrhuji praktičtější, bezpečnější a příjemnější ostrůvkové nástupiště s nástupními kolejemi po obou stranách. Současné dva úzké 70m dlouhé ostrůvky jsou dle mého názoru uživatelsky nepřipustné!

Autobusová doprava

Jak jsem již zmínil, autobusové nádraží není součástí mého návrhu. Nicméně pro podporu a zapojení autobusové dopravy do území navrhuji navazující prostor u parku. Autobusy mají v návrhu vzešlém z architektonické soutěže k dispozici oddělený prostor celkem 8 nástupišť linkových autobusů a jedno stání pro nakládání zájezdů. V místě, kde se střetává komunikace pro autobusy a pro pěší jsou tyto srovnány na jednu niveletu.

Cyklistická doprava

Navržené cyklostezky vycházejí již z předdiplomní části projektu a v navrhované lokalitě jsou řešeny do úrovně parteru.

První vede okolo hradeb v odděleném pásu podél komunikace II/141. V úseku přechodu pro chodce je povrchem přerušena tak, aby zde byla jasná preference pěších. Cyklostezka dále pokračuje okolo autobusového nádraží směrem do ulice Dr. Hajného. Druhá oddělená cyklostezka vede podél železniční trati a je zásadní cyklistickou komunikací v celém systému. Vede od přejezdu u hráze Škorna přes, následně projíždí územím a pokračuje přes ulici Kodádkova dále do nového koridoru směrem k obchodní zóně. V řešeném území je výškově oddělena, mírně zakopána pod terén. Jen v prostoru přechodů stoupá na úroveň chodníků.

Cyklistická stání jsou zřízena u všech třech nových kulturních institucí a navrch ještě u výjezdu z podzemních garáží v ulici Kampanova.

Pěší doprava

Pěší trasy tvoří základ celého projektu. Zásadní jsou z tohoto pohledu tři chodníky, které spojují tři hlavní rozcestí celého území. Tyto rozcestí tvoří trojúhelník, okolo kterého se odehrává vše podstatné. Preference pěší dopravy je z návrhu jasně patrná a to jak ve vztahu k silniční dopravě, tak i železniční, nebo cyklistické. Pěší tah od sídliště do centra je tak více narovnan a jeho šířka 5 metrů odpovídá jeho významu v rámci celého města. Stejně tak trasa od rohu ulic Elektrárenská a Kampanova směrem do centra s atraktivním průhledem na věž kostela je navržena ve větší šířce, než je dnes. Pěší komunikace okolo Zeyerových sadů byla pozměněna rekonstrukcí Kulturního domu tak, aby respektovala pás hradeb a stáčela se rychleji k autobusovému nádraží. To má za cíl vytvoření přehlednější a jednodušší sítě cest skrze park.

Doprava v klidu

Pro určení přibližného odhadu potřeby parkovacích stání vycházím ze současné situace a analýzy v terénu. Několikrát jsem se na místě zastavil a spočetl parkující auta v různých denních časech. Zároveň jsem pozoroval, kdy se jedná o auta rezidentů a kdy o ty návštěvnická.

Vzhledem k tomu, že lokalita je klíčová z hlediska dopravy v klidu pro celé širší centrum, považuji za nezbytné brát v úvahu tento širší rámec.

Lokalitu jsem rozdělil z pohledu parkování na několik úseků, ve kterých jsem spočítal počty aut.

Hlavní parkovací kapacitou je v současné době parkoviště na místě bývalého rybníka Čežárka. V mém projektu je ale toto místo využito pro stavbu městské knihovny a z urbanistického hlediska uzavírá prostor parku a vymezuje uliční frontu podél trati. Proto byly navrženy podzemní garáže pod knihovnou v odpovídající kapacitě. Vzhledem k tomu, že současná knihovna funguje zcela bez parkoviště a nedá se předpokládat, že by ho do budoucna potřebovala v nějak zvýšené míře, může být využito i pro účely dopravy v klidu celé lokality. Kapacita podzemních garáží pod knihovnou je 46 +3 stání.

Zároveň navrhuji nekrytá parkovací stání ve vazbě na vlakové nádraží a poštu. Podle ČSN 73 6110 je minimální počet stání typu P+R pro přestupní uzel regionálního významu 20. To však v tomto případě neodpovídá poptávce. V současné době v tomto úseku v průměru stojí 17 aut, která patří převážně návštěvníkům, ale těžko lze určit, zda ve vazbě na vlak, nebo se jedná o dojíždějící do práce, což je pravděpodobnější. Proto bylo v rámci možností navrženo celkem 31 stání P+R. Některá z nich opět poslouží pro parkování dojíždějících do práce v centru města.

Další úsek je před domovem důchodců, kde v současné době stojí většinou 5-8 aut, návrh potom počítá s navýšením na 9 + 2 stání pro bezbariérové užívání.

Počítám i s tím, že navržené podzemní garáže pod Polyfunkčním sálem o kapacitě 59 stání budou fungovat v režimu 8-16 hodin pro dojíždějící a od 16h pro účely kulturních akcí.

Navrhuji tak celkem 150 parkovacích stání pro celou lokalitu, přičemž z vlastní analýzy vychází momentální potřeba 93 stání. Z důvodu nově navržených veřejných institucí je ale počet dimenzován především na ně. Z tohoto pohledu je celkový požadovaný počet stání pro kino, kulturní sál a knihovnu celkem 141 + 20 stání pro vlak. Předpokládá se však, že funkce kulturního sálu a kina v tak malém městě nebudou využívány zároveň a tak může parkoviště sloužit oběma budovám střídavě.

Celkový počet navržených stání v lokalitě je 54 venkovních stání + 102 stání v podzemních garážích + 8 stání bezbariérových. Celkem tedy parkovacích 164 stání.

Bilance dopravy v klidu

Výpočet parkovacích kapacit pro stavby občanské vybavenosti:

Druh stavby	Účelová jednotka	Počet účelových jednotek na stání	Počet účelových jednotek	Součinitel redukce počtu stání	Součinitel vlivu stupně automobilizace	Základní počet stání	Požadovaný počet stání
Polyfunkční sál	Plocha sálu v m2	8	405	0.8	1.25	51	51
Kino	Počet sedadel	6	297	0.8	1.25	50	50
Knihovna	Plocha pro veřejnost v m2	20	788	0.8	1.25	40	40
Vlaková zastávka							20

Navržený počet parkovacích stání (počet stání + bezbariérová):

Kulturní sál

57 + 2

Knihovna

46 + 3

Kino

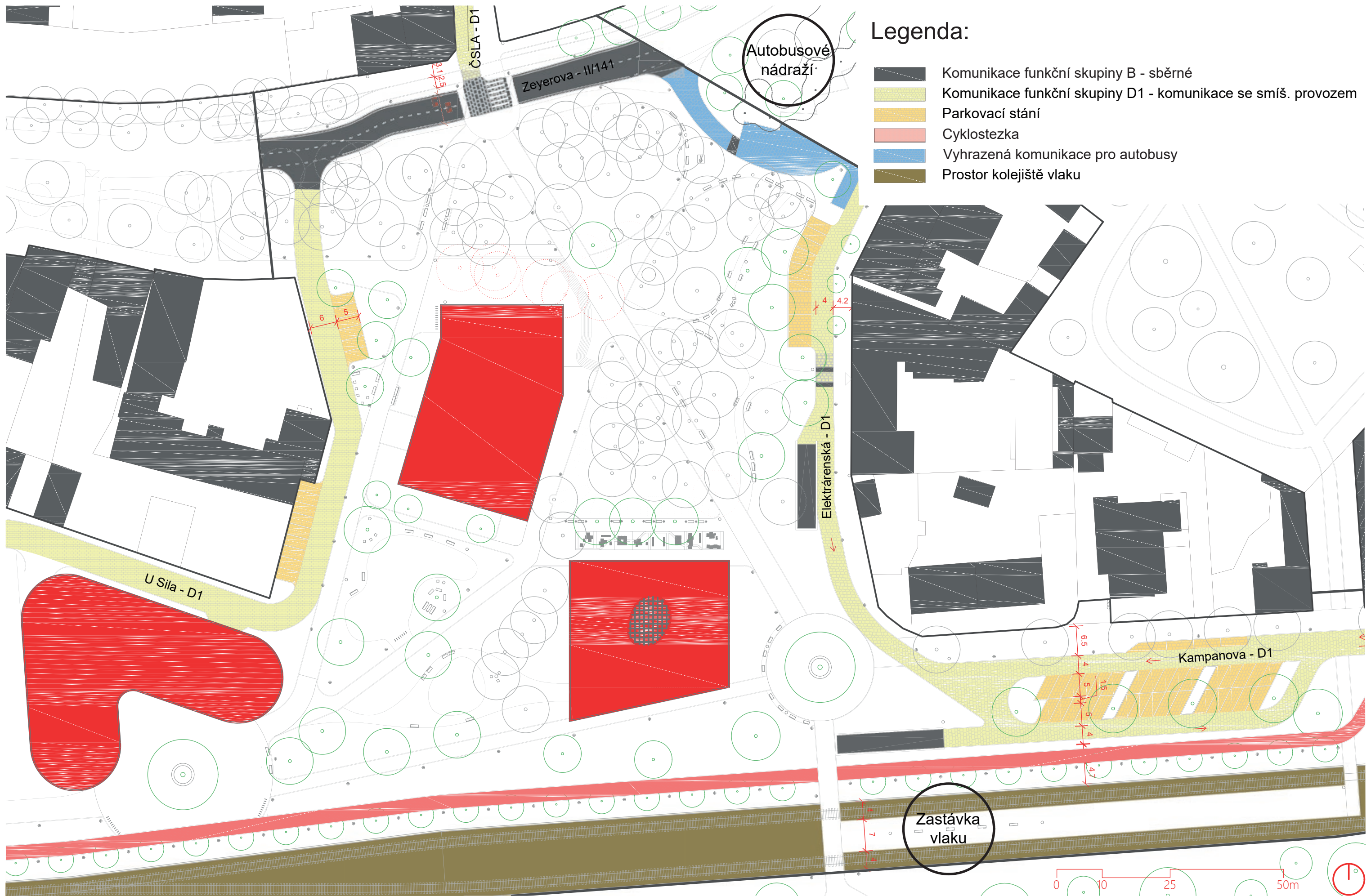
Kino je pouze rekonstruované z původní budovy kulturního domu. Proto jeho parkovací kapacity budou rozloženy mezi obě navrhovaná parkoviště pod knihovnou a kulturním sálem. Jedná se o veřejné instituce, obě pod záštitou města, takže je v jejich možnostech v tomto směru koordinace akcí v jednotlivých budovách.

Vlaková zastávka

20

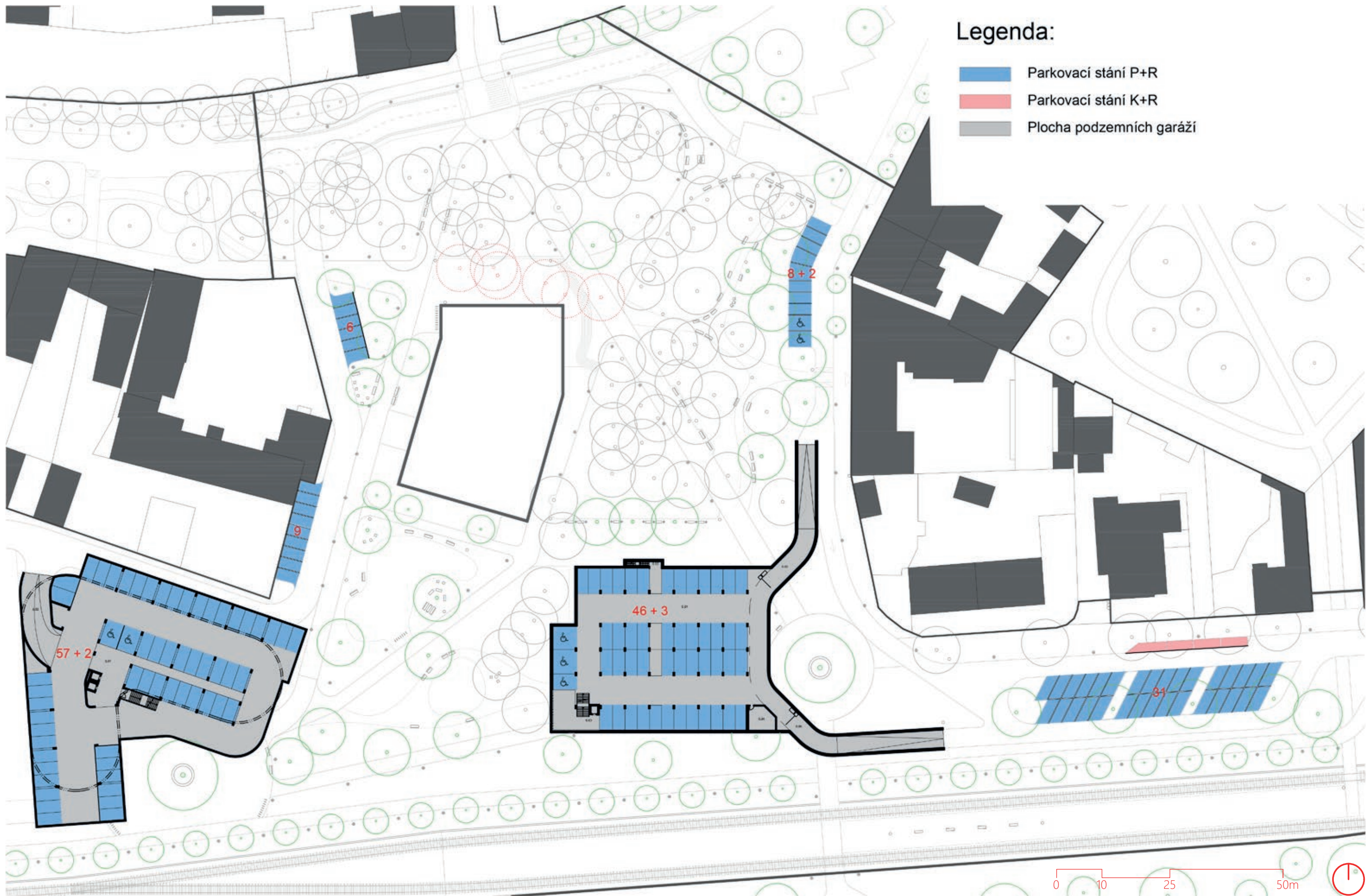
Další návštěvnická stání v exteriéru

34 + 2



Legenda:

- Komunikace funkční skupiny B - sběrné
- Komunikace funkční skupiny D1 - komunikace se smíř. provozem
- Parkovací stání
- Cyklostezka
- Vyhrazená komunikace pro autobusy
- Prostor kolejiště vlaku



VODŇANY - Revitalizace funkčního hrdla města
Diplomní projekt



Koncepce zeleně

Průvodní zpráva - zeleň

Řešená lokalita

Velká část řešené lokality je již dnes parkem. Ten se nachází od městských hradeb, přes pás za hradbami, tzv. Zeyerovi sady a dále pokračuje okolo dnešního Kulturního domu směrem ke kolejím. Zde, na hrázi bývalého rybníka. park končí a pokračuje pouze řada 4 stromů směrem ke kolejím. Za Kulturním domem je rozlehlý travnatý plac, který končí až betonovým pásem táhnoucím se podél kolejí. Směrem do ulice Kampanova se podíl zeleně snižuje a převažují zpevněné povrchy.

Širší vztahy

V rámci širších vztahů koncepce zeleně je lokalita zcela klíčová coby spojovací prvek celoměstského systému zeleně. Nachází se v kontaktu mezi Zeyerovými sady a tratí. V rámci dílčího cíle: „Vytvořit ucelený systém zeleně“ viz. předdiplomní část projektu, se počítá s osázením okolí trati stromy tak, aby se spojila dvě v současnosti rozdělená centra zeleně, hráz bývalého rybníka Škorna s okolím dnešního koupaliště a Zeyerovi sady. V návrhu se jedná o zásadní diagonální pás zeleně směrem od centra na jihozápad. Železniční trať má v rámci projektu získat zcela nový charakter a řešená lokalita je jejím nejživějším úsekem. Proto je lokalita vpodstatě vzorem, jaký charakter území ve vazbě na koleje navrhuji i v dalších úsecích.

Prostorové členění lokality

Doplnění parku

Současný park rozprostírající se od Zeyerových sadů okolo Kulturního domu směrem ke kolejím se převážně skládá z travního porostu a vzrostlých mohutných stromů. Druhy, které v prostoru převažují jsou Lípy srdčité a Duby letní.

Ve východní části parku přiléhající k Domovu důchodců je větší procento jehličnanů a výsadba vzrostlých listnatých stromů zde neproběhla. V rámci revitalizace parku doplňuji tato místa parku o již zmíněné Lípy a Duby, kterými nahrazuji ony jehličnany. Tato sekce parku bude do budoucna sloužit na místo k relaxaci, četbě, nebo posezení s přáteli. Měla by totiž sloužit především nejbližším obyvatelům, tedy důchodcům.

V centrální části, před dnešním kulturním domem, který je v návrhu revitalizován do podoby moderního kina/divadla, odstraňuji některé listnaté stromy pro potřeby vytvoření soklu, který je vyvýšen nad úroveň zbytku parku, stejně jako je tomu dnes. Tato platforma je ovšem natočena směrem k centru a proto zasahuje do prostoru právě těch stromů, které je třeba pro realizaci záměru vykácet. Jedná se o 4 Lípy, 2 Javory, Borovici a Jilm. U přechodu směrem do centra vznikly nové dva pásy trvalkových záhonů, které lemují rušnou komunikaci. Ty slouží zaprvé pro okrasu, ale také jako dodatečný signál řidičům, že vjíždí do prostředí kultivovaného a určeného chodcům.

Rozšíření parku směrem za kulturní dům

Za dnešním kulturním domem se nachází travnatý plac s dětským hřištěm. Toto hřiště je v návrhu zachováno, avšak v jeho okolí bude vysázeno množství nových stromů. Prostor je dělen chodníkem na dvě části. První, blíže k navrhované knihovně bude sloužit pro odpočinek a četbu a v jejím centru se nachází polosuchý poldr, který zachytává vodu ze střech okolních budov. Skupinu stromů o složení Jírovec maďal, 3 Jasany stepilé a Jilm vaz doplňuje okolo poldru skupinka Javorů. V čele dva javory mléče a po stranách nově vytvořeného prostoru javory kleče. Okolo dětského hřiště je vysázen 2krát Jírovec maďal, ten zcela cíleně pro možnost sbírat kaštany stejně, jako je tomu u nedalekého stávajícího Jírovce a z druhé strany doplňuje skladbu Dub letní.

Prostor mezi Kulturním domem a Učilištěm služeb

Místo, které dnes slouží převážně jen parkování a technickému zázemí kulturního domu se proměňuje na hlavní pěší trasu ve směru sídliště - centrum. Nová cesta vede v přímé trase od předprostoru nového Polyfunkčního kulturního sálu k přechodu u vstupu do centra. Využívá tak částečně ubourání původního kulturního domu. Nová cesta je lemována nejdříve Jírovcí vedle dětského hřiště, ale následně prostor lemují nově vysázené Lípy srdčité, které tak připojují místo opticky k Zeyerovým sadům. Parkovací kapacity byly zachovány, jen jinak rozloženy a v návaznosti na parking pro zaměstnance učiliště navrhuji záhon trvalek, o který se může starat, stejně jako o další prostory ve městě právě žáci

učiliště v rámci praxí. Stejně tak přes chodník další trvalkový záhon přiléhá k fasádě kulturního domu, která je tvořena pohledovým betonem, takže barevné trvalky tvoří s betonem zajímavý kontrast a dodávají místo estetickou rovnováhu.

Okolí tratě

V místě, kde je dnes asi 8m široký pás navrhuji cyklostezku, chodník a zbytek plochy navrhuji nechat porůst trávou. V této poloze navrhuji, aby tráva nebyla sečena a to z důvodu zlepšení biodiverzity prostředí a lepšího zadržování vody. Tyto pásy zároveň budou prostředí parku izolovat opticky od kolejí. Jejich pobytová funkce se nepředpokládá. Co se týká stromů, tak cyklostezka a tedy zároveň trať je v návrhu lemována alejí Habrů obecných, které jsou vysázeny v rozteči 10 metrů. Tento rytmus by měl dostatečně rámovat cestu cyklistům, ale zároveň by neměl zbytečně oddělovat obě strany trati, což považuji za nežádoucí. Zvláště vzhledem k naplňování cíle: „Propojit město rozdělené tratí.“

Parkování v Kampanově ulici

Vzhledem k poptávce po parkovacích místech v lokalitě je v ulici Kampanova navrženo celkem nových 31 parkovacích stání P+R(jen v rámci řešeného území). Toto parkování by mělo podléhat dříve vytyčené strategii, že místo pro odstávku aut budou vždy navrhována se stromy, které místo překlenou a zpříjemní. Zároveň je osázení těchto stání důležité z hlediska nepřehřívání prostoru v letních měsících. Proto jsou navrženy v mezerách mezi parkováním celkem 4 Duby letní, které zároveň rámují prostor ulice Kampanovi.

Platan jako rozcestník

Jedním s hlavním konceptů návrhů lokality bylo propojit místa, kudy prochází nejvíce lidí a tyto místa patřičně zkultivovat. Jedná se o trojúhelník, kde vrcholy tvoří přechod pro chodce centra a dvě nově navrhovaná prostranství ve vazbě na trať. Tyto dvě prostranství dostanou dominantu v podobě majestátního stromu. Platan javorolistý by zde měl mít dostatek prostoru a měl by se tak stát místem, kde se lidé schází, než jdou na vlak, na autobus, nebo než jdou do centra. Jedná se o Platan javorolistý (Platanus hispanica), který dorůstá i přes 40 m. Zvláště Platan na rozcestí ulic Elektrárenská a Kampanova bude zároveň ukončením pohledových os hned z několika směrů a kompozičně se tak jedná o nejnvýraznější prvek návrhu.

Použité plošné prvky

Zelené střechy

V rámci projektu je jedna budova rekonstruována a dvě budovy nově vystavěny. Vzhledem ke snaze vedení města zahájit systematickou práci s modrozelenou infrastrukturou je samozřejmé, že součástí návrhu jsou extenzivní zelené střechy pro všechny tři stěžejní budovy v lokalitě. S dešťovou vodou se zde počítá hned dvakrát, kdy voda, kterou nezachytí zelená extenzivní střecha, je zadržována v polosuchém poldru. Na navřených objektech je použita extenzivní zelená střecha ze sortimentu firmy Acre - substrát Acre extenziv 80 - 120 mm. Ten je určený pro extenzivní zelené střechy, pohledové, se suchomilnou vegetací snášející extrémní podmínky, výjimečně pochozí v rámci nutnosti údržby. Do něj je vysázena směs rozchodníků.

Trvalkové záhony

V rámci projektu je použit trvalkový záhon u učiliště služeb, další ve vazbě na fasádu Kulturního domu a nakonec dva záhony v lemující silnici II/141 poblíž přechodu pro chodce. Plochy u učiliště služeb byly zvoleny z toho důvodu, že mají potenciál ozvláštnit a zpříjemnit cestu do centra a zároveň se jedná o plochy, které jsou těžko sekatelné, jelikož jedna je poměrně malá a druhá je ve svahu. Proto jejich bezúdržbové osázení trvalkami dává větší smysl, než travnatý porost.

Dva pásy trvalek lemující silnici II/141 mají dvě opodstatnění. Zaprvé zkrášlují dílčí cíl cesty chodce, místo, kde vstupuje do historického jádra. V dnešní době je přechod rozdělen na dva a trojúhelník mezi příchodovými cestami k nim a silnicí je osázen. Proto také navazují na tuto tradici. A druhý důvod je kvůli řidičům. Předpokládám, že změna prostředí okolo silnice v kombinaci s blížícím se zvýšeným pásem a zúžením, budou dostatečné signály pro zpomalení a ohleduplnost. Trvalkové pásy v tomto smyslu hrají pouze malou doplňkovou roli, ale i přesto mi dává smysl

Co se týká použitých směsí, nechávám volbu volnou. Pouze navrhuji umístění, směs a péče o tyto plochy by měla být součástí výuky praxí na místním učilišti, které přímo sousedí s parkem a v jehož součinnosti spatřuji velký edukační potenciál.

Travní porost - pobytový trávník

Ve většině parku se nachází travní porost, který je pravidelně sečený a může tak sloužit hrám, nebo odpočinku Tento povrch zachovávám na většině plochy.

Travní porost - nesečený trávník

V případě pásů okolo trati navrhuji nechat plochu zarůst travní směsí s větší výškou. Pro navrhované plochy používán travní směs horská louka, která připomíná luční kvítí a měla by zaručit při ponechání bez sekání lepší hospodaření s vodou a větší biodiverzitu. Tyto plochy se neuvažují jako pobytové. Vyšší travní porost esteticky zakryje nevzhledné kolejiště a vytvoří příjemný horizont z pohledu od obývaných částí parku.

Stěny ze zastřihávaných Vrb rozmarýnolistých

V předprostoru knihovny se nachází vodní prvek, který prochází podél celé severní fasády knihovny a v jeho průběhu je prostor dělen na malé kóje se specifickým složením mobiliáře. Dělení těchto kójí je zajištěno právě stěnami z Vrby rozmarýnolisté, která roste přímo z vody a je zastřihávána do tvaru zástěny.

Navrhované stromy

Skladba výsadby reaguje na současné osázení a doplňuje ho na vhodných místech tak, aby vznikl souvislý celek.

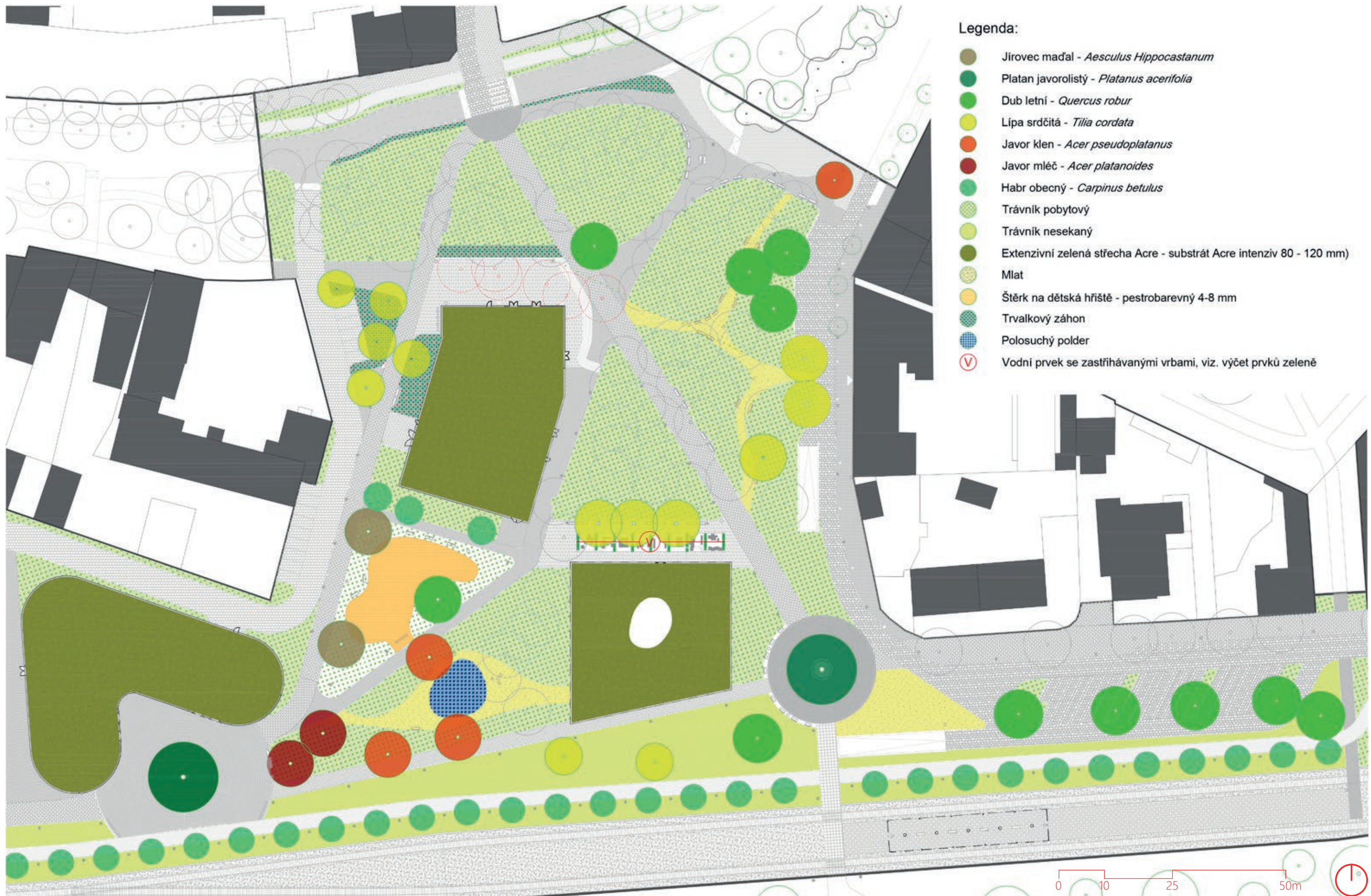
V případě samotného parku se jedná o doplnění Dubů letních (*Quercus robum*) a Lip srdčitých (*Tilia Cordata*). Ty jsou vysázeny tak, aby nekolidovali se sítěmi technické infrastruktury a aby vytvářeli přirozená místa zastavení. Jedna skupinka nově vysázených dubů a lip se nachází ve vazbě na Domov důchodců. Celkem pět nových lip je potom zasazeno mezi Kulturním domem a učilištěm.

Prostor mezi novými stavbami knihovny a Polyfunkčního sálu je osázen zcela nově. Je zde použita kombinace Javorů v části čtenářské. Ve vrcholu tohoto trojúhelníku se nachází dva Javory Mléč (*Acer platanoides*) a samotný prostor okolo polosuchého polderu mají zaklenout košatější Javory klen (*Acer pseudoplatanus*). V dětské části prostoru, okolo hřiště, se nachází dva Jírovce maďaly a posezení pro rodiče je zakryto opět Dubem Letním.

V ulici Kampanova navřené parkování zakrývají Duby letní, které musí být vysazeny dál od uliční fronty z důvodu vedení vysokého napětí v zemi.

Cyklostezku, která vede podél trati od přejezdu k přejezdu, lemuje alej Habrů obecných (*Carpinus Betulus*), rozesázená na rozteč 10 metrů. Mezery mezi těmito Habry vyplňují nízké lampy citlivě osvětlující cestu cyklistům.

Největšími a nejdůležitějšími stromy území se potom mají stát dva Platany javorolisté (*Platanus Acerifolia*), které se nachází na kruhově navřených rozcestích. Ty by měli dorůst v budoucnu takových rozměrů, aby jakékoliv další úpravy veřejného prostoru již podléhaly jim a ne naopak. Zvláště Platan u vlakové zastávky je v místě, kde končí 5 pohledových os navrhované sítě chodníků a komunikací. Dnes bezútěšný prostor by tak měl dostat přesně to, co potřebuje.





Lípa srdčitá - *Tilia Cordata*



Jírovec maďal - *Aesculus hippocastanum*



Javor mléč - *Acer platanoides*



Javor klen - *Acer pseudoplatanus*



Platan javorolistý - *Platanus Acerifolia*



Dub letní - *Quercus robur*



Tráva sečená na krátko - pobytová



Luční tráva - neseaná



Extenzivní zelená střecha Acre - substrát Acre extenziv 80 - 120 mm)

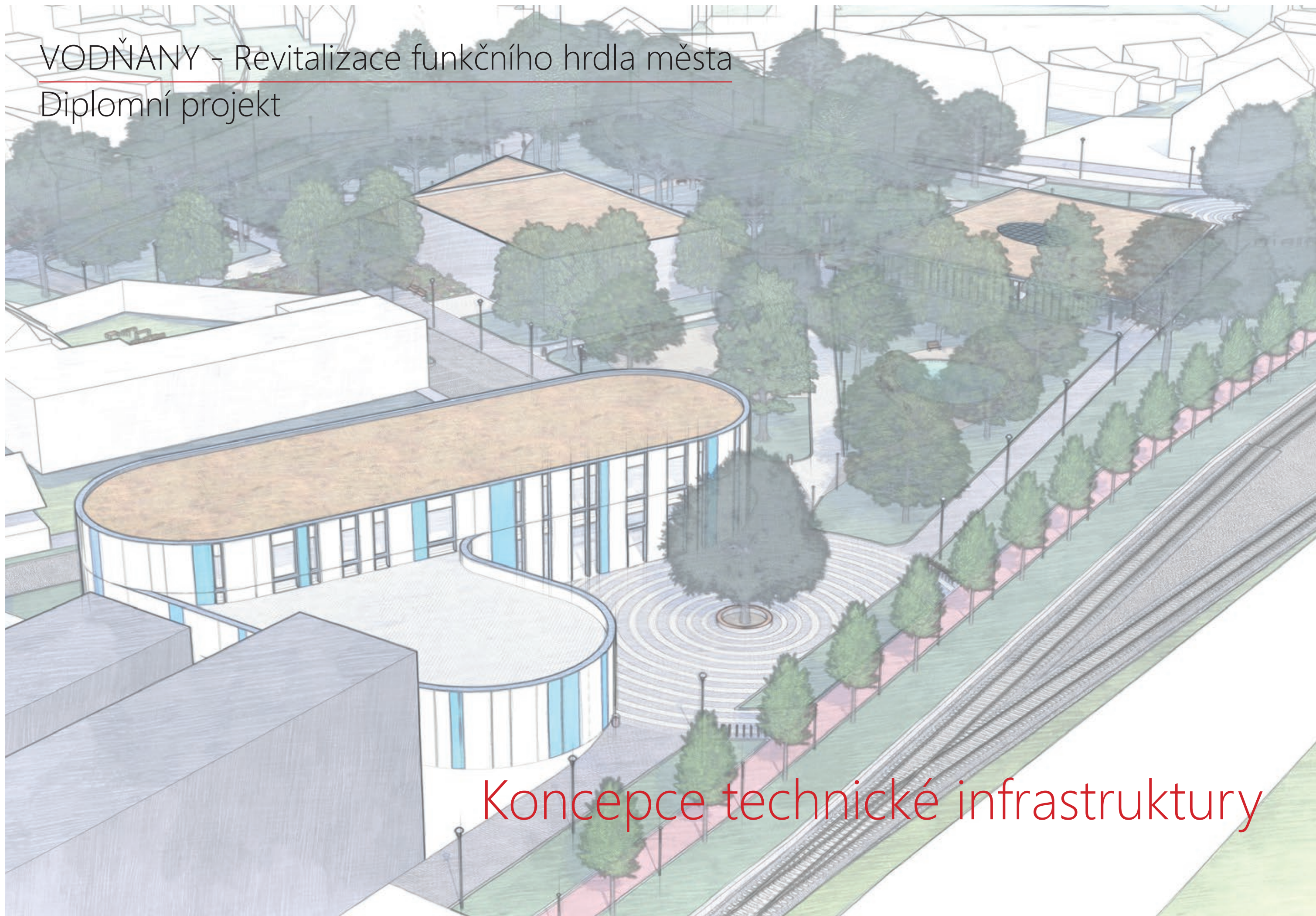


Trvalky



Stěny ze zastřížené Vrby rozmarýnolisté - *Salix Rosmarinifolia*

VODŇANY - Revitalizace funkčního hrdla města
Diplomní projekt



Koncepce technické infrastruktury

Průvodní zpráva - technická infrastruktura

Současný stav

Řešená lokalita

Předmětem práce je lokalita v samém centru města Vodňany. Historicky je lokalita jedním z prvních míst, kam se začalo město výrazněji rozšiřovat po otevření hradebního pásu a to především v návaznosti na železnici. Vzniklo zde vlakové nádraží a částečně uzavřený blok zástavby okolo tehdejšího hřbitova. Zároveň se začala tvořit uliční fronta okolo pásu hradeb, která tak nechala vzniknout dnešním Zeyerovým sadům. Mezi centrem a vlakovým nádražím se postupem času začaly přirozeně kumulovat funkce. V současné době je tak lokalita v kontextu města zcela klíčová, vyskytuje se v ní kulturní dům, autobusové nádraží, domov důchodců, a již zmiňované vlakové nádraží. To vše zaklenuto na většině plochy mohutnými duby a lípami, které tvoří sady vzniklé na ploše bývalého hradebního pásu.

Širší vztahy

V koncepci rozvoje jižní poloviny města, kterou jsem zpracoval v rámci první části diplomové práce, беру všechny dosavadní funkce, přidávám dvě nové – knihovna, polyfunkční sál. Cílem nadřazené koncepční úvahy tak je vytvoření moderního živého kulturního centra města s aktivním parterem a prostorem k odpočinku a vzdělání. Zároveň je lokalita klíčová z hlediska hromadné dopravy a tak se snažím zkrátit a zkvalitnit osu centrum – autobus – vlak. Skrze lokalitu vedou takřka všechny důležité pěší tahy městem, takže její kvalita je zásadní pro dosažení hned pěti vytyčených cílů v rámci předdiplomní části práce. Zásadním limitem území však je, že skrze něj vede hlavní silniční tah městem. Ten sice není nijak zásadně frekventovaný, nicméně ovlivňuje ráz lokality zcela zásadně. Negativně tím, že do ní vnáší hluk a dopravu, pozitivně však zase tím, že díky veřejné dopravě místem denně projde zásadně vyšší množství návštěvníků.

Zásobování pitnou vodou

Město Vodňany je zásobováno pitnou vodou z vodní nádrže Římov jižně od Českých Budějovic, odkud vede vodovod přes úpravnu vody a dvě přečerpávací stanice. Jižně od Vodňan se vodovod větví, část vede přímo do města a část obchází město ze západu a vede do vodojemu na Radčickém vrchu, odkud je voda rovněž distribuována jak pro Vodňany, tak pro další obce severně od Vodňan.

Řešená lokalita je zásobována je vodovodem vedoucím pod ulicemi Kampanova a Elektrárenská z východní strany a ze severu vodovodem vedeným pod ulicí Na Sadech, tedy okolo hradeb historického jádra města.

Kanalizace

Systém kanalizace ve Vodňanech ústí do Čistírny odpadních vod za městem u závodu Jihočeských drůbežáren v ulici Radomilická, odkud teče přečištěná voda do Širovské strouhy, která z východu obtéká město a ústí do říčky Blanice pod Kulovatým vrchem ne-daleko obchvatu. Odpadní voda ve většině města je odváděna jednotnou kanalizací, ale současné vedení města by rádo do budoucna vytvářelo podmínky pro lepší hospodaření s dešťovou vodou a tak počítá v nových opravách a úpravách komunikací s postupným budováním sítě oddílné kanalizace.

Z řešené lokality je odpadní voda odváděna dvěma směry. První kanalizační stoka vede v trase hradebního pásu parkem a pod současným autobusovým nádražím směrem bývalému letnímu kinu v ulici Staropoštovská, kde se spojuje s druhou kanalizační stokou, která vede ulicí Kodádkova, kde se do ní napojuje stoka z řešené lokality vedoucí pod ulicí Kampanova.

Odpadové hospodářství

Komunální odpad z Vodňan i širokého okolí je svážen na skládku společnosti Rumpold s.r.o., která se nachází jihovýchodně od města. Zde je svážen i tříděný odpad, který je dále zpracováván. V lokalitě je minimum obytných celků, ty jsou rozmístěny spíše v okolních ulicích. Výjimku tvoří bytový dům u budovy pošty a domov důchodců. Primárně je zde odpad produkován v kulturním domě, odborném učilišti a autobusovém nádraží. Tyto budovy také území částečně ohraničují. V území se nenachází žádné hnízdo kontejnerů tříděného odpadu. Množství košů ve veřejném prostoru je dnes dostačující.

Zásobování plynem

Severovýchodně od města okolo obcí Čičenice a následně Radčice vede tranzitní plynovod. Právě severně od obce Radčice se na něj napojuje VTL plynovod, který vede východně a posléze jižně od města. V průniku s ulicí Chelčická se nachází regulační stanice, odkud dále vede STL plynovod dále do města. Další regulační stanice se nachází na ulici Čičenická, pod kterou vede druhá trasa do centra města. Lokalita je zásobována plynovodem pod Zeyerovými sady a druhým pod ulicí Kampanova a Elektrárenská. Skrze park, který je centrem lokality vede trasa plynovodu ke kulturnímu domu.

Zásobování elektrickou energií

Město Vodňany leží km od Jaderné elektrárny Temelín, odkud je primárně také zásobováno elektrickou energií. Vodňany leží na územní distribuční síti firmy E-on.

Pod ulicí Kampanova směrem od ulice Českobudějovické se nachází vedení VN až k domovu důchodců, kde se nachází trafostanice, ze které jsou dále rozvedeno vedení NN do celé lokality.

Zásobování teplem

Vodňany nejsou zásobovány žádným kapacitnějším teplovodem. Jediné teplovodní potrubí ve městě je vedeno v rámci Sídlišť Smetanova a Škorna a to z místních kotelen.

V lokalitě se nenachází žádné teplovodní potrubí

Elektronické komunikace

Sít elektronických komunikací na území města Vodňany je vedena jak bezdrátově, tak kabely. Řešenou lokalitou prochází hned několik kabelů elektronických komunikací. Jsou umístěny pod chodníky v ulicích Kampanova, Elektrárenská, Na Sadech, dále vede kabel pod chodníkem podél hradeb, chodníkem vedoucím skrze park a nakonec od Kulturního domu směrem k současnému areálu ZZN.

Návrh

Řešená lokalita

V rámci návrhové části je lokalita doplněna o nové budovy Polyfunkčního sálu a knihovny. Zároveň bude rekonstruován současný kulturní dům do podoby moderního kina/ divadla. Dostavby mají za cíl sjednotit roztroušenou zástavbu a vytvořit „bulvár“ okolo trati táhnoucí se od ulice Holečkova po ulici Kodádkova. Došlo též k přiblížení vlakové zastávky a jejímu novému uspořádání. V návaznosti na to vzniká nový přechod tratě. Pás zeleně rozšiřuji ze současného stavu podle koncepce zeleně z předchozí části práce tak, aby tvořil propojený celek od hradebního pásu až k hrázi bývalého rybníka Škorna. Dále dochází už spíše k parterovým úpravám, které lze souhrnně nazvat jako revitalizace parku a části Zeyerových sadů.

Zásobování pitnou vodou

V rámci nové výstavby a rekonstrukce stávajícího kulturního domu se navrhují tři nové vodovodní přípojky. Dvě z nich jsou řešeny v rámci stávající vodovodní sítě. Nový polyfunkční sál bude připojen k novému vodovodnímu potrubí, které vede od připojovacího bodu v ulici Kampanova podél tratě pod nově navrženou cyklostezkou až k ulici Holečkova, kde bude napojeno na stávající vodovodní řad. Lokalita tak bude zokruhována včetně nově navrhovaného obytného komplexu, který navazuje na lokalitu řešenou v rámci druhé části práce.

Kanalizace

V případě splaškových kanalizací se navrhuje zrušit některé části tras vedoucí pod parkem mezi kulturním domem a domovem důchodců a nahradit je novými, lépe koordinovanými. Toto rozhodnutí je činěno především proto, že v oblasti se navrhuje vjezd do podzemních garáží. Nové trasa kanalizace tak vede přímo pod ulicí Elektrárenská. Stejně tak navrhuji přeložku kanalizačního potrubí z polohy pod stávající autobusovým nádražím pod komunikaci blíže k uliční frontě ulice Elektrárenská. Zcela nová je potom kanalizační stoka pod navrhovanou cyklostezkou podél tratě. Souběžně s ní a vodovodem vede také nová trasa dešťové kanalizace, která svádí vodu z nového bytového komplexu a Polyfunkčního sálu do retenčního jezírka pro další využití. Do něj je svedena i dešťová voda ze zelených

extenzivních střech knihovny a rekonstruovaného Kina. Z tohoto retenčního jezírka vede přeпад do dešťové kanalizace, která dále pokračuje podél ulice Kampanova. V celé ulici tak bude zavedena oddílná kanalizace v souladu se strategií města.

Odpadové hospodářství

V rámci odpadového hospodářství přibyla pouze budova knihovny a Polyfunkčního sálu. Svoz komunálního odpadu bude probíhat po nové trase zklidněné komunikace okolo Sálu a Kina. Obě budovy budou mít vlastní nádoby na tříděný odpad. V parku bude rozmístěn nový mobiliář včetně odpadkových košů, jejichž poloha bude volena v závislosti na funkci a frekvenci jednotlivých prostorů. Na frekventovanějších místech bude systém doplněn koši na tříděný odpad.

Zásobování plynem

V řešené lokalitě je nově navrhována trasa STL od ulice Elektrárenská k nové budově knihovny. Polyfunkční kulturní sál bude zásoben nově navrhovaným plynovodem vedoucím od komplexu bytových domů západně od lokality.

Zásobování elektrickou energií

Jelikož distribuční síť vedení NN je v oblasti dostatečně kapacitní a vede i k nově navrhované budově knihovny. Jediné nově navrhované vedení NN se tak nachází v západní části lokality a napájí Polyfunkční sál. Toto vedení zároveň napájí i nový bytový komplex vedle lokality. Proto je navrženo vybudování nové trafostanice napojené na vedení VN v ulici Holečkova. Po konzultaci s technikem firmy E-on, která zajišťuje distribuci elektrické energie v jižních Čechách, jsme došli k závěru, že současný Kulturní dům rekonstruovaný na kino a nová knihovna by neměly trafostanici v ulici Elektrárenská přetížit a není tak třeba budovat novou.

Zásobování teplem

Vzhledem k situaci nenavrhuji žádné nové Teplovodní potrubí. Zásobování teplem bude řešeno lokálními zdroji, pravděpodobně plynovými kotli.

Elektronické komunikace

Trasy stávajících elektronických komunikací nebyly nijak přerušeny. Nové elektronické komunikace nejsou pro účely návrhu třeba. Objekty se připojují na ty stávající.

Specifikace řešených budov

Parametr	Jednotka	Kulturní sál	Kino	Knihovna
Podlahová plocha (vytápěná)	m2	2520	1228	860
Podlahová plocha (osvětlená)	m2	3300	1228	1130
Vytápěný prostor	m3	20904	7537	3010
Větráný prostor	m3	20904	7537	3010
Plocha zástavby	m2	1650	1420	1130
Počet zaměstnanců		27	4	5
Návštěvnická kapacita		400	297	90

Základní bilance území:

Výpočet potřeby vody

Kino:

Roční potřeba vody dle normy přílohy 12. vyhlášky č.120/2011 Sb.:
- 1 m3/sedadlo (při plné obsazenosti)

$$Q_r = 297 \cdot 1 = 297 \text{ m}^3$$

Počet zařizovacích předmětů:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Jmenovitý výtok vody (l/s)
Umyvadlo	8	0.2
Pisoár	5	0.15
Kuchyňský dřez	1	0.2
Sprcha	2	0.2
Záchodová mísa	10	0.15

Kapacita přípojky:

$$Q_v = \sum(q_v \cdot \sqrt{n}) = 0.2 \cdot \sqrt{8} + 0.15 \cdot \sqrt{5} + 0.2 \cdot \sqrt{1} + 0.2 \cdot \sqrt{2} + 0.15 \cdot \sqrt{10} = 1.85 \text{ l/s}$$

Navrhují: DN40 (Q při návrhové rychlosti 2 m/s = 2.0584 l/s)

Knihovna

Roční potřeba vody dle normy přílohy 12. vyhlášky č.120/2011 Sb.:

- 14 m3/zaměstnanec
- 2 m3/návštěvníka

Kapacita sálu – 90 míst

Počet zaměstnanců - 5

$$Q_r = 5 \cdot 14 + 90 \cdot 2 = 250 \text{ m}^3$$

Počet zařizovacích předmětů:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Jmenovitý výtok vody (l/s)
Umyvadlo	7	0.2
Pisoár	4	0.15
Kuchyňský dřez	1	0.2
Myčka nádobí	1	0.15
Záchodová mísa	6	0.15

Kapacita přípojky: $Q_v = \sum(q_v \cdot \sqrt{n}) = 0.2 \cdot \sqrt{7} + 0.15 \cdot \sqrt{4} + 0.2 \cdot \sqrt{1} + 0.15 \cdot \sqrt{1} + 0.15 \cdot \sqrt{6} = 1.55 \text{ l/s}$

Navrhují: DN40 (Q při návrhové rychlosti 2 m/s = 2.0584 l/s)

Kulturní sál

Roční potřeba vody dle normy přílohy 12. vyhlášky č.120/2011 Sb.:

- 10 m3/návštěvníka

Kapacita sálu – 400

$$Q_r = 400 \cdot 10 = 4000 \text{ m}^3$$

Počet zařizovacích předmětů:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Jmenovitý výtok vody (l/s)
Umyvadlo	24	0.2
Pisoár	17	0.15
Kuchyňský dřez	2	0.2
Myčka nádobí	1	0.15
Záchodová mísa	25	0.15

$Q_v = \sum(q_v \cdot \sqrt{n}) = 0.2 \cdot \sqrt{24} + 0.15 \cdot \sqrt{17} + 0.15 \cdot \sqrt{25} + 0.2 \cdot \sqrt{2} + 0.15 \cdot \sqrt{1} = 2.8 \text{ l/s}$

Navrhují: DN50 (Q při návrhové rychlosti 2 m/s = 3.2663 l/s)

Výpočet odtoku odpadních vod a dimenze kanalizační přípojky

Knihovna

Splašková odpadní voda:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Výpočtové DU (l/s)	DU (l/s)
Umyvadlo	7	0.5	3.5
Pisoár	4	0.5	2
Kuchyňský dřez	1	0.8	0.8
Myčka nádobí	1	0.8	0.8
Záchodová mísa	6	2	12
Celkem			19.1

$$Q_{ww} = K \cdot \sqrt{\sum DU} = 0.7 \cdot 4.37 = 3.1 \text{ l/s}$$

Navrhují DN100 (Qmax = 5.641 l/s)

Dešťová odpadní voda:

Plocha střechy – 1127 m²
Intenzita deště – 0.030 l/s
Součinitel odtoku – 1

$$Q_r = i \cdot A \cdot c = 1127 \cdot 0.03 \cdot 1 = 33.81 \text{ l/s}$$

Navrhují DN225 (Qmax = 42.008 l/s)

Kulturní sál

Splašková odpadní voda:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Výpočtové DU (l/s)	DU (l/s)
Umyvadlo	24	0.5	12
Pisoár	17	0.5	8.5
Kuchyňský dřez	2	0.8	1.6
Myčka nádobí	1	0.8	0.8
Záchodová mísa	25	2	12.5
Celkem			72.9

$$Q_{ww} = K \cdot \sqrt{\sum DU} = 0.7 \cdot 8.53 = 5.97 \text{ l/s}$$

Navrhují DN125 (Qmax = 8.641 l/s)

Dešťová odpadní voda:

Plocha střechy – 1566 m²
Intenzita deště – 0.030 l/s
Součinitel odtoku – 1

$$Q_r = i \cdot A \cdot c = 1566 \cdot 0.03 \cdot 1 = 46.98 \text{ l/s}$$

Navrhují DN250 (Qmax = 55.298 l/s)

Kino

Splašková odpadní voda:

Druh zařizovacího předmětu	Počet	Výpočtové DU (l/s)	DU (l/s)
Umyvadlo	8	0.5	4
Pisoár	5	0.5	2.5
Kuchyňský dřez	1	0.8	0.8
Sprcha	2	0.8	1.6
Záchodová mísa	10	2	20
Celkem			28.9

$$Q_{ww} = K \cdot \sqrt{\sum DU} = 0.7 \cdot 5.38 = 3.76 \text{ l/s}$$

Navrhují DN100 (Qmax = 5.641 l/s)

Dešťová odpadní voda:

Plocha střechy – 1271 m²
Intenzita deště – 0.030 l/s
Součinitel odtoku – 1

$$Q_r = i \cdot A \cdot c = 1271 \cdot 0.03 \cdot 1 = 28.13 \text{ l/s}$$

Navrhují DN250 (Qmax = 55.298 l/s)

Zásobování teplem

Potřeba tepla pro vytápění

$$G_{vyt} = V_{vyt} \cdot q_0 \cdot (t_i - t_e) \text{ [W]}$$

V_{vyt} – objem vytápěného prostoru
q₀ – tepelná charakteristika objektu (uvažováno 0.5 W/m³K)
t_i – střední vnitřní teplota
t_e – výpočtová venkovní teplota

Knihovna G_{vyt} = 3010 * 0.5 * (20 + 12) = 48.2 kW
Kulturní sál G_{vyt} = 20904 * 0.5 * (20 + 12) = 334.5 kW
Kino G_{vyt} = 7537 * 0.5 * (20 + 12) = 120.6 kW

Potřeba tepla pro větrání

$$G_{vet} = 0.34 \cdot V_{vet} \cdot n \cdot (t_{is} - t_{es}) \text{ [W]}$$

0.34 – součin průměrných hodnot hustoty vzduchu
V_{vet} – objem větraného prostoru
n – intenzita výměny vzduchu (uvažováno 1/h)
t_{is} - t_{es} – rozdíl výpočtových teplot vzduchu – uvažováno 25°C

Knihovna G_{vyt} = 0.34 * 3010 * 1 * (25) = 25.6 kW
Kulturní sál G_{vyt} = 0.34 * 20904 * 1 * (25) = 177.7 kW
Kino G_{vyt} = 0.34 * 7537 * 1 * (25) = 64.1 kW

Potřeba tepla pro ohřev teplé vody

$$G_{tv} = ((N \cdot q_{tv}) / 24) \cdot k_d \cdot k_h \cdot c_w \cdot \Delta t \text{ [kW]}$$

N – počet měrných jednotek (počet návštěvníků)
q_{tv} – specifická potřeba teplé vody na měrnou jednotku
Δt – rozdíl teplot t_{TV} - t_{SV} = 55 - 10 = 45 °C
c_w – měrná tepelná kapacita vody (c_w = 1.163 Wh/kg*K)

Knihovna G_{tv} = ((10 * 90) / 24) * 1.39 * 2.3 * 1.163 * 45 = 6.3 kW
Kulturní sál G_{tv} = ((5 * 400) / 24) * 1.39 * 2.3 * 1.163 * 45 = 13.9 kW
Kino G_{tv} = ((5 * 297) / 24) * 1.39 * 2.3 * 1.163 * 45 = 10.4 kW

Hodinová potřeba tepla

$$G_h = G_{vyt} + G_{vet} + G_{tv} \text{ [kW]}$$

Knihovna G_h = 48.2 + 25.6 + 6.3 = 80.1 kW
Kulturní sál G_h = 334.5 + 177.7 + 13.9 = 526.1 kW
Kino G_h = 120.6 + 64.1 + 10.4 = 195.1 kW

Zásobování plynem

Hodinová potřeba plynu

$$Q_h = G_h / (H_s \cdot n) \text{ [kW]}$$

G_h – hodinová potřeba tepla [kW]
H_s – objemové spalné teplo zemního plynu = 10.5 kW/m³
n – účinnost – uvažováno 0.85

Knihovna Q_h = 80.1 / (10.5 * 0.85) = 8.8 kW
Kulturní sál Q_h = 526.1 / (10.5 * 0.85) = 59 kW
Kino Q_h = 195.1 / (10.5 * 0.85) = 21.9 kW

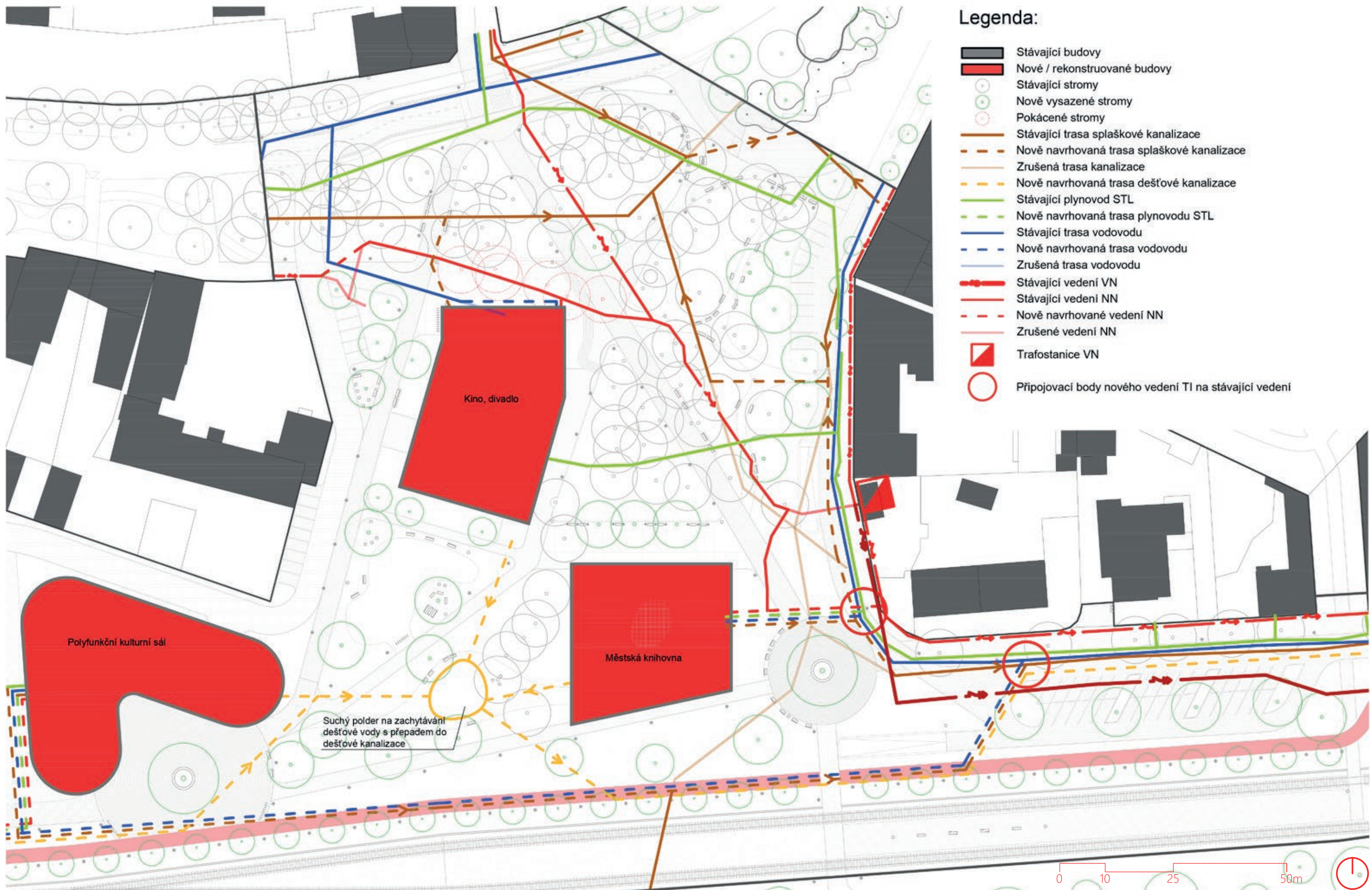
Zásobování elektrickou energií

Soudobý příkon

$$P_s = A \cdot P \text{ [kW]}$$

A – podlahová plocha [m²]
P – průměrná hodnota soudobého specifického příkonu (uvažují 0.04 kW/m³)

Knihovna P_s = 1130 * 0.04 = 45.2 kW/m³
Kulturní sál P_s = 1228 * 0.04 = 49.1 kW/m³
Kino P_s = 3300 * 0.04 = 132 kW/m³



VODŇANY - Revitalizace funkčního hrdla města
Diplomní projekt



Architektonická část

Průvodní zpráva - architektonická část

Rekonstrukce KD

Současný stav

V současné době je Kulturní dům využíván pro účely divadla, kina, případně konferencí. Jedná se o KD se sálem s nakloněným hlediš-těm o kapacitě 300 míst k sezení. Vzhledem k technickému stavu i estetickým nedostatkům je plánováno kulturní dům zrekonstruovat. Hmotově se jedná o kvádr sálu doplněný dalším kvádrem, který tvoří Foyer. To je proskleno směrem do předprostoru vyvýšeného nad úroveň parku. Na rekonstrukci byla vypsána architektonická soutěž. Výsledky však neodpovídají konceptu revitalizace celého širšího okolí. Proto je navrženo hmotově takové řešení, které lépe odpovídá širším vztahům.

Návrh funkce

V projektu je navržen nový kulturní polyfunkční sál, který je ve vazbě na stávající KD tak, aby mohli být obě budovy snadno řízeny jednou institucí. Tento sál bude využíván na akce typu koncertů, plesů, tanečních atd. Pro současný KD tak zbývá funkce kina a divadla, tak jak je tomu i dnes.

Hmotový koncept

Hmota kina vystupuje více do prostoru parku a respektuje tak okružní linii ulice Zeyerova. Oproti dnešnímu stavu, kdy fasáda pokračuje rovně a rozevírá tak prostor parku, je tak střet několika pěších tras čitelnější a soustředěný do jednoho bodu. Čelní fasáda objektu tak stojí osově přímo naproti příchodu od historického jádra a graduje směrem k předprostoru s pomníky, kde se konají vzpomínkové akce při příležitosti státních svátků. Výrazně vystouplé křídlo objektu směrem k odbornému učilišti je navrženo je zbourání z důvodu nově budovaného hlavního pěšího tahu do centra města. Kvádrová hmota sálu zůstává zachována stejně jako boční technické zázemí. Čelo je kompletně nahrazeno tvarově dynamičtější přístavbou. Té dominuje výšková gradace proskleného rohu stavby směrem do nejdůle-žitější části parku. Zadní část budovy přilepená na hlavní hmotě je navržena ke zbourání.

Materiály

Materiálově kino kooperuje s nově vystavěnou knihovnou, resp. jejím předprostorem. Kvádr sálu je tvořen pohledovým betonem. Doplnující hmoty z boku a čela jsou tvořeny černým pláštěm z matného hliníkového obkladu. Jedná se o velkoformátový obklad. Roh budovy, který jasně definuje vstup, je tvořen výraznou prosklenou fasádou.

Doprava v klidu

Jelikož se jedná o rekonstrukci, kino nesplňuje dnešní požadavky na řešení dopravy v klidu a ani není možné umístit jakékoliv podzemní parkování za současného zachování hlavní hmoty budovy. Proto je počítáno s tím, že nově postavený kulturní sál bude pokrývat tuto potřebu i pro kino. Současný provoz obou budov je velmi nepravděpodobný vzhledem k velikosti města.

Dispoziční řešení

Rekonstrukce vychází ze současné dispozice a přizpůsobuje jí dnešním požadavkům. Hlavní hmota sálu doznává spíše menších změn v prostoru šaten umělců, které jsou optimalizovány pro dnešní potřeby. Obsahují dvě šatny s hygienickým zázemím, sklad, manipulační prostor servisního vjezdu a schodiště. V technické části z boku budovy se moc nezměnilo. Nachází se zde 2 technické místnosti, kotelna a sklad. Nově navrhovaný prostor v čele budovy potom obsahuje nezbytné sociální zázemí hostů, šatnu a zázemí pro zaměstnance včetně pokladny na prodej lístků.

Předprostor budovy

Předprostor je stejně jako čelní fasáda pootočen kolmo k výjezdu z centra, je kratší, než původní platforma, ale zato mu bylo přidáno na šířce. Je stále vyvýšen a na okraji se nachází zídka, která je osazena dřevem pro pohodlnější sezení. Platforma graduje směrem ke schodišti, které zvýrazňuje terénní vlnu a zároveň poslouží pro shromáždění u pomníků. Na dláždění tohoto prostoru byla použita stejná tmavá betonová dlažba, jako před knihovnou a obě prostranství tak mají sjednocující estetický prvek. V případě kina je potom dlažba doplněna světelnými pásky, které nasvěcují budovu a dávají jí tak vyniknout večer v době konání většiny představení. I schody jsou večer zvýrazněny světelným páskem zabudovaným v podstupnici.

Nová městská knihovna

Současný stav

Místo, které bylo již v předdiplomní části projektu určeno k zastavění, je v současné době parkovištěm. Jedná se o plochu, na které kdysi býval rybník, po kterém zbyla pouze hráz. Rybník byl zavezen a posloužil jako parkoviště. V posledních letech místo snahy pro-stor znovu zkultivovat přišlo jen rozšíření betonové plochy o další čtvereční metry. Jedná se přitom o pozemek v širším centru, kolem kterého denně projde velká část obyvatel města.

Návrh funkce

Jelikož Městská knihovna dnes sídlí v budově, která kapacitou nedostačuje, hledá se pro tuto rychle rostoucí a dobře fungující instituci nové místo. Proto je v návrhu věnován tento cenný a dobře umístěný pozemek právě knihovně. Budova a její okolí by se tak mělo stát nejen centrem kultury v době večerní, ale i centrem vzdělanosti a komunitního života přes den. Funkční požadavky byly konzultovány s ředitelkou knihovny a mělo by tak optimálně sloužit účelu Městské knihovny na malém městě. A to včetně pořádání přednášek v sále s kapacitou 80 míst.

Hmotový koncept

Hlavním motem nové budovy má být otevřenost, přístupnost a reprezentativnost. Proto je budova přízemní, komunikuje se svým okolím a snaží se o propojení exteriéru s interiérem. Knihovna dostává tvar obdélníka, který je zastřešen deskou vystupující metr před fasádu tak, aby vytvářela stín a kryté zápraží. Ze zadní strany budovy potom deska vystupuje až k cyklostezce, které se tvarově přizpů-sobuje a vytváří se tak krytý prostor, do kterého ústí schodiště a výtah z podzemních garáží a který slouží i k zamčení kola, které je v celém projektu preferováno jako ideální dopravní prostředek pro malé rovinaté město.

Materiály

Jak je psáno výše, knihovna má být otevřená veřejnosti, vstřícná na pohled. Proto je pod přiznanou betonovou deskou většina fasá-dy prosklená. Je zvoleno sklo s větší mírou odrazivosti z důvodu umístění knihovny v zeleni, kterou fasáda má odrážet a splývat tak s okolím. Zbytek fasády, který prosklený být nemůže je obložen ještě reflexnějšími obklady v podobě hliníkového obkladu od firmy Alucobond. Celý obvod budovy tak je vlastně velkým zrcadlem. Střecha, stejně jako u všech navrhovaných staveb je použita zelená extenzivní, viz. výkres zeleně.

Doprava v klidu

Jelikož knihovna stojí na místě dnešního parkoviště, které slouží dojíždějícím do práce, do školy, i pro akce v KD, je potřeba tuto kapa-citu nahradit. Knihovna tak stojí na podzemních garážích, které zabírají podobnou rozlohu, jako dnešní povrchové parkoviště. Zde je dostatek míst pro potřeby knihovny i ostatní účely.

Dispoziční řešení

Knihovna je z dispozičního hlediska rozdělena na veřejnou a neveřejnou část. Ta neveřejná, situovaná směrem na východ skýtá zázemí zaměstnanců obsahující sklad, WC, technickou místnost a kancelář. Kancelář je zároveň místností, která propojuje neveřejnou část s přednáškovým sálem, který je umístěn v krytém obezděném rohu budovy. Ve vyzděné část stavby zároveň navazuje WC pro návštěv-níky. Západní a severní část budovy je potom otevřená a členěná již jen nábytkem. V severozápadním rohu je skleněnými příčkami od-dělená místnost vhodná pro studium, nebo co-working. Vstupní část se nachází v u severní fasády a je z ní tak výhled do parku, který je právě díky budově knihovny více uzavřen. Přimo vprostřed otevřené veřejné části knihovny je hlavní komunikační prostor s proskleným střešním oknem, které zajišťuje přísun slunečního svitu. Tvar tohoto okna není náhodný. Odkazuje v duchu rybařské tradice města na zaniklý rybník, na jehož místě se knihovna nachází.

Předprostor budovy

Před knihovnou přímo pokračuje paleta možností k posezení, čtení, učení, nebo prostě jen odpočinku. Je zde umístěn vodní prvek, který protéká podél celé severní fasády. Okolí tohoto umělého „potůčku“ je děleno stěnami ze zastříhávaných Vrb rozmarýnolistých rostoucích z vody na jednotlivé kóje zajišťující intimitu. V každé kóji je potom jiná sestava mobiliáře ze sady MMCité Pixel. Vzniká tak 8 unikátních venkovních místností, které je možné využít. Mezi knihovnou a kinem je ve svahu navrženo venkovní divadlo. Aréna, po vzo-ru řeckého antického divadla využívá terénní vlny k vytvoření jeviště, které může sloužit oběma budovám, může se na něm odehrávat divadlo, veřejné čtení, nebo přednáška. To vše pod širým nebem.

Polyfunkční kulturní centrum

Současný stav

Na místě, které bylo v předdiploní části určeno pro stavbu Polyfunkčního domu dnes stojí část zemědělského areálu a zahrada učiliště. Jedná se o místo, kde kolem plotů obou těchto areálů vede frekventovaný chodník na trase sídliště - náměstí. Zároveň se zde ještě nachází drážní budova využívaná dnes jako sklad.

Návrh funkce

V dnešní době Vodňany nemají žádný veřejný sál s vyvýšeným pódiem a parketem. Není tak možné pořádat jiné koncerty, než ty venkovní, nebo ty v kulturním domě před sedícím publikem. Plesy a taneční jsou pořádány ve víceúčelové hale na jihu města. Kombinace sportovních a kulturních aktivit v hale nesvědčí ve výsledku ani jednomu účelu a jejich skloubení probíhá jen za cenu ztráty kvality na obou stranách. Proto jsem v předdiplomní části projektu navrhl současnou víceúčelovou halu přestavět na čistě sportovní budovu s kvalitním povrchem, oddělenou čistou a špinavou zónou a odpovídajícím zázemím pro sportovce. Pro kulturní akce typu, který jsem zmínil výše proto navrhuji ve výhodné centrální lokalitě nový objekt, který by měl svojí estetikou a reprezentativností sloužit lépe, než hala. Krom velkého sálu pro konání akcí je v budově navržen ještě malý sál pro akce komornější, případně pro výuku baletu, nebo jiných tanečních kroužků. Tyto aktivity ve městě již fungují, ale často v omezených prostorách. Pro účely dalších libovolných volnočasových aktivit může potom sloužit další klubovna v druhém podlaží. Tyto formy využití by měli dopomocť k lepší návratnosti investice a aktivnějšímu využití i během všedních dní.

Hmotový koncept

Stavba je navržena ze dvou výrazných hmot tvaru bonbónu tiktak. Úhlem, který obě hmoty svírají se budova přizpůsobuje nově vznikající zástavbě a pěším tahům procházejícím přímo před vstupem. Vzniká tak dominantní stavba hravého tvaru, která působí neagresivně, pozitivně, ale zároveň reprezentativně. Jedna hmota je nižší, na výšku jednoho podlaží a na její střeše je pochozí terasa. Druhá hmota je vysoká 10 metrů a v ní je umístěn sál přes obě podlaží s ochozem.

Materiály

Fasáda celého objektu je jednoditá a sjednocuje tak obě hmoty do výrazného celku. Skládá se z lesklých odrazivých obkladových desek prostřídaných s prosklenými kusy. Oba typy fasádních dílců jsou potom připevněny nosní rošt. Krom prostřídání skleněných dílů s těmi neprůhlednými se ještě střídají dílce bílé s modrými, v barvě, která je součástí nového městského vizuálního stylu. Hlavní kulturní budova obce tak hraje jejími barvami. Na střeše se opět nachází extenzivní zelená střecha.

Doprava v klidu

Jak bylo psáno již u rekonstucke kina, pod budovou Polyfunkčního kulturního centra je jedno podlaží podzemních garáží, které plně pokrývá potřeby této budovy. V průběhu dne může být zároveň využito pro parkování návštěvníků centra, stejně jako to pod knihovnou.

Dispoziční řešení

Z předprostoru na jižní straně objektu vstupujete přes zádveří do foyer, kterému vévodí dvě ramena schodiště. Ve východním cípu budovy se nachází šatna a WC pro návštěvníky. Z foyer se můžete vydat buďto kolem oblouku, který svírá předprostor stavby do druhého křídla, kde je malý sál, anebo do hlavního sálu, který je umístěn v místě střetnutí obou hmot. V západní části budovy se nachází technické zázemí a zázemí pro zaměstnance a účinkující. Malý sál i zázemí mají svoje WC. V druhém podlaží se nachází ochoz velkého sálu, klubovna situovaná nad pódiem a ve východním cípu dvě kanceláře zaměstnanců městského kulturního střediska. Vedle nich ještě WC pro návštěvníky.

Předprostor budovy

Umístění budovy je z hlediska urbanistické koncepce zcela zásadní pro celou lokalitu a jedná se o jeden ze tří prostorů, které tvoří trojúhelník nejdůležitějších pěších tras. Předprostor, a trochu i budova, se obtáčí okolo majestátního platanu. Od převážně průchozího pruhu je možné se přesunout blíže k budově, kde dvě základní hmoty budovy vytváří krytý uzavřenější prostor. Styk z navrženou cyklostezkou je doplněn odpovídajícím množstvím kolostavů.

Vlaková zastávka

Současný stav

Vlaková doprava ve Vodňanech doznala za posledních 20 let výrazných změn a namísto hlučných naftových souprav, které svážely dřevo ze Šumavy, dnes jezdí po trati pouze dvakrát za hodinu lokálka brázdící trasu Čičenice - Nové Údolí. Kolejiště se tak sestává ze tří kolejí a vlečky. Nástupiště je řešeno jako dvě 70m dlouhé betonové platformy táhnoucí se od nádražní budovy až k uvažovanému přechodu. Tyto úzká nekomfotní nástupiště v zimě kloužou a není si na nich ani kam sednout.

Návrh funkce

Návrh tak počítá s tím, že vlak i do budoucna bude sloužit převážně dopravení do práce, nebo cestě za rekreací. Pro tyto účely je zbytečné, aby se zde zachovávaly všechny tři koleje a navíc vlečka. Zachovány jsou pouze dvě koleje nutné pro křížení vlaků. Místo prostřední koleje je vybudováno 7m široké ostrovní nástupiště, takže mezi vlaky je možné přestupovat tzv. hrana-hrana. Výhodou tohoto řešení zároveň je blízkost přechodu přes trať a kratší a lepší vazba na autobus.

Hmotový koncept

Vlaková zastávka je to první, co návštěvník ve městě vidí. Proto může poměrně snadno navodit dobrý dojem z celého sídla. Bylo proto použito originální řešení přístřešku nástupiště. Ocelová konstrukce v pravidelném rastru 7x7 metrů potažená bílou elegantní membránou na první pohled upoutá a jedná se o velmi jednoduchý objekt. Membrány jsou napnuty tak, že po nich voda stéká do žlabu pod nástupištěm. Na kryté nástupiště je zároveň umístěn mobiliář pro sezení.

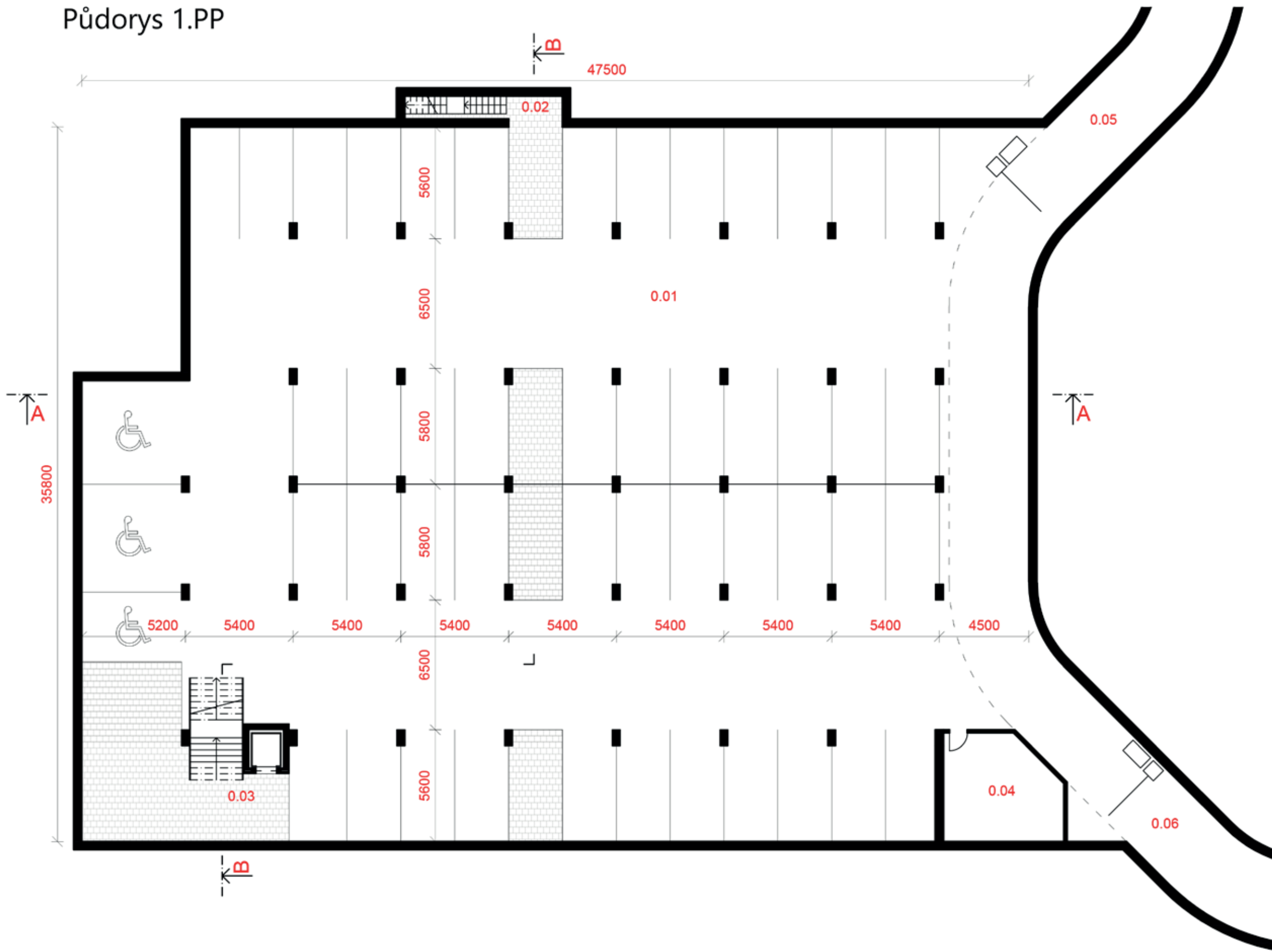
Materiály

Na nástupišti jsou kombinovány tři materiály. Ocel s membránou a betonová dlažba. Ta by měla v zimním období zajišťovat bezpečnější pohyb, než současné velkoformátové betonové dílce.

Doprava v klidu

Ve vazbě na vlakovou zastávku je navrženo parkoviště o kapacitě, která dostačuje potřebám vlakové zastávky i přiléhající pošty.

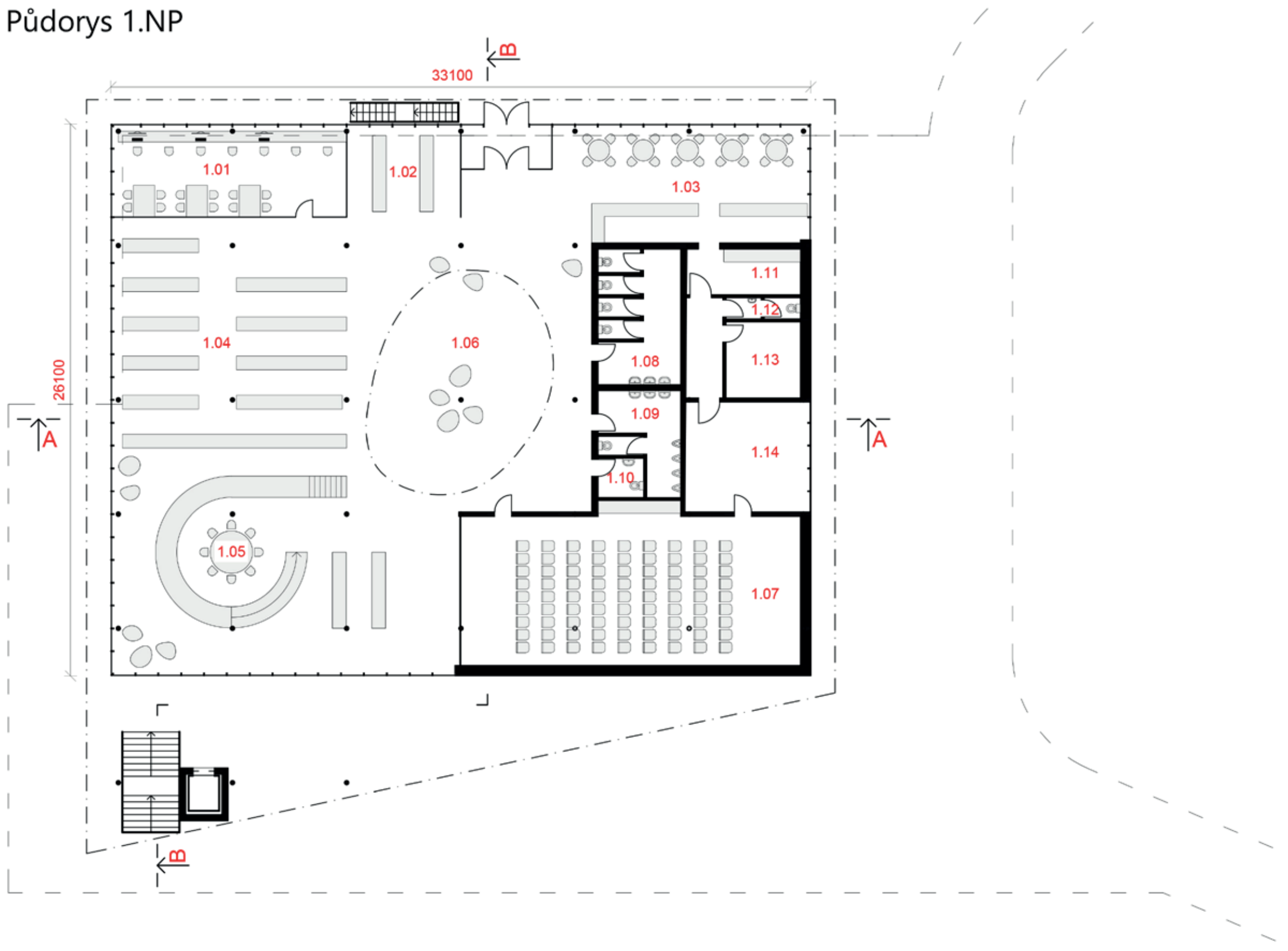
Půdorys 1.PP



- Tabulka místností:
- 0.01 Hromadné garáže
 - 0.02 Pomocné schodiště
 - 0.03 Hlavní schodiště, výtah
 - 0.04 Technická místnost
 - 0.05 Příjezdová rampa
 - 0.06 Odjezdová rampa



Půdorys 1.NP

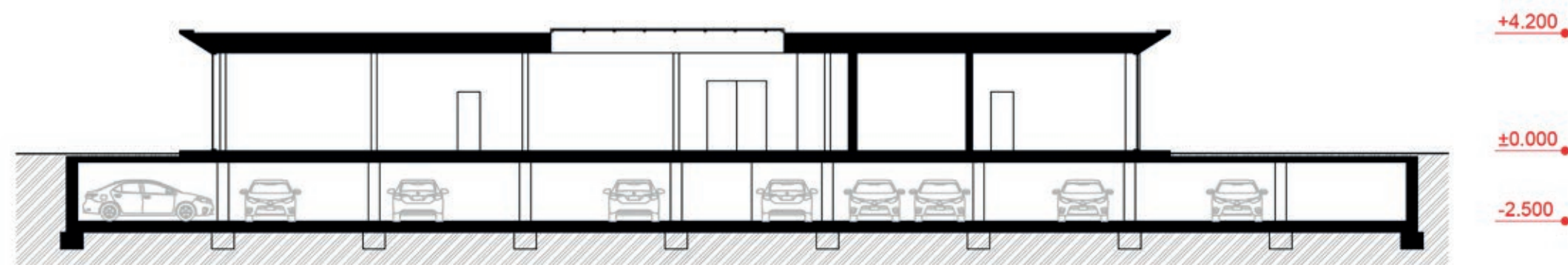


Tabulka místností:

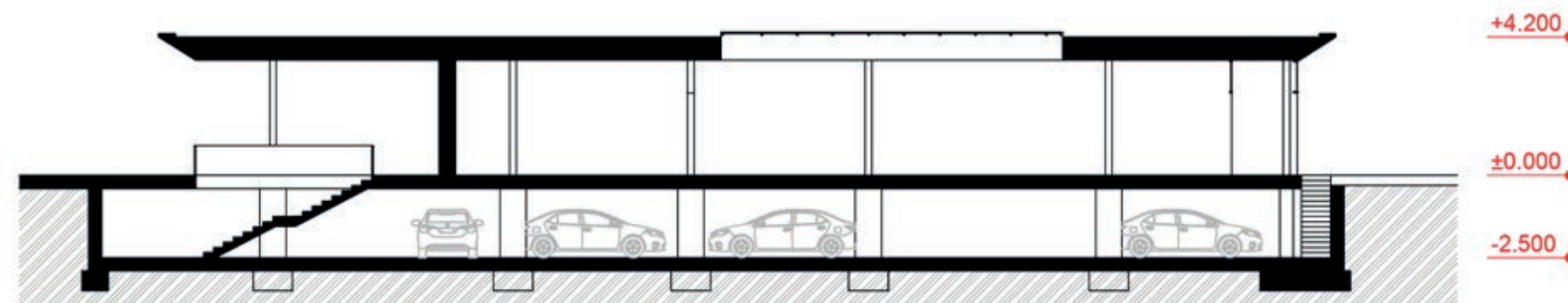
- Veřejná část**
- 1.01 Pracovna
 - 1.02 Knihy na prodej
 - 1.03 Obsluha knihovny, bar
 - 1.04 Dospělé oddělení
 - 1.05 Dětské oddělení
 - 1.06 Společná čítárna
 - 1.07 Přednáškový sál
 - 1.08 WC ženy
 - 1.09 WC muži
 - 1.10 WC bezbariérové
- Neveřejná část**
- 1.11 Sklad
 - 1.12 WC zaměstnanci
 - 1.13 Technická místnost
 - 1.14 Kancelář ředitelky



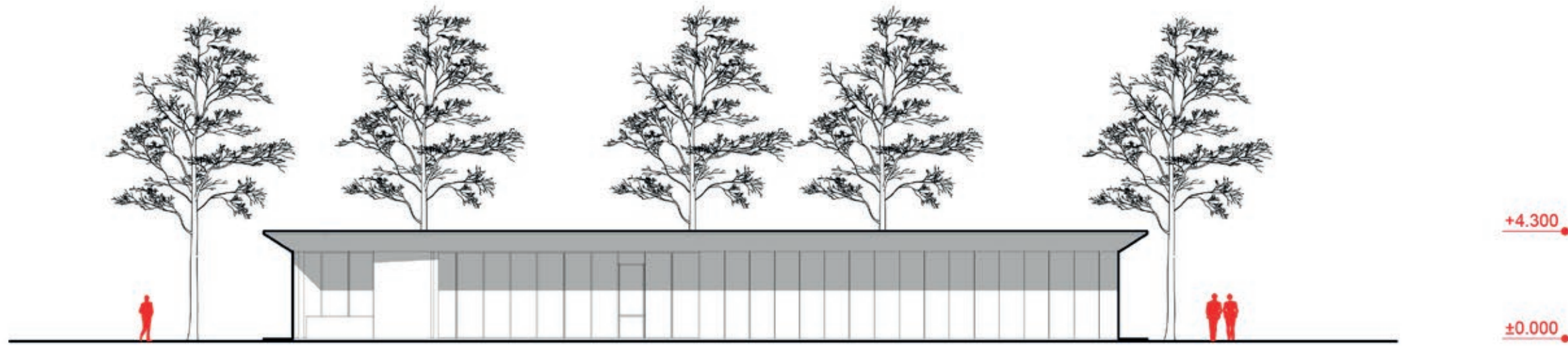
Řez A - A



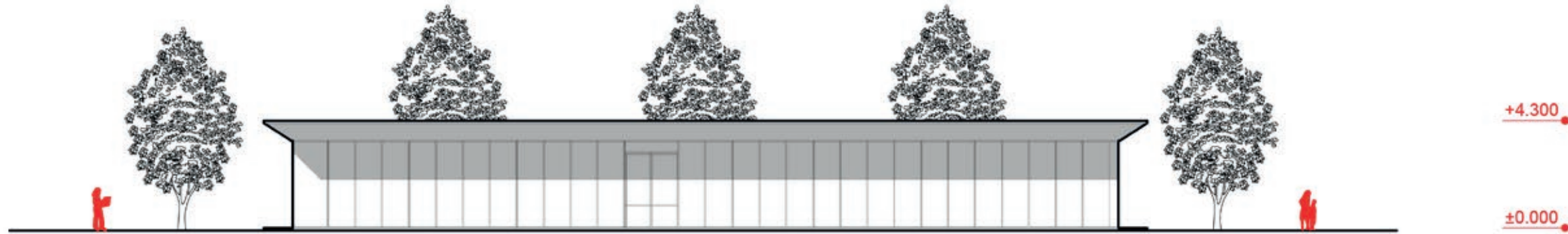
Řez B - B



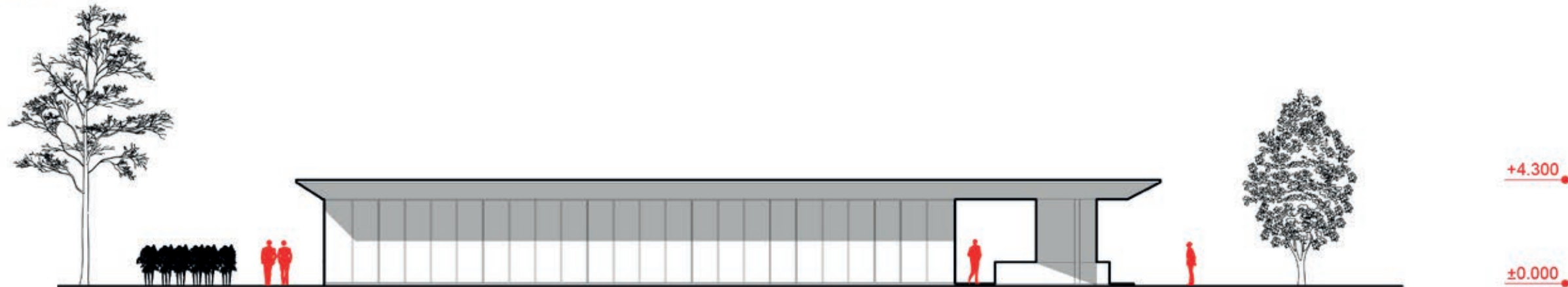
Pohled jižní



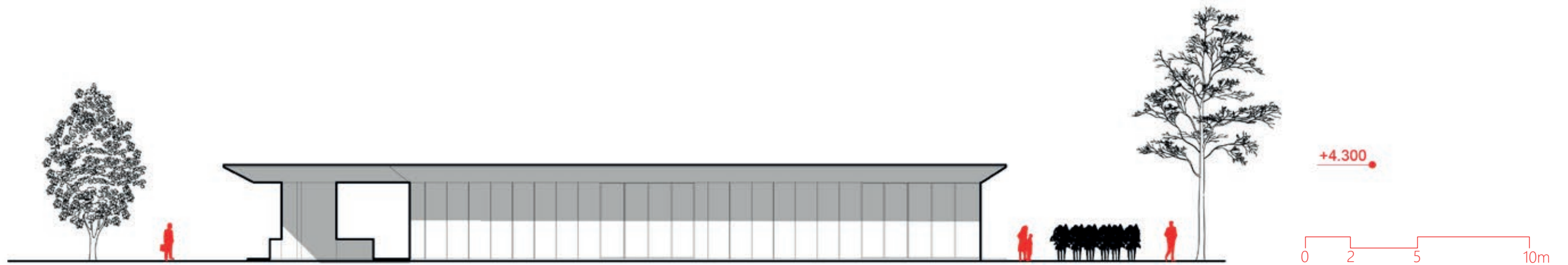
Pohled severní



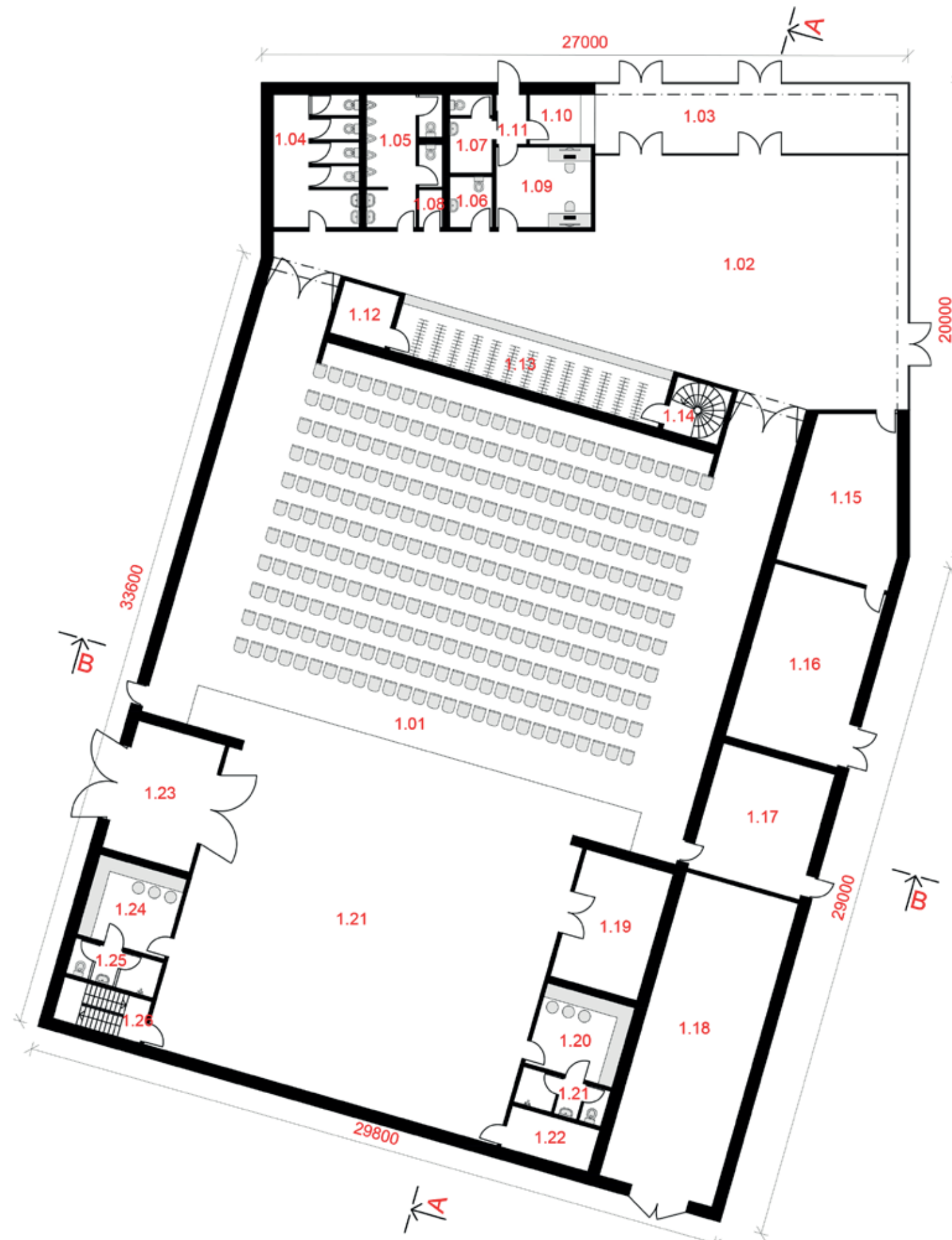
Pohled východní



Pohled západní



Půdorys 1.NP



Tabulka místností:

Veřejná část

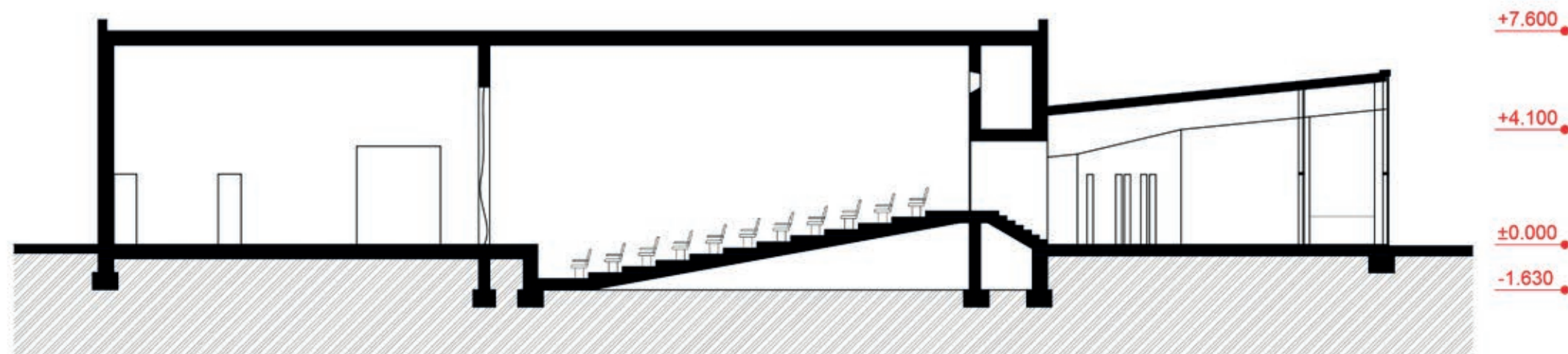
- 1.01 Hlediště
- 1.02 Foyer
- 1.03 Vstupní prostor
- 1.04 WC ženy
- 1.05 WC muži
- 1.06 WC invalidní

Neveřejná část

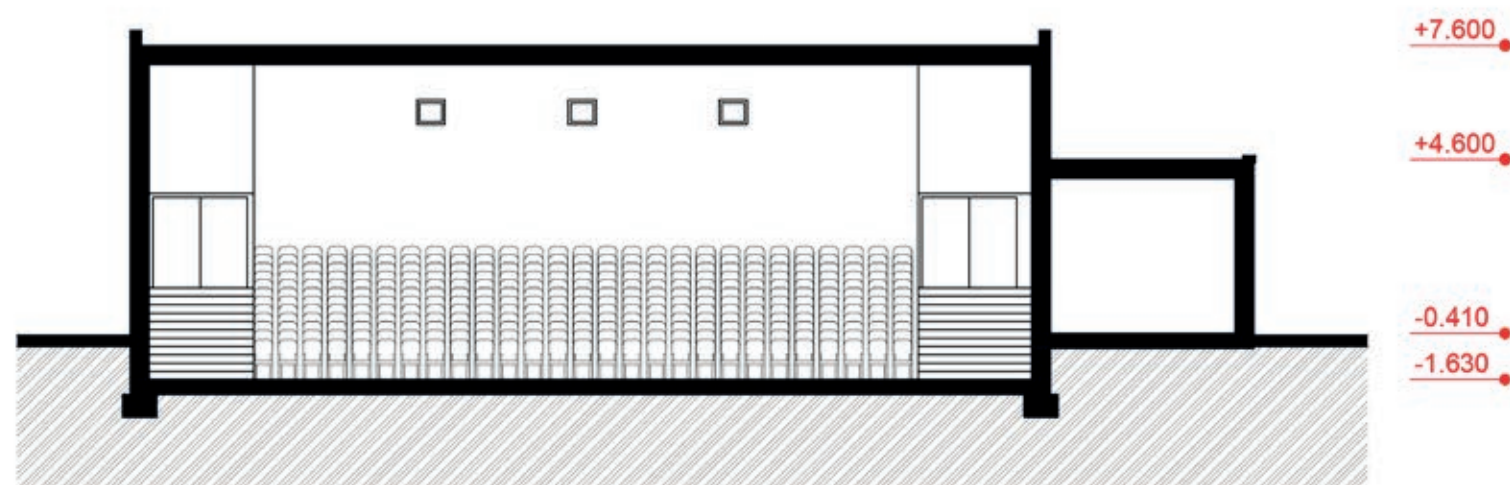
- 1.07 Šatna + WC zaměstnanci
- 1.08 Úklidová komora
- 1.09 Kancelář
- 1.10 Prodej vstupenek
- 1.11 Chodba
- 1.12 Místnost šatnářky
- 1.13 Šatna
- 1.14 Schodiště
- 1.15 Technická místnost
- 1.16 Kotelna
- 1.17 Technická místnost
- 1.18 Sklad vybavení
- 1.19 Sklad
- 1.20 Šatna účinkujících
- 1.21 Sociální zázemí účinkujících
- 1.22 Sklad
- 1.23 Manipulační prostor
- 1.24 Šatna účinkujících
- 1.25 Sociální zázemí účinkujících
- 1.26 Schodiště



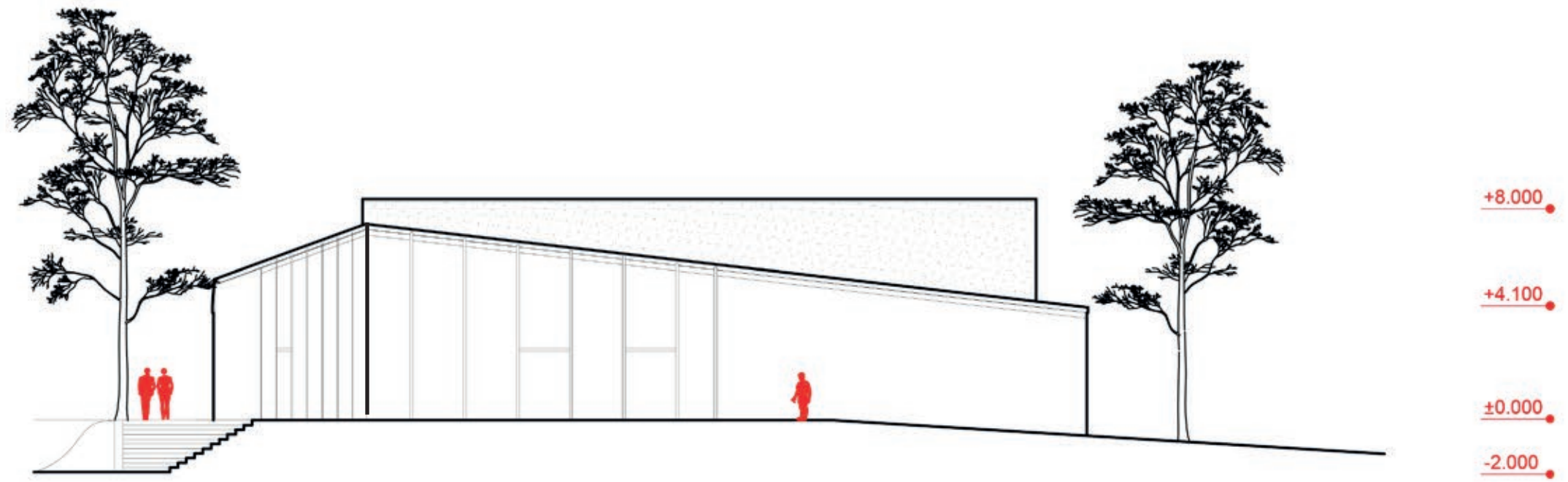
Řez A - A



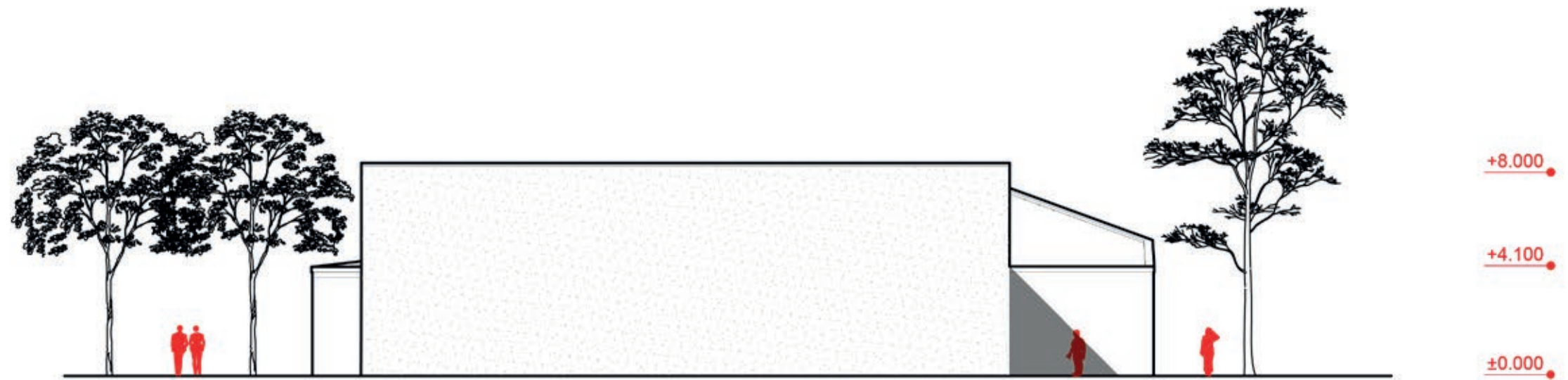
Řez B - B



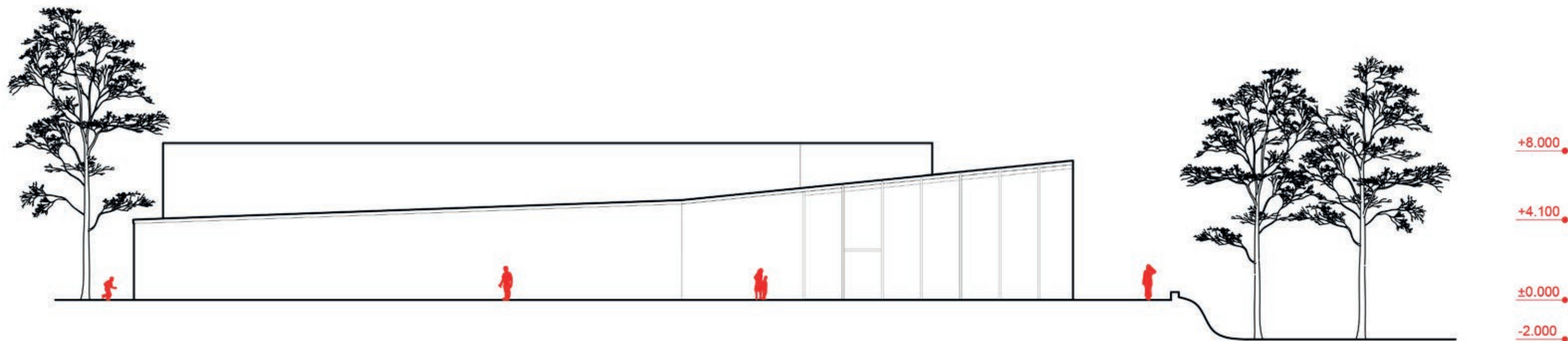
Pohled severní



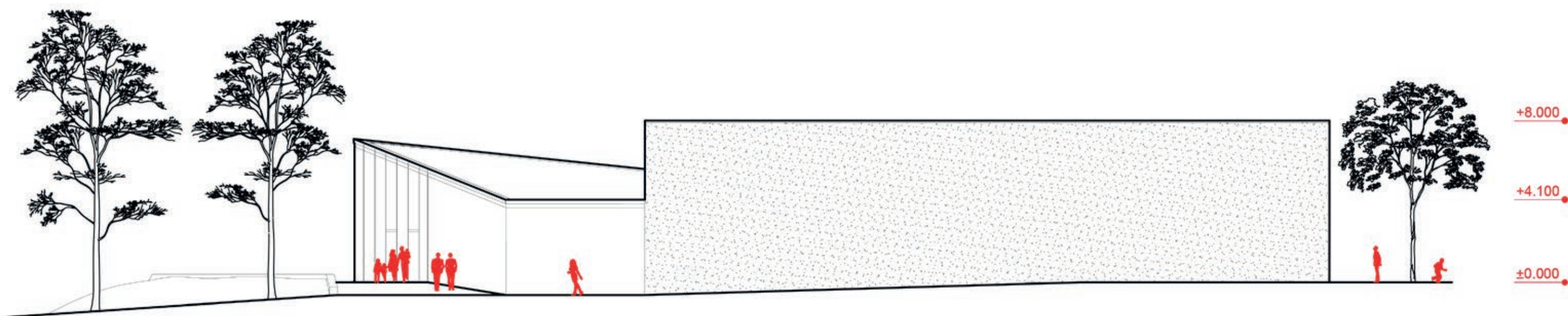
Pohled jižní



Pohled východní

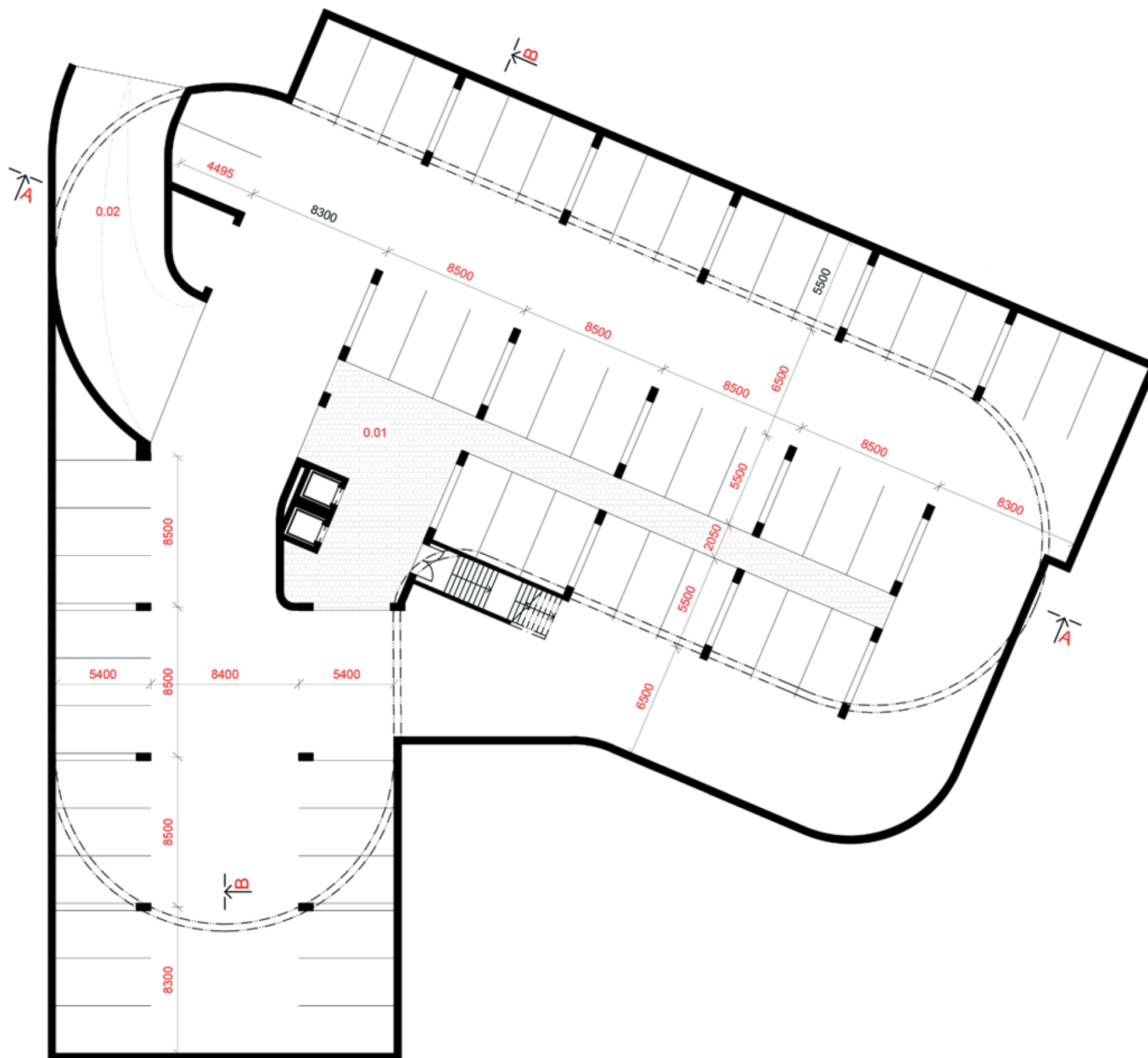


Pohled západní

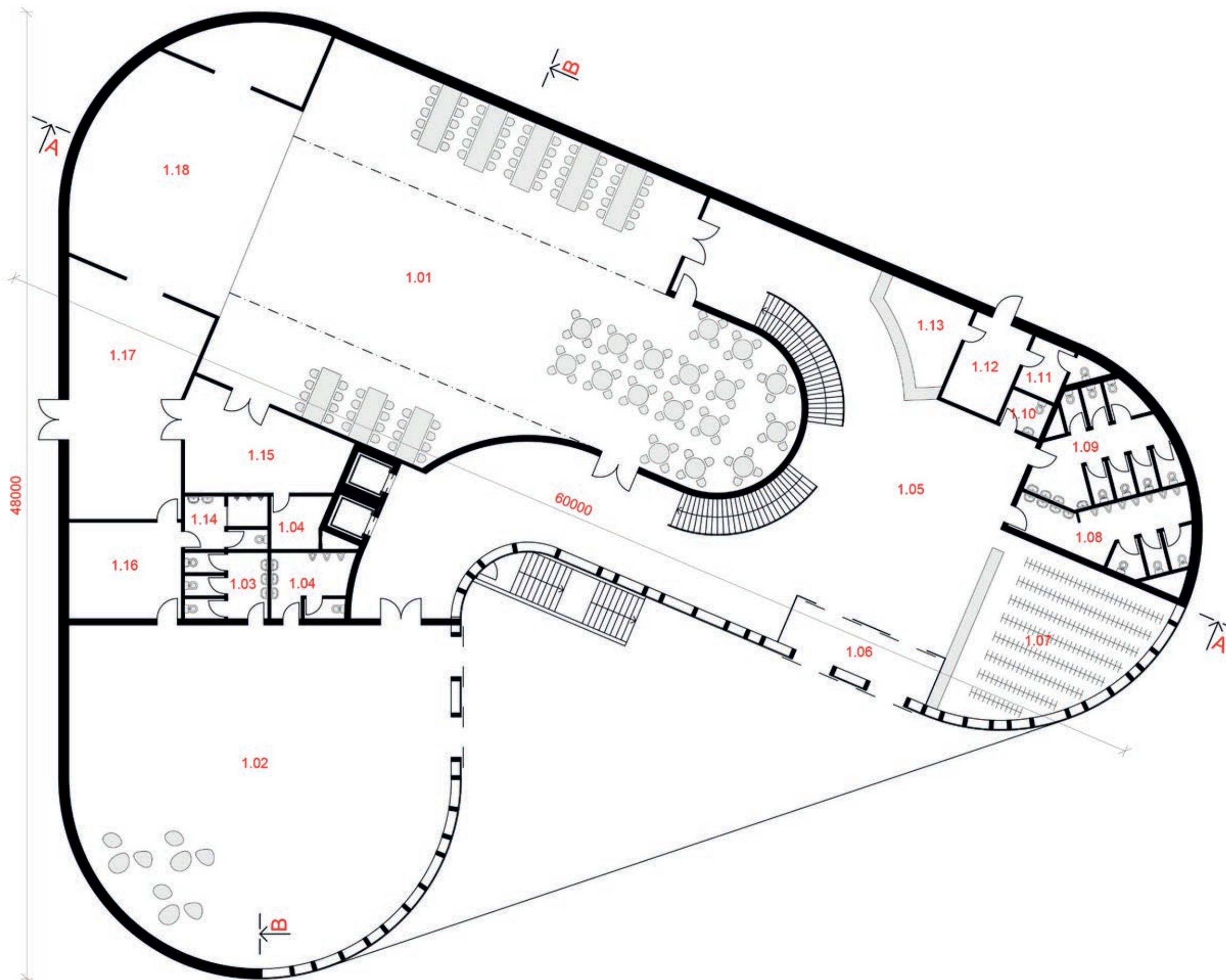


Tabulka místností:

- 0.01 Hromadné garáže
- 0.02 Rampa



Půdorys 1.NP



Tabulka místností:

Veřejná část

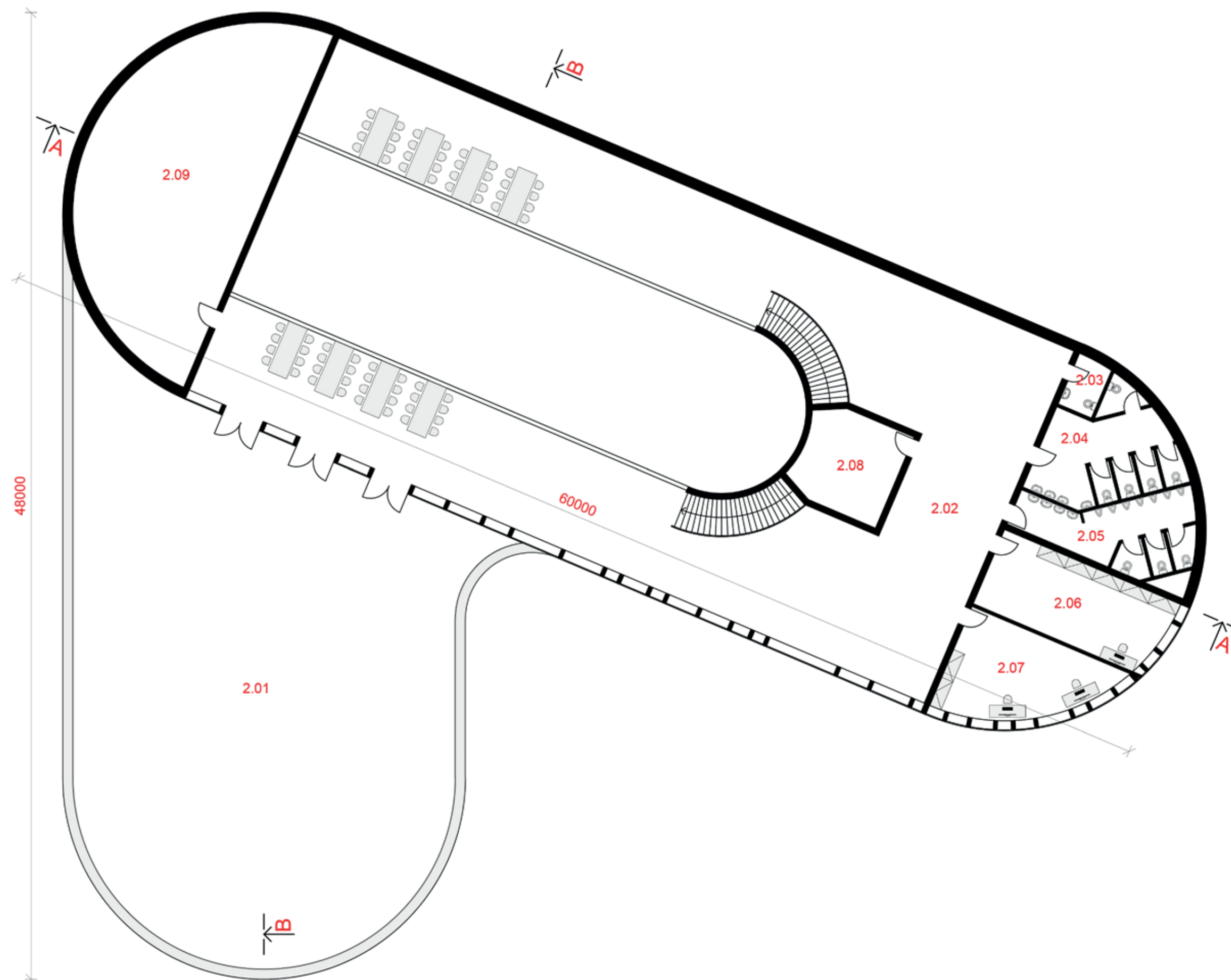
- 1.01 Velký sál
- 1.02 Malý sál
- 1.03 WC ženy
- 1.04 WC muži
- 1.05 Foyer
- 1.06 Zádveří
- 1.07 Šatna
- 1.08 WC muži
- 1.09 WC ženy
- 1.10 WC bezbariérové

Neveřejná část

- 1.11 Šatna + WC zaměstnanci
- 1.12 Sklad
- 1.13 Bar
- 1.14 WC účinkující
- 1.15 Sklad
- 1.16 Šatna účinkující
- 1.17 Manipulační plocha



Půdorys 2.NP



Tabulka místností:

Veřejná část

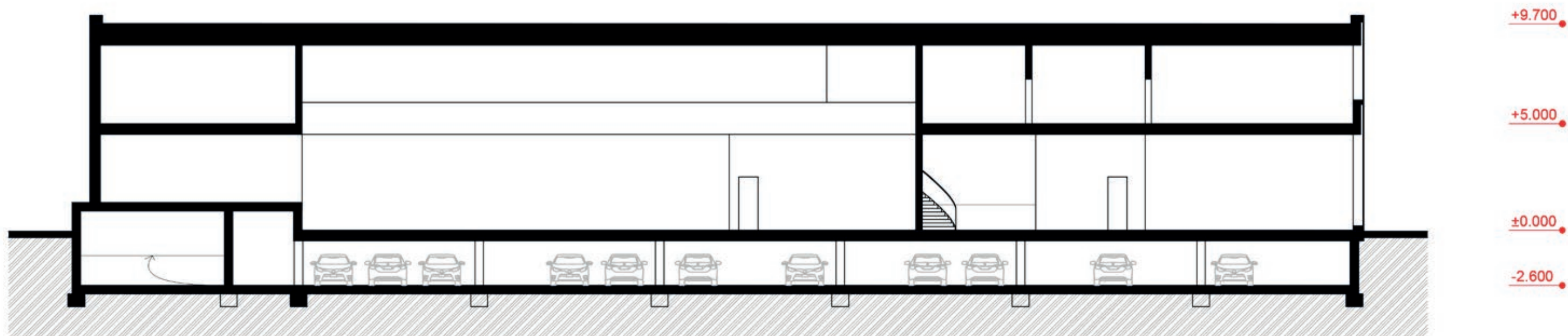
- 2.01 Terasa
- 2.02 Ochoz
- 2.03 WC pro invalidy
- 2.04 WC ženy
- 2.05 WC muži

Neveřejná část

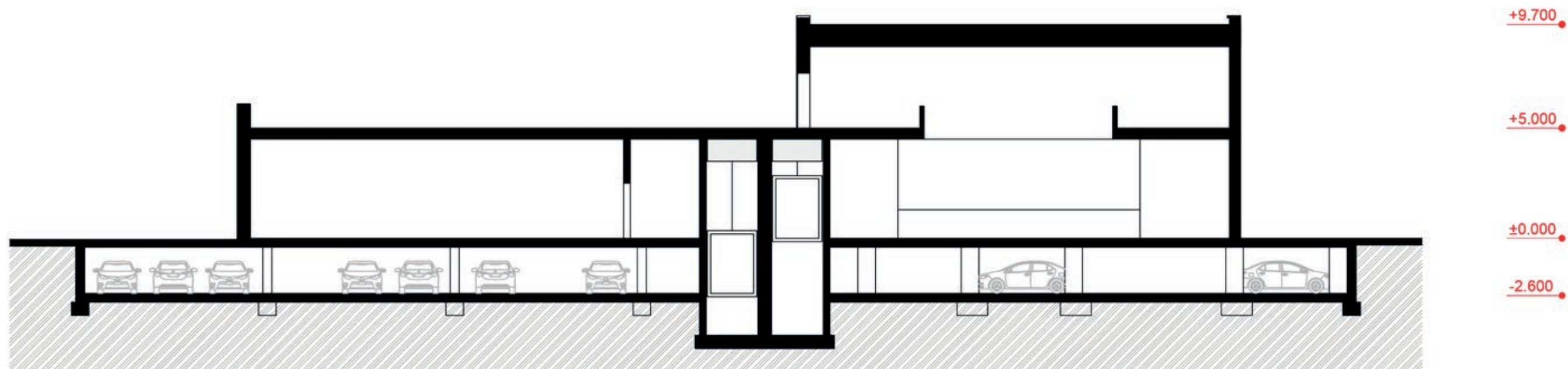
- 2.06 Kancelář ředitele
- 2.07 Kancelář personálu
- 2.08 Zvukař
- 2.09 Klubovna
- 2.10 WC bezbariérové



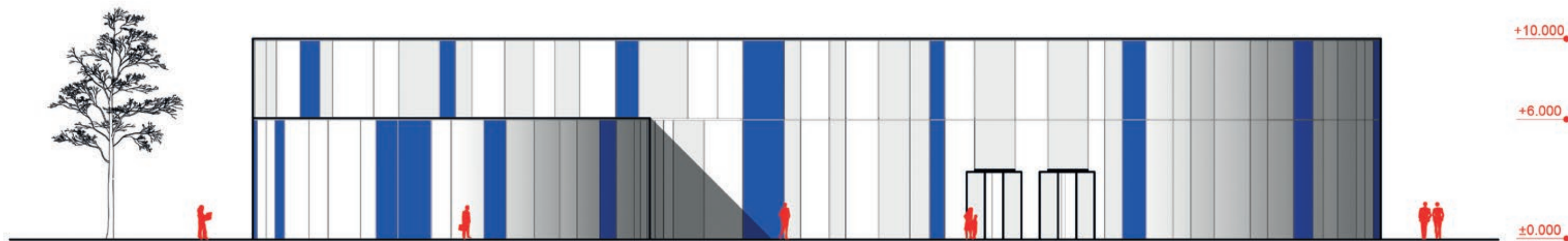
Řez A - A



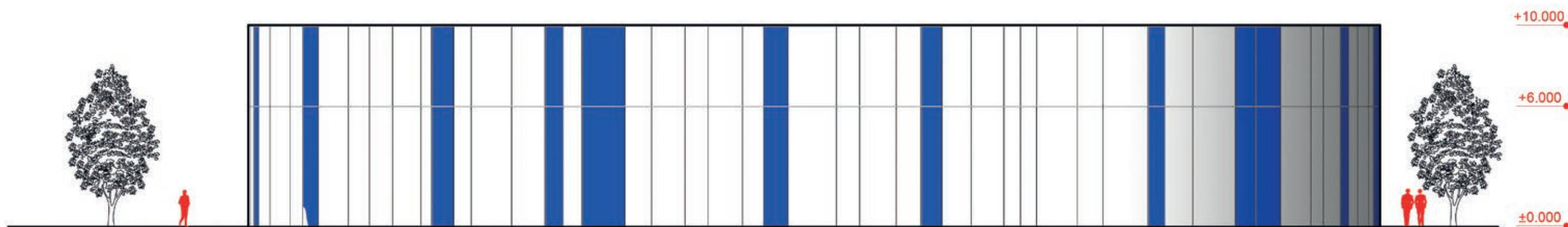
Řez B - B



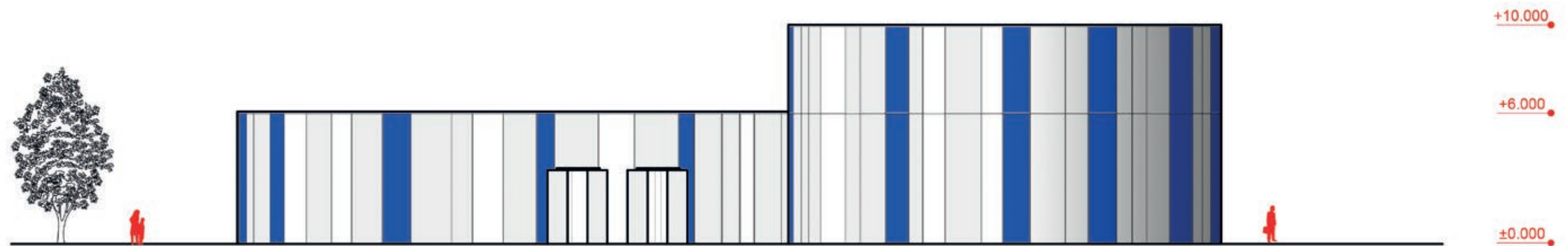
Pohled jižní



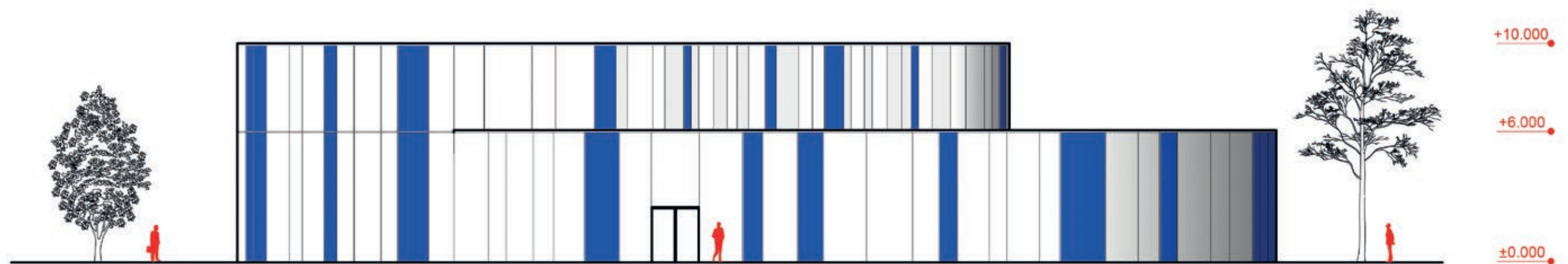
Pohled severní



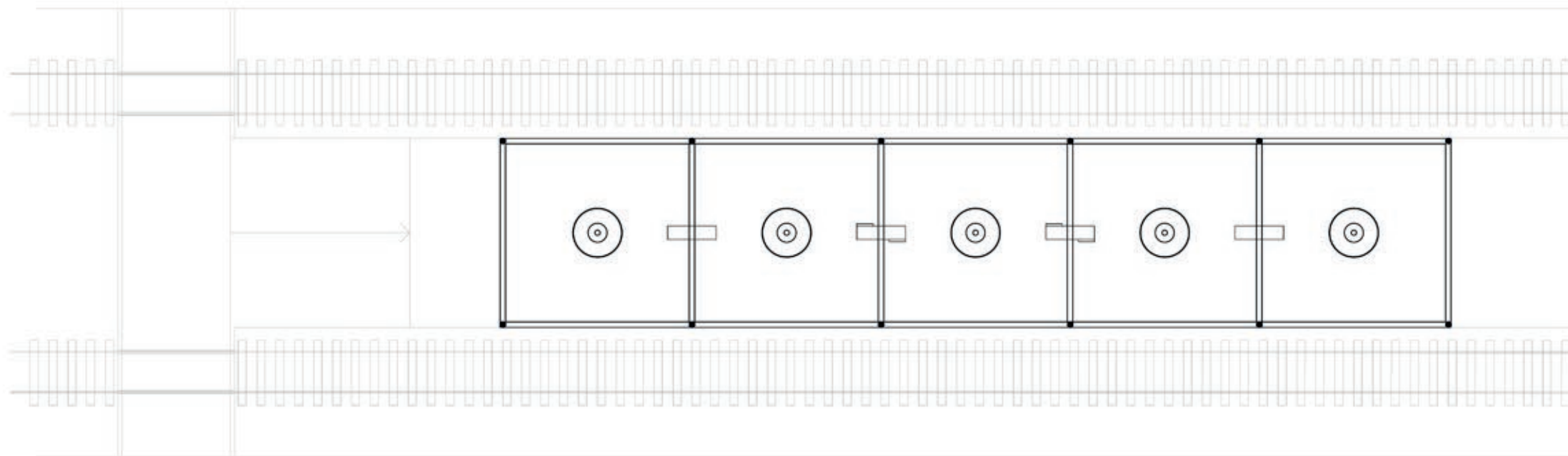
Pohled východní



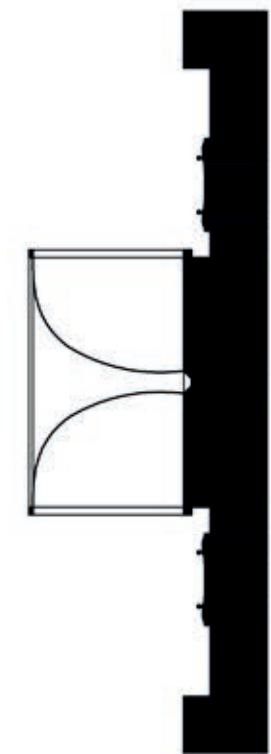
Pohled západní



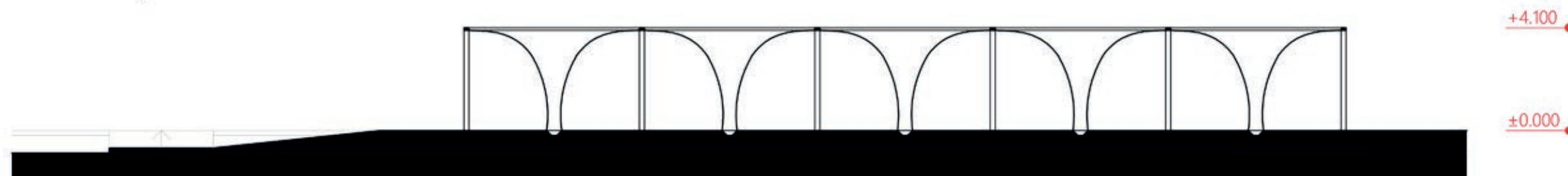
Půdorys



Příčný řez

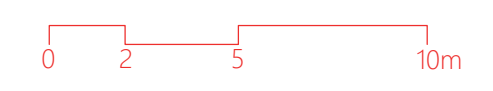


Podélný řez

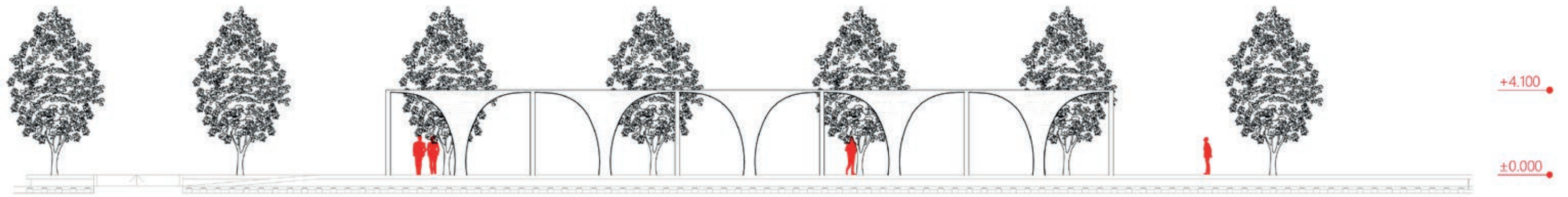


+4.100

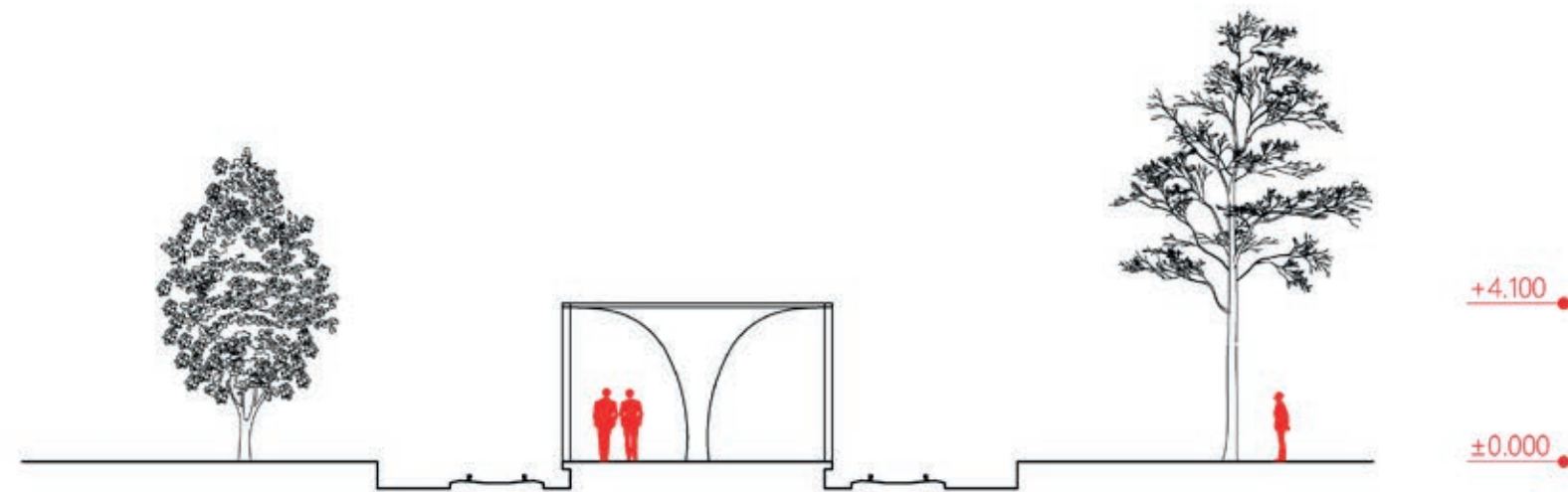
±0.000



Pohled jižní

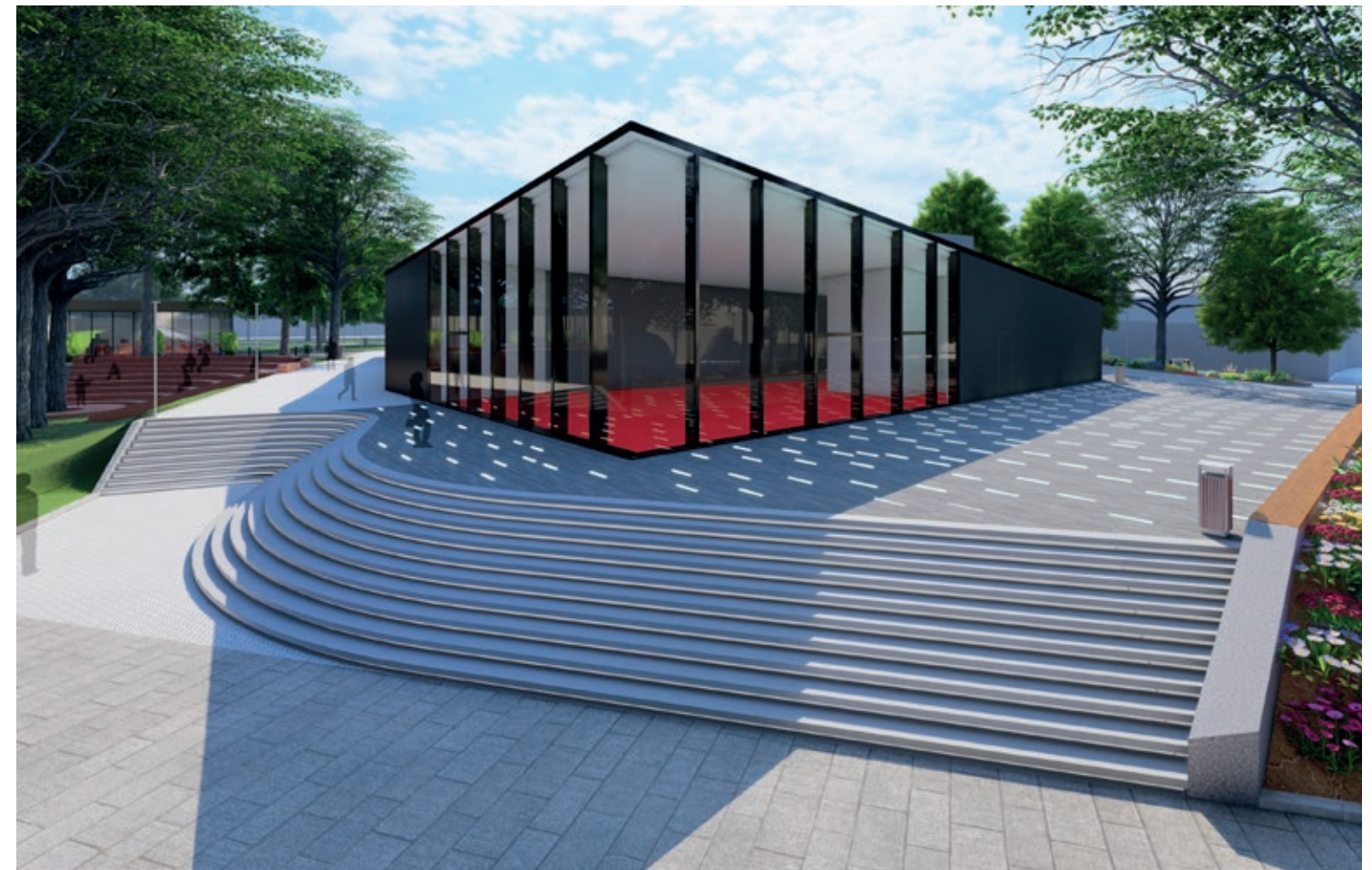


Pohled západní





Vizualizace Městské knihovny



Vizualizace Kina



Vizualizace Polyfunkčního kulturního sálu



Vizualizace vlakové zastávky



... závěrem

bych rád dodal, že tato diplomová práce, jako zakončení mého dvouletého magisterského studia na katedře Urbanismu a územního plánování vychází z mého aktuálního pohledu jak na území samotné, tak na urbanismus a jeho soudobé směřování. Během těch dvou let jsem měl mnoho prostoru pro svůj osobní rozvoj a snažil jsem se o něj v maximální míře i díky tomu, že dobrá atmosféra a férový přístup všech vyučujících mě motivovaly vydat ze sebe to nejlepší. Ve svých učitelích jsem měl ty 4 semestry důležitou oporu a patří jim za to velký dík. Nepochybně, až se budu dívat na tuto úlohu s odstupem času, v ní naleznu mnoho věcí, které bych řešil jinak. Kdyby ne, asi by bylo něco špatně... Nicméně, tato její aktuální podoba je tím nejlepším a nejpromyšlenějším řešením, které jsem momentálně schopen nabídnout. Práce na těch 104 stranách mne naučila brát náš obor komplexněji a konfrontovat ho i s obory jinými. Přesně tak, jak si myslím, že by se urbanismus měl bezezbytku dělat. V kontextu s okolím, rozumně a udržitelně jak ekonomicky, sociálně, tak z pohledu ekologie. Snad se mé původní záměry, myšlenky a vize přetavily v dostatečně dobrý výsledek.