

DIPLOMOVÁ PRÁCE

AKADEMICKÝ ROK

2015 - 2016

JMÉNO A PŘÍJMENÍ DIPLOMANTA:

Bc. ONDŘEJ KLIMEŠ



PODPIS:

E-MAIL:

ondra.klimes@seznam.cz

UNIVERZITA:

ČVUT V PRAZE

FAKULTA:

FAKULTA STAVEBNÍ

THÁKUROVA 7, 166 29 PRAHA 6

STUDIJNÍ PROGRAM:

ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

STUDIJNÍ OBOR:

ARCHITEKTURA A STAVITELSTVÍ

ZADÁVAJÍCÍ KATEDRA:

**K127 - KATEDRA URBANISMU A
ÚZEMNÍHO PLÁNOVÁNÍ**

VEDOUCÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE:

Doc. Ing.Arch. IVAN KAPLAN

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

ČESKÉ BUDĚJOVICE

- ROZVOJ CENTRA ZA NÁDRAŽÍM

ČESKÉ BUDĚJOVICE

- URBAN DEVELOPMENT

BEHIND THE RAILWAY STATION



PODĚKOVÁNÍ

Úvodem bych rád poděkoval panu Doc. Ing.arch. Ivanu Kaplanovi za vedení diplomové práce, přínosné rady, připomínky a příspěvky, které mi byly vždy velikou inspirací.

Za odborné rady a čas věnovaný mé práci děkuji také Ing. Václavu Pivoňkovi a Ing. Janu Růžičkovi.

V neposlední řadě bych rád poděkoval své rodině a přátelům, kteří mi byli vždy velikou oporou během celého studia.

OBSAH

ZADÁNÍ.....	01
ANOTACE.....	02
<u>PŘEDDIPLOMNÍ ČÁST</u>	
AUTORSKÁ ZPRÁVA.....	03
HISTORICKÝ VÝVOJ.....	05
FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU.....	06
ANALYTICKÁ A NÁVRHOVÁ SCHÉMATA.....	10
URBANISTICKÁ SITUACE.....	15
FUNKČNÍ A PROVOZNÍ SITUACE.....	16
VIZUALIZACE.....	17
<u>PŘEDDIPLOMNÍ ČÁST – ARCHITEKTONICKÁ</u>	
AUTORSKÁ ZPRÁVA.....	25
NÁVRHOVÁ SCHÉMATA.....	27
ARCHITEKTONICKÁ SITUACE S INSPIRACEMI NÁVRHU.....	28
ARCHITEKTONICKÁ SITUACE V ÚROVNI PARTERU.....	29
ARCHITEKTONICKÝ ŘEZ A-A'.....	30
ARCHITEKTONICKÝ ŘEZ B-B'.....	31
FUNKČNÍ VYUŽITÍ OBJEKTŮ.....	32
PŮDORYSY ZÁPADNÍHO BLOKU BYTOVÝCH DOMŮ.....	33
PŮDORYSY VÝCHODNÍHO BLOKU BYTOVÝCH DOMŮ.....	37
PŮDORYSY KOMUNITNÍHO CENTRA, POLIKLINIKY A DOMU S PEČ. SLUŽBOU.....	41
PŮDORYSY ADMINISTRATIVNÍ BUDOVOVY, GALERIE A MULTIFUNKČNÍHO KULTURNÍHO DOMU.....	52
PŮDORYSY PODZEMNÍHO PARKOVIŠTĚ POD NÁMĚSTÍM.....	59
VIZUALIZACE.....	62
<u>PŘEDDIPLOMNÍ ČÁST – TECHNICKÁ</u>	
TECHNICKÁ ZPRÁVA.....	74
BILANCE JEDNOTLIVÝCH OBJEKTŮ A VÝPOČET POTŘEBNÝCH PARKOVACÍCH STÁNÍ.....	75
TECHNICKÉ SITUACE.....	76
PARTER NÁMĚSTÍ.....	79
det. A – KLADEČSKÝ DETAIL.....	80
VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ.....	81
SCHÉMA ODKANALIZOVÁNÍ DEŠŤOVÝCH VOD Z NÁMĚSTÍ.....	82
VYBAVENÍ PARTERU.....	83
POUŽITÉ INFORMAČNÍ ZDROJE.....	91



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

studijní program: Architektura a stavitelství
studijní obor: Architektura a stavitelství
akademický rok: 2015/2016

Jméno a příjmení diplomanta: Bc. ONDŘEJ KLIMEŠ
Zadávací katedra: K11 127 katedra urbanismu a územního plánování
Vedoucí diplomové práce: Doc.ing.arch. Ivan Kaplan
Název diplomové práce: České Budějovice - rozvoj centra za nádražím
Název diplomové práce
v anglickém jazyce: České Budějovice - urban development behind the railway station

Rámcový obsah diplomové práce: Soubor staveb a veřejných prostranství s vymezením budoucího městského okruhu, kolejiště nádraží, areál bývalé plynárny

Studie architektonického souboru s obchodem, vazbou na parkování P + R, nespécifikovanou veřejnou budovou, bydlením a administrativou na pěší ose z podchodů nádraží směr východ

Studie vybraného souboru veřejných prostranství s projektem stavebních úprav

Datum zadání diplomové práce: 22.02.2016 Termín odevzdání: 20.05.2016
(vyplňte poslední den výuky přísl. semestru)

Diplomovou práci lze zapsat, kromě oboru A, v letním i zimním semestru.

Pokud student neodevzdal diplomovou práci v určeném termínu, tuto skutečnost předem písemně zdůvodnil a omluva byla děkanem uznána, stanoví děkan studentovi náhradní termín odevzdání diplomové práce. Pokud se však student řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, může si student zapsat diplomovou práci podruhé. Studentovi, který při opakovaném zápisu diplomovou práci neodevzdal v určeném termínu a tuto skutečnost řádně neomluvil nebo omluva nebyla děkanem uznána, se ukončuje studium podle § 56 zákona o VŠ č.111/1998 (SZŘ ČVUT čl 21, odst. 4).

Diplomant bere na vědomí, že je povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je třeba uvést v diplomové práci.


vedoucí katedry


vedoucí katedry

Zadání diplomové práce převzal dne: 22. 2. 2016


diplomant

Formulář nutno vyhotovit ve 3 výtiscích – 1x katedra, 1x diplomant, 1x studijní odd. (zašle katedra)

Nejpozději do konce 2. týdne výuky v semestru odešle katedra 1 kopii zadání DP na studijní oddělení a provede zápis údajů týkajících se DP do databáze KOS.

DP zadává katedra nejpozději 1. týden semestru, v němž má student DP zapsanou.

ANOTACE

Cílem diplomové práce je ukázat jedno z možných řešení urbanistického uspořádání lokality bývalých Plynáren v Českých Budějovicích s potenciálem vytvořit novou plnohodnotnou městskou čtvrť .

V preddiplomní části projektu je zpracováno širší území města, které mimo tuto lokalitu řeší území okolo vlakového nádraží včetně přednádražního prostoru, území kolem Lannovy třídy, Žižkových kasáren a ulice Průmyslová. Hlavní a celkovou myšlenkou je propojení přednádražní a zanádražní části města. Toto propojení umožní nový rozvoj města na dnes postupně transformovaných území bývalých skladů a výrobních areálů situovaných východním směrem od vlakového nádraží. Důraz je kladen na systém městské zeleně, pěších tahů, cyklostezek, městské hromadné a automobilové dopravy.

ANNOTATION

The aim of this diploma paper is to show one of the possible solutions to the urbanistic concept of the grounds in the former gasworks in České Budějovice with a potential for creating a new, fully-fledged, neighbourhood.

The pre-diploma part of this project addresses a broader area of the city and, in addition to the above mentioned section, it focuses on the grounds around the railway station, including the areas in front of the station buildings: the area around Lannova třída, Žižkovy kasárny and Průmyslová ulice. The main idea of this project is to connect the two city areas whose positions can be described as 'in front of' and 'behind' the railway station. This connection enables a new development of the city in the areas of the former warehouses which are now being transformed, as well as of the industrial grounds which are situated east of the railway station. The emphasis is put on the system of urban vegetation, footpaths, cycling paths, public transport and car traffic.

PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT - AUTORSKÁ ZPRÁVA

Předdiplomní projekt se zabývá řešením území kolem vlakového nádraží v Českých Budějovicích a spojením centra města s předměstími soustředěnými východně od tohoto nádraží. Lokalita je ze severu ohraničena ulicí Rudolfovská, z jihu pak ulicemi Dobrovodská a Mánesova. Z východní strany je oblast ukončena Vodní ulicí („zanádražní komunikace“) a Dobrovodským potokem, ze západu pak ulicemi Na Sadech, Senovážné nám., Žižkova třída a Novohradská ulice. Oblast takto vymezená je velice rozsáhlá a lze ji tedy chápat jako soubor dvou charakteristických lokalit s rozdílnými vlastnostmi. Rozdělení těchto lokalit tvoří podélná osa vlakového nádraží, která celou oblast dělí na dva různé světy. Působení této severo-jihní bariéry má zásadní vliv na vnitroměstskou dopravu (pěší, cyklistickou, městskou hromadnou a automobilovou) pro její malou propustnost východo-západním směrem. Toto je v dnešní době značnou bariérou, zejména v rozvoji města východním směrem.

Část směrem k centru se projevuje až na výjimky zcela stabilizovanou zástavbou, s čilým městským ruchem. V této části jsou nutné spíše jen úpravy parterů a doplnění několika proluk. Část druhá je zcela odlišná, i když je vzdálená od centra města pouze cca 1 km. Je charakterizovaná velkými rozdíly v charakteru zástavby s mnoha nutnými korekcemi a doplněními. Nachází se zde i zcela volné plochy určené územním plánem k zástavbě.

„Je velice zajímavé, jak silně tato bariéra působí - ocitneme-li se na západní straně této bariéry, tedy v přednádraží, cítíme bušící tep velkoměsta a s tím spojeným shonem až pocitem sklíčenosti. Tato živá atmosféra je ještě více umocněna provedením tahu dopravního silničního okruhu přímo v prostoru přednádraží. Postavíme-li se však na východní stranu železnice, ocitneme se v úplně jiném světě - zde má převahu klid a zanedbaný parter. Jakoby jsme se ocitli v nejbzdálenější části města.“

Tyto dvě lokality lze dále ještě dělit na další jednotlivá charakteristická místa, která se liší svou atmosférou, projevem i využitím.

CÍL PROJEKTU A JEHO ZÁSADY

Cílem projektu je zejména spojit výše jmenované dvě lokality a umožnit tak rozvoj města východním směrem od vlakového nádraží a současně vyřešit dopravní systém včetně parkování a přeložení silničního okruhu města z přednádraží do zanádražního prostoru, který přímo navazuje na přivaděče k budoucí dálnici D3. Dalším cílem je nalézt nové využití pro lokality v okolí vlakového nádraží (Žižkovy kasárna v přednádražním prostoru, bývalá plynárna v zanádražním prostoru, nákladového vlakového nádraží, atd.). Dalším neméně důležitým cílem je vytvoření nadřazeného systému pro pěší a cyklisty včetně městského systému zeleně.

SILNIČNÍ DOPRAVA

Město leží na křižovatce důležitých silničních tahů E49 (Magdeburg, Plzeň, České Budějovice, Vídeň) a E55 (Helsingborg, Praha, České Budějovice, Linz, Kalamata). Křižování těchto dvou komunikací je situováno v intravilánu města a v současné době je již nedostačující. V blízké budoucnosti lze předpokládat přeložení komunikace E55 na dálnici D3 a komunikaci E49 na Severní spojkou města. Dopravní systém města je radiální okružní s připravenými přivaděči k budoucímu obchvatu města tvořeného dálnicí D3 a Severní spojkou. Zajímavostí je, že okruhy byly v minulosti vždy přednostně budovány ve východní polovině města a v té druhé se vždy okruhy spojily a nedokončily, což vytváří v dnešní době značné problémy s prosazením dostaveb a má za důsledek často kolabující dopravní systém města. V řešeném území navrhuji převedení částí městského okruhu, který je veden v přednádraží vlakového nádraží do zanádražního prostoru. Toto propojení umožní zklidnit a plnohodnotně využít přednádraží včetně převedení dopravy na kapacitní komunikaci „zanádražní“ komunikace, která tvoří přivaděče k dálnici D3 a vyřeší problémy s propustností dopravy přes železniční bariéru. Pro toto propojení jsem vybíral ze 3 variant: Mánesova ul. - Družstevní či Dobrovodská ul., Průmyslová ul. - Dobrovodská ul., Mánesova ul. - Plynárenská. Poslední variantu Mánesova - Plynárenská jsem vyhodnotil jako nejvýhodnější s ohledem na intenzitu dopravy, přirozený pohyb po okruhu města, ekonomickým aspektům a dále charakteru a funkci zástavby kolem ulic Dobrovodská a U Lávky. Dalším vhodným řešením z důvodu vysokých intenzit dopravy je zjednosměrnění ulic Dobrovodská a Vodní (úsek Plynárenská až Rudolfovská) tak, aby se intenzita dopravy rozptýlila (po vzoru dopravního řešení v Praze - na Smíchově). Návrh dále počítá s dobudováním územním plánem plánovaného prodloužení komunikace Dobrovodská od Rudolfovské ulice směrem k ulici Vodní (v prostoru bývalých výrobních hal Sfinxu). Komunikace v řešeném území budou doplněny o stromořadí a parkovací stání, případně o podzemní parkoviště a v co největší míře zklidněny a doplněny o pěší zóny.

ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Město leží na IV. tranzitním železničním koridoru spojující Berlín, Drážďany, Prahu, České Budějovice a Linz a tvoří ve městě již zmiňovanou bariéru. V řešeném území se mimo vlakového osobního nádraží nachází také nádraží nákladové, jehož kapacita je vzhledem k vytižení a umístění v intravilánu města zbytečně předimenzovaná. Návrh počítá s přestavbou tohoto nákladového nádraží ve dvou fázích. V první fázi navrhuji přebudování tohoto nádraží

z průjezdného na hlavové, přístupné z trati od Nových Hradů, v druhé fázi přemístění tohoto nádraží na plánovanou lokalitu mezi Kněžskými Dvory a Hrdějovicemi, tj. mimo zastavěné území města.

SYSTEM ZELENE

V současnosti obklopuje město prstenec zeleně s radiálními zeleně směrem k centru města. Radiála zeleně mezi ulicemi Rudolfovská a Vrbenská je prodloužena až k nádraží a dále souběžně s železniční tratí. Úsek východně od „zanádražní“ komunikace navrhuji doplnit o městský park, který přímo naváže na řešené území v předdiplomové práci. Veškeré komunikace v řešeném území navrhuji doplnit o stromořadí.

PATERNI SYSTEM CENTER

V návrhu navazují na nejvýznamnější pěší radiálu města vedoucí od náměstí Přemysla Otakara II. k nádraží přes Lannovu třídu. Tuto osu navrhuji se zalomením prodloužit do stávajících podchodů (přístupů na nástupiště osobního vlakového nádraží) a dále až do zanádraží. Přirozeně se tak pro chodce a cyklisty propojí oblast přednádraží se zanádražím. Tuto osu navrhuji prodloužit až na navrhované náměstí v areálu bývalých plynáren a Suchého Vrbeného. Tato radiála je doplněna o podpůrný systém center.

SYSTEM JEDNOTLIVYCH RESENYCH MIST

Místo 01 - Lannova třída

Toto místo tvoří „výkladní skřín“ města, je hlavní pěší osou mezi centrem a nádražím. Tento prostor prošel v nedávné době celkovou kvalitní rekonstrukcí a není potřeba do něj s výjimkou zanedbaného předprostoru OD Prior zasahovat. Osa je na západní straně ukončena ulicí Na Sadech tvořící vnitřní silniční okruh města, kde je v současnosti zúžena na dva jednotlivé přechody pro chodce, které pokračují ulicí Kanovnická. Bylo by vhodné tyto přechody spojit na zvýšenou úroveň pro pocitové upřednostnění chodců (v této části komunikace typu „D1“) se světelnou signalizací a pokračování Kanovnickou ulicí - pěší zónou. Na východní straně je Lannova třída ukončena již zmiňovanou ulicí Nádražní. Zástavba Lannovy třídy je zcela stabilizovaná s prolukou na křížení ulic Jeronýmova a Lannova třída. Na této proluce, kde se nachází v současnosti pozemní parkoviště je navržena dostavba vysoké školy s komerčním využitím v parteru. Dostavba školy je koncipována tak, že vznikne zvýšený klidový dvůr se zelení pro odpočinek a pod objektem podzemní parkoviště. Současně je v návaznosti na tento objekt a OD Prior navrženo rozšíření Lannovy třídy na malé náměstí, co by předprostor obou objektů.

Místo 02 - Ulice okolo Lannovy třídy - ulice Jeronýmova, Štítného, Chelčického a Dvořákova

Tyto ulice přímo navazují na Lannovu třídu vyžadují úpravu parteru. Jedná se především o zjednosměrnění některých ulic, předláždění povrchů, doplnění stromořadí a parkovacích míst a převedení komunikací či jejich částí z typu „C“ na „D1“. Ulici Dvořákova v úseku Lannova třída - Žižkova třída navrhuji změnit na pěší zónu s jednosměrným vjezdem pouze pro zásobování a dopravní obslužnost objektů z ulice Žižkova třída. Zástavba je stabilizovaná s nutným doplněním několika objektů do proluk či místo nevyhovujících objektů.

Místo 03 - Žižkovy kasárna, Žižkova třída, park u křížení ulic Žižkova třída X Novohradská ulice X Jeronýmova ulice

Prostor bývalých kasáren lze v současnosti vnímat jako brownfield, který je situovaný přímo k hlavnímu dopravnímu uzlu krajského města. Pro tento velký potenciál je místo vhodné pro umístění centra správy krajského města s jednotlivými úřady. Místo navrhuji zbavit pomocných objektů bývalých kasáren se současným zachováním a adaptací čtyř hodnotných objektů tvořící vnější obraz těchto kasáren. Současně do vnitřního areálu navrhuji nové stavby, které vhodně doplní strukturu zástavby. Na bývalém shromažďovacím prostoru kasáren vznikne náměstí, které tvoří předprostor jednotlivých úřadů. Z tohoto prostoru navrhuji vést pěší osu se vzrostlou zelení do parku před kasáreny, který v souvislosti s adaptací kasáren bude revitalizován. Zde navrhuji zastávku MHD. Úpravou trasování Žižkovy třídy, která je v současnosti vedena příčně přes park, lze získat ucelený prostor parku s minimalizací dopravních prostorů. Navrhuji také zklidnění Žižkovy třídy s doplněním parkovacích míst. Pro nedostatečnou kapacitu parkovacích míst v oblasti je navrženo podzemní parkoviště s automatickým paletovacím parkovacím systémem pod parkem před kasáreny s vjezdem z Žižkovy třídy. Parkování pro potřeby úřadů je zajištěno v podzemním parkovišti situovaného pod náměstí bývalého shromažďovacího prostoru kasáren. Vzrostlá zeleň bude v co největší míře zachována.

Místo 04 - Prostor vymezený ulicemi Dvořákova, Kasárenská, Průmyslová a ulicí Novohradská (úsek mezi Žižkovou třídou a Mánesovou ulicí)

Jedná se o prostor nestabilizované zástavby, ve kterém byl aplikován blokový zastavovací systém s doplněním o bodový výškový objekt ubytovny nevhodně zasazený do struktury zástavby. Ten vytváří v místě nedoplnitelné proluky, pocit chaosu a nevhodný pohledový cíl. Za nevhodné také považuji původní trasování Kasárenské ulice, která porušuje šachovnicový systém zástavby a neumožňuje dostavět tento blok. Na západním konci je toto místo ukončeno nevhodným dominantním objektem administrativy a asymetrickým parkovištěm s problematickým

napojením Kasárenské ulice do ulice Průmyslová. Navrhují úpravu tkvící v odstranění bodového objektu ubytovny a úpravu trasování Kasárenské ulice do prodloužené osy této ulice v úseku mezi ulicemi Nádražní a Dvořákova. Dále navrhuji dostavět tento blok podél ulic Dvořákova a Kasárenská. Problematické napojení Kasárenské ulice do ulice Průmyslová navrhuji převést přímo před stávající objekt administrativy s doplněním o stromořadí a parkovací stání. Na místě dnešního parkoviště navrhuji administrativní objekt, který doplní a zjemní nevhodnou dominantu stávajícího objektu administrativy. Na pokračující ose Kasárenské ulice je již umístěna zastávka MHD. Novohradskou ulici navrhuji doplnit o stromořadí, cyklistické pruhy, o přechod pro chodce a přemístit zastávky MHD Průmyslová do vhodnějších míst. Proluka na křížení ulic Novohradská X Alešova je doplněna o rohový objekt doplňující zástavbu.

Místo 05 - místo vymezené ulicemi Nádražní, Dvořákova, Kasárenská a Průmyslová

Pro toto místo je v současnosti charakteristický nevhodně využívaný areál bývalých štítkáren, který tvoří téměř ucelený blok okolo ulic Dvořákova, Průmyslová a Kasárenská. Je však z hlediska adaptace a provedení změn včetně prostupnosti území velice obtížně upravitelný. Vzhledem k faktu, že se nejedná o historicky významný ani chráněný objekt, navrhuji jeho odstranění s výjimkou části u křížení ulic Kasárenská X Dvořákova. Tato část bude adaptována na administrativní objekt. Prostor vzniklý demolicí objektů bývalých štítkáren umožní nově po obvodě zastavět administrativními objekty s veřejně přístupným vnitroblokem se zelení. Frontu objektů u ulice Nádražní lze považovat za stabilizovanou s nutným doplněním objektů do nároží navazujícího na okolní zástavbu. Nárožní objekt u křížení ulic Nádražní X Průmyslová je vhodné využít pro funkci hotelu. Pro toto místo je vzhledem k atraktivní poloze předpokládána změna územního plánu.

Místo 06 - místo vymezené ulicemi Průmyslová, Mánesova, Dvořákova

Toto místo je z hlediska atraktivní polohy ve městě zcela nevhodně využívané výrobou a sklady a lze ho tedy považovat po změně územního plánu za plochu přestavbovou. V minulosti toto místo navazovalo přímo na vlakové nákladové nádraží, při dostavbě propojení Mánesovy ulice a ulice Nádražní bylo toto propojení přerušeno. Tímto se do pohledových cílů dostaly vnitrobloky skladů a celek působí chaoticky a s nemožností opravy. Nově navržené odklonění Mánesovy ulice a její propojení se zanádražím vyřeší nejen dopravní problémy spojené s Nádražní ulicí, ale také vytvoří možnost plnohodnotně využít toto území. Vzhledem k těmto okolnostem navrhuji proměnu tohoto místa formou tabula rasa s výjimkami vybraných objektů v ulici Dvořákova, stanovených jako stabilizované či určené k adaptaci. Touto změnou vznikne možnost založení v jednom z nejatraktivnějších míst města nový plnohodnotný blok, který je zejména vhodný vzhledem k jeho dopravní dostupnosti pro funkci administrativy a smíšeného bydlení. Do poloh kolem ulice Mánesova navrhuji administrativní objekty s funkcí hlukové bariéry a do centra místa, na konci osy ulice Nádražní veřejný prostor typu náměstí jako předprostor objektů a křižovatky pěších tras. Pod tímto prostorem je navrženo podzemní parkoviště. V souvislosti s těmito úpravami navrhuji zklidnění ulice Průmyslová v úseku mezi ulicemi Dvořákova a Nádražní převedením této části z typu komunikace „C“ na typ komunikace „D1“.

Místo 07 - Ulice Nádražní, budova vlakového nádraží, podchody pod nádražím, budova autobusového nádraží

Současným prostorem přednádraží vlakového a autobusového nádraží je vedena ulice Nádražní, která je v současné době součástí městského silničního okruhu. Trasování této čtyř-proudé komunikace směrově oddělené zábradlím zcela znehodnocuje urbánní prostor přednádraží a znemožňuje logické trasování chodců, které je doplněno o podchod. Tento podchod sice propojuje veškerá důležitá místa s výjimkou budovy vlakového nádraží, ale vzhledem k tomu, že se jedná o značné ztracené výškové úrovně, je používán sporadicky. Podchod navíc ústí do podzemního parkoviště dopravně obchodního centra Mercury, na kterém je umístěno autobusové nádraží. Toto ukončení podchodu, kdy lidé klíčkují mezi osobními automobily a riskují tak otravu z jejich splodin, považuji za zcela nevhodné. Lidé mnohdy raději upřednostňují přechod přes komunikaci v místě, kde nejsou zábradlí a riskují tak své životy. Nové trasování městského okruhu do zanádraží umožní zklidnit Nádražní ulici v úseku Rudolfovska až Průmyslová ulice s možností převedení této komunikace z typu „B“ na „D“. Současně navrhuji doplnit komunikaci o stromořadí, parkovací místa a přemístění zastávek MHD přímo před nádražní budovu vlakového nádraží. Osu hlavního vstupu do objektu vlakového nádraží navrhuji zdůraznit zastřešením přes celou šířku ulice skleněným subtilním zastřešením, na které bude navazovat zastřešení zastávek MHD. Toto zastřešení navrhuji ukončit objektem tržnice, která doplní frontu objektů na protější straně objektu vlakového nádraží. Objekt nové tržnice je navržen na místě proluky spojující ulici Nádražní a Chelčického, dnes využívaný pro trhy. Podzemní prostory vzniklé v podchodu pro chodce budou využity pro parkování hotelu situovaného na křížení ulic Nádražní a Žižkova třída, který bude zmodernizován. Objekt vlakového nádraží bude citlivě zmodernizován a doplněn o komerční prostory. Podélně s 1. nástupištěm navrhuji prosklenou, veřejnosti přístupnou pasáž s využitím prostor pod 1. nástupištěm pro komerční účely. Tato pasáž je ukončena v novém odbavovacím objektu koleje, určené pro zážitkové historické jízdy, která je umístěna na původní výškové hladině nádraží. Podchody pod vlakovým nádražím navrhuji po šířce spojit a vytvořit tak krytou ulici pro pěší, která bude prodloužena až do objektu nového terminálu v zanádražním prostoru. Objekt dopravně obchodního centra Mercury s autobusovým nádražím by bylo vhodné v parteru doplnit o komerční prostory, zejména podélně s ulicemi Nádražní a Žižkova třída a současně doplnit objekt o zastřešení zastávek MHD situovaných u tohoto objektu. Na křížení ulic Nádražní a Rudolfovska jsem navrhl parkovací dům P+R.

Místo 08 - místo mezi vlakovým nádražím a ulicemi Rudolfovska, Dobrovodská, Mánesova

Toto místo je charakteristické nestabilizovanou zástavbou s nevhodným využitím pro sklady a výrobu. Vzhledem k navrženému pěšimu propojení pod nádražím a systému zeleně navrhuji proměnu tohoto místa formou tabula rasa s výjimkami vybraných stávajících objektů v ulici Dobrovodská a Rudolfovska stanovených jako stabilizované, které budou doplněny o navazující novou zástavbu. Toto místo vzhledem k blízkosti dopravního uzlu navrhuji zastavět převážně administrativními objekty a obchodním centrem navazujícím na propojující podchody pro pěší pod nádražím. Na tuto propojující osu bude navazovat malé náměstí s přesunutou zastávkou MHD Vrbenská a lávka pro pěší přes Dobrovodskou ulici. V klínu vzniklém prodlouženými osami ulic U Jeslí a Vrbenská jsem navrhl malý park, který je součástí radiály celoměstského systému zeleně. V návaznosti na obchodní centrum a Mánesovu ulici jsem navrhl parkovací dům P+R.

Místo 09 - Prostor mezi vlakovým nádražím a ulicemi Mánesova, Dobrovodská a prodloužení osy ulice Kamarytova

Tento prostor vznikl na místě odstraněného nákladového nádraží a struktura zástavby je navržena zcela nově. Křížení ulic Dobrovodská, Mánesova a Plynárenská je nově navrženo pomocí kruhového objezdu. U tohoto křížení je navržen dominantní administrativní objekt pro jednoznačné určení místa. Jižně od tohoto objektu podél ulice Dobrovodská jsem navrhl administrativní objekty vzhledem k blízkosti železnice a Dobrovodské ulice (přivaděče k dálnici). Osa Dobrovodské ulice směřující k centru Suchého Vrbného bude před železnicí ukončena malým náměstím s blíže nespecifikovanou veřejnou budovou a zastávkou MHD. Do tohoto náměstí také ústí stávající podchod pro pěší vedený pod železnicí (u železné lávky), spojující toto místo s Průmyslovou ulicí. Železná lávka bude opravena a přenesena do místa bývalých plynáren, kde nalezne nové využití. Jižně od výše uvedeného náměstí jsou navrženy smíšené a obytné domy.

Místo 10 - Prostor mezi ulicemi Rudolfovska, Dobrovodská, U Jeslí a Dobrovodským potokem

Jedná se o místo s nestabilizovanou zástavbou charakteristickou množstvím proluk vzniklých při náletech během II. světové války. Nyní jsou tyto proluky využívány pro sklady, prodejny stavebnin a výroby. Jako vhodnou variantu návrhu jsem zvolil očistit místo od těchto objektů a doplnit stávající strukturu zástavby. V návaznosti na Rudolfovskou ulici a ulici Dobrovodská jsou umístěny administrativní domy a v návaznosti na Dobrovodský potok a ulici U Jeslí je využití objektů navrženo jako bytové.

Místo 11 - Prostor mezi ulicemi Vrbenská, Dobrovodská, U Jeslí a Dobrovodským potokem

Jedná se o zcela stabilizovanou zástavbu rodinných vil a dvojdomů ve vzrostlé zeleni. Úpravy v tomto místě navrhuji v předláždění a převodu komunikací z typu „C“ na typ „D1“ s doplněním o parkovací stání a stromořadí.

Místo 12 - Prostor bývalých plynáren

Toto místo je téměř bez zástavby s výjimkou několika administrativních objektů soustředěných k Vrbenské ulici, které v návrhu navrhuji odstranit. Přibližně ve středu tohoto místa se nalézá pozůstatek starého plynojemu, který byl v návrhu ponechán jako připomínka místa a byl využit pro hlavní motiv navrženého náměstí. Do tohoto náměstí ústí hlavní pěší osa vedená z přednádraží, podchody a lávkou pro pěší přes Dobrovodskou ulici. Na náměstí je situována blíže nespecifikovaná veřejná budova. Celá tato lokalita je navržena jako multifunkční s vybaveností a bydlením. Kolem „zanádražní“ komunikace a ulice Dobrovodská jsou navrženy bariérové domy pro odhlučnění místa. Tok Dobrovodského potoka je přemístěn a je na něm zřízena vodní plocha. Na tuto plochu navazuje rekreační vnitroblok. Do tohoto místa je přemístěna také železná lávka pro pěší z vlakového nákladového nádraží, která zde najde nové využití pro pokračování hlavní pěší osy k Suchému Vrbnému. Pod náměstím je navrženo podzemní parkoviště.

Místo 12 - Prostor mezi ulicemi Dobrovodská, Plynárenská a Dobrovodským potokem

Zástavba je stabilizovaná, tvořená převážně zástavbou rodinných domů umístěných v soukromých zahradách s nutným doplněním několika objektů do proluk či místo nevyhovujících objektů. Úpravy v tomto místě navrhuji v předláždění a převodu komunikací z typu „C“ na typ „D1“ s doplněním o parkovací stání a stromořadí. Ulice Vodní bude nově tvořit pěší promenádu kolem Dobrovodského potoka spojující jednotlivá místa. Tato promenáda naváže na Dobrovodskou ulici k centru Suchého Vrbného. Tato část Dobrovodské ulice bude doplněna o cyklistické pruhy, parkovací místa a stromořadí.

V souvislosti na nově navrženou strukturou jsou na důležitých místech navrženy veřejné budovy a dominantní pohledové cíle. Urbanistickou studií tak vzniká příležitost k spojení dvou rozdílných světů, k rozvoji aktivit a ekonomiky. Z funkce osazené do vhodné struktury a hmoty vzniká ucelený soběstačný celek pro lepší život ve městě.

HISTORICKÝ VÝVOJ LOKALIT OKOLO NÁDRAŽÍ V ČESKÝCH BUDĚJOVICÍCH

Rozvoj této lokality je spjat se stavbou železnice ve 2. polovině 19. století. Před touto stavbou byla zástavba rozvinuta pouze v oblastech okolo historického centra města a v těchto oblastech se nacházela pouze příměstská krajina. Tento stav je dobře zdokumentovaný v mapových podkladech císařských otisků, které oblast detailně zachycují. Po stavbě železnice, která byla situovaná východně od historického centra města, nastal prudký rozvoj tímto směrem. S tímto rozvojem je spjata i výstavba areálu plynárny, dalších výrobních objektů a obytných bloků v blízkosti nádraží. Původní nádraží bylo ve stejné výškové úrovni jako okolní terén a nádražní budova se nacházela přibližně 100m jižněji, v místě dnešní nádražní polikliniky. Jak zástavba postupovala, rostla potřeba úpravy toku Dobrovodského potoka, který lokalitou protékal. Tento tok pravidelně zaplavoval nově zastavěná území města a v závěru 19. století došlo k jeho přeložení podél železniční trati. Původní koryto bylo následně zastropeno a využito v rámci městské stokové sítě. Spojení přednádraží a zanádraží umožňovala pěší lávka vedoucí v ose ulic Žižkova třída a Plynárenská. Tu začátkem 20. století nahradila nová, dodnes sloužící železná lávka pro pěší, situovaná na prodloužené ose Dobrovodské ulice, vedoucí do Suchého Vrbného. Do té doby se také datuje nová výpravní budova vlakového nádraží a rozsáhlá přestavba nádraží, pro kterou je charakteristické vyzdvížení kolejí na 3,5m vysoký násep a prostorové oddělení osobního a nákladového nádraží. Od roku 1970, kdy byl do města zaveden dálkový plynovod, byla výroba plynu v českobudějovických plynárnách postupně likvidována. Zásadní rány ve formě proluk v zástavbě zanechaly také nálety za II. světové války, které zůstaly dodnes nezacelené.



19.stol. - před stavbou železnice



19.stol. - po stavbě železnice



r. 1952



kolem r. 2000



současnost



Nádražní ulice s novou nádražní budovou, poč. 20. st.



Žižkova třída, poč. 20. st.



nádraží od východu, poč. 20. st.



areál plynáren, poč. 20. st.



původní nádražní budova, okolo roku 1898



křížení ulic Průmyslová a Nádražní, poč. 20. st.



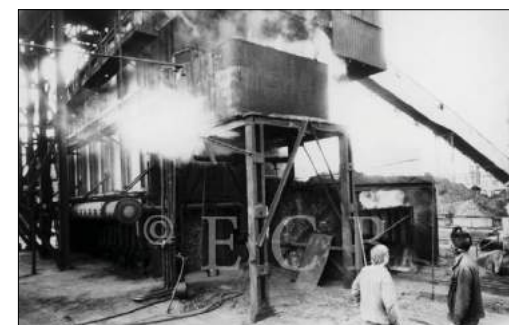
ulice Nádražní s původní nádražní budovou, v pozadí původní pěší lávka v ose Žižkovy třídy



areál plynáren - jeden z nedochovaných plynojemů



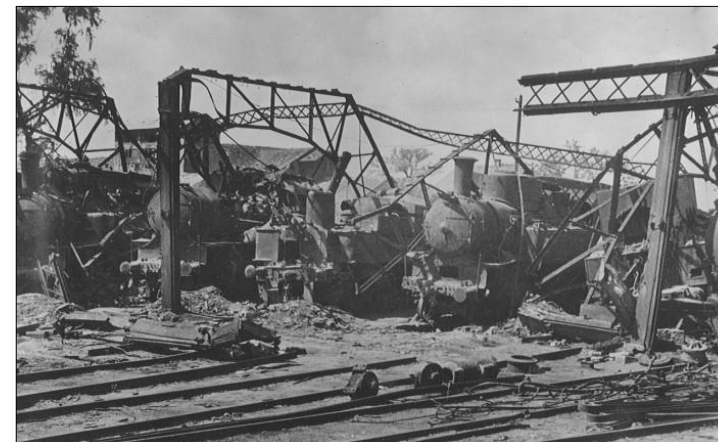
budova vlakového nádraží po náletu 3/1945



provoz plynárny krátce před demolicí



vlakové nádraží, kolem roku 1870



vlakové nádraží po náletu 3/1945



ukončení Kasárenské ulice lichoběžníkovým parkovištěm



park v předprostoru byv. Žižkových kasáren



Novohradská ulice



Mánesova ulice - součást městského okruhu



Průmyslová ulice



Dvořáková ulice - pohled z Průmyslové ulice



Žižkova třída



areál byv. Žižkových kasáren



charakteristický pohled do ulice v blízkosti Lanovy tř. - Dvořáková ul.



Nádražní ulice



východní ukončení osy Lannovy třídy



autobusové nádraží v DOC Mercury



zchátralý hotel naproti nádraží



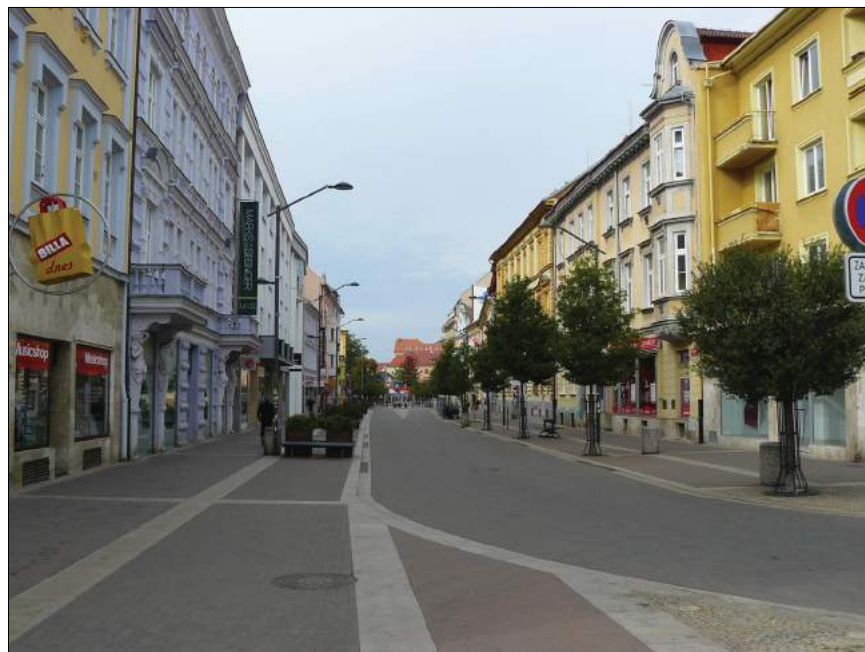
proluka naproti nádraží



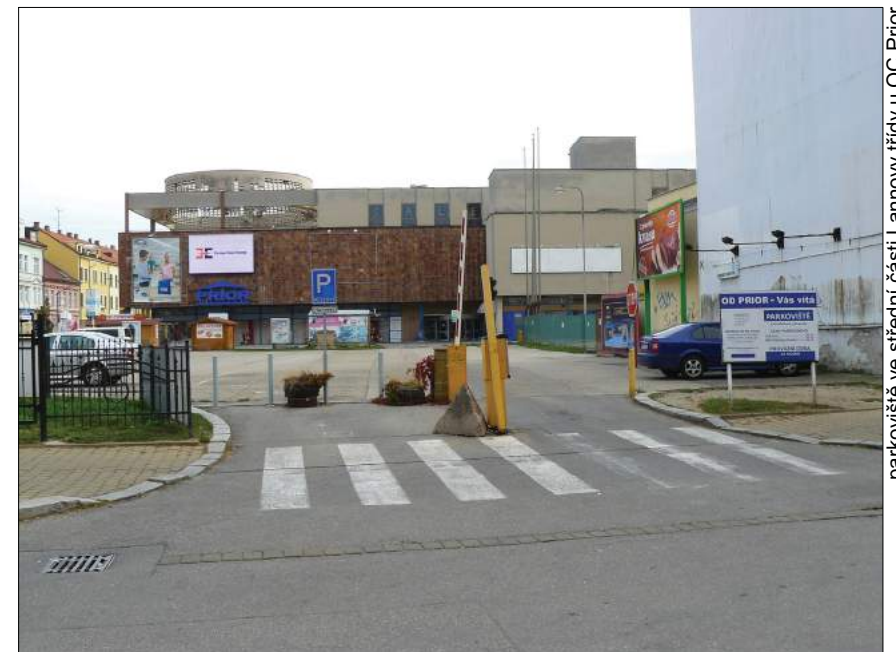
podchod pod Nádražní ulicí



vjezd pro autobusy do DOC Mercury z Dvořákovy ulice



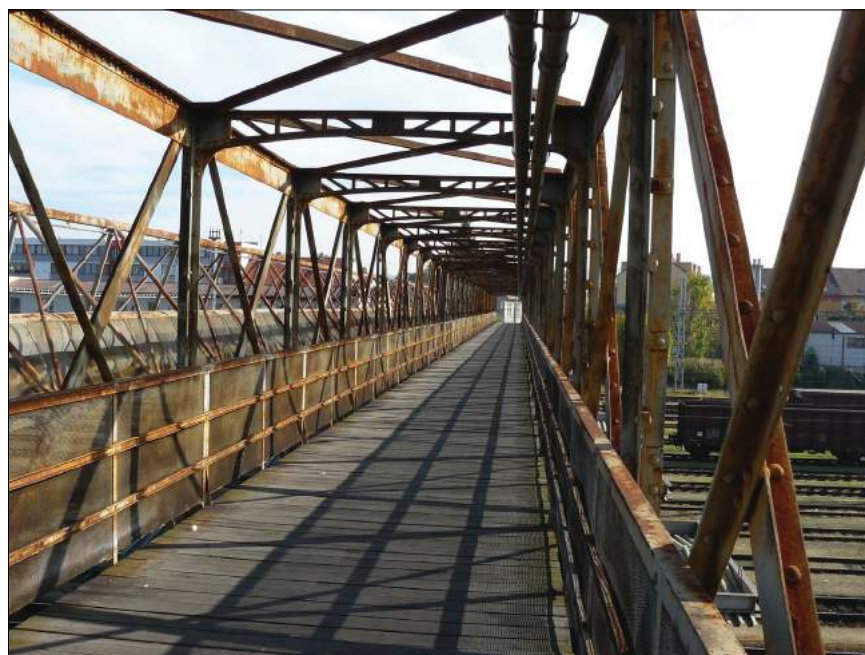
charakteristický pohled do Lannovy třídy



parkoviště ve střední části Lannovy třídy u OC Prior



podchod pod trať u železné lávky



železná lávka přes nákladové vlakové nádraží



nákladové vlakové nádraží



ulice Dobrovoská - směr Suché Vrbné



charakteristická ulice v Pětidomi



Dobrovoský potok - úsek Dobrovoská, Plynárenská



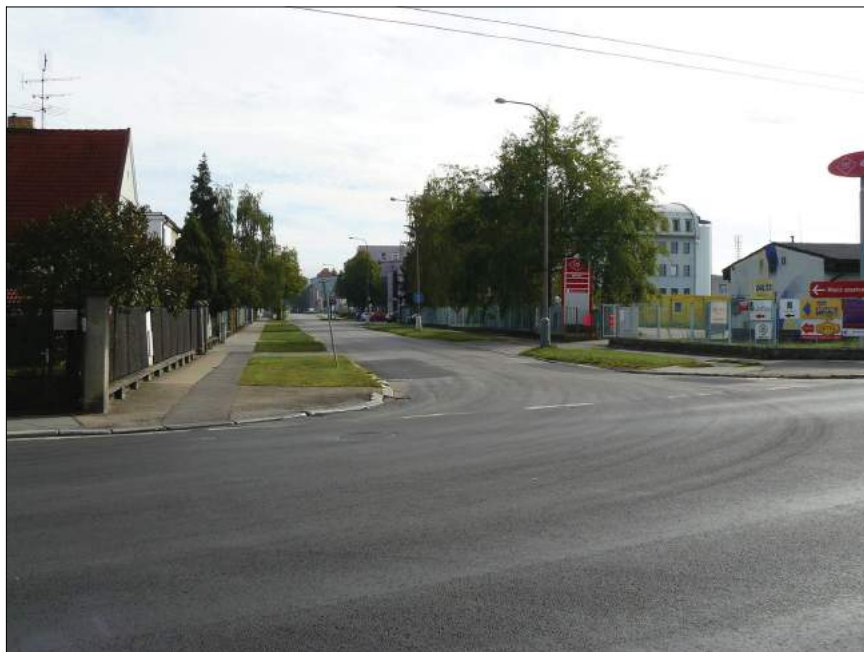
podchod pod Vodní ulicí



Dobrovoský potok po revitalizaci - úsek Plynárenská, Vrbenská



areál byv. plynáren



ulice Vrbenická



areál býv. plynáren



ulice U Jeslí



ulice Vodní s protihlukovými stěnami



část ulice Příčná



křižovatka ulic Dobrovovská a Rudolfovská



Dobrovovská ulice, pohled od Rudolfovské ulice

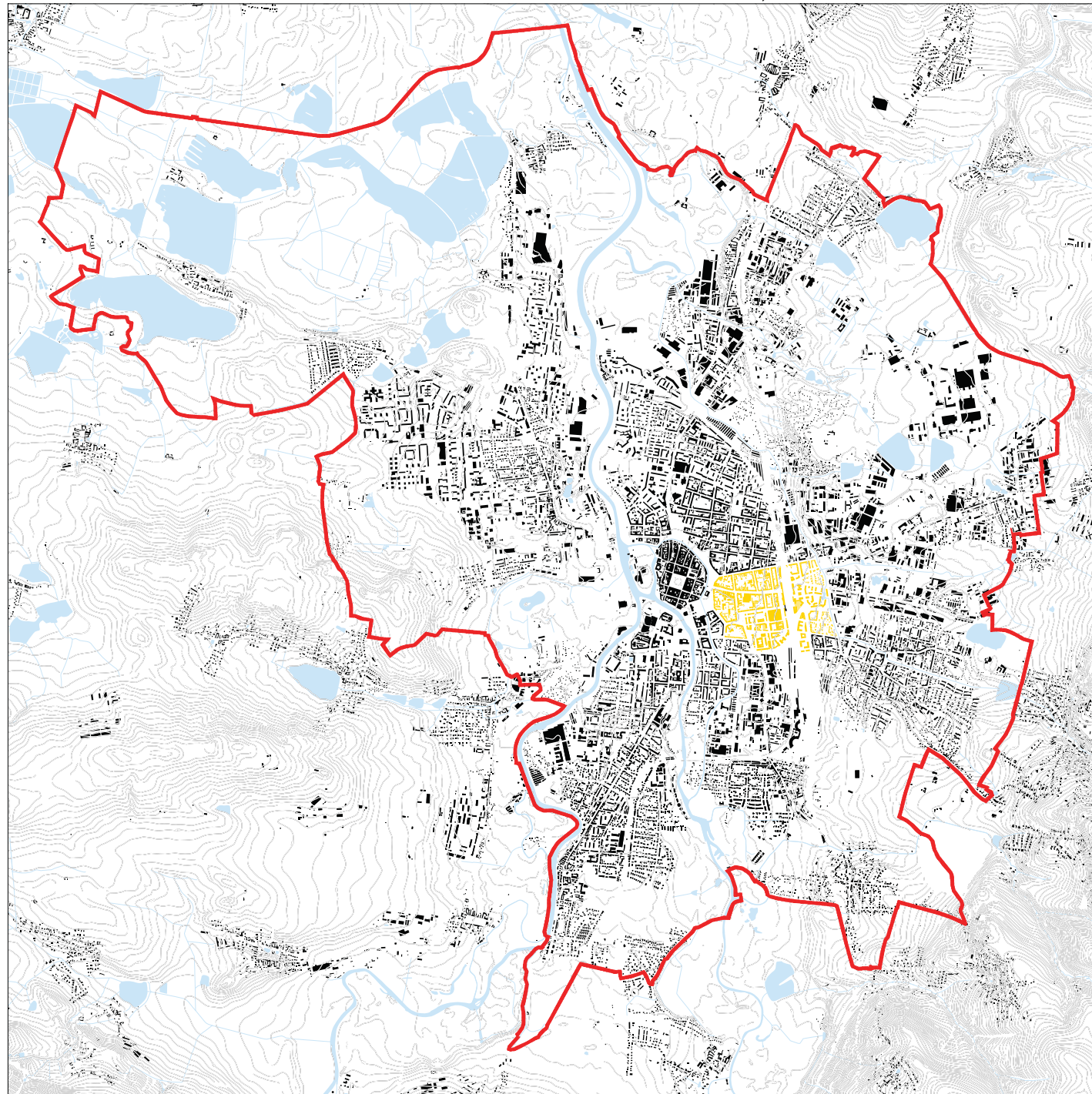


bezejmenná ulice mezi Vrbenskou a Rudolfovskou ul.



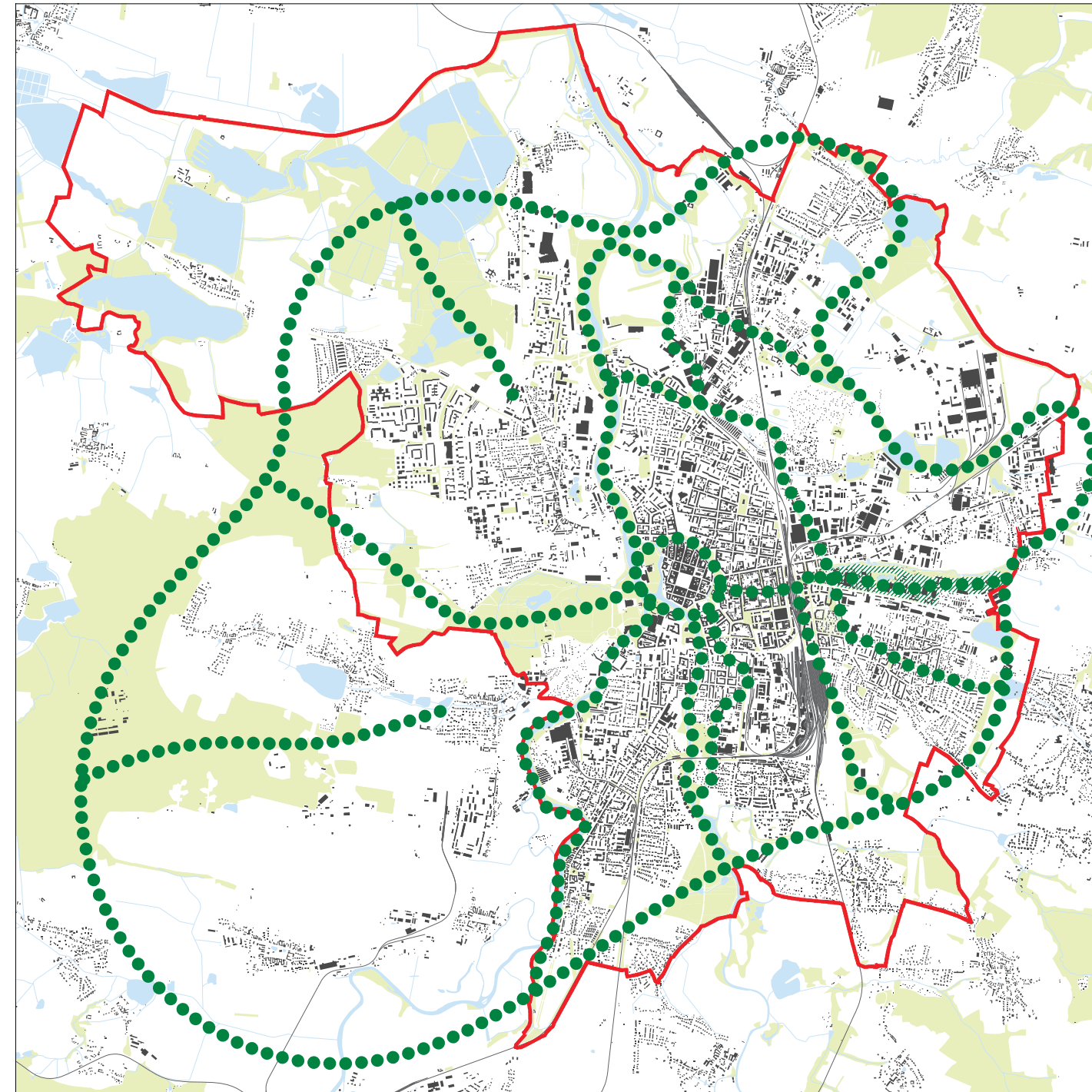
viadukt pod trať na Rudolfovské ulici

MORFOLOGIE, VYMEZENÍ ÚZEMÍ A ŠIRŠÍ VZTAHY



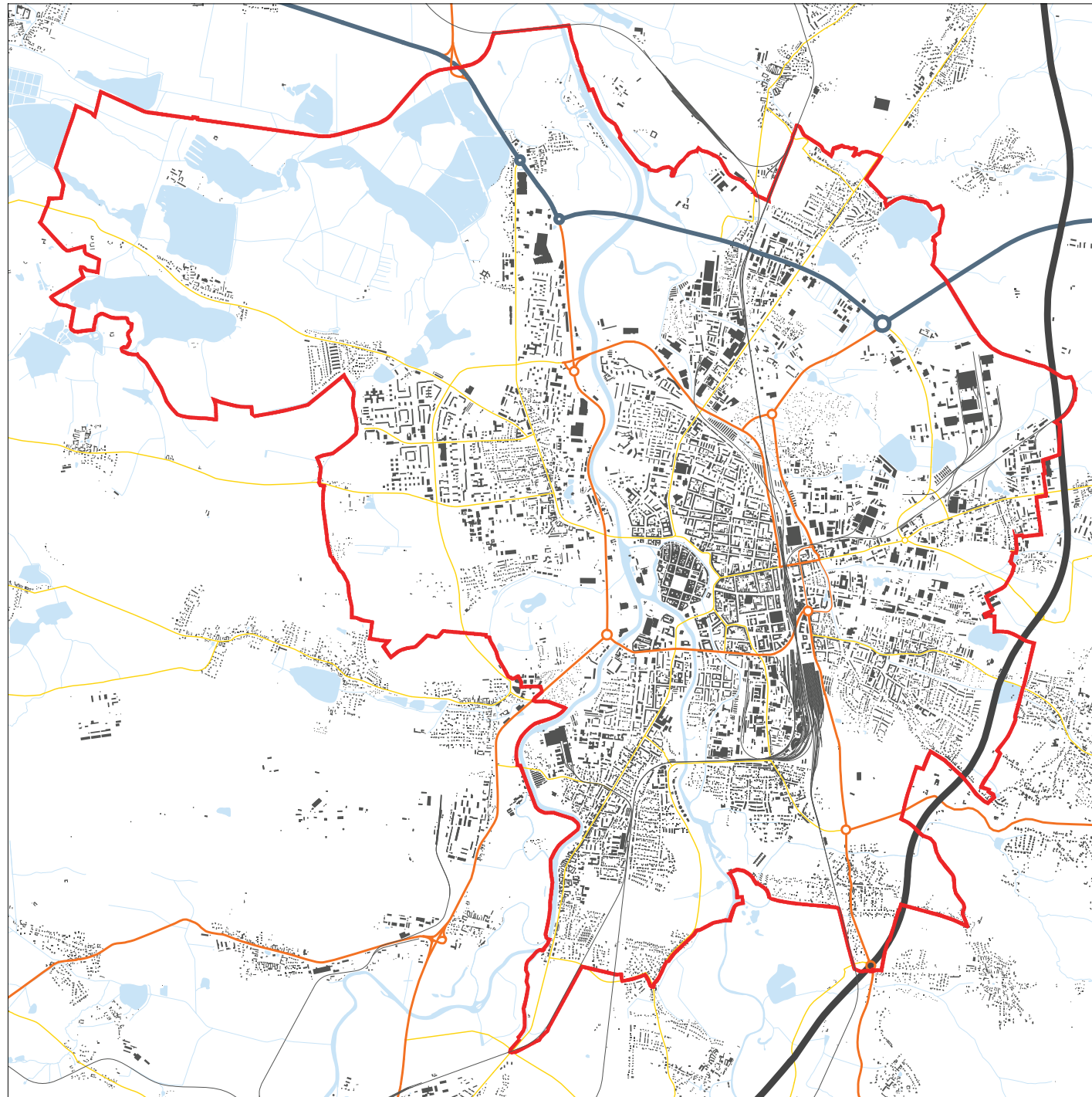
vymezení řešeného území - žlutá

CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM ZELENĚ



zelená - "hlavní zelený skelet města"
zelené šrafování - výhled

CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM DOPRAVY



šedá - dálnice D3
 modrá - komunikace 1. třídy - typ "A"
 oranžová - páteří dopravní systém - typ "B"
 žlutá - podpůrný dopravní systém - typ "B"

PÁTEŘNÍ SYSTÉM CENTER



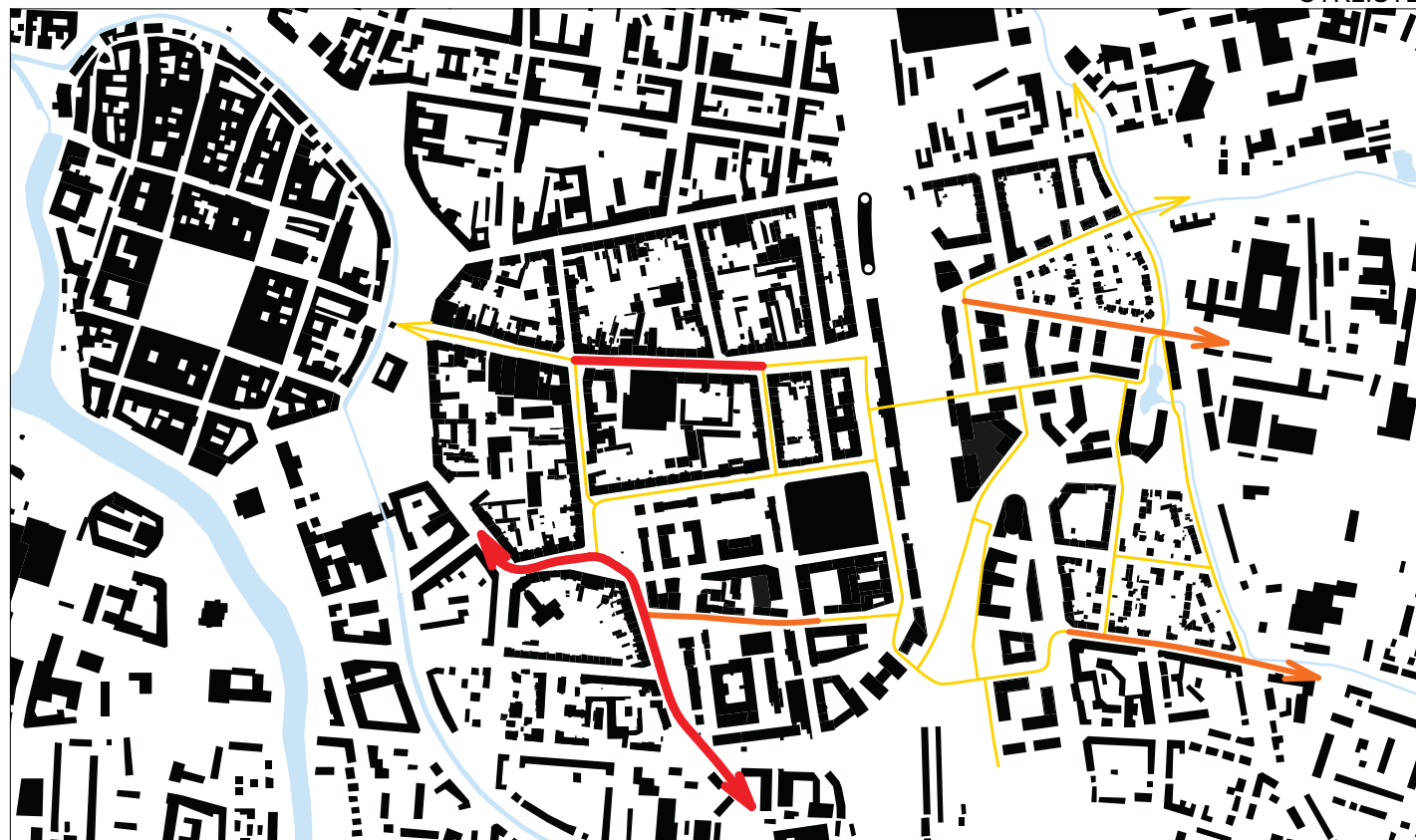
zelená - "zelené centrum" - park
 červená - "kamenné centrum" - náměstí
 prázdný kruh a přerušovaná čára - výhled



tmavě zelená - veřejné plochy zeleně
světle zelená - soukromé plochy s vysokým plošným podílem zeleně
zelené šrafování - výhled



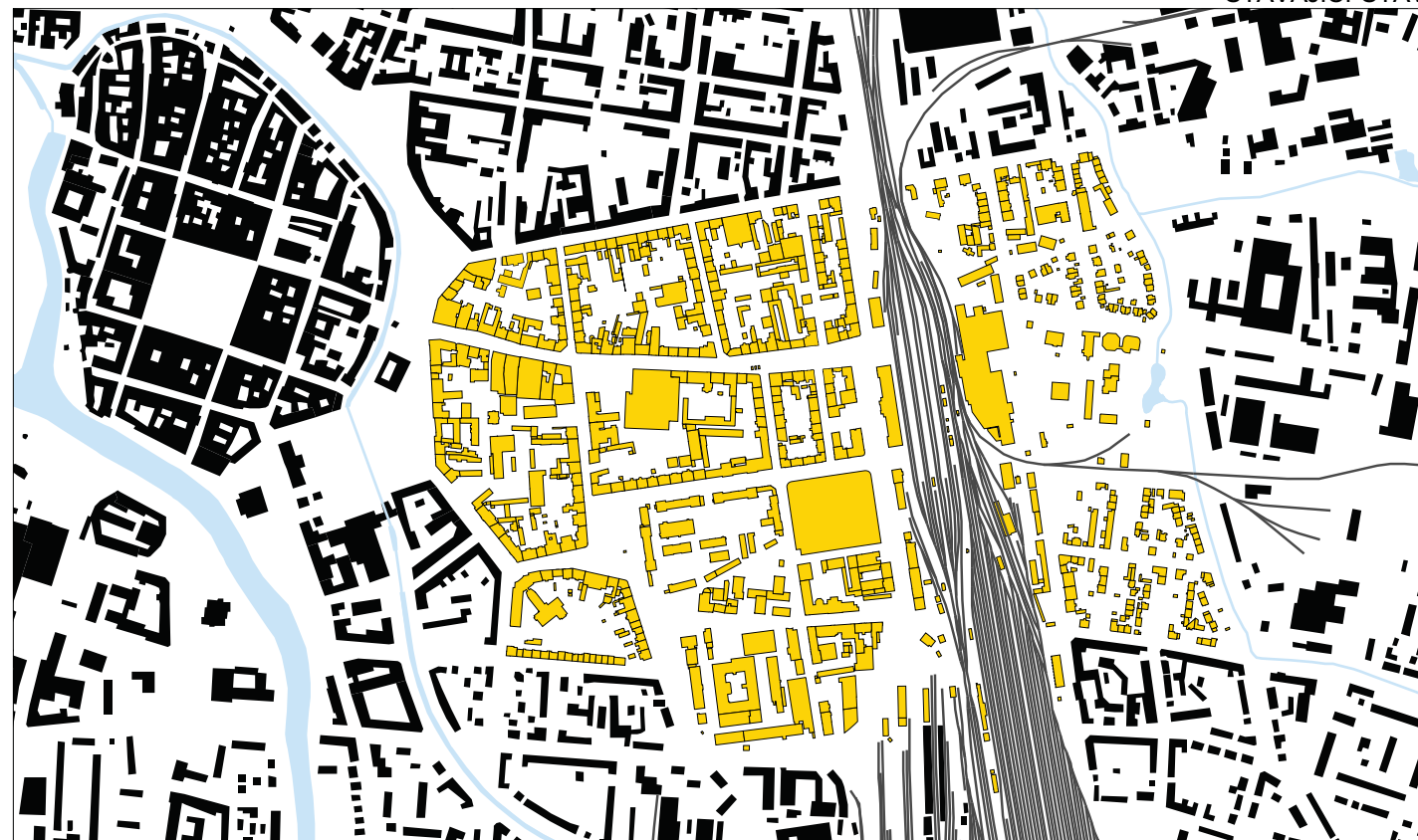
žlutá čára - pěší koridor
zelená plocha - prostranství s vysokým plošným podílem zeleně
červená plocha - prostranství s vysokým podílem zpevněných ploch



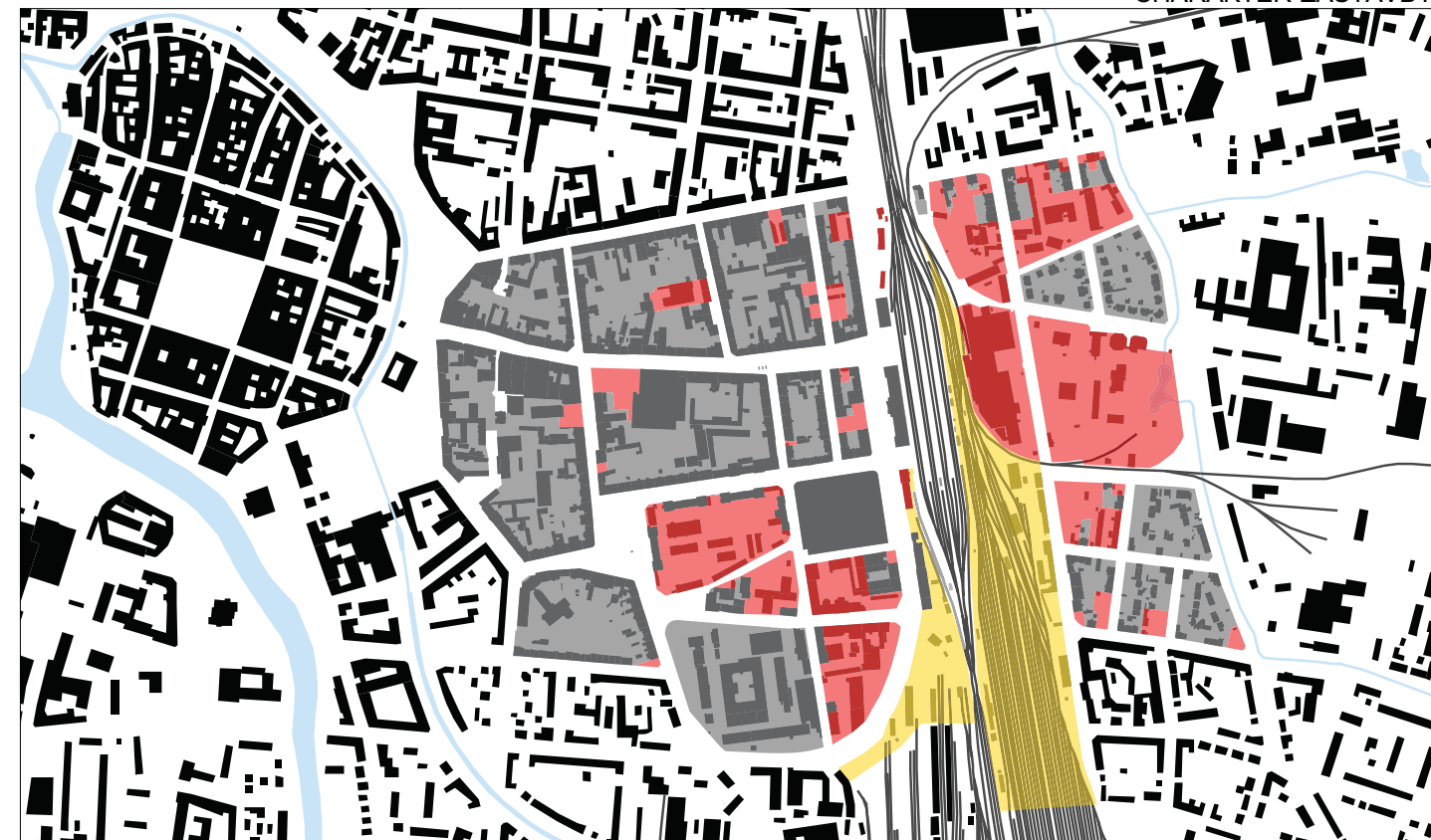
žlutá čára - cyklotrasa vedena v rámci komunikace či chodníku (bez dalších úprav)
oranžová čára - víceúčelový pruh
červená čára - cyklistický pruh



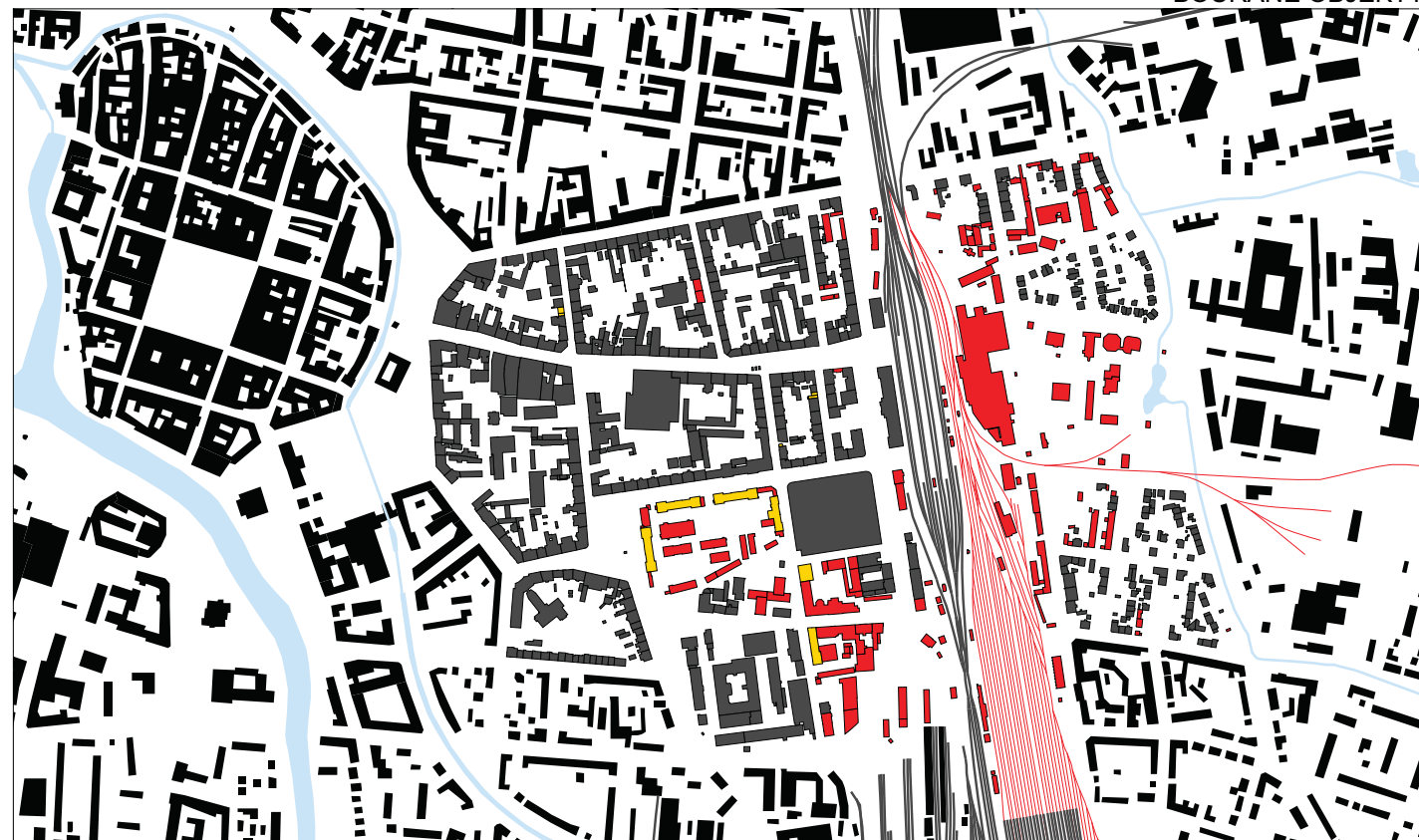
červená čára a oranžová tlustá čára - páteřní a podpůrný dopravní systém - typ "B"
oranžová tenká čára - obslužné komunikace - typ "C"
žlutá čára - pěší a obytné zóny - typ "D"
černá tenká čára - pěší a obytné zóny s minimalizovanou dopravou (jen MHD a dopravní obsluha) - typ "D"



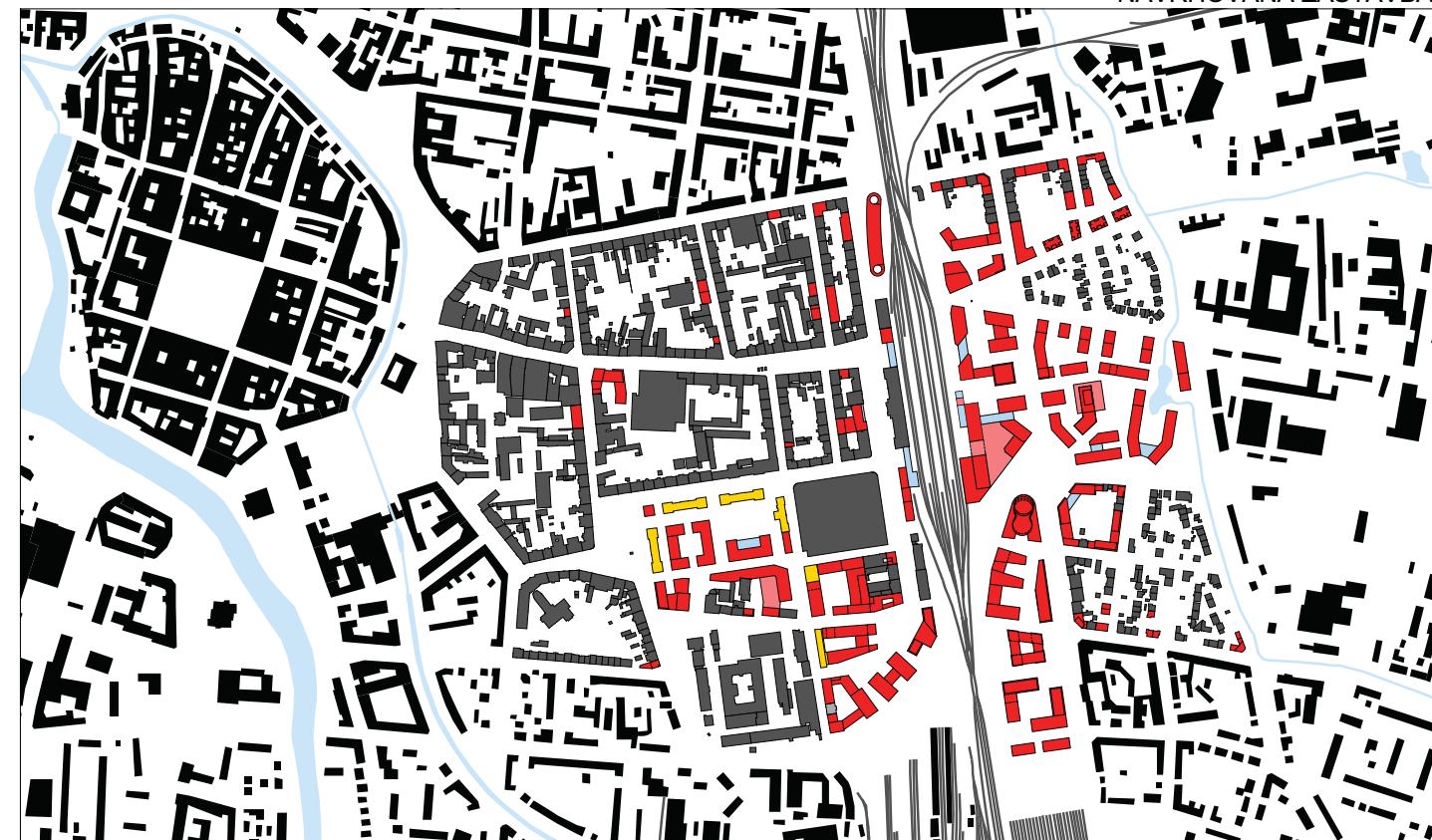
žlutá plocha - v současnosti stojící objekty



šedá plocha - stabilizovaná zástavba
červená plocha - nestabilizovaná zástavba
žlutá plocha - plochy nákladového nádraží



šedá plocha - stávající objekty
červená plocha - objekty určené k demolici
červená čára - železniční tratě určené k demolici
žlutá plocha - rekonstrukce stávajících objektů



šedá plocha - stávající objekty
červená plocha - nové objekty
žlutá plocha - rekonstrukce stávajících objektů
modrá plocha - nové skleněné vestibuly



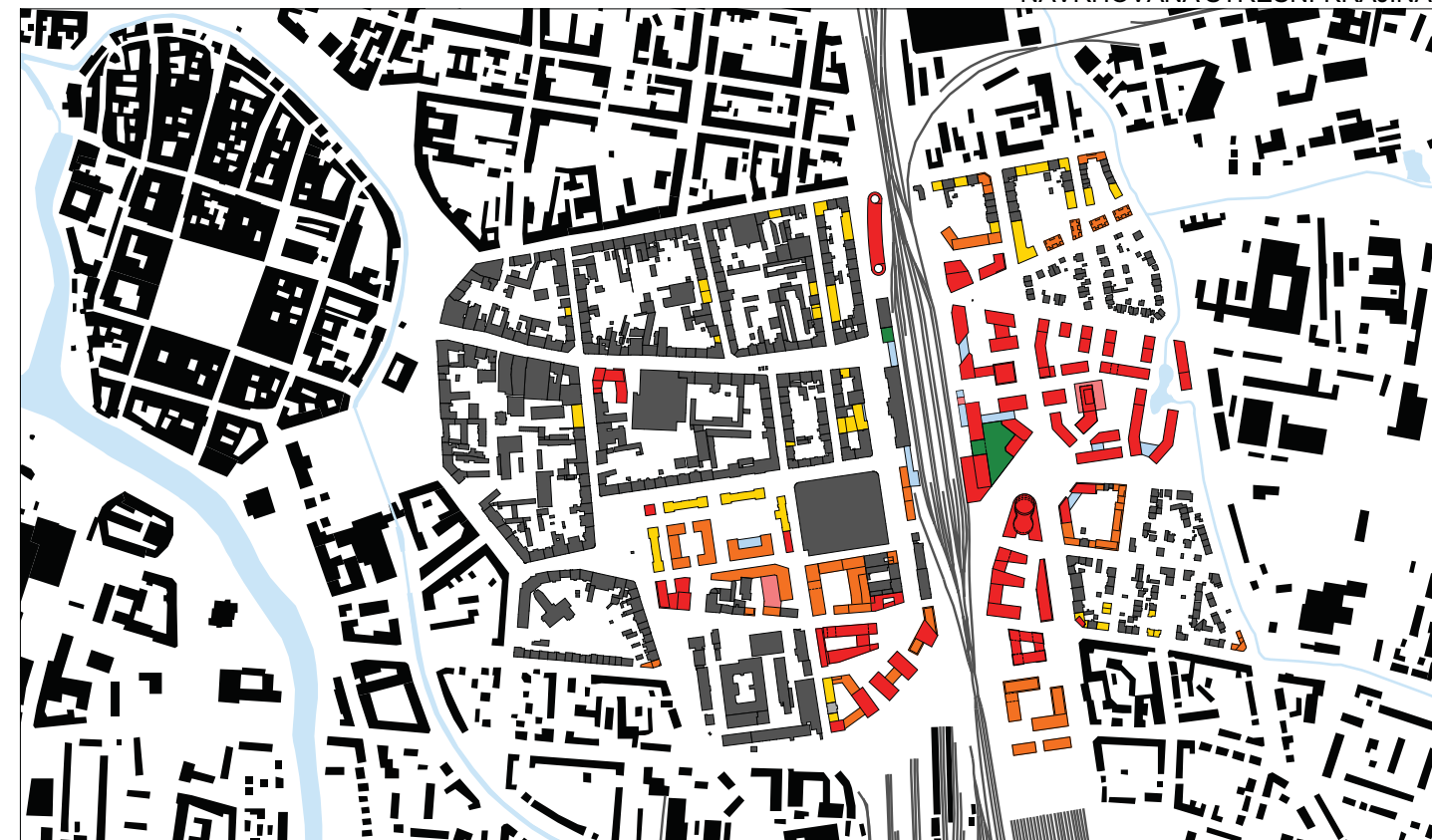
plné barevné plochy - nezávislé zastavěné celky možná výstavba po etapách
 červené srafování - plochy možné budoucí expanze a přestavby
 zelené šrafování - plochy výhledově vhodné pro park - "zelený klín" hlavního skeletu zeleně



červená plocha - MPZ České Budějovice
 červený bod - nemovitá kulturní památka
 žlutý křížek - významný pohledový cíl (dominanta)
 čtutá čerchovaná čára - významná osa



černý křížek - umístění zastávek MHD
 černý čárkovaný kruh s červenou výplní - plocha do 300 m od zastávky MHD



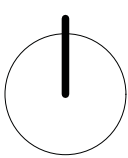
šedá plocha - stávající objekty - bez požadavků
 červená plocha - požadavek na plochou střechu
 žlutá plocha - požadavek na šikmou střechu
 oranžová plocha - bez požadavku
 zelená plocha - požadavek na zelenou střechu





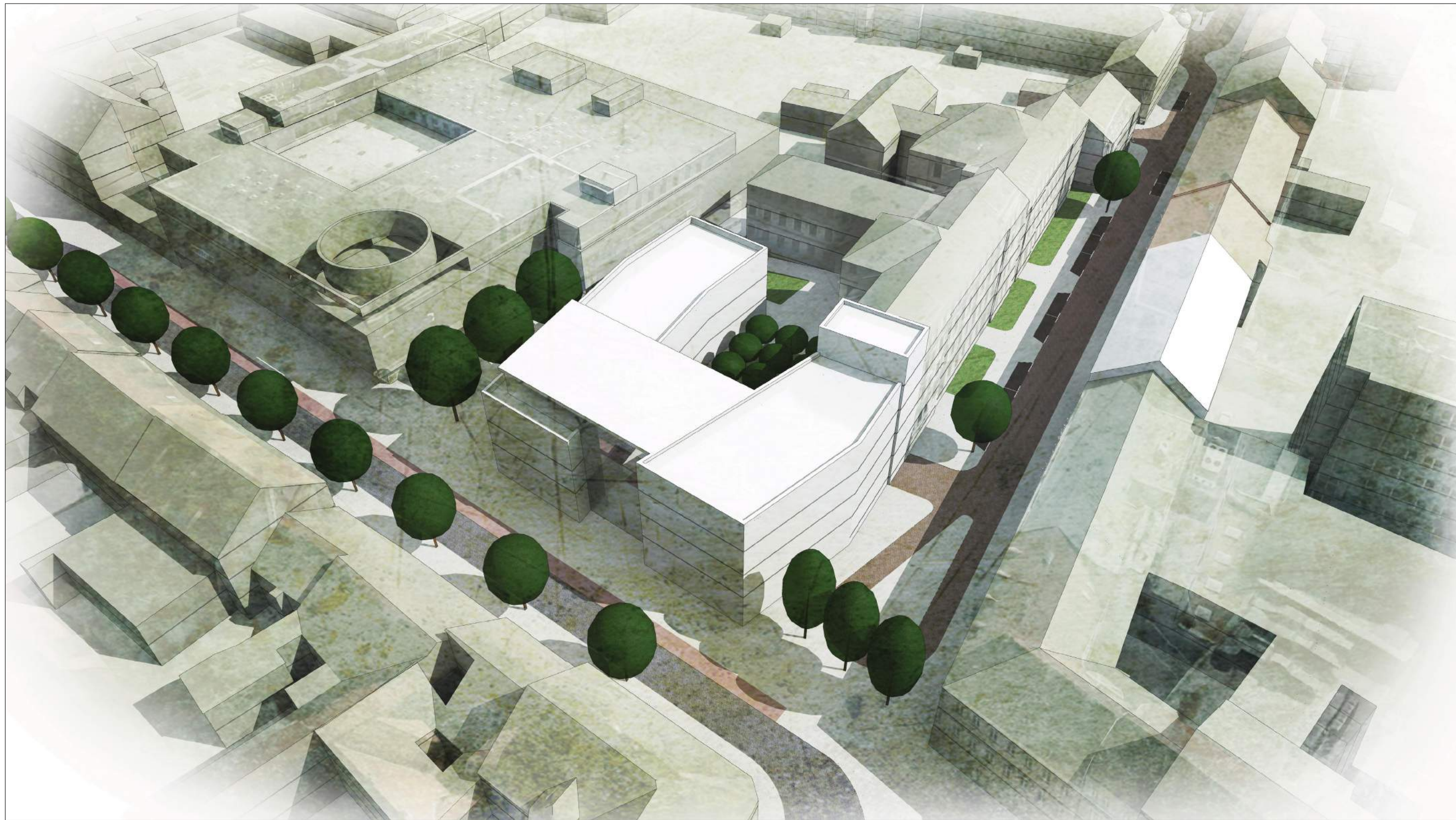
- Legenda:**
- objekty:**
- původní zástavba (bez změny)
 - stavby pro bydlení - kolektivní
 - stavby pro bydlení - smíšené
 - stavby pro bydlení - individuální
 - stavby VV - nespécifikované
 - stavby VV - úřad veřejné správy
 - stavby VV - rozšíření vysoké školy
 - stavby veřejných pasáží
 - stavby OV (dům s peč.sl., VŠ koleje, hotel,...)
 - stavby kancelářské
 - stavby kancelářské - smíšené
 - stavby pro parkování OA - P+R
- komunikace:**
- komunikace typu "B" - pátevní
 - komunikace typu "B" - doplňující
 - komunikace typu "C"
 - komunikace typu "D"
 - komunikace pro pěší
 - zastávky MHD
 - víceúčelový pruh
 - cyklistický pruh
 - plochy železnice
- přírodní prvky**
- nízká zeleň - veřejná
 - nízká zeleň - soukromá
 - vodní plochy
 - vysoká zeleň
- ostatní znaky**
- průchod
 - skryté hrany
 - změna výškové úrovně - schodiště / rampa
 - významný vjezd (OA, BUS, TIR)
 - přechod pro chodce
 - parkovací stání
 - jednosměrná komunikace
 - A navržená vodní plocha na Dobrovodském potoce
 - B přemístěná hist. lávka z prostoru nákl. nádraží
 - C pozůstatek starého plynojemu
 - D socha Jana Žižky z Trocnova
 - E Pozůstatek původní výškové úrovně kolejí

50 100 200 300 m





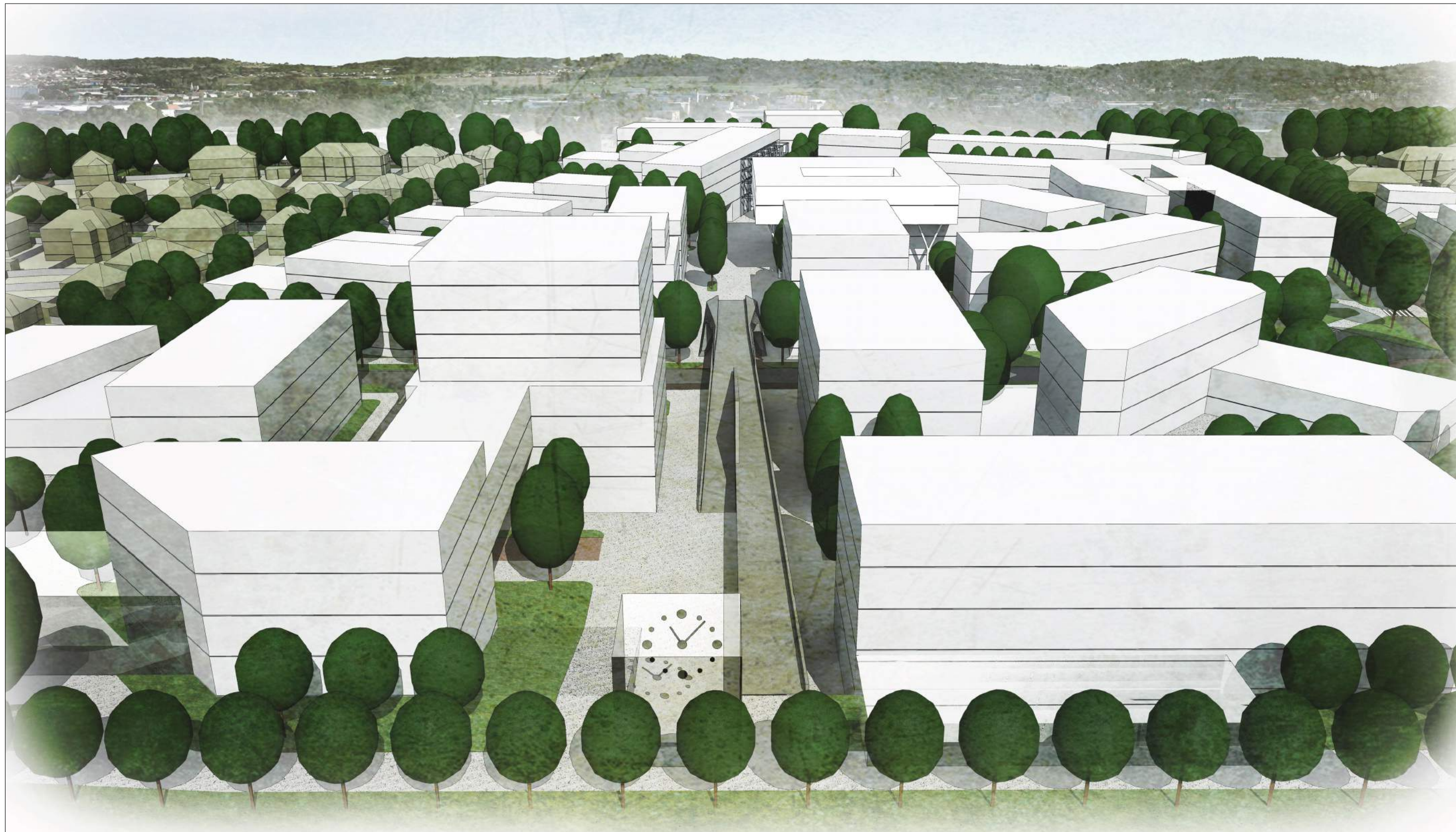


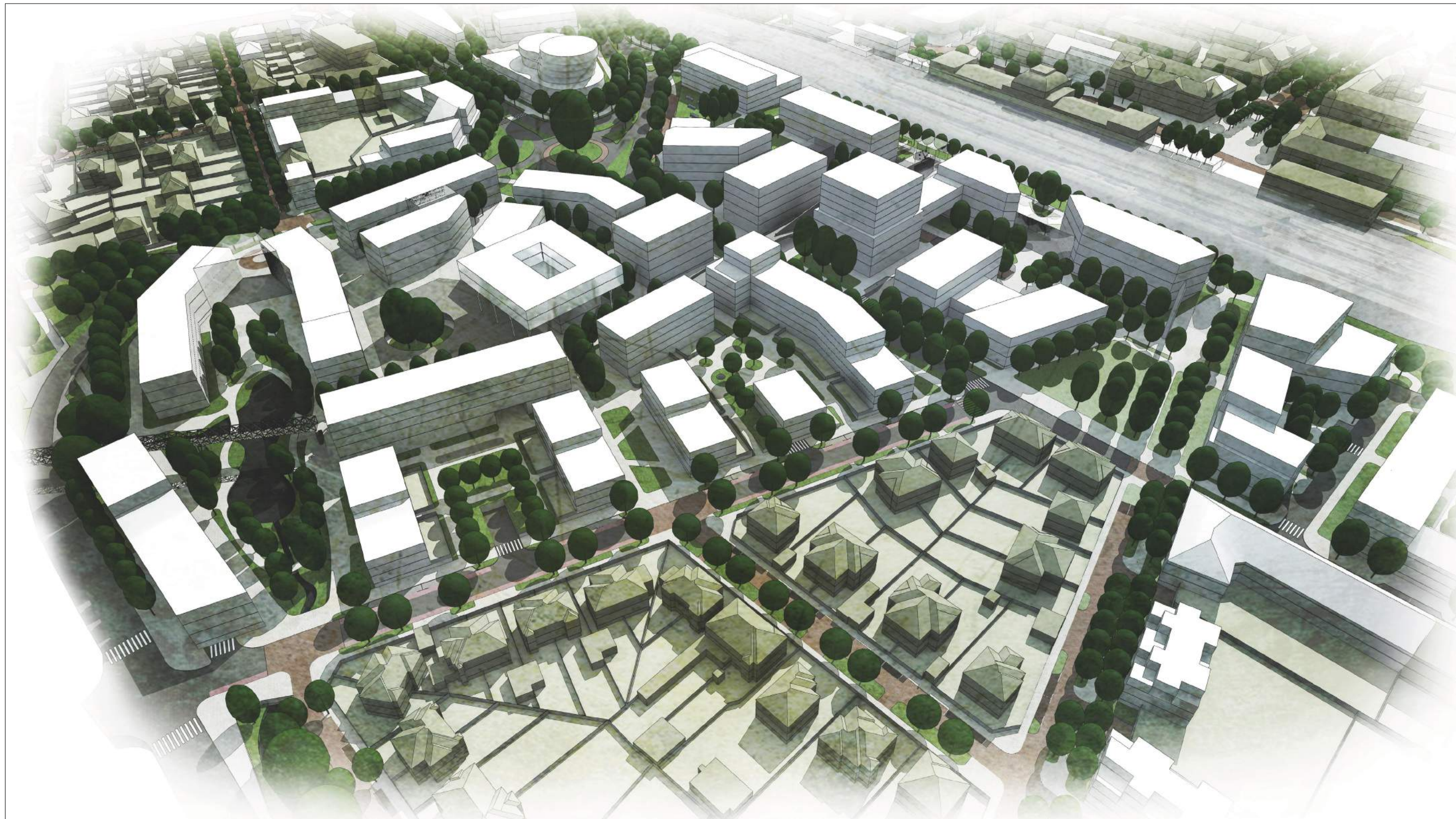












DIPLOMNÍ PROJEKT - AUTORSKÁ ZPRÁVA

Diplomní projekt se soustřeďuje na území areálu bývalých plynáren v Českých Budějovicích. Tento areál je ze severu ohraničen ulicí Vrbenská, z jihu pak ulicí Plynárenská. Z východu je toto území ohraničeno Dobrovodským potokem a na protějším břehu ulicí Vodní a ze západu ulicí Dobrovodská. Ulice Dobrovodská, Vodní a Plynárenská jsou zároveň součástí páteřního systému automobilové dopravy města a řešené území obklopují ze tří stran. Jedná se tedy o místo s výbornou dopravní dostupností, které je v blízkosti vlakového a autobusového nádraží.

KONCEPT

Hlavní zásady určující celkové urbanistické řešení území vyplývá z předdiplomního projektu. Jedná se především o vytvoření nového multifunkčního centra za nádražím, které je současně přímo napojeno na prodlouženou hlavní pěší osu města, tedy Lannovu třídu. Tímto spojením se přiblíží zanadraží k historickému centru města a umožní se tak předpokládaný rozvoj města východním směrem. Toto území je pro svou blízkost centru a zároveň s přímým napojením na páteřní systém automobilové dopravy zcela jedinečné. Atraktivnost místa ještě umocňuje existence přírodního vodoteče Dobrovodského potoka, blízkost zeleně a historická stopa pozůstatku plynojemu.

NÁVRH

Pro vlastní návrh architektonického řešení bylo určující nalezení vhodné funkční náplně objektů. Na základě provedených analýz, výše popsaného potenciálu tohoto místa a dostupných informací bylo zvoleno multifunkční centrum s vybaveností, doplněné o funkci bydlení. Tedy vytvoření nikoliv monofunkčního bloku, ale živého místa s mnoha funkcemi a svou společenskou důležitostí. Navržené funkce vyplývají z dlouhodobých požadavků a potřeb města, tedy důstojného multifunkčního kulturního domu s divadlem a tanečním sálem, knihovnu, polikliniku, komunitní centrum a dům s pečovatelskou službou. Tyto objekty navrhuji doplnit o dva bloky bytových domů s komerčním využitím v parteru. Tímto je zajištěna celodenní i noční živost místa.

PARTER

Centrální část řešeného území tvoří veřejný prostor náměstí s hlavním motivem pozůstatku plynojemu z 2. poloviny 19. století. Stávající prohlubeň po plynojemu bude prohloubena a osazena stromy, které svým umístěním symbolizují a umocňují sílu přírody. Tato bezbariérovými rampami veřejnosti přístupná prohlubeň bude současně sloužit i jako světlík do podzemních prostor. Náměstí je umístěno na již zmiňované pěší ose vedené z centra města, zde tvoří přirozenou křižovátku pěších tras. Další pohledová osa je vedena z centrální části náměstí na výškový orientační objekt umístěný v blízkosti řešeného území. Na této pohledové ose je navržen vodní prvek tvořený tryskami v dlažbě umožňující hry dětí a osvěžující mikroklima v letních měsících. Celé náměstí tvoří přirozený předprostor multifunkčního kulturního domu, který část náměstí zastřešuje. Dále také knihovny, polikliniky a komunitního centra. Náměstí je možno využít pro konání trhů či jiných společenských akcí. Výše zmiňovaná hlavní pěší osa je ukončena schody se zelení, vodním prvkem tvořeným říčkou v chodníku ukončenou kaskádou a výhledem na vodní plochu vytvořenou na Dobrovodském potoku. Nábřeží této vodní plochy jsou upravena tak, aby byl umožněn přístup k vodě s posílenou možností posazení na schodech a možností konání kulturních akcí na pontonu na vodě. V návaznosti na tuto vodní plochu je navržen vnitroblok zvoucí k odpočinku s pobytovými zatravněnými schody s výhledy na vodu. Okolí vodních ploch budou osázeny vodními a přibřežními rostlinami. V návaznosti na náměstí je umístěna také repasovaná železná lávka, přístupná průchodem přes komunitní centrum, která je do tohoto místa přesunuta z rušeného nákladového nádraží. Lávkou je vedena pokračující pěší osa směrem do Suchého Vrbného. Prostory situované ve vnitroblocích bytových domů jsou určeny jako klidové s možností odpočinku. Materiálové řešení povrchů parteru bylo voleno s ohledem na bývalý průmyslový areál z litého betonu doplněného na pěších osách kamennou dlažbou akcentované různými rozměrovými formáty. Litý beton je navíc vhodný pro bezproblémový pohyb cyklistů a bruslařů a disponuje snadnou údržbou. Dilatační spáry betonové plochy náměstí mají symbolizovat motiv stínu původně zde stávajícího plynojemu. Doplnující mobiliář je volen v kombinaci černého kovu s akcenty z rezavého cortenu a tropického dřeva. Pěší osy jsou doplněné o rytmizující stromořadí, které jsou ve vybraných místech doplněny lavičkami. Lavičky jsou koncentrovány také na hranu prohlubně bývalého plynojemu.

MULTIFUNKČNÍ KULTURNÍ DŮM - DIVADLO A TANEČNÍ SÁL

Jedná se o objekt s dominující dvoupodlažní deskou umístěnou v úrovni 4. a 5.NP zastřešující část náměstí. Pod touto částí je situována vstupní hala vedoucí přes 4. podlaží s možností konání výstav. Z tohoto prostoru jsou přístupné šatny pro návštěvníky, foyer divadla, foyer tanečního sálu, restaurace, vchod do podzemních garáží situovaných do prostoru pod náměstím, krytá zastávka pro zastavení autobusu v úrovni 2.PP a administrativní část objektu. Foyer divadla v úrovni 1.PP až 1.NP nás zavede do hlediště pro 600 diváků. Odtud je také možný vstup do prostoru pro účinkující. Prostory pro účinkující jsou umístěny v přímém napojení na jeviště. Tyto prostory mají svůj vlastní vstup situovaný k Dobrovodské ulici a do podzemních garáží vyhrazených pro účinkující. Foyer tanečního sálu je situováno od 3.NP do 5.NP s přímým napojením na vstupní halu. Na toto foyer je navázán taneční sál, který je možné využít i pro kongresové aktivity. Tento prostor s přidruženými salonky, restaurací a lobby barem umožňuje

panoramatické výhledy na město. Na lobby bar v 5.NP navazuje střešní terasa. Zázemí restaurace včetně technického zázemí objektu je situováno do 2.PP. Zásobování restaurace, vstupní haly, tanečního sálu a technického zázemí bude zajišťovat zásobovací dvůr situovaný ve 2.PP a dále výtahy. Zásobování divadla bude z příjezdové rampy do podzemních garáží. Evakuace objektu bude umožněna pomocí požárních schodišť a evakuačních výtahů. Vybrané vstupy do těchto prostor budou podmíněny rozbitím skla a stisknutím poplachového tlačítka. Objekt je navržen směrem k Dobrovodské ulici jako bariérový.

KNIHOVNA

Jedná se o objekt s charakteristickými dvěma atrií vedoucími přes všechna nadzemní podlaží a tvořící světlíky do interiéru knihovny. V jednom z těchto atrií je umístěn hlavní vstup do objektu s návazností na náměstí. U hlavního vstupu je situována šatna pro návštěvníky knihovny, kontrolovaný vstup do knihovny, pult výpůjček a vrácení knih a vstup do foyer přednáškového sálu. Na foyer přednáškového sálu navazuje šatna tohoto sálu a přednáškový sál vedoucí přes dvě poschodí a se vstupem na druhé již zmiňované atrium. Stěny tohoto atria mohou být ve vyšších poschodích využity pro promítání z interiéru. Na halu knihovny v 1.NP s možností konání výstav navazují studovny a administrativní zázemí objektu. Ve vyšších poschodích je hala určena pro uskladnění knih a pracovní místa u stolů. Hala je koncipována tak, že je možné vybrané části uzavřít a oddělit do jednotlivých sekcí. V 1.NP je situován pronajimatelný komerční prostor a vstup do podzemních garáží situovaných do prostoru pod náměstím. V 1.PP a 2.PP jsou situovány depozitáře, pracoviště úpravy knih a sklady knihovny. Zásobování knihovny bude zajišťovat zásobovací dvůr umístěný ve 2.PP. Objekt je navržen směrem k Dobrovodské a části Plynárenské ulice jako bariérový.

POLIKLINIKA

Jedná se o objekt navazující na náměstí a spolu s objektem domu s pečovatelskou službou tvoří jeden celek. Spojení těchto dvou objektů je navrženo pomocí vstupního terminálu se zelení situovaného k předjezdu od Plynárenské ulice. Objekt polikliniky je navržen s 2 hlavními vstupy, z již zmiňovaného terminálu a haly s přímou návazností na náměstí. S návazností na vstupy jsou navrženy recepce a informace. V 1.NP je navržena lékárna, pronajimatelné prostory pro komerční využití a administrativní zázemí objektu. Od 2.NP do 4.NP je objekt rozdělen vždy na 2 části. První část je určena pro soukromé kliniky (typu oční, zubní apod.) a druhá část s jednotlivými ordinacemi lékařů a čekárnou. V 1.PP je situován pronajimatelný komerční prostor přístupný z vnitrobloku a pronajimatelný prostor určený pro posilovnu sahající do 2.PP. Ve 2.PP je navržené technické zázemí objektu společně se sklady a vstup z vyhrazeného podzemního parkoviště pro urgentní příjem a sanitní vozy. Tento vstup je v přímé návaznosti na vstupní halu z náměstí. Celý objekt je propojen výtahy a schodišti s podzemním parkovištěm situovaných do prostoru pod náměstím.

DŮM S PEČOVATELSKOU SLUŽBOU

Jedná se o objekt navazující na vnitroblok s vodní plochou vybudovanou na Dobrovodském potoku a spolu s objektem domu polikliniky tvoří jeden celek. Spojujícím článkem těchto objektů je již zmíněný vstupní terminál, který je hlavním vstupem do objektu domu s pečovatelskou službou. Další vstup do tohoto objektu je situován v 1.NP přímo z vnitrobloku. Veškeré vstupy budou kontrolovány z centrální recepce. V 1.NP je navržena restaurace s předzahrádkou do vnitrobloku v návaznosti na vstupní terminál. Tato restaurace bude zajišťovat také stravování ubytovaným. Pokoje ubytovaných jsou situované v části 1.NP, 2.NP až 4.NP směrem do vnitrobloku. Na opačné straně objektu je navržena pobytová chodba s vertikálními zahradami. Na tuto chodbu jsou v centrálním prostoru navázány místnosti personálu s nepřetržitým provozem. V částech situovaných k Plynárenské ulici jsou navrženy společenské místnosti a ordinace s čekárnou praktického lékaře. V 1.PP je navržen rehabilitační bazén s masážími a výřivkou. Bazén bude sloužit pouze pro ubytované v domě s pečovatelskou službou. Dále je v 1.PP situováno technické zázemí, sklady, hobby místnost a sklepní prostory. Zásobování objektu včetně restaurace bude zajištěno po komunikaci typu „D1“ vedoucí souběžně s ulicí Vodní. Parkování bude zajištěno pomocí podzemního parkoviště situovaného do prostoru pod náměstím, přístupného ze vstupního terminálu. Objekt je navržen směrem k ulici Vodní jako bariérový.

KOMUNITNÍ CENTRUM

Tento objekt navazuje opět na náměstí a prochází jím pěší osa pokračující již zmiňovanou železnou lávkou. Jelikož je úroveň lávky, úroveň parteru vnitrobloku s vybudovaným vodním prvkem na Dobrovodském potoku a úroveň parteru náměstí v různých výškových úrovních, je zde pro bezbariérový přístup navržena dvojice výtahů a schodiště. Tyto vertikální komunikace spojují jednotlivé partery s podzemním parkovištěm situovaných do prostoru pod náměstím. V 1.NP je situována vstupní hala a pronajimatelný komerční prostor. V ostatních nadzemních podlažích jsou navrženy prostory vhodné pro volnočasové kroužky dětí, mateřského centra a prostorů pro konání jazykových kurzů či jiných vzdělávacích kurzů. V 1.NP je dále situován prostor pro uskladnění pohyblivého mobiliáře, např. stánků pro trhy apod. V 1.PP je navržena veřejná toaleta v návaznosti na partery. Ve 2.PP je situováno technické zázemí objektu a sklady.

GALERIE

Objekt galerie je koncipován jako plynoucí prostor haly s centrálním světlíkem přes všechna nadzemní podlaží. Do podzemních podlaží jsou navrženy technické zázemí objektu, sklady a depozitáře. Zásobování objektu bude umožněno po komunikaci typu „D1“ souběžné s ulicí Dobrovodská. Objekt je navržen směrem k ulici Dobrovodská jako bariérový.

ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA

Vstup do objektu je situován od Dobrovodské ulice z krytého loubí. V návaznosti na vstup do objektu je situována vstupní hala s recepcí a řídicí místností objektu. V 1.NP jsou navrženy pronajímatelné komerční prostory a pronajímatelný komerční prostor s možností stravování (kavárna, cukrárna apod.). V ostatních nadzemních podlažích jsou navrženy po 2 kancelářských prostorech typu open space se společným komunikačním jádrem. V suterénních podlažích jsou umístěny technické zázemí objektu a podzemní parkoviště s obsluhujícím automatickým paletovacím parkovacím systémem.

BYTOVÉ DOMY

Uspořádání objektů vytváří dva samostatné vnitrobloky, z nichž jsou navrženy hlavní vstupy do objektů. V parteru v návaznosti na pěší osy jsou navržena loubí, na která navazují pronajímatelné komerční prostory a pronajímatelné prostory určené ke stravování (restaurace, kavárna, cukrárna, pizzeria, čajovna apod.). Objekt situovaný podélně s ulicí Dobrovodská je navržen jako pavlačový, bariérový se startovacími byty pro mladé. Do suterénních prostorů jsou situovány podzemní parkoviště rezidentů, sklepní prostory a technické zázemí objektů.

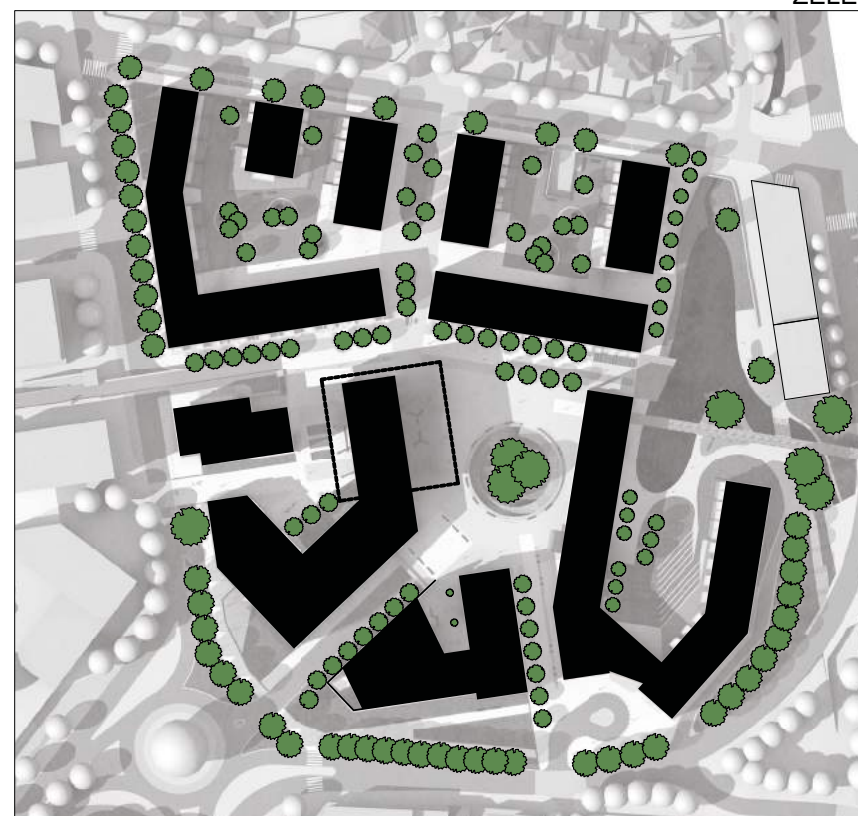
ŠIRŠÍ VZTAHY



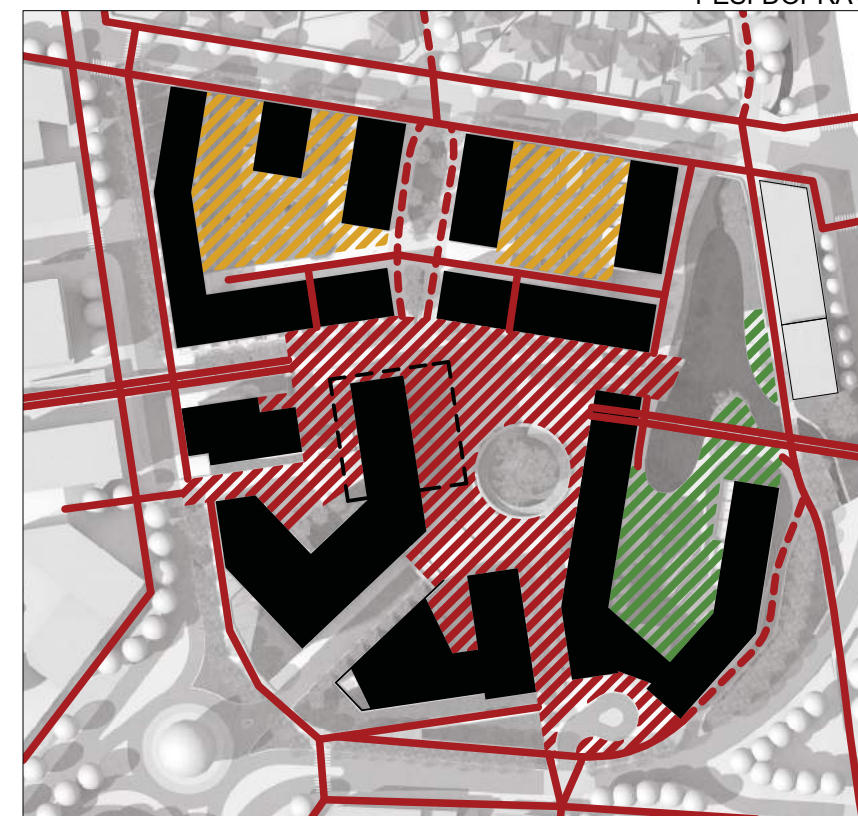
M: 1:20 000

nám. Přemysla Otakara II. v historickém jádru města - A
 vlakové nádraží - B
 autobusové nádraží - C
 řešené území(bývalé plynárny) - D

ZELEŇ



PĚŠÍ DOPRAVA



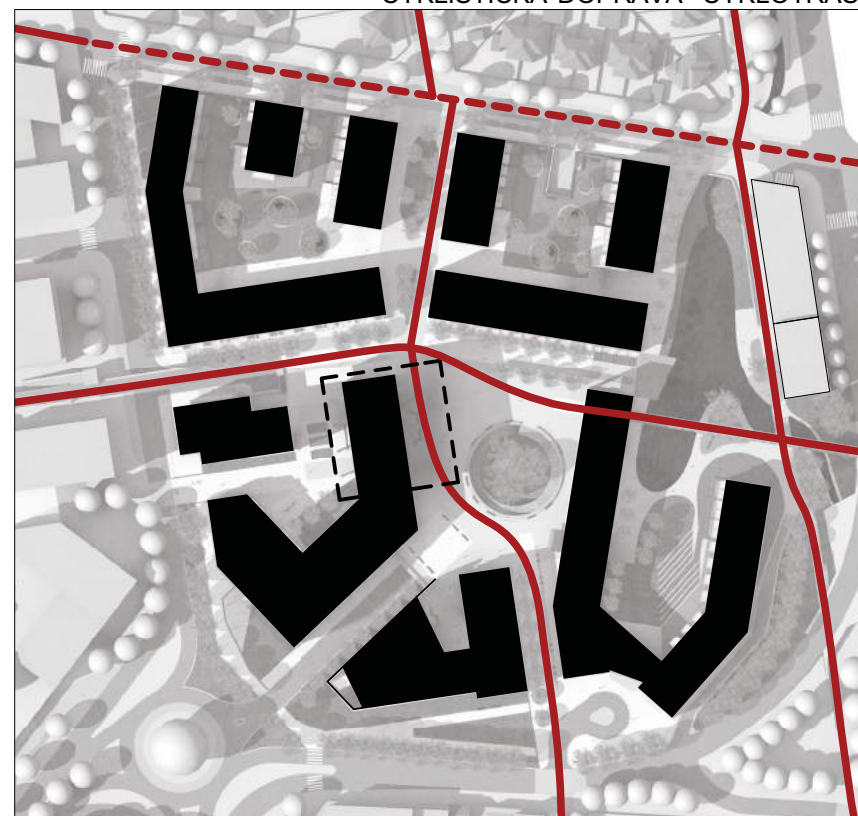
hlavní pěší osa - dvojitá červená plná čára
 vedlejší pěší trasa - červená plná čára
 komunikace se smíšeným provozem - komunikace typu "D1" - červená přerušovaná čára
 veřejné prostory typu náměstí - červená šrafa
 prostory vnitrobloků bytových domů - žlutá šrafa
 vnitroblok s rekreačním využitím - zelená šrafa

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA



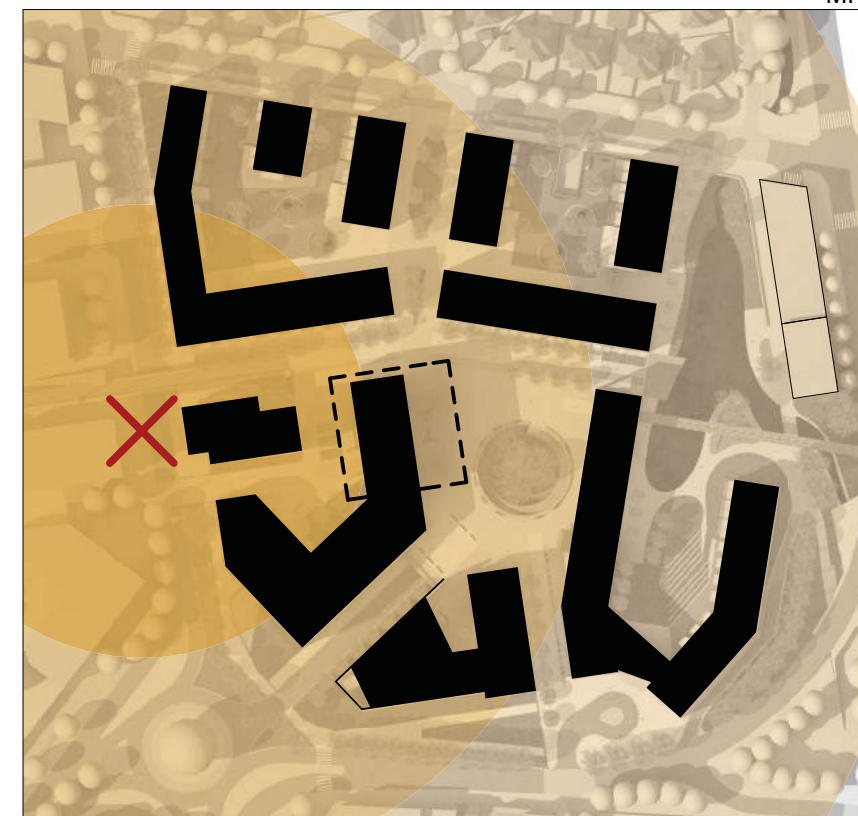
páteří dopravní systém města (městský okruh) - tlustá černá čára
 komunikace typu "C" nebo D1 vedoucí po povrchu - červená čára
 komunikace typu "D1" s omezeným provozem (zásobování a dopravní obsluha) - žlutá čára
 vedoucí po povrchu - plná čára, vedoucí pod povrchem - čerchovaná čára
 časové vymezení provozu - přerušovaná čára
 podzemní parkoviště - -G1- až -G4-

CYKLISTICKÁ DOPRAVA - CYKLOTRASY

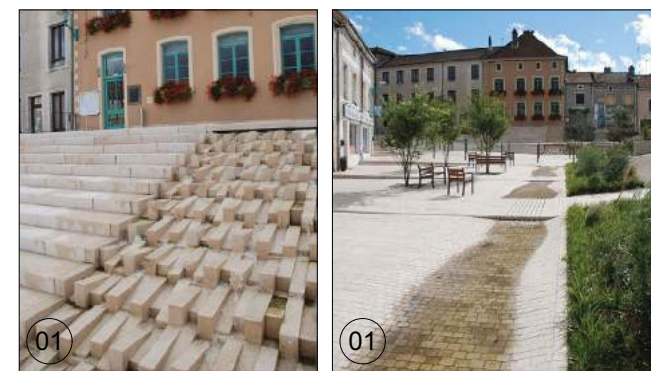


vedoucí sdruženě s pěší dopravou - červená plná čára
 vedoucí sdruženě s automobilovou dopravou (víceúčelový pruh) - červená přerušovaná čára

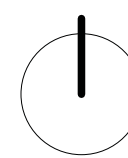
MHD



nové umístění přesunutě zastávky Vrbenská
 s vyznačeným docházkovým prostorem



10 20 40 60m





obytný vnitroblok s předzahrádkami bytů

rekreační vodní nádrž na Dobrovodském potoce

cyklostezka vedoucí podél Dobrovodského potoka

vodní prvek - vodoteč ukončená kaskádou

lávka pro pěší na hlavní ose přes Dobrovodskou ulici

přesunutá železná lávka od nákladového nádraží

zastávka MHD

historický artefakt - prostor původního plynojemu

dilatační spáry povrchu náměstí připomínající stín
původního plynojemu

rekreační vnitroblok u vodní nádrže

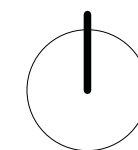
vodní trysky osvěžující vzduch v letní sezóně

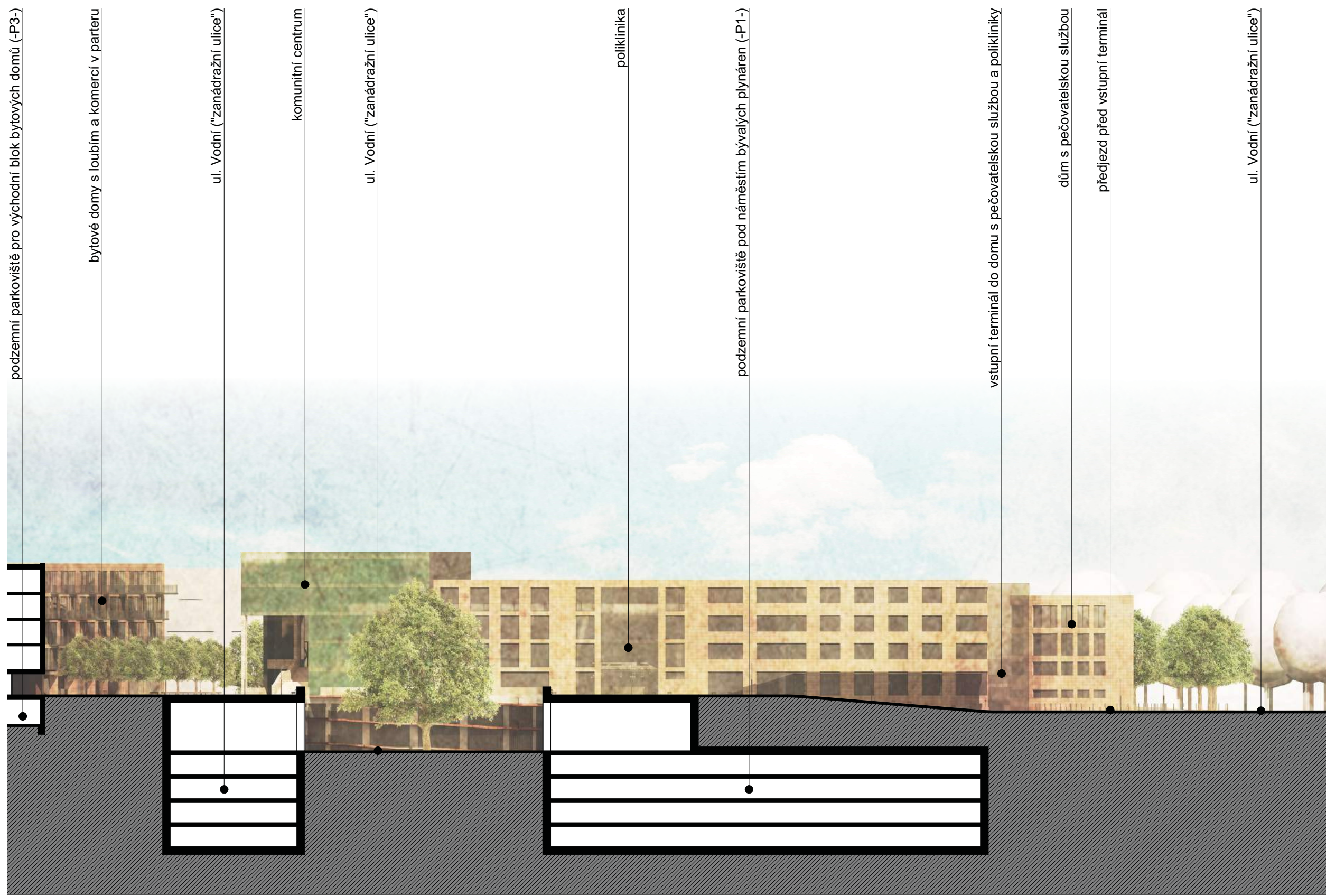
socha

předjezd před polikliniku a dům s pečovatelskou službou

kruhová křižovatka propojující silniční městské okruhy

10 20 40 60 m





podzemní parkoviště pro východní blok bytových domů (-P3-)

bytové domy s loubím a komercí v parteru

ul. Vodní ("zanádražní ulice")

komunitní centrum

ul. Vodní ("zanádražní ulice")

poliklinika

podzemní parkoviště pod náměstím bývalých plynáren (-P1-)

vstupní terminál do domu s pečovatelskou službou a polikliniky

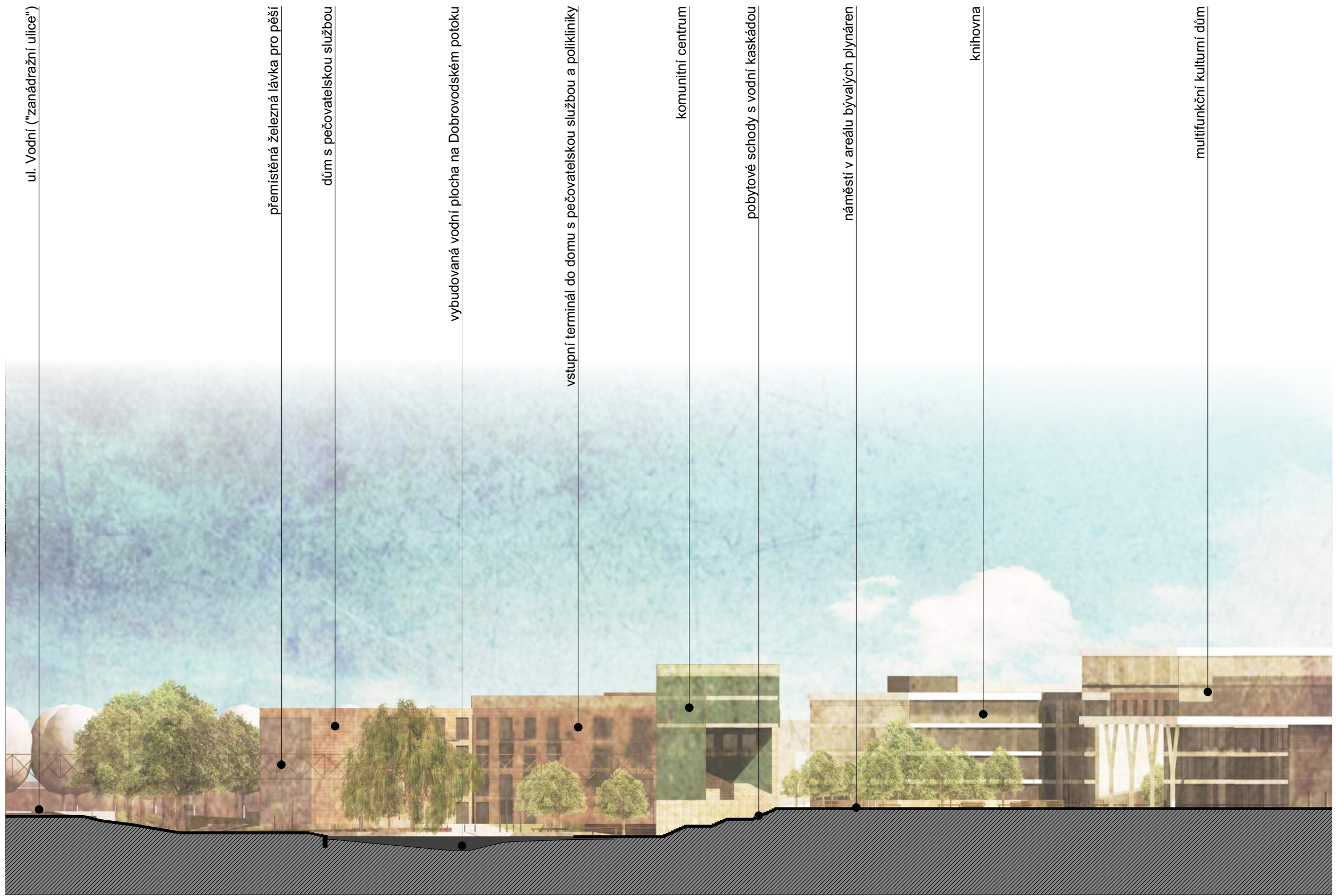
dům s pečovatelskou službou

předjezd před vstupní terminál

ul. Vodní ("zanádražní ulice")

± 0,00
+12,30
+14,30
+17,80
- 2,00
- 7,00
- 10,00
- 13,00
- 16,00
- 19,00

5 10 20 30m



ul. Vodní ("zanádražní ulice")

přemístěná železná lávka pro pěší

dům s pečovatelskou službou

vybudovaná vodní plocha na Dobrovodském potoce

vstupní terminál do domu s pečovatelskou službou a polikliniky

komunitní centrum

pobytové schody s vodní kaskádou

náměstí v areálu bývalých plynáren

knihovna

multifunkční kulturní dům

+ 20,00
 + 17,80
 + 14,30
 + 12,30
 ± 0,00
 - 1,50
 - 1,00

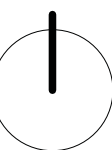
5 10 20 30m



Legenda:

- bydlení - bytové domy
- bydlení - bytové domy s komercí v parteru
- bydlení - bytové domy se startovními byty
- administrativa s komercí v parteru
- vybavenost - galerie
- vybavenost - multifunkční kulturní dům
- vybavenost - knihovna s komercí v parteru
- vybavenost - komunitní centrum
- vybavenost - poliklinika s komercí v parteru
- vstupní terminál
- vybavenost - dům s pečovatelskou službou
- administrativa - není součástí řešení DP
- +12,3 výšková kóta střechy objektu

pozn. ±0,0 stanovená na úrovni náměstí bývalých plynáren, tedy přibližně 2,0m nad okolním terénem

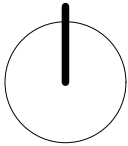
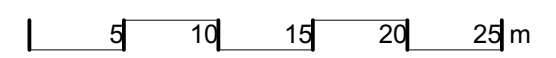




Legenda:

- bytové prostory
- pomocné a komunikační prostory
- víceúčelové komunikační prostory (místo setkávání, galerie apod.)
- komerční prostory
- komerční prostory - pomocné
- restaurace/kavárna
- restaurace/kavárna - pomocné prostory
- 10 označení výtahu/vertikální komunikace
- ▶▶ hl.vstup/vstup do objektu
- 01 zázemí pro BD (ÚK, kočárkárna)
- 02 kontejnery TKO pro účely bloku BD
- 03 předzahrádky bytů

Pozn. výšková kóta podlaží ± 0,00m
 Pozn. ±0,00m je zvolena na výškové úrovni náměstí, tedy cca 2m nad úrovní okolního terénu
 Pozn. okenní otvory nejsou z důvodu přehlednosti zakresleny
 Pozn. dveřní otvory a propojení jsou naznačeny červenou čarou propojující prostory

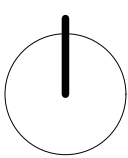
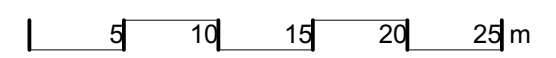




Legenda:

- pomocné a komunikační prostory
- 10 označení výtahu/vertikální komunikace
- ▷ vjezd do objektu
- 01 podzemní parkoviště
- 02 prostory sklepů
- 03 technická místnost podz.parkoviště
- 04 technická místnost

Pozn. výšková kóta podlaží -3,68m, pokud není upřesněno jinak
 Pozn. ±0,00m je zvolena na výškové úrovni náměstí, tedy cca 2m nad úrovní okolního terénu
 Pozn. dveřní otvory a propojení jsou naznačeny červenou čarou propojující prostory





- Legenda:**
- bytové prostory
 - nebytové prostory (ateliery)
 - pomocné a komunikační prostory
 - víceúčelové komunikační prostory (místo setkávání, galerie apod.)
 - 10 označení výtahu/vertikální komunikace

Pozn. výšková kóta podlaží +3,20 a +6,40m
 Pozn. ±0,00m je zvolena na výškové úrovni náměstí, tedy cca 2m nad úrovní okolního terénu
 Pozn. okenní otvory nejsou z důvodu přehlednosti zakresleny
 Pozn. dveřní otvory a propojení jsou naznačeny červenou čarou propojující prostory

