

3	OBSAH
4	ZÁKLADNÍ INFORMACE, ŠIRŠÍ VZTAHY
5	INTENZITA ZÁJMŮ, KRYSTALIZAČNÍ BODY
6	ORTOFOTO MAPA
7	ORTOFOTO MAPA
8	HISTORICKÉ MAPY
9	HISTORICKÁ ORTOFOTO
10	ZHODNOCENÍ ANALÝZY HISTORIE
11	HISTORICKÝ VÝVOJ MĚSTA
12	FOTODOKUMENTACE
13	ANALÝZA FUNKČNÍHO VYBAVENÍ
14	ANALÝZA HIERARCHIE PROSTORU, CHARAKTERU ZÁSTAVBY
15	ANALÝZA ÚP, PODLAŽNOSTI A TERÉNU
16	ANALÝZA DOPRAVY RYCHLÉ
17	ANALÝZA DOPRAVY RYCHLÉ
18	ANALÝZA POMALÉ DOPRAVY
19	ANALÝZA DOPRAVY – ŠIRŠÍ VZTAHY
20	PROBLÉMOVÝ VÝKRES
21	PROBLÉMOVÝ VÝKRES
22	ANALÝZA DEMOGRAFIE
23	ZHODNOCENÍ ANALÝZ, FOTODOKUMENTACE
24	KONCEPT A VÝVOJOVÉ SCHÉMA
25	KONCEPT A VÝVOJOVÉ SCHÉMA
26	NÁVRH ÚP A ROZFÁZOVÁNÍ
27	FOTODOKUMENTACE, SITUACE NULTÉ FÁZE
28	CELKOVÁ SITUACE
29	CELKOVÁ AXONOMETRIE S DOMINANTAMI
30	NÁVRHOVÁ SITUACE 1. FÁZE
31	ETAPIZACE, AXOMETRIE
32	FUNKCE PARTER 1. FÁZE
33	POPIS FUNKCÍ, GRAFY
34	FUNKCE BĚŽNÉ PODLAŽÍ 1. FÁZE
35	ŘEZY TERÉNEM 1. FÁZE
36	DOPRAVNÍ SITUACE 1. FÁZE
37	POPIS DOPRAVY, VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST
38	PROFILY ULIC
39	PROFILY ULIC
40	NÁVRHOVÁ SITUACE 2. FÁZE
41	NÁVRH FUNKCE PARTER 2. FÁZE
42	NÁVRH FUNKCE BĚŽNÉ PODLAŽÍ 2. FÁZE
43	DOPRAVNÍ SITUACE 2. FÁZE
44	NÁVRHOVÁ SITUACE 3. FÁZE
45	NÁVRH FUNKCE 3. FÁZE
46	DOPRAVNÍ SITUACE 3. FÁZE
47	SCHWARZPLAN 3. FÁZE, ŘEZY TERÉNEM
48	URBANISTICKÝ DETAIL NÁMĚSTÍ
49	ŘEZ NÁMĚSTÍM, PRVKY NA NÁMĚSTÍ
50	PERSPEKTIVY NÁMĚSTÍ
51	PERSPEKTIVY CIMRMANOVA A VNITROBLOK

ZÁKLADNÍ INFORMACE NÁMĚŠŤ NAD OSLAVOU

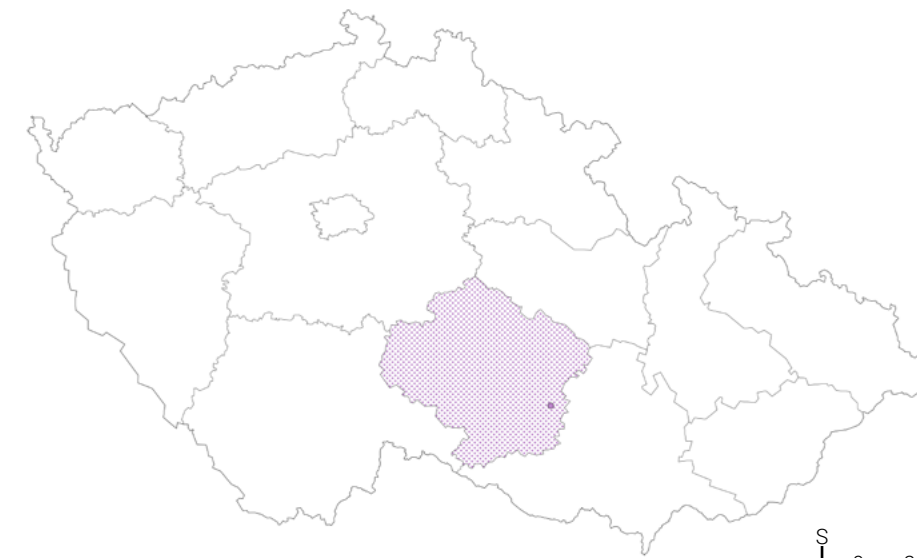
KRAJ: Vysočina
OKRES: Třebíč
POČET OBYVATEL: 4 996 (2011)
PLOCHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ: 29,2 ha
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: Náměšť nad Oslavou
NADMOŘSKÁ VÝŠKA Ř.Ú.: 386-422 m.n.m.



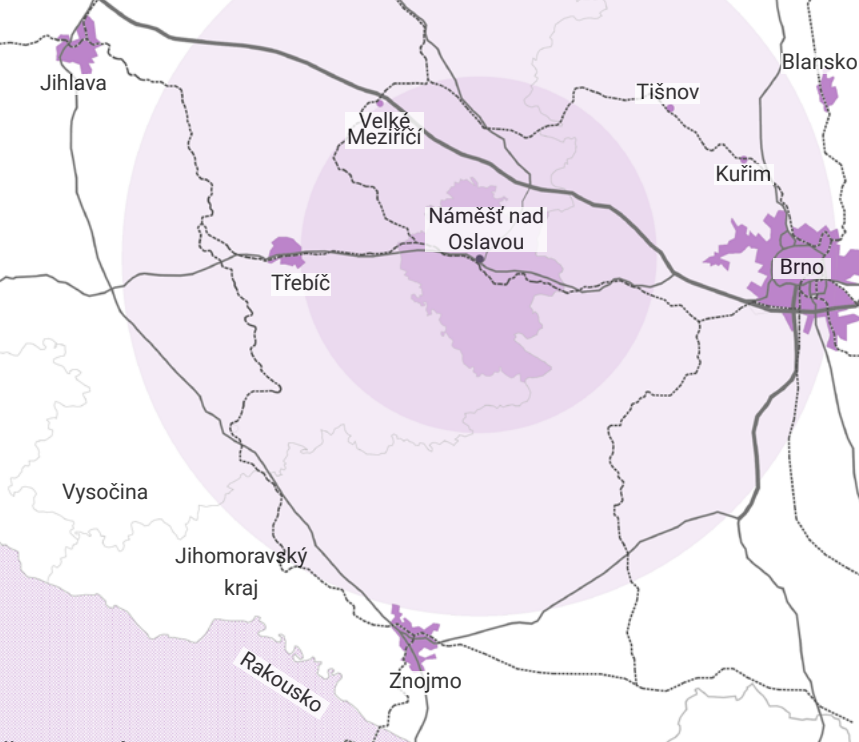
Řešené město Náměšť nad Oslavou leží 20 km východně od Třebíče na řece Oslavě. Od roku 2003 je sídlem správního úřadu třetího stupně, který spravuje jeden z 15 územních celků, ze kterých je kraj Vysočina sestaven. V současné době má Náměšť spolu s přidruženými obcemi (Jedov, Otradice a Zňátky - které jsou zároveň i katastrálními územími) asi 5200 obyvatel. Největším katastrálním územím je Náměšť nad Oslavou, o rozloze něco málo přes 810 hektarů. Celkově má město 1870 hektarů.

Město leží v kopcovité krajině, po obou stranách řeky Oslavy a zahrnuje velmi členité území od údolní nivy až po strmé svahy nad řekou. Boční přítoky řeky vytvářejí několik příčných strmých údolí.

Z hlediska kompozice se město vzhledem k historickému jádru rozšiřuje excentricky. Tato skutečnost je dána terémem a polohou silniční a železniční sítě procházejících územím západovýchodním směrem. Občanská vybavenost je vázána především na centrální zónu města, a to historické jádro a prostor mezi ulicemi Třebíčská a Nádražní.



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



ŘEZ TERÉMEM 1:5200

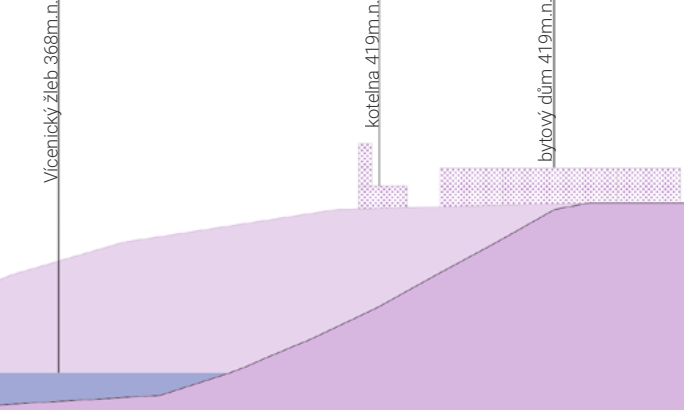


Foto 1: Pohled z terasy pod zámek - dominantními objekty v tomto pohledu jsou kostel sv. Jana Křtitele, v historickém centru a objekt pro seniory. V pozadí se nachází řešená lokalita, lemovaná zeleným horizontem. Ten je částečně znehodnocen výškovými bytovými domy.

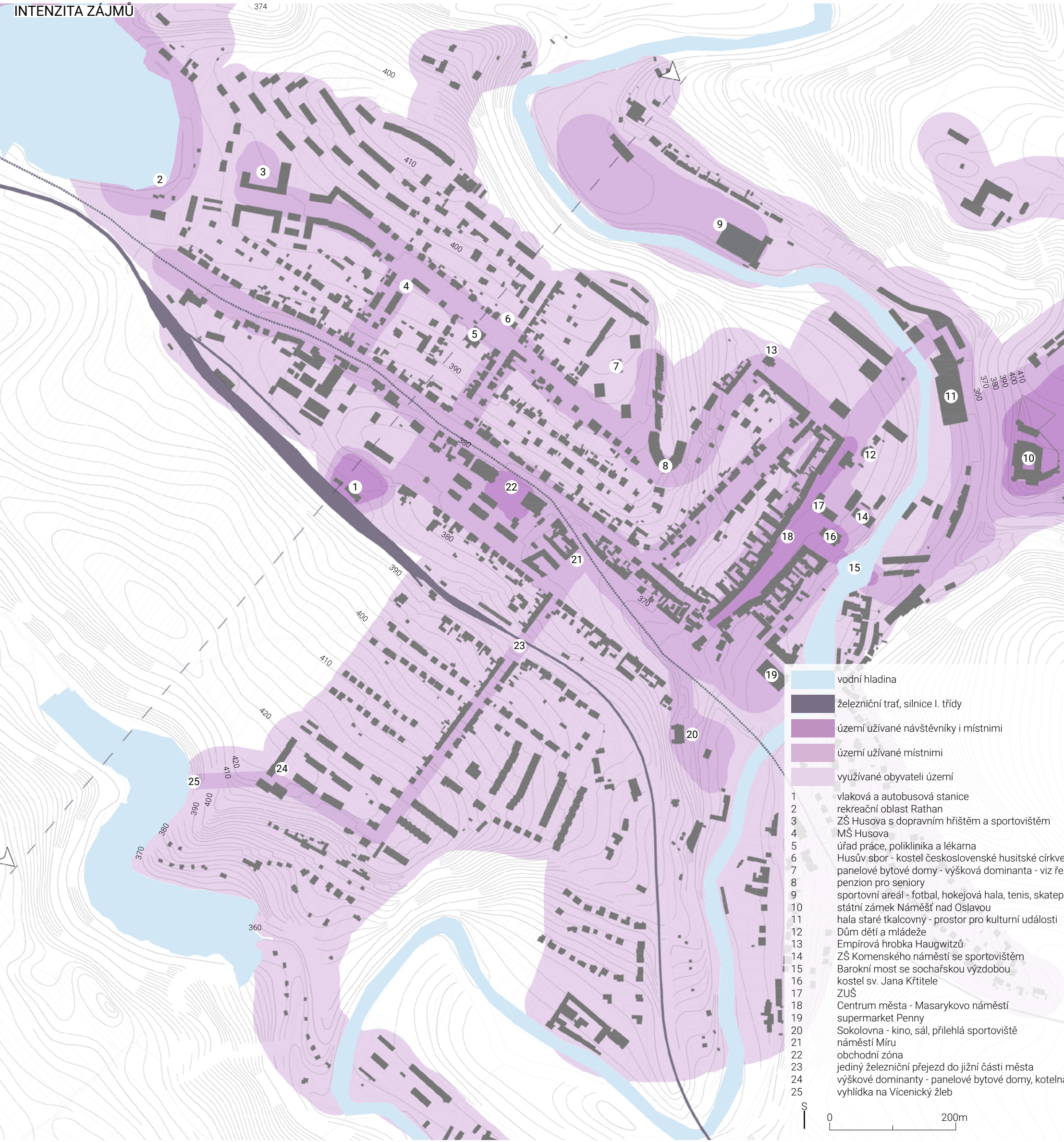


Snímek 2: Pohled z Havlíčkovy ulice na protilehlý kopec s řešeným územím. Dva zelené horizonty - blíže podél železniční trati, vzdálenější lemující Václavský žleb



Snímek 3: Pohled z místa napojení řešené lokality na stávající strukturu - zelený horizont je narušen zástavbou vysokých bytových domů

- rozсах obce s rozšířenou působností
- okruh 20 km z Náměště
- okruh 40 km z Náměště
- Rakousko
- silnice I. třídy
- dálnice
- železniční trať regionálního významu
- město s více než 20 000 obyvateli
- město s více než 10 000 obyvateli



Třebíč
25 min.

k.ú. Vícenice u Náměště
nad Oslavou

rybník Rathan

Vícenice u Náměště
nad Oslavou

řešené území
29,2 ha

Vícenický žleb

k.ú. Zlatky

řeka Oslava

Brno
55 min.

k.ú. Jedov

fotovoltaická
elektrárna

dálnice D1
13 min.

hotel
restaurace

zámek se
zahradami

Obora Kralice

Brno
45 min.





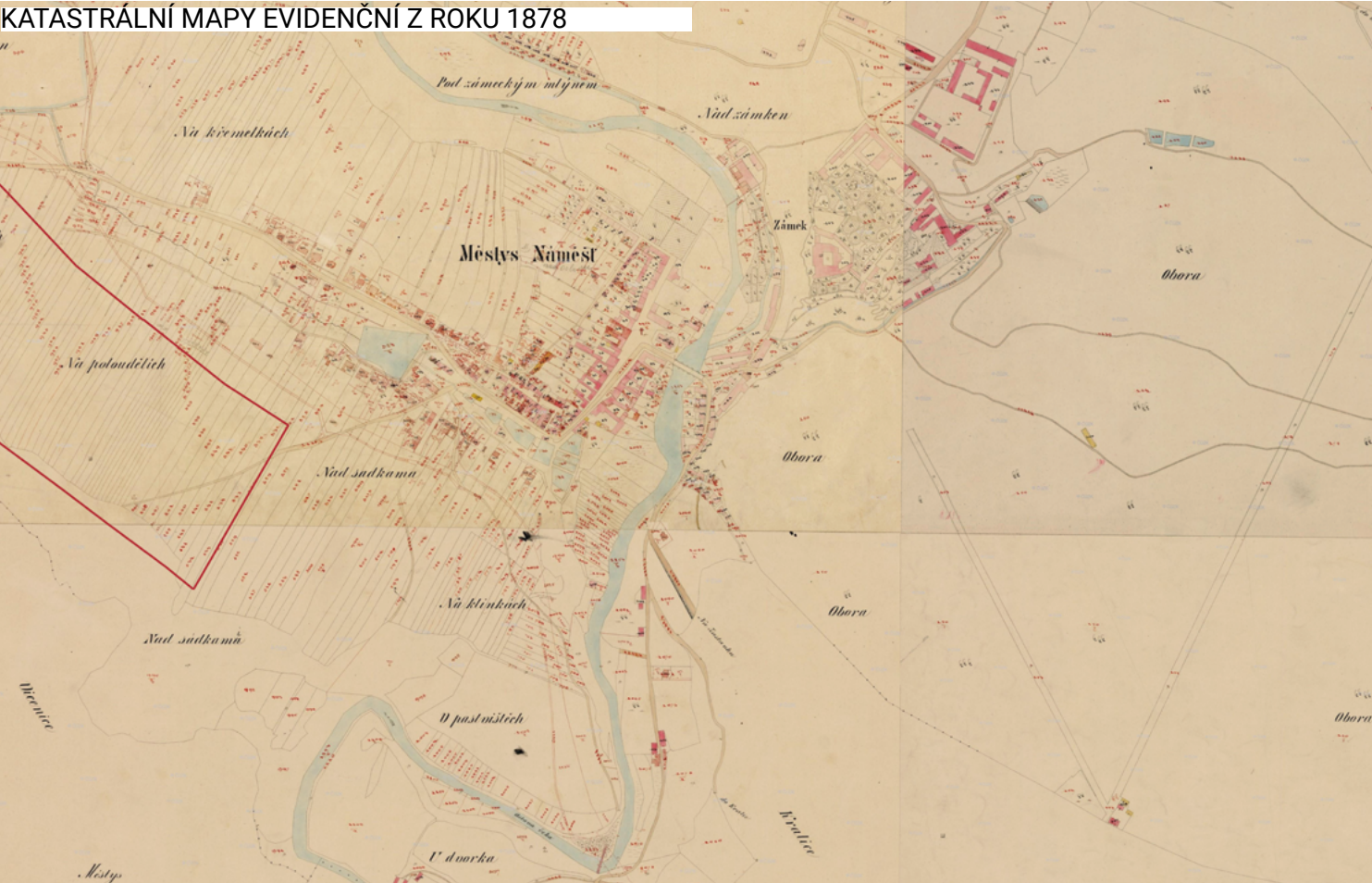
OrtoFoto 1948 ^[4]: Struktura v podobě před výstavbou bytových domů. V místě dnešní nákupní zóny je ještě chovný rybník. Nově vznikající ulice v západní části jsou vedeny po vrstevnicích a propojeny příčnými. V jižní části (za tratí) naopak vzniká hlavní silnice kolmo k vrstevnicím.



OrtoFoto 2012 ^[7]: Dokončení čtvrti rodinných domů ve východní části pod oborou. Výstavba nové čtvrti v jihovýchodní části.

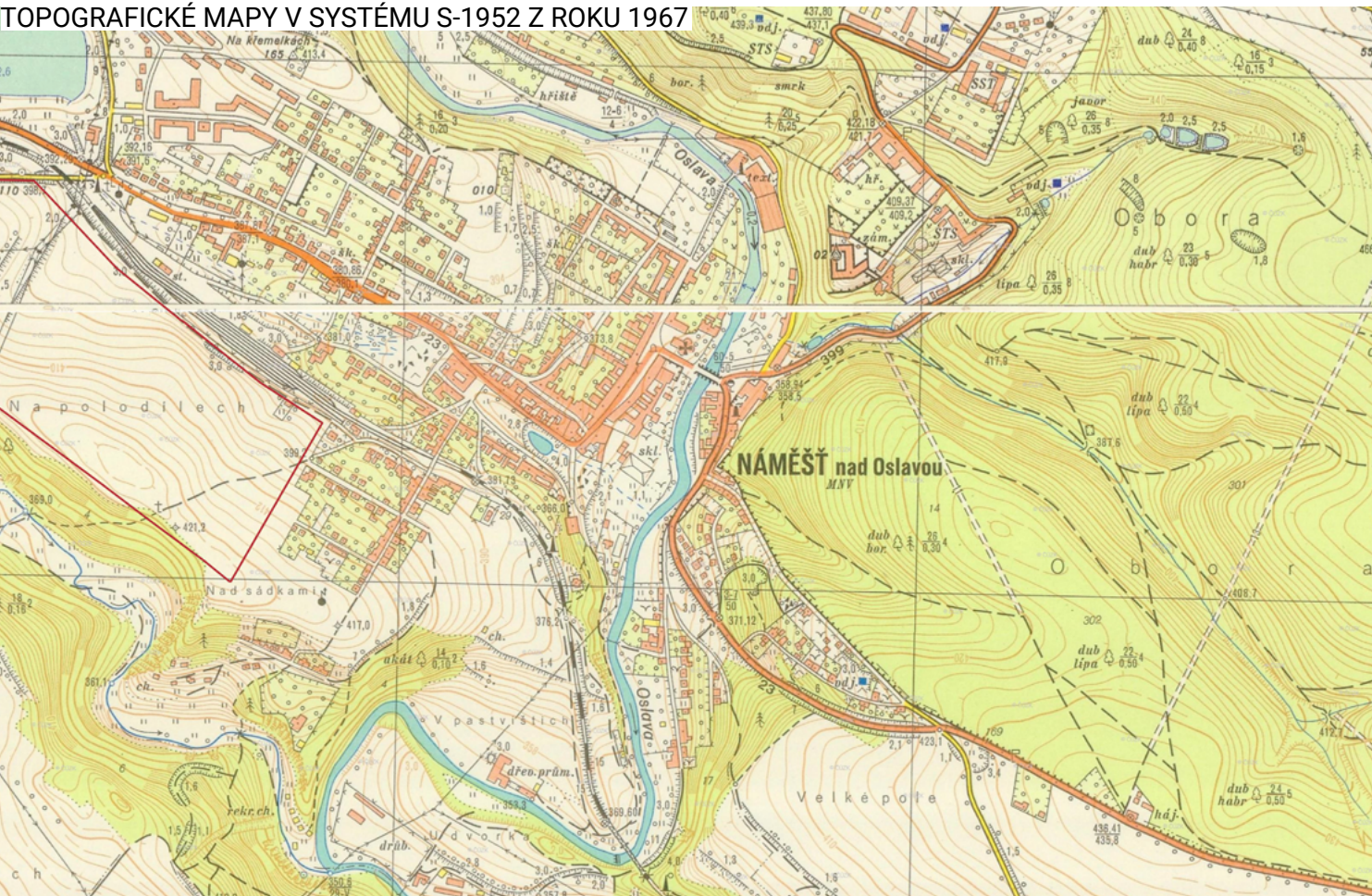
Mapa 1825 ^[1]: Nejstaršími stavbami ve městě je renesanční zámek, s přilehlými budovami. V podzámkčí vznikalo náměstí s veřejnými budovami a prvními obytnými objekty ve městě.

KATASTRÁLNÍ MAPY EVIDENČNÍ Z ROKU 1878



Mapa 1878 ^[2]: Prudký rozvoj obce byl především díky manufaktuře na výrobu látek. Nové domy vznikaly hlavně podél cesty z Náměstě směrem do Třebíče a Brna.

TOPOGRAFICKÉ MAPY V SYSTÉMU S-1952 Z ROKU 1967



Mapa 1968 ^[3]: Železniční trať přísně rozdělila katastr obce na dvě části. Na jižním svahu začíná vznikat zástavba RD. V západní části severního svahu vznikají panelové bytové domy.



OrtoFoto 1965 ^[5]: Rozvoj v západní části - bytové domy. Parcely na jižním svahu jsou téměř zastavěny individuální zástavbou. Další plochy pro individuální zástavbu se ve velké míře rozvíjí ve východní části (pod oborou) a na severním svahu.



OrtoFoto 2018 ^[6]: Současná podoba - jižní část města se již téměř nemůže rozvíjet mimo nezastavěná území. Úrovně železniční přejezd je na hraně kapacit.



OrtoFoto 2003 ^[6]: Podoba Náměstě po výstavbě vysokých dominant severní části - vysokých bytových domů u zeleného horizontu a penzionu pro seniory. Na jižním svahu byly vystavěny další rodinné domy včetně čtvrti s řadovými domy. Byly vystavěny bytové domy narušující přírodní zelený horizont.

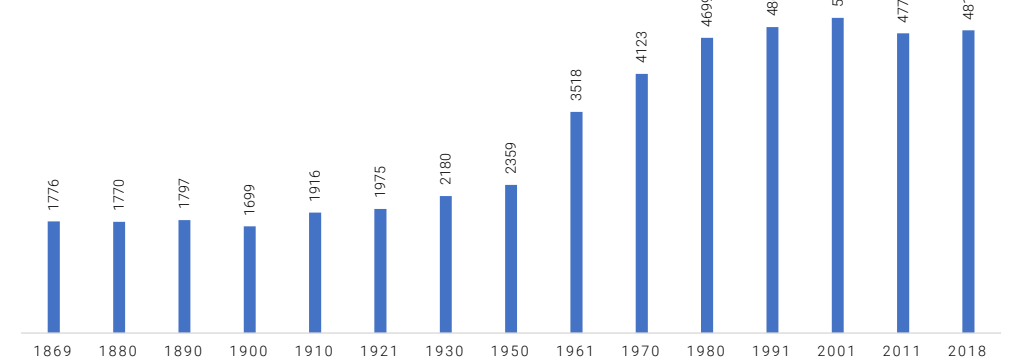


Historická fotodokumentace města ⁽⁹⁾



Historická fotodokumentace města ⁽¹⁰⁾

VÝVOJ POČTU OBYVATEL ⁽¹⁰⁾

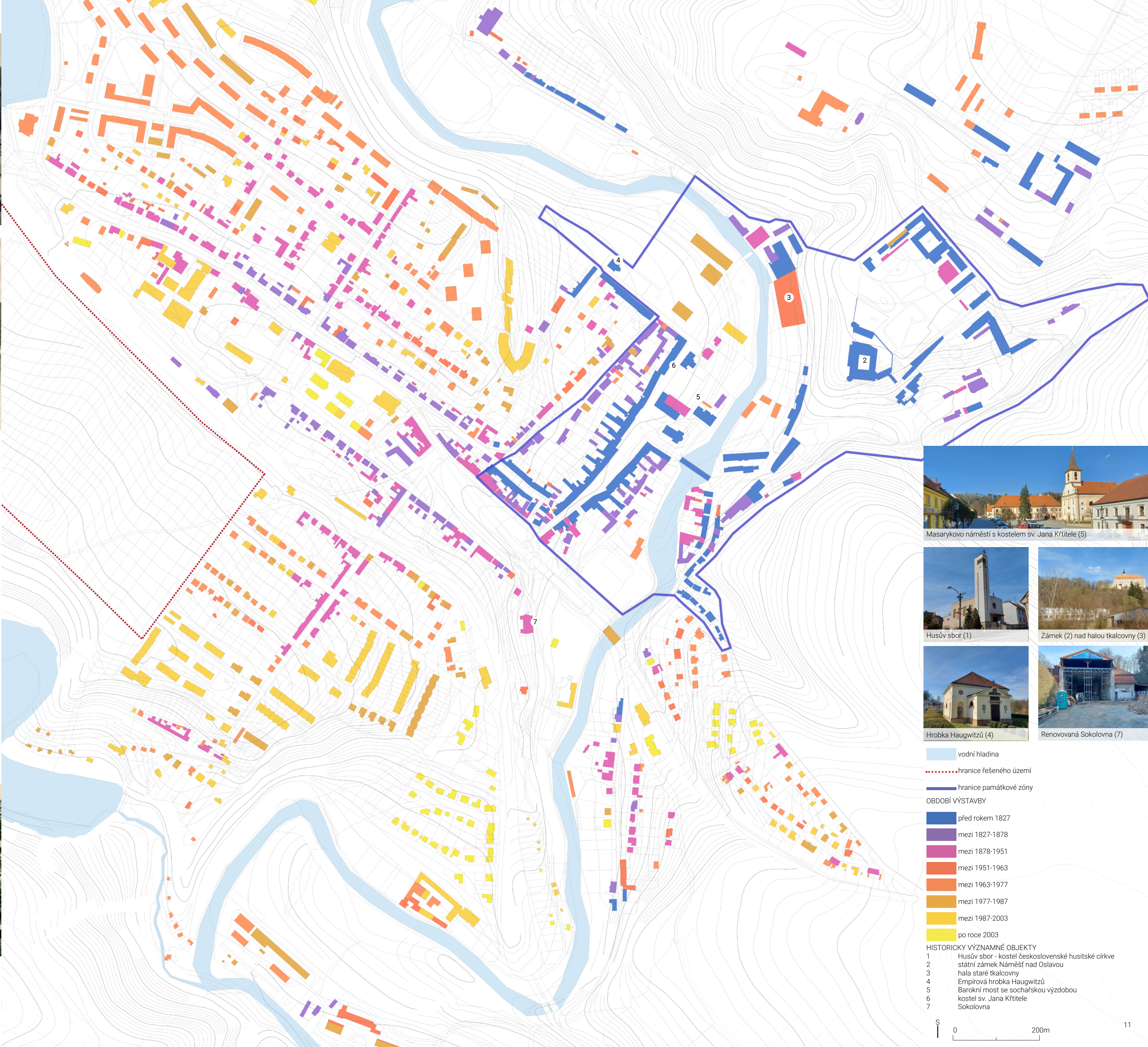


ZHODNOCENÍ ANALÝZY HISTORIE:

Město Náměšť nad Oslavou má svou bohatou a zajímavou historii. Vývoj města byl pozvolný. Struktura byla postupně rozšiřována v duchu venkovského charakteru a následně zahušťována. Velký nárůst objektů a obyvatel nastal během druhé poloviny 19. století, díky zřízení manufaktury na výrobu látek. Na přelomu 20 století však počet obyvatel klesl asi o polovinu. Další stavební boom byl v 50. a 60. letech 20. století, kdy byly vystavěny pro tu dobu typické bytové domy - dvoulletky a pětiletky, a později panelové domy. Vše v severozápadní části města. Koncem minulého století byly v jižní části města vystavěny bytové domy, primárně za účelem ubytování zaměstnanců nedalekého vojenského letiště. V posledních desetiletích vzrůstá poptávka po stavebních parcelách pro rodinné domy, na které město reaguje definováním nových rozvojových lokalit. Ty v posledních letech vznikly primárně v jihovýchodní části, která je stejně jako námi řešená lokalita od historického centra oddělena železniční tratí.



Historický pohled ze zámku na námi řešenou parcelu v jižní části města - odhad cca rok 1950 ⁽¹¹⁾



Masarykovo náměstí s kostelem sv. Jana Křtitele (5)



Husův sbor (1)



Zámek (2) nad halou tkalcovny (3)



Hrobka Haugwitzů (4)



Renovovaná Sokolovna (7)

vodní hladina

hranice řešeného území

hranice památkové zóny

OBDOBÍ VÝSTAVBY

před rokem 1827

mezi 1827-1878

mezi 1878-1951

mezi 1951-1963

mezi 1963-1977

mezi 1977-1987

mezi 1987-2003

po roce 2003

HISTORICKY VÝZNAMNÉ OBJEKTY

- Husův sbor - kostel československé husitské církve
- státní zámek Náměšť nad Oslavou
- hala staré tkalcovny
- Empírová hrobka Haugwitzů
- Barokní most se sochařskou výzdobou
- kostel sv. Jana Křtitele
- Sokolovna



Městský úřad na Masarykově náměstí (30)



Budova státní Policie na ulici Třebíčské (10)



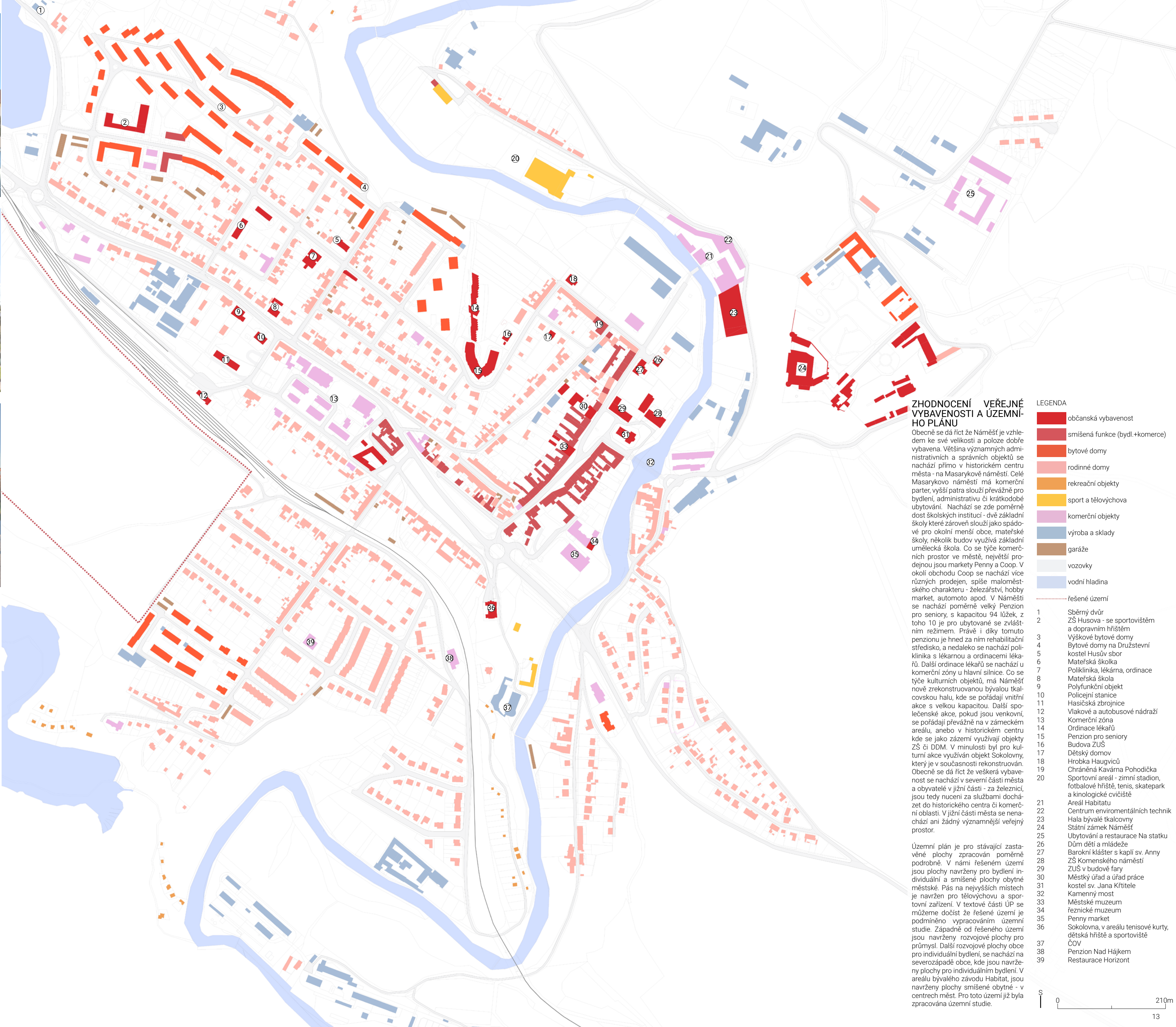
Hasičská zbrojnice na ulici Nádražní (10)



Železniční stanice s autobusovým nástupištěm před budovou (12)



Poliklinika - lékárna a ordinace lékařů na ulici Husova (7)



ZHODNOCENÍ VEŘEJNÉ VYBAVENOSTI A ÚZEMNÍHO PLÁNU

Obecně se dá říct že Náměstí je vzhledem ke své velikosti a poloze dobře vybavena. Většina významných administrativních a správních objektů se nachází přímo v historickém centru města - na Masarykově náměstí. Celé Masarykovo náměstí má komerční parter, vyšší patra slouží převážně pro bydlení, administrativu či krátkodobé ubytování. Nachází se zde poměrně dost školských institucí - dvě základní školy které zároveň slouží jako spádové pro okolní menší obce, mateřské školy, několik budov využívá základní umělecká škola. Co se týče komerčních prostor ve městě, největší prodejnou jsou markety Penny a Coop. V okolí obchodu Coop se nachází více různých prodejen, spíše maloměstského charakteru - železářství, hobby market, automoto apod. V Náměstí se nachází poměrně velký Penzion pro seniory, s kapacitou 94 lůžek, z toho 10 je pro ubytované se zvláštním režimem. Právě i díky tomuto penzionu je hned za ním rehabilitační středisko, a nedaleko se nachází poliklinika s lékarnou a ordinací lékařů. Další ordinace lékařů se nachází u komerční zóny u hlavní silnice. Co se týče kulturních objektů, má Náměstí nově zrekonstruovanou bývalou tkalcovskou halu, kde se pořádají vnitřní akce s velkou kapacitou. Další společenské akce, pokud jsou venkovní, se pořádají převážně na v zámeckém areálu, anebo v historickém centru kde se jako zázemí využívají objekty ZŠ či DDM. V minulosti byl pro kulturní akce využíván objekt Sokolovny, který je v současnosti rekonstruován. Obecně se dá říct že veškerá vybavenost se nachází v severní části města a obyvatelé v jižní části - za železnici, jsou tedy nuceni za službami docházet do historického centra či komerční oblasti. V jižní části města se nenachází ani žádný významnější veřejný prostor.

Územní plán je pro stávající zastavěné plochy zpracován poměrně podrobně. V námi řešeném území jsou plochy navrženy pro bydlení individuální a smíšené plochy obytné městské. Pás na nejvyšších místech je navržen pro tělovýchovu a sportovní zařízení. V textové části ÚP se můžeme dočíst že řešení území je podmíněno vypracováním územní studie. Západně od řešeného území jsou navrženy rozvojové plochy pro průmysl. Další rozvojové plochy obce pro individuální bydlení, se nachází na severozápadě obce, kde jsou navrženy plochy pro individuálním bydlení. V areálu bývalého závodu Habitat, jsou navrženy plochy smíšené obytné - v centrech měst. Pro toto území již byla zpracována územní studie.

LEGENDA

- občanská vybavenost
- smíšená funkce (bydl.+komerce)
- bytové domy
- rodinné domy
- rekreační objekty
- sport a tělovýchova
- komerční objekty
- výroba a sklady
- garáže
- vozovky
- vodní hladina
- řešené území
- 1 Sběrný dvůr
- 2 ZŠ Husova - se sportovištěm a dopravním hřištěm
- 3 Výškové bytové domy
- 4 Bytové domy na Družstevní
- 5 kostel Husův sbor
- 6 Mateřská školka
- 7 Poliklinika, lékárna, ordinace
- 8 Mateřská škola
- 9 Polyfunkční objekt
- 10 Policejní stanice
- 11 Hasičská zbrojnice
- 12 Vlakové a autobusové nádraží
- 13 Komerční zóna
- 14 Ordinace lékařů
- 15 Penzion pro seniory
- 16 Budova ZUŠ
- 17 Dětský domov
- 18 Hrobka Haugviců
- 19 Chránná Kavárna Pohodička
- 20 Sportovní areál - zimní stadion, fotbalové hřiště, tenis, skatepark a kinologické cvičiště
- 21 Areál Habitatu
- 22 Centrum environmentálních technik
- 23 Hala bývalé tkalcovny
- 24 Státní zámek Náměstí
- 25 Ubytování a restaurace Na statku
- 26 Dům dětí a mládeže
- 27 Barokní klášter s kaplí sv. Anny
- 28 ZŠ Komenského náměstí
- 29 ZUŠ v budově fary
- 30 Městský úřad a úřad práce
- 31 kostel sv. Jana Křtitele
- 32 Kamenný most
- 33 Městské muzeum
- 34 řeznické muzeum
- 35 Penny market
- 36 Sokolovna, v areálu tenisové kurty, dětská hřiště a sportoviště ČOV
- 37 Penzion Nad Hájkem
- 38 Restaurace Horizont
- 39

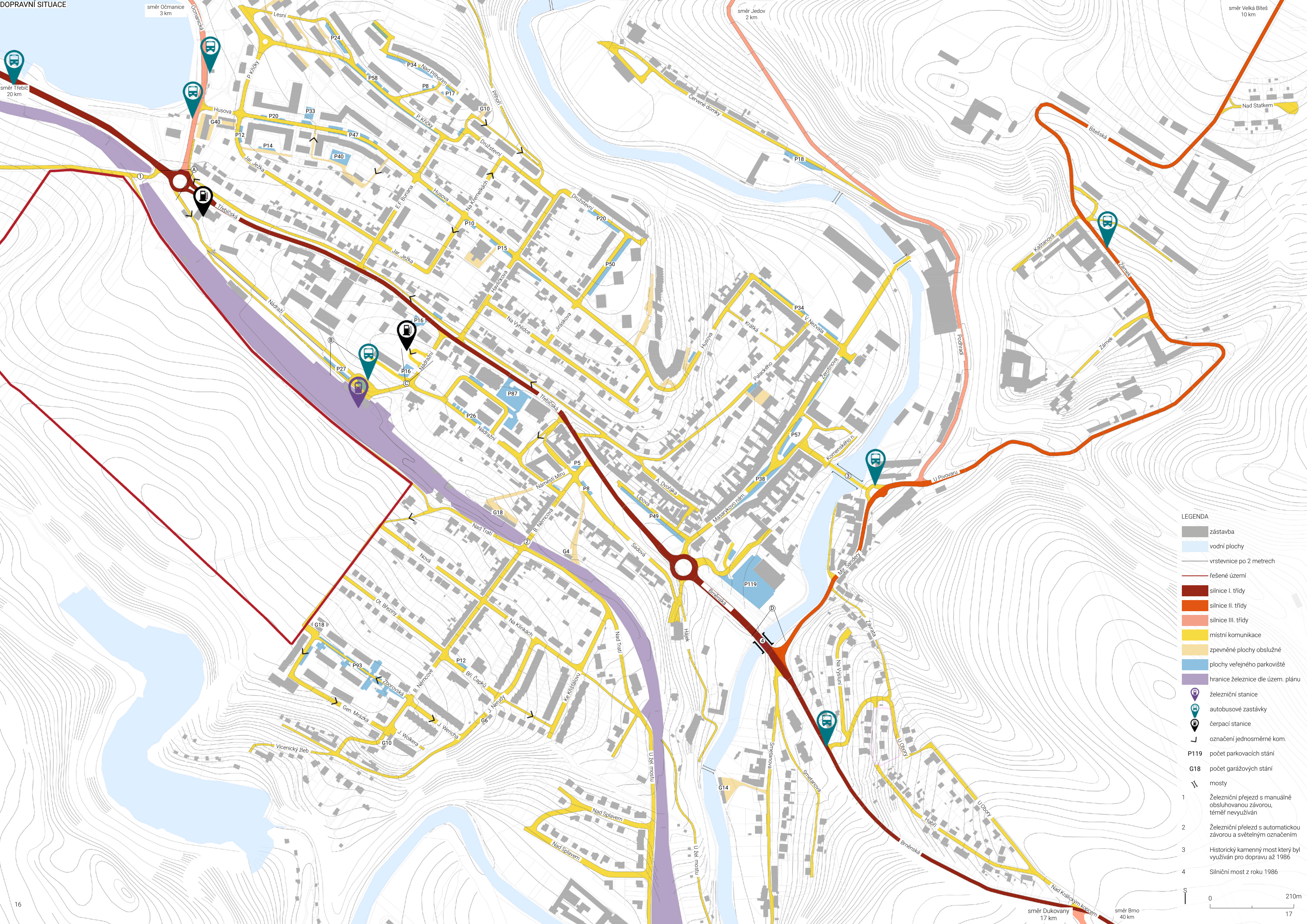




Foto A: Západní kruhový objezd u benzinové stanice a autobazaru



Foto B: Nádražní budova s cyklopointem

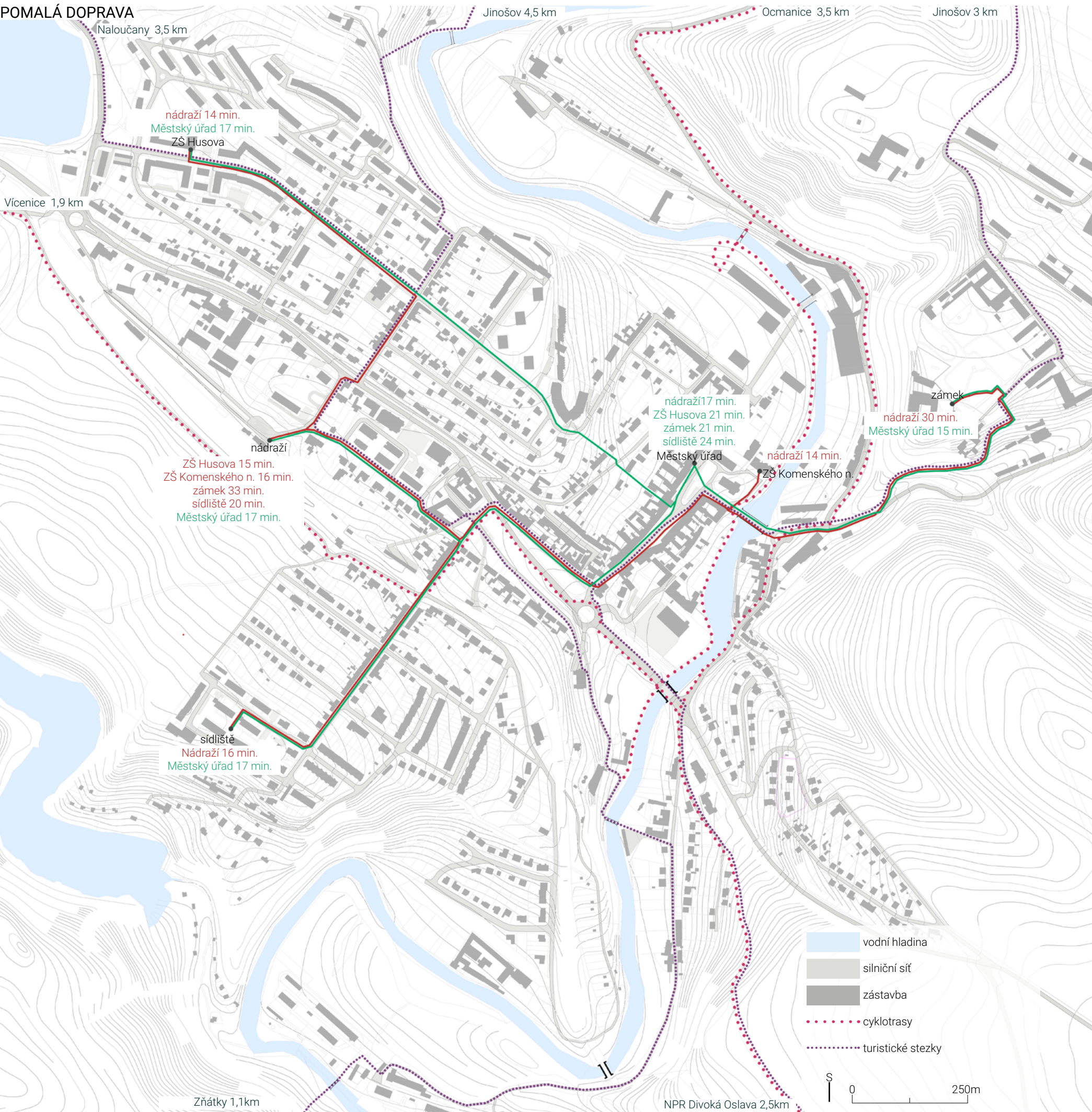


Foto C: Malá čerpací stanice mezi policejní a hasičskou stanicí



Foto D: Dopravní most dokončen roku dokončen roku 1986, do té doby byl používán historický most

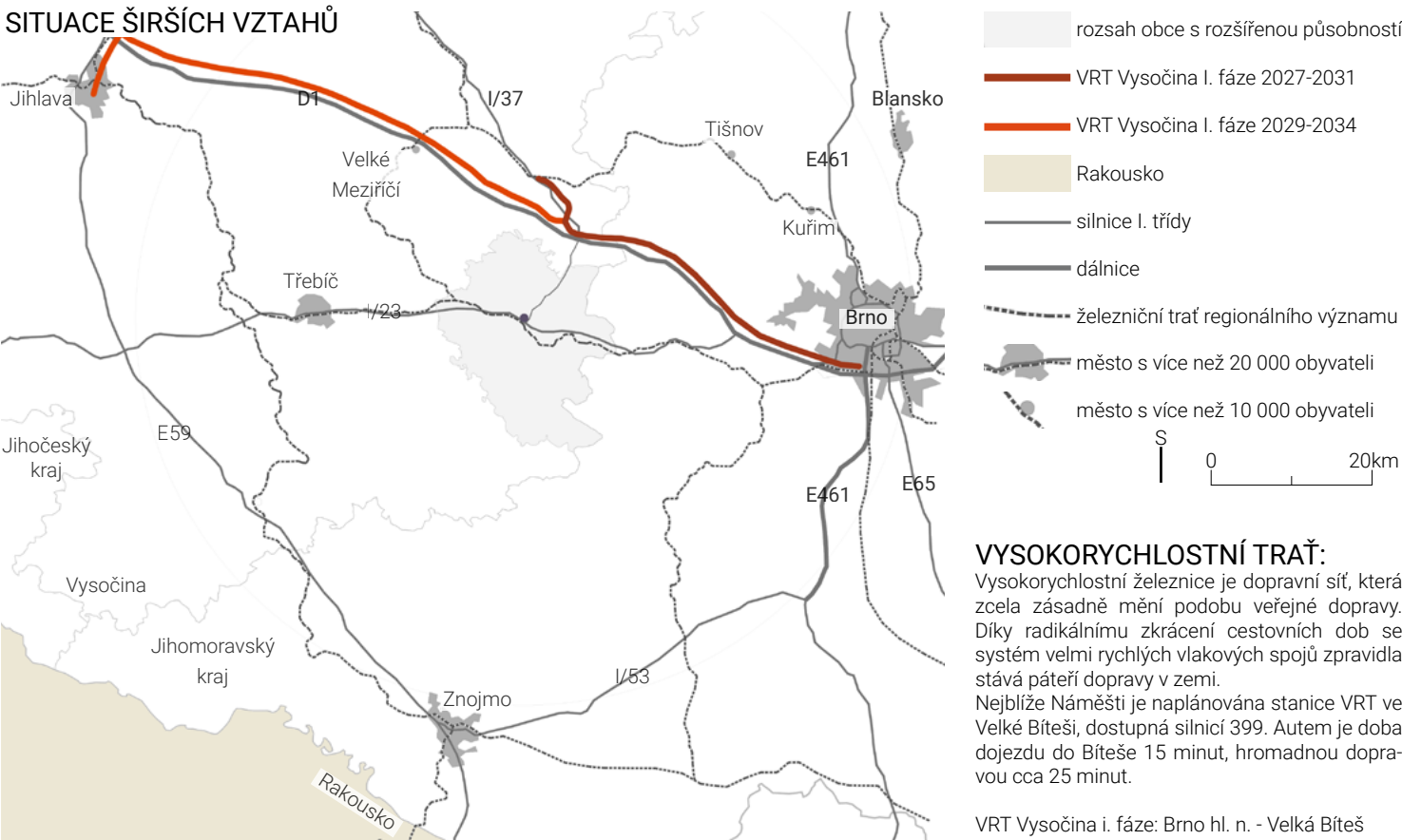
POMALÁ DOPRAVA



ZHODNOCENÍ ANALÝZY DOPRAVY:

Silnice první třídy I/23 zabezpečuje dobré dopravní spojení Náměstě s velkými městy v okolí - Třebíči, Jihlavou či Brnem. Silnice druhé třídy směrem do Velké Bíteše umožňuje rychlé napojení na dálnici D1 směrem na Prahu. Napojení okolních obcí na spádovou Náměstě je vyhovující, území je obsluhováno i hromadnou dopravou. Silnice první třídy, stejně jako železniční trať prochází údolím a pocitově město rozdělují na dvě části - svahy severní a jižní. Případný městský silniční obchvat by se navrhoval vzhledem k terénním podmínkám jen velmi špatně. Ve městě jsou dvě čerpací stanice, větší u západního kruhového objezdu, menší blíže centru mezi policejní a hasičskou stanicí. Pohyb pěších pro město je velmi ovlivněn terénním reliéfem.

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ

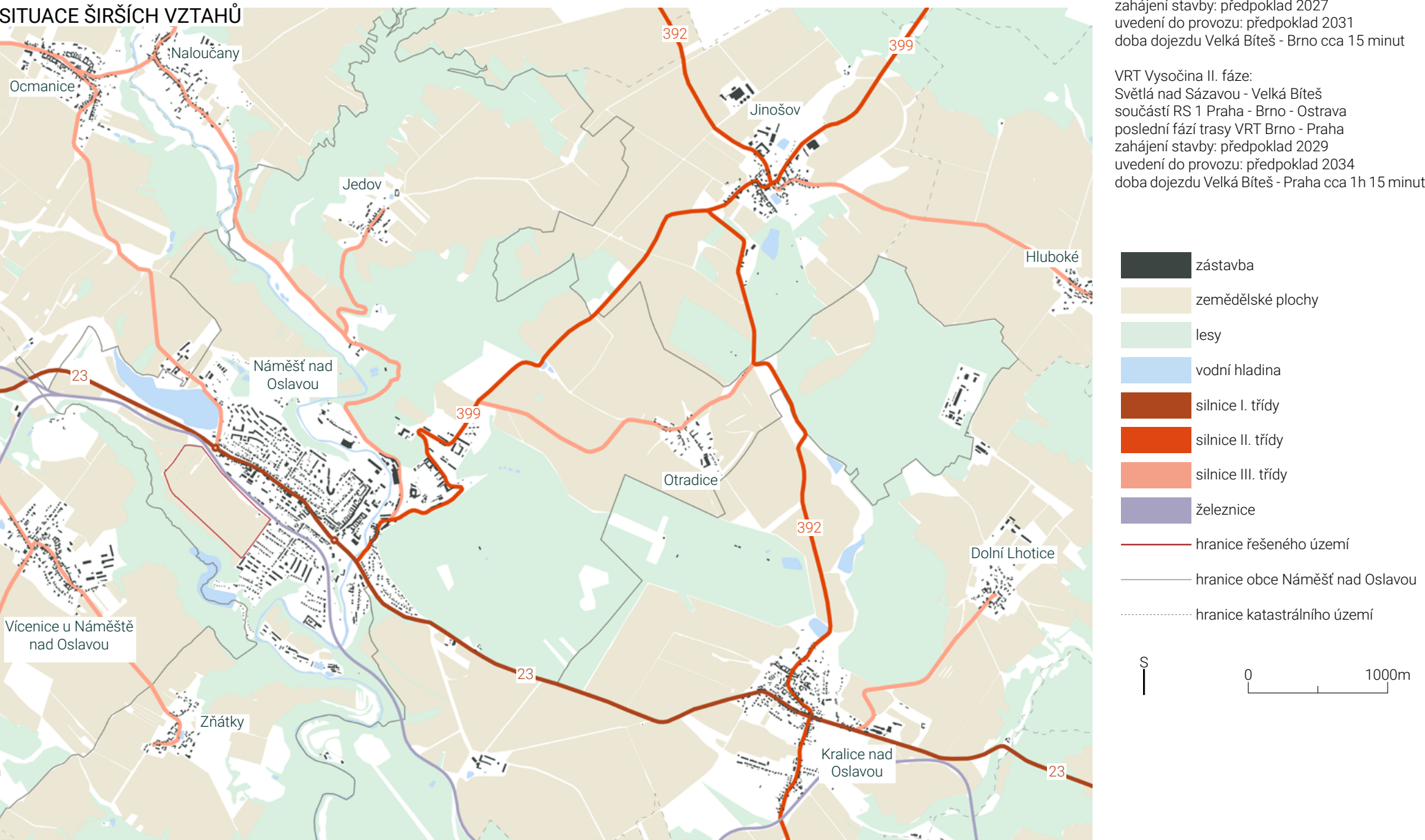


VYSOKORYCHLOSTNÍ TRATĚ:
Vysokorychlostní železnice je dopravní síť, která zcela zásadně mění podobu veřejné dopravy. Díky radikálnímu zkrácení cestovních dob se systém velmi rychlých vlakových spojů zpravidla stává páteří dopravy v zemi. Nejbližší Náměstí je naplánována stanice VRT ve Velké Bíteši, dostupná silnicí 399. Autem je doba dojezdu do Bíteše 15 minut, hromadnou dopravou cca 25 minut.

VRT Vysočina I. fáze: Brno hl. n. - Velká Bíteš součástí RS 1 Praha - Brno - Ostrava zahájení stavby: předpoklad 2027 uvedení do provozu: předpoklad 2031 doba dojezdu Velká Bíteš - Brno cca 15 minut

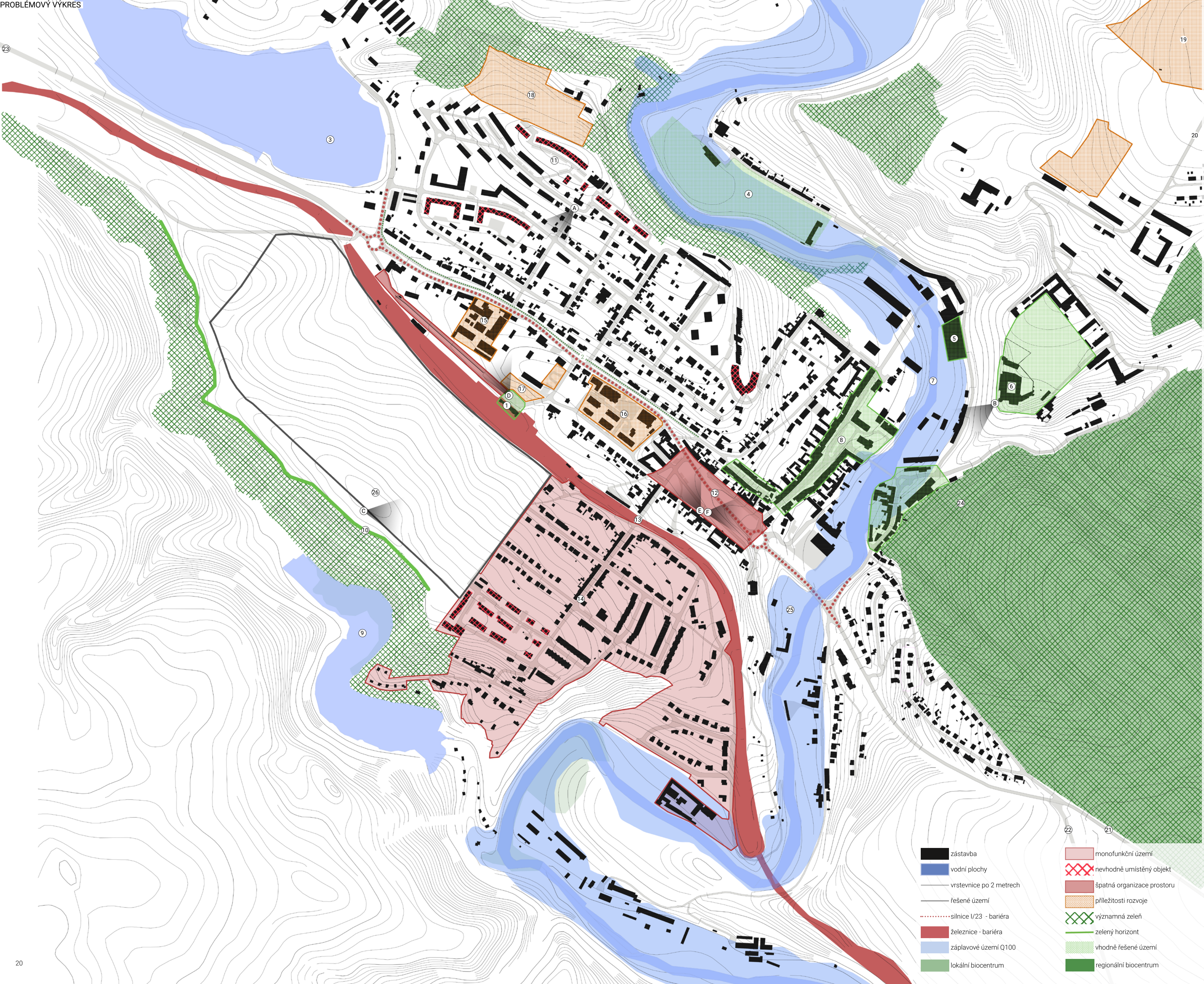
VRT Vysočina II. fáze: Světla nad Sázavou - Velká Bíteš součástí RS 1 Praha - Brno - Ostrava poslední fáze trasy VRT Brno - Praha zahájení stavby: předpoklad 2029 uvedení do provozu: předpoklad 2034 doba dojezdu Velká Bíteš - Praha cca 1h 15 minut

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



zástavba
zemědělské plochy
lesy
vodní hladina
silnice I. třídy
silnice II. třídy
silnice III. třídy
železnice
hranice řešeného území
hranice obce Náměst nad Oslavou
hranice katastrálního území

0 1000m



BENEFITY	
1	DOSTUPNOST vlakové nádraží a autobusová zastávka na jednom místě, časté spoje
2	PÁRALERNÍ KOMUNIKACE obslužná zklidněná komunikace souběžná se silnicí I. třídy
3	RATHAN rybník využíván pro rekreaci, i s hygienickým zázemin a občerstvením
4	SPORTOVNÍ AREÁL fotbalové hřiště, zimní stadion, tenisové kurty, skatepark a kynologické cvičiště na jednom místě
5	STARÁ TKALCOVNA tovární hala po rekonstrukci, vnitřní prostor vhodný pro pořádání kulturních a společenských akcí
6	ZÁMEK významná kulturní památka, největší lákadlo sezónní turistiky
7	ŘEKA přirozené meandrující řeka Oslava vytváří příjemné prostředí, podél řeky je vedena cyklostezka
8	MASARYKOVO NÁMĚSTÍ centrum města, historicky hodnotné objekty, polyfunkční objekty s veřejnou vybaveností
9	PŘEHRADA přehrada ve Václavském žlebu a zejména její vyhlídka na východním svahu
10	ZELENÉ PANORAMA při pohledu od zámku či severní části města, je pohled lemován zeleným horizontem
SLABINY	
11	PRŮMYŠLOVÝ AREÁL situován v zástavbě rodinných domů
12	HORIZONT Z PANELOVÝCH DOMŮ výškové bytové domy na nejvyšších parcelách dominují celkovému panoramatu města a upořádají historickou dominantu zámku
13	(NE)NÁMĚSTÍ Náměstí Míru slouží spíše jako komunikační uzel s poměrně velkými zelenými plochami, které nejsou využívány
14	JEDINÝ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD slouží pěším, cyklistům i automobilům a je jedním způsobem překonání železniční tratě pro asi 1500 obyvatel jižní části města
15	MONOFUNKČNÍ STRUKTURA jižní část města je tvořena pouze funkcí bydlení bez dalších funkcí pro obyvatele
PŘÍLEŽITOSTI	
16	OBCHODNÍ ZÓNA vzniká obchodní zóna která má charakter dílčího centra města, můžeme očekávat že se tato oblast bude dále rozvíjet
17	PÁRALERNÍ ULICE do budoucna by se mohla obchodní zóna rozšiřovat tímto směrem, do klidné ulice se zahradami
18	ROZVOJOVÁ LOKALITA dle ÚP plochy pro individuální bydlení, příležitost aplikovat zde inovativní způsob soudobého individuálního bydlení
19	ROZVOJOVÁ LOKALITA ÚP po době životnosti fotovoltaických elektráren uvvažuje o využití tohoto území pro průmysl
20	DÁLNIČNÍ D1 - 12 MINUT JÍZDY
21	BRNO - 45 MINUT JÍZDY
22	DUKOVANY - 15 MINUT JÍZDY
23	TŘEBÍČ - 25 MINUT JÍZDY
24	ZÁMECKÁ OBORA jedna z nejstarších obor v ČR, přírodní památka a evropsky významná lokalita
HROZBY	
14	MONOFUNKCE rozšiřující se monofunkční plocha má nepříznivé místotvorné vlivy
25	ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ Q100
26	NARUŠENÍ ZELENÉHO HORIZONTU podlažnost navržené zástavby by měla být omeze- na na úroveň nepřesahující nejvyšší body terénu
STAGNACE PŘÍRŮSTKU OBYVATEL hrozba odchodu mladých obyvatel do větších měst	
ZVYŠUJÍCÍ SE PRŮMĚRNÝ VĚK OBYVATEL	

- zástavba

vodní plochy

vrstevnice po 2 metrech

řešené území

silnice I/23 - bariéra

železnice - bariéra

záplavové území Q100

lokální biocentrum
- monofunkční území

nevhodně umístěný objekt

špatná organizace prostoru

příležitost rozvoje

významná zeleň

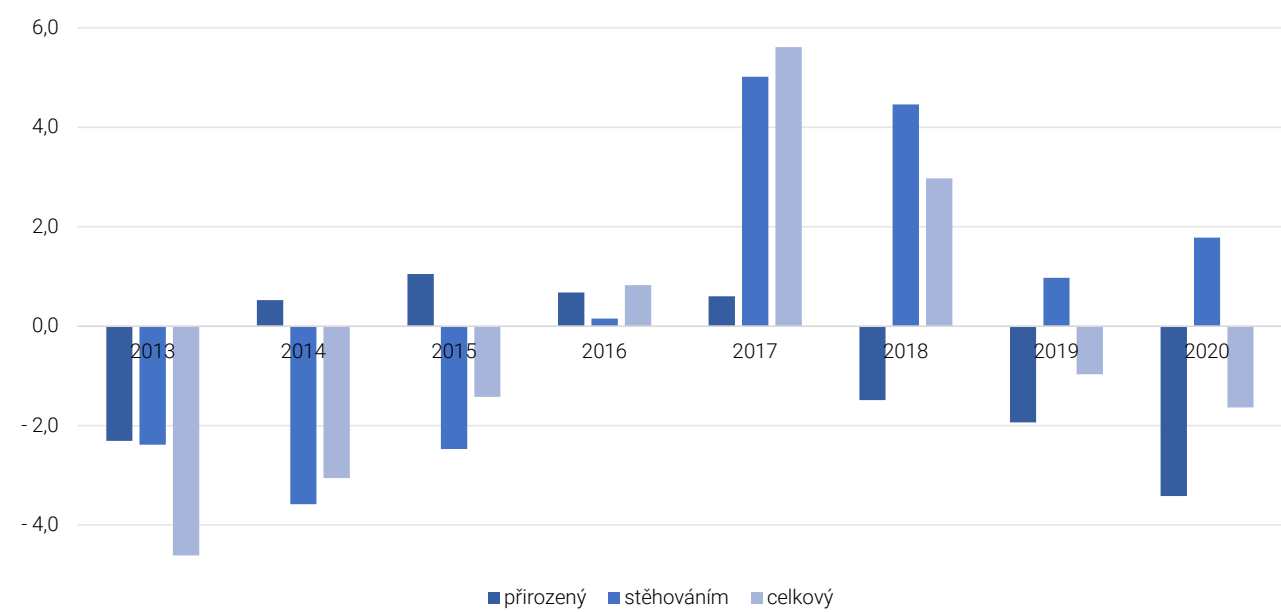
zelený horizont

vhodně řešené území

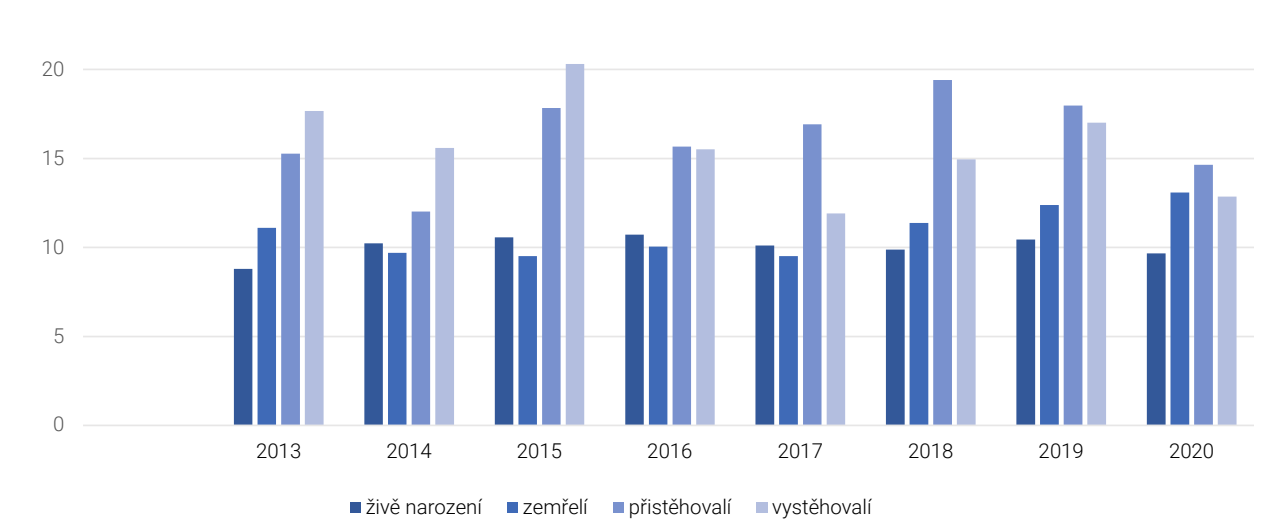
regionální biocentrum

ANALÝZA DEMOGRAFIE

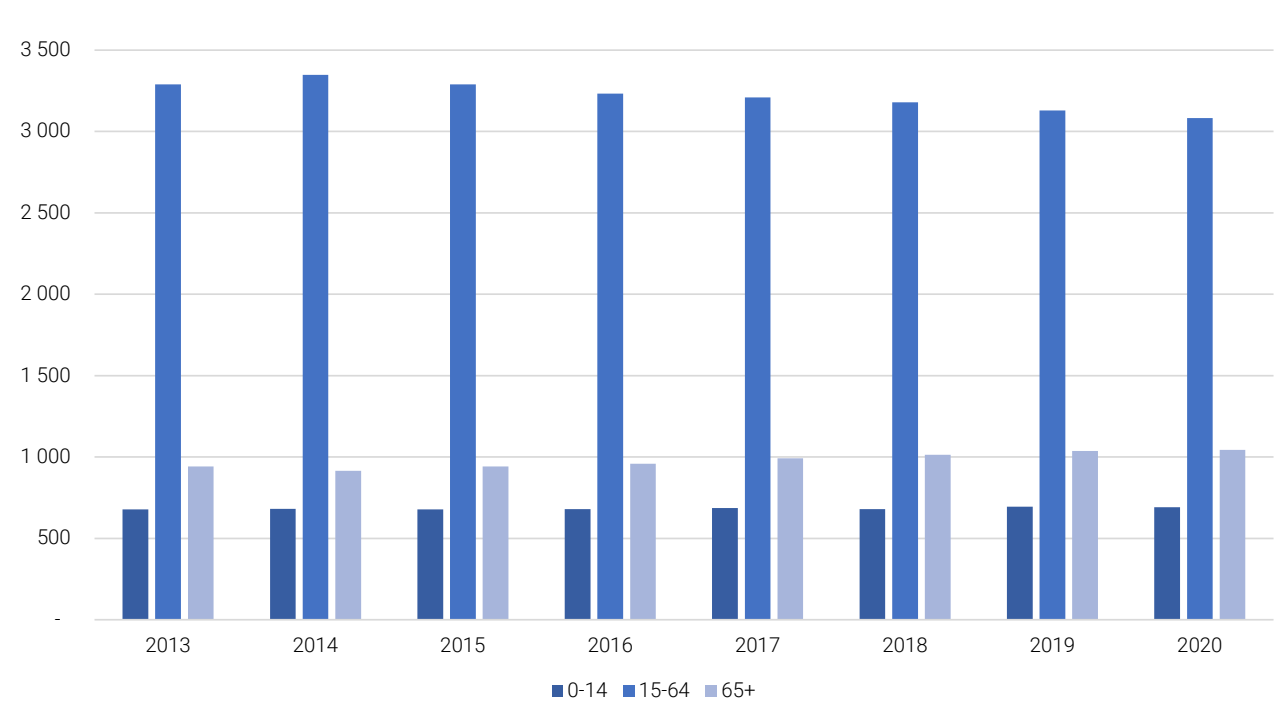
GRAF 1: Celkový přírůstek obyvatel města v letech 2013-2020, na 1000 obyvatel (zdroj: czso.cz)



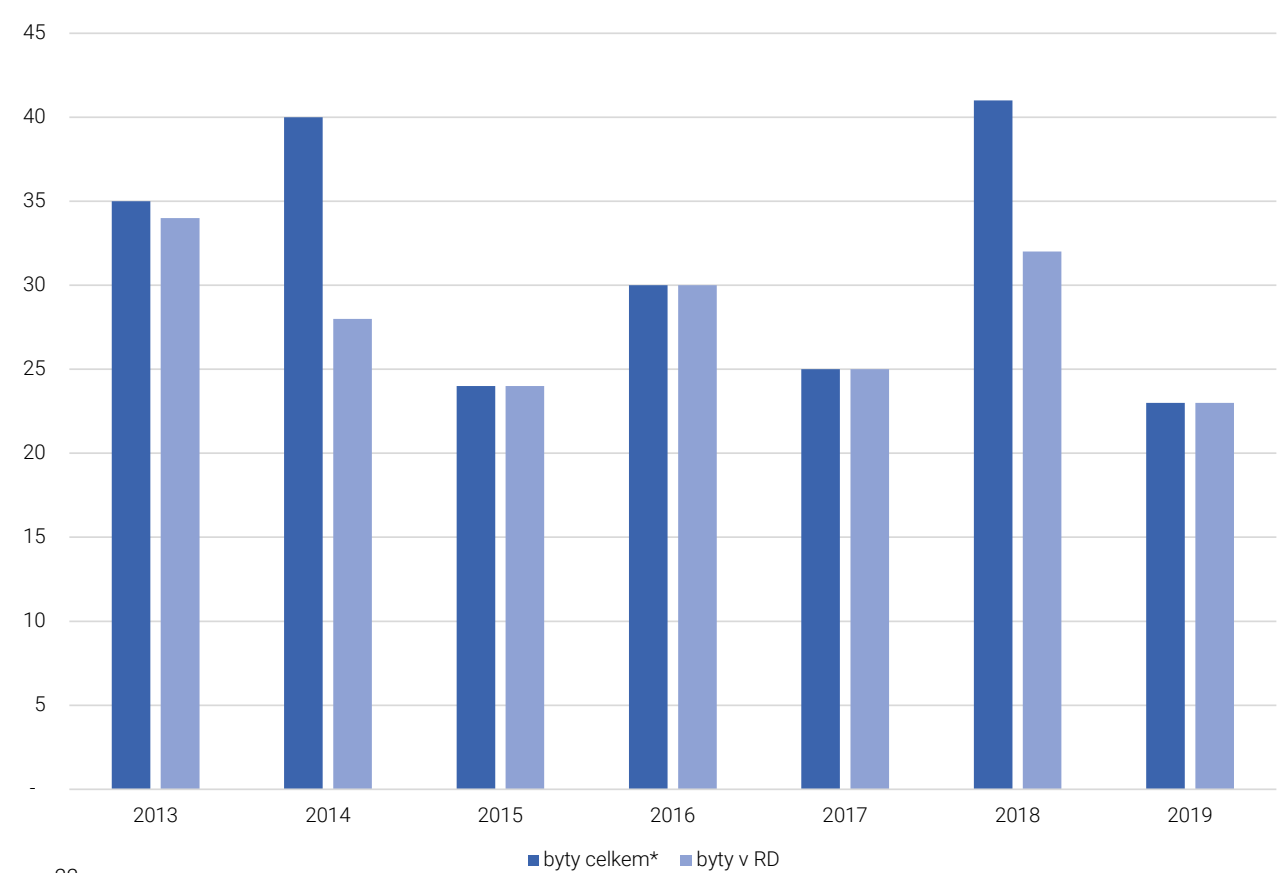
GRAF 2: Složení přírůstku obyvatel města v letech 2013-2020 (zdroj: czso.cz)



GRAF 3: Věkové složení obyvatel města v letech 2013-2020 (zdroj: czso.cz)



GRAF 3: Vystavěné byty v letech 2013-2019, * byty vzniklé přestavbou/nástavbou stávajících objektů (zdroj: czso.cz)



ZHODNOCENÍ VÝSTUPU Z ANALÝZ A PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU:

Z vypracovaných analýz je znatelné že město Náměšť nad Oslavou je město se zajímavou historií. Historické jádro města a státní zámek jsou největším lákadlem pro turistický ruch ve městě. Taktéž přírodní památky - například jedna z nejstarších obor v ČR. Přírodní vodní prvky jsou v Náměšti velmi charakteristické. Nejzásadnější, řeka Oslava je součástí názvu města. Další hojně využívaný pro rekreaci obyvateli Náměště i lidí z okolních obcí je rybník Rathat. V jeho okolí vznikají další služby a zázemí pro sezónní návštěvníky. Nejvíce přirozený charakter má vodní nádrž ve Věcnickém žlebu, plocha sousedící s touto nádrží je součástí lokálního biocentra.

Co se týče městské vybavenosti - pro současné potřeby města a jejich obyvatele jsou služby a komerční jednotky dostačující. Vzhledem k velikosti jednoduše není možné mít ve městě zastoupené veškeré specializované služby a obchody. Ty jsou zastoupeny v blízkých větších městech - Třebíči nebo Jihlavě. Pokrytí veřejné vybavenosti - školky, školy, jsou na hranici svých kapacit a pro případné nové přistěhované obyvatelstvo je nutné zbudovat vzdělávací instituce či navýšit současné kapacity. V Náměšti je již dlouhá tradice hudebníků, základní umělecká škola má proto hned několik objektů kde probíhá výuka. V Náměšti je i dobré pokrytí zdravotní péče a péče o seniory či například denní odlehčovací služba pro tělesné a duševně postižené osoby.

Po dopravní stránce je Náměšť dobře napojena na obce a města v okolí. Hlavním dopravním tahem ve městě je silnice I/23, která spolu s železniční tratí město pocitově rozděluje na dvě části. Souběžně se silnicí vznikly silnice obslužné, s jednotlivými vjezdy k rodinným domům. Takovéto uspořádání může být vnímáno negativně, avšak méně přijde vhodné. Sice mají obyvatelé na této ulici před domem dvě silnice, ale jedná slouží výhradně jim, například pro dětské hry. Co se týče hromadné dopravy, je město poměrně dobře obsluhováno jak vlakovou a autobusovou dopravou. Prozatím je trať do Náměště obsluhována dieslovými lokomotivami, avšak do budoucna je naplánována elektrifikace této trati. Významným milníkem v blízké budoucnosti bude i vybudování vysokorychlostí železniční trati, jejíž nejbližší stanice se bude nacházet v nedaleké Velké Bíteši. Díky této trati bude dojížděková doba do Brna zhruba 20 minut místo současné téměř hodiny.

Dle typologie zástavby lze Náměšť rozdělit na tři části - historické centrum, zástavby rodinných samostatně stojících a řadových domů a skupiny bytových domů. Výškové bytové objekty jsou paradoxně umístěny na nejvyšších místech ve městě a díky tomu výrazně narušují pohledové osy a panoramata města. Dříve vzniklé sídliště v severozápadní části města se skládá z několika nižších objektů, které horizont nenarušují. Dominantní jsou v tomto případě dva výškové osmipodlažní panelákové domy. Ty jsou trnem v oku při pohledu z jižního svahu. Na protilehlém jižním svahu jsou na nejvyšších místech umístěny čtyřpodlažní panelové domy, které byly vystavěny z potřeby ubytování zaměstnanců nedalekého vojenského letiště. Výškovou dominantou tohoto území je komín centrální kotelny.

Při průřezu všemi analýzami mi jako největší problém řešeného území vyniká monofunkčnost a odříznutost jižní části města. Současné dopravní napojení je na hraně využitelnosti. Jediný železniční přejezd využívá přes 1500 obyvatel. Díky četnosti vlakových spojů se v rušné ranní a odpolední hodiny vytváří kolony automobilů. V jižní části města se také nachází primární funkce bydlení, jak individuálního tak hromadného.



foto A: Pohled ulicí E.F. Buriana na námi řešenou parcelu, v pozadí lze vidět zelený horizont na hraně Věcnického žlebu.



foto B: Pohled z altánku pod zámek směrem na námi řešenou parcelu



Snímek C: Pohled z řešené parcely směrem ke státnímu zámku.



Panorama pořizené řešené parcely



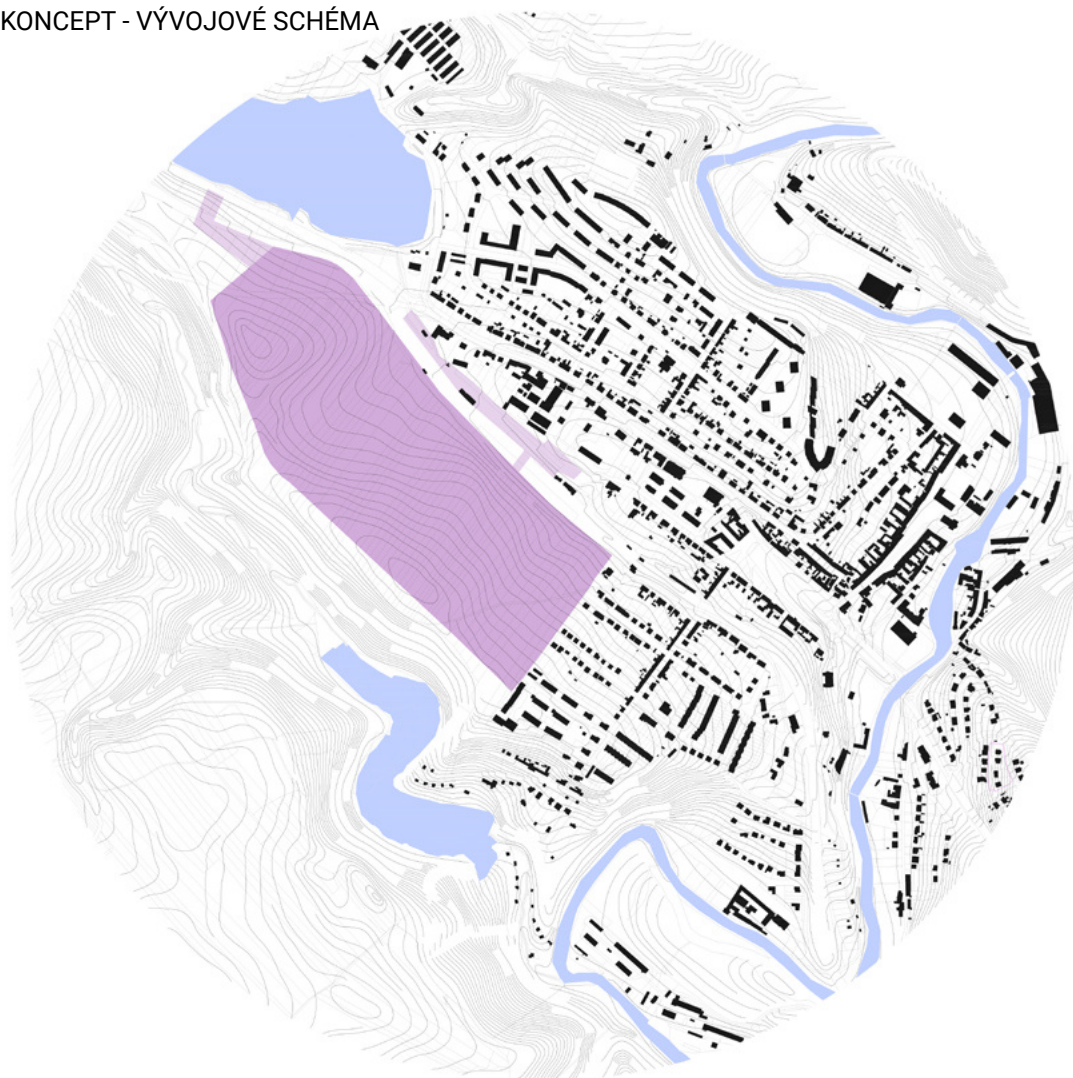
Foto D: Nevhodně využívaný a neorganizovaný prostor v blízkosti vlakové a autobusové stanice.



Foto E: Pohled na Náměstí míru, prořat silnicí první třídy I/23. Tento prostor nemá charakter náměstí.

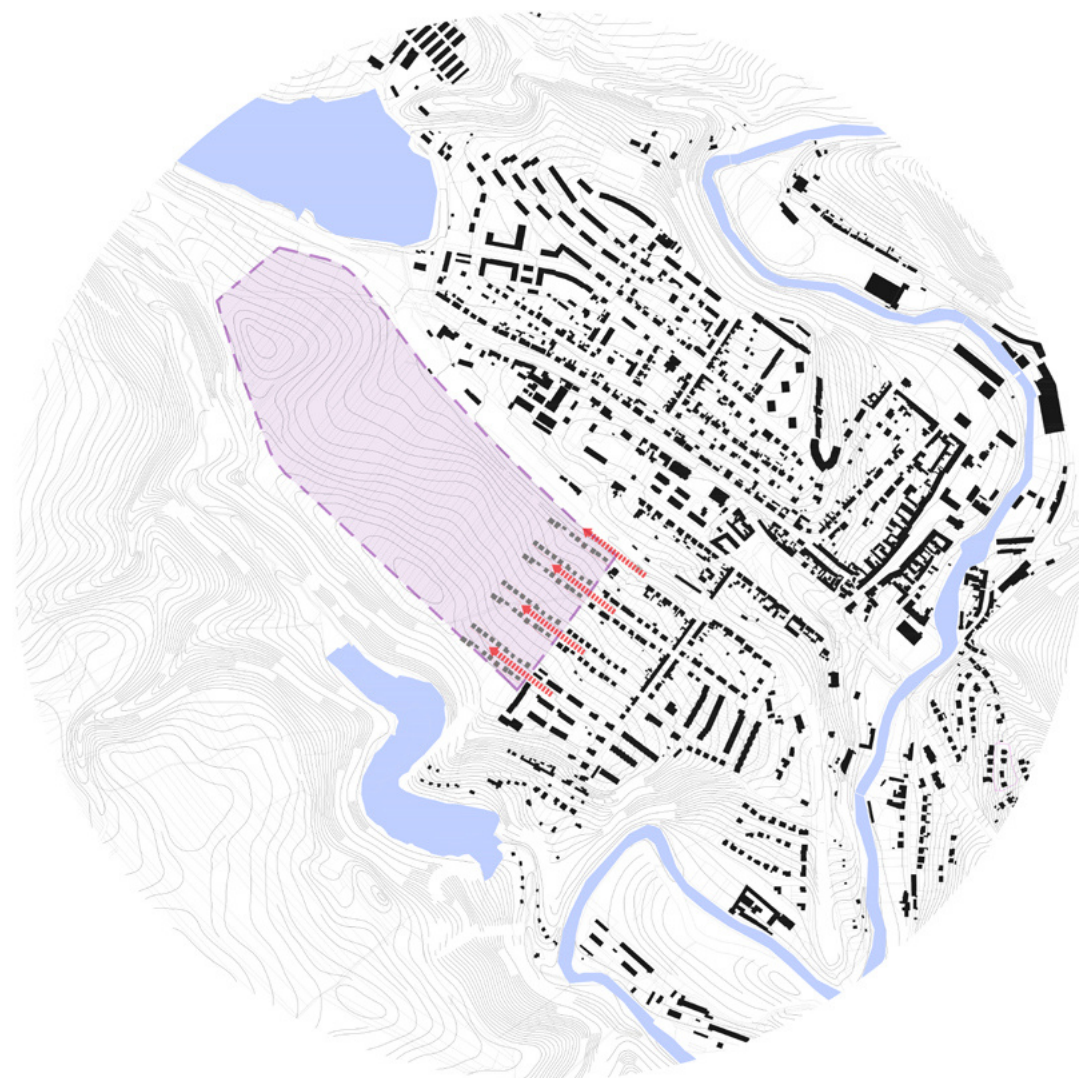


Foto F: Pohled na Náměstí míru, prořat silnicí první třídy I/23. Tento prostor nemá charakter náměstí.



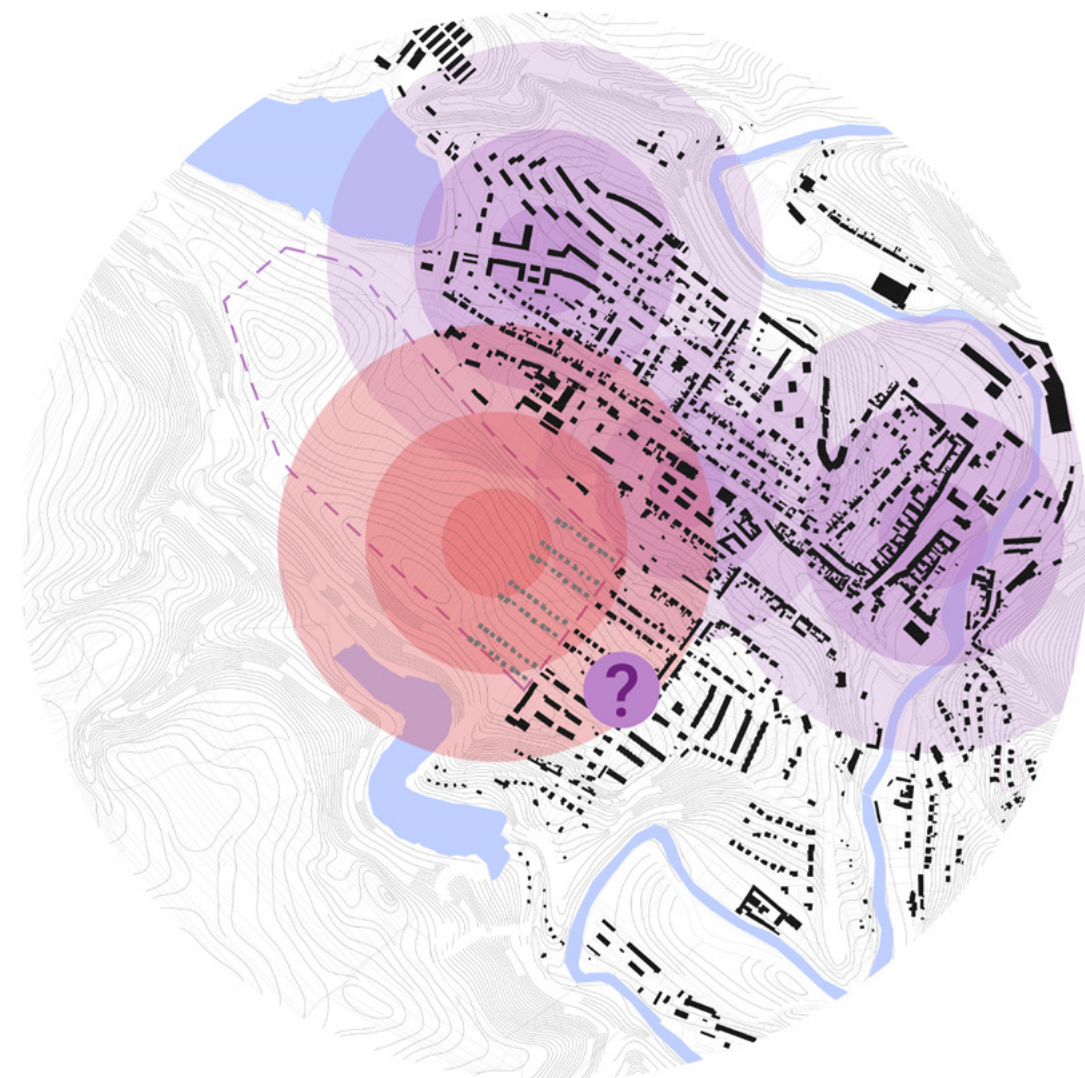
1. VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Hranice řešeného území zvolena tak, aby bylo možné komplexně využít maximální potenciál jižní části města a celkově navrhnutí řešení pro celé území. Ve východní části řešené území sousedí se zástavbou rodinných a bytových domů. Severní hranice je tvořena železniční tratí. Z jižní strany pak území vymezuje hranice lesa a prudce klesající terén Václavského žlebu. Řešené území je rozšířeno o dotčené území, do kterých je nutno zasáhnout z důvodu překonání bariéry železniční tratě.



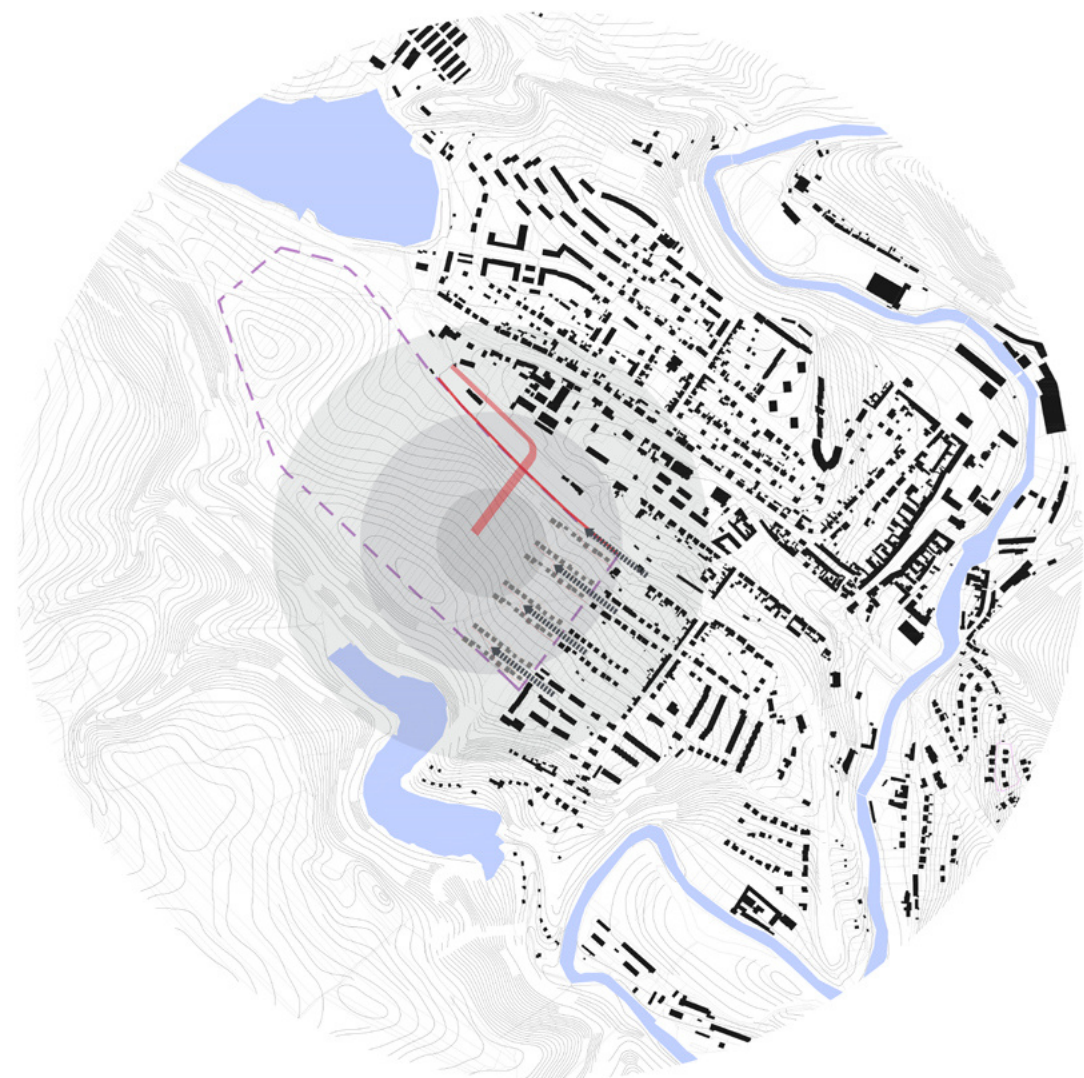
2. NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ STRUKTURU

Východní část řešeného území je navržena jako přechod mezi stávající strukturou rodinných domů a nově navrženou městskou strukturou. Ulice Nad Trati, Nová, Otakara Běziny a Zborovská, budou přímo napojeny a vedeny po vrstevnicích.



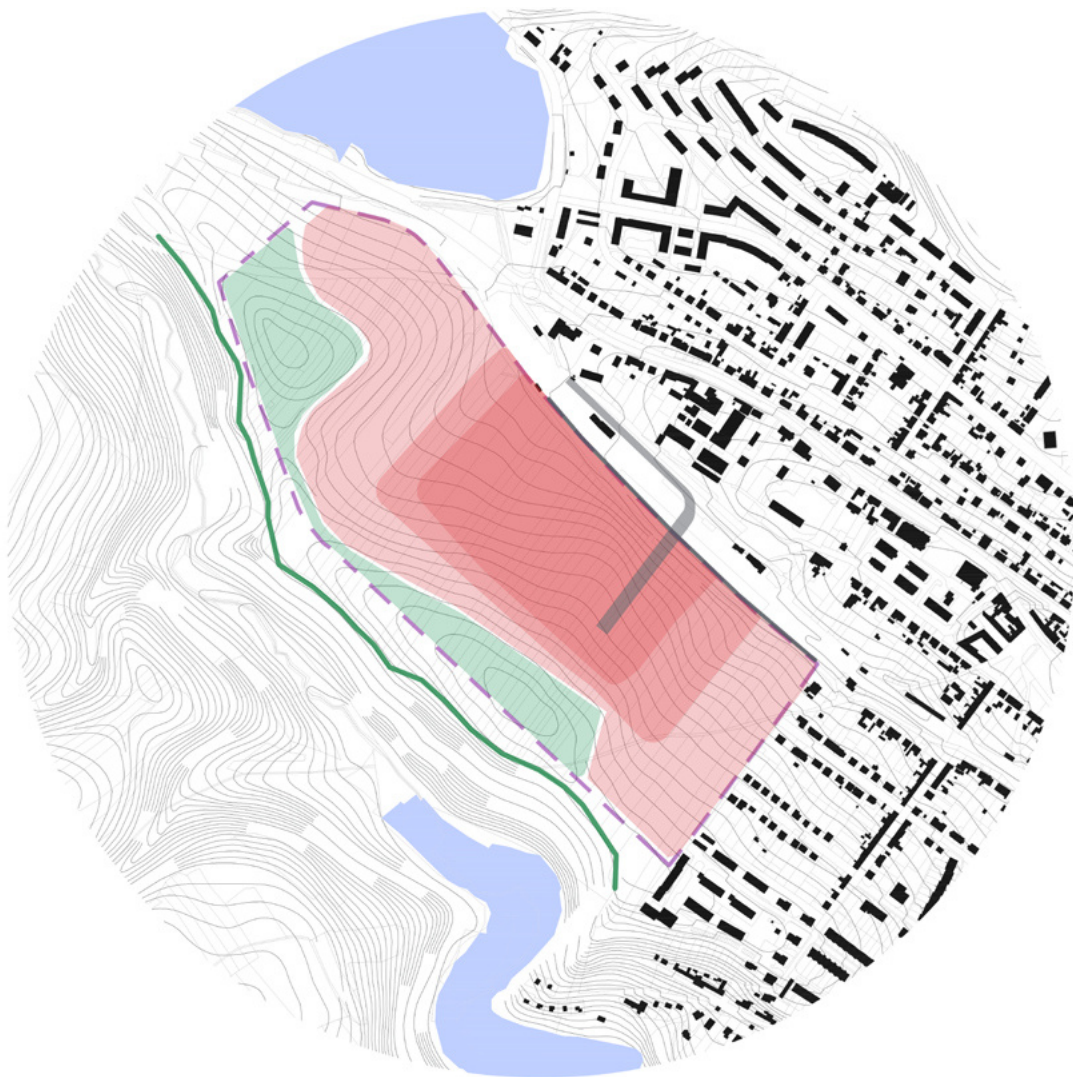
3. CENTRUM A KRYSALIZAČNÍ BODY

Historické centrum, s většinou významných budov a služeb se nachází v severovýchodní části města. V severozápadní části lokální centrum vytváří soubor polyfunkčních objektů s komerční a služební v parteru. Komerční centrum ve středu města vytváří krystalizační bod, který využívají obyvatelé celé Naměstí. Jižní část města postrádá lokální centrum nebo významný veřejný prostor. Proto by mělo být vytvořeno v nově navržené městské struktuře.



4. DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

Dopravní napojení jižní části by nemělo být omezováno provozem na železniční trati. Z důvodu výškového osazení železnice vzhledem k řešenému území je nejlepší variantou železniční nadjezd směřován do navrženého centra nové městské části. Prudký terén jižního svahu bude částečně vyrovnán opěrnou zdí, která zároveň bude vytvářet hlukovou bariéru. Napojení železničního nadjezdu bude realizováno z kruhového objezdu u rybníku Rathán. Rampa pro nadjezd bude realizována v ploše u nádraží, jejíž současné využití a uspořádání je nevyhovující.



5. TYP ZÁSTAVBY A PODLAŽNOST

V místě nového centra bude navržena struktura nejvíce městská. Primárně bloková, s vyšší podlažností. Okolo bude přechodná fáze, tvořena bytovými domy s vlastní polosoukromou zahradou a nižší podlažností. Zbytek území bude řešen jako individuální bydlení různého charakteru a s různou hustotou osídlení. Ve výše položených lokalitách bude zástavba řešena jako nízkopodlažní, a to kvůli ochraně zeleného horizontu. Nejvýše položená území budou vymezena jako plochy městských parků a sadů.



6. PROPOJENÍ, ORIENTACE A STRUKTURA

Ulice v první fázi budou napojeny na stávající, budou vedeny po vrstevnicích. V dalších částech je taktéž snaha vést hlavní ulice pro pohodlný pohyb po vrstevnicích. Tyto ulice budou propojeny příčně propojeny krátkými ulicemi s velkým sklonem.



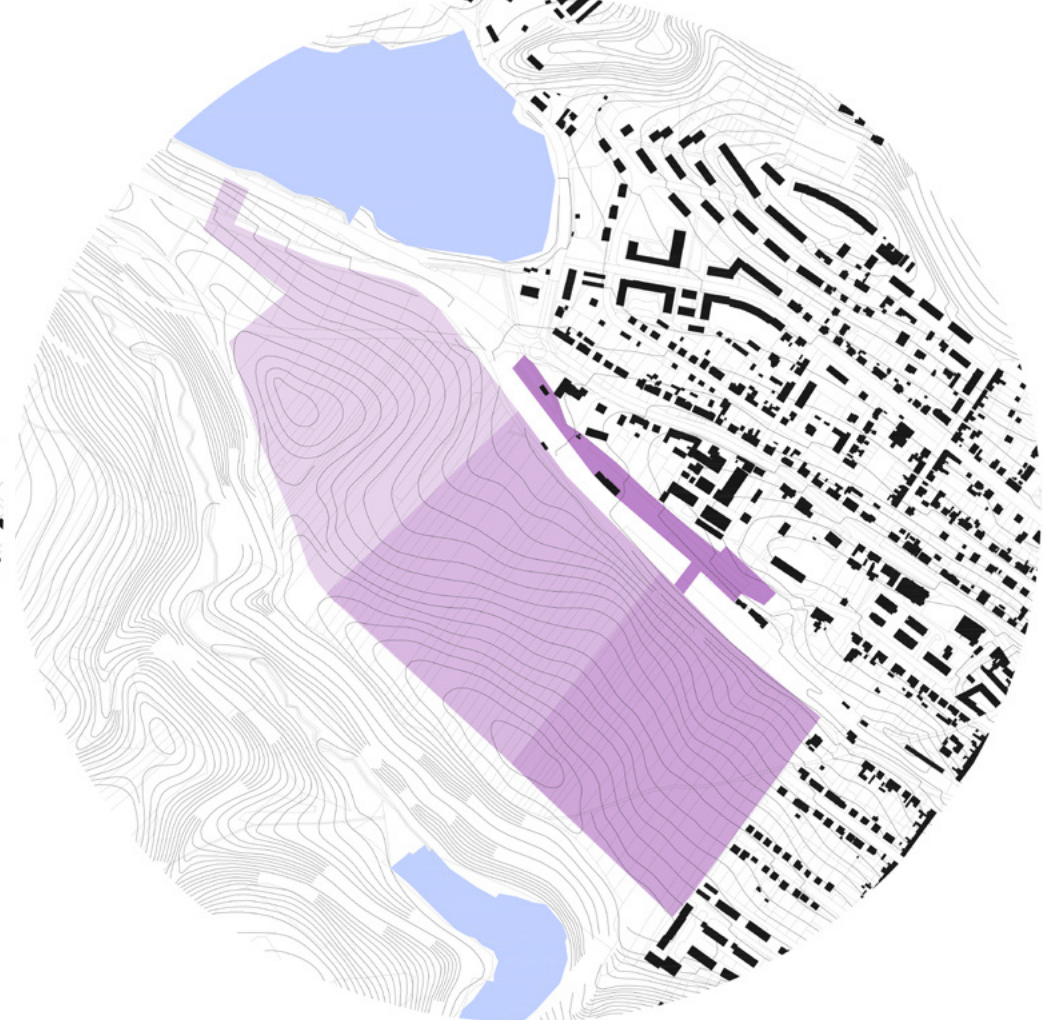
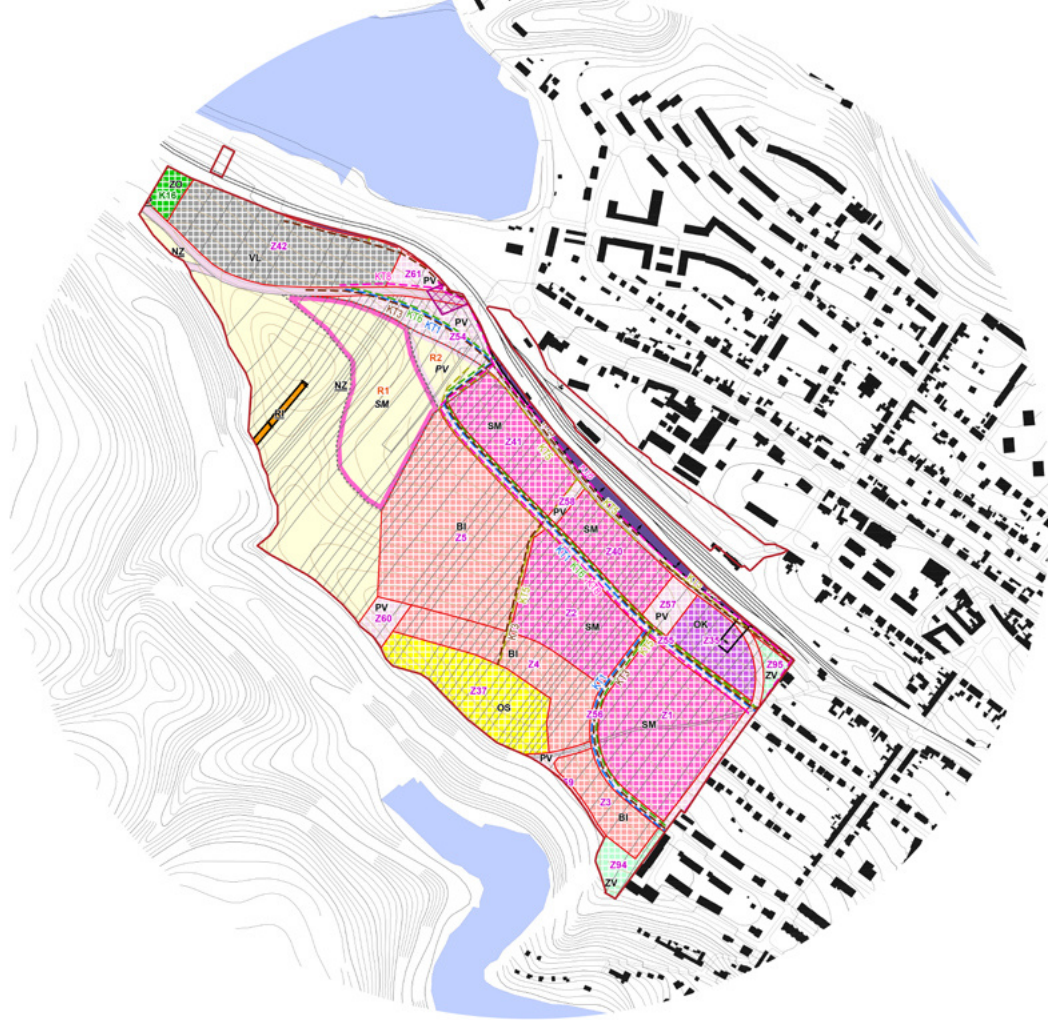
7. VYBAVENOST

Většina objektů v řešeném území bude sloužit bydlení. Z funkcí které by měly být v nové části zastoupeny, připadá v úvahu mateřská a základní škola, sakrální stavba a zdravotnické zařízení. Objekty pro bydlení v centru budou mít charakter polyfunkčních objektů s parterem pro služby, komerční a nerušivou výrobu.



8. PROLÍNÁNÍ TYPOLOGIÍ

Přechod mezi individuálními rodinnými domy a bytovými objekty bude probíhat v soukromých zahradách. Tím bude dosaženo plynulého přechodu a ochrany soukromí.



PŮVODNÍ ÚZEMNÍ PLÁN
Původní územní plán řešil pouze část rozvojové lokality bez širších návazností. Největší slabinu tohoto územního plánu vidím v umístění ploch pro průmysl na velice lukrativní plochu v těsné blízkosti rybníku Rathan.

FÁZOVÁNÍ
Z důvodu rozsáhlosti řešeného území, jsem se rozhodl řešenou lokalitu rozdělit do tří dílčích částí, a to z důvodu různé časové návaznosti výstavby, ale také charakteru dané části. Fázeování neslouží pro oddělení jednotlivých funkcí či typů zástavby, naopak by mělo plynule přecházet a společně vytvářet celistvou urbaní strukturu.



Foto 1:Současný vjezd do území směrem od kruhového objezdu



Foto 2: Ve středu plochy je vedena vlečka pro odstavení vagonů, objekt poblíž není využíván a chátrá.

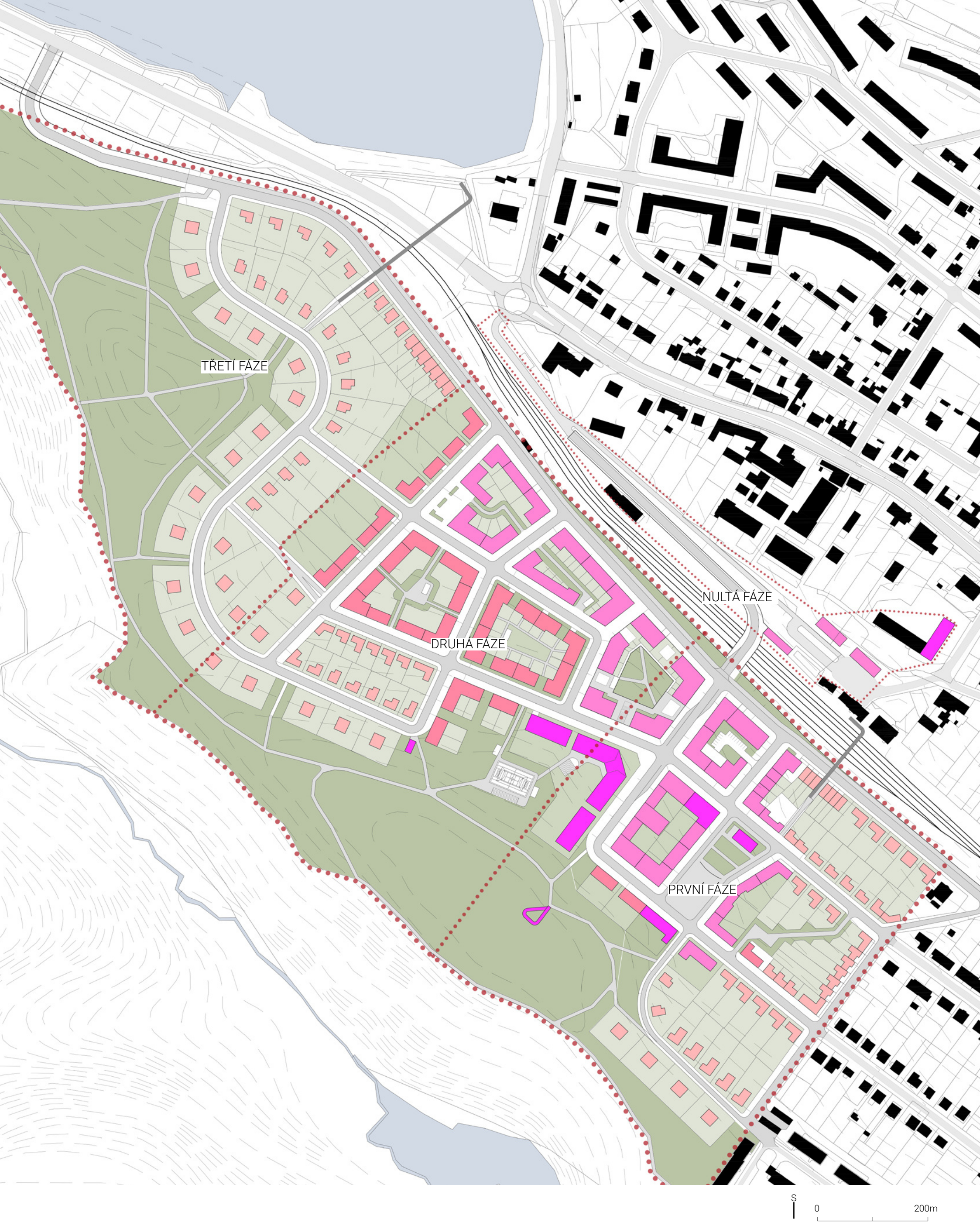


Foto 3: Plochy pro průmysl jsou nyní oploceny neprůhledným vysokým betonovým plotem.

NÁVRHOVÁ SITUACE NULTÉ FÁZE



CELKOVÁ NÁVRHOVÁ SITUACE



ROZFÁZOVÁNÍ

Území jsem rozčlenil do tří fází. Nultou fází, která je mimo řešené území je ideální časově navázat na první fázi. Jednotlivé fáze jsou vždy navrženy tak, aby byly schopny samostatně fungovat, a aby nevznikaly ne-hospodárné jednostranné zastavěné ulice.

NULTÁ FÁZE

Cíl: uspořádání prostoru u nádraží
nové stanoviště autobusů
rozšíření zóny pro průmysl
rozšíření objektů IZS
dopravní napojení řešené části
ROZSAH: cca 1,5 ha
prováděna před/souběžně s první fází

PRVNÍ FÁZE: 0-50 let

Cíl: napojení na stávající ulice
vytvoření přechodu mezi RD a BD
městský veřejný prostor
veřejná vybavenost
ROZSAH: 11,7 ha

DRUHÁ FÁZE: 50-100 let

Cíl: městská struktura
převažující bytová zástavba
smíšená funkce
ROZSAH: 12,7 ha

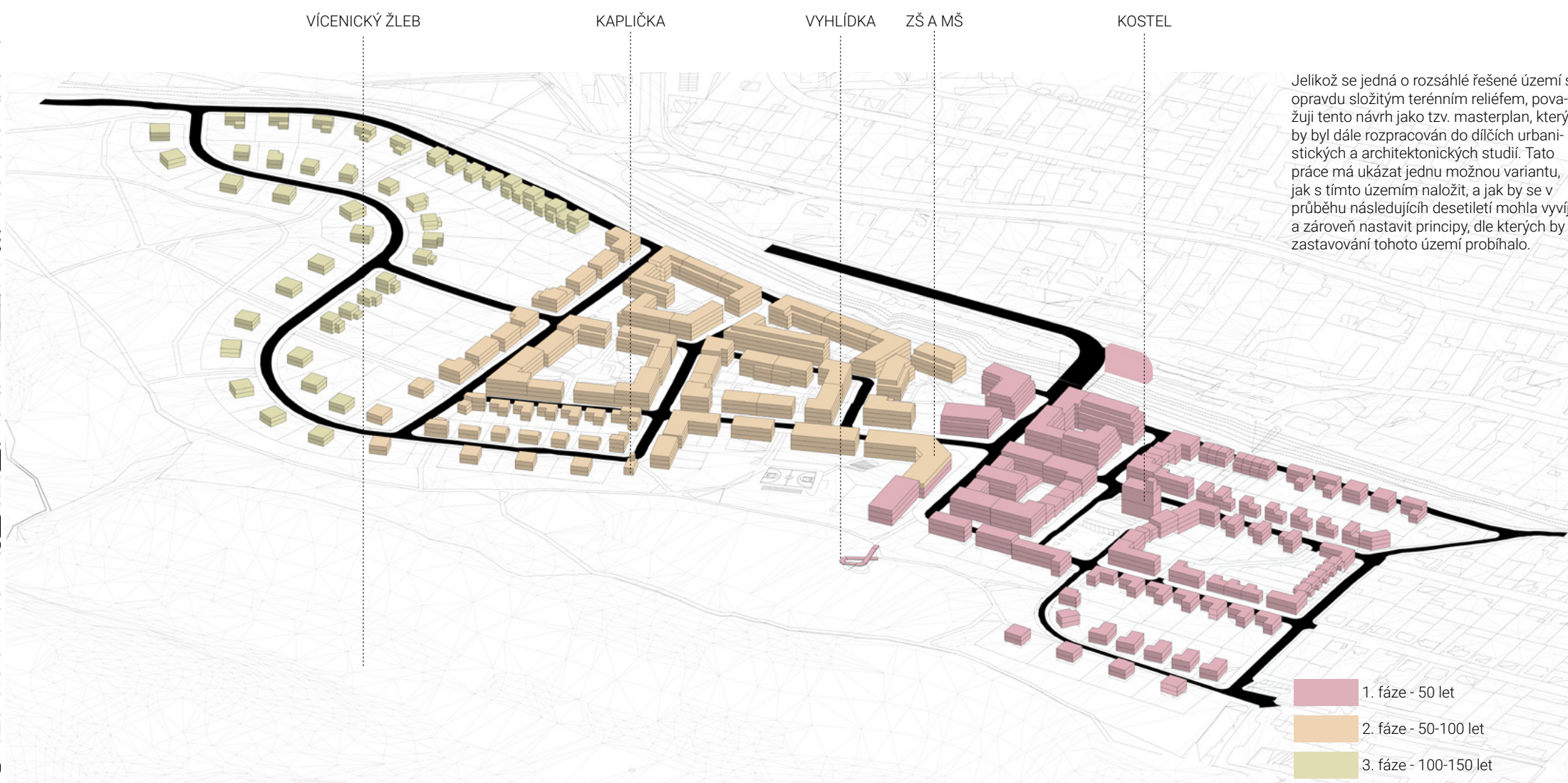
TŘETÍ FÁZE: 100-150 let

Cíl: zástavba RD
různé velikosti a bonity
ROZSAH: 12,1 ha

LEGENDA

- řešené území a hranice fází
- okolní zástavba
- okolní zpevněné komunikace
- lávky pro pěší
- navržené zpevněné komunikace
- vrstevnice po 2 metrech
- vodní hladina
- zeleň veřejná
- zeleň soukromá
- zeleň poloveřejná
- chodníky pro pěší
- veřejná vybavenost
- smíšená městská funkce
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech

CELKOVÁ AXONOMETRIE A DOMINANTY ÚZEMÍ



Jelikož se jedná o rozsáhlé řešené území s opravdu složitým terénním reliéfem, považuji tento návrh jako tzv. masterplan, který by byl dále rozpracován do dílčích urbanistických a architektonických studií. Tato práce má ukázat jednu možnou variantu, jak s tímto územím naložit, a jak by se v průběhu následujících desetiletí mohla vyvíjet a zároveň nastavit principy, dle kterých by zastavování tohoto území probíhalo.



1. FÁZE

Cílem první fáze je hlavně napojení na stávající strukturu zástavby. Je zamýšlena jako plán do budoucích padesáti let. Je rozčleněna do několika etap, které se liší hlavně charakterem zástavby.

SCHEMA ETAPIZACE



První dvě etapy jsou primárně individuální zástavba. Další etapy jsou již více městského charakteru. Nultá fáze, železniční nadjezd, je časově naplánována před či souběžně se třetí a čtvrtou etapou.

LEGENDA

- dotčené území - u nádraží
- stávající zástavba
- navrhovaná zástavba
- dopravní komunikace pro vozidla
- zpevněné plochy a cyklostezka
- mlátový povrch
- hřiště a sportoviště
- zeleň veřejná
- zeleň polosoukromá
- zeleň soukromá
- vrstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a výjezdy z garáží
- ▲ vstupy do objektů či služeb
- II navrhovaná podlažnost
- stromy
- 1 dopravní napojení území železničním nadjezdem
- 2 výtah a schodiště pro pěší
- 3 reorganizace přednádražního prostoru - nové nástupiště BUS
- 4 pěší lávka z nádraží
- 5 sakrální objekt - Kostel
- 6 nová dominanta - vyhlídkové místo/rampa na město

0 50m

POPIS PRVNÍ FÁZE

Plocha řešeného území v první fázi: 11,70 ha
Z toho zastavitelné území: 9,30 ha
Počet obyvatel: 800 obyvatel

Jak je již známo, námi řešené území je vymezeno hranicí lesa a železniční trati. První fáze je jedinou, která je v přímé návaznosti na stávající zástavbu jižní části města. Proto je pojatá spíše jako přechod mezi zástavbou rodinných domů a nově navrhovanou městskou strukturou. Ulice Nad Trati, Nová a Otakara Březiny, budou plynule pokračovat. Jednotlivé typy rodinných domů se budou lišit charakterem a velikostí pozemku. Blok rodinných domů na ulici Zborovská je díky výhledu lukrativnější a proto i domy a pozemky jsou zde větší a lukrativnější.

Po „přechodové“ třetině první fáze jsem do této fáze zahrnul i hlavní náměstí, obklopené nižší polyfunkční a veřejnou zástavbou. Náměstí samotné je rozděleno na dvě části s odlišným charakterem. Spodní část která je uzavřena novým kostelem, je pojata spíše jako malý parčík, kdežto horní polovina je dlážděná, aby byl povrch vhodný pro kulturní a společenské akce jako například jarmarky, slavnosti a podobně.

Za částí s náměstím je zástavba již více městská, podlažnost je vyšší. Poslední část je ukončena objekty pro základní a mateřskou školu. Areál školy se bude spolu s rozvojem řešeného území rozvíjet, a proto je umístěna na okraji městské struktury, aby nepůsobila jako dlouhodobě nezastavěná proluka.

Na nejvyšším bodě první fáze je umístěna vyhlídka na město, která uzavírá pohledové osy ulic Zborovská a nově vzniklé hlavní ulice pro dopravní napojení území.

AXONOMETRIE





POPIS K FUNKCI

Bydlení je nejčastější funkcí první fáze. Rodinné domy které jsou primárně na jihovýchodní hranici řešeného území, jsou různé velikosti a standardu, navazují na stávající část města. Postupně se funkční složení stává pestřejší. Náměstí Václava Havla, které je hlavním veřejným prostorem této fáze, je obklopeno nižšími polyfunkčními domy - parkování v podzemní garáži, parter komerční a ve vyšších patrech je bydlení. Horní část náměstí je uzavřena veřejnou budovou pro volnočasové aktivity dětí - ZUŠ nebo DDM. Spodní část je vymezena budovou samostatně stojícího kostela. Pod kostelem, je v nárožním objektu umístěna další veřejná funkce - městská knihovna. Rozhodl jsem se umístit do první fáze spíše několik menších obchodních jednotek či služeb, než jeden velký supermarket. A to z důvodu že tyto obchody, pokud nebudou specializované, budou využívat pouze obyvatelé jižní části města - v severní části je skladba komerčních ploch velmi pestrá. Významnou funkcí která je součástí první fáze je základní a mateřská škola. Ta je umístěna na okraji první fáze, a s dalšími fázemi se bude postupně pavilionově rozšiřovat. V první fázi jsou uvažovány dva objekty - jeden ZŠ, druhý pro MŠ, s tělocvičnou a zázemin v suterénu. Novou dominantou území, spolu s kostelní věží, bude vyhlídka na město, umístěna na horizontu. Tato stavba je myšlena jako nakolenná rovina s vyhlídkou, inspirována například vyhlídkou v Kobylí.

BYDLENÍ

V první fázi je navrženo celkem 261 bytových jednotek - čtyři pětiny z toho jsou v bytových domech. I když navrhuji, že podlahové plochy všech rodinných domů bude nad 90 m², pozemky jsou různé velikosti, díky čemuž bude zaručena jejich pestrá bonita.

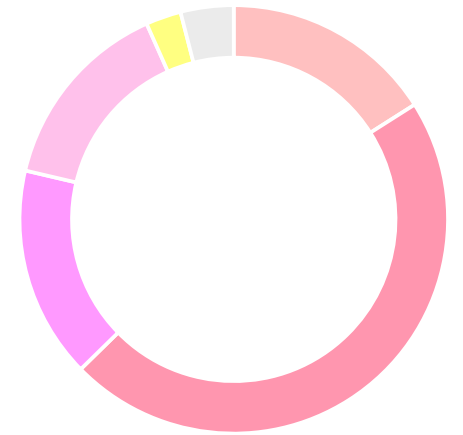
LEGENDA

- řešené území
- dotčené území - u nádraží
- stávající zástavba
- plochy pro dopravu
- plochy zeleně
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- veřejné objekty
- komerční plochy
- tělovýchova a sportovní zařízení
- venkovní hřiště či sportoviště
- vnitřní parkování
- nerušivá výroba či řemesla
- vrstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a výjezdy z garáží
- ▲ vstup do objektu
- ▲ vstup a vjezd do garáže RD
- ▲ stromy

- terminál autobusové dopravy
- čekárna, kanceláře, komerce
- výroba/služby/řemeslníci
- výtah a schodiště, kanceláře
- kostel
- ZUŠ/DDM
- základní škola
- tělocvična a mateřská škola
- dominanta - vyhlídka na město

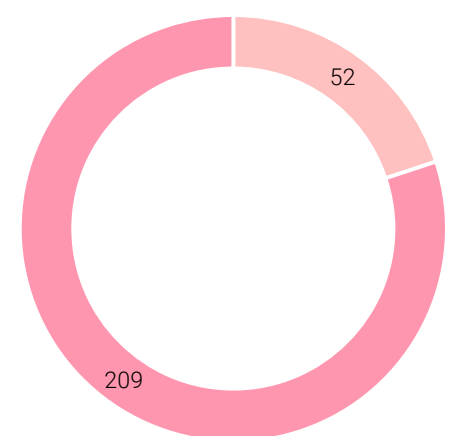
0 50m

PLOCHY DLE PODÍLU FUNKCÍ



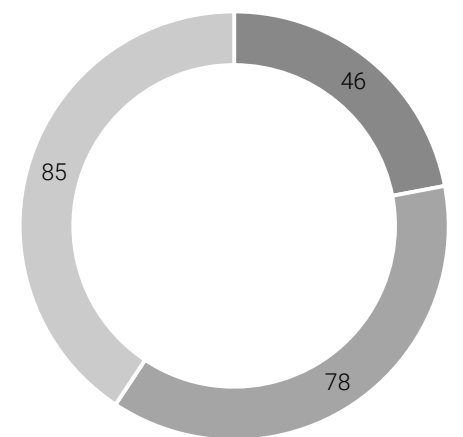
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- veřejná vybavenost
- komerce a služby
- sport a tělovýchova
- nerušivá výroba

RODINNÉ DOMY A BYTY



- jednotky v rodinných domech
- jednotky v bytových domech

VELIKOSTI BYTŮ



- jednotky do 50 m²
- jednotky 50-90 m²
- jednotky nad 90 m²



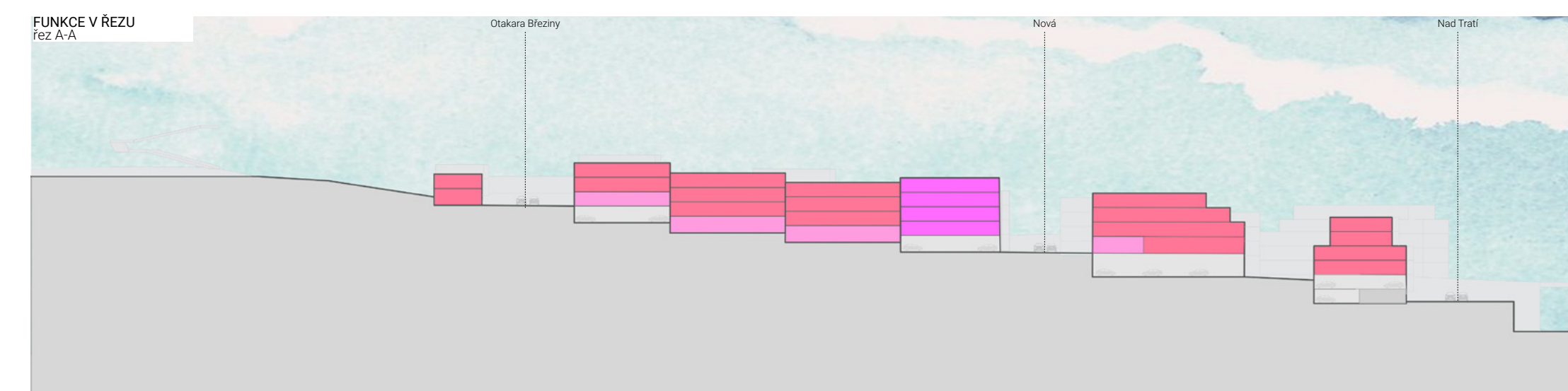
LEGENDA

- řešené území
- dotčené území - u nádraží
- stávající zástavba
- plochy pro dopravu
- plochy zeleně
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- veřejné objekty
- komerční plochy
- venkovní hřiště či sportoviště
- - - - - vrstevnice po 2 metrech
- 🌳 stromy
- 1 terminál autobusové dopravy
- 2 čekárna, kanceláře, komerce
- 3 výroba/služby/řemeslníci
- 4 výtah a schodiště, kanceláře
- 5 kostel
- 6 ZUŠ/DDM
- 7 základní škola
- 8 tělocvična a mateřská škola
- 9 dominant - vyhlídka na město

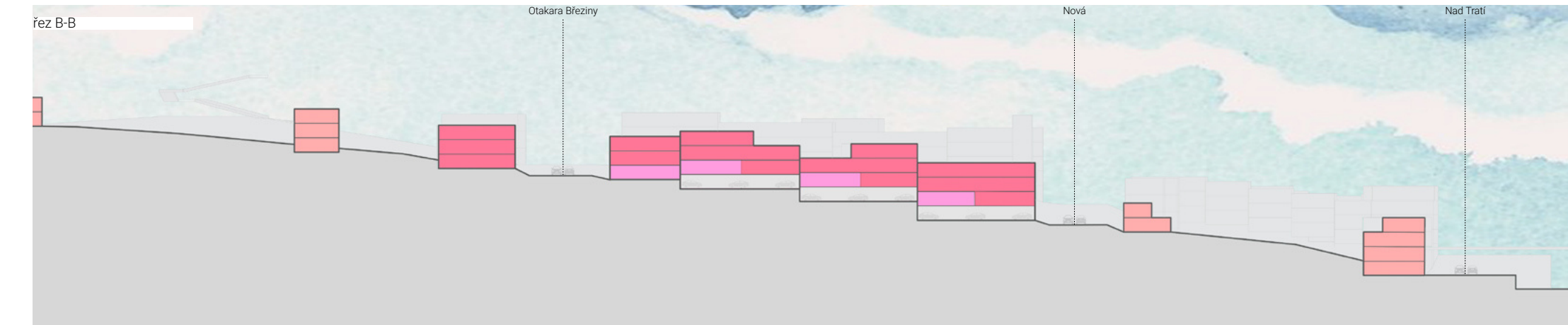
0 50m

FUNKCE V ŘEZU

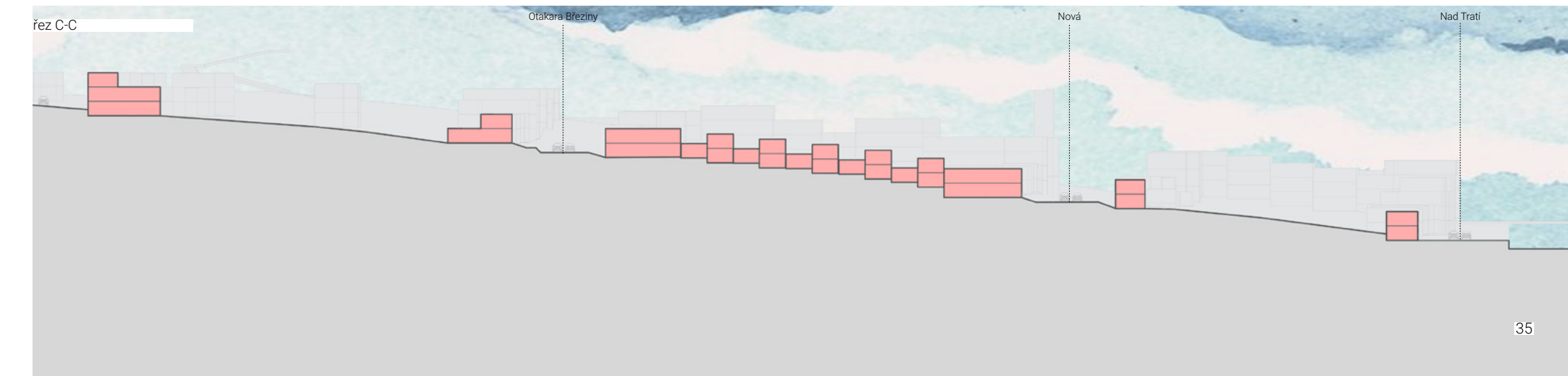
řez A-A

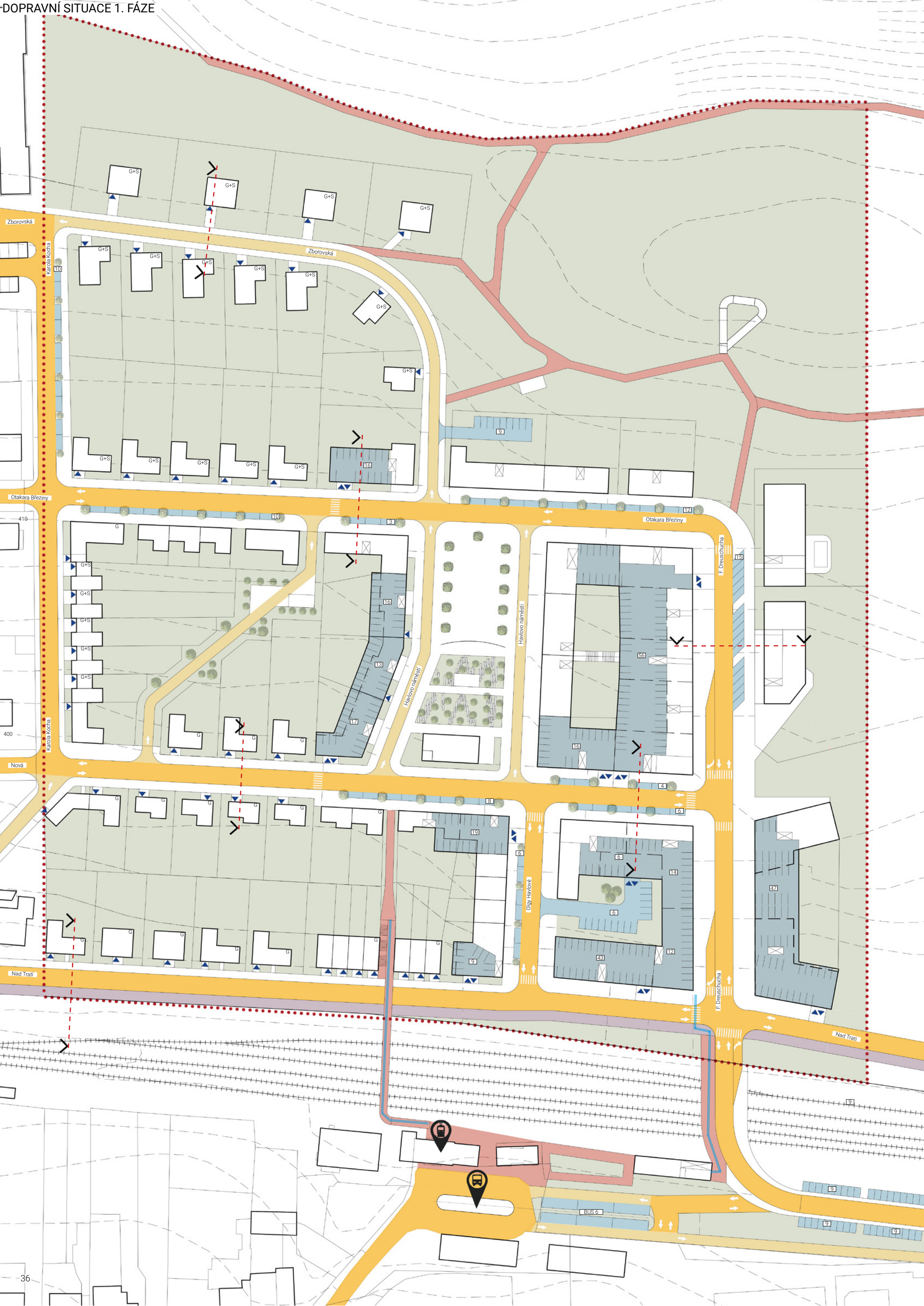


řez B-B



řez C-C





KONCEPT ŘEŠENÍ DOPRAVY

Hlavní dopravní tepnou a napojením na stávající silniční řád bude železniční nadjezd na ulici F. Deuschucha. Dá se předpokládat že tento nadjezd budou využívat i obyvatelé neřešené části jižního svahu, kteří doposud využívají pouze piovrchový světelný železniční přejezd. Ten již kapacitně nevyhovuje.

Železniční nadjezd bude novou soudobou dominantou Náměstí, a proto by zcela určitě bylo nutné při návrhu nechat vypracovat podrobnou dopravní a architektonickou studii. Nadjezd slouží jak automobilové dopravě tak i pěším. Po východní straně nadjezdu bude veden široký chodník pro pěší, ze kterého mohou pěší sejít po schodech či se svést výtahem k nádražní budově vlaku a autobusu. Tento objekt pro schodiště a výtah bude mít i funkci zázemí pro zaměstnance drah, díky blízkosti k trati a možnosti vizuálního kontaktu s ní.

V první fázi budou na ulici F. Deuschucha napojeny tři obousměrné silnice, které se dále napojují na stávající zástavbu ve východní části. Ty jsou navrženy jako místní komunikace funkční skupiny C - kterou je obslužná komunikace s funkcí obslužnou. Příčné propojující ulice, podél náměstí a obslužná komunikace mezi zahradami domů a i komunikace na ulici Zborovské, jsou navrženy jako jednosměrné místní komunikace typu D1 - se smíšeným provozem. Tyto komunikace budou v režimu Obytné zóny, rychlost bude tedy omezena na 20 km v hodině. Ve stejném režimu bude i komunikace na ulici Karla Kocha, která taktéž příčně propojuje jednotlivé komunikace na ulicích Nová - Otakara Březiny a Zborovská.

Ulice jsou doplněny o podélné či šikmé parkování a vjezdy do podzemních parkování. Co se týče parkovacích stání, návrh zcela pokrývá potřeby nových obyvatel. V nejvyšší části ulice Karla Kocha je navrženo 10 parkovacích stání, které jsou zamýšleny jako rezerva pro bytové domy v neřešené části. Dá se říct že rezerva v parkovacích stáních je asi 1/3 navržených stání, tedy něco přes 100 parkovacích stání.

Pěší doprava - napojení řešeného území na severní část města pro pěší na je v první fázi uvažováno jak již bylo zmíněno železničním nadjezdem, který bude i pro automobilovou dopravu. Toto napojení bude bezbariérově vyřešeno. Další napojení je pěší lávka přímo na vlakové nádraží. Uvažuji že tato pěší lávka by se dala v budoucnu využívat i jako přístup na jednotlivé peróny vlakového nádraží. Jelikož během elektrifikace trati dojde pravděpodobně i k polohovým úpravám jednotlivých železničních tratí. Další napojení pro pěší je zamýšleno skrze stávající železniční přejezd v ulci Boženy Němcové, který bude primárně pro pohyb z řešené části do historického centra města.

V nejvyšších polohách řešeného území jsou plochy ponechány jako plochy přírodní zeleně, protnuté několika stezkami pro pěší a novou dominantou území - vyhlídkou na město. Povrchy stezek jsou zamýšleny v provedení buďto dlážděném a v méně frekventovaných místech mlatové. Stezky budou do jakéhosi prstence, tak aby byla stezka víceméně v rovině a pohodlně se zde pohybovalo například při joggingu nebo s kočárky.

Řešeným územím prochází cyklostrasa 5106 (Třebíč-Mohelno) a 5108 (Mohelno-Náměst nad Oslavou). Ty jsou ponechány v původní poloze, podél železniční trati. Je uvažována jako vyasfaltovaná plocha, aby ji bylo možné využívat i jako inline trasu pro jízdu na kolečkových bruslích.

LEGENDA

- řešené území
- dotčené území - u nádraží
- obousměrná komunikace
- jednosměrná komunikace
- parkování v hrom. garážích
- parkování na povrchu
- cyklostrasa 5106 a 5108
- zeleně
- stezky pro pěší
- nadchod nad tratí
- - - místa řezu ulicemi
- vlakové nádraží
- nový autobusový terminál
- - - vrstevnice po 2 metrech
- vjezdy a výjezdy z garáží
- počet parkovacích stání
- G garážové stání v RD
- G+S garáž + stání před RD
- stromy

0 50m

VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ
pro bytové jednotky do 70 m² 1 parkovací stání
pro bytové jednotky nad 70 m² 1,5 parkovací stání
pro rodinné domy 1,5 parkovací stání

počet bytových jednotek do 70 m² - 124 jednotek = 124 parkovacích stání
počet bytových jednotek nad 70 m² - 85 jednotek = 128 parkovacích stání
počet rodinných domů - 52 jednotek = 78 parkovacích stání

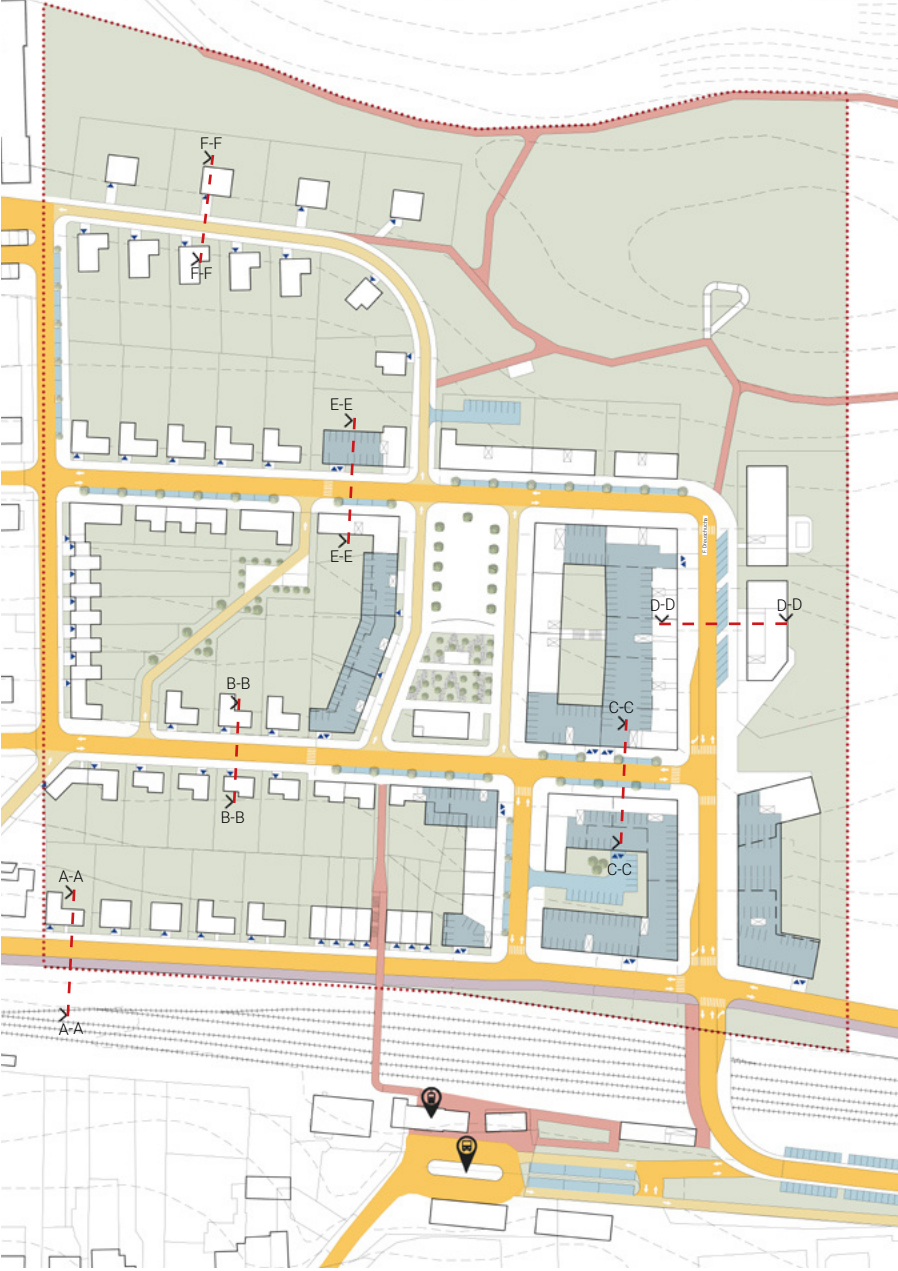
bytové domy mají hromadné parkování v podzemních garážích
většina rodinných domů má parkovací stání v garáži či před domem, případně jsou parkovací stání umístěna na ulici (například na ulici Otakara Březiny)

počet parkovacích stání v podzemních garážích 290 parkovacích stání
počet parkovacích stání na ulicích 68 parkovacích stání
další parkoviště: ve vnitrobloku: 15 parkovacích stání
za ZUŠ 9 parkovacích stání
pod nadjezdem 63 parkovacích stání

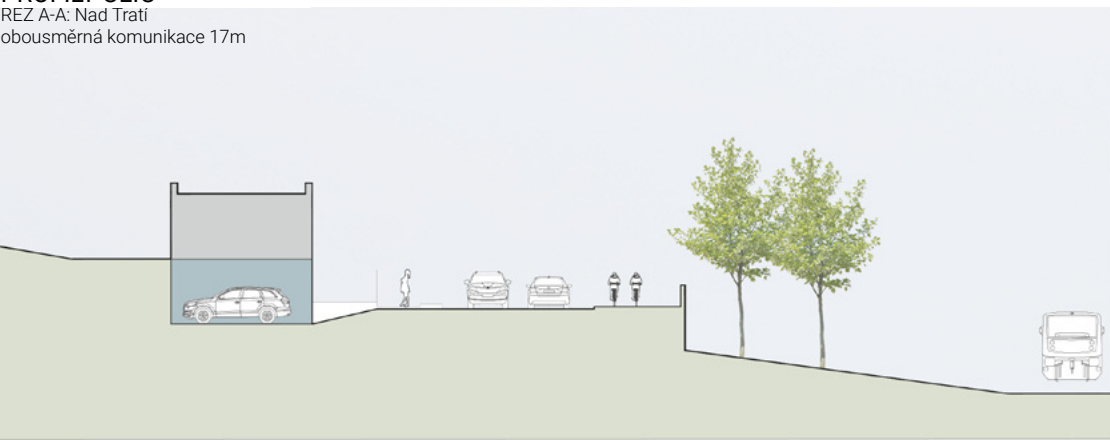
TYPY PARKOVACÍCH MÍST



MÍSTA ŘEZŮ ULICEMI

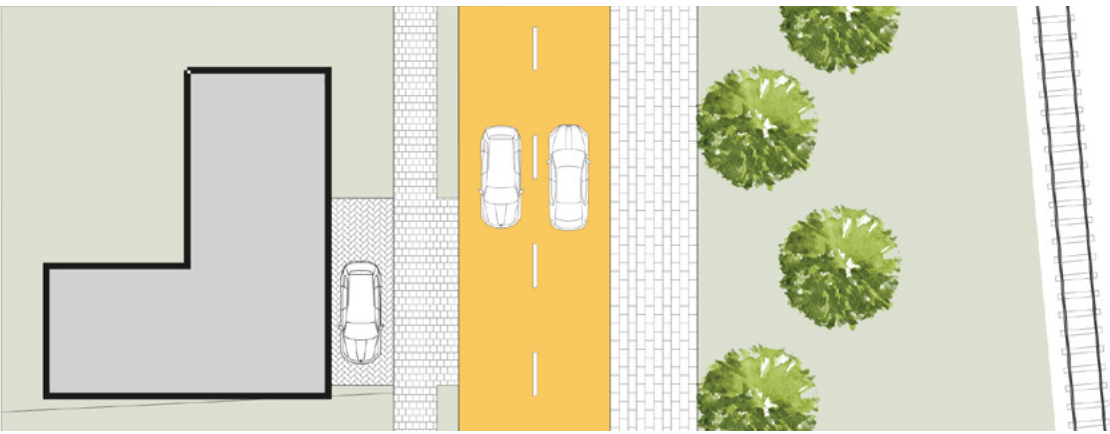


PROFILY ULIC
ŘEZ A-A: Nad Trati
obousměrná komunikace 17m



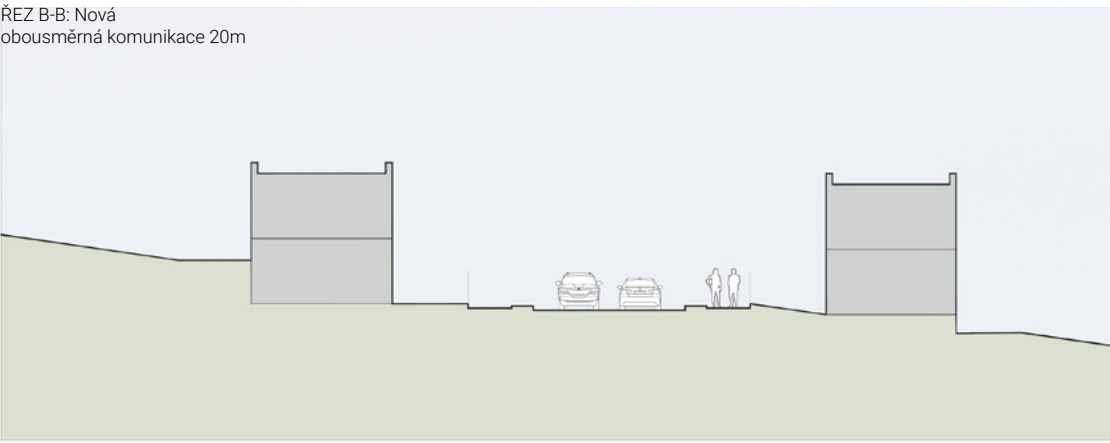
3m 2m 1m 7m 4m

pás předzahrádky pás pro chodce zelený pás silnice s obousměrným provozem pás pro cyklisty ochranná zeleň



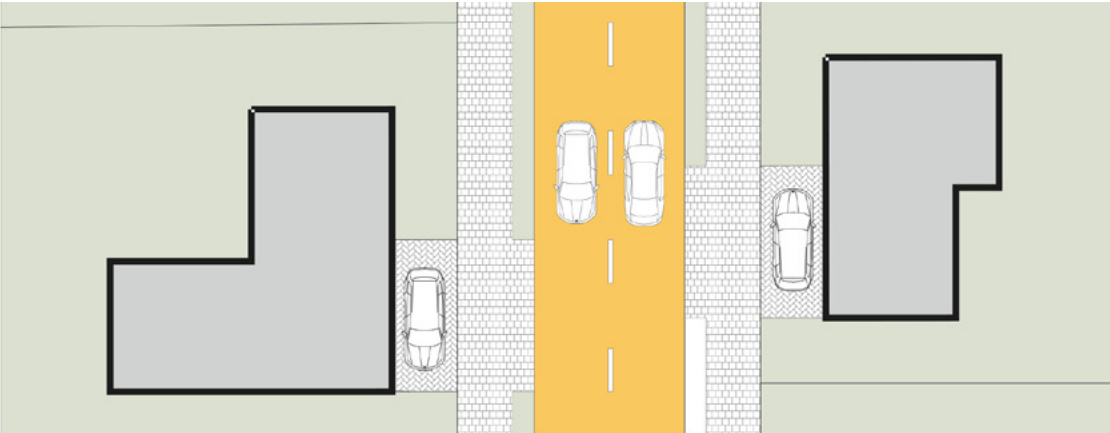
železniční trať

ŘEZ B-B: Nová
obousměrná komunikace 20m

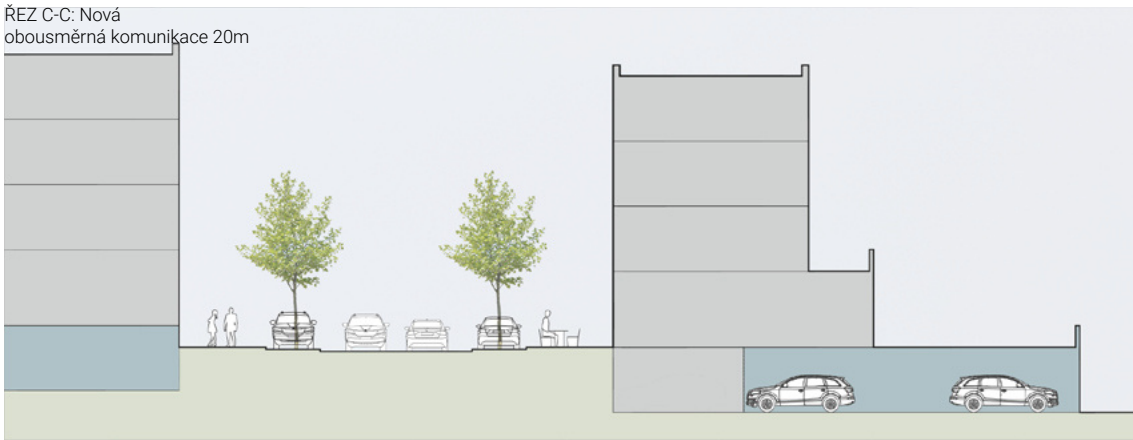


3,5m 2m 1m 7m 1m 2m 3,5m

pás předzahrádky pás pro chodce zelený pás silnice s obousměrným provozem zelený pás pás pro chodce pás předzahrádky

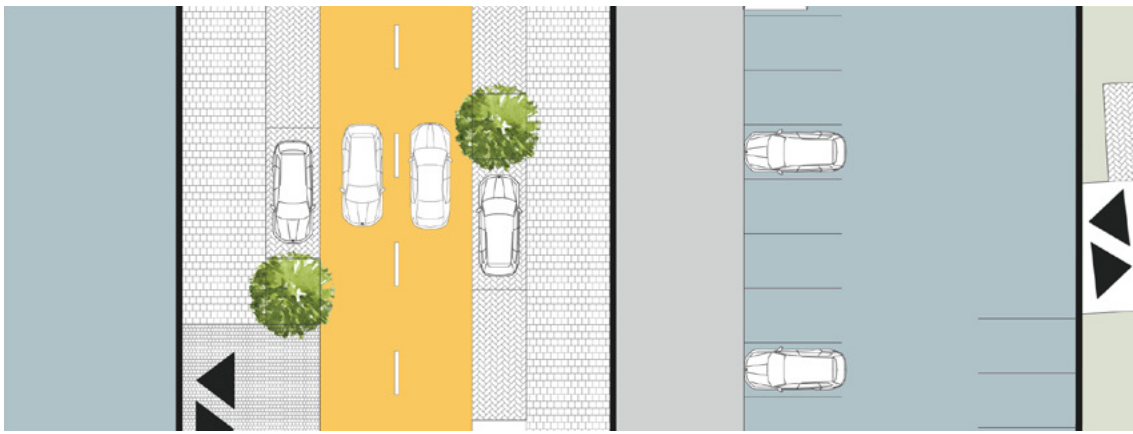


ŘEZ C-C: Nová
obousměrná komunikace 20m



4m 2,5m 7m 2,5m 4m

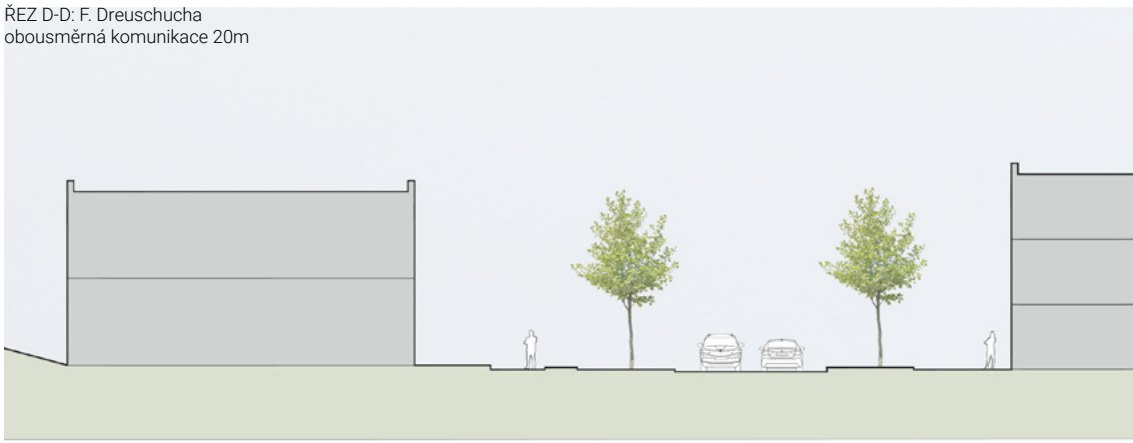
pás pro chodce podélné par / zeleň silnice s obousměrným provozem podélné par / zeleň pás pro chodce



parkování -3m

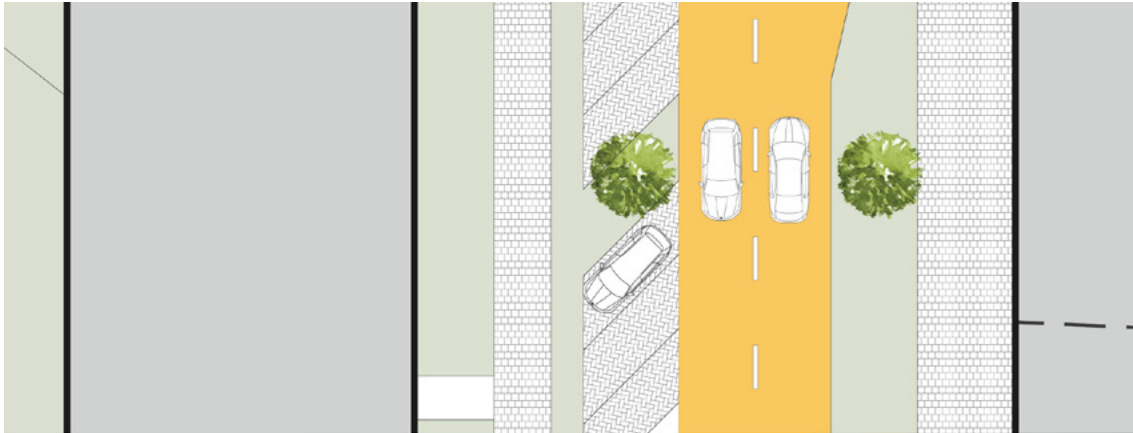
vjezd do garáží

ŘEZ D-D: F. Dreuschucha
obousměrná komunikace 20m

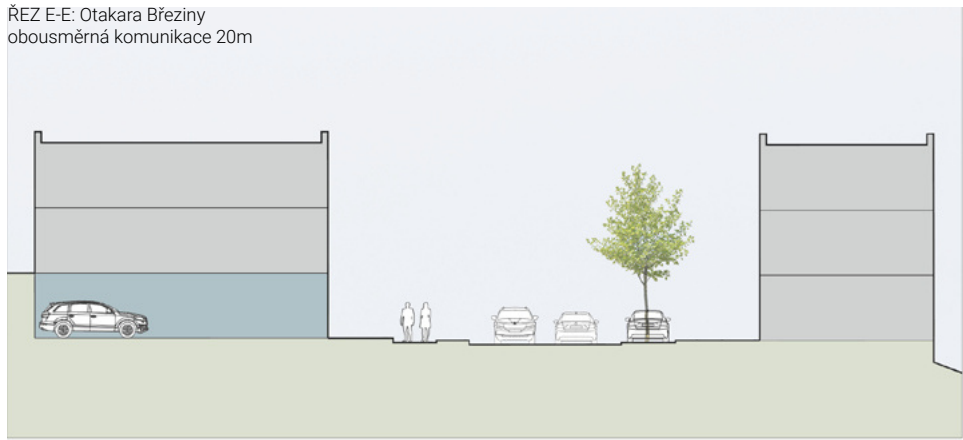


3,5m 2,5m 1,5m 4,5m 7m 4m 4,5m

pás zeleně pás pro chodce pás zeleně šikmé par / zeleň silnice s obousměrným provozem pás zeleně pás pro chodce

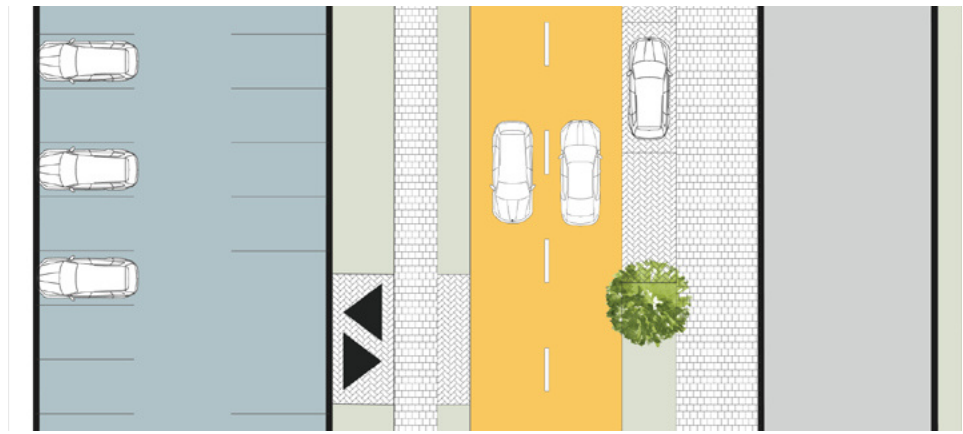


ŘEZ E-E: Otakara Březiny
obousměrná komunikace 20m

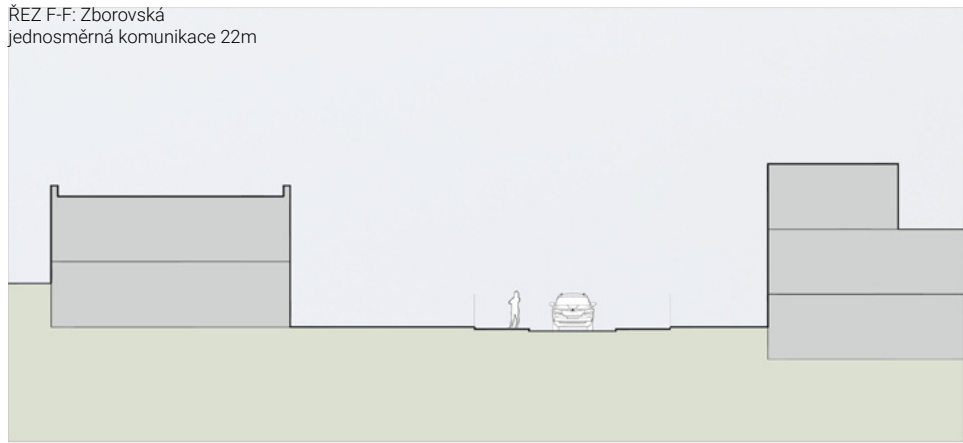


3m 2m 1,5m 7m 2,5m 4m

pás zeleně pás pro chodce pás zeleně silnice s obousměrným provozem podélné par / zeleň pás pro chodce

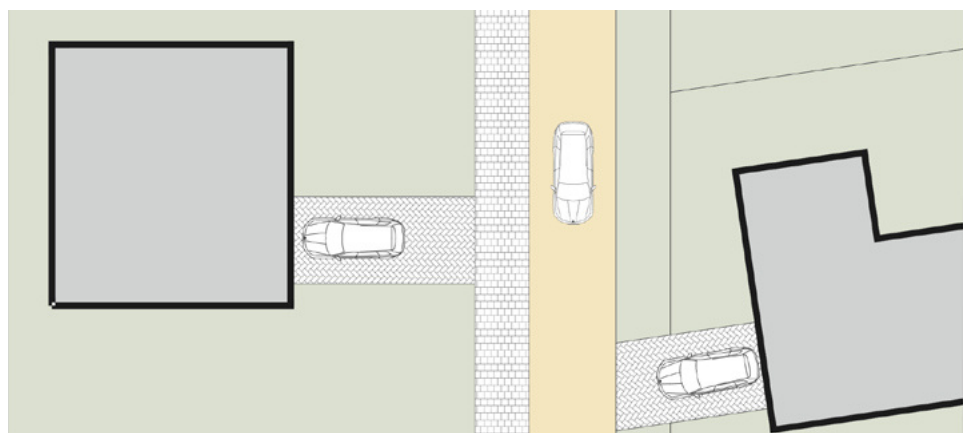


ŘEZ F-F: Zborovská
jednosměrná komunikace 22m



8,5m 2,5m 4m 2,5m 4,5m

pás předzahrádky pás pro chodce silnice s jednosměrným provozem pás zeleně pás předzahrádky

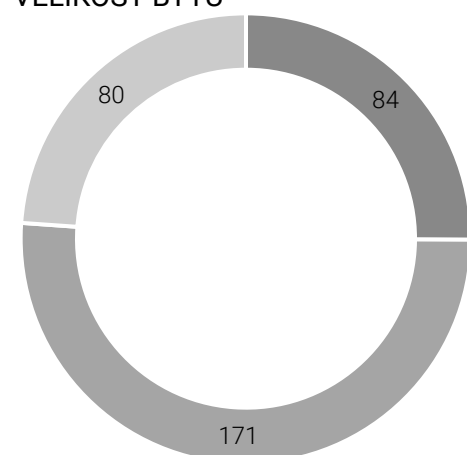




LEGENDA

- řešené území
- stávající zástavba
- zástavba z přechozí fáze
- navrhovaná zástavba
- dopravní komunikace pro vozidla
- zpevněné plochy a cyklostezka
- hřiště a sportoviště
- zeleň veřejná
- zeleň polosoukromá
- zeleň soukromá
- vrstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a výjezdy z garáží
- ▲ vstupy do objektů či služeb
- II navrhovaná podlažnost
- stromy

VELIKOST BYTŮ



POPIS DRUHÉ FÁZE

Plocha řešeného území ve druhé fázi:
Z toho zastavitelné území:
Počet obyvatel:

12,70 ha
9,16 ha
1065 obyvatel

Druhá fáze, plánovaná na období za 50-100 let, bude dotvářet jižní centrum města. Má nejvíce městský charakter a je tvořena převážně blokovou zástavbou, o podlažnosti 4-5 nadzemních podlaží. Ulice V krajová ulici Nad Trati která je definována opěrnou terénní stěnou vynášející železniční nadjezd, je umístěný malý park lemující cyklotrasu. Bloky bytových domů jsou různé uzavřenosti a propustnosti, vytváří menší veřejné prostory pro obyvatele.

Krajové části jsou solitérní objekty které uzavírají ulice. Na návrší pohledovou osu ulice uzavírá navrhovaná kaplička a za ní městský park/sad.

- 30-60 m2
- 60-90 m2
- 90 m2 +



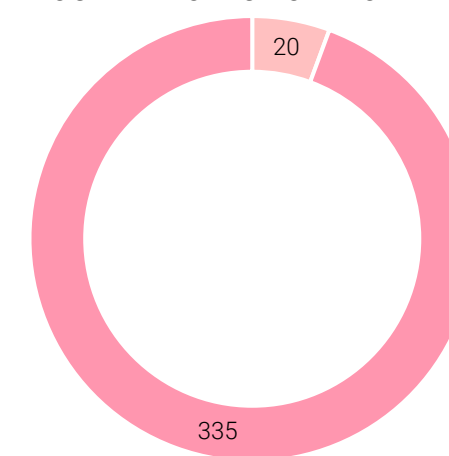
POPIS K FUNKCI

Vzhledem k tomu, že druhá fáze mého návrhu bude mít nejvíce městský charakter, nejčastěji zastoupená funkce je smíšená městská - parter s obchodem, službou či nerušivou výrobou, ve vyšších patrech bydlení v bytech. Nerušivá výroba či řemeslníci jsou uvažováni primárně v krajové oblasti - na ulici Nad Trati.

V návrhu pracuji s klasickými městskými bloky různé prostupnosti a uzavřenosti. Dva z městských bloků slouží výhradně pro bydlení. Některé z vnitrobloků jsou přístupné veřejnosti, ale část každého z nich slouží výhradně obyvatelům.

Co se týče veřejné vybavenosti, je součástí této fáze rozšíření základní školy, za kterou bude v terénu osazeno pobytové schodiště pro možnou výuku venku. Za školou se nachází veřejné hřiště, které bude sloužit primárně škole, ale po vyučování bude nabídnuto k využití veřejnosti.

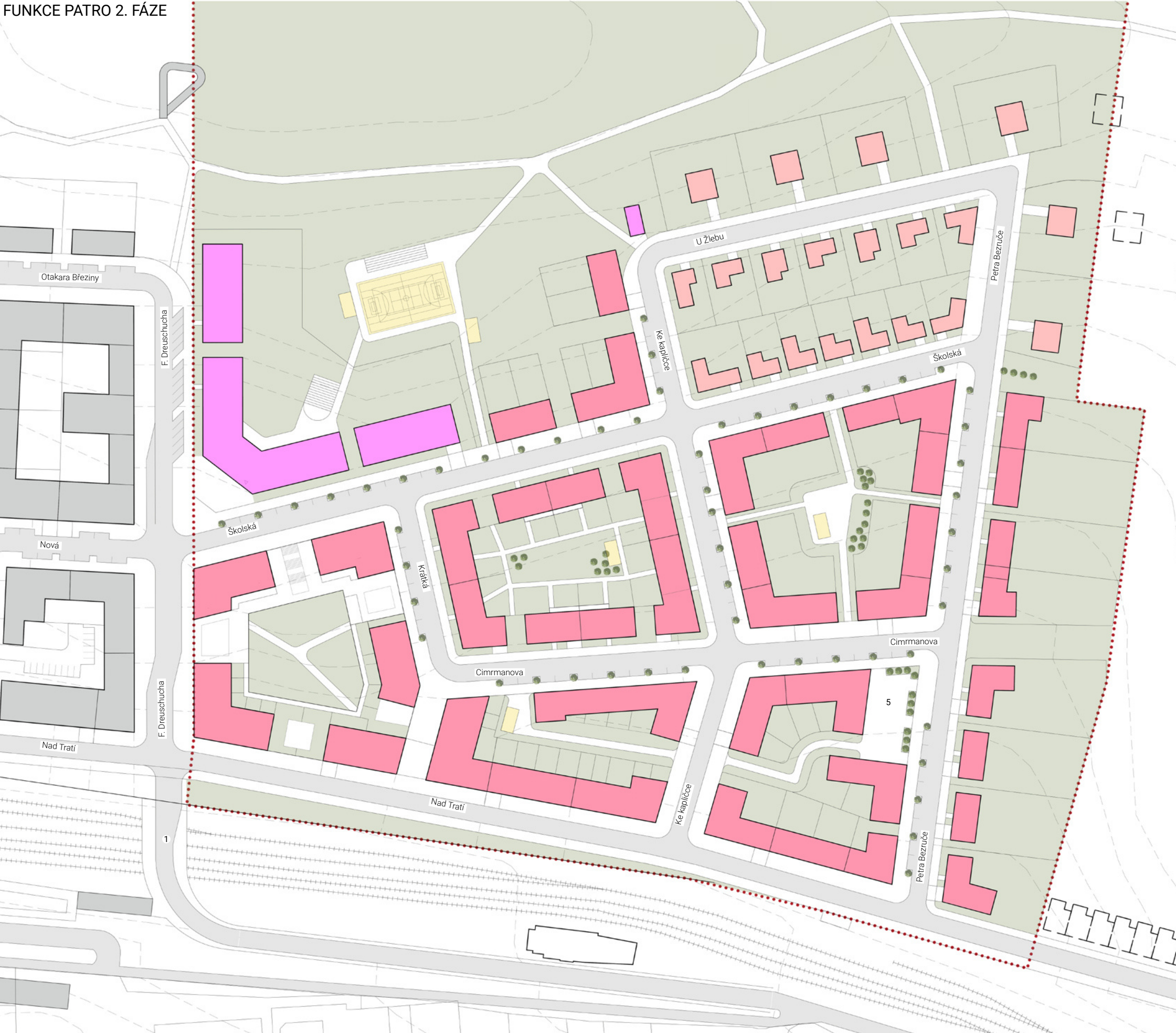
POČTY BYTOVÝCH JEDNOTEK



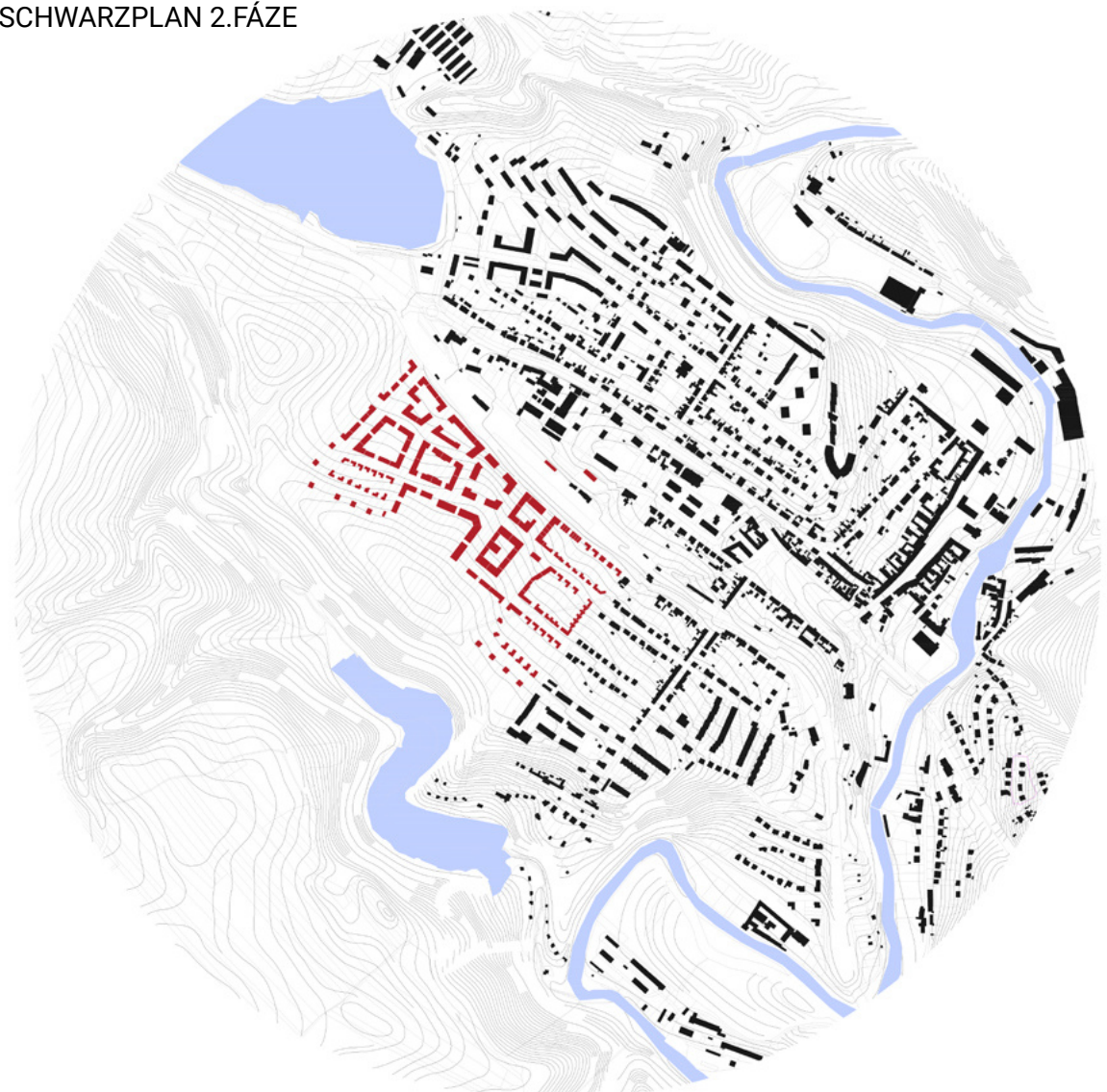
LEGENDA

- řešené území
- okolní zástavba
- zástavba z předchozí fáze
- plochy pro dopravu
- plochy zeleně
- bydlení v rodinných domech
- bydlení v bytových domech
- veřejné objekty
- komerční plochy
- tělovýchova a sportovní zařízení
- venkovní hřiště či sportoviště
- vnitřní parkování
- nerušivá výroba či řemesla
- vrstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a výjezdy z garáží
- ▲ vstup do objektu
- ▲ vstup a vjezd do garáže RD
- stromy

- Rodinné domy
- Byty



SCHWARZPLAN 2.FÁZE



POPIS K DOPRAVĚ

Druhá fáze je napojena na hlavní třídu F. Dreuschucha dvěma obousměrnými komunikacemi. Ulice Skolská rozděluje území na část s rodinnými a bytovými domy. Proto část s rodinnými domy bude v režimu snížené rychlosti dopravy, místní komunikace typu D1. Zbylé komunikace jsou navrženy typu C. Opět jsou ulice doplněny vjezdy do podzemních garáží a podélným parkováním.

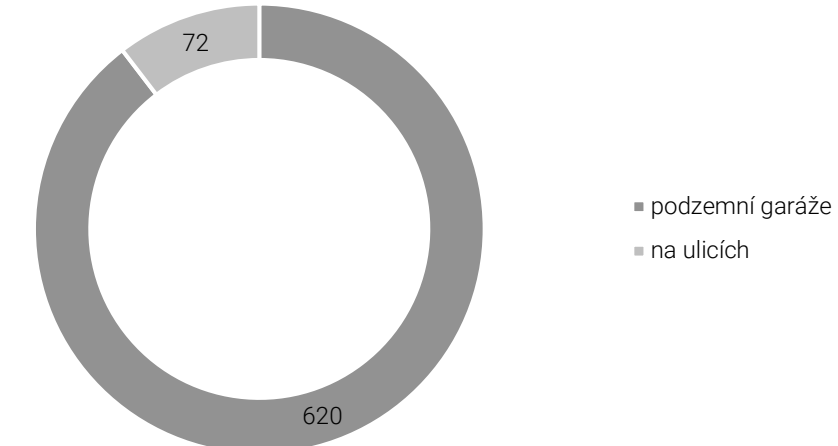
VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

počet bytových jednotek do 70 m² - 84 jednotek = 84 parkovacích stání
počet bytových jednotek nad 70 m² - 171 jednotek = 256 parkovacích stání
počet rodinných domů - 52 jednotek = 120 parkovacích stání

bytové domy mají hromadné parkování v podzemních garážích
většina rodinných domů má parkovací stání v garáži či před domem

počet parkovacích stání v podzemních garážích 620 parkovacích stání
počet parkovacích stání na ulicích 72 parkovacích stání

TYPY PARKOVÁNÍ



LEGENDA

- řešené území
- obousměrná komunikace
- jednosměrná komunikace
- parkování v hrom. garážích
- parkování na povrchu
- cyklostezka 5106,5108
- komunikace pro pěší
- zeleň
- vrstevnice po 2 metrech
- vjezdy a výjezdy z garáží
- počet parkovacích stání
- garážové stání v RD
- garáž + stání před RD
- stromy

0 100m



- LEGENDA**
- řešené území
 - stávající zástavba
 - zástavba z přechozí fáze
 - navržená zástavba
 - dopravní komunikace pro vozidla
 - zpevněné plochy a cyklostezka
 - mlatový povrch
 - hřiště a sportoviště
 - zeleň veřejná
 - zeleň polosoukromá
 - zeleň soukromá
 - vrstevnice po 2 metrech
 - ▲ vjezdy a výjezdy z garáží
 - ▲ vstupy do objektů či služeb
 - II navržená podlažnost
 - stromy
- 1 pěší lávka k Rathanu
2 železniční podjezd
3 sad/park

POPIS TŘETÍ FÁZE

Plocha řešeného území: 11,8 ha
Z toho zastavitelné území: 6,51 ha
Počet obyvatel: 200 obyvatel

Druhá fáze, plánovaná na období za 100-150 let, bude ukončovat jižní část města. Časově je tato fáze vázána na úpravu vedení vysokého napětí, které se v současné době nachází v řešeném území této fáze. Vzhledem ke skutečnosti, že je tato fáze navržena až za sto let, je možné tuto strategickou úpravu trasy zakomponovat do dlouhodobých plánů údržby technické infrastruktury.

Třetí fáze je tvořena 45 objekty pro individuální bydlení - rodinnými domy, vilami a viladomy různého typu a velikosti. Vždy s parkováním na vlastním pozemku.

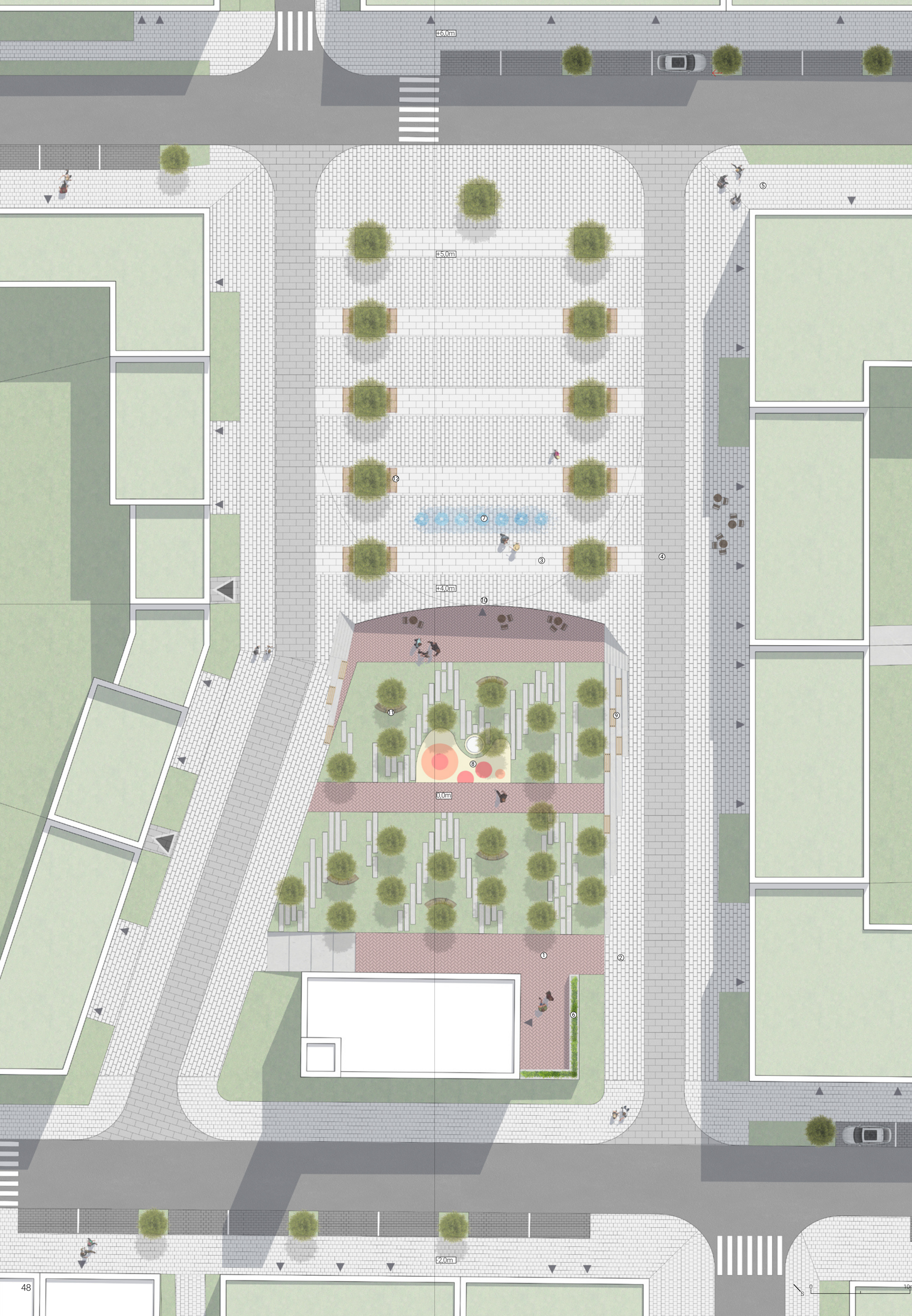
Městský park/sad s výhledem na město je nejzásadnější veřejná plocha této fáze.



POPIS K FUNKCI

Třetí závěrečná fáze mého návrhu je nejrozvolněnější a co se týče funkcí, obsahuje pouze jednu. Bydlení v rodinných domech a viladomech. Blízkost městské vybavenosti, dostupné ze druhé fáze bude vytvářet lukrativitu těchto parcel. Téměř polovinu třetí fáze tvoří veřejná zeleň - to z důvodu vymezení zastavitelného území vrstevnicemi a zachování zeleného horizontu při pohledu z města.

- LEGENDA**
- řešené území
 - okolní zástavba
 - zástavba z předchozí fáze
 - plochy pro dopravu
 - plochy zeleně
 - bydlení v rodinných domech
 - vrstevnice po 2 metrech
 - ▲ vstup a vjezd do garáže RD
 - stromy
- 0 100m



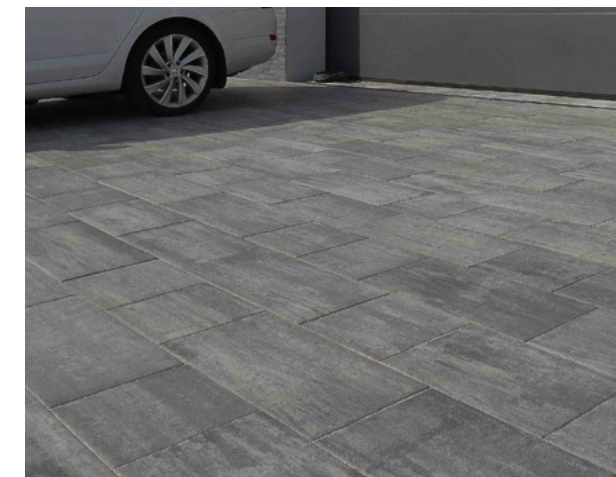
Skládaná dlažba z cihel v okolí kostela (1)



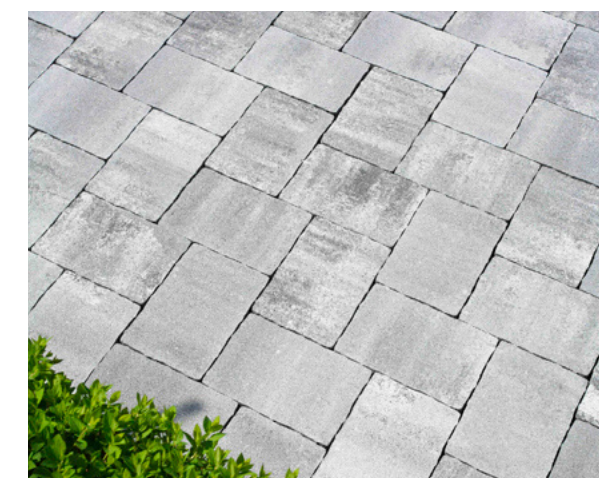
Betonové dlaždice chodníků odstín Colormix Arabica (2)



Betonové velkoformátové dlaždice kladeny v opačném směru (3)



Pojízdná velkoformátová dlažba, trnavší oproti pochozím plochám (4)



Dlažba malého formátu na běžné stezky pro pěší (5)



Vyvýšené betonové květináče vyrovnávající sklon terénu před vstupem do kostela (6)



Vodní trysky s odtokovými kanálky ve spárách dlažby (7)



Dětské hřiště s polyuretanovým trvanlivým a elastickým povrchem (8)



Dřevěné lavičky osazené na betonovém pobytovém schodišti (9)



Prosklené zábradlí s nerezovým madlem (10)



Dřevěná lavička pod stromy (11)



Dřevěná lavička na náměstí (12)

PERSPEKTIVA NÁMĚSTÍ



PERSPEKTIVY CIMRMANOVA A VNITROBLOK



