



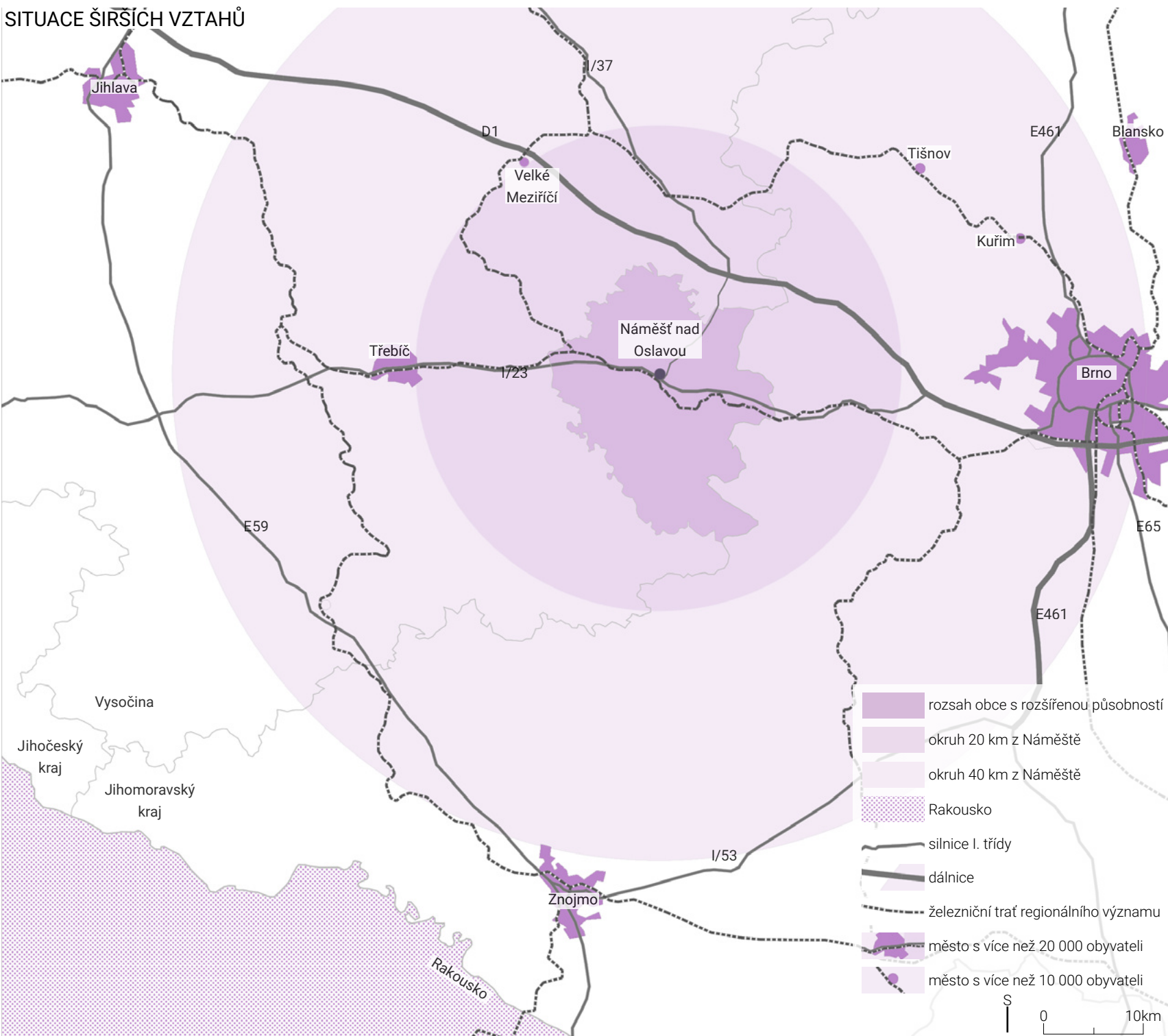
ZÁKLADNÍ INFORMACE NÁMĚSTÍ NAD OSLAVOU
KRAJ: Vysočina
OKRES: Třebíč
POČET OBYVATEL: 4 996 (2011)
PLOCHA ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ: 29,2 ha
KATASTRÁLNÍ ÚZEMÍ: Náměstí nad Oslavou
NADMORSKÁ VÝŠKA Ř.Ú.: 386-422 m.n.m.



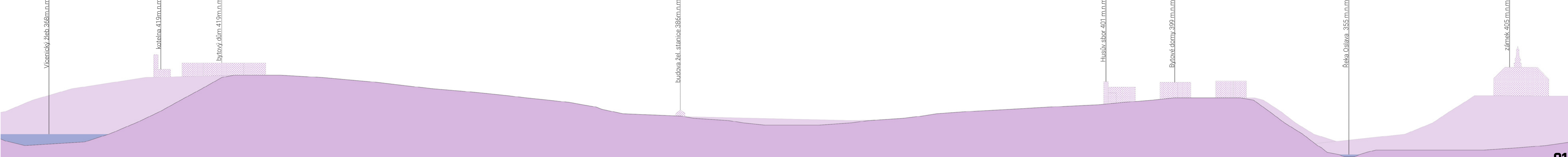
Řešené město Náměstí nad Oslavou leží 20 km východně od Třebíče na řece Oslavě. Od roku 2003 je sídlem správního úřadu třetího stupně, který spravuje jeden z 15 územních celků, ze kterých je kraj Vysočina sestaven. V současné době má Náměstí spolu s přidruženými obcemi (Jedov, Otádrice a Zňátky - které jsou zároveň i katastrálními územími) asi 5200 obyvatel. Největším katastrálním územím je Náměstí 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 vytváří několik příčných strných údolí.

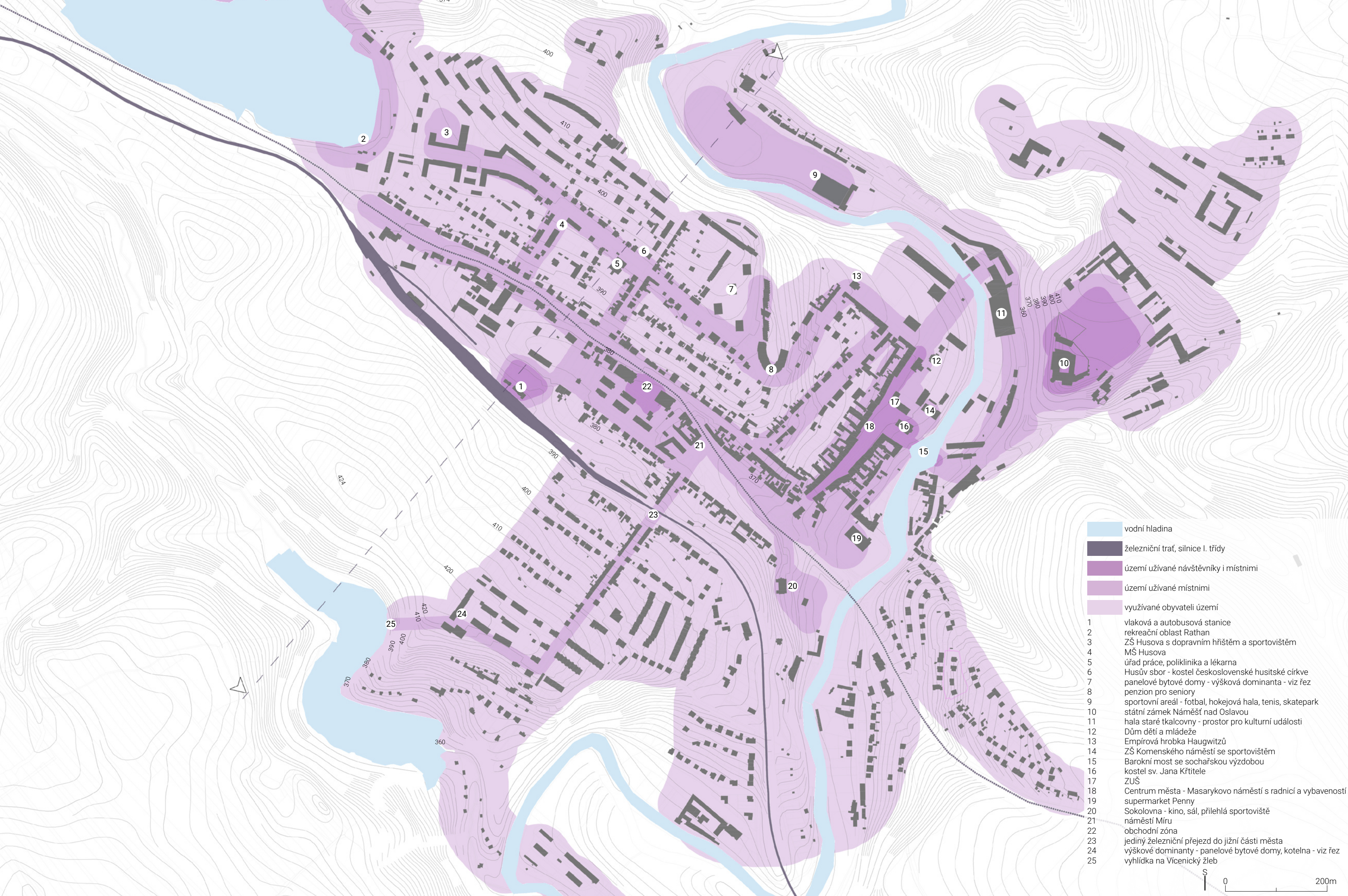
Z hlediska kompozice se město vzhledem k historickému jádru rozšiřuje excentricky. Tato skutečnost je dána terénem a polohou silniční a železniční sítě procházejících územím západovýchodním směrem. Občanská vybavenost je vázána především na centrální zónu města, a to historické jádro a prostor mezi ulicemi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



ŘEZ TERÉNEM A DOMINANTY
1:5000



INTENZITA ZÁJMU A TERÉN



OBJEKTY S FUNKCÍ VZDĚLÁVACÍ A VOLNOČASOVOU



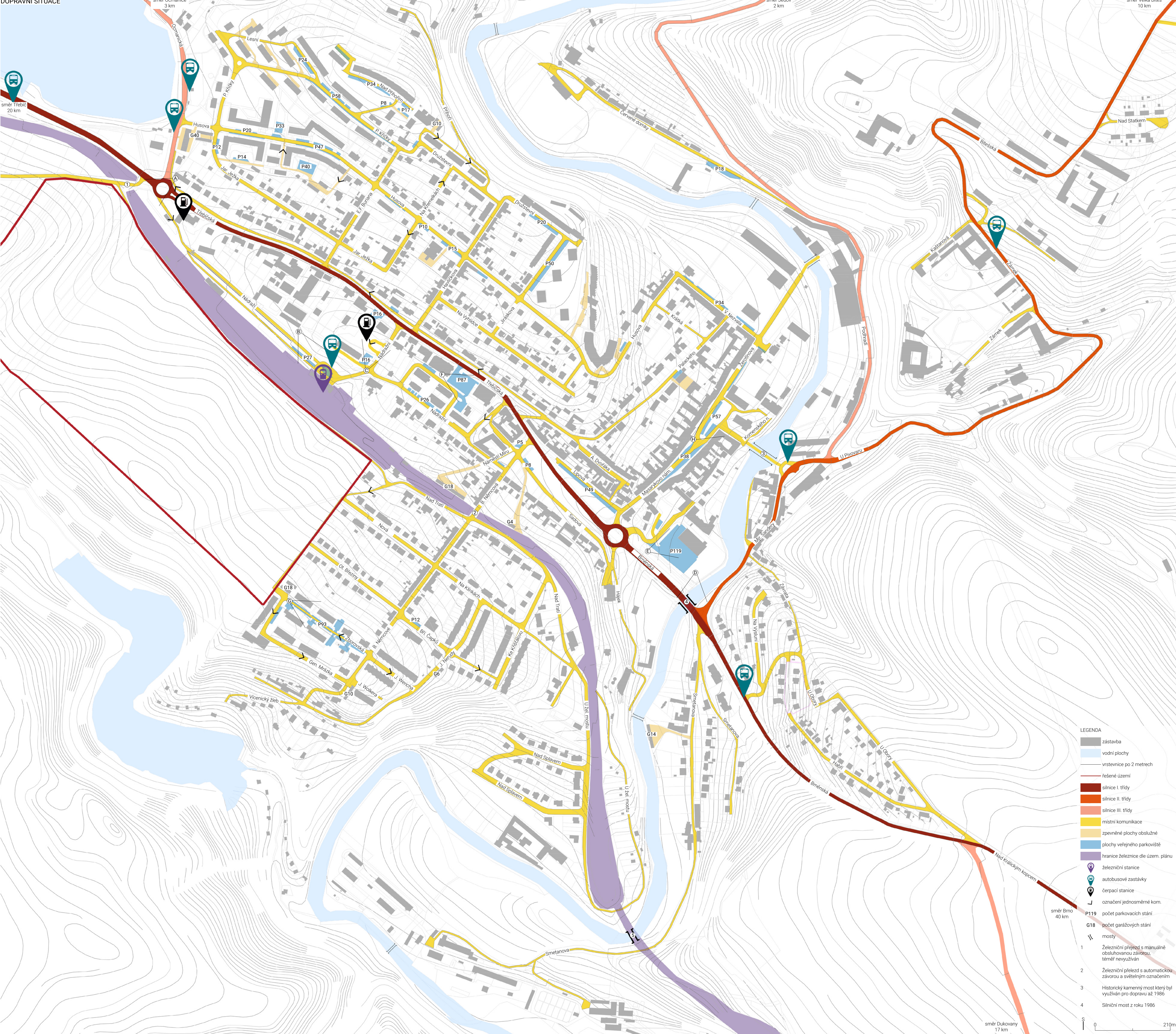
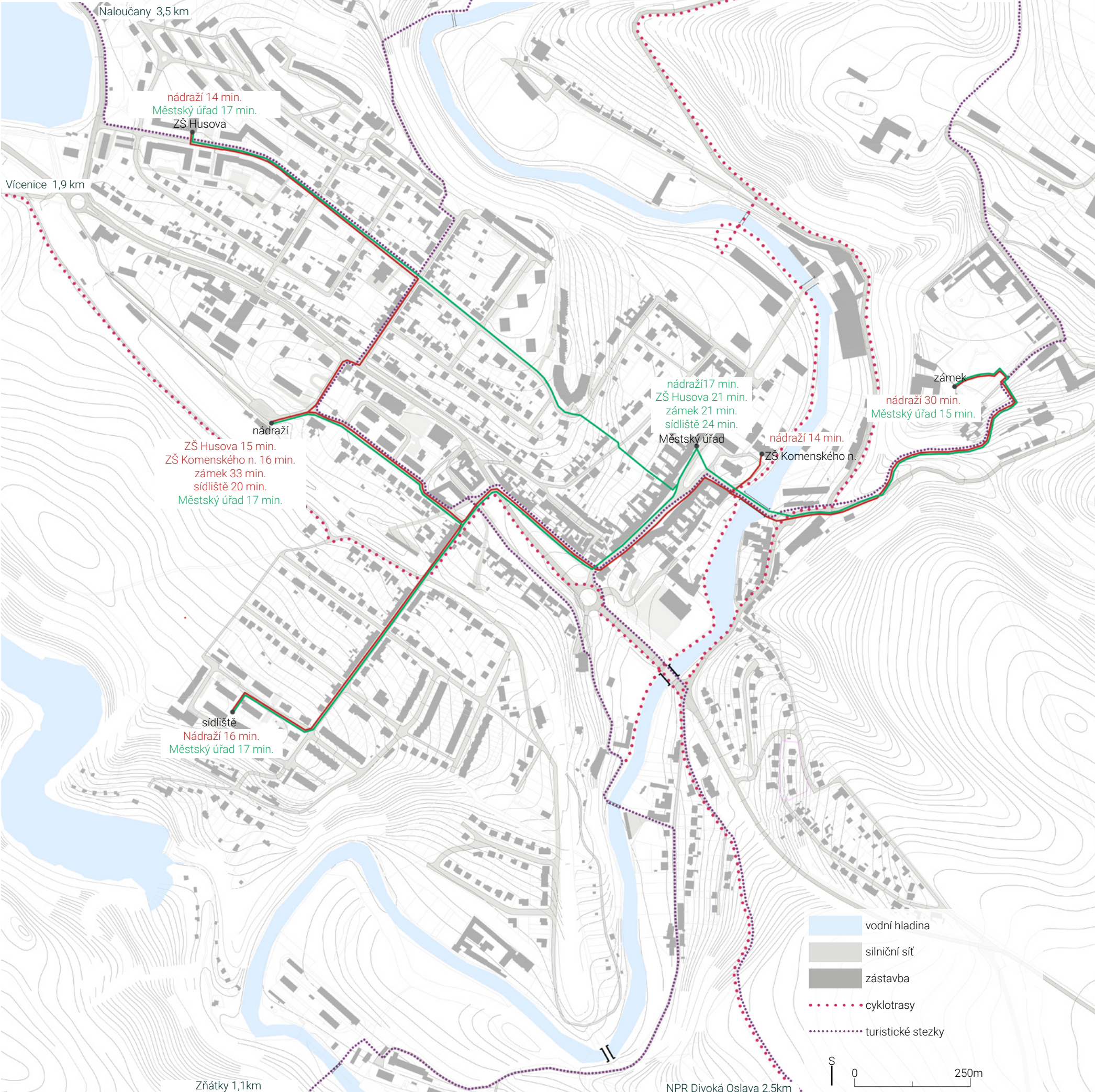


FOTO DOPRAVA



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 protivě město rozděluje 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



SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



VYSOKORYCHLOSTNÍ TRAT:
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.

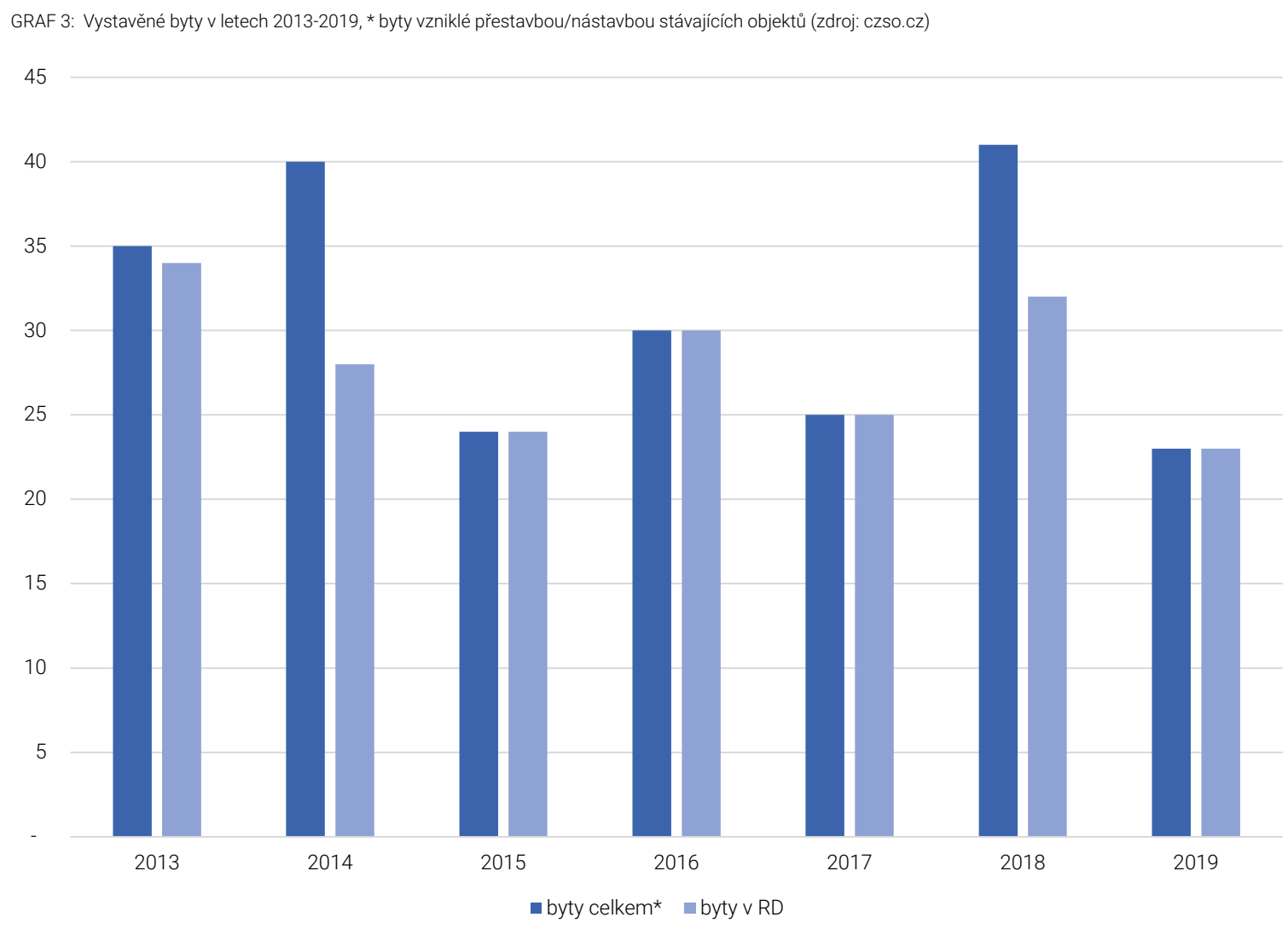
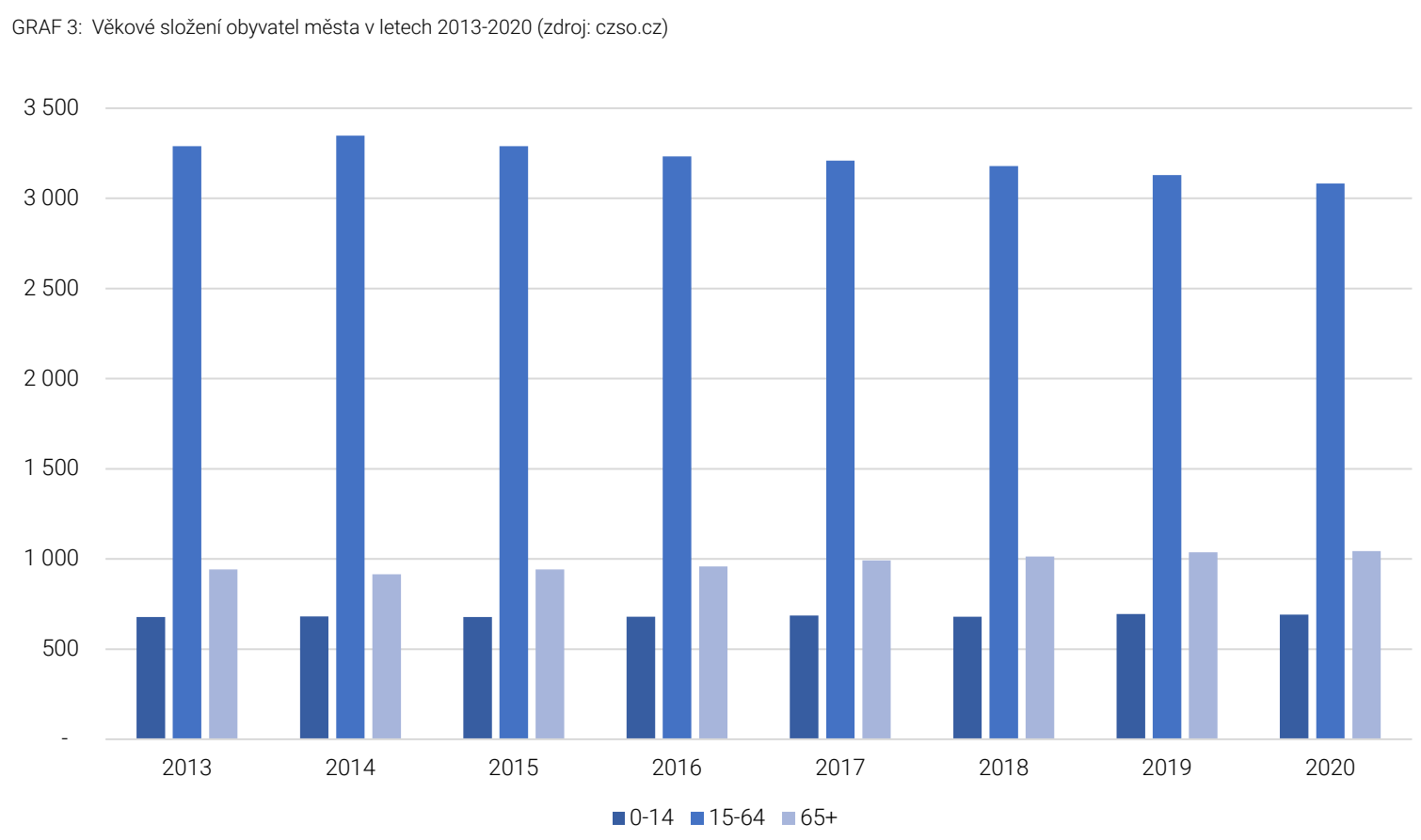
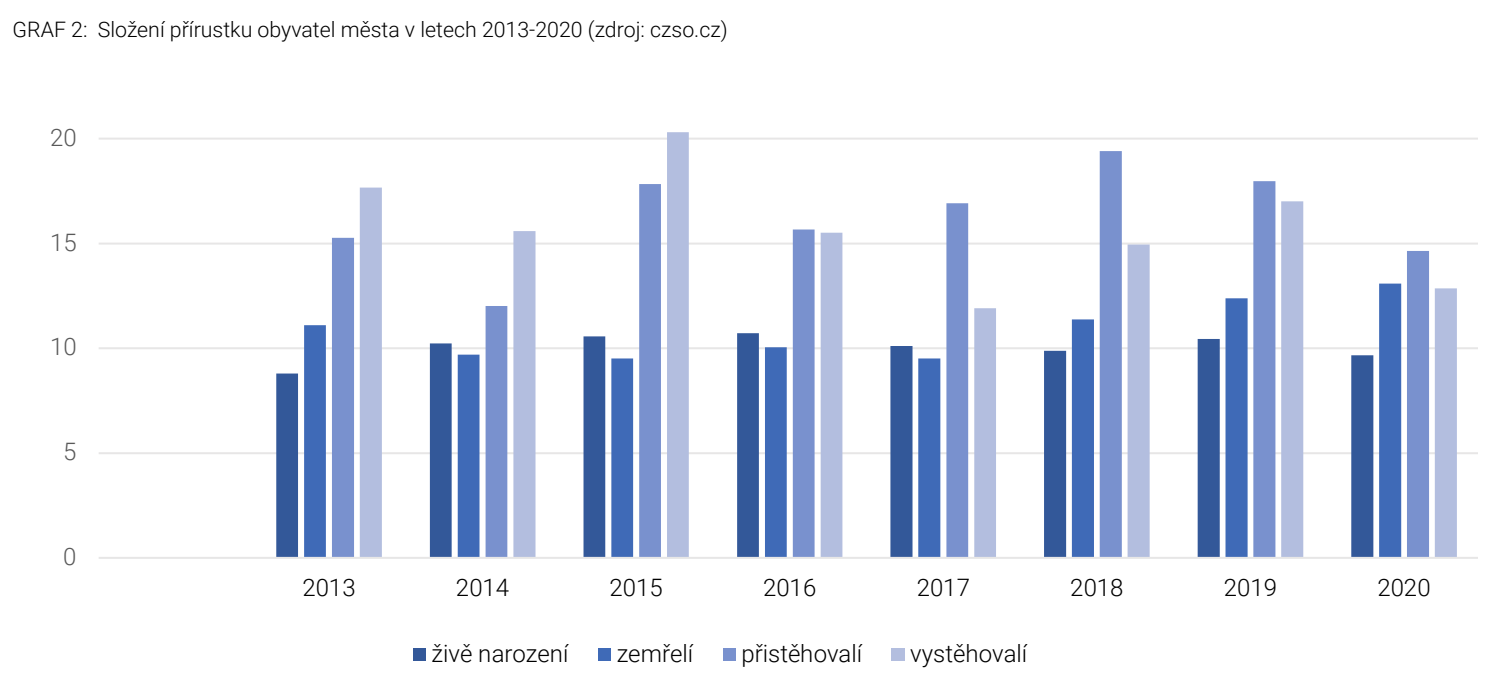
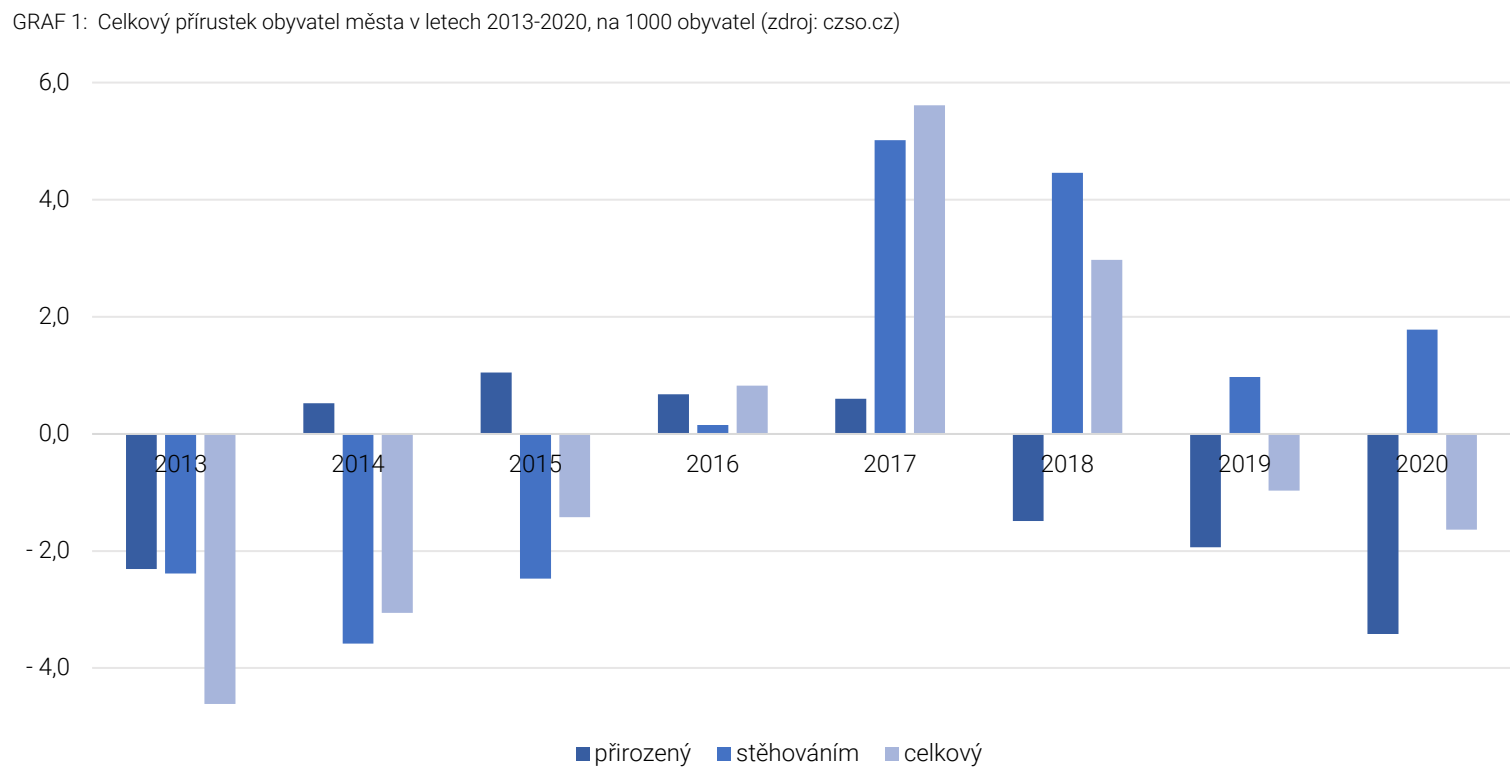
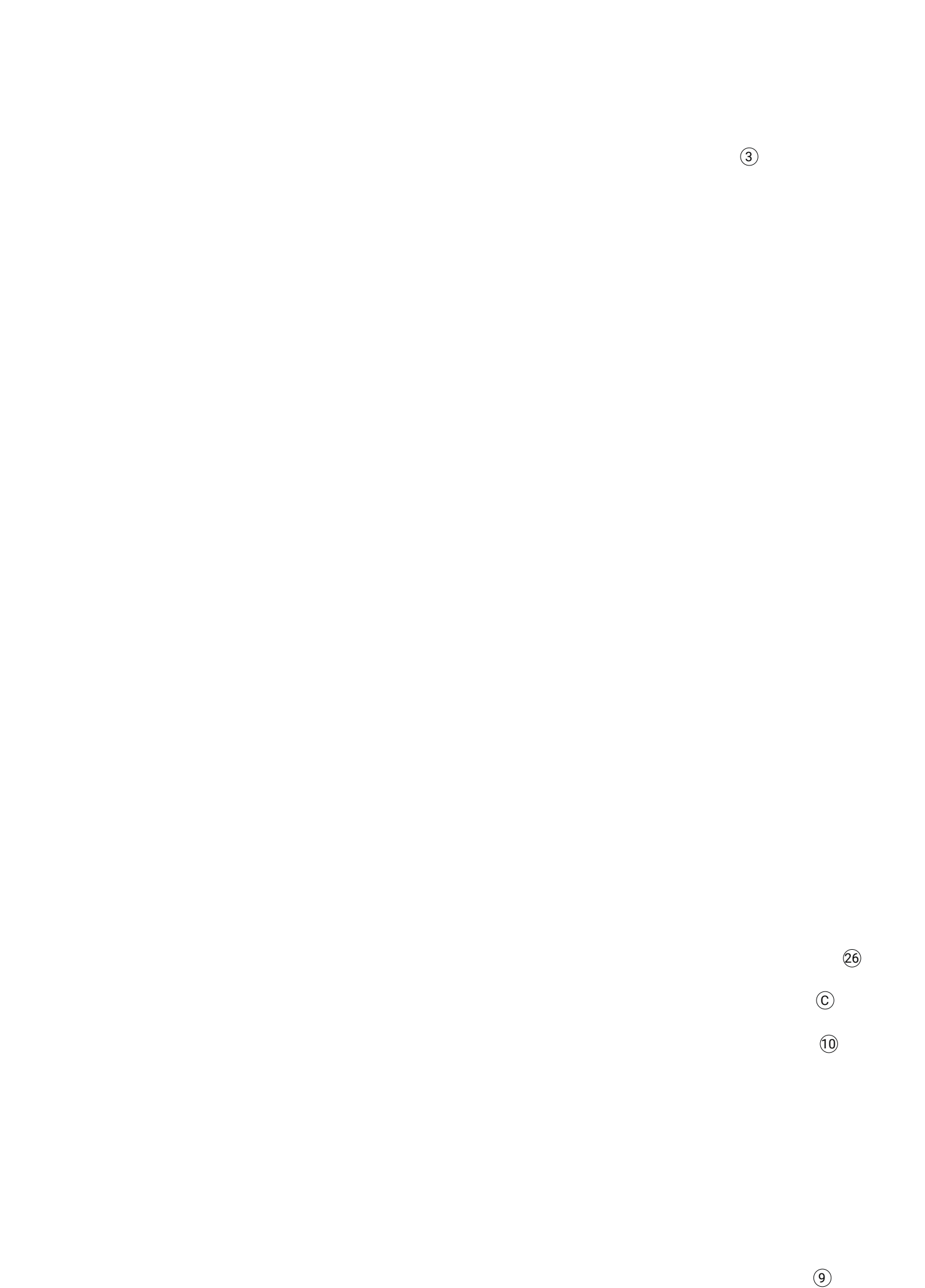
Nedílné Náměstě je naplňována stanicí VRT ve Velké Bíteši, dostupná silnicí 399. Autem je doba dojezdu do Bítel 15 minut, hromadnou dopravou cca 25 minut.

VRT Vysočina II. fáze: Brno hl. n. - Velká Bíteš součástí RS 1 Praha - Brno - Ostava zahájení stavby: předpoklad 2027

Nedílné Náměstě je naplňována stanicí VRT ve Velké Bíteši, dostupná silnicí 399. Autem je doba dojezdu do Bítel 15 minut, hromadnou dopravou cca 25 minut.

VRT Vysočina II. fáze: Světla nad Sázkou - Velká Bíteš součástí RS 1 Praha - Brno - Ostava poslední fáze tratí VRT Brno - Praha zahájení stavby: předpoklad 2029 uvedení do provozu: předpoklad 2031 doba dojezdu Velká Bíteš - Brno cca 15 minut





Panorama polížené řešené parcely

ZHODNOCENÍ VÝSTUPU Z ANALÝZ A PROBLÉMOVÉHO VÝKRESU:

Z vypracovaných analýz je znatelné že město Náměstí 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 Náměstí velmi charakteristické. Nejzákladnější, řeka Otava je součástí názvu města. Další hojně využívaný pro rekreaci obyvatel Náměstí i lidí z okolních obcí rybník Rathat. V jeho okolí vznikají další služby a zázemí pro sezónní návštěvníky. Nejvíce přirozený charakter má vodní nádrž ve Vizenickém žlebu, plocha sousedící s touto nádrží je součástí lokálního biocentra.

Co se týče městské vybavenosti - pro současné potřeby města a jejich obyvatel 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 přistěhovale obyvatelstvo je nutné zbudovat vzdělávací instituce či navýšit současné kapacity. V Náměstí je již dlouhá tradice hudebníků, základní umělecká škola má proto hned několik objektů kde probíhá výuka. V Náměstí 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 Náměstí 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. Takového uspořádání může být vnitřně negativní, avšak mně 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 Náměstí 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 Náměstí 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 tměm 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 individuální tak hromadného.



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



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



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



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

BENEFITY

- 1 DOSTUPNOST
vlakové nádraží a autobusová zastávka na jednom místě, časté spoje
- 2 PARALELNÍ KOMUNIKACE
obslužná zklidněná komunikace souběžná se silnicí I. třídy
- 3 RATHAN
rybník využíván pro rekreaci, i s hygienickým zázemím 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 Otava vytváří příjemné prostředí, podél řeky je vedena cyklostezka
- 8 MASARYKOVŮ NÁMĚSTÍ
centrum města, historicky hodnotné objekty, polyfunkční objekty s veřejnou vybaveností
- 9 PŘEHRADA
přehradní nádrž ve Vizenickém 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

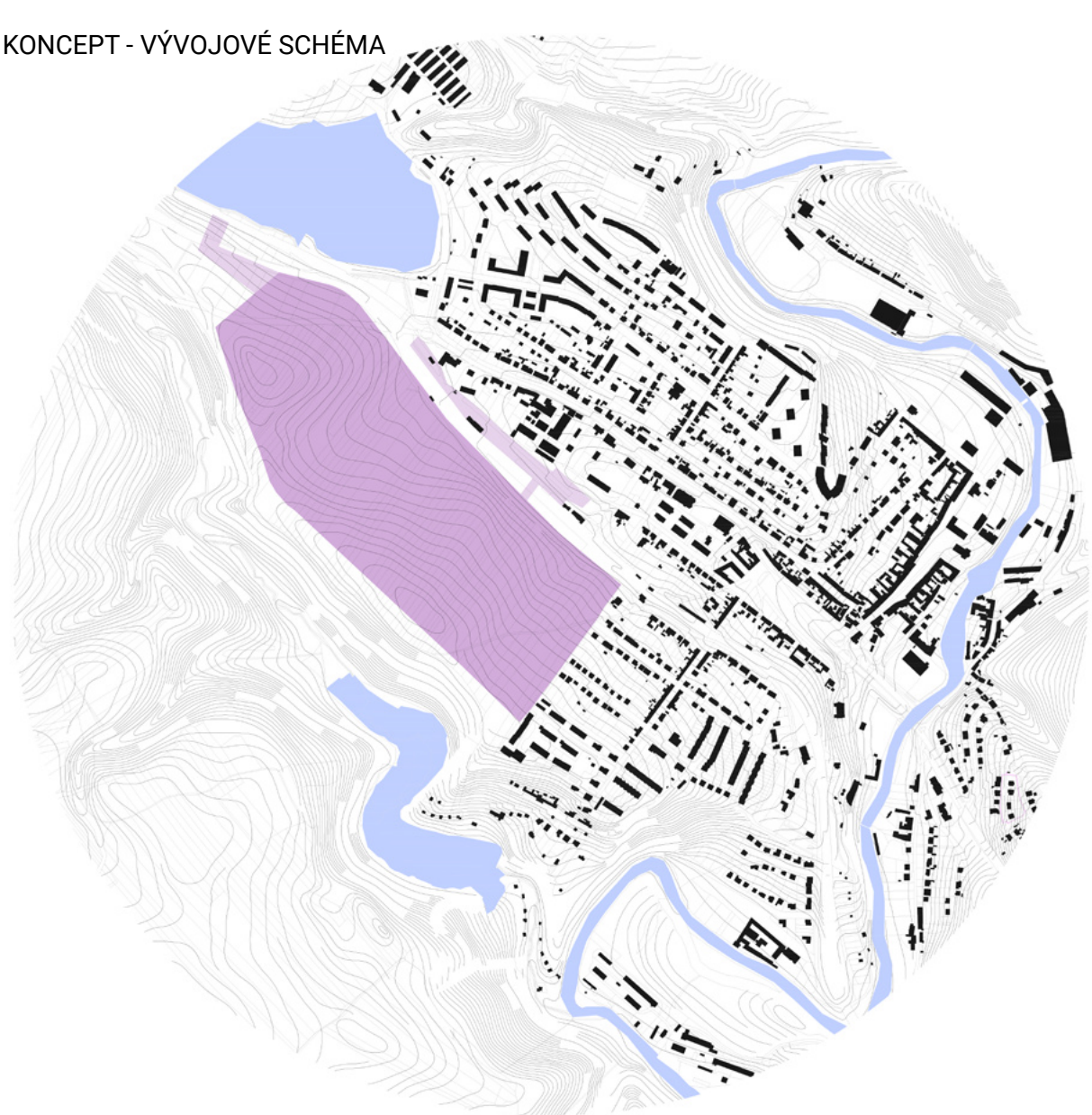
- 11 PRŮMYŠLOVÝ AREÁL
situován v zástavbě rodinných domů
- 12 HORIZONT Z PANELOVÝCH DOMŮ
výškové bytové domy na nejvyšších parcelách dominují celkovému panoramatu města a upozadují historickou dominantu zámku
- 13 (NE)NÁMĚSTÍ
Náměstí Míru slouží spíše jako komunikační uzel s poměrně velkými zelenými plochami, které nejsou využívány
- 14 JEDINÝ ŽELEZNIČNÍ PŘEJEZD
slouží pěším, cyklistům i automobilům a je jediným způsobem překonání železniční trati 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
vznik obchodní zóny která má charakter dílčího centra města, můžeme očekávat že se tato oblast bude dále rozvíjet
- 17 PARALELNÍ ULICE
do budoucna by se mohla obchodní zóna rozšiřovat tímto směrem, do klidné ulice se zahrady
- 18 ROZVOJOVÁ LOKALITA
díleč UH plochy pro individuální bydlení, příležitost aplikovat zde inovativní způsob soudobého individuálního bydlení
- 19 ROZVOJOVÁ LOKALITA
ÚP se dobře zvidňuješ fotovoltaických elektrárnou uvažuje 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 městotvorné vlivy
 - 25 ZÁPLAVOVÉ ÚZEMÍ Q100
 - 26 NARUŠENÍ ZELENEHO HORIZONTU
podlažnost navržené zástavby by měla být omezena na úroveň neofrašující nejvyšší body terénu
- STAGNACE PŘÍRŮSTKU OBYVATEL
hrozba odchodu mladých obyvatel do větších měst
- ZVÝŠUJÍCÍ SE PRŮMĚNNÝ VĚK OBYVATEL



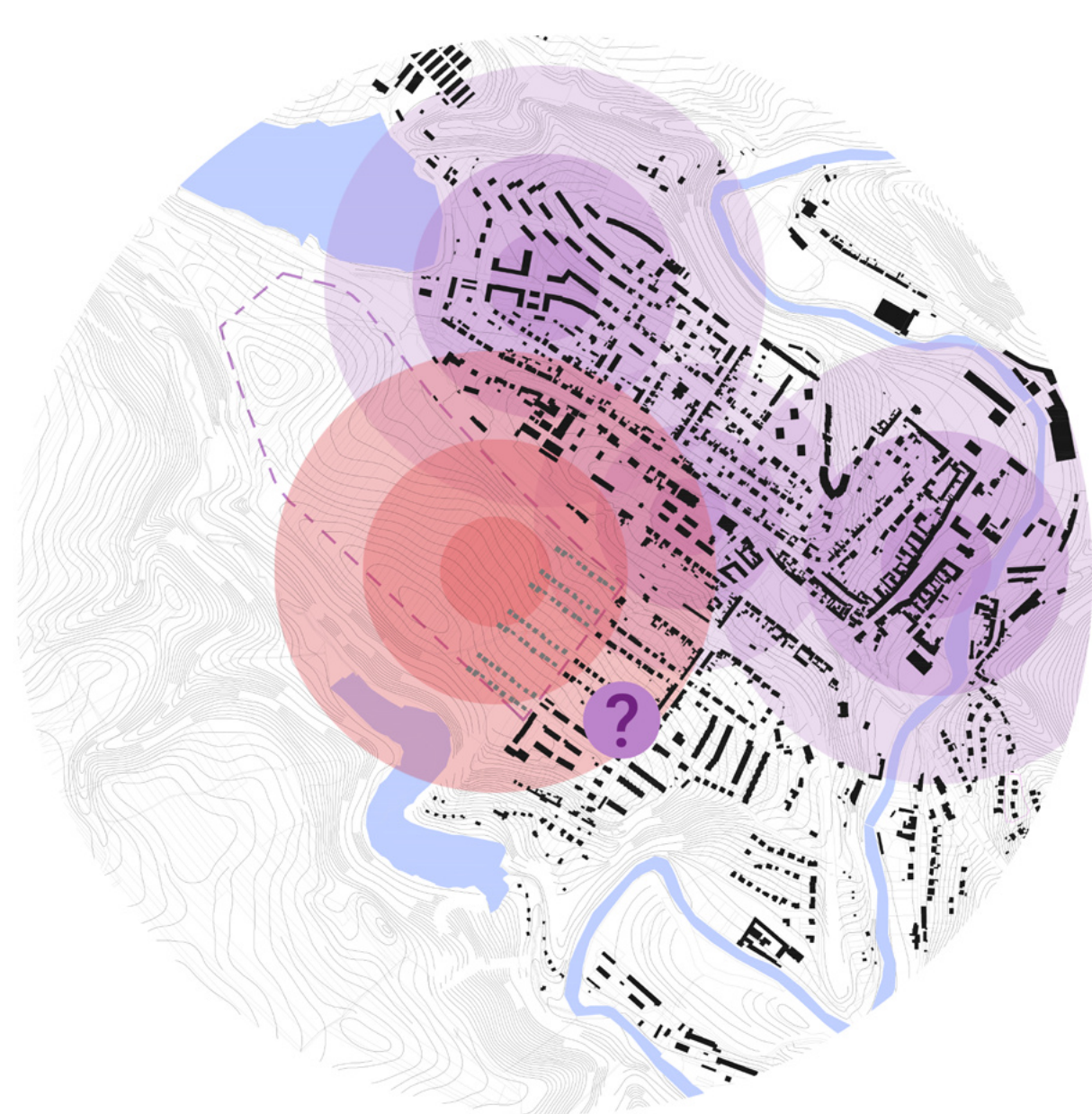
VYMEZENÍ ÚZEMÍ

Hranice řešeného území zvolena tak, aby bylo možné komplexně využít maximální potenciál jižní části města a celkově naplnit řešení pro celé území. Východní část řešeného území sousedí se zastávkou rodinných a bytových domů. Severní hranice je tvořena železniční tratí. Z jižní strany pak území vymezuje hranice lesa a prudce klesající terén Víceňského žlebu. Řešené území je rozšířeno o dotčené území, do kterých je nutno zasahovat z důvodu překonání bariéry železniční trati.



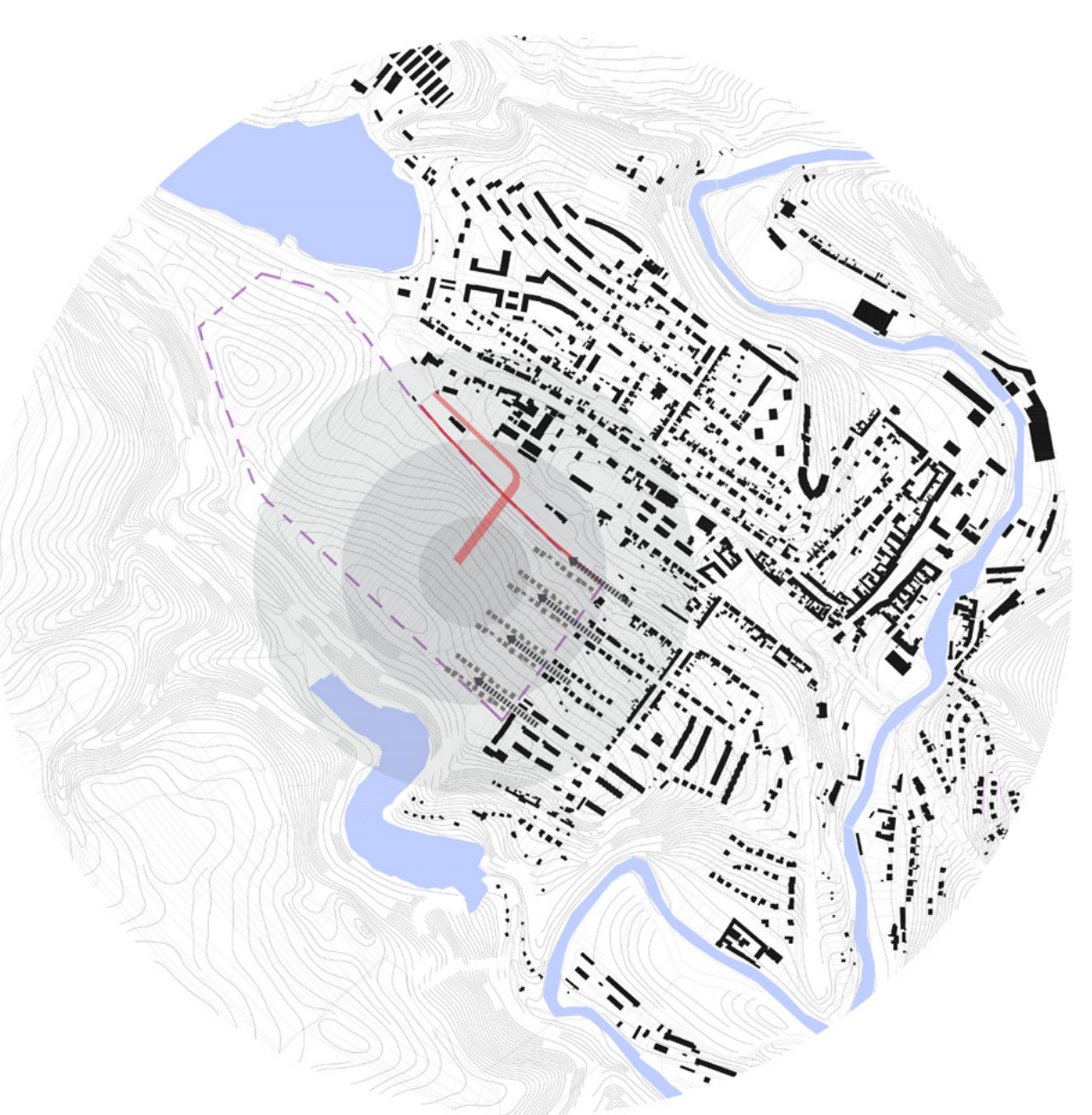
NAPOJENÍ ÚZEMÍ NA STÁVAJÍCÍ STRUKTURU

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



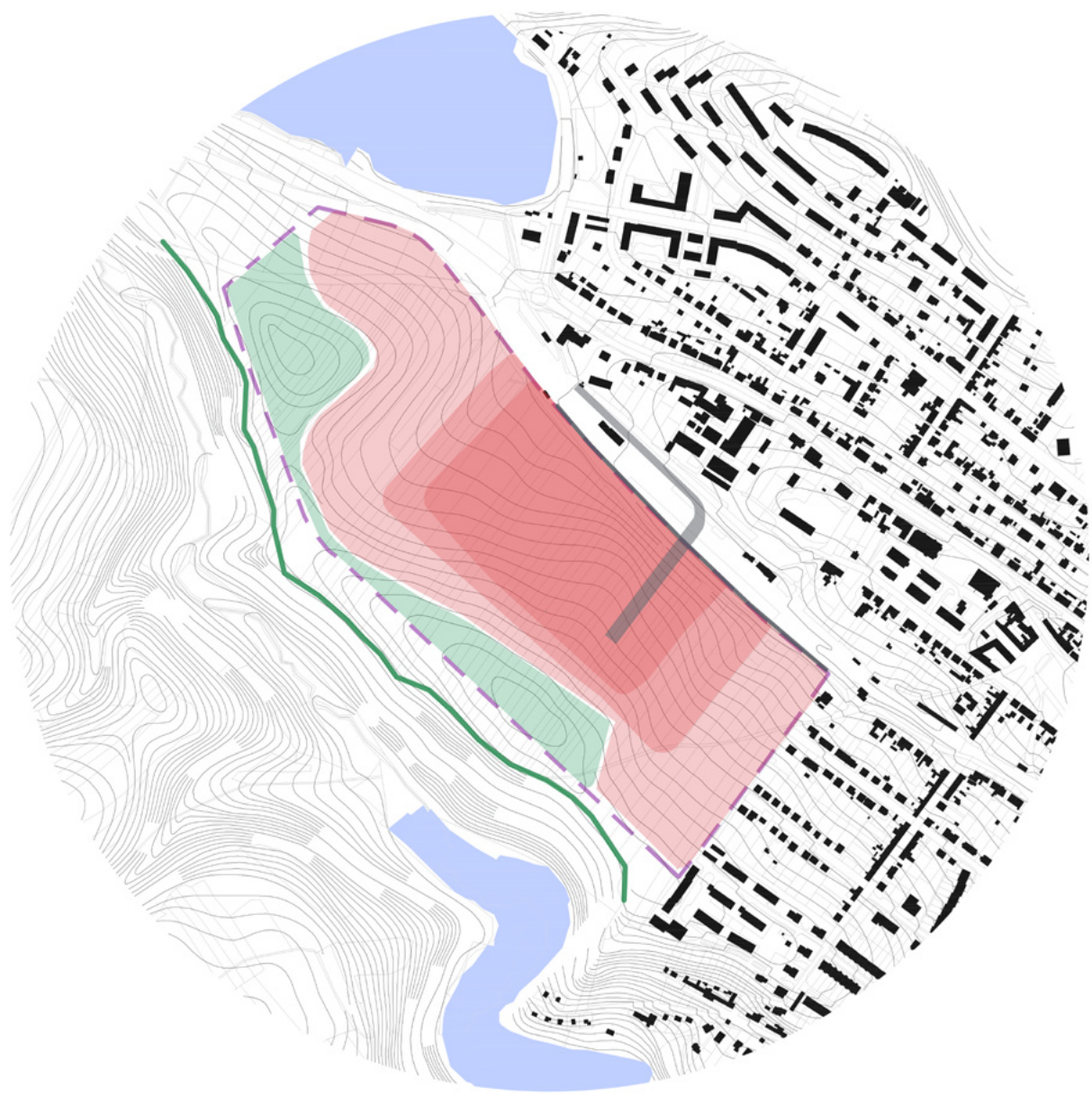
CENTRUM A KRÝSTALIZAČNÍ BODY

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 Náměstí. Jižní část města podtrhuje lokální centrum nebo výrazný veřejný prostor. Proto by mělo být vytvořeno v nově navržené městské struktuře.



DOPRAVNÍ NAPOJENÍ

Dopravní napojení jižní části by nemělo být omezeno provozem na železniční trati. Z důvodu výškového osazení železnice vzhledem k řešenému území je nejlepší variantou železniční nadjezd směřovaný 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 Raňhan. Rampa pro nadjezd bude realizována v ploše u nádraží, její současně vydláždění a uspořádání je nevyhnutelné.



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 a vlastní polokolektornou 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.



PROPojENÍ, ORIENTACE A STRUKTURA

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



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, sakovní státní a zdravotnické zařízení. Objekty pro bydlení v centru budou mít charakter polyfunkčních objektů s parterem pro služby, komerční a nezávislou výrobu.



PROLÍNÁNÍ TYPOLOGIÍ

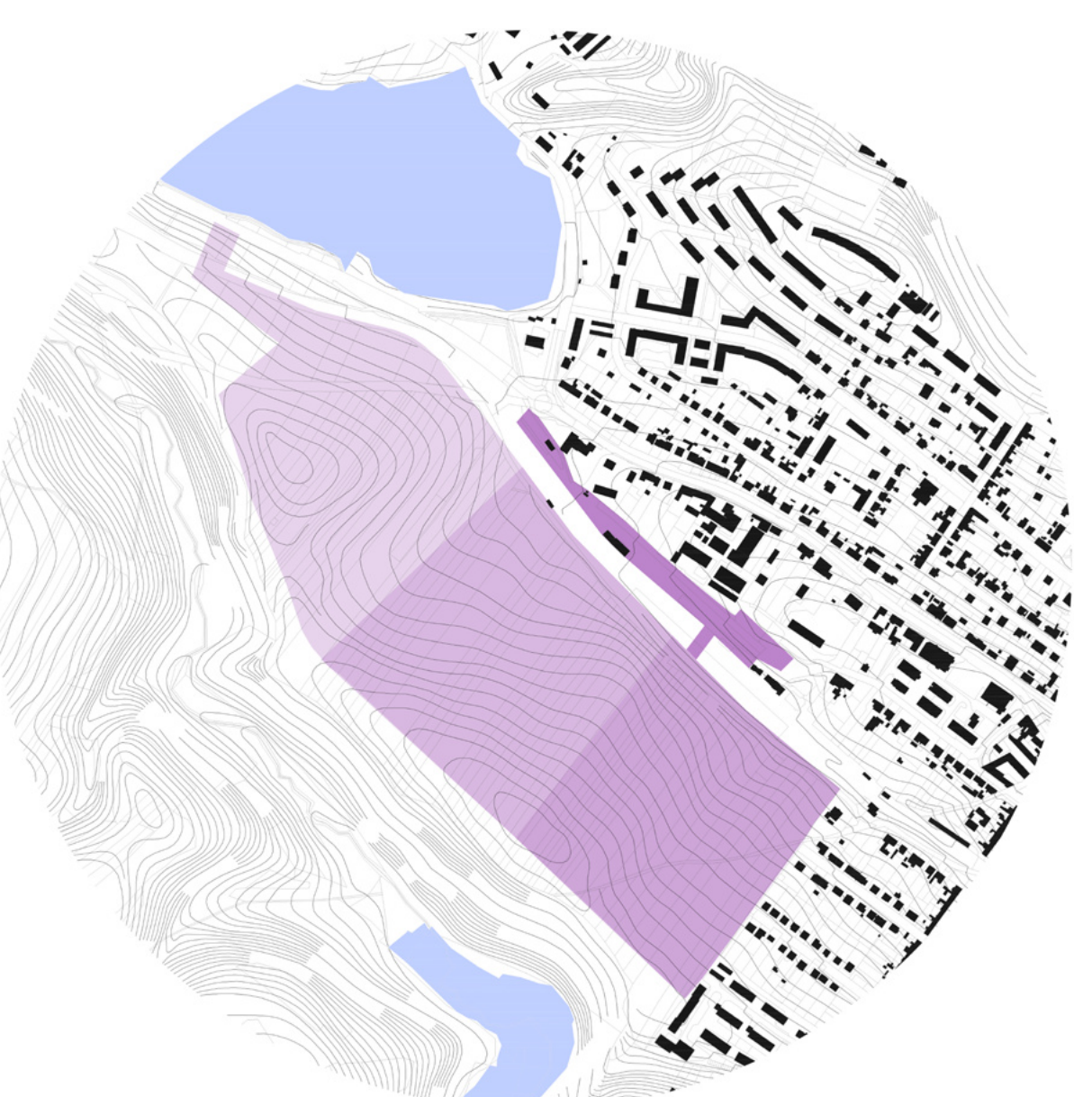
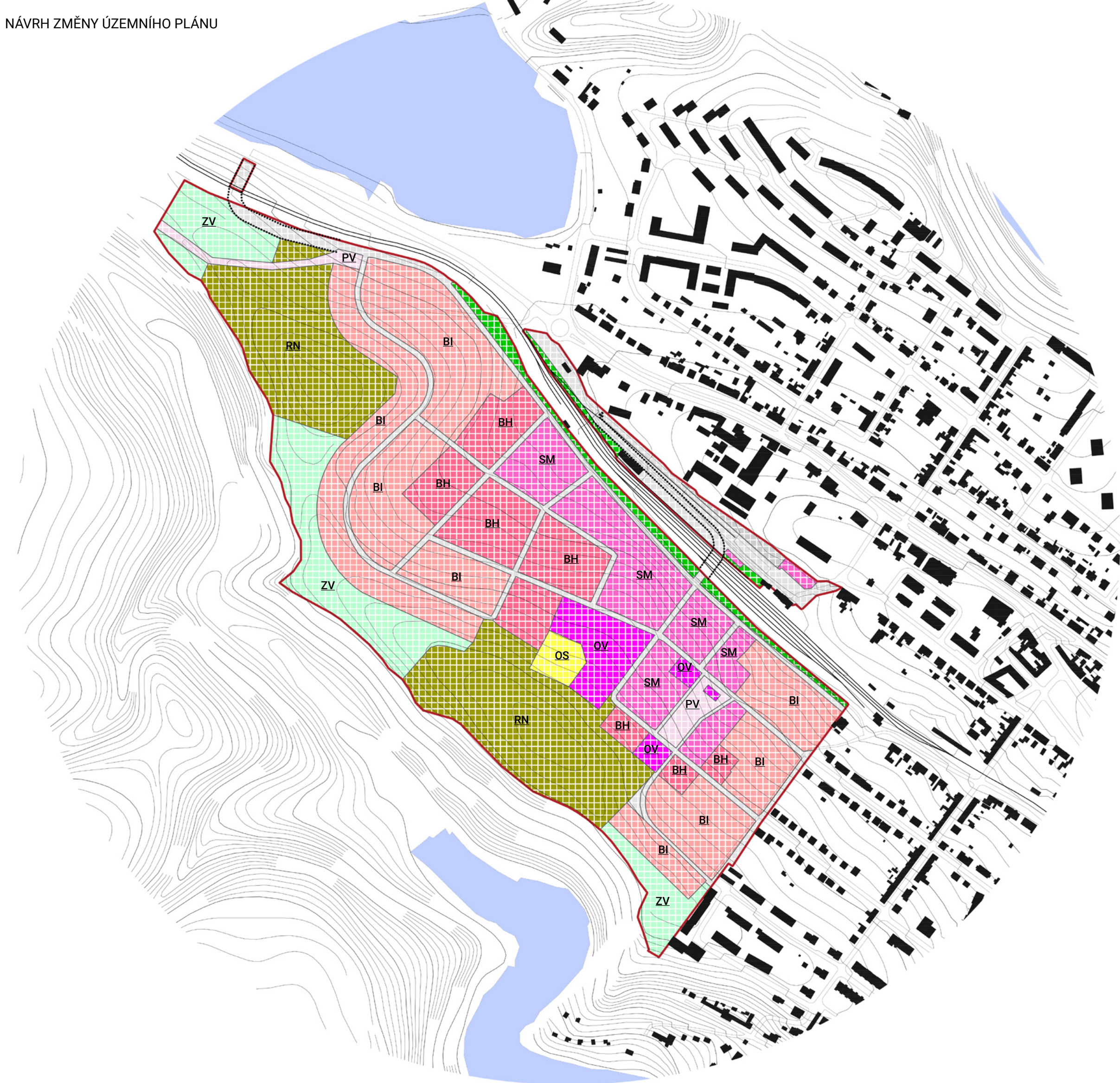
Přechod mezi individuálními rodinnými domy a bytovými objekty bude probíhat v soukromých zahradách. Tím bude dosaženo plynulého přechodu a ochrany soukromí.



PŮVODNÍ ÚZEMNÍ PLÁN

Původní územní plán řeší 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 Raňhan.

NÁVRH ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU



FÁZOVÁNÍ

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

SITUACE DOPRAVNÍHO NAPOJENÍ - FÁZE 0

VJEZD NA RAMPU NADJEZDU

63 PARKOVACÍCH STÁNÍ pro cestující a zaměstnance

VÝTAH A SCHODIŠTĚ PRO PĚŠÍ zázemí dražbičské dopravy

POLYFUNKČNÍ OBJEKT zázemí autobusového dopravce, čekárna, cukrárna

OBNOVA OBJEKTU PRO VÝROBU

PLOCHY PRO MALÉ PODNIKY A ŘEMESLNÍKY

6 STÁNÍ PRO BUS

KRYTÉ NÁSTUPÍŠTĚ



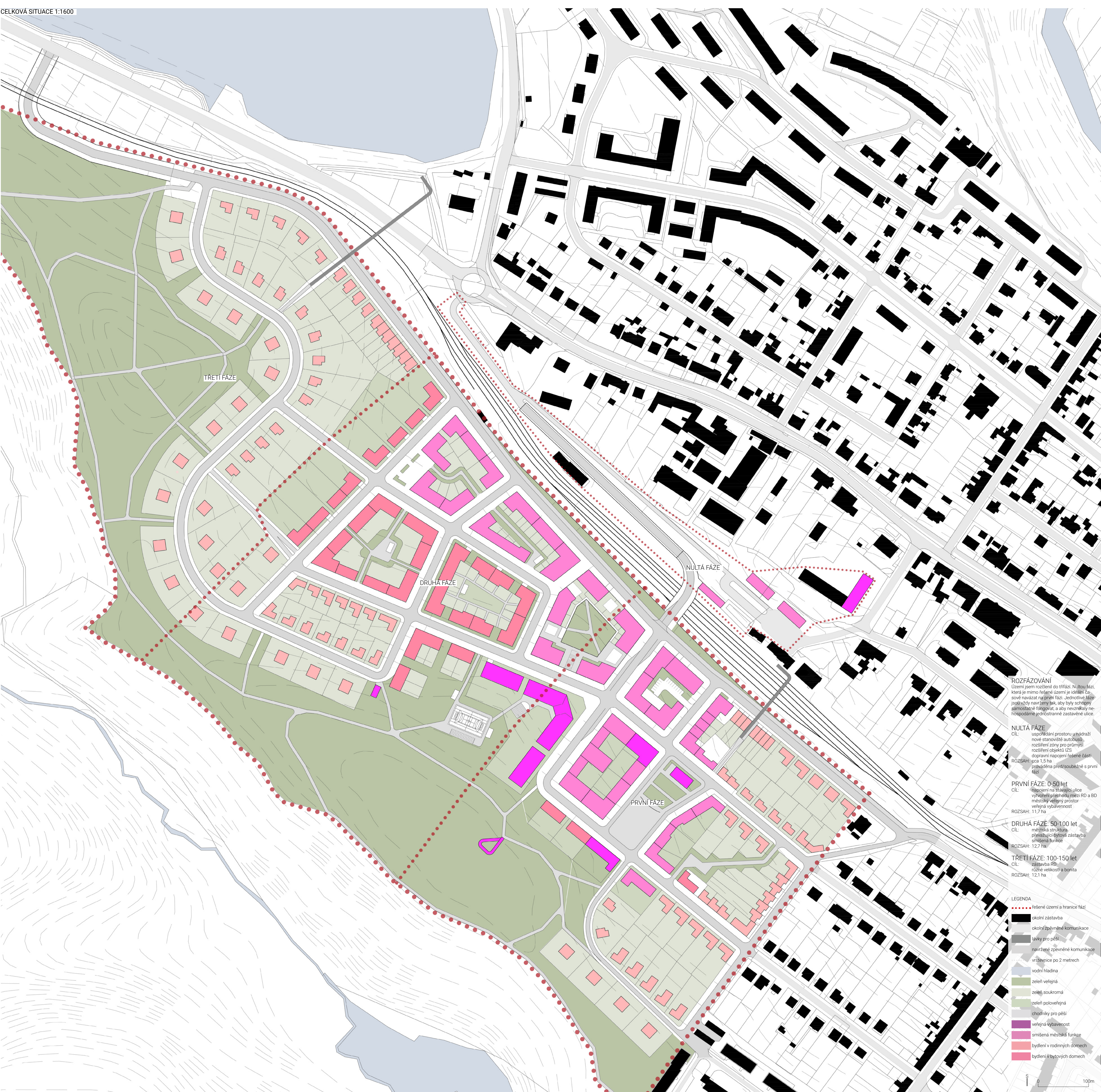
Foto 1: Současný vjezd do území směrem od kruhového objezdu



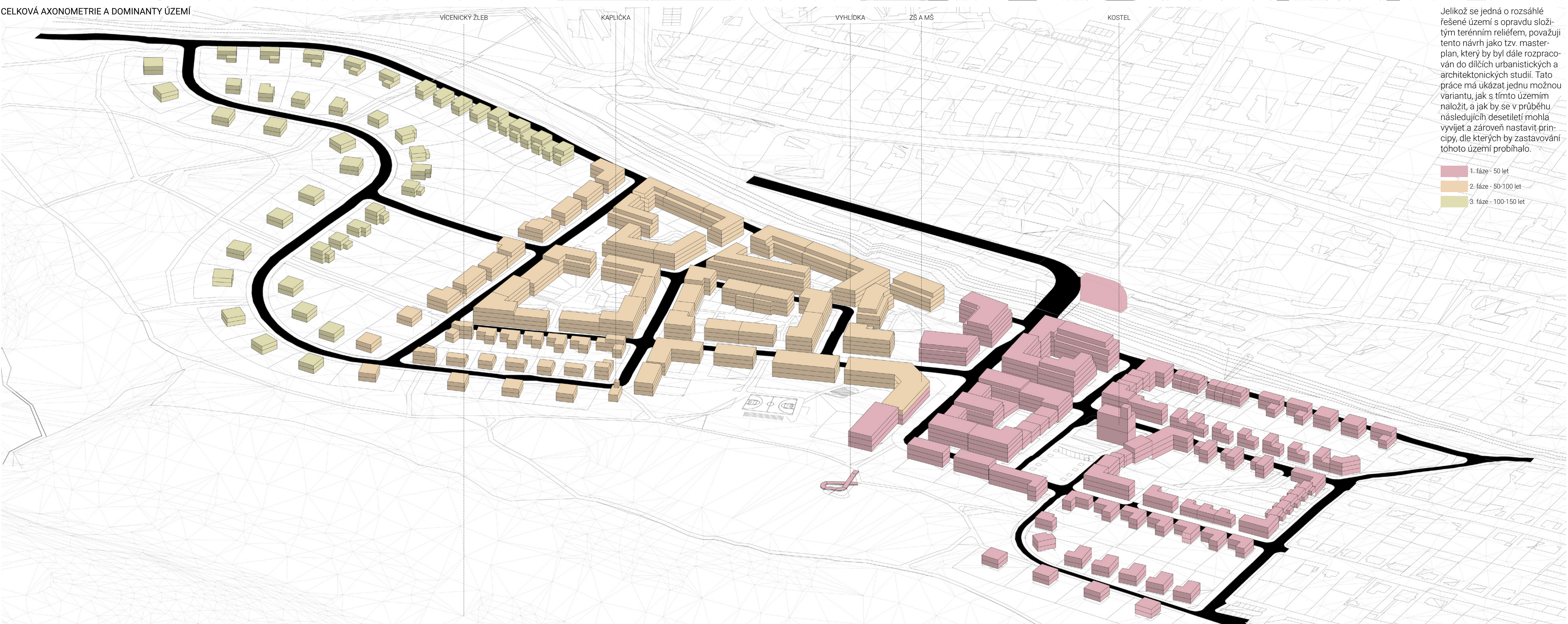
Foto 2: Ve středu plochy je vedena vlečka pro odstavění vagonů, objekt poblíž není využíván a chátrá.



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



CELKOVÁ AXONOMETRIE A DOMINANTY ÚZEMÍ





POPIS PRVNÍ FÁZE

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

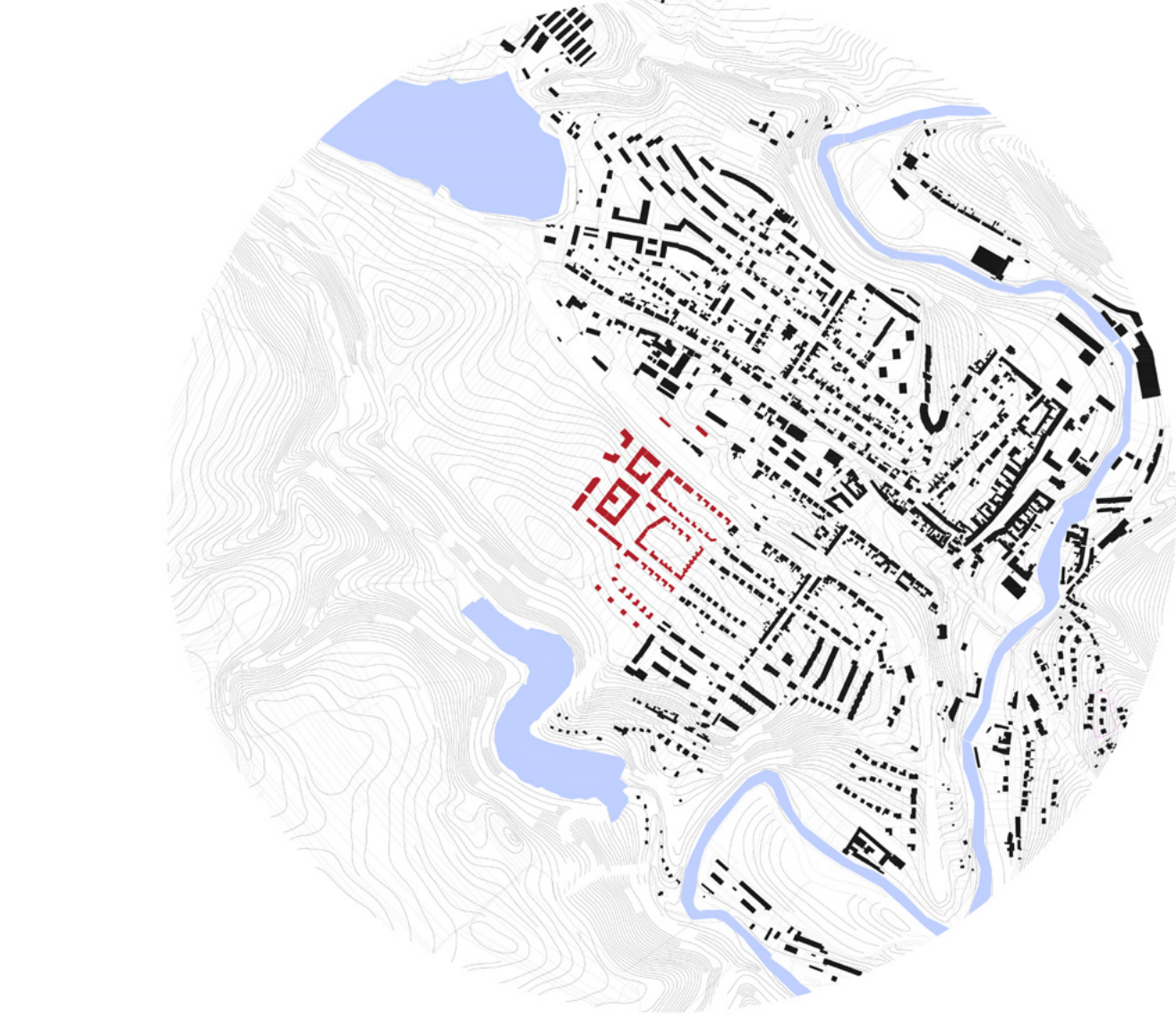
Jak je již známo, námi řešené území je vymezeno hranicí lesa a železniční trati. První fáze je jedinou, která je v přímé návaznosti na stávající zástavbu jižní části města. Proto je pojata spíše jako přechod mezi zástavbou rodinných domů a nově navrženou městskou strukturou. Ulice Nad Trati, Nová a Otakara 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“ třetí fázi 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 podobné.

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

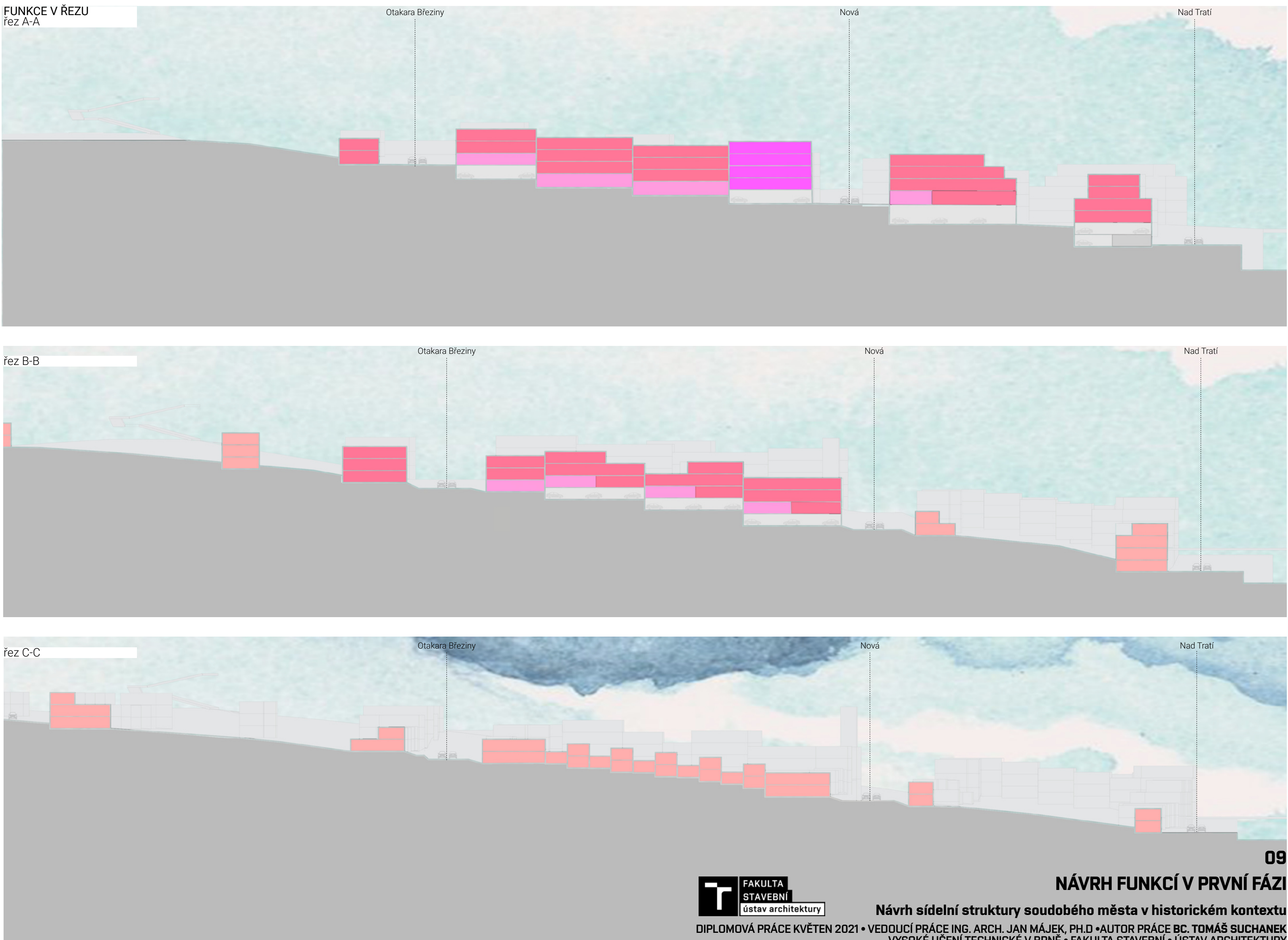
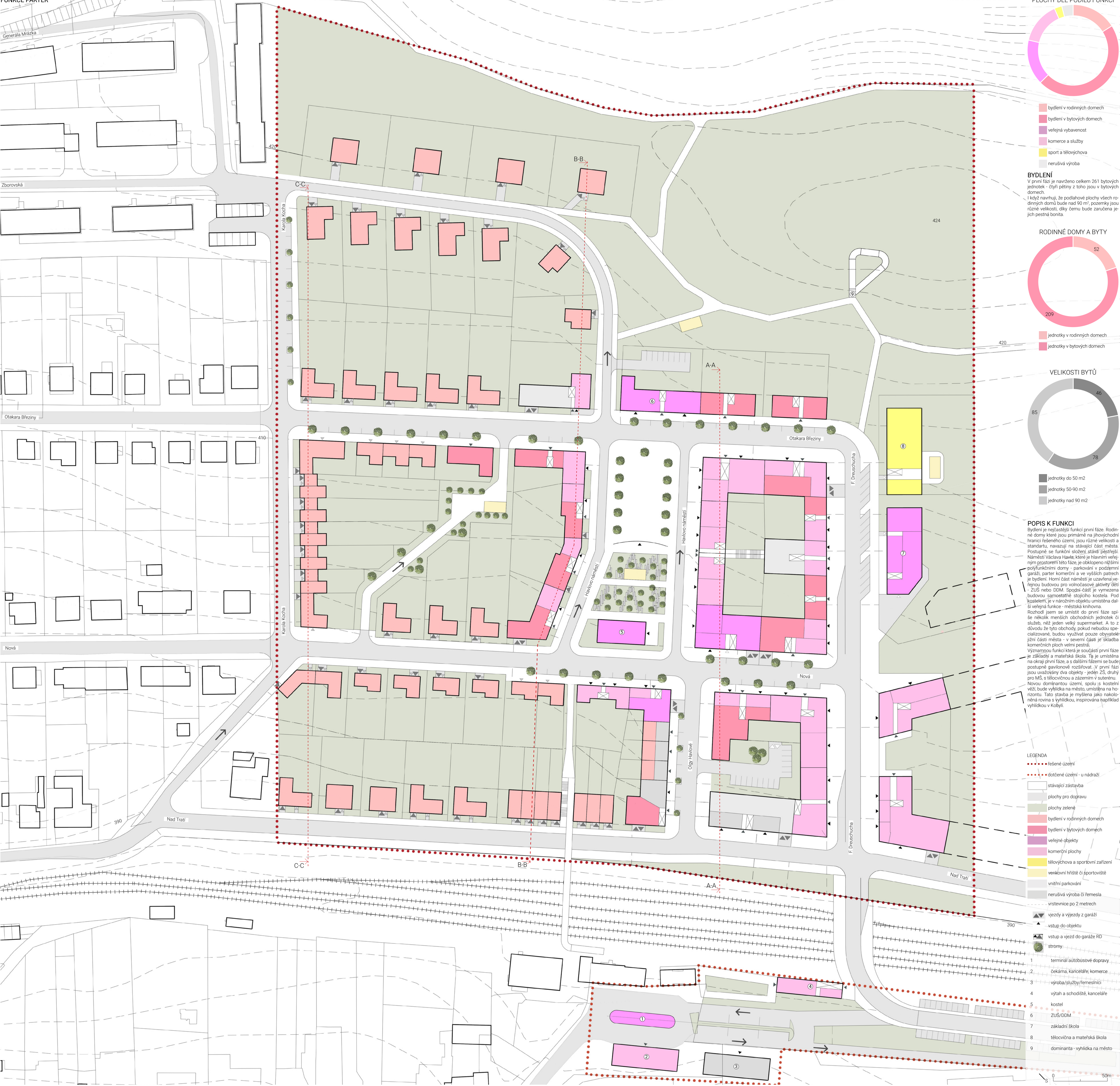
Na nejvyšším bodě první fáze je umístěna vyhlídka na město, která uzavírá pohledové osy ulic Zborovská a nově vzniklé hlavní ulice pro dopravní napojení území.

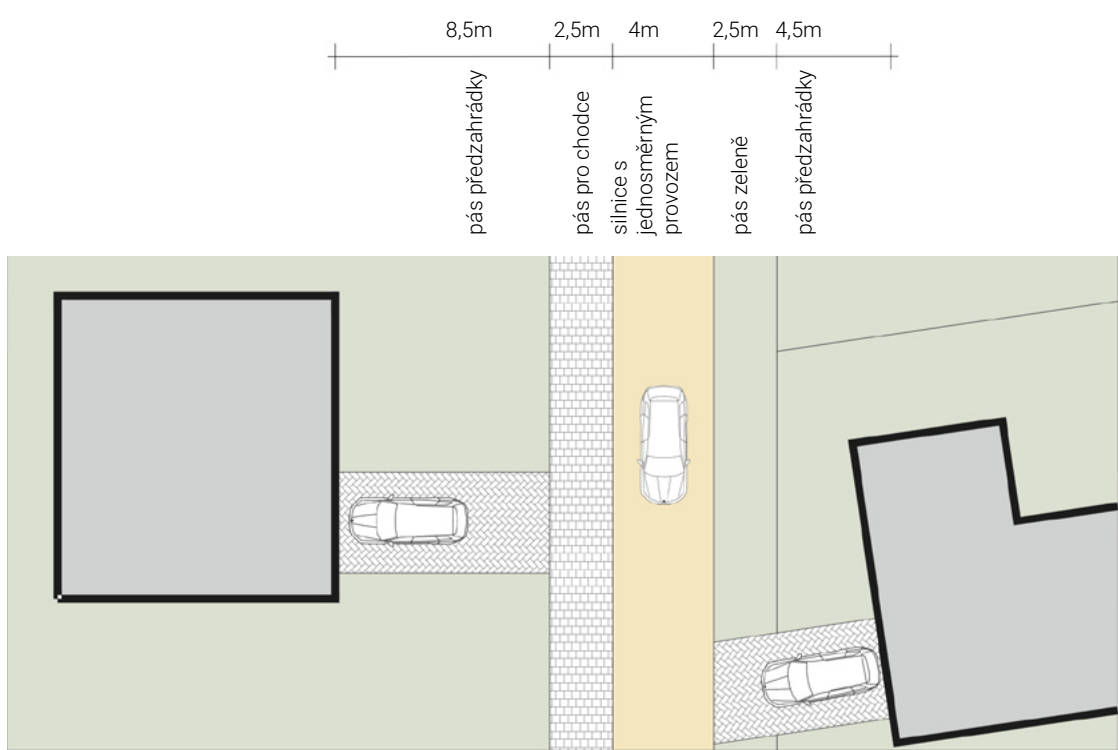
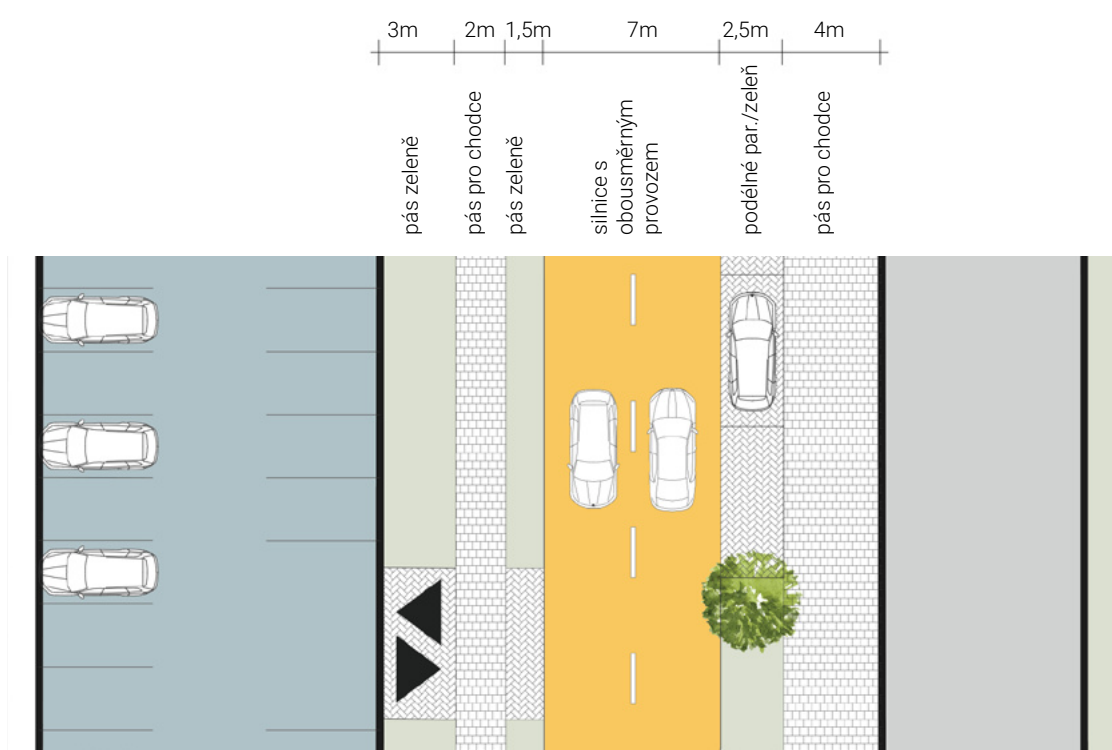
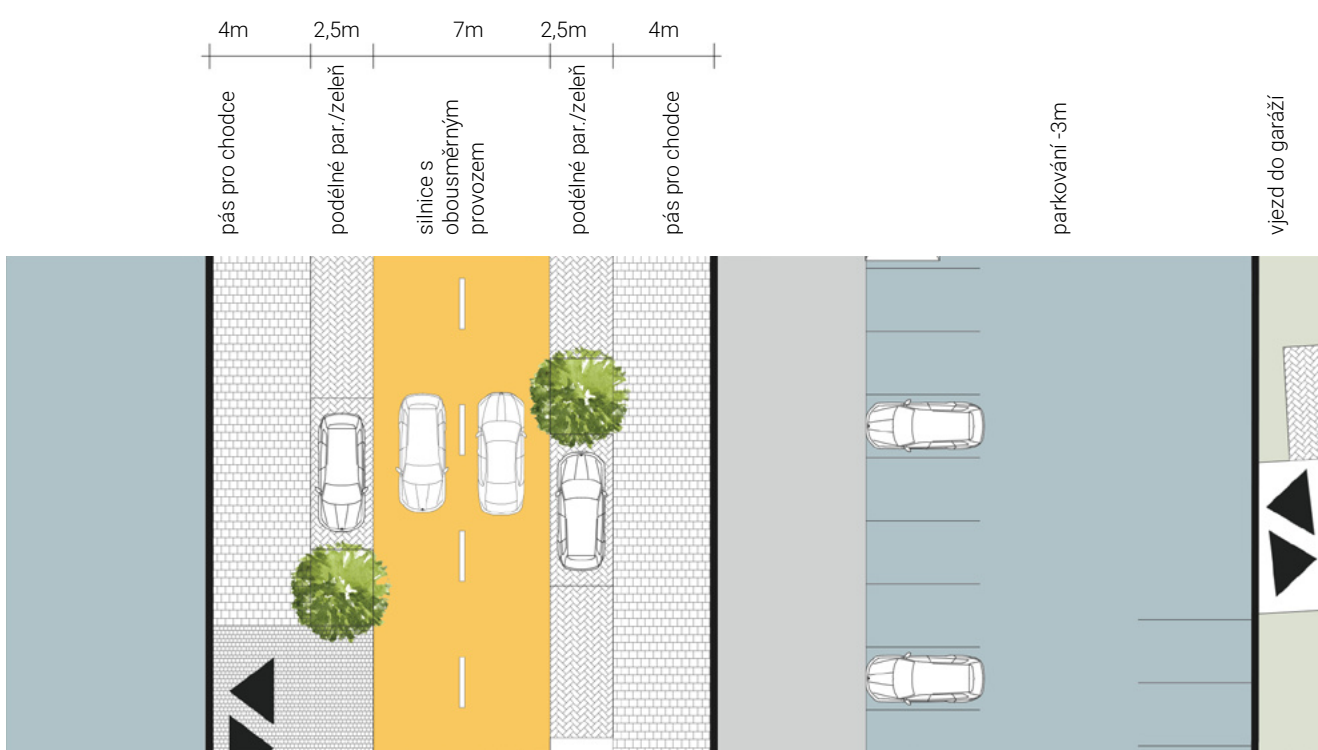
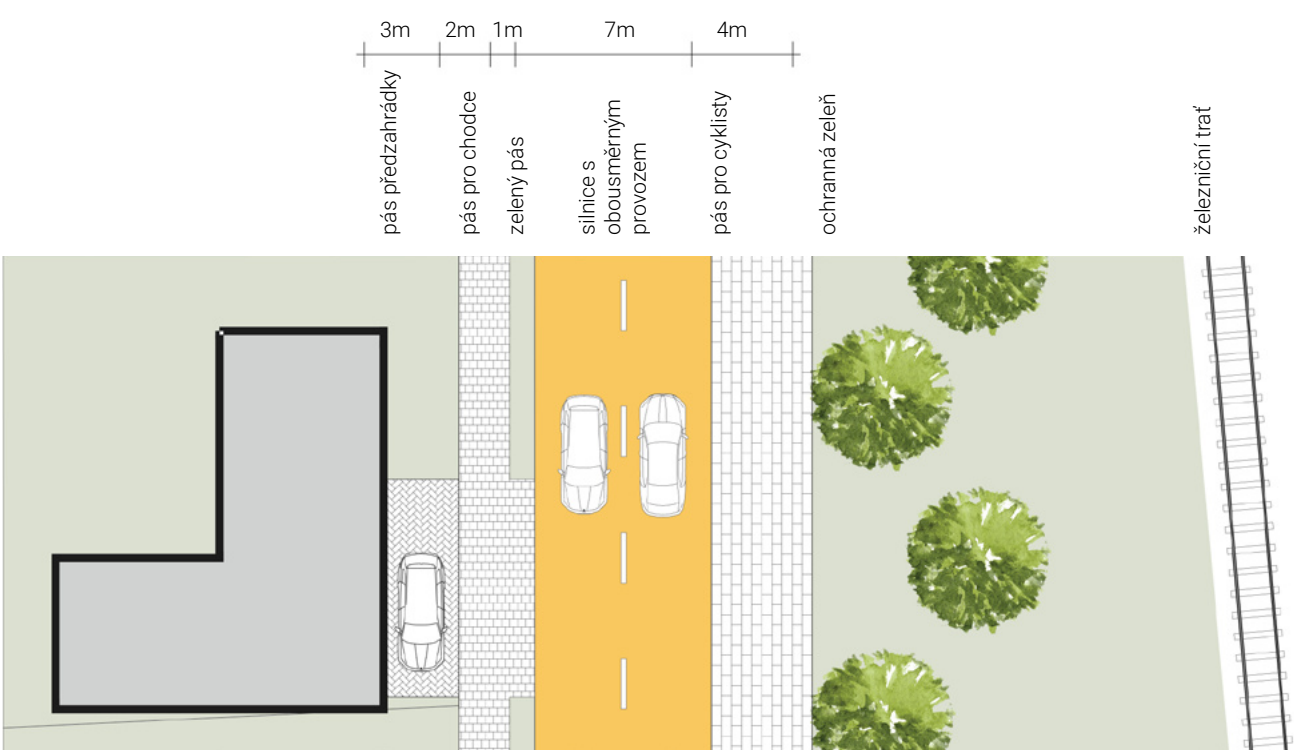
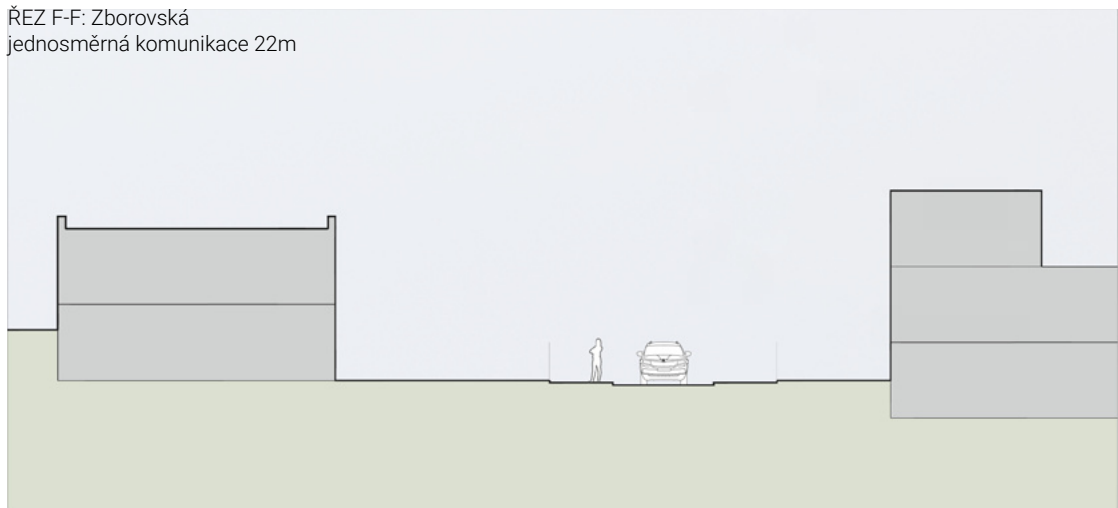
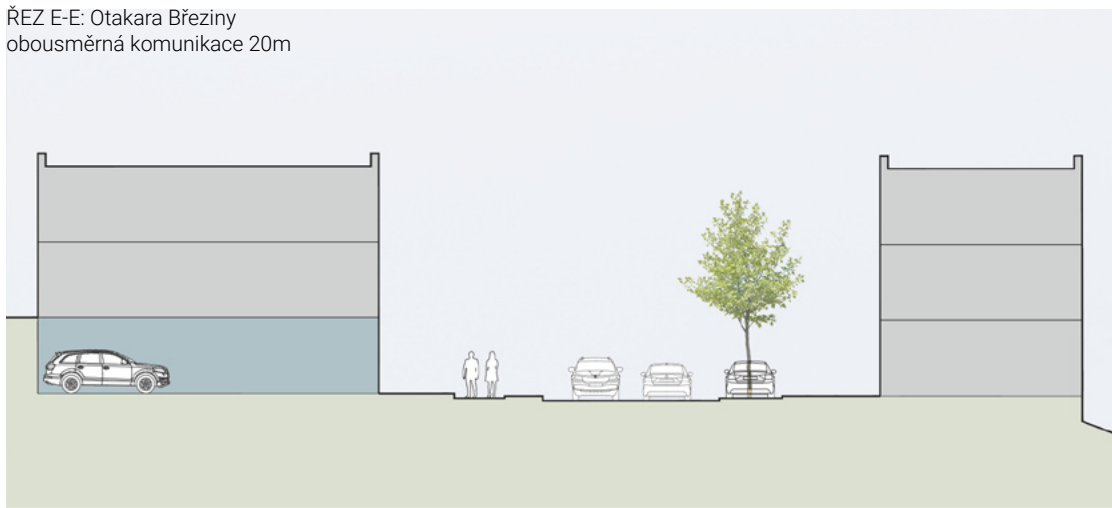
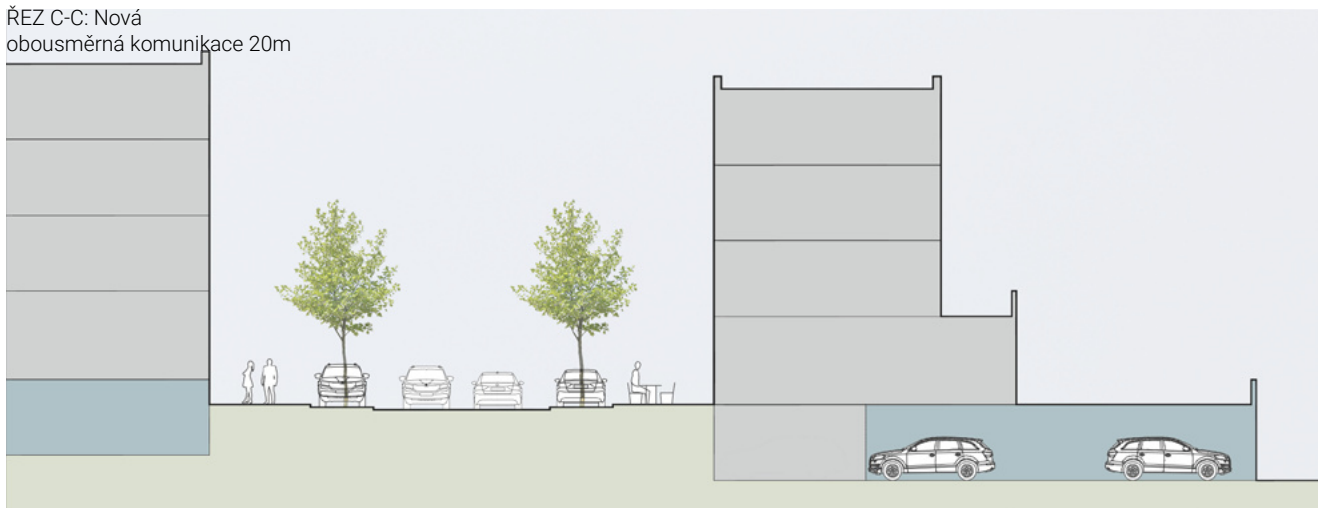
SCHWARZPLAN 1 FÁZE



AXONOMETRIE







VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

POTŘEBA PARKOVACÍCH STÁNÍ
pro bytové jednotky do 70 m²
pro bytové jednotky nad 70 m²
pro rodinné domy

1 parkovací stání
1,5 parkovací stání
1,5 parkovací stání

počet bytových jednotek do 70 m² - 124 jednotek
počet bytových jednotek nad 70 m² - 85 jednotek
počet rodinných domů - 52 jednotek

124 parkovacích stání
128 parkovacích stání
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
počet parkovacích stání na ulicích
další parkoviště
za ZÚS
pod nadjezdem

290 parkovacích stání
68 parkovacích stání
15 parkovacích stání
9 parkovacích stání
63 parkovacích stání

KONCEPT ŘEŠENÍ DOPRAVY

Hlavní dopravní tepnou a napojením na stávající síťový řád bude železniční nadjezd na ulici F. Deuschucha. Dá se předpokládat, že tento nadjezd
budou využívat i obyvatelé neřešené části jižního okraje, kteří doposud využívali pouze povrchový sítěný železniční přejezd. Ten již kapacitně
nehoví.

Železniční nadjezd bude novou soubornou dominantou náměstí, a proto by zcela určité bylo nutné při návrhu nechat vypracovat podrobnou dopravu
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 vliaku a autobusu. Tento objekt pro schůdky a výtah bude mít i
funkci zázení pro zaměstnance dráhy, 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 napojí na stávající zástavbu ve východní části. Ty jsou
navrženy jako místní komunikace funkční skupiny C - kterou je obsluhována komunikace s funkcí obsluhu. Příčné propojí ulice, podél náměstí a
obslužná komunikace mezi zahradami domů a komunikace na ulici Zborovské jsou navrženy jako jednosměrné místní komunikace typu D1 - se
směrným provozem. Tyto komunikace budou v režimu obytné zóny, rychlost bude tedy omezena na 20 km v hodině. Ve stěpném režimu bude i
komunikace na ulici Karola Kocha, která takéž příčně propojí jednotlivé komunikace na ulicích Nová - Otakara Březiny a Zborovská.

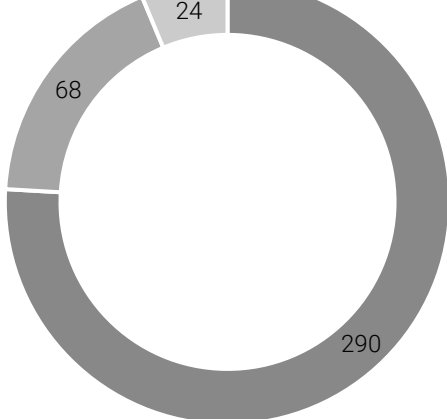
Ulice jsou doplněny o podélné či šikmé parkování a vjezdy do podzemních parkování. Co se týče parkovacích stání, návrh zcela pokrývá potřeby no-
vých obyvatel. V nejvyšší části ulice Karola Kocha je navrženo 10 parkovacích stání, které jsou zamýšleny jako rezerva pro bytové domy v neřešené
části. Dá se říci, 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 bezbariérové vyřešeno. Další napojení je pěší lávka přímo na vliakové nádraží. Uvažují
že tato pěší lávka by se dala v budoucnu využít i jako přístup na jednotlivé perony vliakového nádraží. Jelikož během elektrifikace trati dojde
pravděpodobně i k položovým úpravám jednotlivých železničních tratí. Další napojení pro pěší je zamýšleno skrze stávající železniční přejezd v ulici
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, průtnuté několika stezkami pro pěší a novou dominan-
tou území - výhledku na město. Povrchy stezek jsou zamýšleny v provedení buřto obložbeném a v méně frekventovaných místech mlátové. Stezky
budou do jakékoli prstence, tak aby byla stezka víceméně v rovině a pohodlně se z ní pohybovala například při jogingu nebo s kočárky.

Řešeným územím prochází cyklosteza 5106 (Třebů-Mělník) a 5108 (Mělník-Náměstí nad Otavou). Ty jsou ponechány v přírodní ploše, podél
železniční trati. Je uvažováno jako vyasfaltovaná plocha, aby i bylo možné využít jako inline trasu pro jízdu na kolečkových bruslech.

TYPY PARKOVACÍCH MÍST





FUNKCE PARTER



POPIS K FUNKCI

Výhledem k tomu, že druhá fáze mého návrhu bude mít nejvíce městský charakter, nejčastěji zastoupená funkce je směrná městská - parter s obchodem, službou či nerušívou výrobou, ve vyšších patrech bydlení v bytech. Nerušívá výroba či řemeslnička jsou uvazování primárně v krajové oblasti - na ulici Nad Trai.

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

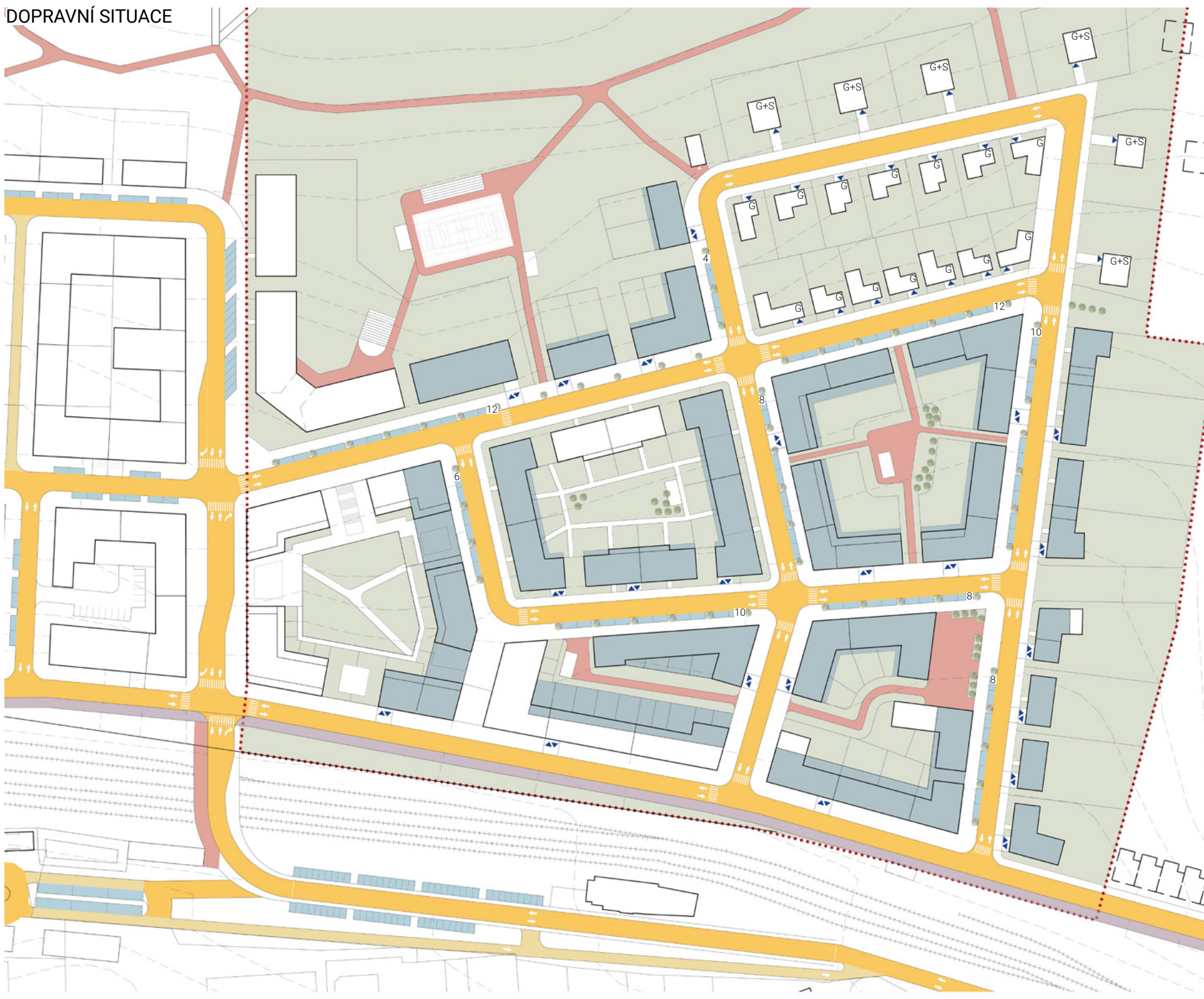
Co se týče veřejné vybavenosti, je součástí této fáze rozšíření základní školy, za kterou bude v terénu osazeno podírové schodiště pro možnou výšku venku. Za školou se nachází veřejné hřiště, které bude sloužit primárně škole, ale po vybudování bude nabídnuto k využití veřejnosti.

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
- nerušívá výroba či řemesla
- vrstevnice po 2 metrech
- vjezdy a výjezdy z garáží
- vstup do objektu
- vstup a vjezd do garáže RD
- stromy

0 50m

DOPRAVNÍ SITUACE



POPIS K DOPRAVĚ

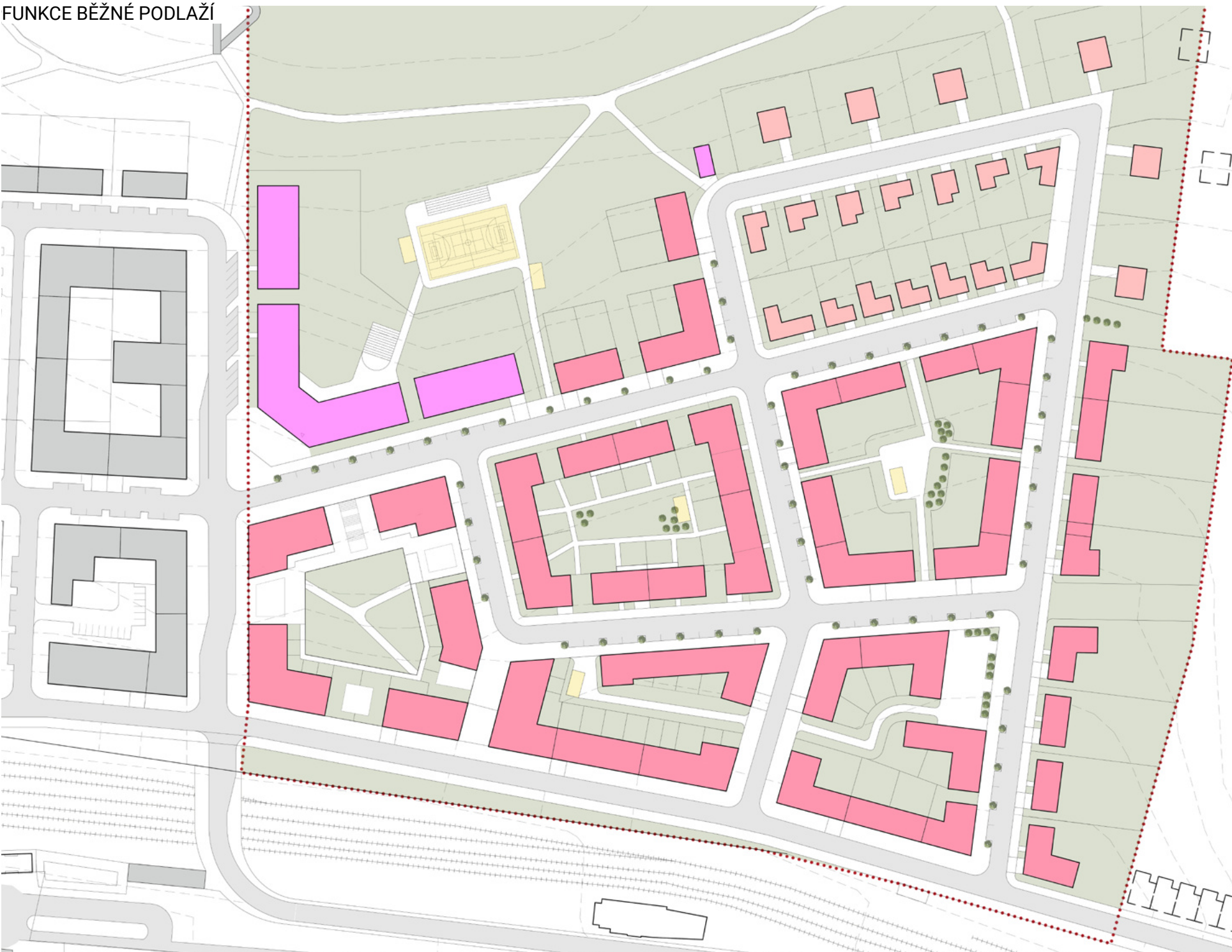
Druhá fáze je navržena na hlavní třídě F. Dreuschuda dvými obousměrnými komunikacemi. Ulice Skolka rozděluje území na část s rodinnými a bytovými domy. Proto část s rodinnými domy bude v režimu snížené rychlosti dopravy, místní komunikace typu D1. Zbytek komunikace jsou navrženy typu C. Opět jsou ulice doplněny vjezdy do podzemních garáží a podélným parkováním.

LEGENDA

- řešené území
- obousměrná komunikace
- jednosměrná komunikace
- parkování v hrom. garážích
- parkování na povrchu
- cyklostezka S106, S108
- komunikace pro pěší
- zeleně
- vrstevnice po 2 metrech
- vjezdy a výjezdy z garáží
- počet parkovacích stání
- garážové stání v RD
- garáž + stání před RD
- stromy

0 50m

FUNKCE BÉŽNÉ PODLAŽÍ



POPIS DRUHÉ FÁZE

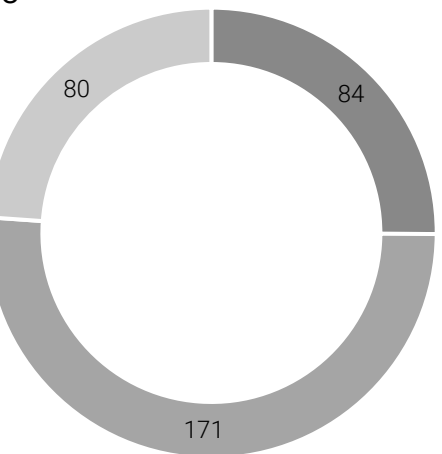
Plocha řešeného území ve druhé fázi:
Z toho zastavitelné území:
Počet obyvatel:

12,70 ha
9,16 ha
1065 obyvatel

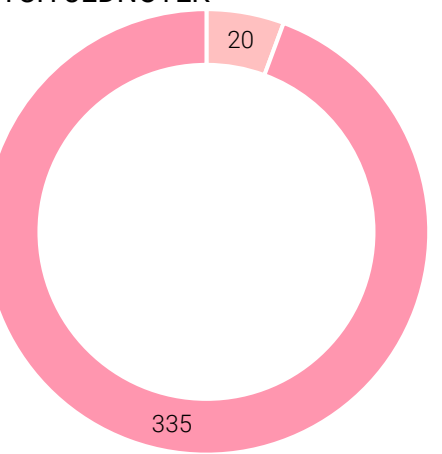
Druhá fáze, plánovaná na období za 50-100 let, bude dotvářet jižní centrum města. Má nejvíce městský charakter a je tvořena převážně blokovou zástavbou, o podlažnosti 4-5 nadzemních podlaží, ulice. V krajové ulici Nad Trai která je definována optickou terénní zděnou vyúslejší železniční nadjezd, je umístěný malý park lemuující cyklostezku. 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 navržená kaplička a za ní městský park/sad.

VELIKOST BYTŮ



POČTY BYTOVÝCH JEDNOTEK



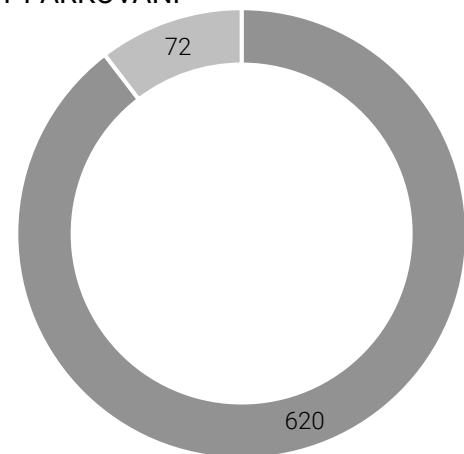
VÝPOČET PARKOVACÍCH MÍST

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



podzemní garáže
na ulicích

SCHWARZPLAN 1. A 2. FÁZE





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 vlnění 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 vilodomy - různého typu a velikosti. Vždy s parkováním na vlastním pozemku.

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

LEGENDA

- řešené území
- stávající zástavba
- zástavba z předchozí fáze
- navrhovaná zástavba
- dopravní komunikace pro vozidla
- zpevněné plochy a cyklostezka
- mlatový povrch
- hřiště a sportoviště
- zelen veřejná
- zelen polousoukromá
- zelen soukromá
- vřstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a vjezdy z garáží
- ▲ vstupy do objektů či služeb
- II navrhovaná podlažnost
- stromy
- 1 pěší lávka k Rathanu
- 2 železniční podjezd
- 3 sad/park

0 50m

FUNKCE PARTER



POPIS K FUNKCI

Třetí závěrečná fáze mého návrhu je nejrozvolněnější a co se týče funkce, obsahuje pouze jednu. Bydlení v rodinných domech a vilodomech. Blízkost městské vybavenosti, dostupné ze druhé fáze bude vyvíjet lukrativitu těchto parcel. Temně pozvolnu třetí fáze tvoří veřejná zelen - 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 zelené
- bydlení v rodinných domech
- vřstevnice po 2 metrech
- ▲ vstup a vjezd do garáže RD
- stromy

0 50m

DOPRAVNÍ SITUACE



POPIS K DOPRAVĚ

Doprava ve třetí fázi je vedena po samých obousměrných komunikacích typu C. Vzhledem k tomu, že jsou v této fázi navrhovány pouze rodinné domy a vilodomy s vlastním parkováním a garáží, nejsou navržena veřejná parkoviště.

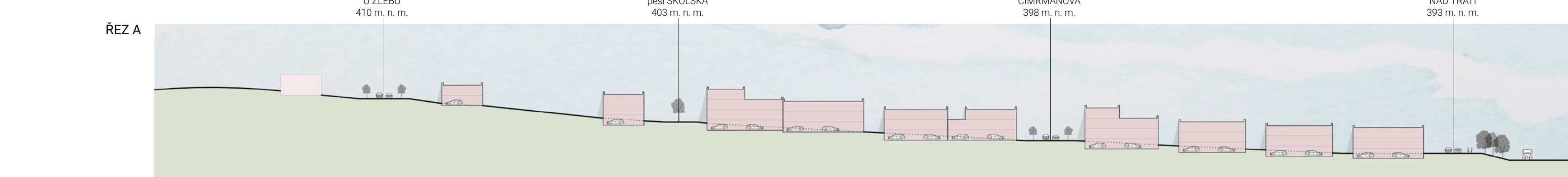
Součástí třetí fáze jsou dva zdánlivě přehnaní železniční trati - pro pěší je zde navržena pěší lávka, která vyúsťuje u rybníku Rathau, v blízkosti dřívější trati stanice. Pro automobilovou dopravu je zde navržena železniční podjezd.

LEGENDA

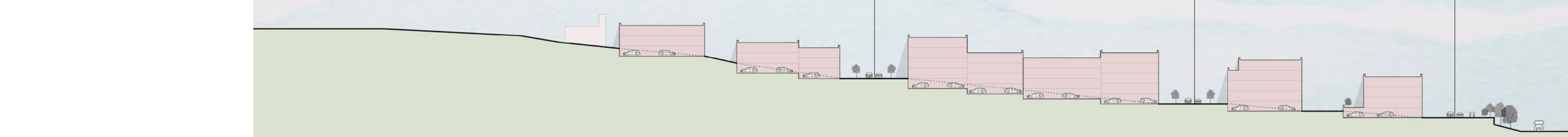
- řešené území
- obousměrná komunikace
- jednosměrná komunikace
- parkování na povrchu
- cyklostezka S106,S108
- komunikace pro pěší
- zelen
- vřstevnice po 2 metrech
- ▲ vjezdy a vjezdy z garáží
- počet parkovacích stání
- garážové stání v RD
- garáž + stání před RD
- stromy

0 50m

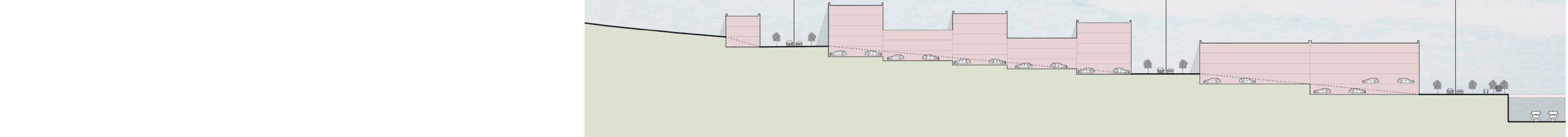
ŘEZ ÚZEMÍM



ŘEZ B

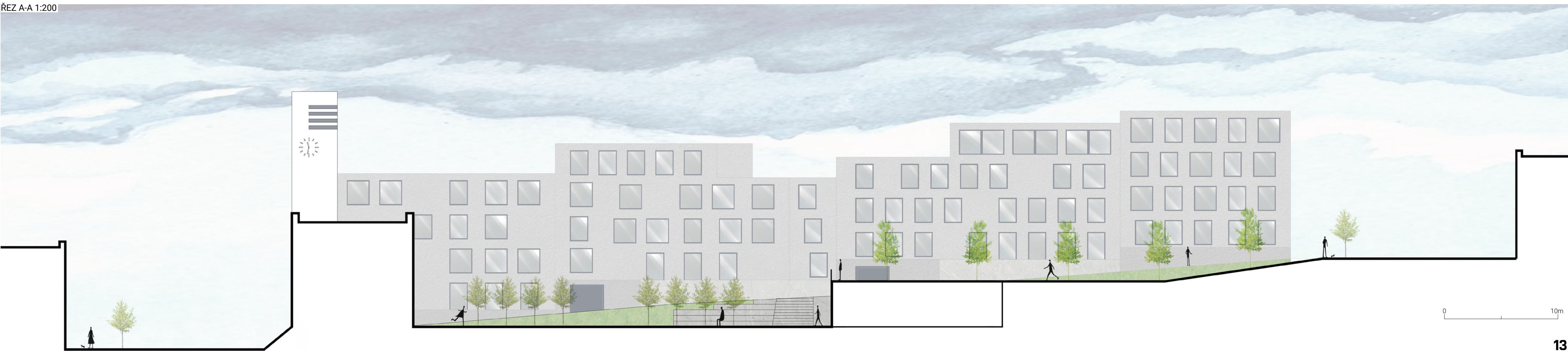


ŘEZ C





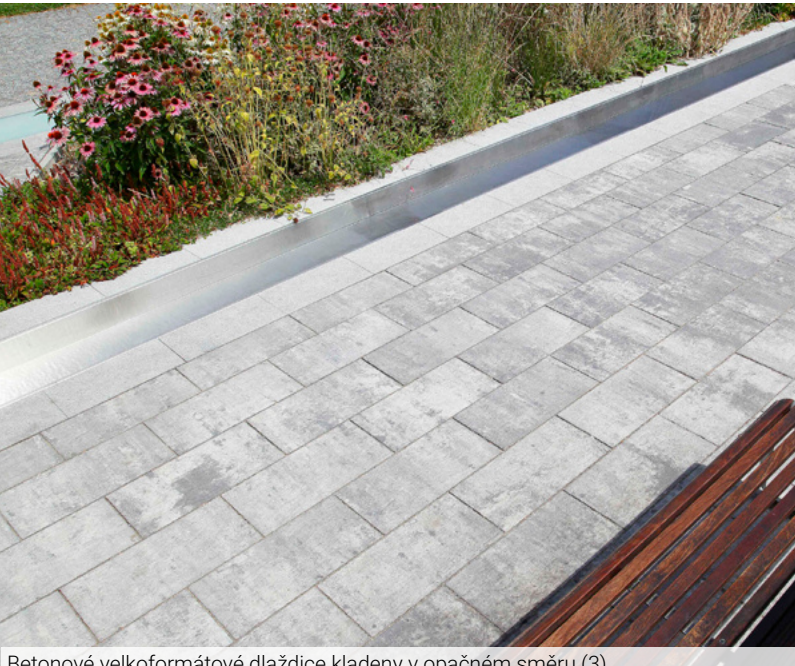
REZ A-A 1:200



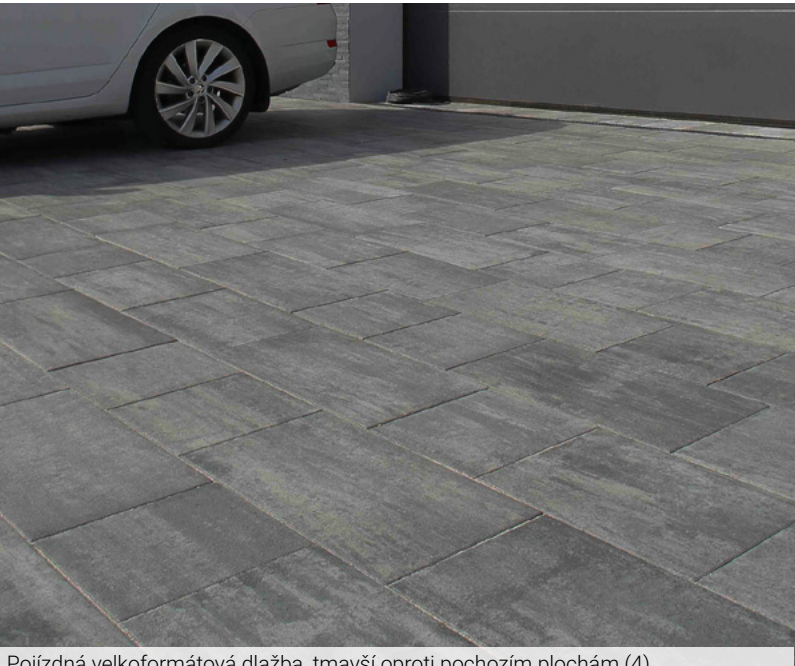
Skádaná dlažba z cihel v okolí kostela (1)



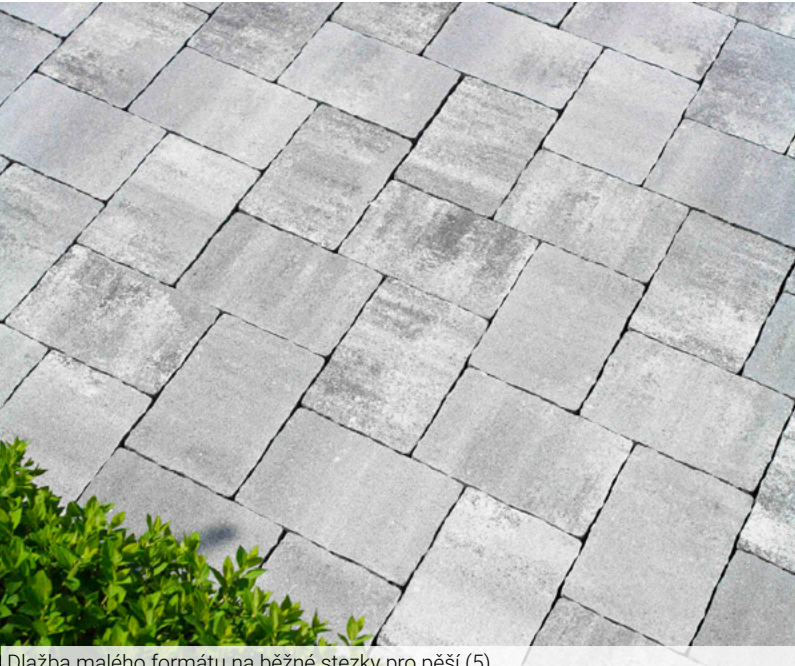
Betonové dlaždice chodníků odstín Colormix Arabica (2)



Betonové velkoformátové dlaždice kladeny v opačném směru (3)



Pojízdná velkoformátová dlažba, trvanlivá oproti pochozí plochám (4)



Dlažba malého formátu na běžné stezky pro pěši (5)



Vyvýšené betonové květináče vytvářející 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 pozbytovém schodišti (9)



Prosklené zábradlí s nerezovým madlem (10)



Dřevěná lavička pod stromy (11)



Dřevěná lavička na náměstí (12)

