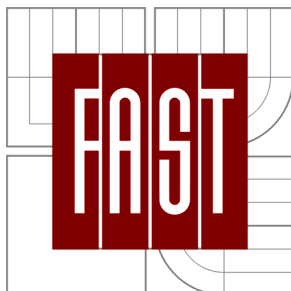


VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
BRNO UNIVERSITY OF TECHNOLOGY



FAKULTA STAVEBNÍ  
ÚSTAV ARCHITEKTURY

FACULTY OF CIVIL ENGINEERING  
INSTITUTE OF ARCHITECTURE

# URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ NÁBŘEŽÍ ŘEKY JIHLAVY V TŘEBÍČI

URBAN DESIGN OF WATERFRONT IN TŘEBÍČ

DIPLOMOVÁ PRÁCE  
DIPLOMA THESIS

AUTOR PRÁCE  
AUTHOR

BC. JIŘÍ KLIMEK

VEDOUCÍ PRÁCE  
SUPERVISOR

Ing. Arch. TOMÁŠ PAVLOVSKÝ, Ph.D.

BRNO 2014



# VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ FAKULTA STAVEBNÍ

<b>Studijní program</b>	N3504 Architektura a rozvoj sídel
<b>Typ studijního programu</b>	Navazující magisterský studijní program s prezenční formou studia
<b>Studijní obor</b>	3501T014 Architektura a rozvoj sídel
<b>Pracoviště</b>	Ústav architektury

## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

<b>Diplomant</b>	Bc. Jiří Klimek
<b>Název</b>	Urbanistické řešení nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči
<b>Vedoucí diplomové práce</b>	Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.
<b>Datum zadání diplomové práce</b>	30. 11. 2013
<b>Datum odevzdání diplomové práce</b>	23. 5. 2014

V Brně dne 30. 11. 2013

.....  
prof. Ing. arch. Alois Nový, CSc.  
Vedoucí ústavu

.....  
prof. Ing. Rostislav Drochytka, CSc., MBA  
Děkan Fakulty stavební VUT

## **Podklady a literatura**

Územní plán města Třebíč – výřez

Situace místa stavby – polohopis a výškopis

Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. [s.l.] : Nakladatelství ČVUT, 2007. 26 s. ISBN 978-80-01-03742

Holl, Steven. Paralaxa.

Zadražilová, Miroslava: Intenzivní městské struktury, pojednání k disertační práci, 2010

Neufert Ernst: „Navrhování staveb“, Consultinvest Praha 2000

Související vyhlášky, technické normy a hygienické předpisy

## **Zásady pro vypracování**

Tématem zadání je urbanistický návrh nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči, v těsném sousedství historického středu města. Řešením by měl být návrh nábřeží i přelehlých objektů k němu- míchání různých funkcí s převahou bydlení (bydlení, dílny, obchody, kanceláře, restaurace a vhodné pracovní příležitosti).

Diplomová práce bude obsahovat:

- Dokladovou část
- Urbanisticko - architektonickou studii
- Model

Výkresová část bude zpracována s využitím CAD, textová část a případné tabulkové přílohy budou zpracovány v textovém a tabulkovém editoru PC. Ve stanoveném termínu bude výsledný elaborát odevzdán vedoucímu diplomové práce v úpravě a kompletnosti podle jednotných pokynů Ústavu architektury FAST VUT v Brně. Při zpracování diplomového projektu je nezbytné řídit se směrnicí děkana č. 12/2009 vč. příloh č. 1,2,3: Úprava odevzdání a zveřejňování vysokoškolských kvalifikačních prací (VŠKP) na FAST VUT.

Předepsané přílohy:

Seznam složek:

A. DOKLADOVÁ ČÁST

B. URBANISTICKÁ STUDIE:

- textová část A4 v předepsané podobě
- urbanistická studie v úměrném měřítku
- urbanistický detail v úměrném měřítku
- úplný projekt ve formátu A3, A2
- presentační plakát 700/1000mm na výšku

C. MODEL v úměrném měřítku

CD s dokumentací celého projektu

## **Předepsané přílohy**

.....  
Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.  
vedoucí diplomové práce

## **Abstrakt**

Kritické zhodnocení stavu nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči s návrhy nejpřínosnějších nápravných opatření. Především je to zprůchodnění obou břehů v přímé návaznosti na tok v co největší možné délce. Dále návrh nové nábřežní čtvrti a komorního veřejného prostoru kolem nově odkrytého Stařečského potoka.

Hlavním záměrem bylo vytvořit příjemné městské prostředí s eliminováním negativních jevů, především kolize chodců s individuální automobilovou dopravou a zahlcení městského centra automobily.

## **Anglicky**

A critical assessment of the condition of the Jihlava River's waterfront in Třebíč with proposals of the most promising remedial actions. Making passable both shores in direct response to the river in the greatest possible length in particular. Furthermore draft of the new waterfront district and small public space around newly opened Stařeč's stream.

The main idea was to create a pleasant urban environment, mostly by eliminating the negative effects, especially pedestrian's collisions with individual cars traffic and car congestion of the town centre.

## **Klíčová slova**

Třebíč, řeka Jihlava, nábřeží, Stařečský potok, veřejný prostor, město pro lidi

### **anglicky**

Třebíč, Jihlava river, waterfront, Stařeč's stream, public space, town for people

## **Bibliografická citace**

Bc. Jiří Klimek *Urbanistické řešení nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči*. Brno, 2014. 15 s., 14 s. příl. Diplomová práce. Vysoké učení technické v Brně, Fakulta stavební, Ústav architektury. Vedoucí práce Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

**Prohlášení:**

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje.

V Brně dne 23. května 2014

.....  
podpis autora

## **Poděkování**

Náš vedoucí, pan architekt Pavlovský, si zaslouží poděkování nejen za to, jak se do nás pokoušel nalít motivaci ve chvílích deprese a při pocitech zmaru, ale také za přímost a upřímnost.

Druhá osoba z akademické obce hodná poděkování je vedoucí urbanismu pan architekt Sátora, jehož stoický klid byl inspirativní.

Velký dík patří též Petru Machátovi, který poslední dny spal stejně málo a dřel stejně tvrdě jako diplomanti, protože se ve školní modelářské dílně stroje nezastavily.

A největší dík patří mé rodině, mamince, sestře i přítelkyni, protože uplynulé týdny a měsíce jsem byl trochu jiný člověk, než na jakého jsou zvyklé, a stejně jsem u nich našel podporu.

A v poslední řadě, protože se na scéně objevila až jako poslední (10. 5. 2014), patří velké díky mé neteři, díky jejímuž zrození a nádherným kukadlům jsem si uvědomil, co je na světě doopravdy důležité a na čem záleží.

## Obsah

- titulní list
- zadání VŠKP
- abstrakt v českém a anglickém jazyce, klíčová slova v českém a anglickém jazyce
- bibliografická citace VŠKP podle ČSN ISO 690
- prohlášení autora o původnosti práce
- poděkování
- obsah
- úvod
- zprávy
- závěr
- seznam použitých zdrojů
- seznam použitých zkratk a symbolů
- seznam příloh
- popisný soubor závěrečné práce
- prohlášení o shodě listinné a elektronické formy VŠKP

## Úvod

S návrhem na vypracování práce na téma nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči přišlo přímo město Třebíč. Diplomová práce je pojata jako koncepční urbanistický návrh a zamyšlení nad směřováním nábřeží a jeho blízkého okolí. Nabízí variantu řešení nejpálčivějších míst ve struktuře a fungování centra města stejně jako možnost vnést novou kvalitu do městského organismu.

## Zpráva

### Ideový základ

Při navrhování měst se dnes hodně mluví o dopravě, autech, ochraně před velkou vodou, hluku apod. Někdy mám pocit, že se v tom všem zapomnělo na člověka, pro jehož potřeby a na základě jehož niterných pocitů první sídla městského typu vůbec vznikala. Pokusil jsem se proto mít pořád na zřeteli člověka samotného, přesněji možná člověka sociálního.

### Historické reference

Současný stav Komenského náměstí je výsledkem urbanistických zásahů, které provedl centrálně řízený režim v rámci zkapacitnění automobilové dopravy. Obrovskému nyní diskutabilně využívanému autobusovému nádraží a světelně řízené T křižovatce musela ustoupit historická struktura, která vznikla v reakci na tři hlavní dopravní směry – od mostu přes řeku na západ směrem k Telči, na východ k Náměstí, Jaroměřicím nad Rokytnou a východozápadní spojnici.

Tato struktura byla přímo úměrná lidskému měřítku a jako taková byla příjemně použitelná. Nynější stav kompletně popřel charakter náměstí a je pro člověka-chodce přímo nepřátelský. Urbanistický návrh navracející do prostoru Komenského náměstí opravdové náměstí je tak nejen historicky podložen, ale především je inspirován základní jednotkou města, kterou je člověk. Člověk, který chodí pěšky, protože, jak píše Gehl: „Je důležité, že všechny významné sociální aktivity, hluboké zážitky a konverzace se odehrávají, když lidé stojí, sedí nebo jdou. Člověk sice může zachytit krátký pohled jiného člověka z automobilu nebo vlaku, ale život probíhá pouze pěšky. Pouze situace probíhající během chůze funguje jako plnohodnotná příležitost pro kontakt a informaci, ve které máme čas na zážitek, pauzu, nebo setkání.“ Tím se elegantně dostáváme k dalšímu bodu návrhu, tím je peší prostupnost území.

### Prostupnost území – řeka jako dopravní koridor

Při dopravním plánování se často zapomíná, že člověk se může pohybovat i po vlastních nohou. Zajímavé je, že územní systémy ekologické stability počítají s biokoridory pro žáby a jinou zvířenu, ale na pohyb člověka skrze území se nemyslí. Přitom člověk je také živočich, který se někdy potřebuje dostat z místa na místo.

Již v dávných dobách vedly první komunikace podél řek, protože říční údolí zajišťovalo mírný spád cesty. Tato vlastnost se dá využít i dnes, zvláště pro aktivní formy odpočinku – jízdu na kole, na kolečkových bruslích, běhání či jen pro obyčejnou procházku například s kočárkem. Blízkost řeky a přímý kontakt s ní pak přináší vítané ozvláštňení, protože řeka se pořád mění, jak podél svého toku tak v průběhu roku. Žádná zákruta řeky není podobná žádné jiné.

Vybudování pěšího a cyklokoridoru v přímé návaznosti na řeku Jihlavu tak přímo volá po realizaci, zvláště, uvážíme-li, jaká část je již hotova, či nepotřebuje výraznější zlepšení. O to silněji vyčnívají krizové body na procházce podél toku Jihlavy. V konceptu dopravy zmiňují téměř šestikilometrovou vycházkovou trasu v jejímž průběhu je pár kolizí. První je o to nepříjemnější, že je kolizí na obou březích. Je to prostor u Podklášterského mostu. Na levém břehu je až k vodě postavena budova finančního úřadu, takže člověk opouští příjemnou Podzámeckou louku značně nereprezentativním prostorem dvorů a vyjde na Žerotínovo náměstí, které je přetato silnicí II/351. Na pravém břehu pak po Svojsíkovu nábřeží přijdeme k Jihlavské bráně do Karlova náměstí, ale abychom se tam dostali, čeká nás několikaminutové čekání na semaforech a přeběhnutí rozsáhlé vyasfaltované plochy křižovatky, kde chodec rozhodně ztrácí jistotu bezpečí. Po břehu se dál po proudu dá jít až zhruba od poloviny délky Karlova náměstí, kdy se na nábřeží dostaneme malým průchodem, který ústí přímo

proti zdi schodů na lávku přes řeku.

Pravý břeh od Podklášterního mostu je pro chodce neatraktivní až k mostu Smetanovu. Jednak je to způsobeno neadekvátními přístupy na nábreží, dále pak zástavbou, která je k řece otočena dvorními trakty a v neposlední řadě úplnou neprostupností od lávky u staré pošty ke Smetanovu mostu. Tato překážka je o to nepříjemnější, že ve stejném úseku je neprostupné i nábreží na levém břehu.

Posledním kolizním místem je právě prostor u Smetanova mostu, kde musíme překonat nepřehlednou křižovatku ulic Smila Osovského, Hlavova a Kateřiny z Valdštejna, než se dostaneme do Radotínských sadů, kterými se pod nemocnicí a po červené turistické značce dá dojít k Palečkovu mlýnu a ještě dál.

Variantu odstranění nejkřiklavějších kolizí představuji ve své práci.

Pěšina na levém břehu z Podzámecké louky mezi řekou a finančním úřadem musí překonat vakový jez, ale díky mimoúrovňovému křížení s mostem významně přispěje ke zlepšení prostupnosti území i v případě, nebude-li z Žerotínova a Komenského náměstí odkloněna automobilová doprava. Dále za mostem vede pěšina přímo po břehu a využívá úprav provedených v rámci protipovodňových opatření. Zpět za protipovodňovou stěnu se vrátí jednoduchou rampou ještě před lávkou ke staré poště.

Na pravém břehu při neodklonění silnice II/351 zůstane nutnost úrovňového křížení chodců s automobily, ale za přechodem se pak pomocí mostku a vykonzolované lávky využívající protipovodňovou stěnu dostaneme za hradební zdi a dále po nábreží až k lávce u staré pošty. Odtud po pravém břehu bude pokračovat opět z protipovodňové stěny vykonzolovaná lávka a za parkovištěm supermarketu Billa až k mlýnu, kde mostkem překoná náhon, po ostrůvku podejdeme Smetanův most a další lávkou se vrátíme na cestu do Radotínských sadů. Zůstaneme tak celou dobu u řeky a mimoúrovňově překonáme nepříjemnou kolizi u Smetanova mostu.

Dalšími vymezenými koridory jsou přístupy k nábreží umístěné v rozumných intervalech. Zajištění prostupnosti území považuji za jeden z nejdůležitějších konkrétních úkolů územního plánování. Každý územní plán by měl obsahovat vytyčení důležitých pěších tras, které budou nedotknutelné a bezkolizní. Proto v návrhu změny ÚP Třebíče tyto koridory nechybí.

## Urbanistická kompozice

Kompozice Komenského náměstí se odkazuje na historickou stopu zástavby, bariérová linie polyfunkčních objektů odfiltruje nepříjemný hluk z ulice Sucheninova a na ploše dnešního autobusového nádraží vznikne příjemná pěší zóna, kterou obohatí otevřený Stařečský potok. Drobný tekoucí vodní prvek vytvoří v intravilánu prostor s přidanou hodnotou, zejména v parních letních dnech bude toto nové náměstíčko vyhledáváno turisty i místními.

Pěší zóna mezi linií domů a blokem mezi ulicemi Sucheninova a Vítězslava Nezvala se mírně rozšiřuje a otvírá tak mezi řadami stromů pohled na skalnatý ostroh – Hadlíz.

Koncepce nábrežní čtvrti vychází z obyčejného městského bloku a ulice. Ulice nejen jako dopravní koridor, ale též místo setkávání a sociálních kontaktů. A blok jako jasné vymezení a oddělení veřejného a soukromého prostoru. Klasická bloková zástavba pomáhá vytvářet jasné vymezené prostory veřejné, poloveřejné, polosoukromé a soukromé. Tento aspekt může být podceňován, ale jasné patrné vlastnictví prostorů pomáhá vytvářet pocit bezpečí, pocit sounáležitosti a semknutí s místem. Jinak se lidé chovají například k veřejné lavičce na náměstí a jinak k „jejich“ lavičce u vstupu do bytového domu.

Nábreží podél Podzámecké louky prodělá obnovu liniové zeleně – namísto keřů, které blokují přístup k vodě i pouhý pohled na ni, vysadí se zde třešňová alej akcentovaná dvěma většími a jinou barvou kvetoucími kultivary po stranách nové lávky spojující právě Podzámeckou louku a Svojsíkovo nábreží.

## Návrh změny územního plánu

Nejdůležitějším urbanistickým výstupem jsou výkresy regulativů. Ve výsledku je to právě územní plán, popř. Plán regulační, podle kterého konkrétní stavební úřad rozhoduje o dění v území.

Nevhodně zpracovaný plán má pak za následek nevhodné či zmatečné rozhodování.

Již jsem zmínil důležitost vymezení pěších koridorů prostupnosti územím. Dále bych je děлил do čtyř kategorií: sjízdné kočárkem, sjízdné na kole, schůdné a se zakázaným pohybem cyklistů. První jsou nejkomfortnější a důležité jako místa tvorby sociálního tmelu, třetí jsou nejdůležitější a nejčastější.

Tras s omezeným/zakázaným pohybem cyklistů by se mělo používat omezeně a s rozvahou.

V návrhu změny ÚP je počítáno především s kategorií první a druhou. Třebíč, rozkládající se na kopcích kolem údolí řeky, je pro cyklistu či maminku s kočárkem nepříliš příjemné prostředí. Dlouhý bezkolizní koridor, vytvořený předkládaným návrhem, bude lákadlem nejvyšší jakosti.

### **Plochy pro smíšenou funkci centra**

Smíšené centrální území je zvláštní případ obytného území, v němž hraje z funkčního hlediska dominantní roli celoměstská a regionální vybavenost.

#### **Funkční využití:**

Přípustné činnosti: bydlení, maloobchodní zařízení, zařízení pro veřejné stravování, ubytování, zdravotnická, sociální, kulturní, školská, sportovní a církevní zařízení, administrativa, správa, bankovníctví, objekty nezbytného technického a dopravního vybavení, drobné parkové úpravy a veřejná zeleň.

Podmíněně přípustné využití území zahrnuje sklady, výrobní služby nenarušující soužití, výzkumné ústavy, zkušebny, čerpací stanice pohonných hmot ve spojení s parkovacími garážemi a velkogarážemi (vždy v objektu).

Nepřípustné jsou veškeré činnosti a zařízení, které nadměrně narušují obytné prostředí nebo takové důsledky vyvolávají druhotně, včetně činností a zařízení chovatelských a pěstitelských, které překračují buď jednotlivě nebo v souhrnu přípustné hodnoty pro obytné prostředí.

### **Plochy pro bydlení**

Plochy pro bydlení zahrnují části obytného území, v nichž je dominantní funkcí bydlení. Dále obsahují zařízení základní občanské a technické vybavenosti.

#### **Funkční využití:**

Přípustné činnosti: bydlení, zeleň, technické vybavení, sídla firem včetně nerušících provozoven, které nepřesahují význam daného území – maloobchod, stravovací zařízení, menší ubytovací zařízení. Podmíněně přípustné jsou činnosti a zařízení místní správy a drobné řemeslnické dílny.

Nepřípustné jsou veškeré činnosti a zařízení, které svou zátěží narušují prostředí nebo takové důsledky vyvolávají druhotně, včetně činností a zařízení chovatelských a pěstitelských, které jednotlivě nebo v souhrnu překračují stupeň zátěže pro zónu bydlení.

## Bilance

rozloha řešeného území 27,336 ha

délky pěších tras v řešeném území: pravý břeh 1,67 km, z toho 0,58 km nově vybudovaných

levý břeh: 1,40 km z toho nových 0,6 km;

na pravém břehu z obou stran navazuje koridor měkké dopravy a červená turistická značka, celková délka trasy v kontaktu s řekou dosahuje šesti kilometrů.

počet nových bytů v nábřežní čtvrti: 93

nově zastavěná plocha v nábřežní čtvrti: 5 208 m<sup>2</sup>; podlažní plocha: 15 053 m<sup>2</sup>.

nově zastavěná plocha v okolí Komenského náměstí: 10 581 m<sup>2</sup>; podlažní plocha: 30 610 m<sup>2</sup>.

sanovaná plocha: 15 000 m<sup>2</sup>

počet nových parkovacích míst: 96 v nábřežní čtvrti

až 193 v parkovacím domě u nového mostu

## Možná etapizace

Všechny realizace v současném světě závisí na dvou faktorech - ochotě zodpovědných a dostatku finančních prostředků. Z těchto důvodů je vhodné náročnější projekty, jakými urbanistické úpravy města bezesporu jsou, rozdělit do několika nezávislých etap, které mohou být realizovány třeba na přeskáčku, podle priorit občanů a stavu městské kasy.

### OBCHVAT CENTRA MĚSTA ZA ZÁMECKÝM PARKEM

Vybudování severozápadního obchvatu v trase blízké centru umožní rehabilitaci Žerotínova i Komenského náměstí, které je dnes ničeno nadměrnou individuální automobilovou dopravou. Nový obchvat by bez zátěže jiných částí města dovolil pro IAD uzavřít Podklášterní most a Jihlavskou bránu; provoz MHD a cyklistů by zůstal bez omezení a chodci by mohli využívat nově vyčištěné prostory plnohodnotněji.

### REVITALIZACE PROSTORU AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ - OTEVŘENÍ STAŘEČSKÉHO POTOKA

V současnosti minimálně využívané autobusové nádraží zabírá obrovský prostor přímo v srdci města. Stejnou službu by dnes odvedla příjemná autobusová zastávka a uvolněný prostor může být spolu s odtrubněním Stařečského potoka využit k vytvoření jedinečných městských zákoutí a nových bytových i nebytových prostor.

### NOVÁ BYTOVÁ ČTVRŤ U SADŮ NA POLANCE

Neutuchají hlad po bydlení může ukojit nová čtvrť, která nabídne bydlení v nízkopodlažních bytových domech, které spojují výhody rodinných domů a klasických bytů. Navíc v přímé návaznosti na řeku, nábřeží a vodu.

### ZPRŮCHODNĚNÍ LEVÉHO BŘEHU

Úprava a částečné vybudování pěšího koridoru od plovárny až k židovské čtvrti je relativně nenáročná, přitom však přináší spoustu pozitivních dopadů na území. Doplnění pěší lávkou od továrny ZON a podchodem Podklášterního mostu otevře zcela nové možnosti Podzámecké louce a dodá tomuto příjemnému místu adekvátní přístupy.

### ZPRŮCHODNĚNÍ PRAVÉHO BŘEHU

Možnost projít po pravém břehu od Podklášterského mostu po proudu je v současnosti omezená. Konstrukčně i majetkoprávně jednoduchá lávka využívající protipovodňových stěn by umožnila nerušený průchod až na ostrov pod Smetanovým mostem.

### DOPLNĚNÍ NÁBŘEŽNÍ FRONTY

Město se ve své historii k řece dlouho obracelo zády, protože tvořila hranici. Nyní je načase využít potenciál řeky ve městě naplno a doplnit bývalé dvorní trakty domů výstavbou, která se bude k řece otvírat a využívat její blízkost.

### DOTVOŘENÍ PĚŠÍHO KORIDORU OD ŘÍPOVA K PALEČKOVU MLÝNU

Šest a půl kilometru pěší trasy umožňující na každodenní rekreaci nastoupit přímo v centru města. Trasa kopírující řeku (1,5 km po obou březích) nabídne turistům i obyvatelům Třebíče možnost vychutnávat všechny tváře řeky Jihlavy od meandru na Poušově, přes urbanizované nábřeží v centru města až po lesopark v Radotínských sadech a postupně se otevírající krajině u Palečkova mlýna. Oba konce trasy navazují na dále pokračující červenou turistickou značku.

## Závěr

Nejkritičtějším místem Třebíče je okolí Podklášterského mostu, které je drceno intenzivní automobilovou dopravou. Použijeme-li přeložku silnice II/351 v trase, která je pro dopravu ve městě vhodnější a to za zámeckým parkem (namísto varianty přes Poušov nyní zakotvené v ÚP), získáme možnost provádět do urbanisticky významného prostoru Komenského a pak i Žerotínova náměstí radikálnější zásahy, které tyto prostory zpřístupní chodcům. Chodec je jediný plnohodnotný uživatel města, protože chodec je člověk.

Největším zásahem je, po vybudování blízkého obchvatu centra města, vyčištění prostoru autobusového nádraží a otevření nyní zatrubněného Stařečského potoka. V jeho okolí jsou obnoveny stavební struktury ve stopách původní reakce na tři základní směry dopravy avšak v současném tvarosloví a splňující dnešní nároky.

Nákladem menší, ale pro pěšího uživatele města neméně užitečná úprava, je zprůchodnění obou břehů řeky Jihlavy v maximální možné délce. To sebou nese budování lávek a mostků, díky kterým se člověk dostane bezkolizně a v těsném kontraktu s řekou od Řípova až k Palečkovu mlýnu.

Poslední úprava spočívá ve vybudování nábřežní čtvrti na dohled plovárny, která byla v letech 1933-1934 postavena podle návrhu Bohuslava Fuchse. V nové čtvrti vznikne téměř stovka bytů s adekvátním zázemím a s novou kvalitou – v Třebíči vzniknou první domy obrácené k řece čelem.

## Seznam použitých zdrojů

- Územní plán města Třebíč, Urbanistické středisko Brno, Ing. Arch. A. Palacká, Ing. P. Veselý, Mgr. M. Novotný, Ing. S. Matulová, srpen 2009
- Situace místa stavby – polohopis
- 3D model vrstevnic ZAGADEB - výškopis, poskytnutý ČÚZK
- odpovědi z MěÚ a radnice města Třebíč
- Čablová, Markéta a kol.: PROSTORY: Průvodce tvorbou a obnovou veřejných prostranství, vyd. 1, Brno: Partnerství, o.p.s., 2013
- Gehl, Jan: Města pro lidi, Brno, Nadace partnerství, 2012
- Hon, Milan: Vývoj koncepce kompaktního bydlení. Vyd. 1, Praha: Vydavatelství ČVUT, 2000
- Honzík, K.: Z tvorby životního slohu, Praha: Nakladatelství politické literatury, 1965
- Gehl, Jan: Život mezi budovami, Brno, nadace partnerství, 2000
- Krier, Leon: Architektura: volba nebo osud, vyd. 1, Praha: Academia, 2001
- Sitte, Camillo: Stavba měst podle uměleckých zásad, vyd. 2., Brno: Ústav územního rozvoje, 2012
- Město Třebíč: Strategický plán rozvoje města Třebíče pro období 2012-2015, analytická část: Profil města Třebíče, aktualizace únor 2012
- Třebíč. In: *Wikipedia: the free encyclopedia* [online]. San Francisco (CA): Wikimedia Foundation, 2001- [cit. 2014-05-18]. Dostupné z: <http://cs.wikipedia.org/wiki/Třebíč>
- 

## Seznam použitých zkratk a symbolů

VUT	Vysoké Učení technické
FAST	Fakulta stavební
s.	strana
pří.	příloha
č.	číslo
ÚP	územní plán
NP	nadzemní podlaží
PP	podzemní podlaží
IAD	individuální automobilová doprava
MHD	městská hromadná doprava
MAD	městská autobusová doprava

## Seznam příloh

- Plakát B1
- 01 Širší vztahy, vymezení území
- 02 Analýzy
- 03 Analýzy
- 04 Problémový výkres, SWOT analýza
- 05 Filosofie návrhu
- 06 Hlavní výkres
- 07 Koncepce dopravního řešení
- 08 Dopravní situace
- 09 Nezbytné destruktivní úpravy interiéru města
- 10 Podlažnost, návrh územního plánu
- 11 Výkres nábřeží 1
- 12 Výkres nábřeží 2
- fyzický model, měřítko 1:2000
- CD s elektronickou verzí práce
- foto modelu



VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ  
FAKULTA STAVEBNÍ

## POPISNÝ SOUBOR ZÁVĚREČNÉ PRÁCE

**Vedoucí práce** Ing. arch. Tomáš Pavlovský, Ph.D.

**Autor práce** Bc. Jiří Klimek

**Škola** Vysoké učení technické v Brně

**Fakulta** Stavební

**Ústav** Ústav architektury

**Studijní obor** 3501T014 Architektura a rozvoj sídel

**Studijní program** N3504 Architektura a rozvoj sídel

**Název práce** Urbanistické řešení nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči

**Název práce v anglickém jazyce** Urban design of waterfront in Třebíč

**Typ práce** Diplomová práce

**Přidělovaný titul** Ing. arch.

**Jazyk práce** Čeština

**Datový formát elektronické verze**

**Anotace práce** Kritické zhodnocení stavu nábřeží řeky Jihlavy v Třebíči s návrhy nejprínosnějších nápravných opatření. Především zprůchodnění obou břehů v přímé návaznosti na tok v co největší možné délce. Dále návrh nové nábřežní čtvrti a komorního veřejného prostoru kolem nově odkrytého Stařečského potoka. Hlavním záměrem bylo vytvořit příjemné městské prostředí s eliminováním negativních jevů, především kolize chodců s individuální automobilovou dopravou a zahlcení městského centra automobily.

**Anotace práce v anglickém jazyce** A critical assessment of the condition of the Jihlava River's waterfront in Třebíč with proposals of the most promising remedial actions. Making passable both shores in direct response to the river in the greatest possible length in particular. Furthermore draft of the new waterfront district and small public space around newly opened Stařeč's stream.  
The main idea was to create a pleasant urban environment, mostly by eliminating the negative effects, especially pedestrian's collisions with individual cars traffic and car congestion of the town centre.

**Klíčová slova** Třebíč, řeka Jihlava, nábřeží, Stařečský potok, veřejný prostor, město pro lidi

**Klíčová slova v anglickém jazyce** Třebíč, Jihlava river, waterfront, Stařeč's stream, public space, town for people

## **Prohlášení o shodě listinné a elektronické verze VŠKP**

### **Prohlášení:**

Prohlašuji, že elektronická forma odevzdané diplomové práce je shodná s odevzdanou listinnou formou.

V Brně dne 23.5.2014

.....  
podpis autora  
Bc. Jiří Klimek