ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ

DIPLOMNÍ PROJEKT

HANA VÍTOVCOVÁ

ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.
15121 Ústav prostorového plánování, FA ČVUT, LS 2012/2013

OBSAH

Zadání diplomové práce 01
Prohlášení diplomanta 01

A - ANALÝZY MĚSTA
- Širší vztahy 02
- Historie 03
- Doprava - stávající stav 04
- Doprava - výhled 05
- Městská hromadná doprava 06

B - KONCEPT
- Základní principy konceptu 07
- Celkový koncept 08
- Koncept jednotlivých lokalit 09

C - ANALÝZY ŘEŠENÉ LOKALITY
- Historické plány 11
- Historické ortofotografie 12
- Prostorová struktura 13
- Urbanistické hodnoty 14
- Funkční analýza 15
- Lynchova analýza 16
- Problémová mapa 17

D - NÁVRH
- Průvodní zpráva 18
- Hlavní výkres 19
- Nadhledové perspektivy 20
- Výkres dopravního řešení 21
- Výkres veřejných prostorů 22
- Výkres využití objektů 23
- Celkové řezy 24
- Uliční profily 26

E - URBANISTICKÝ DETAIL
- Urbanistický detail 27
- Perspektivy z úrovně chodce 28
- Dílčí řezy 30

Zdroje 31

PODĚKOVÁNÍ

Děkuji prof. Ing. arch. Karlu Maierovi, CSc. za veškeré připomínky a pomoc při vedení práce, Ing. arch. Veronice Šindlerové, Ing. arch. Jakubu Vorlovi, Ph.D. a Ing. Martinu Pospíšilovi, Ph.D. za poskytnuté konzultace a své rodině za její podporu po celou dobu studia.

25-02-2013

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Hana Vítovcová

datum narození: 25.2.1988

akademický rok / semestr: 2012/2013, letní semestr

ústav: 15112 Ústav prostorového plánování

vedoucí diplomové práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

téma diplomové práce: Rozvoj centra města Plzně

zadání diplomové práce:

1/popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení
2/popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování
3/seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

1/ Předmětem diplomové práce je urbanistické řešení širšího centra města Plzně vymezeného historickým centrem, jeho západním, jižním a východním předpolím, oblastí autobusového a hlavního nádraží, Hamburku a Štruncových sadů. Cílem práce je nalézt koncepci budoucího rozvoje centra, která vymezí vztah centra s obytnými čtvrtěmi i průmyslovými areály, potlačí vnitřní bariéry v území a vytvoří živé městské prostředí se vztahem k přilehlé zeleni a říčním tokům. Řešení se soustředí do vybraných prostorů širšího centra, které koncepce určí jako prioritní k transformaci a rozvoji.

2/ textová část
grafická část

výkres širších vztahů	1:25 000
výkres konceptu	1:5 000 / 1:10 000
problémový výkres	1:5 000 / 1:2 000
hlavní výkres	1:2 000
výkres dopravního řešení	1:5 000 / 1:10 000
výkres funkčního využití území	1:5 000 / 1:10 000
celkové řezy	1:1 000
urbanistický detail vybrané části území	1:1 000
dílčí řezy vybrané části území	1:500
výřez urbanistického detailu s naznačeným řešením navazujícího parteru a dispozice přilehlých budov	1:500
perspektiva celku z nadhledu	
perspektiva detailu z normálního horizontu	

3/ fyzický model území popřípadě jeho vybrané části 1:2 000 / 1:1 000

Datum a podpis studenta 21.2.2013

Datum a podpis vedoucího DP 21/2/2013

Datum a podpis děkana FA ČVUT 28/2/13

registrováno studijním oddělením dne

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: Hana Vítovcová
AR 2012/2013, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:
(ČJ) ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ

(AJ) THE DEVELOPMENT OF CITY CENTRE OF PLZEŇ

JAZYK PRÁCE:

Vedoucí práce:	prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc. **Ústav:** 15121
Oponent práce:	RNDr. Milan Svoboda
Klíčová slova (česká):	Plzeň, centrum, rozvoj
Anotace (česká):	Diplomová práce se zabývá konceptem rozvoje širšího centra města Plzně, který vymezuje vztah centra s obytnými čtvrtěmi a průmyslovými areály, potlačuje vnitřní bariéry v území a vytváří živé městské prostředí se vztahem k zeleni a říčním tokům. Návrh se soustředí do oblasti mezi historickým centrem a hlavním nádražím, která byla vybrána jako prioritní k transformaci a rozvoji.
Anotace (anglická):	Objective of the diploma project is a concept of the development of wider city centre of Plzeň, which defines relation between centre, living quarters and industrial areals, supresses inner barriers and proposes urban space with links to both greenery and rivers. The design concentrates on the area between historical city centre and main railway station, which was chosen as an area with priority for transformation and development.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací."
(Celý text metodického pokynu je na www FA studium/ke stažení)

V Praze dne 24. května 2013

podpis autora-diplomanta

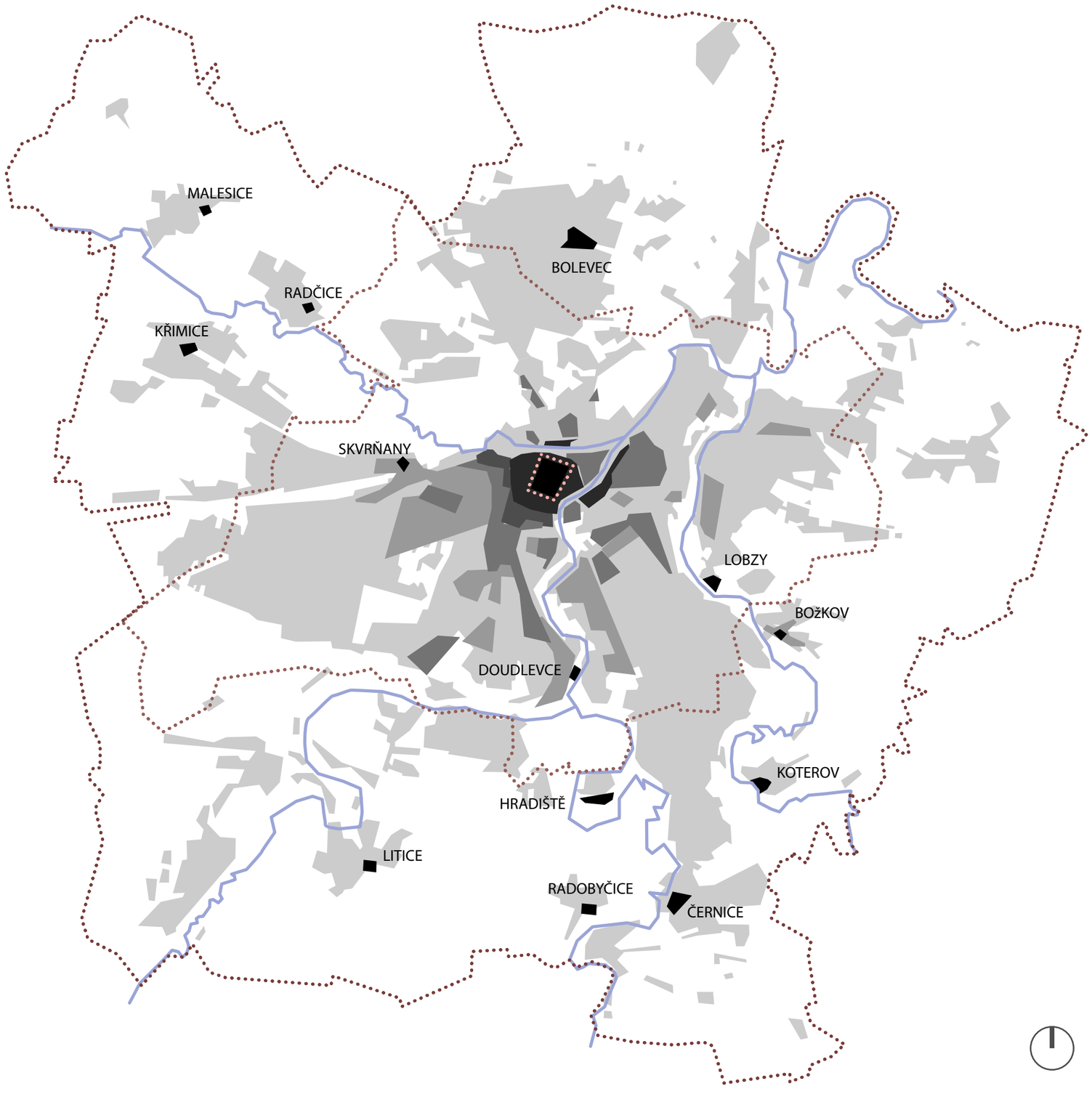
Tento dokument je nedílnou a povinnou součástí diplomové práce / portfolia a CD.

Město Plzeň má přibližně 170 000 obyvatel a přestavuje tak metropoli západních Čech. Leží na dopravním tahu Praha - Německo (Norimberk), představovaným III. železničním koridorem a dálnicí D5.
Rozvoj města byl ovlivňován přírodními podmínkami, zejména morfologií terénu, danou soutokem čtyř řek. Rozvoj města směřoval především jižním směrem, což bylo dáno rozsáhlými záplavovými územími řeky Mže, která teče severně od historického centra. Vzniká tak jižní a východní předměstí, která mají bezprostřední kontakt s centrem. Později vzniklé obytné čtvrti, často rozvíjené z původních osad, již tento kontakt nemají a od centra jsou odděleny.
Důležitým impulsem pro rozvoj města byla průmyslová revoluce. V Plzni vzniká několik průmyslových podniků, jmenujme především strojírenský podnik Škoda a pivovar Prazdroj, jejichž areály se nachází v bezprostřední blízkosti města.
V současnosti se Plzeň snaží rozvíjet své průmyslové dědictví, ať již výstavbou průmyslové zóny Borská pole, podporou technického vzdělávání a výzkumu nebo využitím světoznámých značek pro budování své image a podporu turismu.
Modernizace III. železničního koridoru může přinést větší atraktivitu železniční dopravy a ještě rychlejší spojení s Prahou i Německem.
Plánovaná výstavba městského silničního okruhu umožní snížit dopravní zátěž v centru a omezit tak bariéry, které zde nyní automobilová doprava vytváří.

- smíšené území městského centra
- převážně obytné území
- území občanské vybavenosti
- území průmyslu a výroby
- zeleň
- vodní nádrže, rybníky
- řeky
- železnice
- hlavní dopravní tahy - stávající
- hlavní dopravní tahy - plánované
- zdroje dopravy
- cíle dopravy
- intenzivní spojení s centrem
- méně intenzivní spojení s centrem

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

ŠIRŠÍ VZTAHY M 1:25 000 **A**



Původní osídlení v oblasti Plzně představovalo hradiště Plzeň, nynější Starý Plzenec, asi 9 km jihovýchodně od centra města. První zmínky o něm pocházejí z roku 976.
Novou Plzeň, tedy Plzeň dnešní, založil roku 1295 Václav II. Plzeň se tak řadí k pozdní vlně zakládání středověkých měst. Nové město bylo umístěno na křižovatce obchodních cest do Bavorska a zároveň na soutoku řek, čímž se vyřešil problém s vodou, který původní Plzeň měla. Město bylo založeno na šachovnicovém půdorysu s 20 bloky, který je zachován dodnes.
Plzeň se díky výhodné poloze stala třetím největším městem království. Počet obyvatel města uvnitř hradeb byl téměř 4000.
Další důležitá etapa vývoje Plzně se datuje od roku 1795, kdy se započalo s bouráním městských hradeb. Na jejich místě byly zřízeny sady a v jihozápadním rohu postaveno divadlo. Zbourání hradeb umožnilo městu nový růst. Rozvoj probíhal především podél cest. Největší přírodní bariéry představovaly řeky, obzvláště Mže na severu.
V polovině 19. století se rozbíhá průmyslový rozvoj, založen je pivovar a strojírny. Město bohatne, v poměrně krátkém čase jsou vybudovány železniční a tramvajové trati. Stavěny jsou nové veřejné budovy i obytné celky (navázání na centrum jižním a západním směrem, Petrohrad), u kterých jsou uplatňovány uzavřené obdélníkové bloky.
Roku 1924 vznikla takzvaná Velká Plzeň připojením okolních obcí (Doubravka, Doudlevce, Lobzy a Skvrňany), počet obyvatel překročil sto tisíc. Dále se pokračovalo v rozvoji obytných čtvrtí.
Během druhé světové války byla Plzeň poškozena bombardováním (areál pivovaru i Škody, oblast kolem nádraží a městských lázní a další).
Vývoj po druhé světové válce se zaměřuje především na rozvoj dopravní a technické infrastruktury. Začínají se budovat sídliště po obvodu města, nejprve Slovany, Doudlevce a Bory, v 70. letech se rozvoj poprvé zaměřuje na severní část města a jsou budovány sídliště na území Bolevce a Lochotína.
Roku 1975 došlo k dalšímu rozšiřování hranic města.
Po revoluci se pokračovalo v budování obytných domů v oblasti Vinice, začal se opravovat dříve zanedbávaný historický fond a byla dokončena dálnice D5. Roku 2003, po připojení Lhoty a Malesic, získává město současnou rozlohu. Dále je vybudován úspěšný industriální park Borská pole.

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

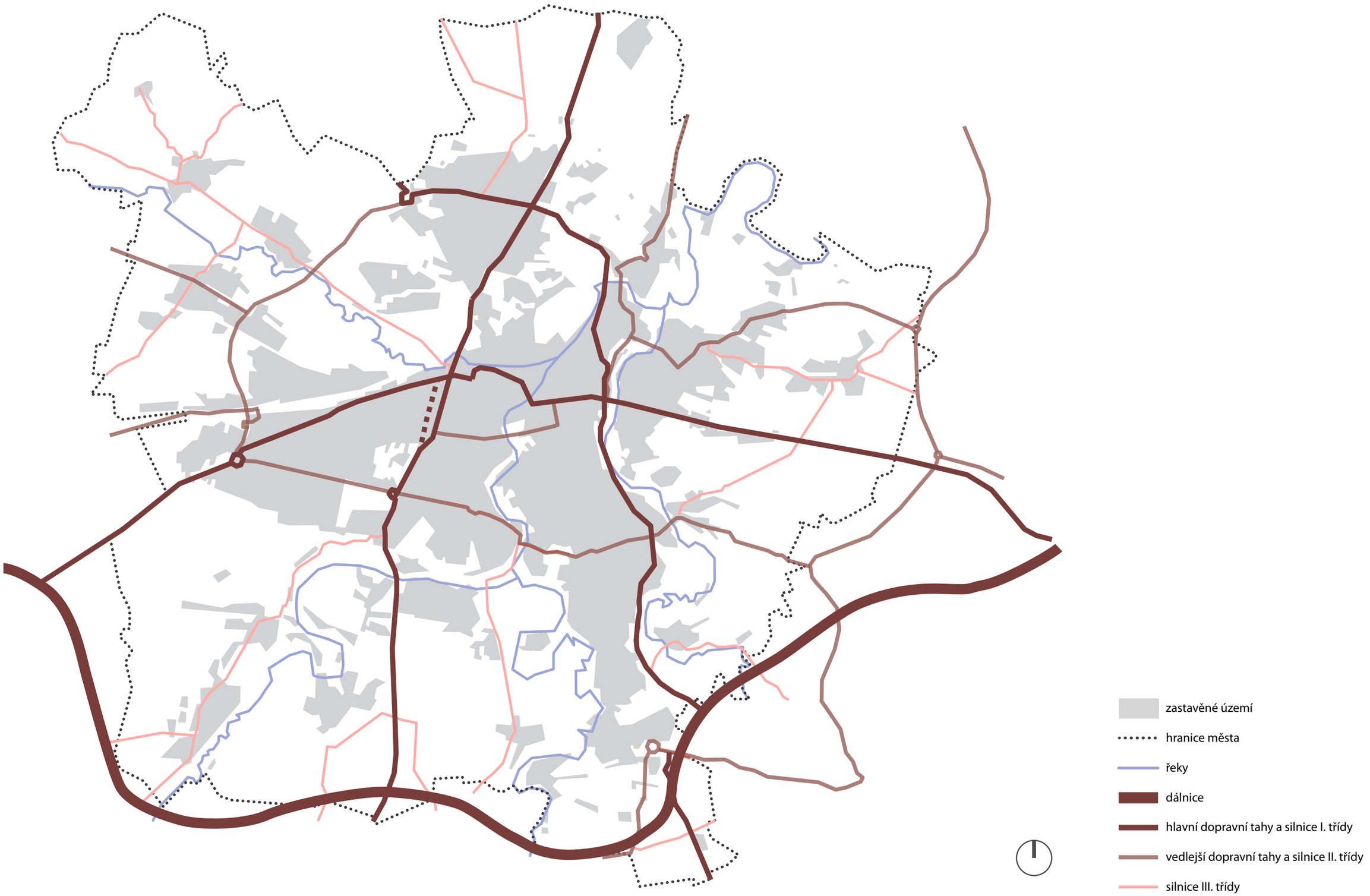
HISTORIE M 1:60 000 **A**

zastavěné území
hranice města
řeky
dálnice
hlavní dopravní tahy a silnice I. třídy
vedlejší dopravní tahy a silnice II. třídy
silnice III. třídy

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

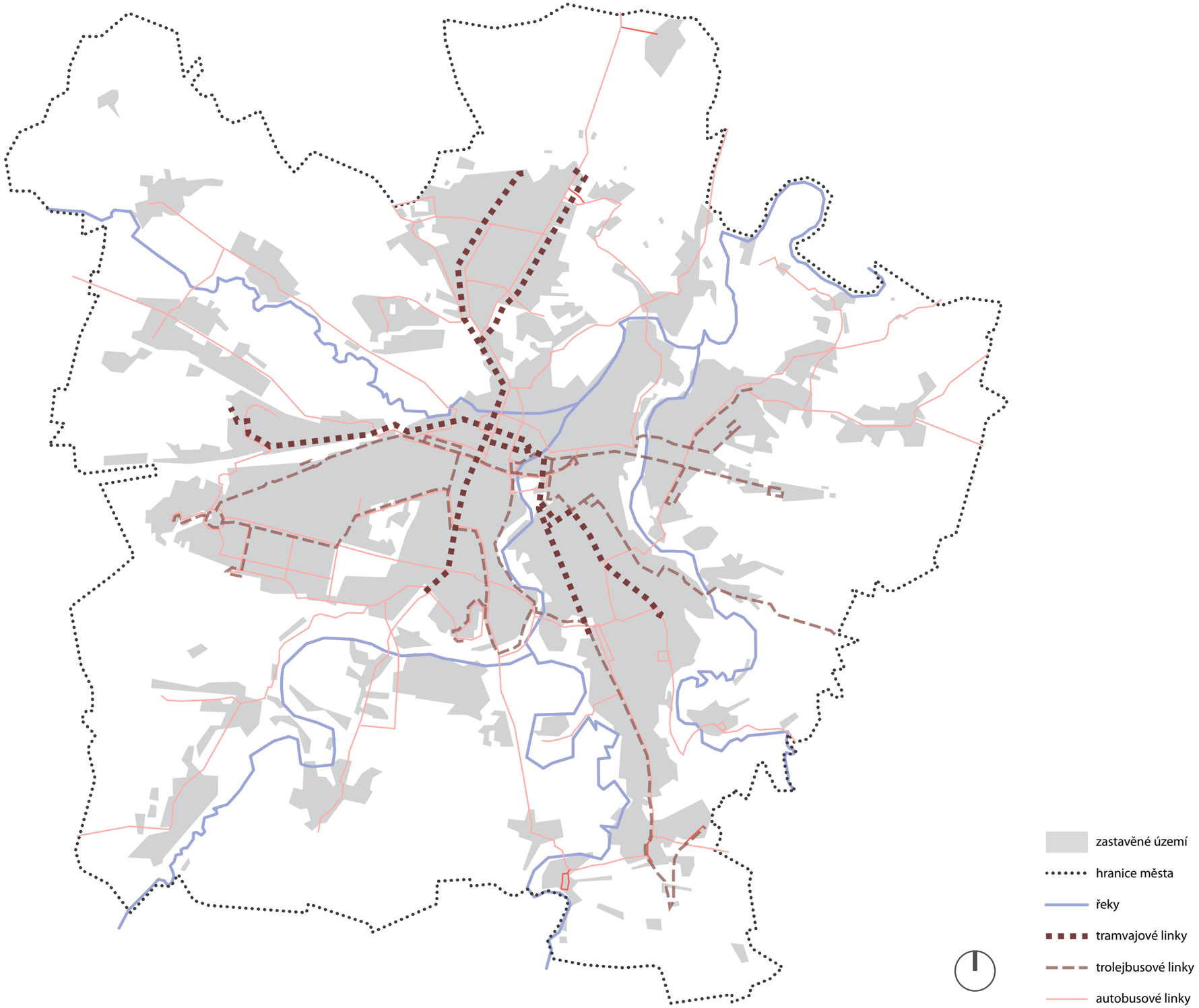
DOPRAVA - STÁVAJÍCÍ STAV M 1:60 000

A



ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

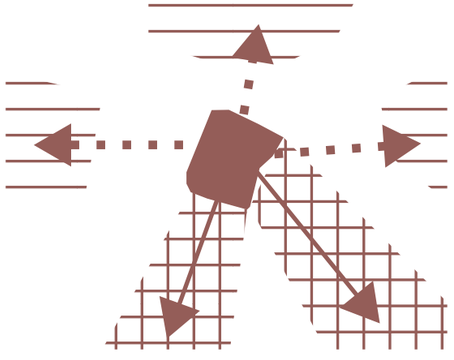
DOPRAVA -VÝHLED M 1:60 000 **A**



ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

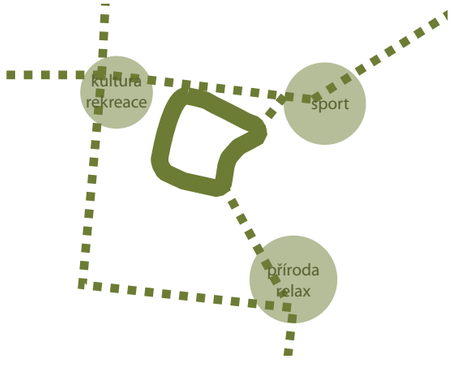
MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA M 1:60 000

A



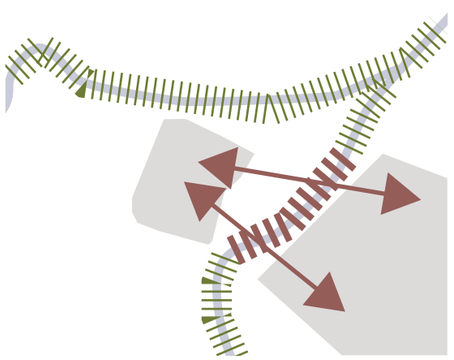
VZTAH CENTRA A OBYTNÝCH ČTVRTÍ

Centrum má bezprostřední obytná zázemí v jižním a východním předměstí. Tyto čtvrti jsou s centrem spojeny městskými komerčními třídami (Klatovská a Koterovská) s preferencí komerční a společenské funkce nad individuální dopravou a sem je také směřován hlavní směr intenzifikace a dostavby centra. Další obytné čtvrti již s centrem tento bezprostřední vztah nemají, jejich spojení s centrem má více dopravní charakter, komerční a společenská funkce je zintenzivňována u centra a při průchodu obytnou čtvrtí.



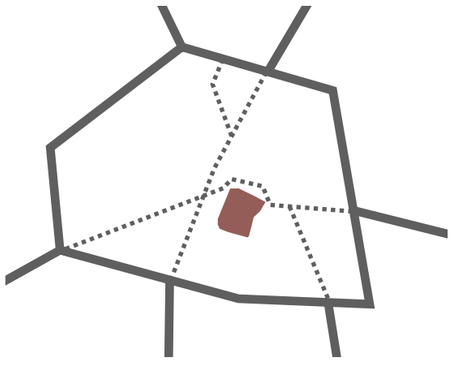
VZTAH CENTRA A ZELENĚ

Sadový okruh, vzniklý na místě zbořených hradeb, plní fukci kulturně-společenské promenády, probíhá souvisle kolem historického jádra a má vazby na další zeleň ve městě. Okolo centra se nachází tři zelené oblasti: oblast Kalikovského mlýna, věnovaná kultuře a rekreaci, oblast Štruncových sadů se sportovišti a oblast U Ježíška, ponechaná jako místo relaxace v přírodě. Propojení těchto míst probíhá podél Mže, Šafaříkovými sady a dále po nábřeží, v prodloužení aleje Kilometrovky a je pomyslně uzavřeno zelení podél železniční trati.



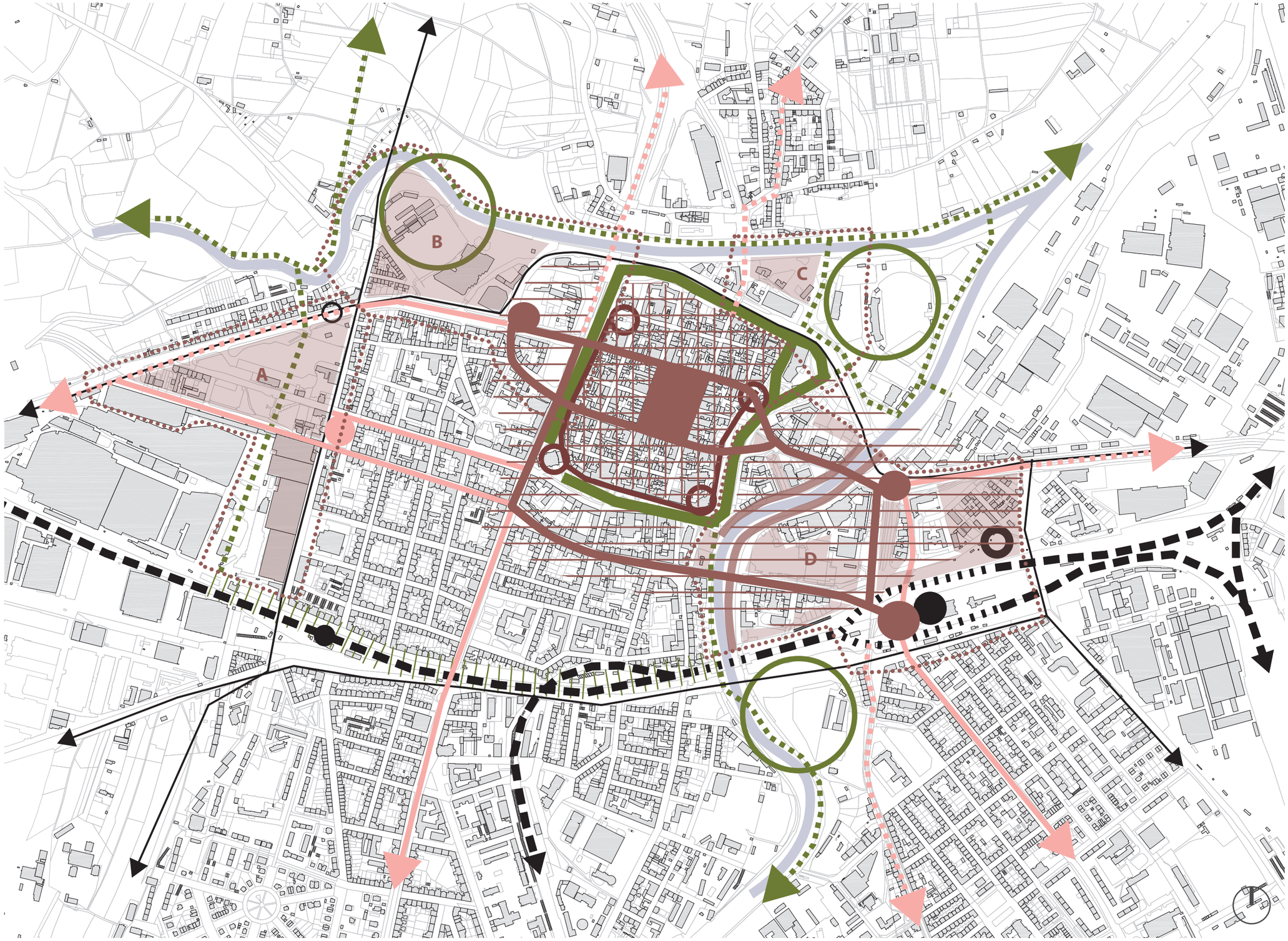
VZTAH CENTRA A ŘEK

Centrum je obtékáno řekou Mží ze severu a Radbuzou z východu. Břehy Mže mají přírodní charakter, jsou po nich vedeny cesty pro pěší a cyklisty. Podél Radbuzy je od pivovaru k železnici vytvořeno městské kamenné nábřeží, které představuje významný veřejný prostor a spojuje město na obou březích řeky. Na jihu se jejich charakter mění a břehy mají podobný přírodní ráz, jako u Mže.



VZTAH CENTRA A DOPRAVY

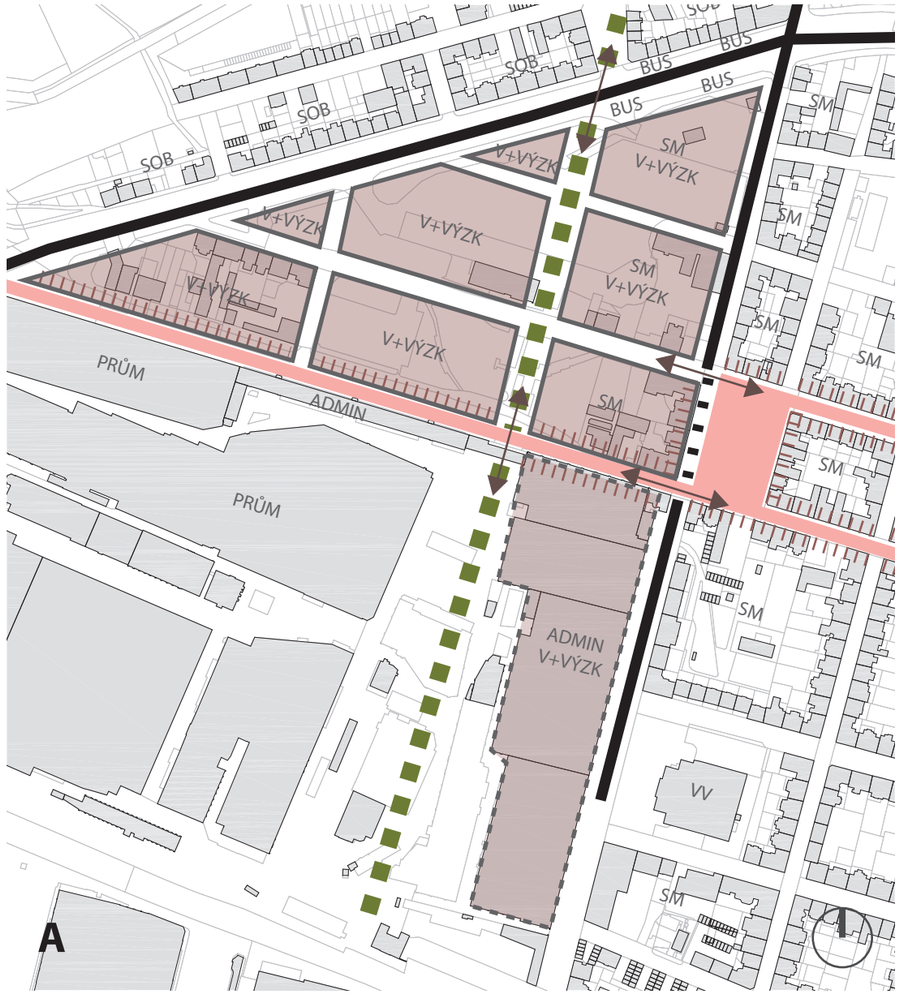
Tranzitní doprava je z centra převedena na městský okruh, což umožní zklidnění současných dopravních tahů a změnu jejich profilu tak, aby více odpovídal poloze těchto ulic v širším centru města. Automobilová doprava na Klatovské třídě je výrazně omezena a tato ulice tak získává charakter městské třídy, který svou polohou historicky měla a který současné dopravní zatížení významně omezuje.



náměstí Republiky - hlavní nám.
centrální veřejný prostor celoměstského významu
komerční ulice celoměstského významu
nábřeží
centrum
historické jádro
centrální veřejný prostror lokálního významu
komerční ulice lokálního významu
komerčně-dopravní ulice
kulturně-společenské promenáda
významné body na promenádě
sadový okruh
zelené cesty pro pěší a cyklisty
ozelenění železniční trati
místa koncentrace venkovních aktivit v zeleni
hlavní dopravní tahy
železnice
zlepšení průchodnosti železnice
vlakové nádraží
autobusové nádraží / zastávka
plochy ke změně využití
oblasti k řešení

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

CELKOVÝ KONCEPT M 1:10 000 **B**



Přesun autobusového nádraží k vlakovému uvolňuje plochu mezi ulicemi Tylova, Přemyslova a Kotkova k novému využití. To by mělo navázat na areál Škody převážně vědecko-výzkumným využitím, podél Tylovy ulice a směrem k centru pak využitím smíšeným.
Propojení s areálem Škody je realizováno zelenou osou, která propojuje alej Kilometrovku s branou areálu a pokračuje dále areálem až k centru Techmania. Podél této osy by v budoucnu probíhalo otevírání se areálu Škody novým funkcím, v první řadě budov mezi zelenou osou a Kotkovou ulicí.
Zástavba navazuje na rastr ulic na východě, s prodloužením Tylovy ulice jako místní komerční ulice s koncentrací obchodů a služeb.
Kotkova ulice přebírá automobilovou zátěž z Klatovské třídy, zklidněna je v místě Husova náměstí tak, aby byl umožněn pohyb mezi centrem a rozvíjenou lokalitou.
V Přemyslově ulici je počítáno se zastávkami dálkové a příměstské autobusové dopravy.

Lokalita mezi Přemyslovou ulicí, řekou Mží a Sady Pětatřicátníků je poznamenána funkčně i měřítkově nevhodnou stavbou obchodního centra Plaza a špatnou přístupností k amfiteátru a řece.
Stavba nového divadla vytváří koncový bod celoměstsky významných prostorů, od něj pokračuje Přemyslova ulice jako komerční ulice lokálního významu. Obchodní centrum je nahrazeno blokovou zástavbou se smíšeným využitím a měřítkem odpovídajícím stávající zástavbě. Nová zástavba je také navržena na místě bývalých kasáren na Palackého náměstí.
Mezi Tovární ulicí a mostem přes řeku Mži, v místě bývalého výstaviště, je vytvořeno pěší propojení. To zpřístupňuje zeleň u řeky, vytvářející kulturní protipól sportovních Štruncových sadů. Funkce v místě navazují na amfiteátr a umožňují využití místa pro venkovní kulturní a rekreační aktivity (např. open-air scéna, plovárna, hřiště, atd.).
Převedení dopravy z Klatovské umožní jednak rozšíření Sadů Pětatřicátníků, zcelení sadového okruhu, dále pak lepší pěší prostupnost k novému divadlu.

plochy k výstavbě (možné zachování stávajících objektů)
změna využití stávajících objektů
plochy k parkové úpravě
plochy k jiné změně využití
aktivní parter s obchody a službami
místa ke zklidnění dopravy
požadované pěší propojení

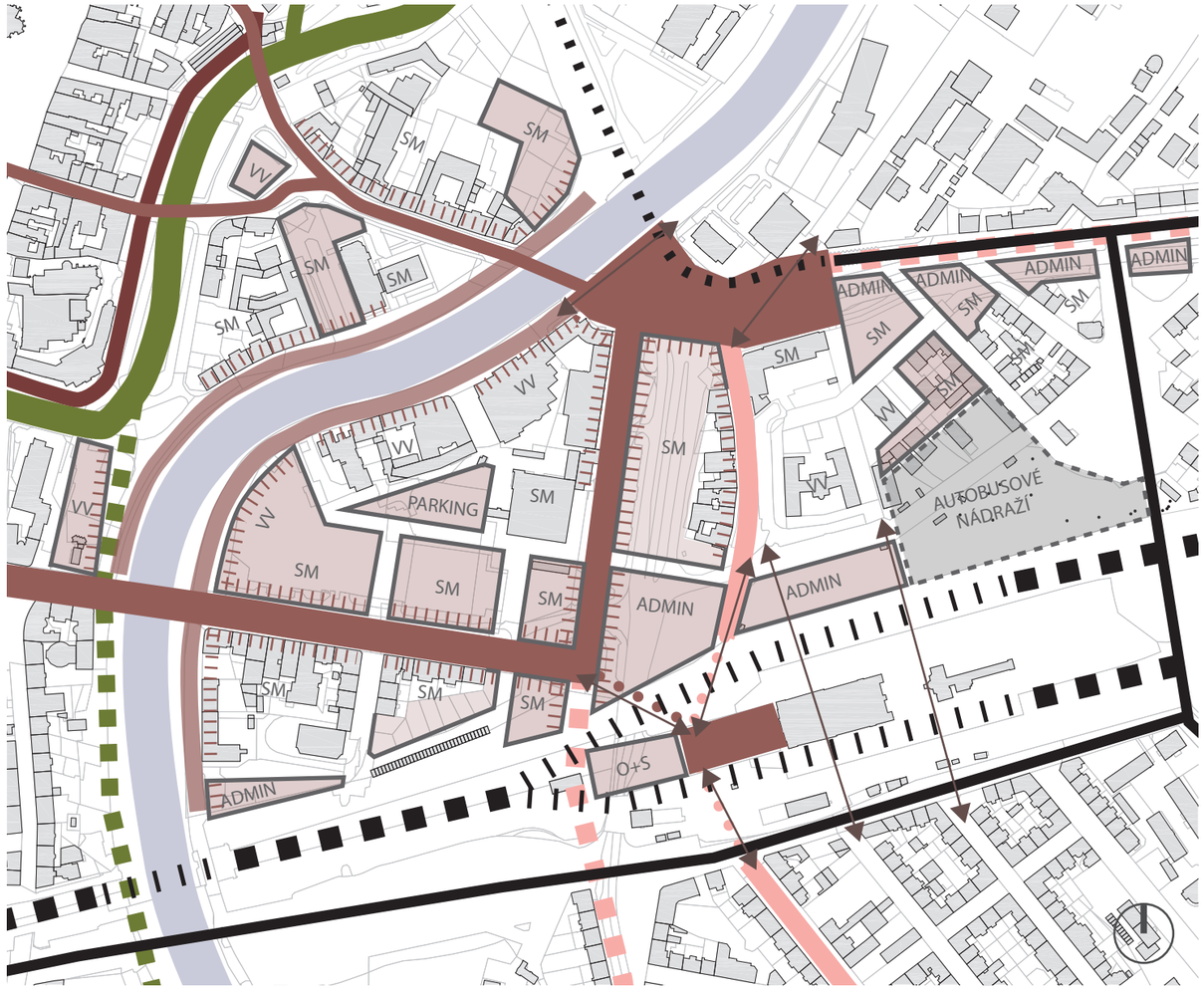
SM	smíšené využití
SOB	smíšené obytné využití
VV	veřejná vybavenost
V+VÝZK	věda a výzkum
PRŮM	průmysl
ADMIN	administrativa

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

CELKOVÝ KONCEPT M 1:10 000 **B**

C

Zklidnění dopravy v Tyršově ulici umožní lepší propojení centra se Štruncovými sady a zelení podél řeky Mže. Tato spojení navazují logicky na sadový okruh a jsou provedena úrovňově.
Výstavba parkovacího domu Rychtářka zvýšila počet parkovacích míst v lokalitě, parkování na povrchu je proto omezeno na nezbytné minimum.
Plochy uvolněné zúžením Tyršovy ulice a plochy bývalých parkovišť jsou využity k rozšíření parkových ploch a jako nové plochy sportovišť.



D

Pro lokalitu je klíčové propojení historického centra s nádražím a pivovarem, dnes kvůli dopravním bariérám nefungující. Vzniká tak systém celoměstsky významných veřejných prostorů, spojující náměstí Republiky, náměstí před pivovarem a předprostor hlavního nádraží. Patří mezi ně i obě nábřeží Radbuzy. Sirková ulice je navrácena blíže do své původní polohy, což umožňuje opětovnou dostavbu zbořeného bloku a uzavření námětí před pivovarem. Zástavba na místě zbořeného domu kultury navazuje měřítkem na zástavbu druhé strany Americké třídy. Využití území je převážně smíšené, s veřejným vybavením podél nábřeží a administrativními budovami podél železnice a ulice U Prazdroje.
Zlepšena je průchodnost pod železnicí, propojení navazují na stávající ulice na obou stranách trati a na stávající podchod, kterým se přistupuje z budovy nádraží na nástupiště. Autobusové nádraží, přesunuté ze své původní lokality blíže k vlakovému, je situováno tak, aby mohlo být dopravně napojeno z Lobezské ulice.
Sadový okruh je propojen se zelení podél Radbuzy.
Tato oblast byla vybrána jako prioritní pro další rozvoj centra, neboť se v ní nachází vstupní body do města (autobusové a vlakové nádraží), je důležitá pro spojení centra s Petrohradem a se Slovany a obsahuje plochy k rozvoji v exponovaném sousedství historického jádra a bude proto řešena v dalších částech této práce.

- plochy k výstavbě (možné zachování stávajících objektů)
- změna využití stávajících objektů
- plochy k parkové úpravě
- plochy k jiné změně využití
- aktivní parter s obchody a službami
- místa ke zklidnění dopravy
- požadované pěší propojení

SM	smíšené využití
SOB	smíšené obytné využití
VV	veřejná vybavenost
V+VÝZK	věda a výzkum
PRŮM	průmysl
ADMIN	administrativa

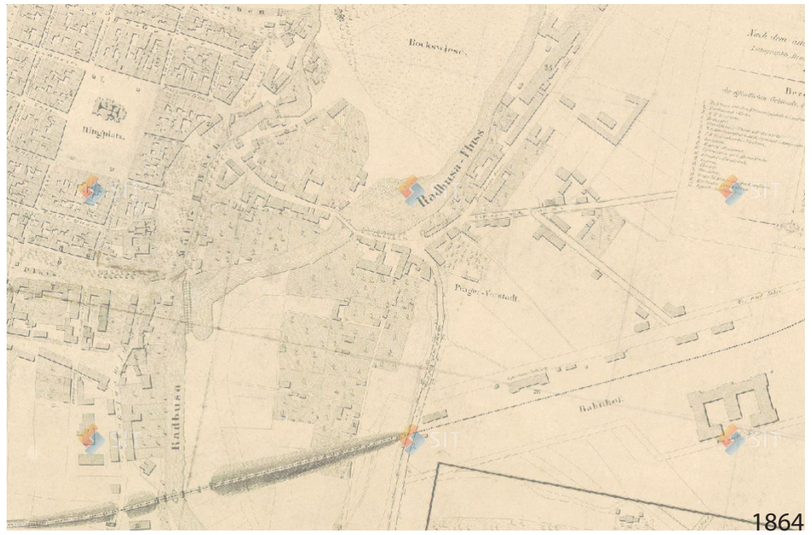
ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

KONCEPT JEDNOTLIVÝCH LOKALIT - C, D M 1:10 000

B

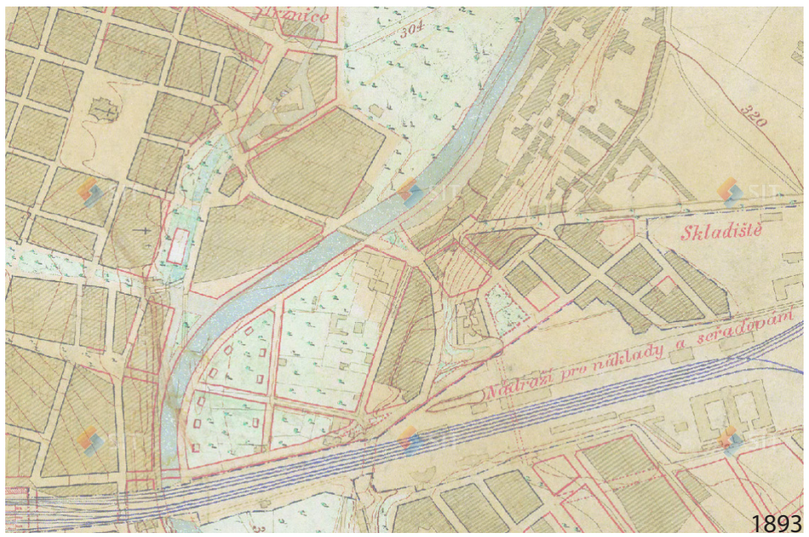
1781

1841

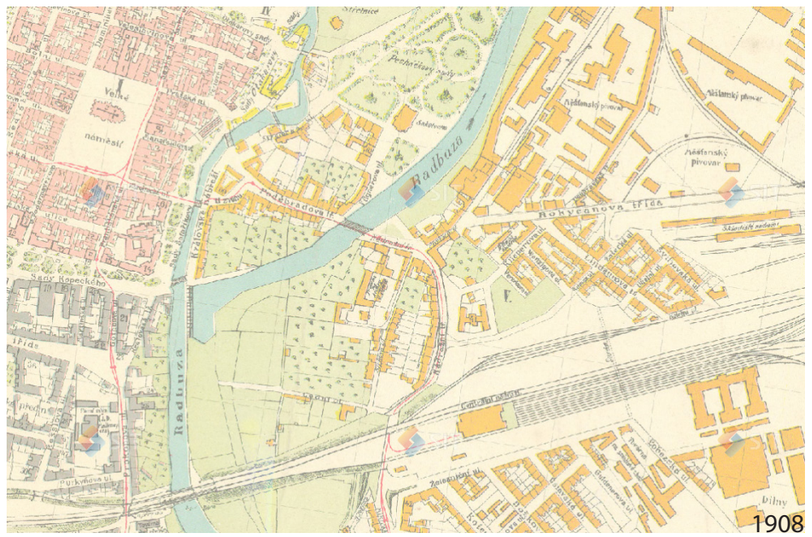


1864

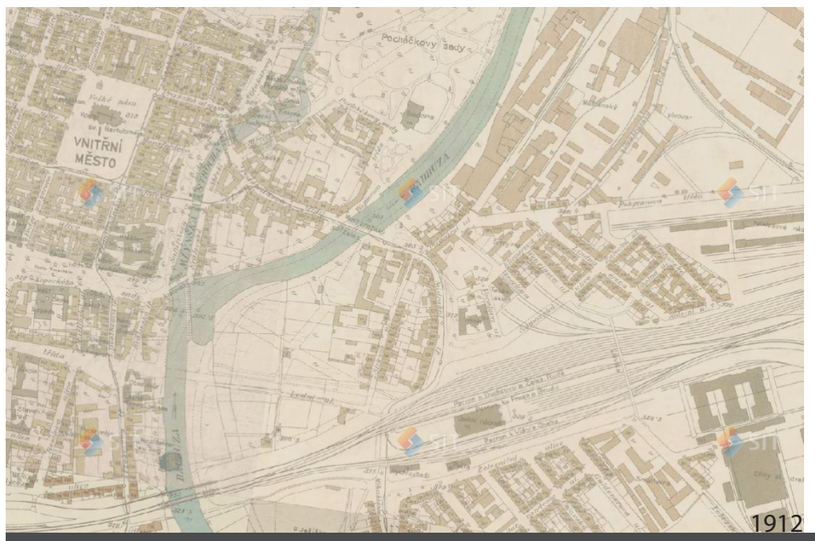
1877



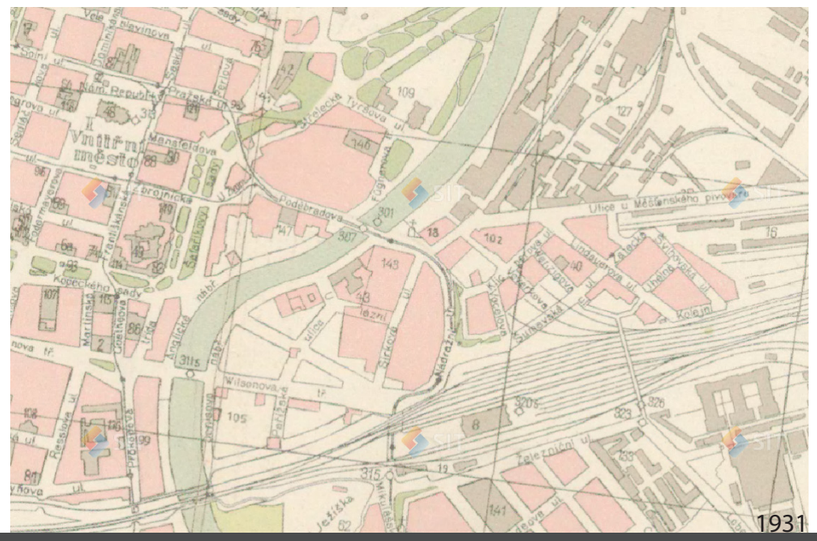
1893



1908



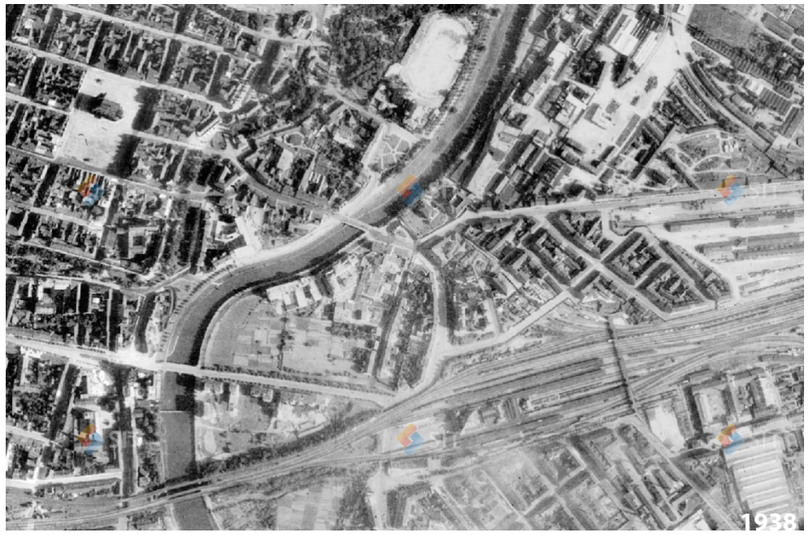
1912

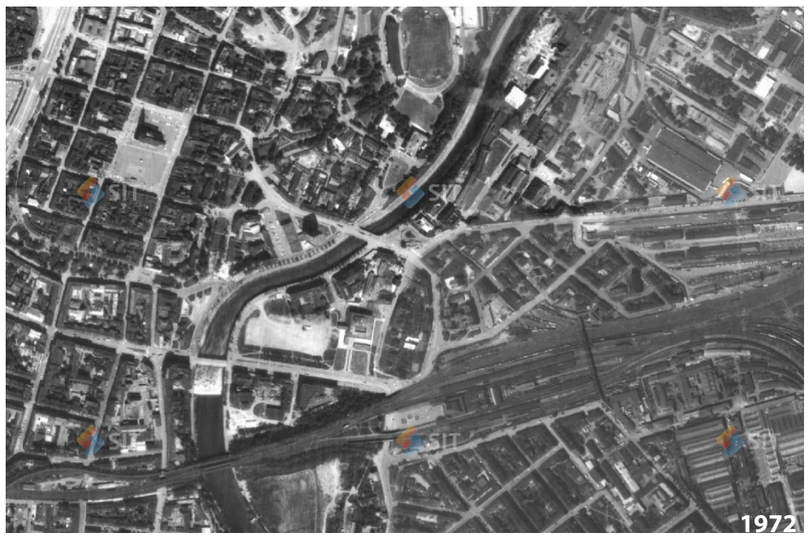


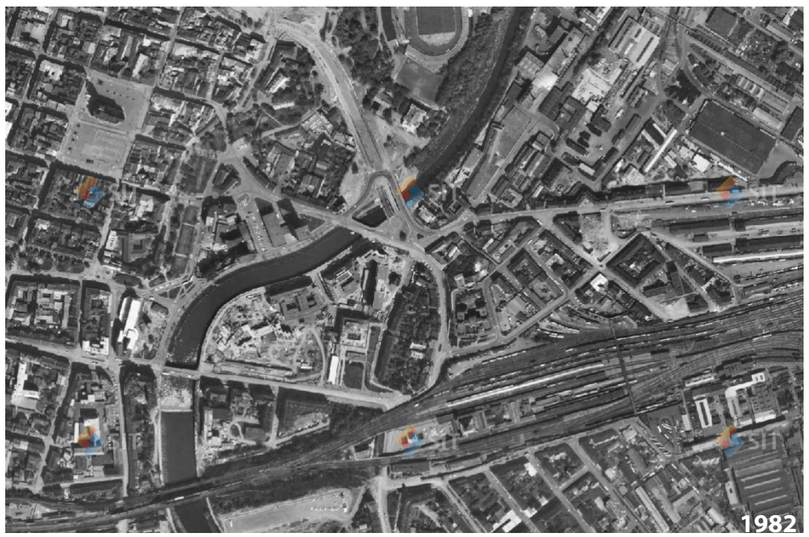
1931

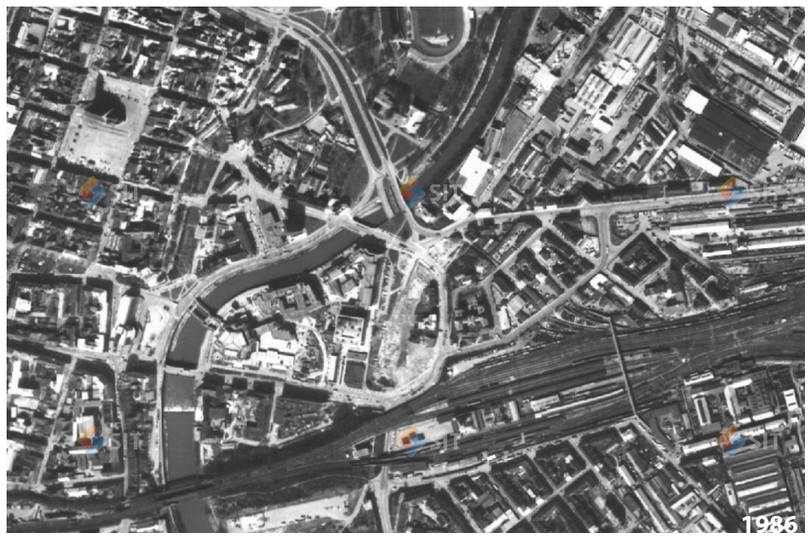
1950

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

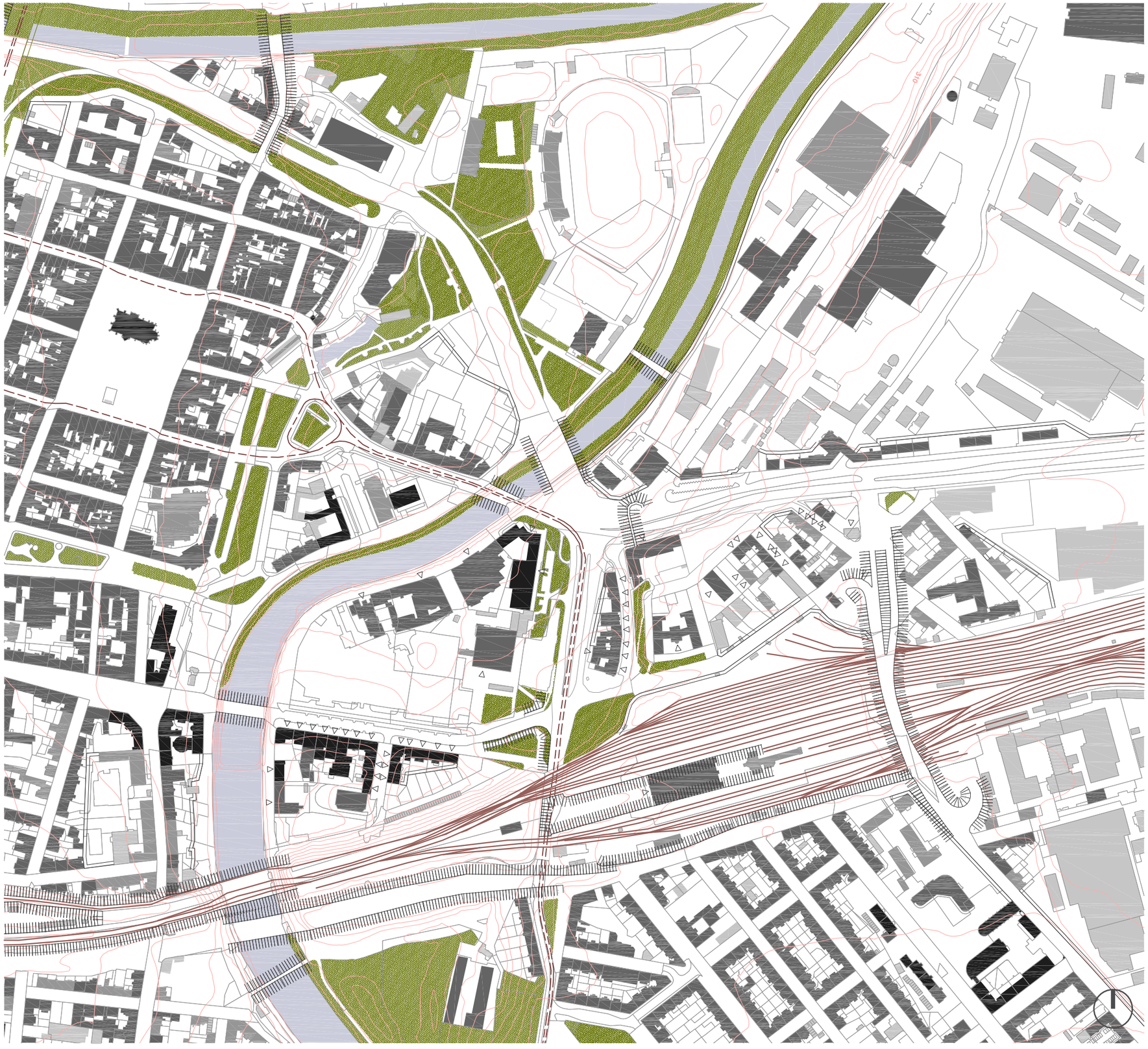








ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

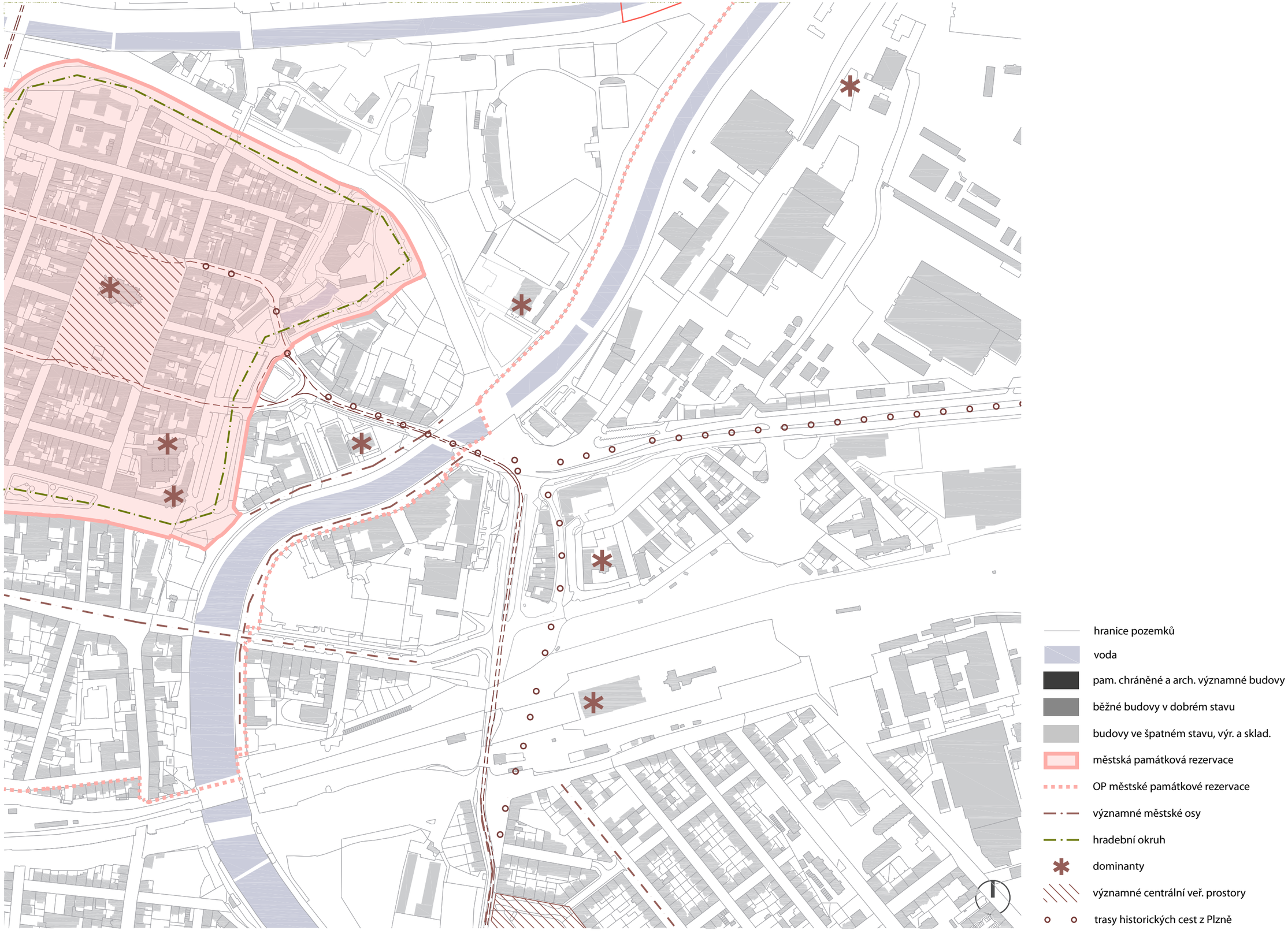


- hranice pozemků
- voda
- zeleň
- budovy 1NP
- budovy 2NP
- budovy 3-5NP
- budovy nad 6NP a výškové dominanty
- vrstevnice
- železniční koleje
- tramvajové koleje
- terénní zlomy a mosty
- zdi a ploty
- vstupy do objektů (vybraná oblast)

ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

PROSTOROVÁ STRUKTURA M 1:5 000

C



ROZVOJ CENTRA MĚSTA PLZNĚ
HANA VÍTOVCOVÁ
ateliér prof. Ing. arch. KARLA MAIERA, CSc.

URBANISTICKÉ HODNOTY M 1:5 000

C