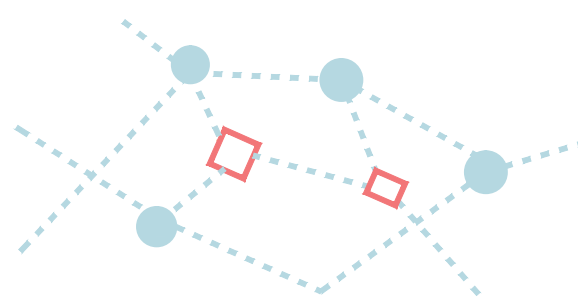


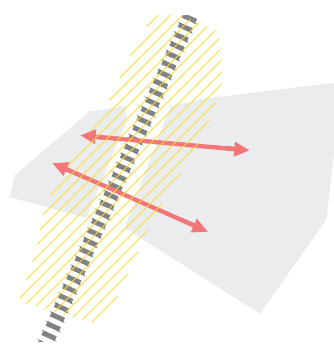
### VZTAH OBYTNÝCH ČÁSTÍ A CENTRA

- Propojení dnes oddělených území města (mhd, pěší, cyklo).
- Zkvalitnění veřejných prostorů.
- Vytvoření, posílení a propojení center.
- Posílení městskosti v centru, zvýšení hustoty obyvatel, zvýšení nabídky služeb.
- Vyhodnocení stavu brownfieldů (zda zastavit, zalesnit či nechat v současném stavu).
- Vytvoření podmínek pro malé podnikatele (viz. konírny).



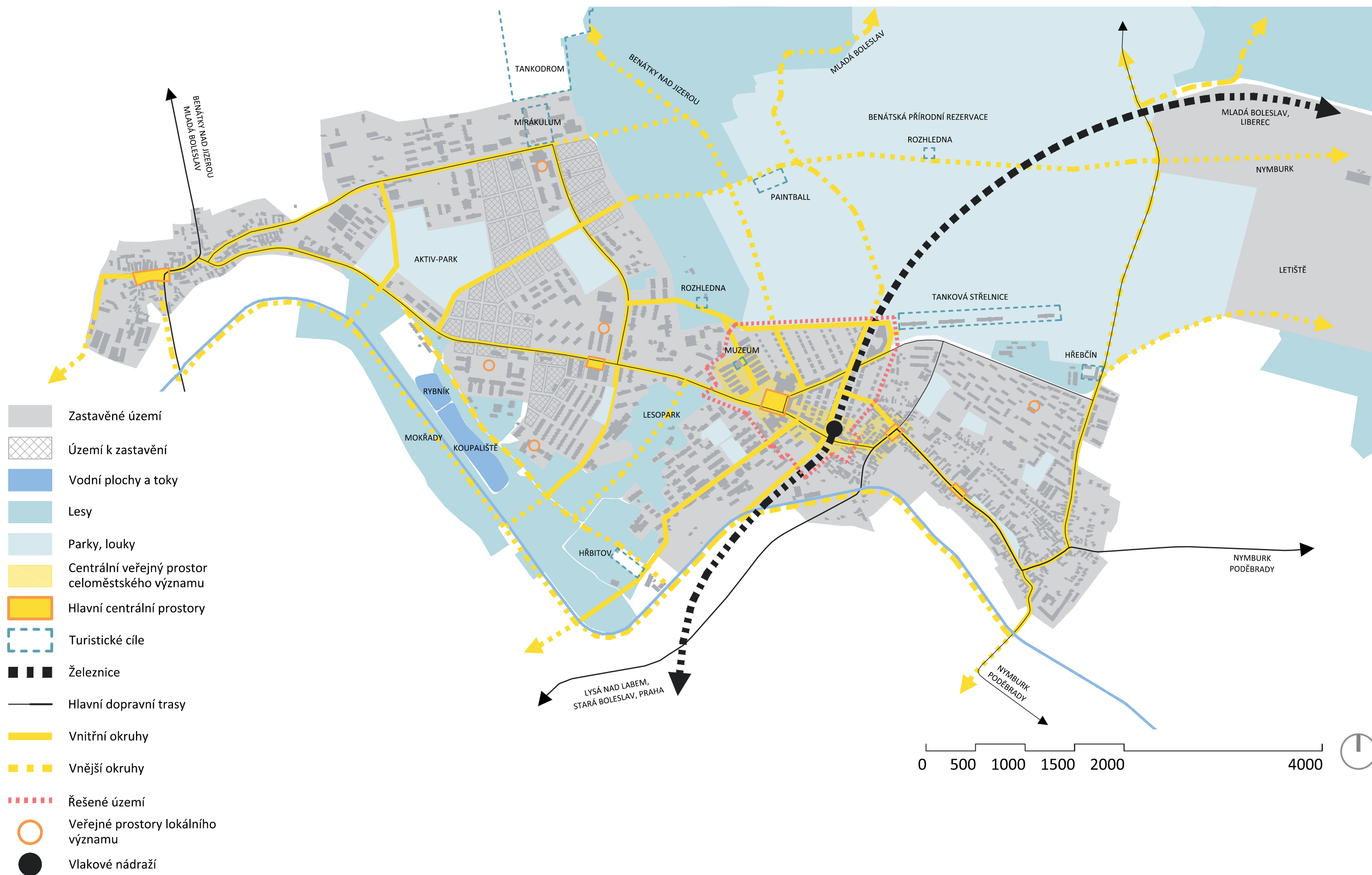
### VZTAH MĚSTA A ZELENĚ

- Zdůraznění vstupů do krajiny.
- Propojení jednotlivých venkovních atraktivit.
- Rekultivace krajiny.
- Využití krajiny pro dlouhodobou a krátkodobou rekreaci.
- Vytvoření sítě cest a stezek spojujících město a krajinu.

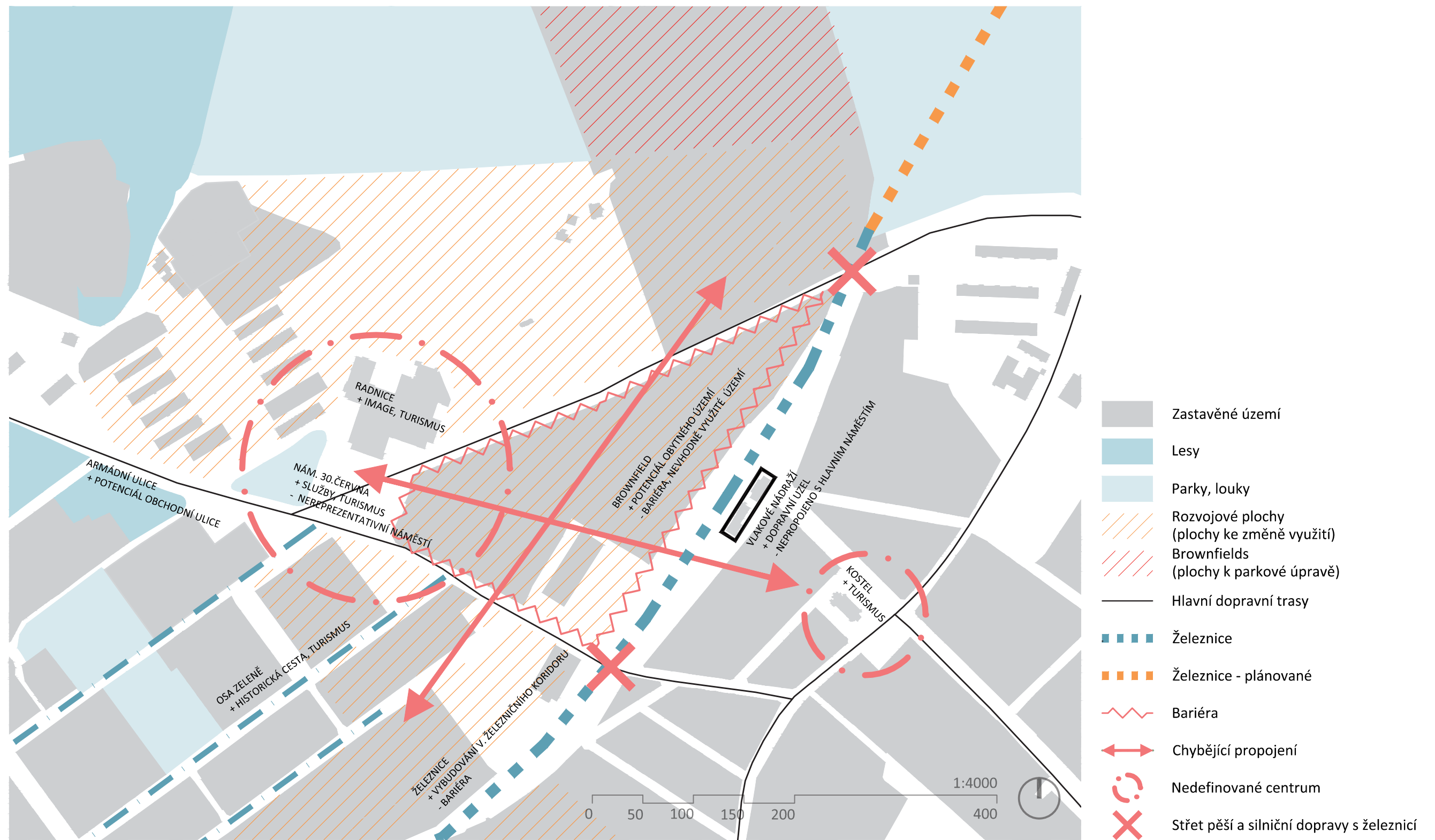


### VZTAH ŽELEZNICE A ROZVOJOVÝCH PLOCH

- Zvýšení atraktivity území kolem železnice.
- Zvýšení propustnosti pohybu skrz železniční těleso.
- Zkrácení vzdálenosti k centrům (nádrazí na hlavní městské třídě).









- Plochy k výstavbě
- Zastavěné území bez změny využití
- Změna využití stávajících objektů
- Lesy
- Parky, louky
- Centrální veřejný prostor celoměstského významu
- Komerční ulice celoměstského významu
- Vnitřní okruhy
- Železnice
- Hlavní dopravní trasy
- Propojení částí města
- Parter s obchody a službami
- Zelené pěší okruhy
- PRŮM Průmysl
- OB Obytné využití
- SOB Smíšené obytné využití
- SM Smíšené využití
- V+VÝZK Věda a výzkum





### ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

V návrhu je řešeno území mezi Starými Milovicemi a Mladou, kde se v současné době nachází bývalé sklady a nákupní plochy dvou supermarketů. Území je vymezeno ulicemi Armádní, Ostravskou a Nádražní a zahrnuje také náměstí 30. Června. Území navíc protíná železnice s konečnou zastávkou.

Samotné náměstí s nově rekonstruovanou radnicí lze chápat jako jakýsi **kloub**, spojující obě části Milovic (Staré Milovice a Mladá). Velký vliv na něj v současné době mají ulice Armádní a Ostravská, které protíná železnice a vytváří tak bariéru mezi oběma částmi města. Na ulici Armádní navazují dva významné prostory- náměstí 30. Června s radnicí a náměstí s kostelem sv. Kateřiny Alexandrijské. Jako důležitou součást Milovic vnímají obyvatelé les procházející středem města.

### PROSTOROVÁ STRUKTURA

Návrh je postaven na **propojení dvou městských částí** (původní obce Starých Milovic a Mladé, bývalého sídliště postaveného pro sovětskou armádu), **posílení „kloubu“**, který je spojuje, a **prodloužení a modernizaci železnice**.

Důležitým prvkem návrhu je **zachování původních historických cest** (Armádní a Ostravská) a zvednutí železnice na viadukt, které umožňuje **bezbariérové propojení** dnes oddělených městských částí. Vlakové nádraží je přesunuto k ulici Armádní, čímž posiluje její význam jako hlavní městské třídy a spojnice. Pro její další posílení navrhuji zástavbu s **živým parterem** komerčního a veřejného charakteru mezi náměstím 30. Června a náměstím sv. Kateřiny. Významnými se stanou také obě ulice podél viaduktu, obklopené domy s komerčně využívaným parterem. Estetickou i hlukově izolační funkci zajišťují stromořadí po obou stranách těchto ulic. Ty pak dále navazují na „**pěší zelené cesty**“ vedoucí do krajiny. Směrem od těchto ulic klesá intenzita využití území a veřejné prostory získávají více lokální a obslužný či obytný charakter. Nádraží je propojeno pěší ulicí pokračující formou pasáže na náměstím končící před radnicí.

Nejhustší zástavba bytových domů s komerčním parter je umístěna mezi radnicí a viaduktem, struktura zástavby mění svoje proporce a měřítko směrem k vesnické zástavbě Starých Milovic a směrem do krajiny. Bytové domy přechází ve viladomy a ty pak v rodinné domy.

Areál bývalých rakouských koníren je zachován, pro které je navrženo nové využití budov (řemeslné dílny a zároveň prodejní plochy). Průhled mezi budovami je uzavřen novou hmotou- budovou muzea města Milovic.

Transformací staré budovy naproti radnici vznikne **střední škola** s dostavbou tělocvičny a veřejné jídelny. Hlavní vchod pro školu i jídelnu je umístěn směrem do náměstí naproti hlavnímu vstupu do radnice.

Nová budova nákupního centra vzniká na místě bývalého supermarketu. Tvoří pevnou fasádní frontu směrem do ulice Armádní a oproti stávajícímu stavu přesouvá parkovací plochy do zadní části parcely.

### DOPRAVA

Záměr **prodloužení železničního koridoru** z Prahy na Liberec přes Milovice je řešen na území města formou viaduktu.

Součástí viaduktu je **vlakové nádraží** přesunutě k ulici Armádní. Autobusové nádraží je umístěno pod viaduktem. Vznikne tak jeden **přestupní uzel** pro mimoměstskou dopravu.

Silniční doprava je vedena primárně po ulicích Armádní a Ostravská. **Armádní je komerční ulicí celoměstského významu** (hlavní městská třída), Ostravská ulice plní funkci převážně dopravní. Parkovací plochy se nachází pod viaduktem, jinak jsou na území řešeny v ulicích. Ulicí Armádní prochází cyklotrasa sloužící primárně pro pohyb obyvatel po městě.

**Nádražní budova** umístěná pod viaduktem je po obou stranách lemována nástupišti autobusů. Budova je prosklená a umožňuje průhled i volný pohyb celým nádražním prostorem. Hmota budovy je vysunutá do ulice Armádní a upozorňuje tak na svůj význam.







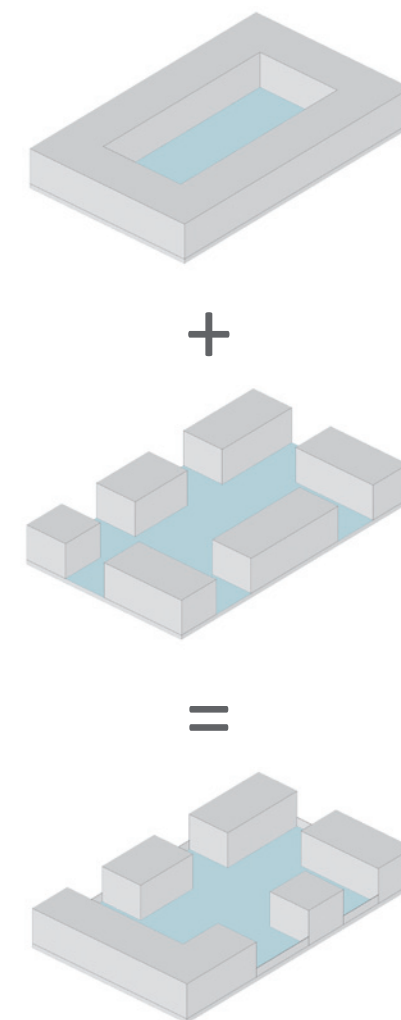
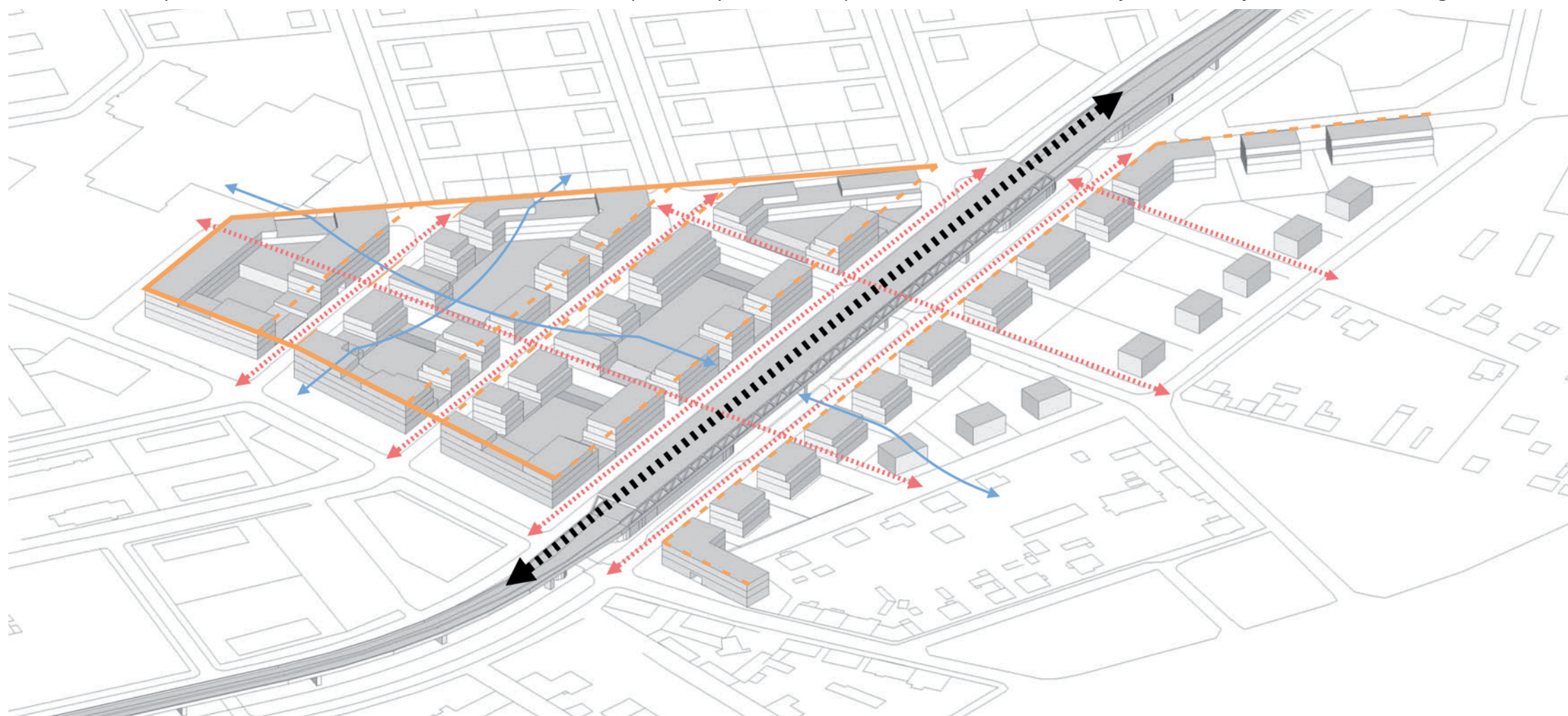
## SCHÉMA BLOKOVÉ ZÁSTAVBY

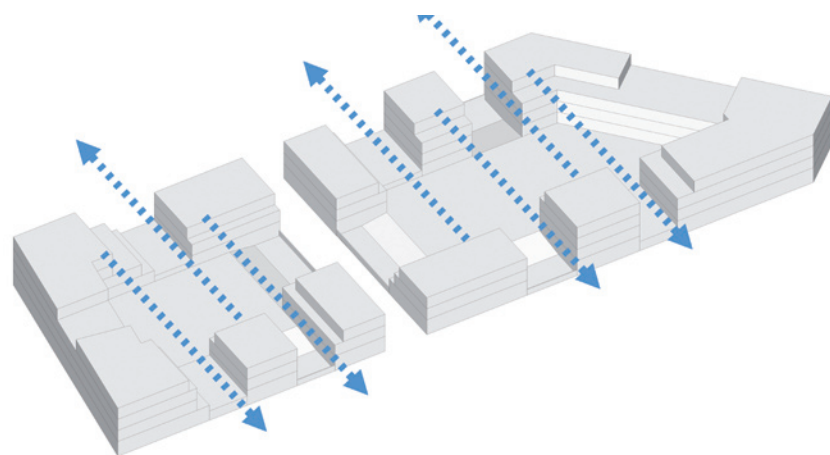
Zástavba je řešena formou „**superbloků**“, které mají v přízemí komerčně využívaný parter směrem do ulice Armádní a směrem k viaduktu. Celý blok je spojen polozapuštěnými podzemními garážemi a dvorem. Na této platformě vyrůstá **rozdrobenější struktura bytových domů** se 4 nebo 5 nadzemními patry. Prostor uvnitř bloků tvoří soukromé předzahrádky bytů v přízemí a polosoukromý prostor (dvůr) sloužící pro společné aktivity obyvatel domů.

Koncept domu je založen na návrhu bydlení kolem **centrálního dvora**. Prostor je zaměřen pro společné využívání, který má podpořit vztah mezi lidmi. To umožní setkávání obyvatel domu na jednom nejlépe přístupném místě.

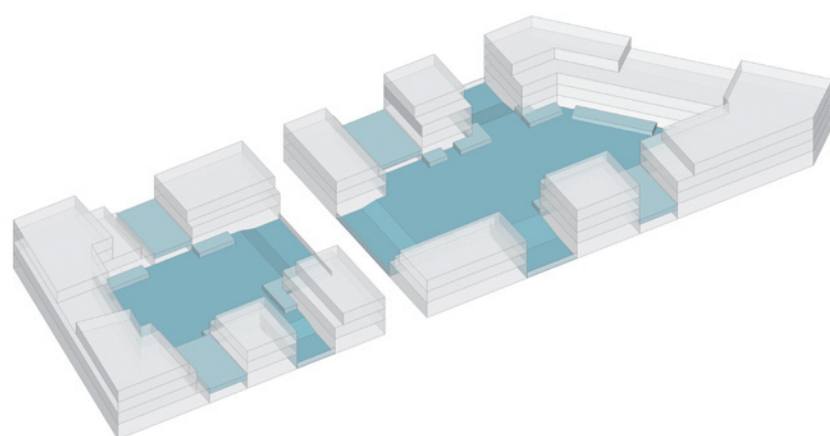
Blok je vystavěn s odpovídající **městskou hustotou**, která je směrem k radnici od viaduktu 170 ob/ha a směrem ke Starým Milovicím 60 ob/ha.

- Prostorové uspořádání** navazuje na **zachování historických os ulic** Armádní a Ostravské, **prodloužení ulic** Rakouské a Italské (severo-j jižním směrem) a ulice 5. Května, V Zahrádkách a Spojovací (východo-západním směrem) zajišťující dostatečné propojení.
- Nedílnou součástí blokové hmoty je **železniční viadukt**, který výškově koresponduje s okolní zástavbou.
- **Zvýšení významu ulic** (Armádní a Ostravské) je definováno jejich uzavřeností.
- **Hmotové členění** směrem do středu bloků je volnější, je tvořeno menšími hmotami budov bloku.
- Směrem ke Starým Milovicím nedochází k „útesovému efektu“, kompaktní obytná zástavba přechází v rozvolněnou, čehož je docíleno **výškovou a hmotovou gradací**.

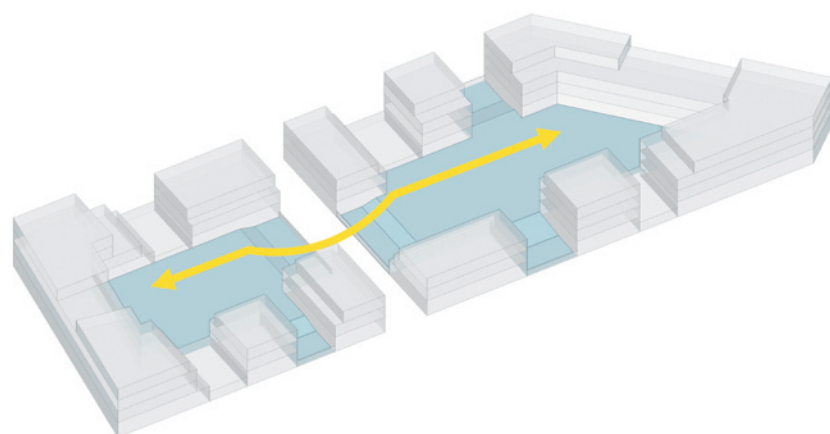




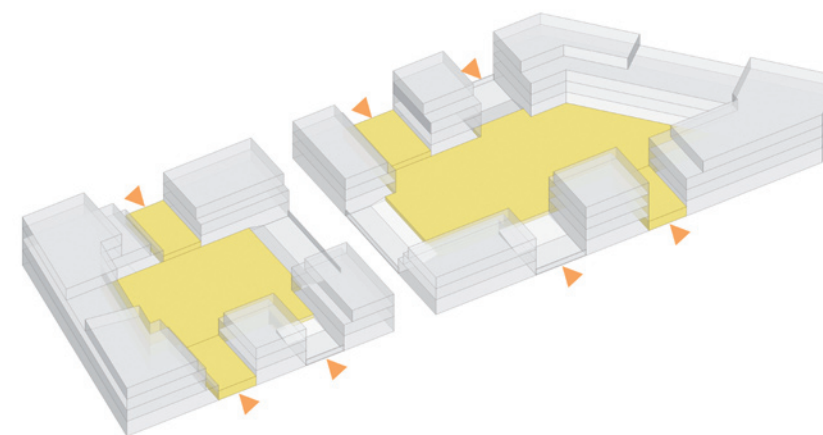
**Uspořádání hmot** bloků umožňuje přímý kontakt s okolím, čehož je docíleno střídáním hmot a proluk, které se navzájem doplňují.



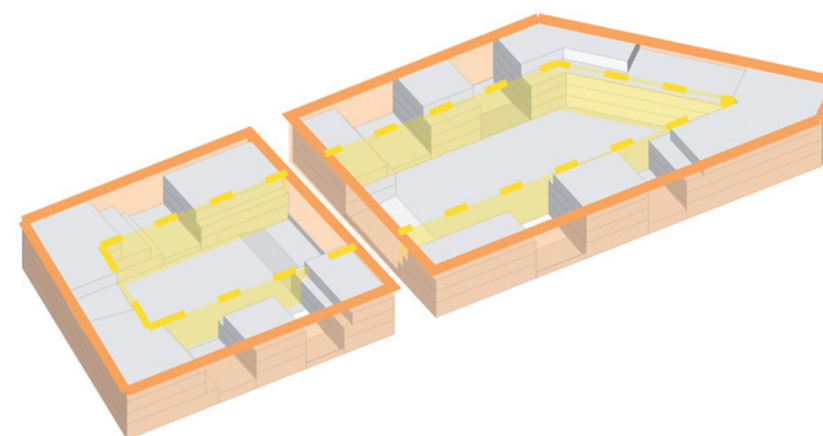
**Vnitřní uspořádání prostoru** je jasně vymezeno, zajišťuje plynulé propojení soukromého prostoru (předzahrádky, terasy) a polosoukromého prostoru (dvůr domu). Tohoto přechodu je docíleno nízkými plochy, které zachovávají vizuální propojení.



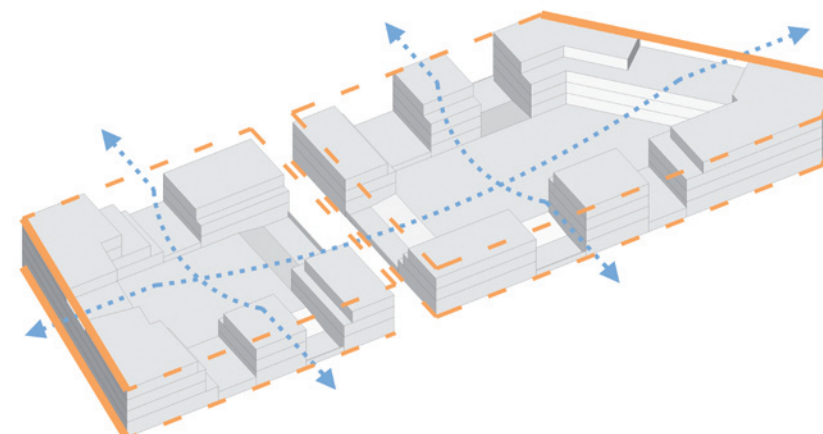
**Dvorní (polosoukromý) prostor** zajišťuje příjemné a tiché prostředí, chráněné před hlukem vně bloku. Zároveň si zde mohou hrát malé děti, aniž by ztratily kontakt s domovem. Dvorní prostory bloků jsou navzájem vizuálně propojeny.



Všechny hmoty budov jsou **propojeny** skrze polozapuštěné garáže a dvůr. Samotné garáže nevytvářejí svým zapuštěním žádnou bariéru. Dvůr bloku je přístupný jak přes samotnou budovu, tak i samotným plotem, který zaručuje oddělení polosoukromého prostoru od veřejného (ulice).

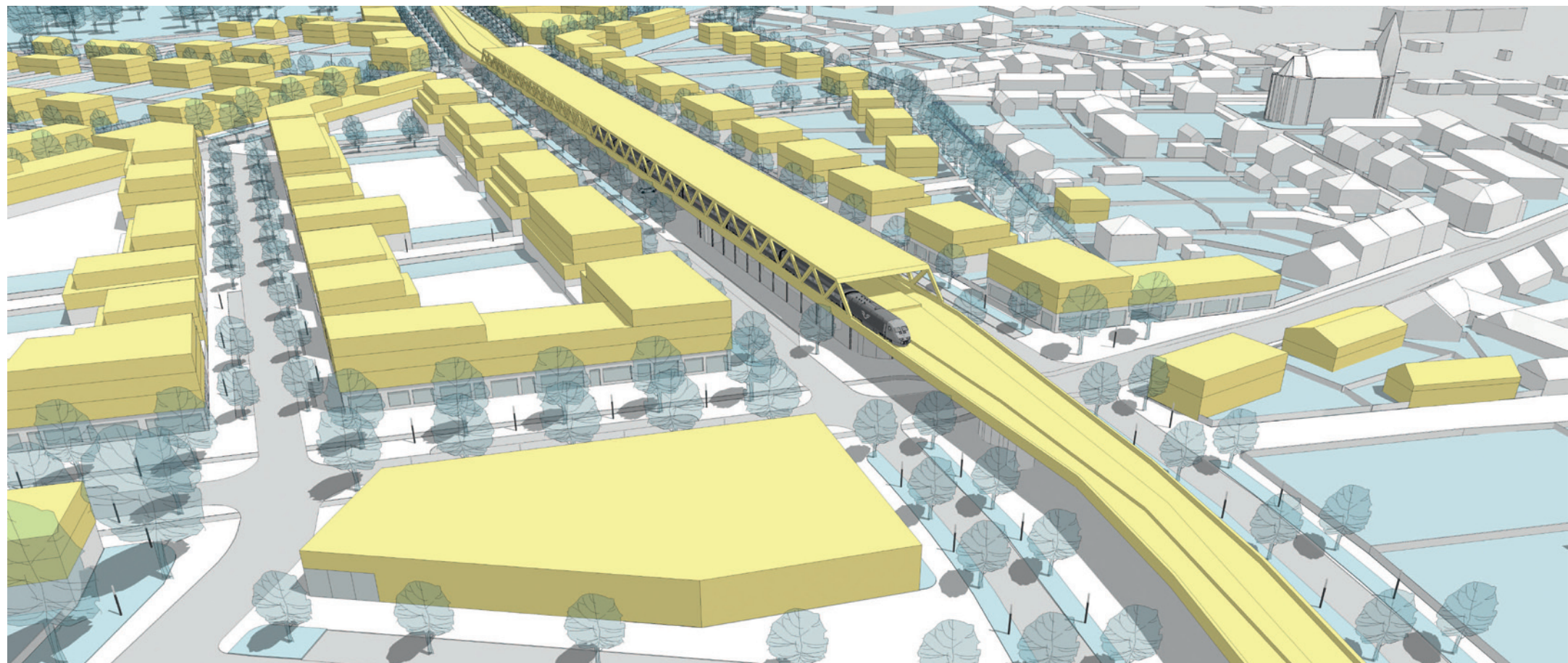
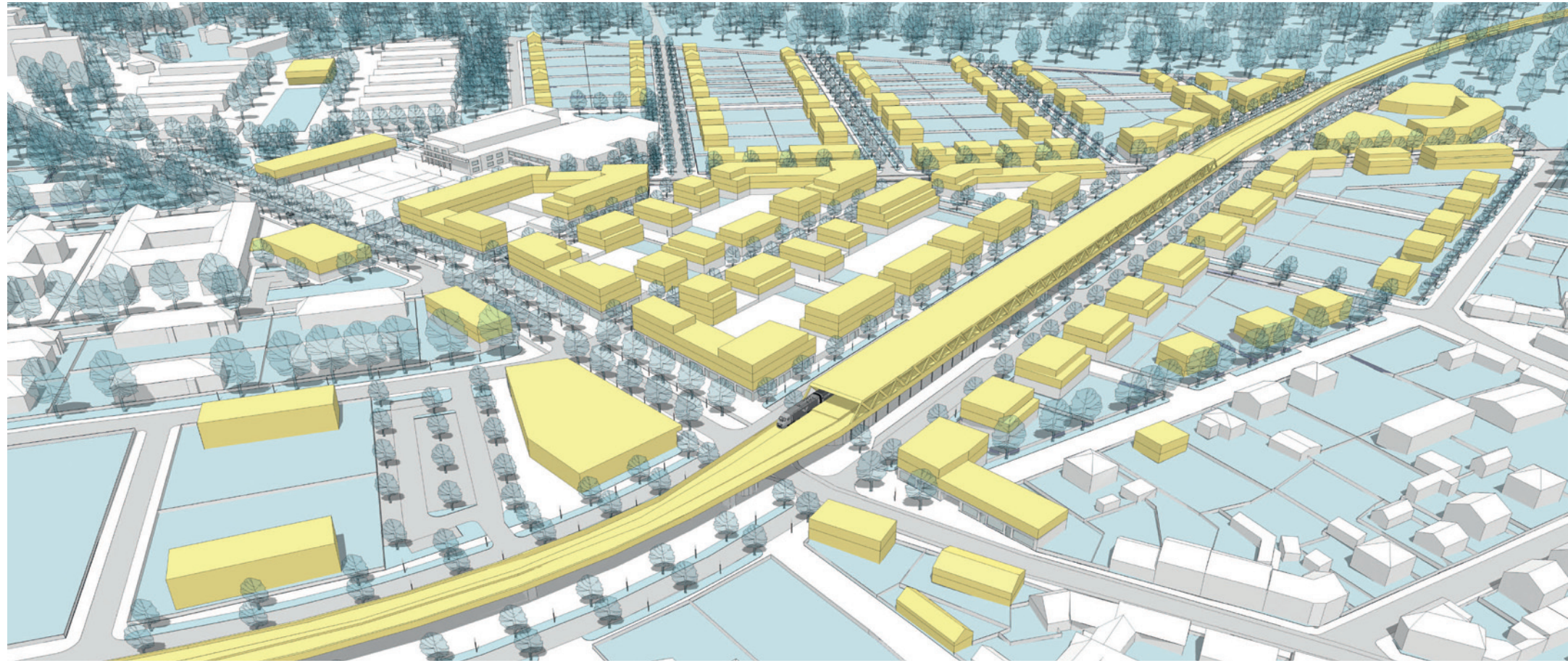


**Měřítkové uspořádání fasád** odpovídá jejich orientaci vzhledem k prostoru a ke světovým stranám. Směrem do ulice budova působí uzavřenějším a přísnějším dojmem, směrem do dvora otevřenějším a volnějším.

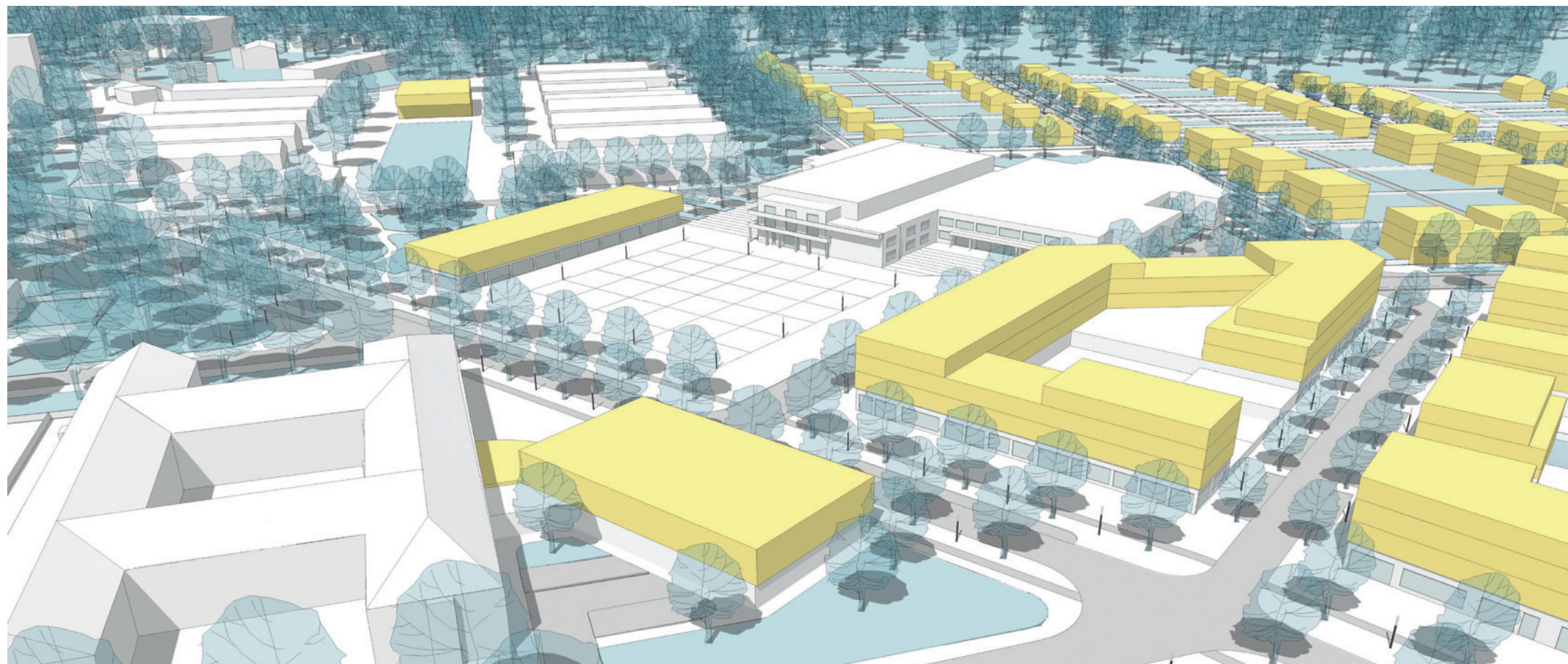
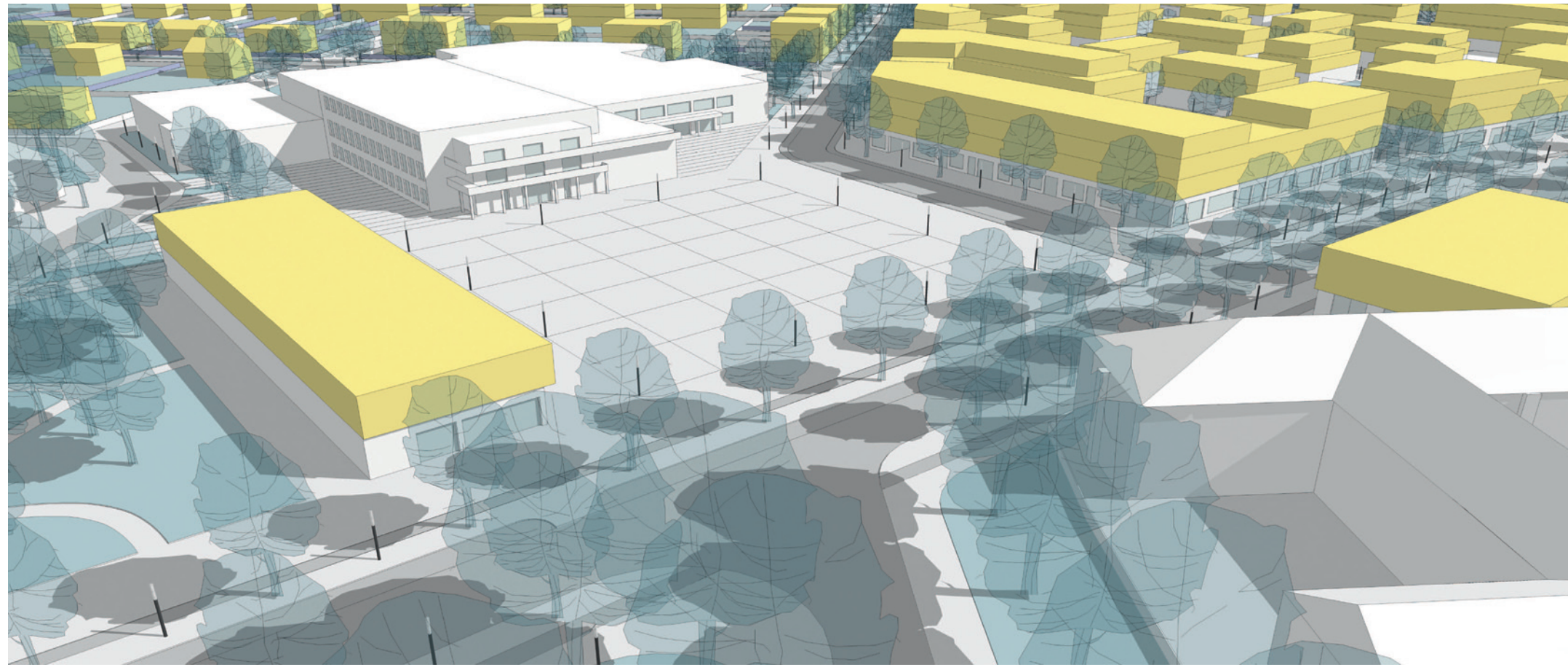


**Hmotové řešení budov** bloků je směrem do ulice pevně definováno (bez balkonů a různých výstupků), směrem do dvora hmota budovy graduje pomocí teras a balkonů.

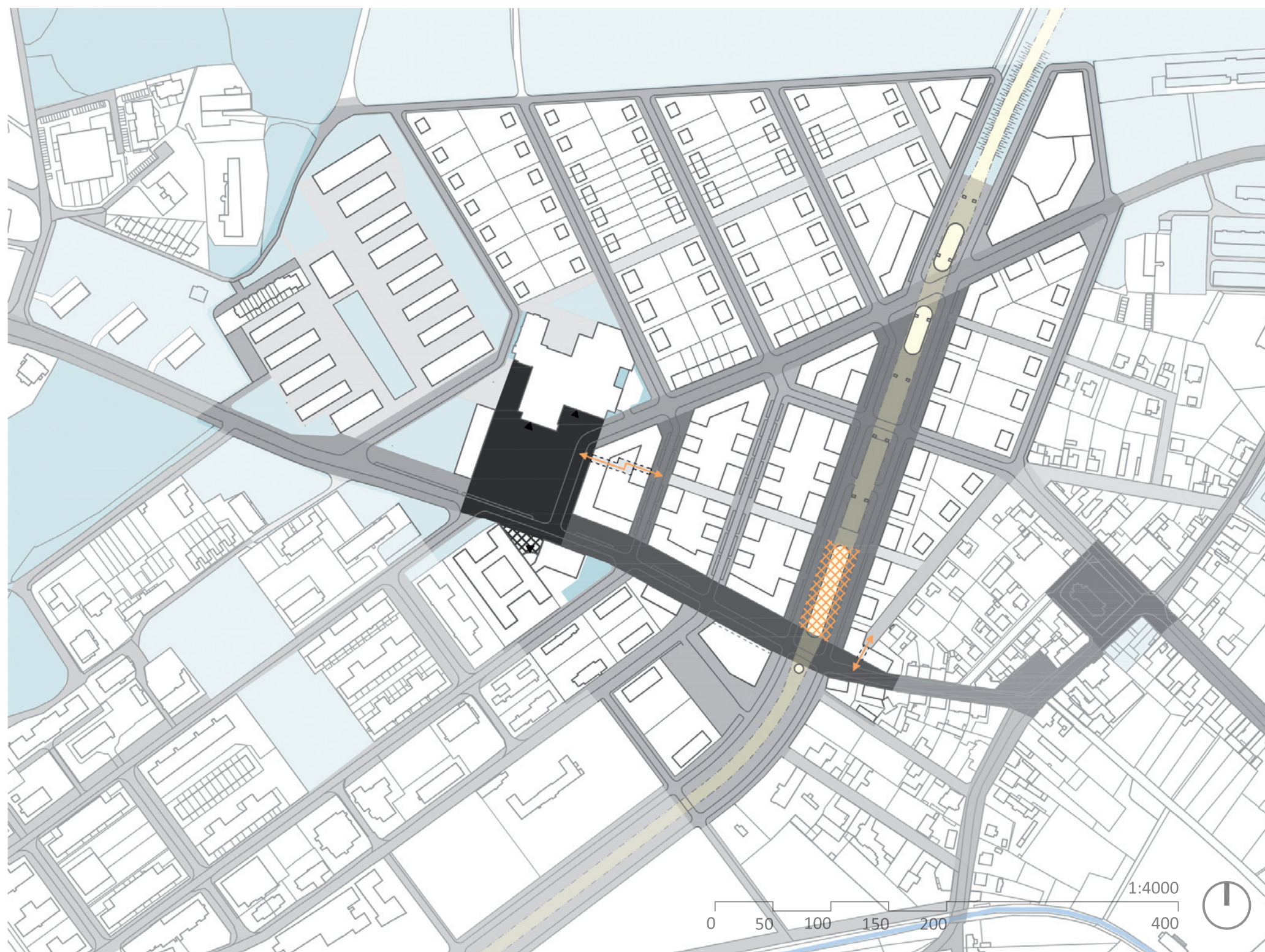












- Náměstí
- Předprostor střední školy
- Komerční ulice celoměstského významu
- Komerčně - dopravní ulice
- Obytná ulice
- Pěší ulice
- Autobusové a vlakové nádraží
- Parková zeleň
- Lesopark
- Pasáž, průchod




















- Bydlení
- Občanská vybavenost
- Obchod a služby
- Nerušící výroba
- Administrativa
- Věda a výzkum
- Autobusové a vlakové nádraží
- Ostatní

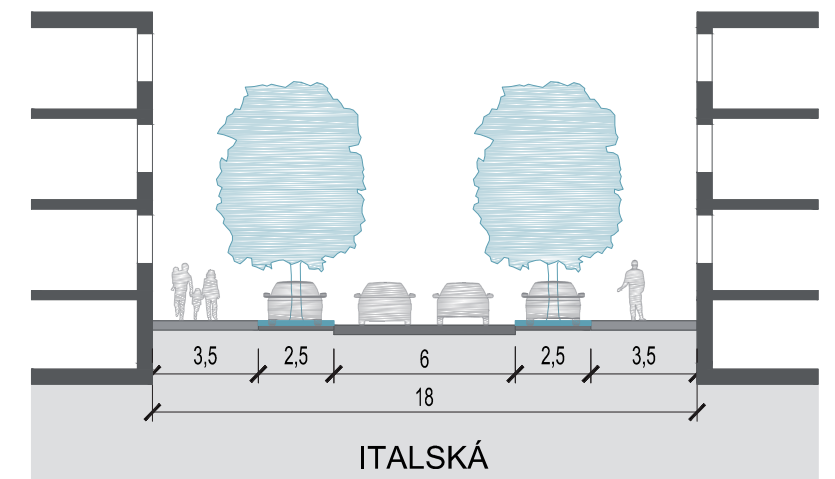
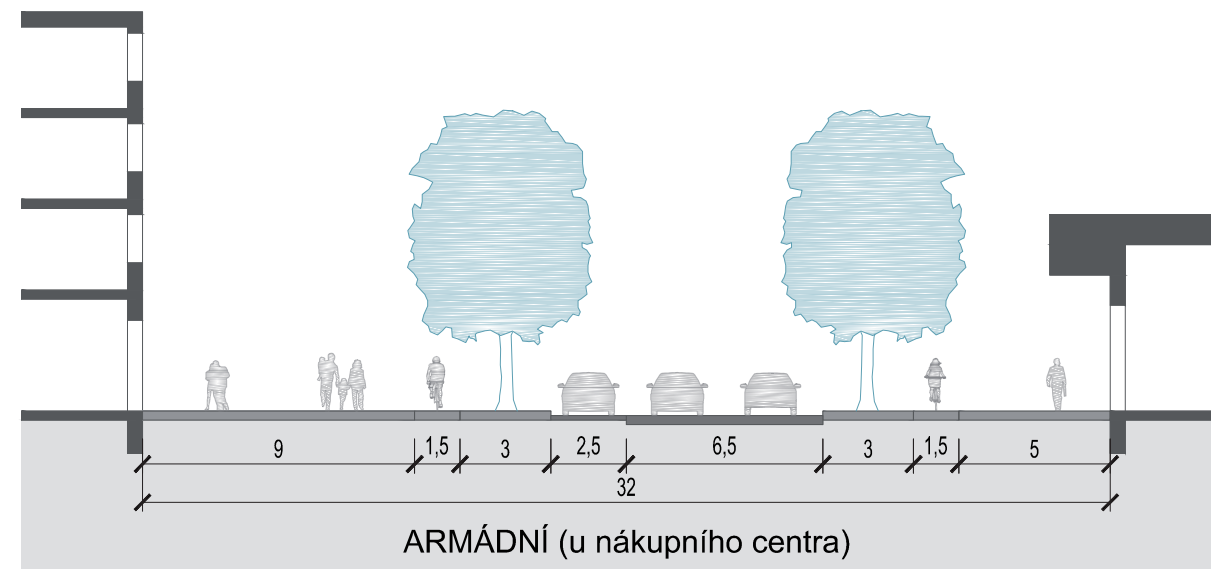
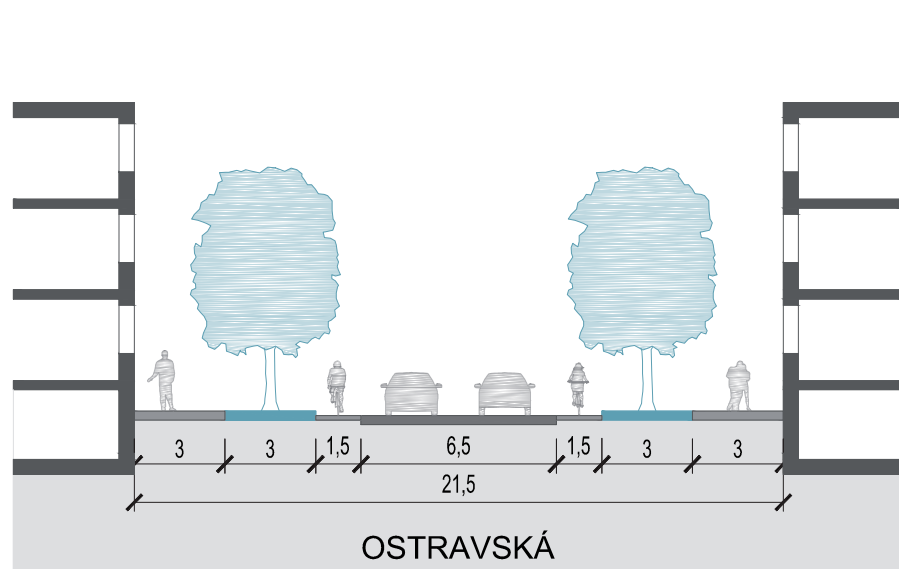
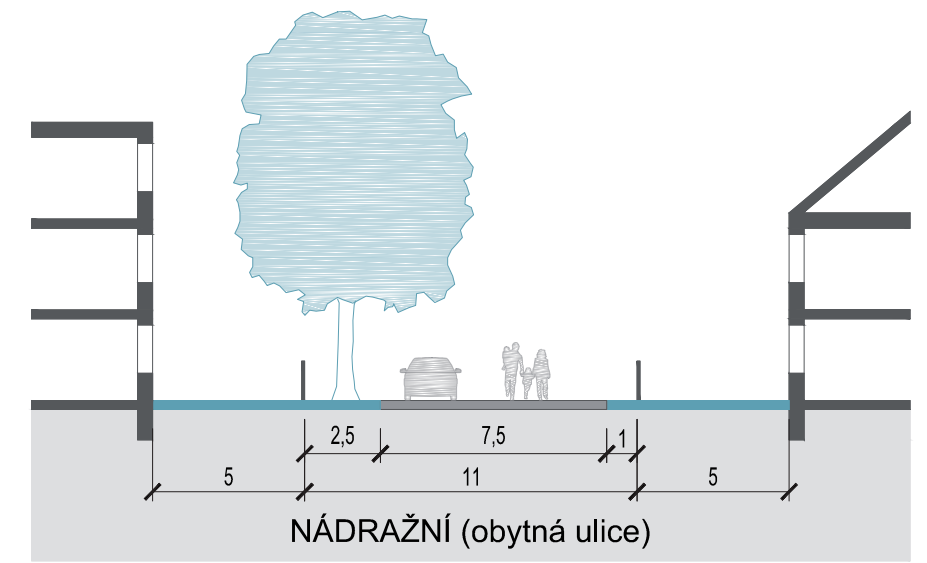
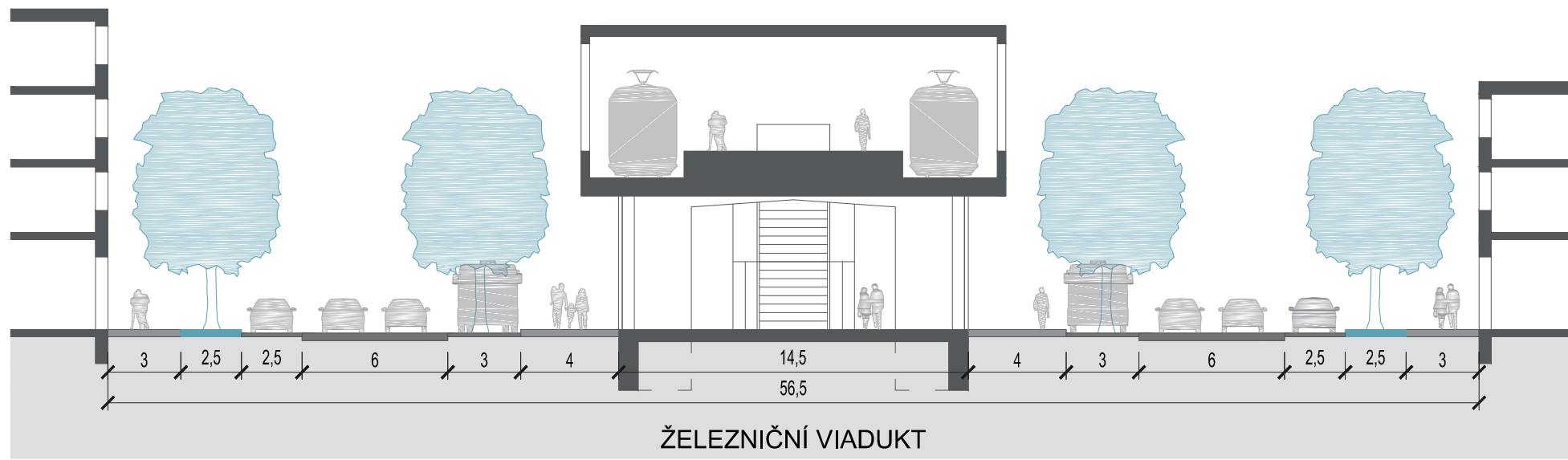


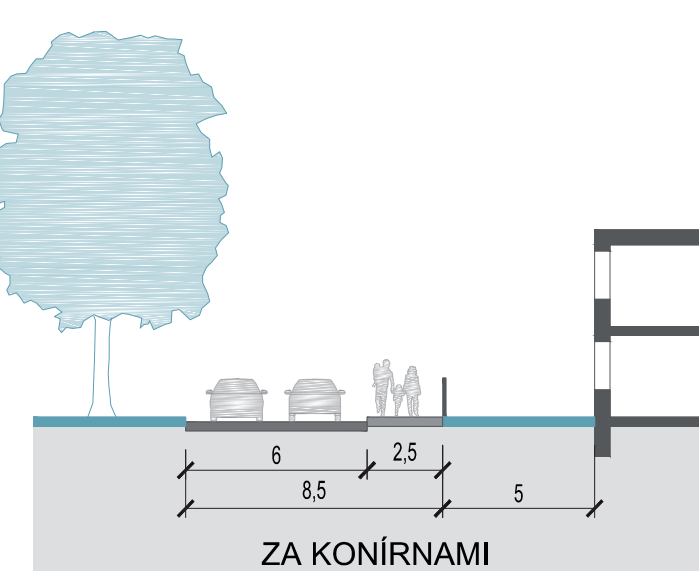
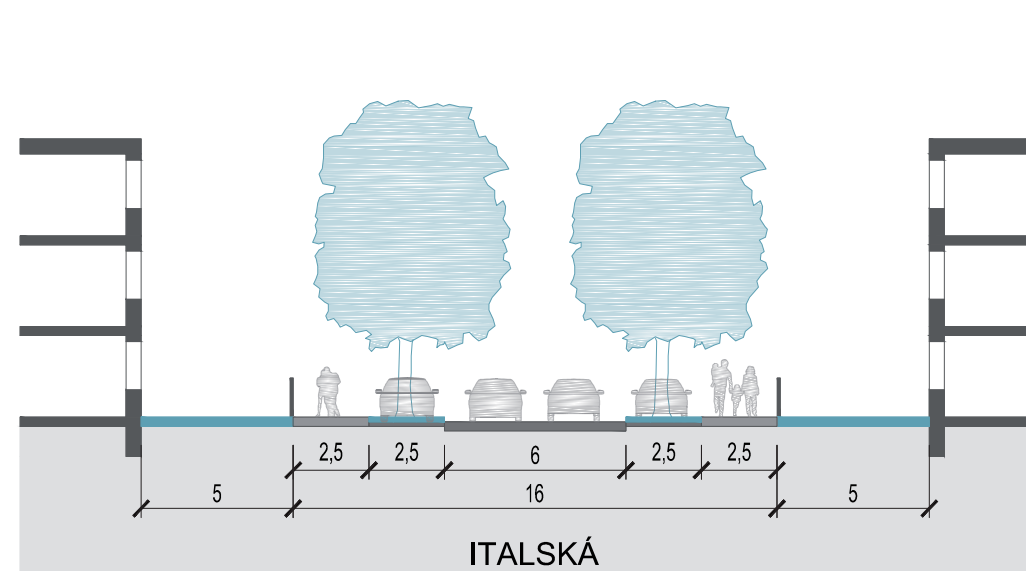
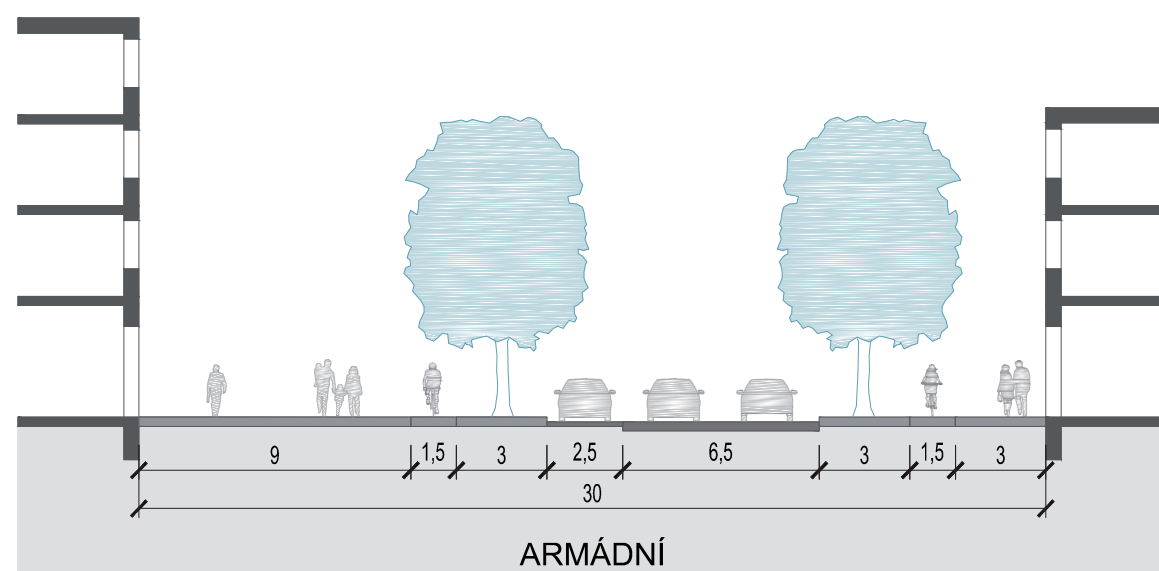
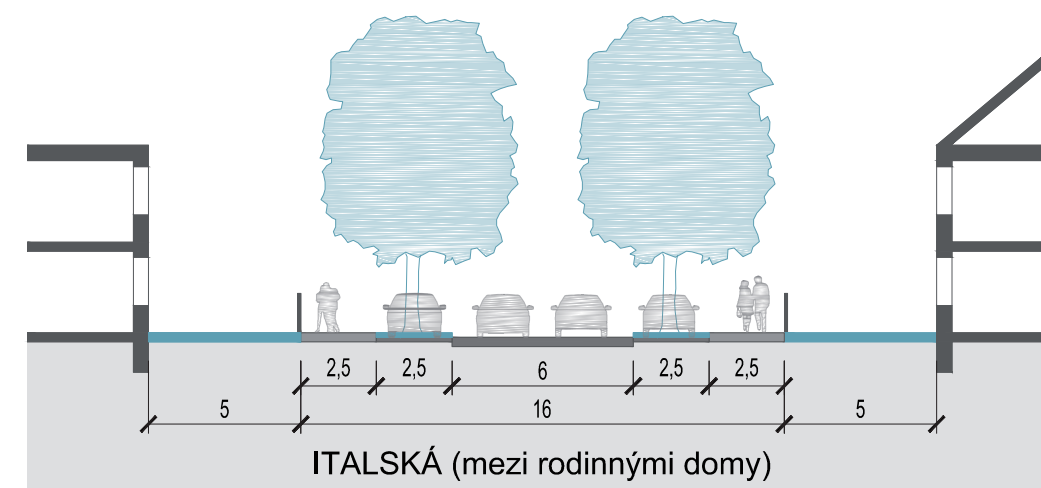
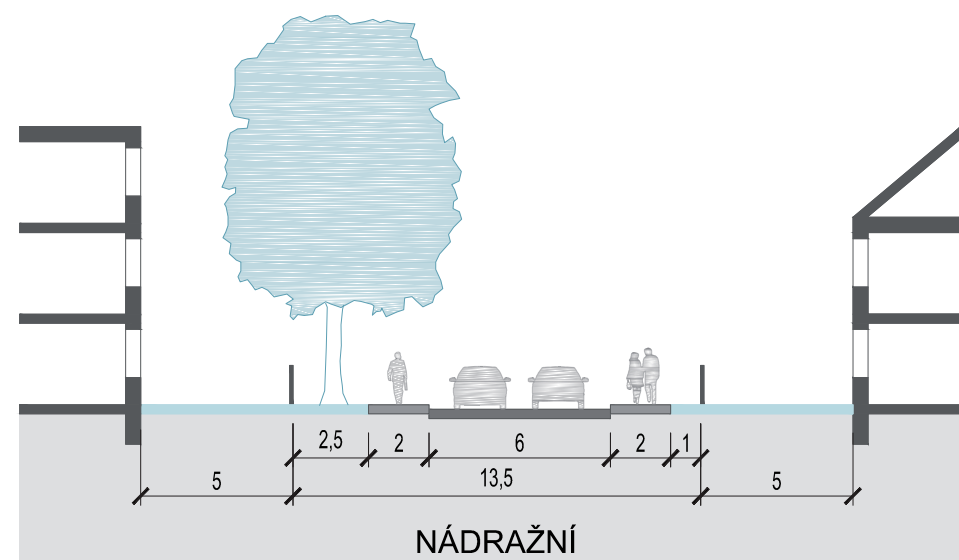
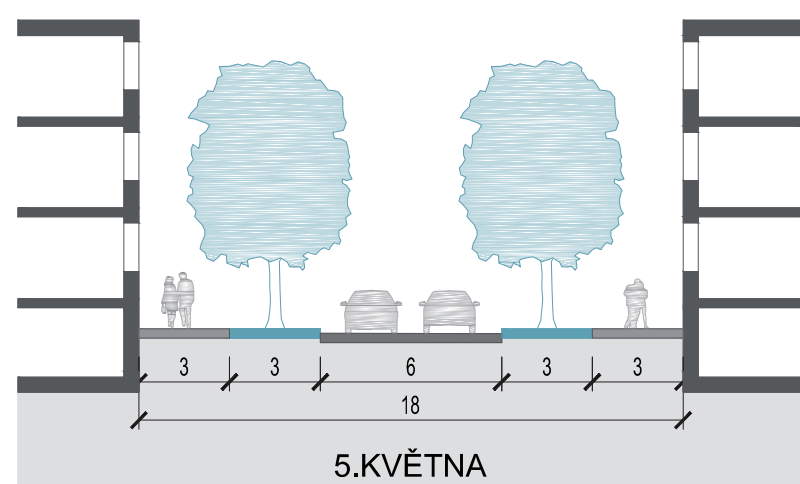


-  Autobusové a vlakové nádraží
-  Parkoviště
-  Železnice
-  Místní komunikace třídy B
-  Místní komunikace třídy C
-  Obslužná komunikace třídy D
-  Obytná ulice
-  Pěší ulice
-  Cyklopruh v rámci vozovky
-  Cyklopruh v rámci chodníku
-  Parkování při komunikaci
-  Zásobování
-  Příjezd / výjezd autobusů
-  Příjezd / výjezd na parkoviště
-  Vjezd / výjezd na parkoviště















#### **OBLAST ŘEŠENÁ V URBANISTIKÉM**

Pro řešení urbanistického detailu byla vybrána oblast od náměstí 30. Června k autobusovému a vlakovému nádraží a jeho návaznosti na okolní veřejné prostory. Toto propojení bylo vybráno jako **komerční ulice celoměstského významu**, který slouží k **propojení nádraží s hlavním náměstím 30. Června**. Samotná ulice je řešena jako obchodní ulice, čemuž odpovídá její profil. Součástí chodníku je i cyklistický pruh, který je primárně určen pro místní obyvatele.

#### **PROPOJENÍ POD ŽELEZNICÍ**

Důležitým prvkem detailu je **zachování původní historické cesty** Armádní a zvednutí železnice na viadukt, které umožňuje bezbariérové propojení dnes oddělených městských částí. **Zvednutí železnice** je umožněno díky terénnímu převýšení, které se v daném místě nachází. Tato varianta je nejvhodnější vzhledem k modernizaci železnice, ze které se stane dvoukolejná, čímž se zamezí většímu bariérovému propojení. Důležitým prvkem je přesunutí vlakového nádraží do těsné blízkosti Armádní ulice. Součástí vlakového nádraží bude také autobusové, čímž vznikne přestupní uzel.

#### **NÁMĚSTÍ 30. ČERVNA**

Na Armádní ulici navazuje náměstí 30. Června, které je proti původnímu stavu zmenšené a uzavřené budovami. Do náměstí přichází ulice Ostravská, která byla zachována, jako historická cesta, jen její vyústění na náměstí není křížem, ale je vedeno kolem budovy. Do náměstí vede **obchodní pasáž**, která umožňuje spojení s nádražím pěší ulicí mezi bloky. Samotné náměstí je řešeno jako čtvercové s odlišnou dlažbou uprostřed. V bezprostřední blízkosti se nachází přes ulici střední škola, která má orientovaný hlavní vstup směrem do náměstí. Předprostor školy je od náměstí oddělen stromořadím.

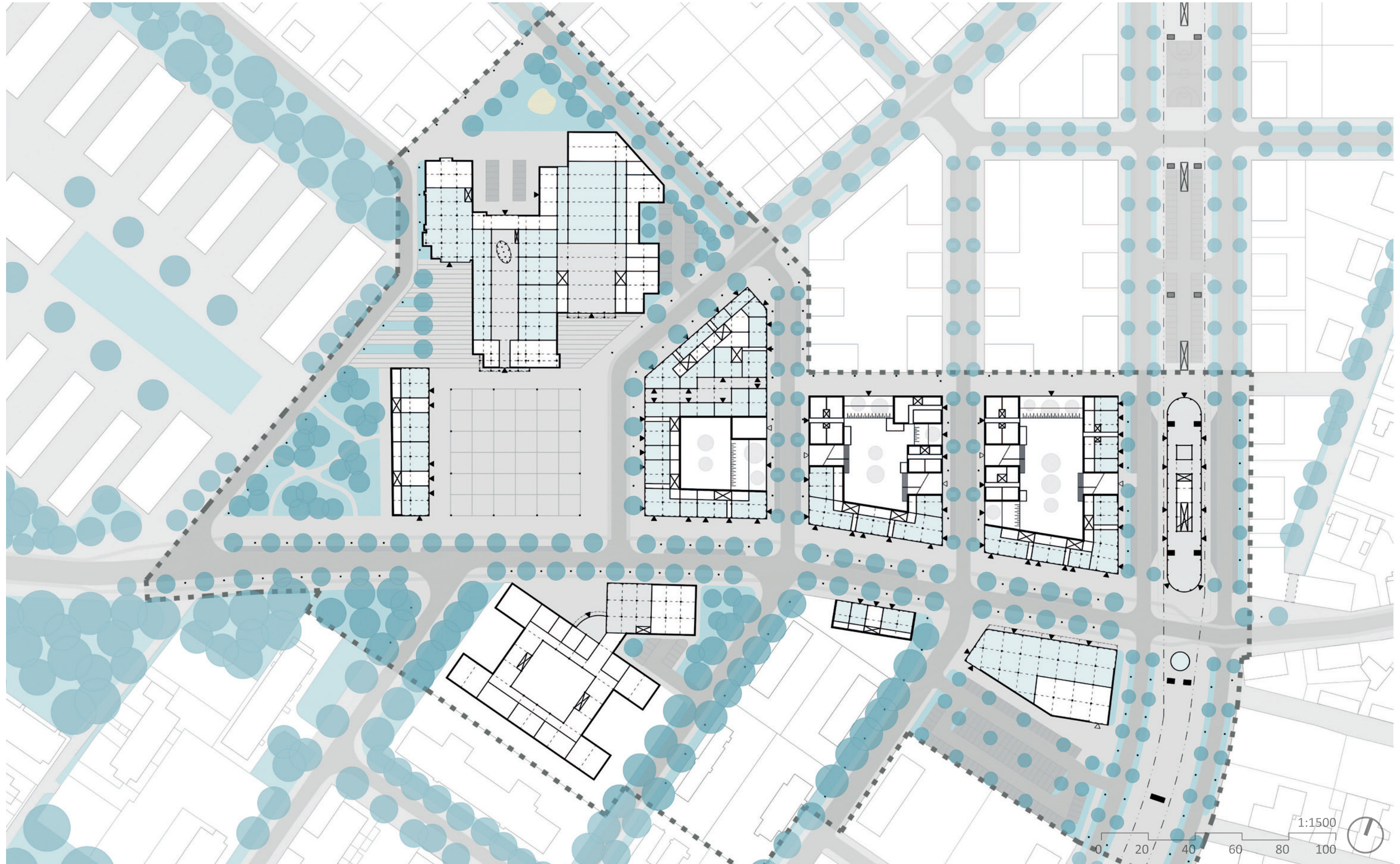
#### **PŘEDNÁDRAŽNÍ PROSTOR**

Nádražní budova pod viaduktem je lemována po obou stranách nástupiště autobusů, který tvoří předprostor nádraží. Díky materiálovému řešení budovy, která je prosklená, je umožněn průhled i volný pohyb celým nádražním prostorem.

#### **VYUŽITÍ OBJEKTŮ**

Přilehlý parter budov při ulici Armádní je lemován ochody a službami, ty jsou střídány vstupy do administrativních objektů a bytových domů. Nádraží je řešeno jako dvoupodlažní, kde se ve vstupním patře nachází zázemí nádraží a v druhém patře jsou kanceláře pro zaměstnance vlakové či autobusové společnosti. O patro výše se dostáváme na vlakové nástupiště.





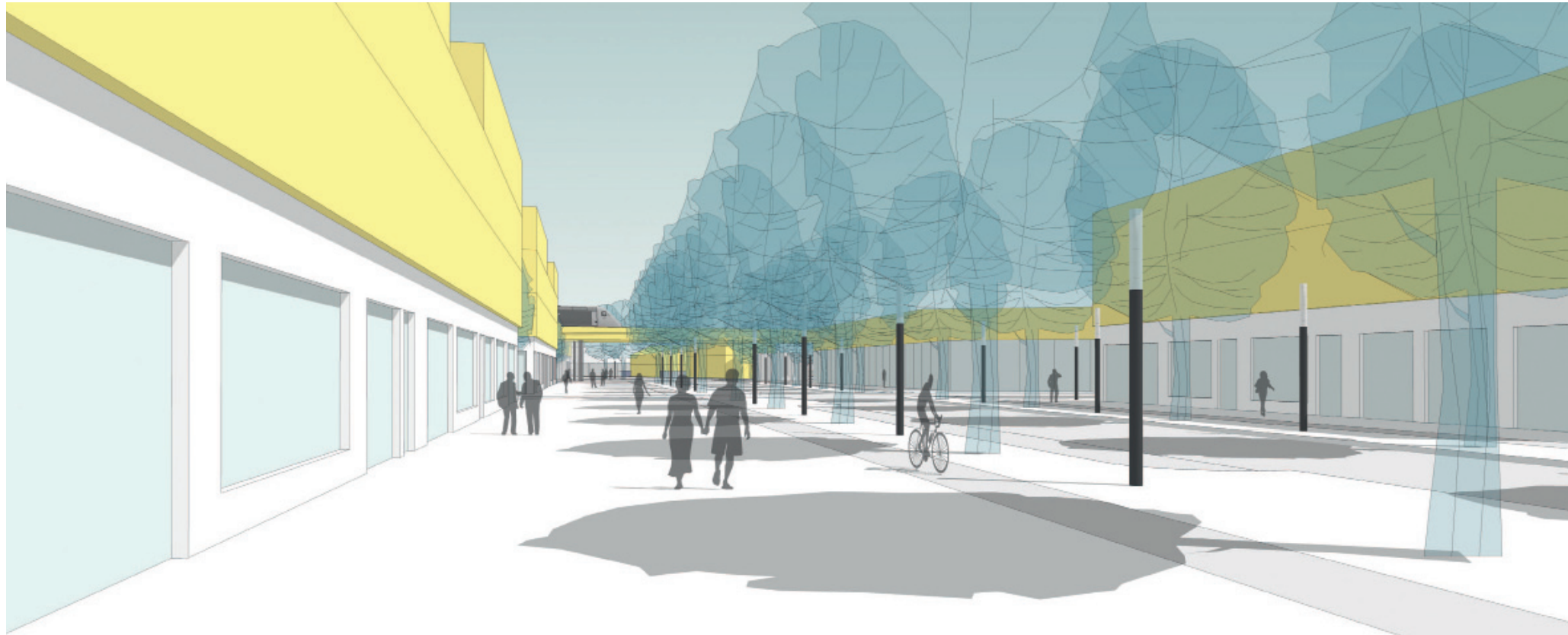




Náměstí 30. Června



Autobusové a vlakové nádraží

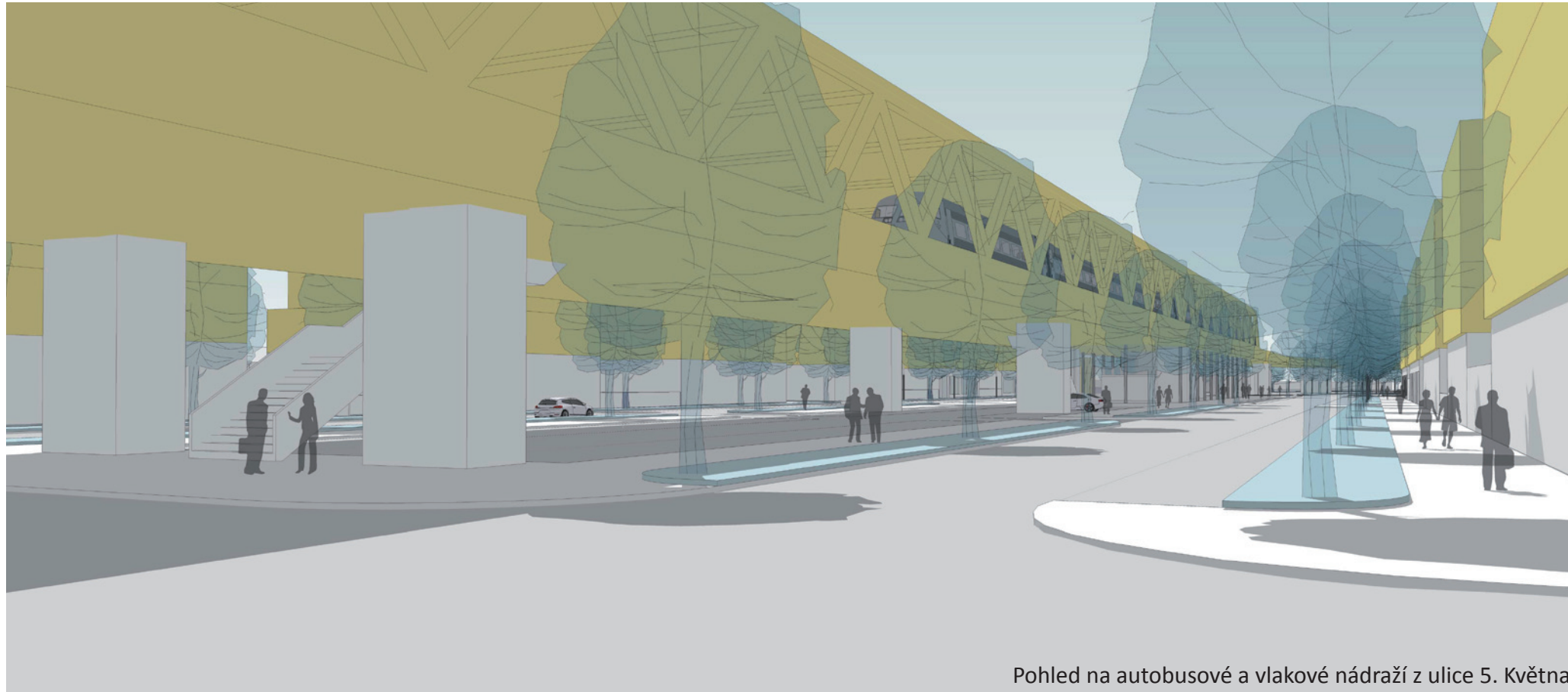


Armádní třída

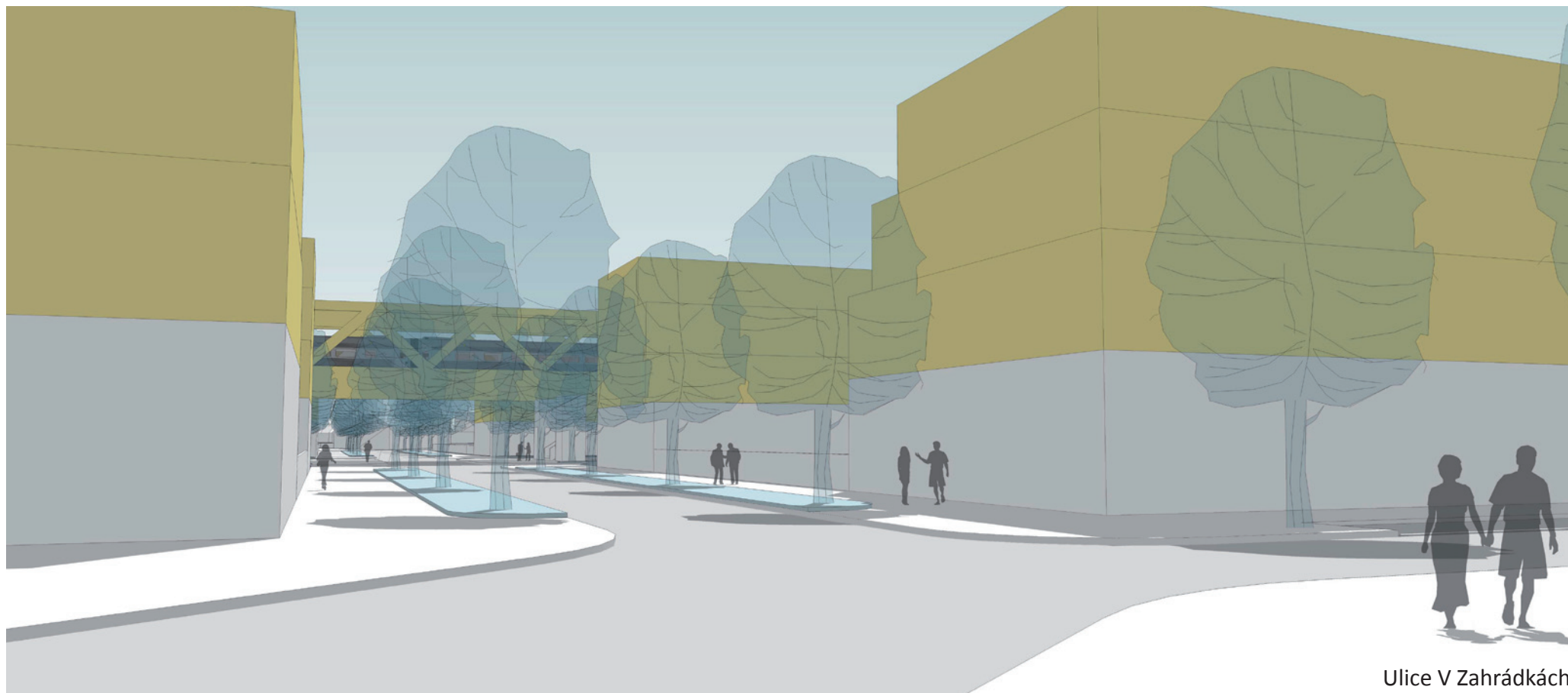


Rakouská a Ostravská ulice

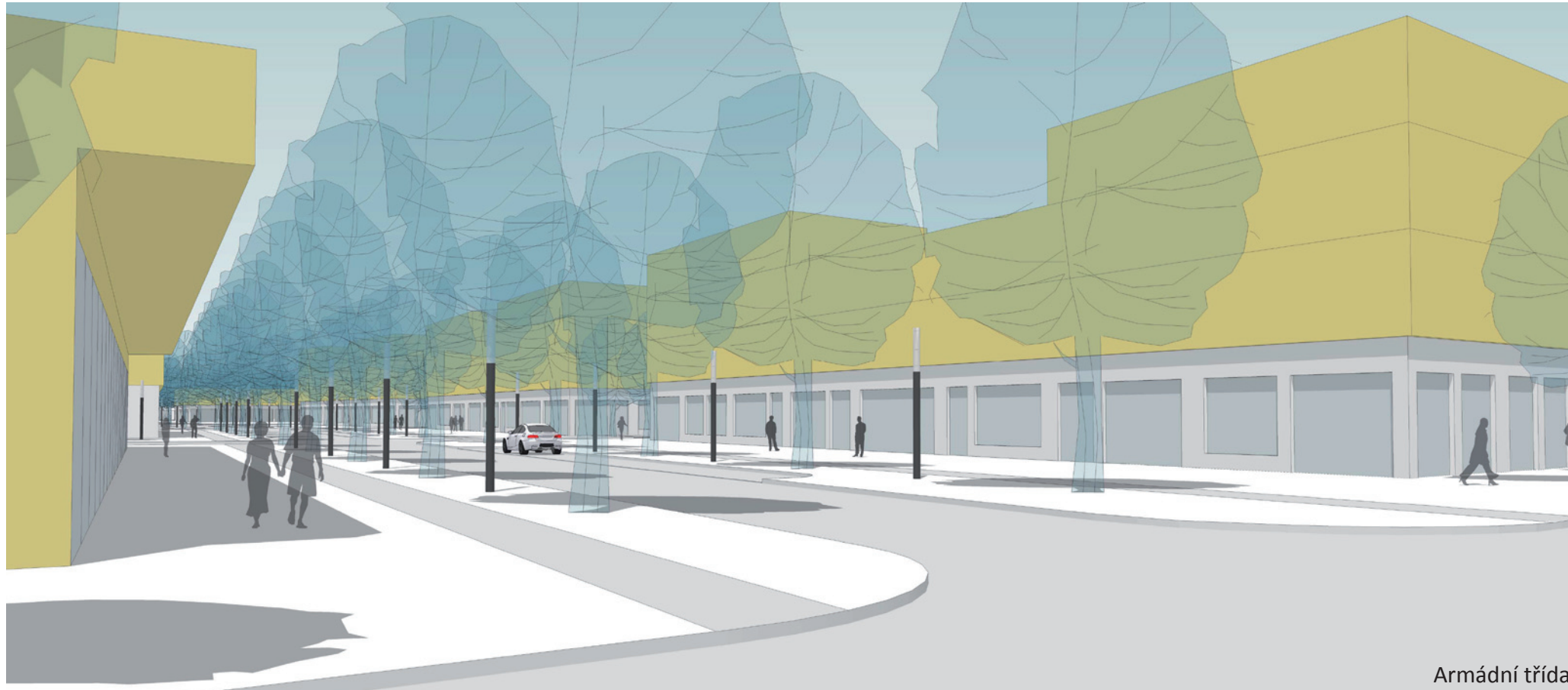




Pohled na autobusové a vlakové nádraží z ulice 5. Května



Ulice V Zahrádkách

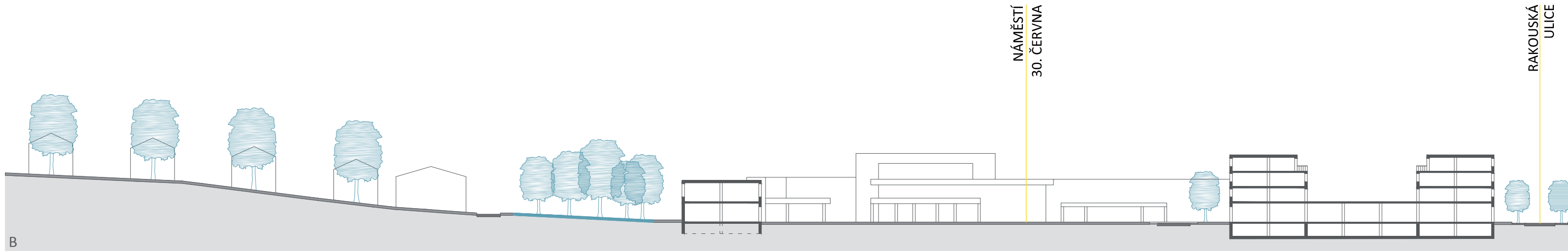
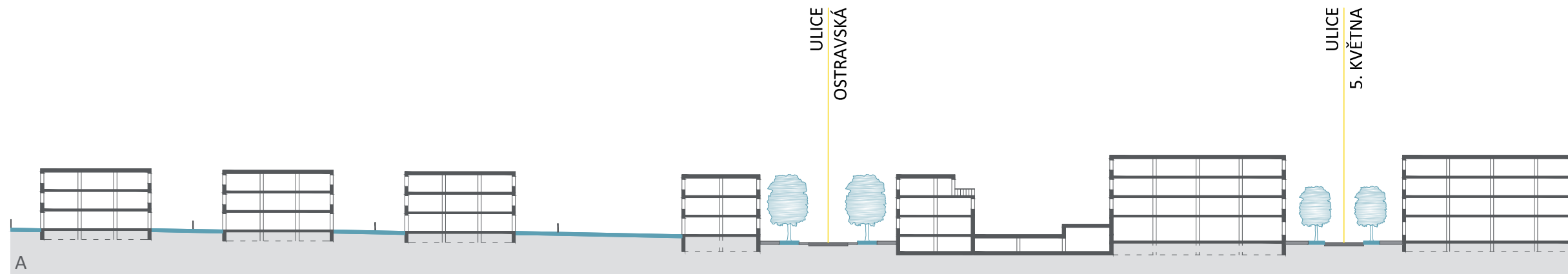
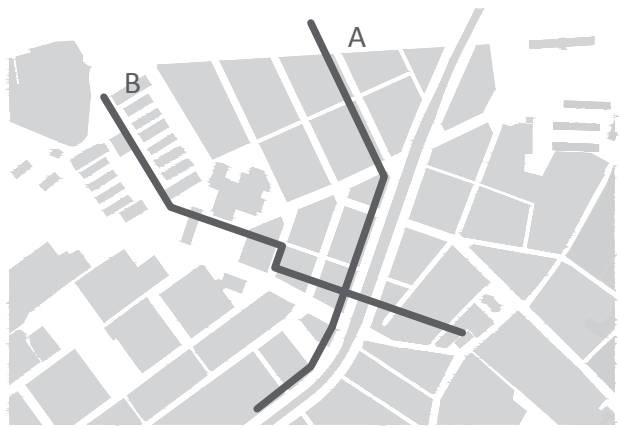


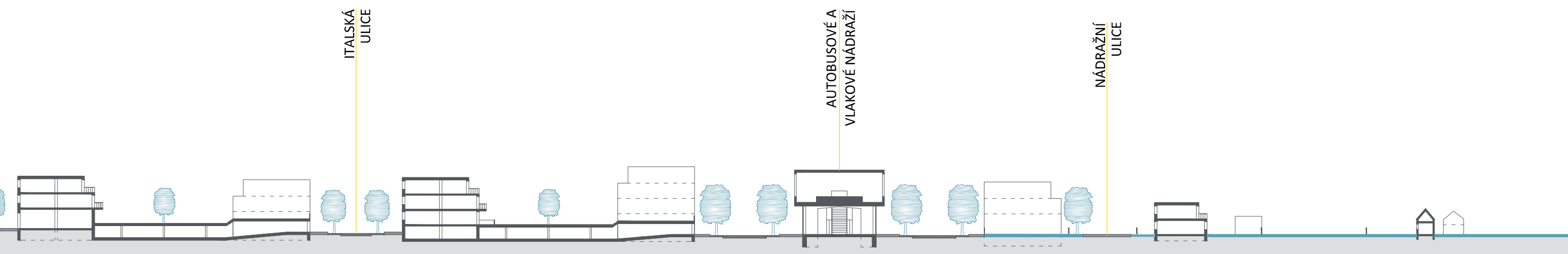
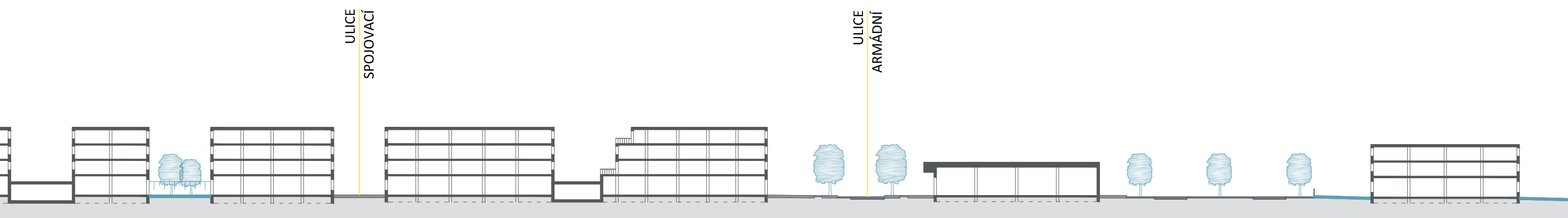
Armádní třída



Pohled do obchodní pasáže z náměstí 30. Června









### DIGITÁLNÍ MAPOVÉ PODKLADY

ZABAGED, Digitální katastrální mapa

### MAPY

Původní mapování: <http://oldmaps.geolab.cz/>

Mapy.cz: <http://Maps.google.com/>

Letecké mapy: <http://www.flyfoto.cz/>

CENIA

### POUŽITÉ ZDROJE

<http://www.mesto-milovice.cz>

<http://www.mesto-milovice.cz/milovicke-echo/>

<http://up.webmap.cz/stredocesky/zasady-uzemniho-rozvoje/>

<http://www.milovsky.cz/>

<http://www.aeroweb.cz/>

<http://kouzlostarychpohlednic.wz.cz/milovice.htm/>

<http://twist.mestolysa.cz/>

<http://www.kr-stredocesky.cz/>

<http://www.imilovice.cz/>

<http://nymbursky.denik.cz/>

<http://www.paintball-milovice.cz/>

<http://arnika.org/byvaly-vojensky-prostor-milovice-mlada>

<http://www.milovice.org/>

<http://cgv-milovice.wz.cz/>

<http://www.imilovice.cz/>

<http://www.fotohistorie.cz/Stredocesky/Nymburk/Milovice/>

<http://cuzk.cz/>

<http://www.k-report.net/koridory/>

### KONZULTACE

prof. Ing. arch. Karel Maier, Csc.

Ing. arch. Veronika Šindlerová

Ing. arch. Jakub Vorel

Ing. Martin Pospíšil, Ph.D

Ing. Václav Malina

### PODĚKOVÁNÍ

Děkuji vedoucímu své diplomové práce prof. Ing. arch. Karlu Maierovi a celému ateliéru Maier za podmětné připomínky a trpělivé konzultace a za podporu rodiny a kamarádů.

