



STRAKONICE

Revitalizace autobusového a vlakového nádraží

Strakonice

REVITALIZACE AUTOBUSOVÉHO A VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ

Diplomová práce - Vojtěch Homolka

Zimní semestr 2015, FA ČVUT

Ateliér Cikán - Doc. Ing. Arch. Miroslav Cikán,

odborný asistent: Ing. Arch. Vojtěch Ertl

15127 Ústav navrhování I

Obsah

Prohlášení autora	4
Zadání diplomu	5
Strakonice	6-7
Historický vývoj	8-9
Město před rokem 1950	10-11
Město po roce 1950	12-13
Typologie ulic	14-15
Typologie domů	16-17
NÁVRH	
Vize pro město	20-23
Řešené území	24-25
Vize pro území	26-27
Situace	28-29
Řezy	30-31
Navrhování global→detail	32-33
Navrhování detail→ global	34-35
Diverzita bydlení	36-39
Pracovní příležitosti	40-43
Občanská vybavenost	44-47
Dopravní terminál	48-49
Hierarchie	50-53
Propojení s městem	54-57
Etapy vývoje návrhu	58-59
LITERATURA	62
PODĚKOVÁNÍ	63

Vedoucí práce: Doc.ing.Arch. Miroslav Cíkan

Ústav: 15127 Navrhování I

Oponent práce: ing. arch. Vladimír Falka

Klíčová slova (česka): revitalizace, smart city, lidské měřítko, hierarchie,

Anotace (česka):

Revitalizace rozlehlého území dnešního autobusového a vlakového nádraží a souvisejících ploch. Vytvoření nové, bohaté městské struktury, která je zaměřena na lidský rozměr a na potřeby jak jedince tak celé společnosti. Vše je promyšleno s vizí celého města a s důraz na znovuzobnovu prosperity města. Území se stává moderní čtvrtí napojenou na silný centrální bod v podobě dopravního terminálu, který využívá moderní technologie.

Anotace (anglická):

Revitalization of the vast territory of today's bus and train stations and related areas. Creating a new, rich urban fabric, which is focused on the human dimension and the needs of both individuals and the entire society. Everything is thought out with a vision of the entire city and re-focus on restoring prosperity of the city. The territory is becoming a trendy neighborhood linked to a strong central point as a transport terminal, which uses modern technology.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženu diplomovou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s "Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací."

V Praze dne 14.1.2016

podpis autora-diplomanta

České vysoké učení technické v Praze, Fakulta architektury

ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

jméno a příjmení: Vojtěch Homolka

datum narození:

akademický rok / semestr: 2015 / 2016 LS

ústav: Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: Doc. Ing. Arch. Miroslav Cikán

téma diplomové práce:

Strakonice – Revitalizace území autobusového a vlakového nádraží

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Těžištěm práce je urbanistická studie oblasti předimenzovaného a nefunkčního dopravního uzlu města, vazba na městskou strukturu, konverze nadbytečné dopravní infrastruktury a návrh přirozeného měřítka ve vazbě na historické jádro města. Posouzení duality jádra a vyváženosti naplnění lidmi.

Smyslem návrhu je podpořit navrhovanými zásahy obnovu a posílení identifikace obyvatel s místem, nalézt jeho jedinečnost, zapojit další oblasti a sjednotit město ve vyvážený a diferencovaný celek.

Průvodním cílem je

humanizace prosperujícího kulturního města, jeho funkční a prostorová a měřítková vyváženost podporující pobytovou funkci a společenskou komunikaci – městskost, pro kterou je třeba definovat veřejné prostranství, nalézt společnou cílovou kvalitu města a nástroje její tvorby a udržitelnosti.

2/ program

Objekty dopravní infrastruktury jako takové, její modality ve struktuře chytrého města současnosti.

„Smart city“ v historické substanci, nabízející cíle pro návštěvu, setrvání a recyklaci návratu.

Promyšlený ekosystém města.

Živý veřejný prostor naplněný lidmi a udržitelnost podmiňující ekonomické a kulturní prosperity.

Definice podmínek vzniku cílové situace

Návrh úprav staré, nové, doplňující objemové struktury zástavby, jako obálky veřejného prostoru současnosti. Uliční a zastavovací čára a výšková hladina a jejich anomálie.

Funkční využití navržených objemů včetně návrhu souvisejících technických a dopravních kapacit včetně dopravy v klidu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Rozsah odevzdaných částí

autorská zpráva

analytická část

urbanistická schémata v měřítku 1:2000/1:1000

situace v měřítku 1:1000, pro vybrané části situace 1:500 / 1:200

urbanistické řezy, pohledy

uliční profily, detail městského interiéru a dominantních objektů v relevantním měřítku a prezentaci.

detaily v odpovídajícím měřítku popisující potřebu vyobrazení

diagramy, vizualizace

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

portfolio a3 2x + CD/DVD 1x + potřebné dokumenty, Prohlášení diplomanta a podepsané zadání diplomové práce (součást portfolio)

model v měřítku 1:1000

Rozsah a měřítka jednotlivých výkresů či modelů mohou být v průběhu práce upřesněna.

Datum a podpis studenta 15.10.2015

Datum a podpis vedoucího DP 15.10.2015

Datum a podpis děkana FA ČVUT registrováno studijním oddělením dne 15.10.2015

Strakonice

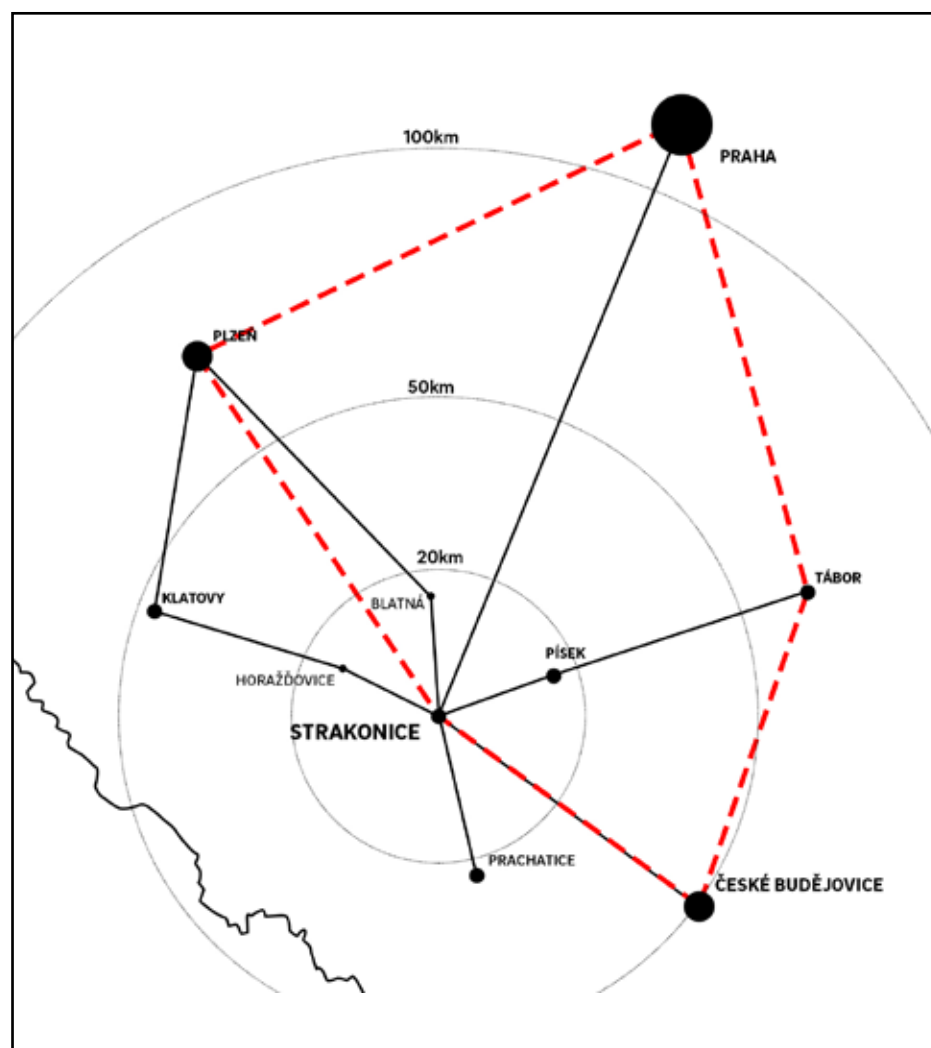
Město Strakonice se nachází v Jižních Čechách v severozápadní části Českobudějovické pánve. Leží na soutoku řek Otavy a Volyňky, které protékají centrem města. Za dominantu města se právem považuje Strakonický hrad, který byl vybudován ve 13. století.

Jedná se okresní město do něhož spadá 8 městských částí, jmenovitě Strakonice I, Strakonice II (Nové Strakonice), Dražejov, Hajská, Modlešovice, Přední Ptákovice, Střela a Habeš, z nichž nejvíce obyvatel žije v části Strakonice I (přibližně 14.000). Městské části zabírají plochu 3 500 ha.

Vzdálenost od hlavního města Prahy je 110 km a od krajského města Českých Budějovic 60km. V jeho nejbližším okolí se dále nachází města Písek, Horažďovice, Blatná. V dojezdu do 100 km jsou to pak ještě Klatovy, Plzeň, Prahatice, Tábor nebo Příbram. (viz.diagram následující strana1)

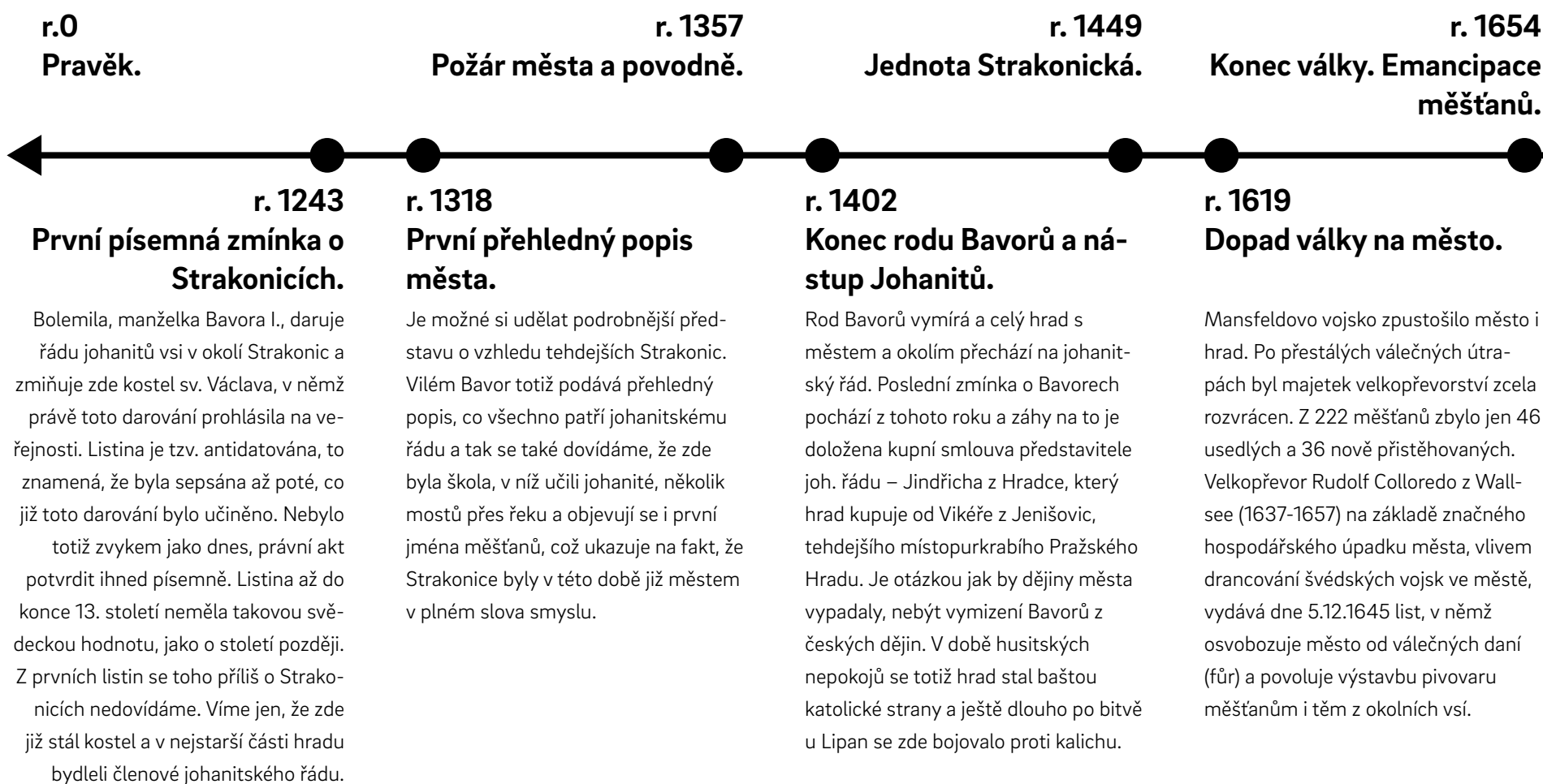
Celkový počet obyvatel se pohybuje okolo 23 tisíc, jedná se tedy o 53. největší město v ČR, podle počtu obyvatel.

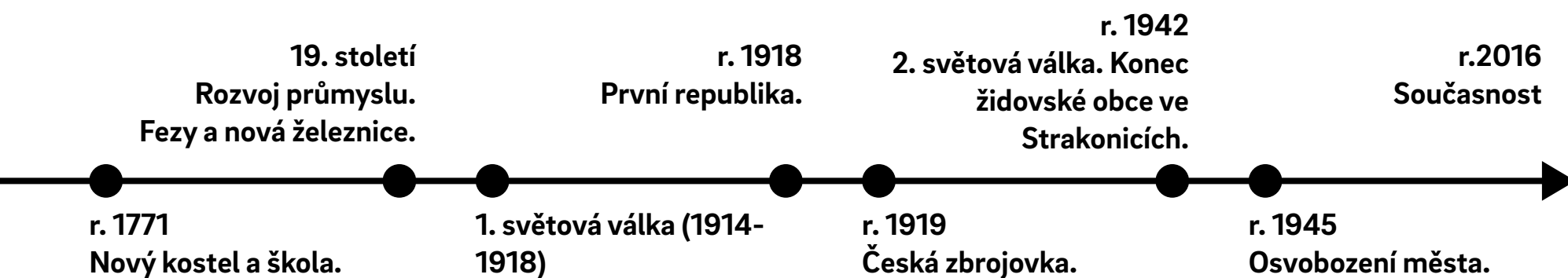
Město je známé především díky své tradici v průmyslu (Česká Zbrojovka) a textilní výrobě (Fezko, a.s.). Dále pak svým dlouholetým působením v pivovarnictví (od roku 1649 zde funguje měšťanský pivovar). Ve městě se každé dva roky koná Mezinárodní dudácký festival, který byl poprvé uspořádán již v roce 1967 a sjíždějí se na něj dudácké soubory z celého světa.



Přerušovaná červená linka=vlakové spojení, plná černá linka=silniční doprava

Historický vývoj





r. 1771
Nový kostel a škola.

Velkopřevor Michael Ferdinand z Atlhanu nechává postavit kostel Panny Marie Sedmibolestné na Podsrpu a dává kapitál městu k zřízení hlavní školy. Tato škola měla i tzv. preparandu, čili jakousi přípravku pro budoucí učitele. Bohužel kvůli obsazení místa katechety pro žáky i ředitele školy se však často střetávaly zájmy velkopřevorství a města, které vyústily ve spory.

1. světová válka (1914-1918)

Záhy osudy města postihuje, tak jako celou zemi, I. světová válka. Nejedna strakonická rodina ztratila svého rodinného příslušníka na bojištích. Ve městě se koncem války projevuje nedostatek potravin a s tím narůstá nespokojenost nejen strakonických, ale všech, obyvatel v rámci Rakousko-Uherské monarchie. Vše pomalu spěje k jejímu rozpadu.

r. 1919
Česká zbrojovka.

V tomto roce se ve městě kromě továren na fezy, tzn. fezáren, objevuje další významný podnik, který přežil do dnešních dnů – závod na výrobu motocyklů ČZ. Tato zkratka však původně označovala Českou zbrojovku, jelikož se zde dlouho vyráběly zbraně a to od pistolí po letadlové kulometry (za II. světové války se zde vyráběly válečné zbraně - nikoli pro naši republiku, ale pro Německo).

r. 1945
Osvobození města.

Na kopci Kuřidlo byla vyvěšena československá vlajka a v ČZ závodech zabaveny zbraně. Tehdy se již Němci ve městě nezmohli na odpor. Následující den v poledne byl vydán signál k zahájení osvobození Strakonice - čtyři krátké tóny sirény. Toho dne se však ještě počet strakonických padlých občanů ve II. světové válce zvýšil o 9 dalších, kteří byli zastřeleni u Masarykovy ligy, když stříleli na německý projíždějící vlak. Ještě téhož dne byl ustanoven Místní národní výbor v čele s Janem Vondrysem.

Město před rokem 1950



1

Radiální ulice v centru města s obchodním parterem a bohatým městským životem v ulicích, v kterých stále ještě dominuje chodec z koňskými povozy.



2

Rodiný domek F.L. Čelakovského musel ustoupit nové výstavbě moderního bydlení v 80. letech. Na obrázku je sám Čelakovský jako malý chlapec, který trpělivě pózuje fotografovi.



3

„Strakonické benátky“. Rozlité řeky Otavy v údolní nivě vytvořilo několik ostrovů, na kterých byly postupně založeny první vesnice. Město přistupovalo až k hraně říčního koryta a vytvářelo si s ní tak pozitivní vztah během obvyčejného každodenního užívání.



4

Židovská synagoga, komponovaná na osu zámeckého paláce na druhé straně řeky, vytvářela významný veřejný předprostor.



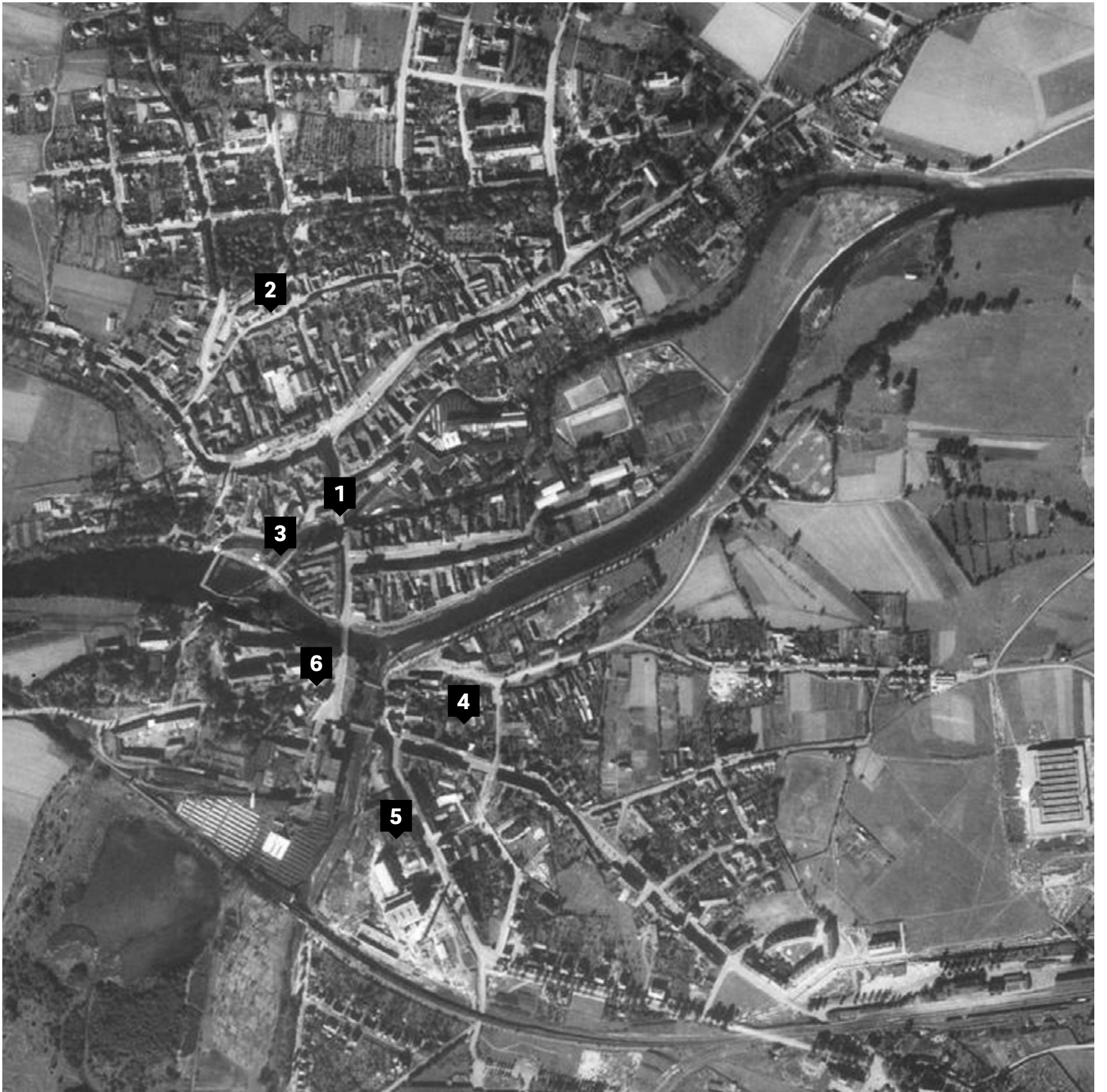
5

Rozkvět textilní výroby s sebou nesl kromě ekonomických výhod pro město i negativní důsledky v podobě znečištěného ovzduší a vypouštění odpadních vod do řeky. Ve městě se daří rozvoji mnoha fabrik, které těží z dobré polohy na železniční trati a dlouholeté tradice.



6

Strakonický hrad ležící na soutoku řek Otavy a Volyňky v horní části obrázku. V dolní části je židovské město, které bylo kompletně později, i se svou Synagogou, zbourané, aby ustoupilo nové moderní výstavbě z 60. - 80. let.



Město po roku 1950



1

Bourání historického centra v 60. letech za „světlejší zítřky“. Ztráta domova, ztráta míst kam se chodilo na rande nebo za dobrodružstvím. Vedla k vymazání paměti města a kulturně společenských hodnot, které nás zde provázely po staletí. To vše kvůli zavedení nových pravidel ideologie. I dnes je stále citelná ztráta těchto míst.



2

Nový „dálniční“ most přes soutok řek Otavy a Volyňky. Most, který přerušil vztah centra města z hradním komplexem a doslova tak sevřel nejcitlivější pramísto, jak krajiny tak města samotného. Kvůli nové a předimenzované komunikaci byla polovina historického města zbourána. Silnice s sebou přinesla periferii a jiné negativ. důsledky.



3

Na místě bývalého kompaktního jádra města, vzniká nová solitérní výstavba panelových, bodových a deskových bytových domů společně s obchodními domy ze 70. let.



4

Ztráta malebnosti „Strakonických Benátek“. Zatrubněním mlýnského náhonu a zvýšením kamenných břehů řeky sloužícím jako protipovodňová ochrana, ztratilo město jednu ze svých vzácných charakteristik. Město se tak znovu vzdálilo od řeky.



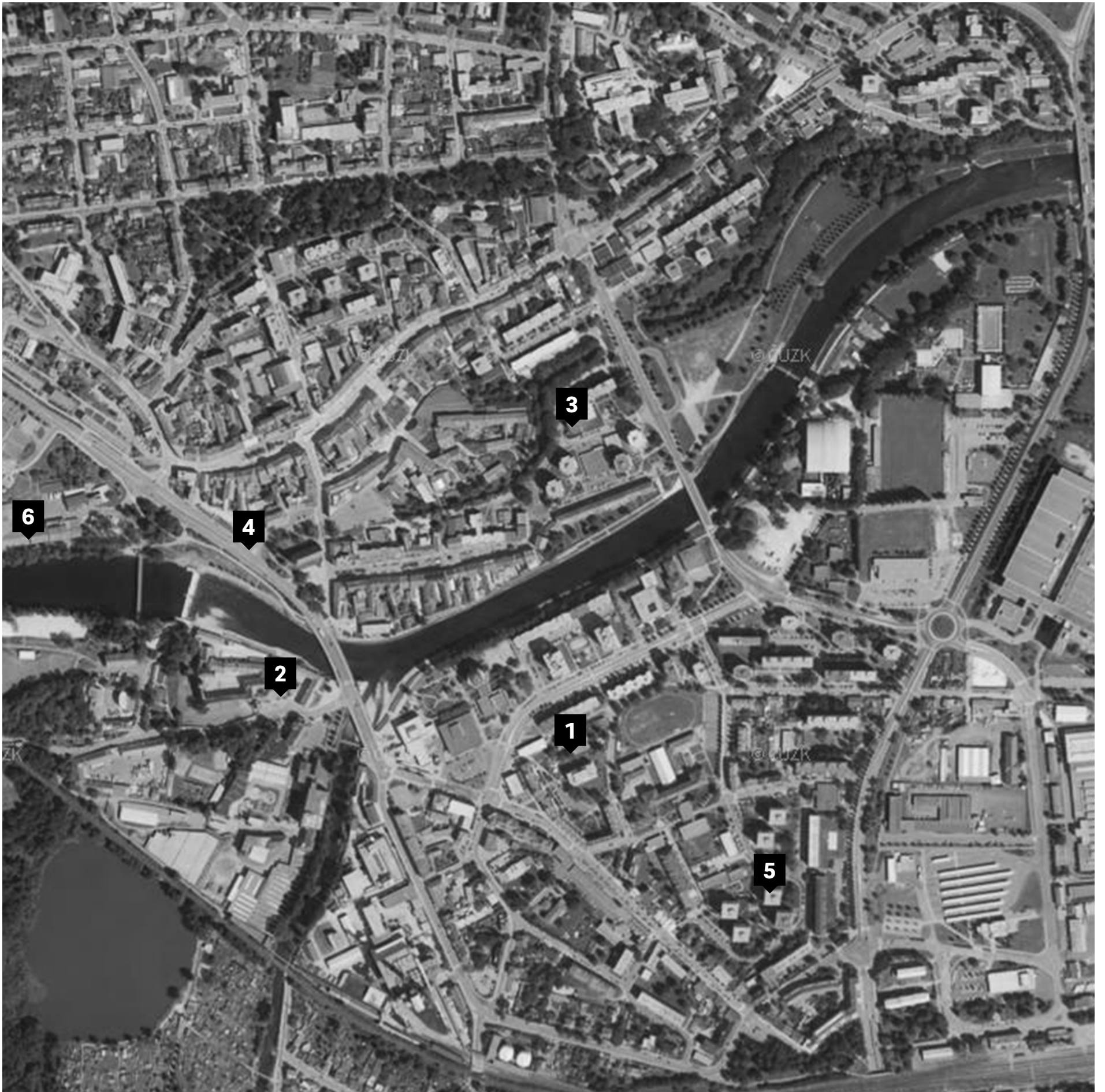
5

Způsob vměšování solitérní panelové byt. výstavby mezi původní strukturu města. Vznikla tak nesourodá zástavba, kde člověk špatně nalézá své vlastní místo, bezpečný kout podporující sociální vazby a naplňující denodenní běžné potřeby člověka.



6

Jedním z pozitivních míst dnešního města, vycházející z tradice městských promenád 19. století je rekreační parková zóna. Bohužel současně trpí z nedostatku špatně uchopitelné identity města, které nereaguje na potřeby člověka.



Typologie ulic



VELKÉ NÁMĚSTÍ

Forma hlavního náměstí města vznikla z vesnického uspořádání návsi podél hlavní středověké obchodní stezky. Její charakter odpovídá ulici, jejíž profil se rozšiřuje a zase zúžuje a dává tak prostor významným budovám a odehrávajícím se dějům (jako např. k trhům, ke shromažďování obyvatel, předzahrádkám a jiným)

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	pobytová
Šířka:	25m
Počet pruhů:	2
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	NE
Parkování:	kolmé
Stromořadí:	ANO



ULICE BEZDĚKOVSKÁ

Bezděkovská ulice je nejdelší jednosměrná ulice ve Strakonici. Navázala na historickou cestu, na jejíchž obou koncích byly pohledově exponovány věže kostelů. Dnes je třeba je důkladně hledat za neudržovanou zelení a obchodním domem. Ulice je jednou z hlavních radiál směřujících z nádraží přímo do centra.

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	pobytová
Šířka:	18m
Počet pruhů:	1
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	NE
Parkování:	podélné
Stromořadí:	ANO



ULICE PÍSECKÁ

Státní komunikace 1. třídy ve směrech Praha a České Budějovice, objíždějící areál nádraží po jeho západní straně. Ulice je hlavní dopravní spojkou pro motorovou dopravu.

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	tranzit., I. tř.
Šířka:	22m
Počet pruhů:	2
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	ANO, 1 str.
Parkování:	NE
Stromořadí:	ANO



I 22

Čtyřproudá státní komunikace v centru města, která je nepřekonatelnou bariérou přinášející periferii do neutišeného centra. Komunikace je zbytečně předimenzovaná a prospělo by jí zúžení na dva pruhy.

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	tranzit., I. tř.
Šířka:	33m
Počet pruhů:	4
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	ANO, 1 str.
Parkování:	ne
Stromořadí:	ANO, 1 str.



ULICE BAHENNÍ

Ulice v obytné části města v nově vybudované čtvrti na zelené louce. Ulice postrádá jakýkoli pobytový charakter, k navázání kontaktu s místními obyvateli a příležitosti k zastavení či posezení. Domy jsou chladnou neprostupnou zdí a ulice osamělou pustou krajinou plnou smogu.

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	obytná,
Šířka:	19,5m
Počet pruhů:	2
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	NE,
Parkování:	podélné
Stromořadí:	NE



ULICE ŽIŽKOVA

Ulice zahradního města z 30. let minulého století. Domy dodržují uliční čáru. Předzahrádky umožňují kontakt s místní obyvateli. Ulice respektuje měřítko člověka.

VLASTNOSTI:

Charakter komunikace:	obytná,
Šířka:	10m
Počet pruhů:	2
Chodci:	oba směry
Pruh pro cyklisty:	NE,
Parkování:	podélné,
Stromořadí:	NE

Typologie domů



VÝZNAMNÉ BUDOVY

1.obr.

Radnice města Strakonice, kde sídlí městské zastupitelstvo, je třípodlažní objekt, v přízemí je infocentrum a v ostatních patrech orgány úřadu.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 3-4.np
Rozměry: šířka 10m
houbka 8m
Střecha: sedlová
Parkování: ulice, dvůr

2.obr.

Třípodlažní rohová budova České spořitelny.



DOMY S PARTEREM

1.obr.

Městský dům na náměstí, který je dvoupodlažní, kde v přízemí je obchod a vjezd do dvora a v patře jsou byty.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 1-3.np
Rozměry: šířka 10m
houbka 8m
Střecha: sedlová
Parkování: ulice, garáž

2.obr.

Rohový dům polikliniky je třípodlažní, v přízemí je lékárna a v dalších patrech jsou jednotlivé lékařské kliniky.



RODINNÉ DOMY

1.obr.

Rodinné domy z 30 - 50let. Domy jsou minimálně dvoupodlažní. Zpravidla platí na každé patro jeden byt.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 1-3.np
Rozměry: šířka 10m
hloubka 8m
Střecha: sedlová
Parkování: ulice, garáž

2.obr.

Současné rodinné domy, které jsou převážně jednopodlažní s vyššími nároky obyvatele na m².



BYTOVÉ DOMY 50.LÉTA

1.obr.

Zděnné komponované bytové domy v parku s lidským rozměrem. Nízkometrážní byty.

2. obr.

Zděnné bytové domy.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 4-5.np
 Rozměry: šířka 50m
 hloubka 8m
 Střecha: plochá
 Parkování: ulice



PANELOVÉ BYT. DOMY

1.obr.

Panelové bytové domy ze 70. - 80. let. Soliterní zástavba s vysokým podílem veřejných ploch.

2.obr.

Deskový panelový bytový dům.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 6-12.np
 Rozměry: šířka 30-80m
 hloubka 18m, 13m
 Střecha: plochá
 Parkování: ulice



SOUČASNÉ BYT. DOMY

1.obr.+2.obr.

Bloková zástavba nenabízející dostatek aktivit v parteru a striktně rozdělující veřejný a soukromý prostor bez jakéhokoliv vztahu místních obyvatel k jim obklopanému prostředí.

VLASTNOSTI:

Podlažnost: 4-5.np
 Rozměry: šířka 50m
 hloubka 17m
 Střecha: sedlová, plochá
 Parkování: ulice

„Řeknu to takhle: každé velké město má svůj odbor pro řízení a plánování dopravy, kde padesátka lidí pořád kontroluje, jestli si to tady autáky dost užívají a jestli se mají v našem městě fajn. Proto doporučuju, abychom na každé radnici založili také odbor pro pěší a veřejný život.“

Jan Gehl

An aerial photograph of a city and industrial area. A river flows through the lower-left portion of the image. The city is densely packed with buildings, and a large industrial complex with several large, flat-roofed structures is visible in the center-right. The background shows rolling hills under a hazy sky. The word "Návrh" is overlaid in the center in a large, bold, black font.

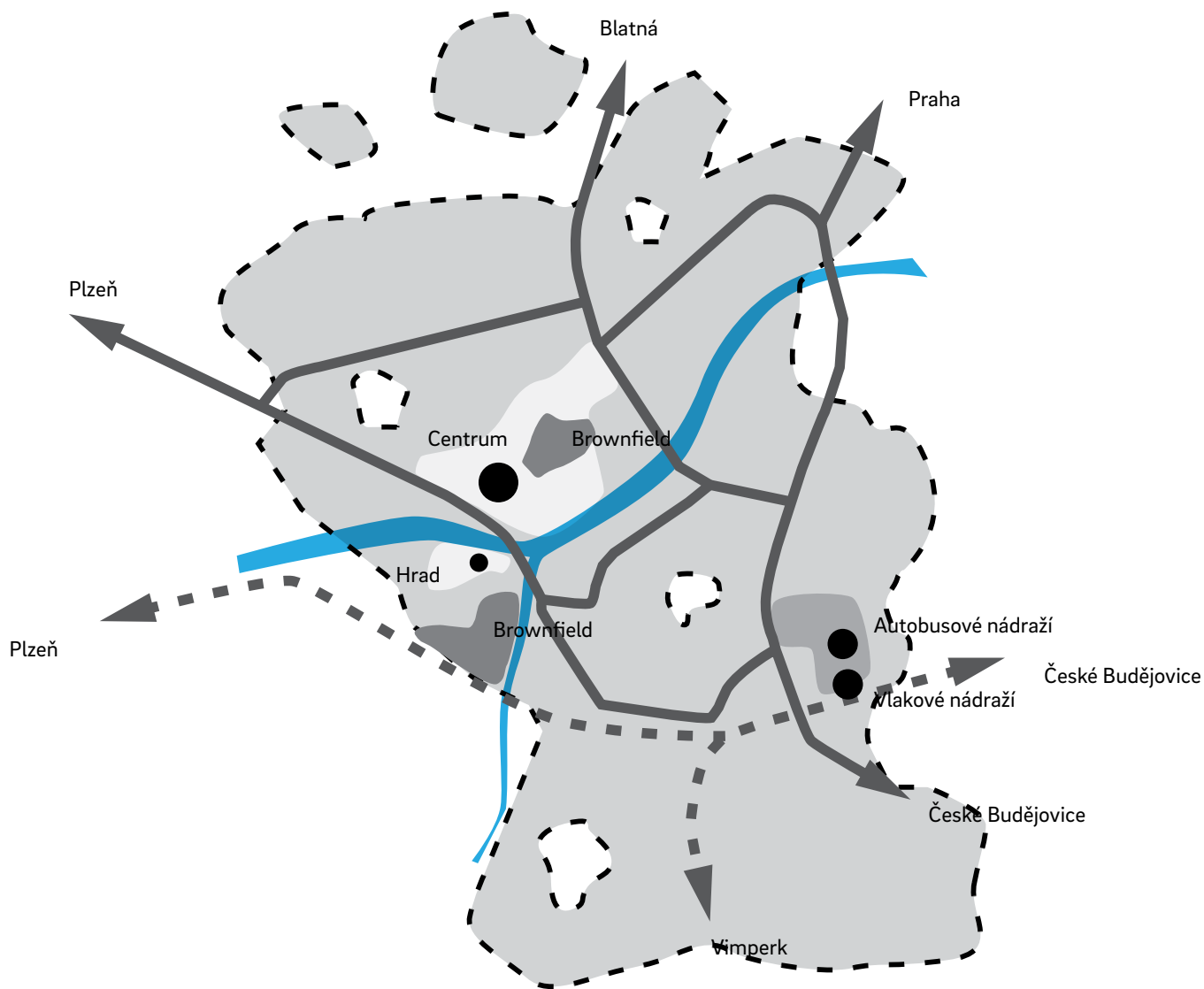
Návrh

Vize pro MĚSTO

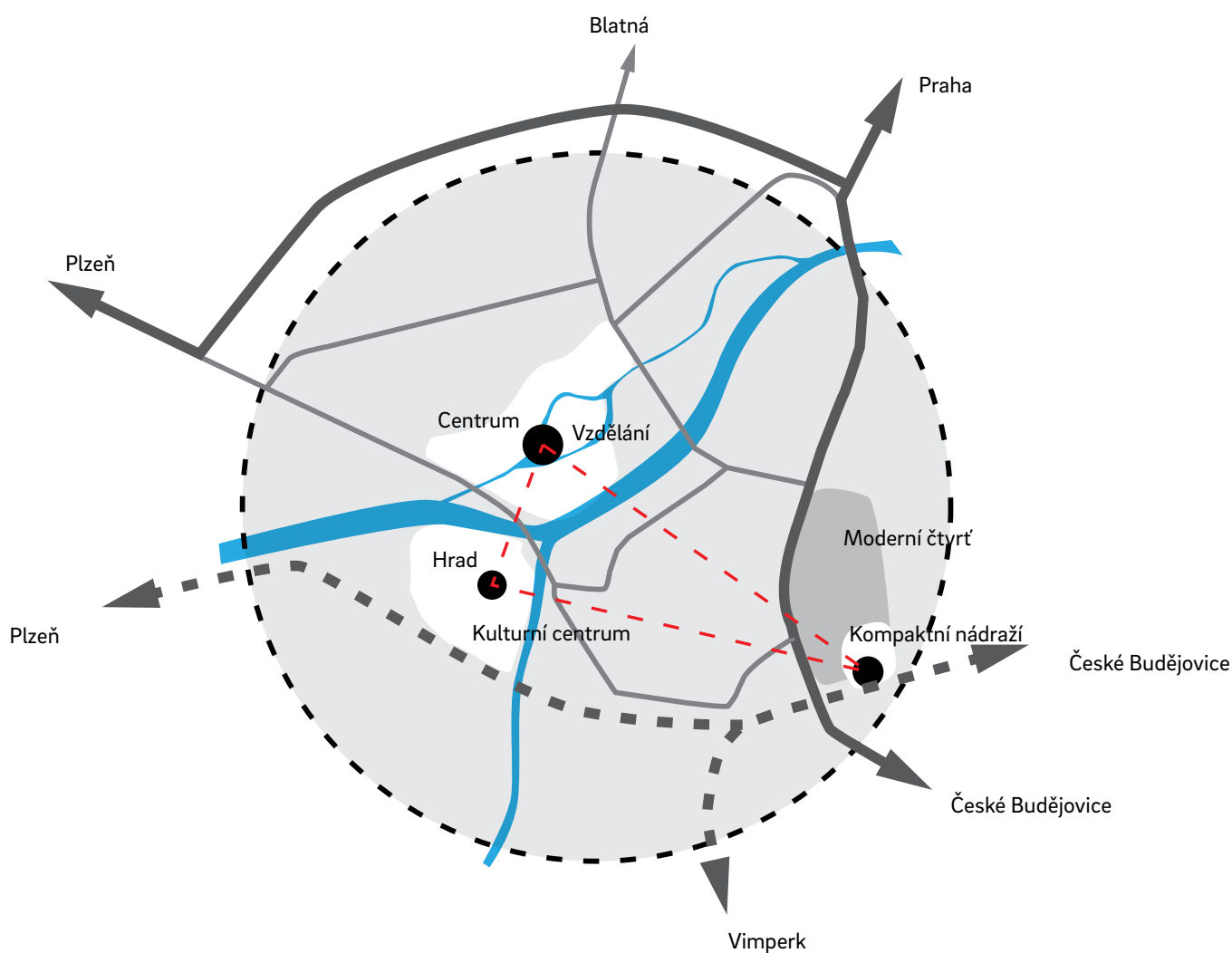
Dnes

Město DNES

Město s 23.000 obyvateli v současné době stagnuje. Nevytváří se zde žádná nová pracovní příležitost ani neroste poptávka po nových bytech. Zajímavá struktura, kterou město mělo z dob před rokem 1950, byla znehodnocena funkcionalistickou výstavbou a výstavbou dopravních tahů, protínající centrum města. Následkem je degradace veřejného prostoru a oddělení centra od hradu a také oddělení člověka od vodního toku. Dalším problémem je rozrůstání města na periferii a to v podobě rodinných domů nebo nákupních center a následné nevyužití uzemního potenciálu uvnitř města. A dále nevyužití brownfieldů, která jsou v bezprostřední blízkosti centra. Autobusové nádraží, které je naddimenzované a není propojené s vlakovým nádražím jen podtrhuje rozdrobenou a necelistvou strukturu města.



Vize



Město s VIZÍ

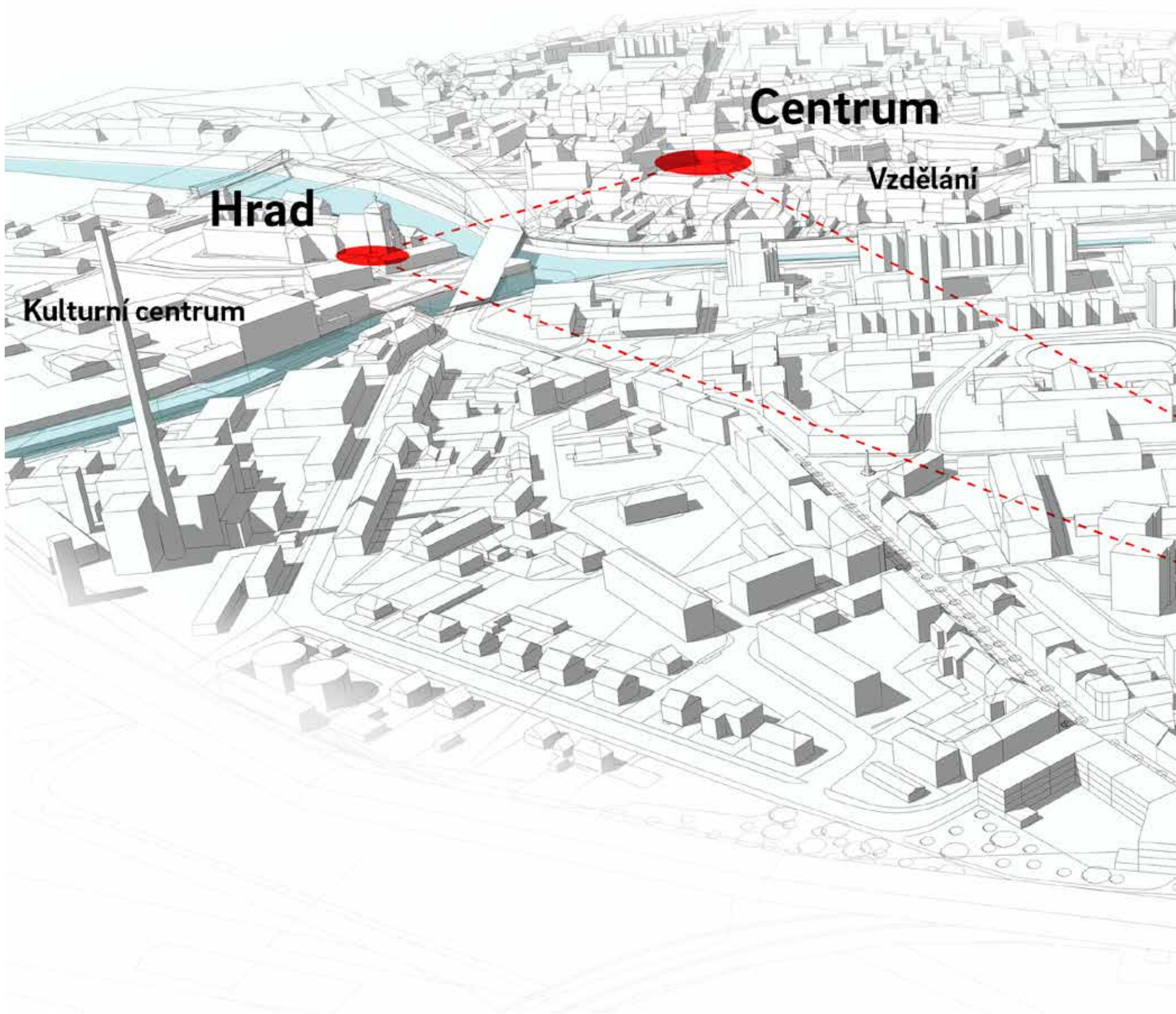
Vizí je se dostat počet obyvatel na 35.000, stát se kompaktním, dynamickým a moderním městem, které je vyhledáváno mladými rodinami a je významným centrem a podhoubím pro nové technologie, které se využívají při efektivní správě města.

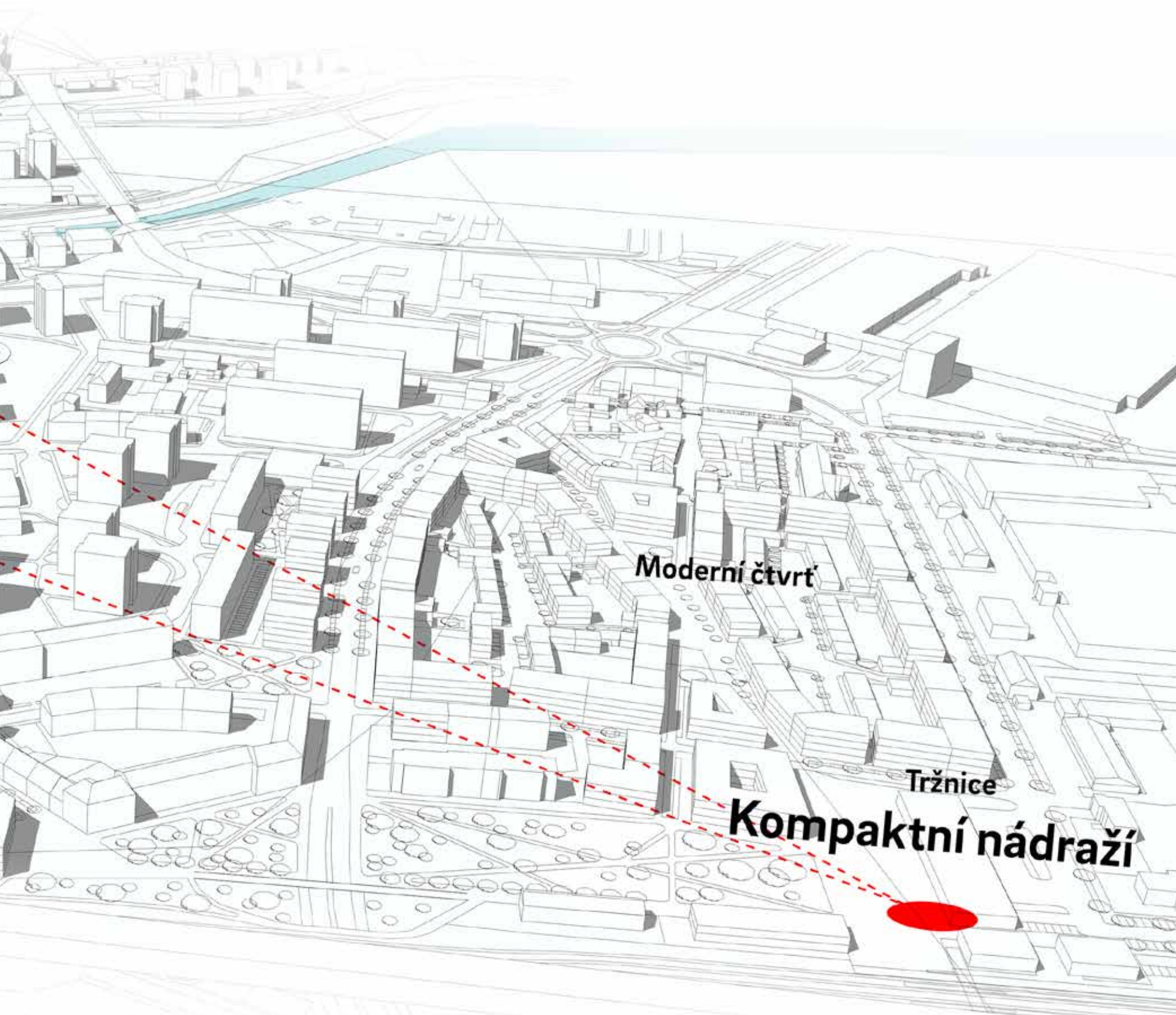
Dostavba severního obchvatu odlehčí mimoměstské dopravě v centru města a umožní tak jeho rozvoj. Především pak sjednocení nádraží do dopravního terminálu s doplněním půjčovny elektro dopravních prostředků pro snadný a ekologický pohyb po městě a mimo něj.

Obnova vodních toků vrátí městu jeho původní charakter a vytvoří hodnotu ve veřejném prostředí.

Využití brownfieldů pro nové vybavení jako například kulturu, vzdělání, technologické centrum. Vytvořila by se tak kompaktní centra, která na sebe mohou navazovat.

Důležitým prvkem pro vytvoření dobře fungujícího města s výhledem do budoucna je využití moderních technologií a principů ke správě a údržbě města. Toho lze dosáhnout podpořením škol zaměřených na IT a vytvořením nových prostor pro firmy z oboru IT.





Moderní čtvrť

Tržnice

Kompaktní nádraží

Řešené ÚZEMÍ



1 Zástavba rodinných domů



2 Výrobní hala



3 Rozsáhlé a nevyužité parkoviště



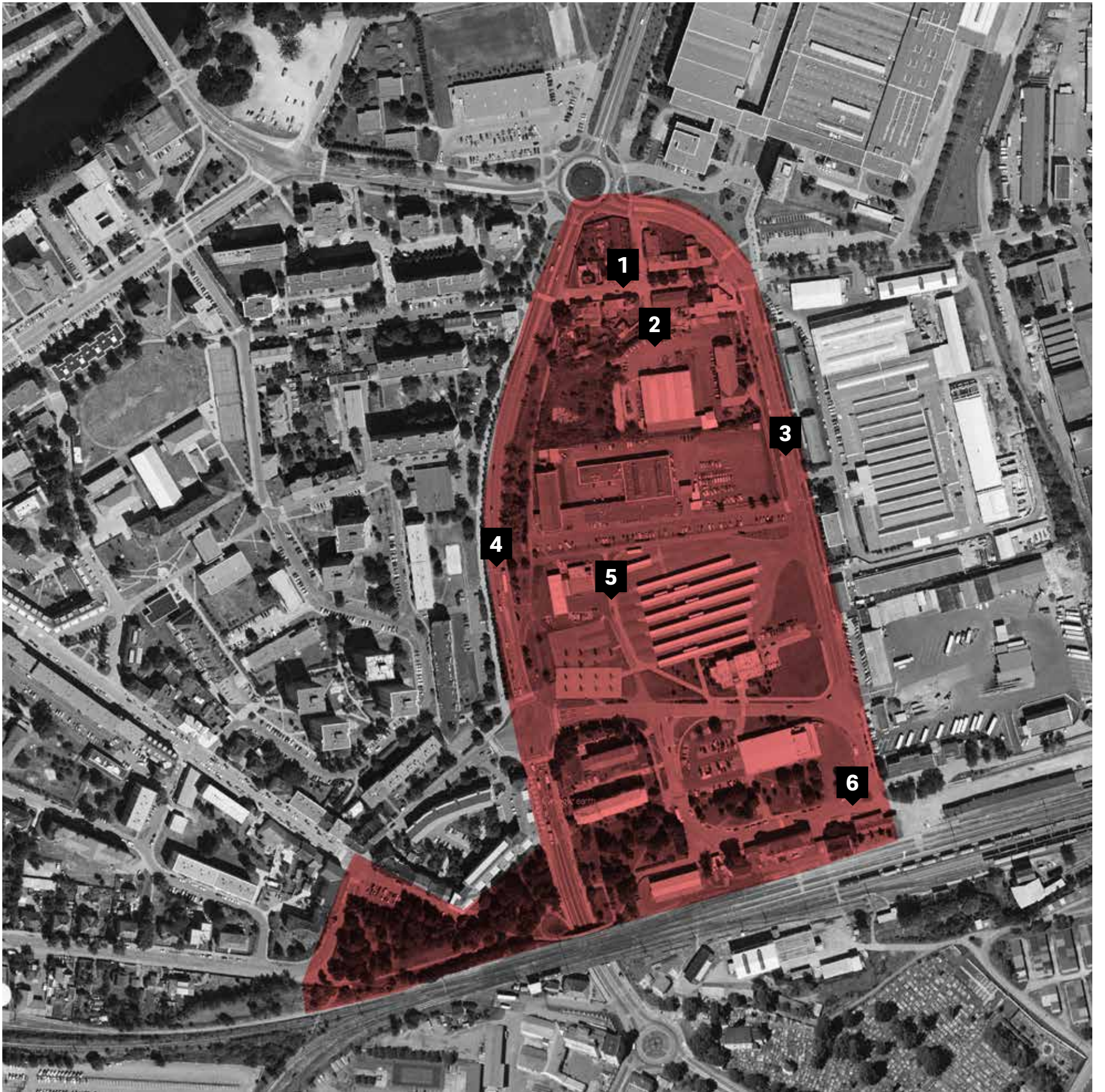
4 Písecká - silnice 1.třídy



5 Autobusové nádraží



6 Vlakové nádraží



Vize pro ÚZEMÍ

Dnes

Ztráta měřítka

V území chybí jakákoliv identita. Člověk se v území špatně orientuje, nemá pevný bod kam směřovat. Vše je podřízeno automobilové dopravě. Území je naddimenzované i v rámci Strakonice a na to jaká je jeho velikost, nenabízí ani velké množství vybavenosti.



RD / Výrobní haly

Vedle rodinných domů, které stojí na historické cestě, vyrostly průmyslové haly. Území je tak velice nečitelné a vytváří dojem periférie. Území je tak zablokované pro rozvoj obou funkcí.

Čerpací stanice

Nevhodná velikost a umístění čerpací stanice, degraduje městské území na silniční komunikaci nadregionálního významu. Tento typ stanice není městotvorný a jen přitahuje další automobilovou dopravu k tomuto území.



Autobus./vlakové nádraží

Hlavní problémem autobusového nádraží je chybějící návaznost na vlakové nádraží a naddimenzovaná kapacita nádraží. Nádraží působí velice prázdně a zabírá významné plochy pro další rozvoj Strakonice. Nevhodná rekonstrukce vlakového perónu vynucuje nové řešení i pro vlakové nádraží.

Silniční komunikace

Ulice Písecká má mimoměstský charakter, zatěžuje město ekologicky a nenabízí další využití. Komunikace je obehnána plotem a tak vytváří významnou bariéru v území. Tuto bariéru se snaží obyvatelé překonat vlastním způsobem, který není vždy bezpečný.



(Ne)propojenost

Území je podřízené automobilové dopravě a neumožňuje tak pěší ani cyklo dopravu. Hlavní problém je chybějící propojení vlakového nádraží s centrem města s pomocí lávky přes ulici Píseckou a také oplocení této ulice. .

Vize

Diverzita bydlení

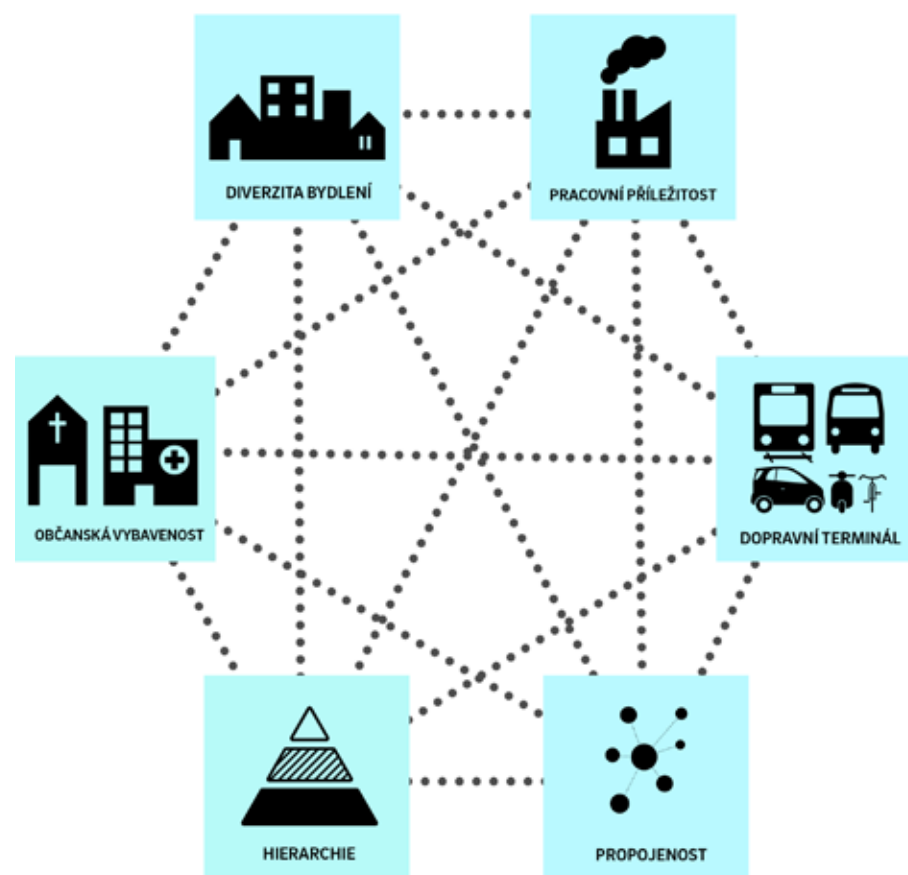
Diverzity bydlení lze dosáhnout větší různorodostí obyvatel. Zamezení staveb rodinných domů na periférii města, které zbytečně zabírají ornou půdu a zvyšují nákladnost infrastruktury, občanského vybavení a negativně přispívají k životnímu prostředí.

Občanská vybavenost

Území by mělo nabízet základní občanskou vybavenost jako jsou školky nebo školy dle docházkové vzdálenosti. Území nabízí dobré dopravní spojení v rámci dopravního terminálu a je zde pracovní úřad, který je významný pro celý region.

Hierarchie

Území by mělo být prostorově rozčleněno na veřejný, poloveřejný, polosoukromý a soukromý prostor. Dopravně pak podle rychlosti pohybu a podle výběru způsobu přepravy.



Pracovní příležitost

Pracovní příležitosti v území snižují potřebu dopravních prostředků, lákají obyvatele k životu v dané území a zvyšuje se tím poptávka po bytech. Vyšší je tak i konkurenceschopnost města a město přitahuje nové obyvatele.

Dopravní terminál

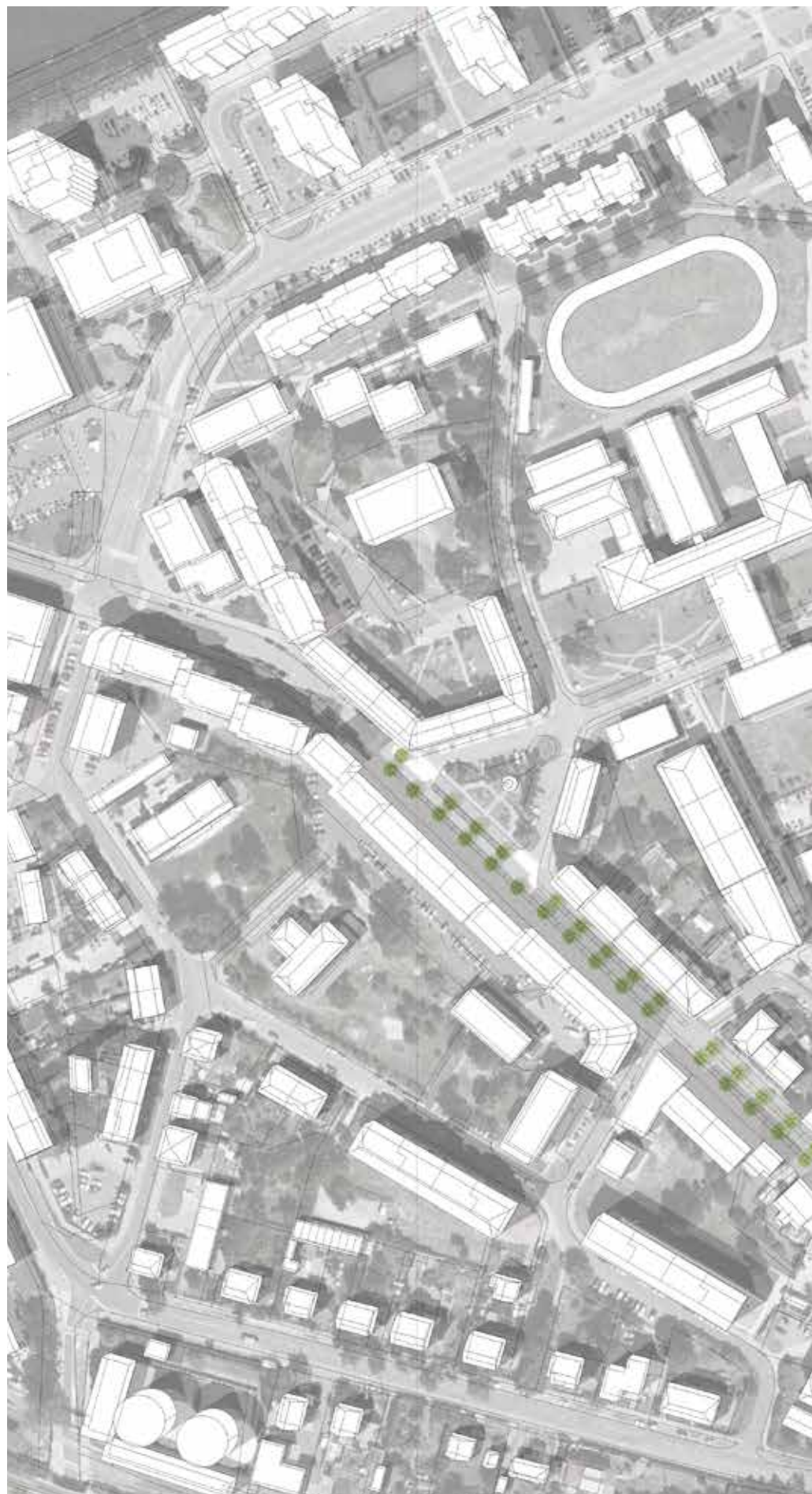
Dopravní terminál spojuje autobusové nádraží, vlakové nádraží a možnost vypůjčení si dopravního prostředku pro osobní dopravu. Centralizace dopravy v jednom místě nám koncentruje cestující a vytváří centrum vybavenosti místního a celoměstského významu.

Napojení na město

Komunikace s dalšími centry ve městě je velice důležitá. Nově vzniklé centrum by nemělo degradovat stávající, ale podporovat ho. Prioritou by se měla stát propojenost pro chodce a cyklisty, není možné však příliš omezovat automobilovou dopravu.

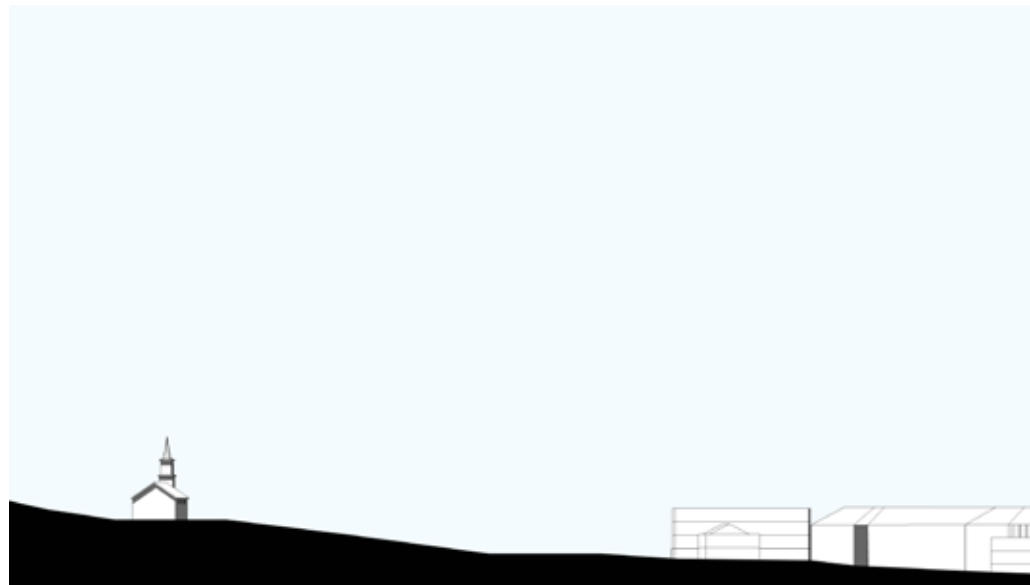
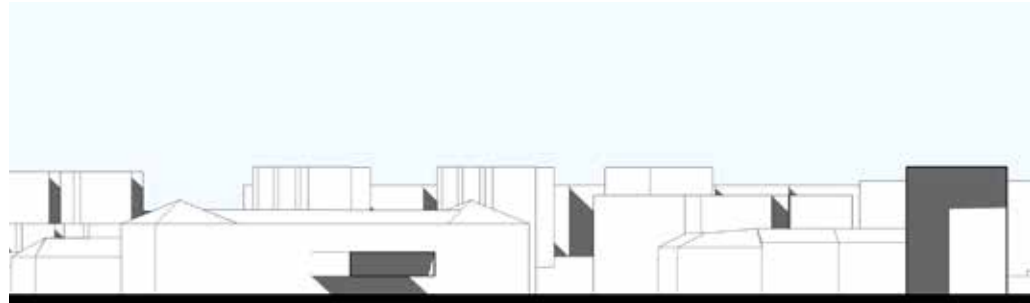
Návrh

Situace





Řezy

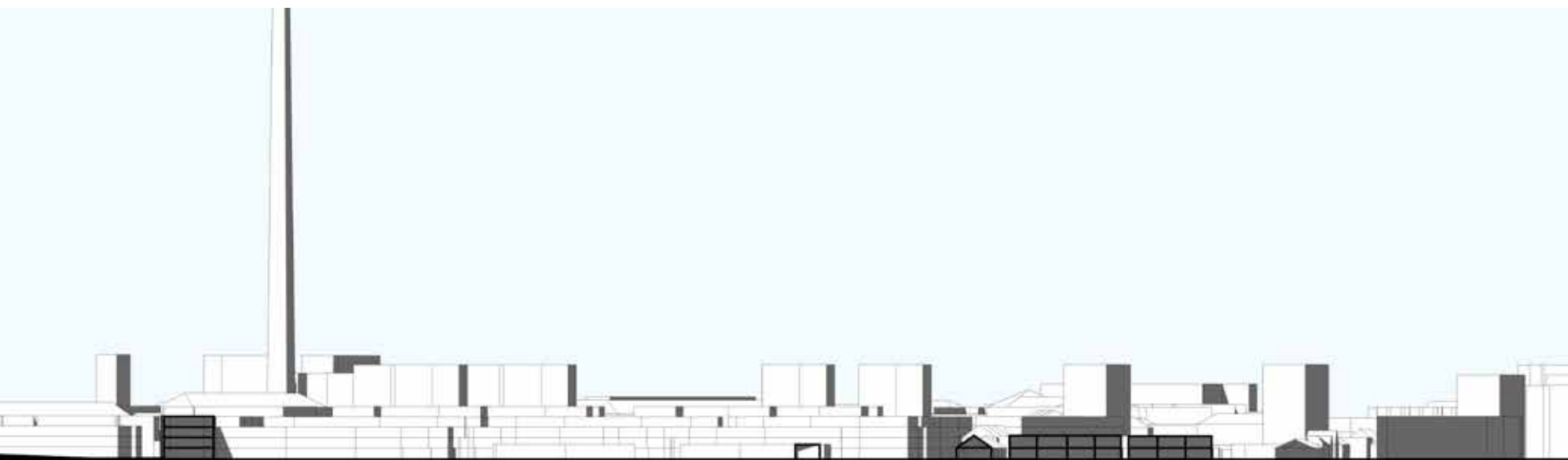




ŘEZ A-A'



ŘEZ B-B'



ŘEZ C-C'

Navrhování Globál→Detail

BODY + TRASY

Významné body v území jsou především obchody, bary, restaurace, školy a další občanské vybavení. Trasy pak spojují tyto body a vytvářejí tak síť tras, ze kterých by měla vycházet uliční síť.

DOMINANTY + OSY

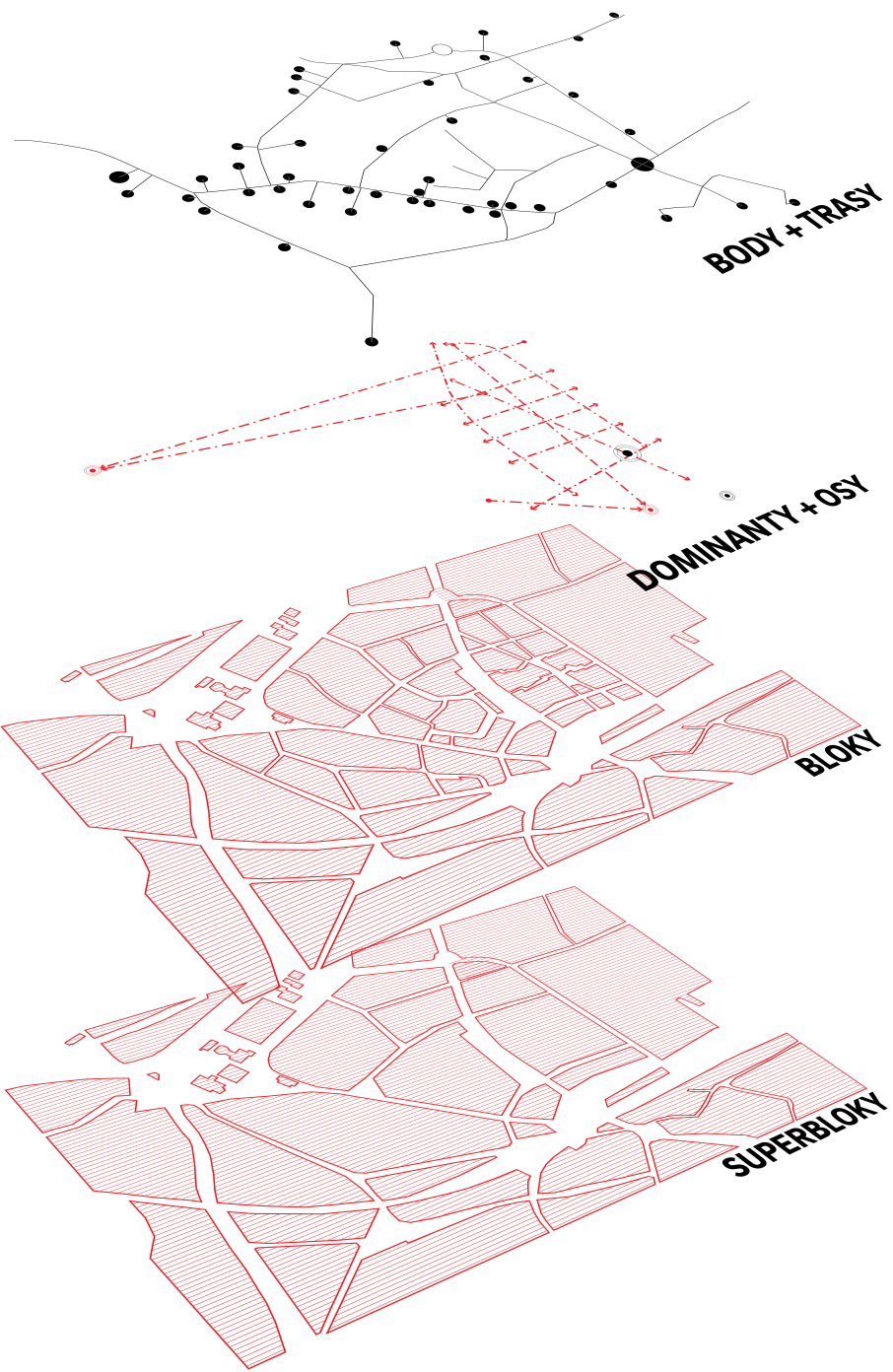
Dominanty jsou pro orientaci v území zásadní. Dominanty máme buď vertikální nebo také ty, které jsou vidět a je třeba k nim vytvářet průhledy (věž kostela, zvonice). Dominantou vertikální je například nádraží, ke kterému směřujeme, kvůli jeho funkci. Osy pak představují hlavní trasy, které směřují k dominantám v území.

SUPERBLOKY

Strakonická urbánní struktura vychází ze založení města spojením vesnic. Vesnická výstavba byla především kolem významných cest a tato zástavba je ve městě nejvíce vidět díky super blokům. Super bloky mi vytvořily základní rastr a členění území na výstavbu rodinných domů, výstavbu nové blokové čtvrti a dopravního terminálu.

BLOKY

Super bloky jsem nakonec rozdělil do běžných bloků, které mi vytvořily představu o velikosti správného bloku pro město Strakonice. Bloky už jsou podobné velikosti jako běžný blok pro město.



Navrhování Detail→Global

POVINNÉ AKTIVITY

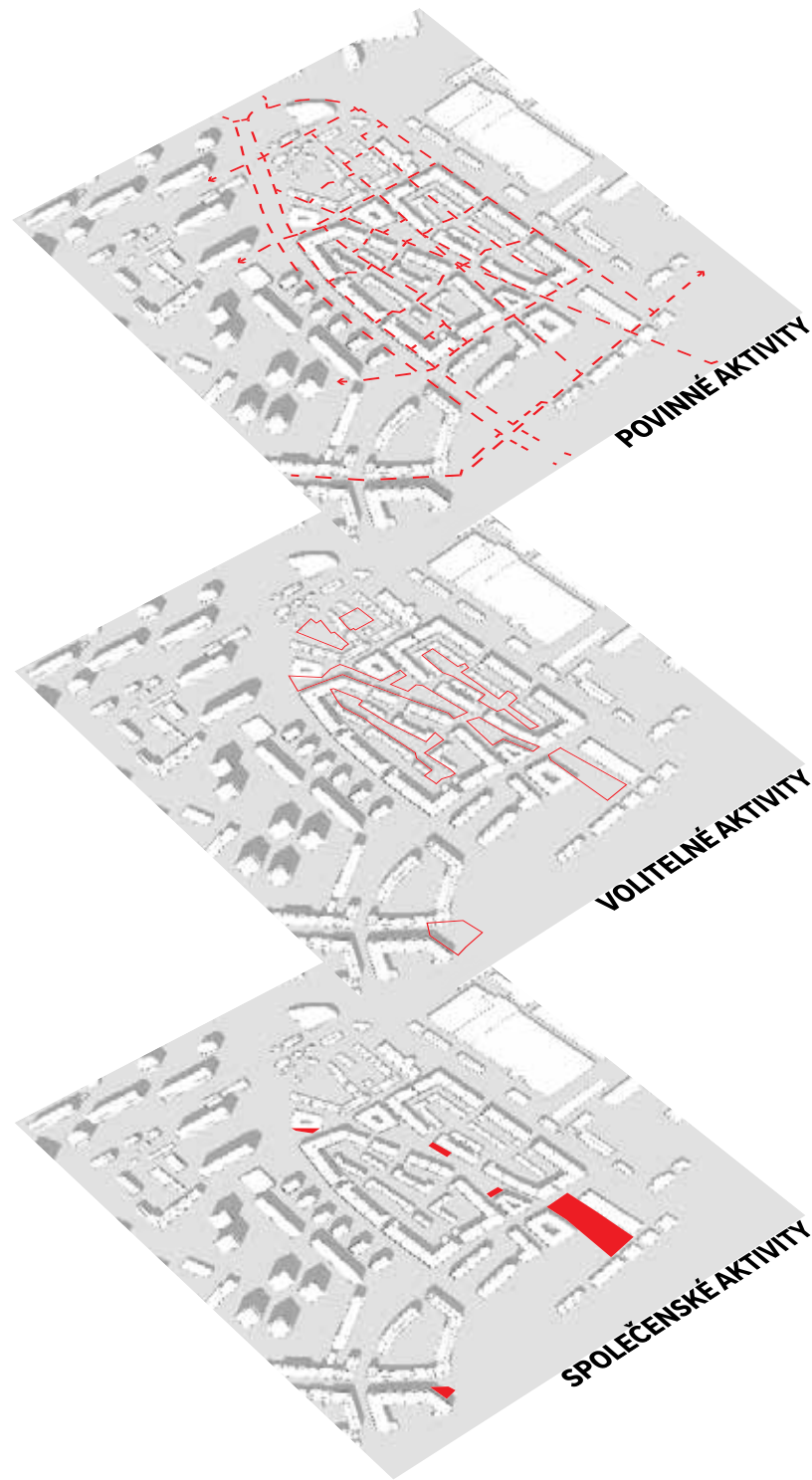
Každý člověk ve městě má potřebu někam chodit (obchod, úřad, návštěva atd.). Tyto pochůzky jsou náš cíl, ale musíme se k němu nějak dostat a tím vytváříme povinné aktivity. To co musíme dělat pro dosažení daného cíle. Jedná se o trasu za cílem. Správná trasovost v území je velice důležitá a vedení trasy by mělo vycházet z již používaných tras. Trasy by také měly být bez překážek a co nejpříjemnější pro okolí..

VOLITELNÉ AKTIVITY

Volitelné aktivity jsou vše, co bychom rádi dělali ve městě. Často se ale stává, že k tomu nemáme dostatečný prostor. Tím je myšleno např. jít si zasportovat, zahrát si hru s přáteli či jen vyvenčit svého mazlíčka. Procentuální podíl těchto aktivit by měl být rozhodně vyšší než u aktivit povinných a společenských.

SPOLEČENSKÉ AKTIVITY

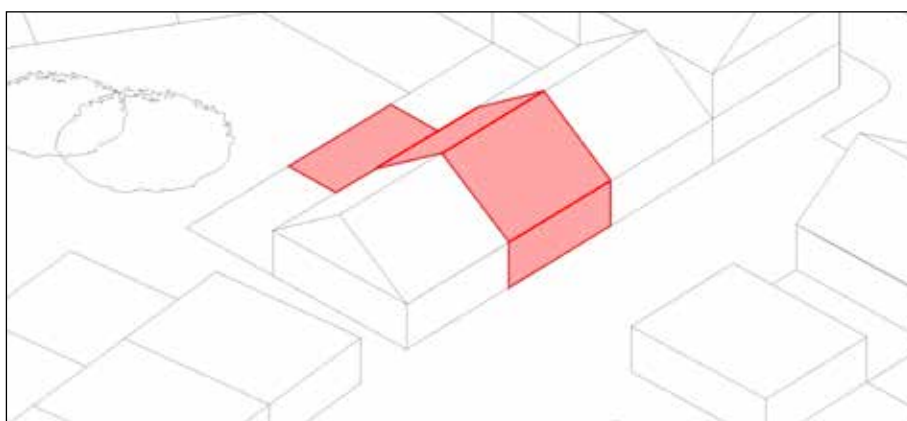
Mezi společenské aktivity se zahrnují především stravovací a občerstvovací zařízení jako jsou bary, kavárny či restaurace. Tato aktivita by měla být procentuálně shodná s aktivitami povinnými.





Diverzita bydlení

Hmota

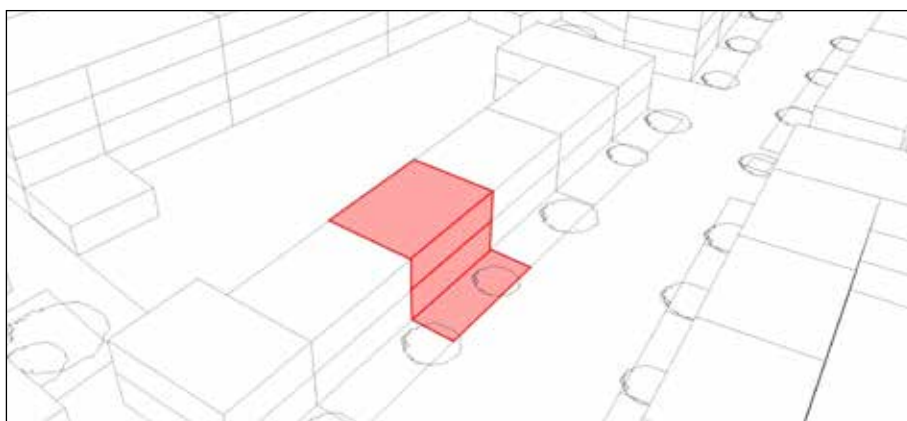


RODINNÝ DŮM

Rodinné domy jsou jednopodlažní s podkrovím. Zástavba je tvarována do menších bloků, aby vytvářela vnitroblok nebo také „náves“. Tento veřejný prostor napomáhá k větší bezpečnosti a ke komunitnímu životu.

VLASTNOSTI

Rozměry:	8 x 8m
Podlažnost:	1.np + podkro.
Střecha:	šikmá
Parkování:	garáž
Zahrada:	cca 52m ²
Rodina (dospělí+dítě):	2 + 2

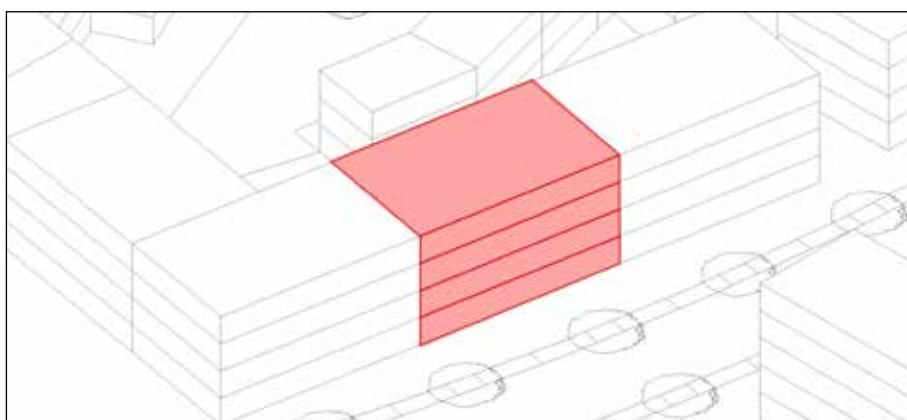


ŘADOVÝ DŮM

Řadové domy jsou buďto dvougenerační a nebo fungují jako dům se dvěma byty. Předzahrádka umožňuje příjemný přechod z veřejného do soukromého prostoru. Každý byt má také přístup do vnitrobloku, který je sdílen s bytovým domem.

VLASTNOSTI

Rozměry:	8 x 10-14m
Podlažnost:	2.np
Střecha:	rovná
Parkování:	garáž
Zahrada:	vnitroblok
Rodina (dospělí+dítě):	1/ 2/ 2+1

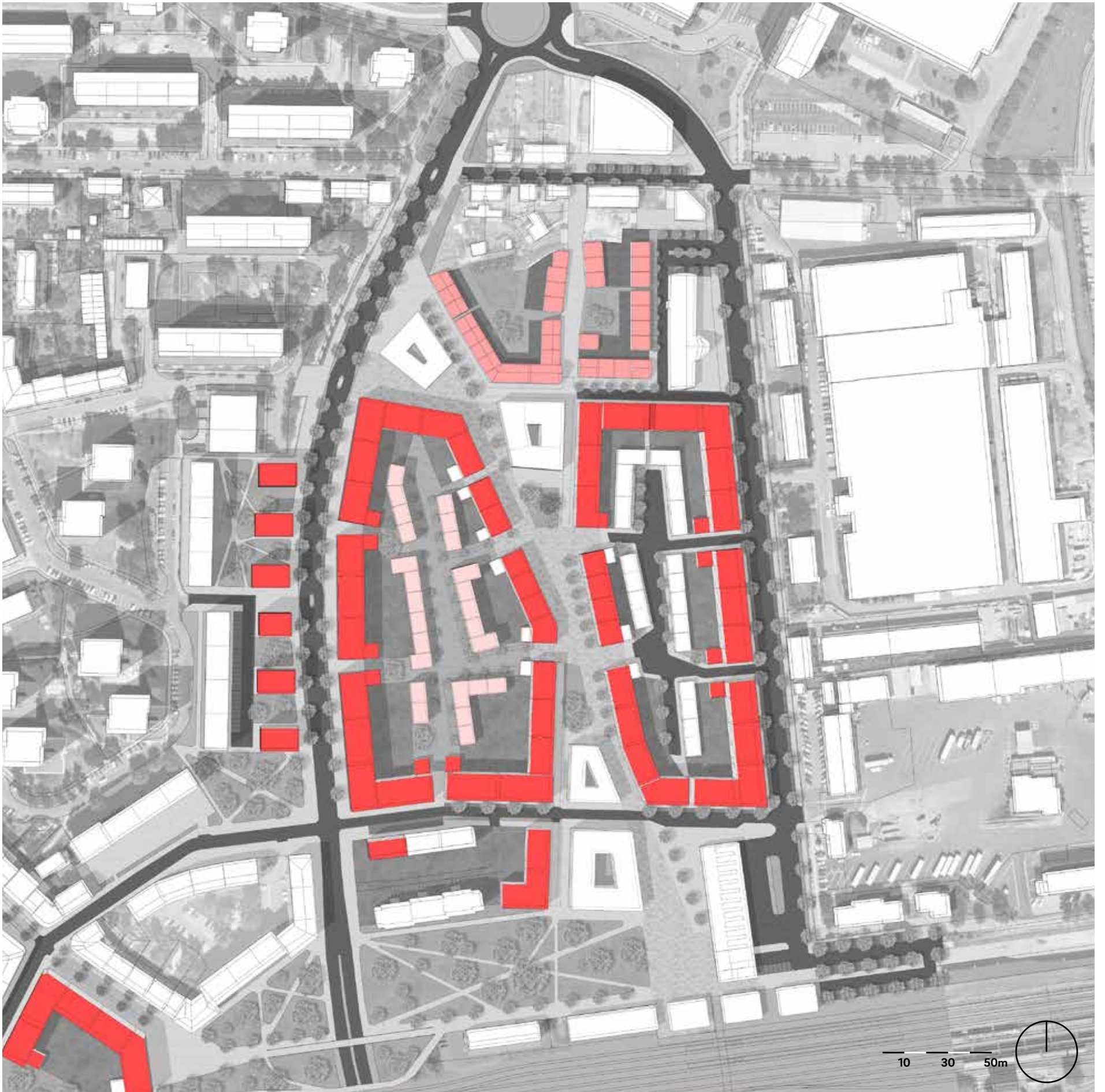


BYTOVÝ DŮM

Bytové domy jsou buď třípodlažní nebo čtyřpodlažní s parterem nebo bez parteru, podle toho, kde jsou v rámci území. Parkování je vždy řešeno v podzemí a ve vnitrobloku je jediná polosoukromá zeleň.

VLASTNOSTI

Rozměry:	14x 15-24m
Podlažnost:	3-4.np
Střecha:	rovná
Parkování:	garáž
Zahrada:	vnitroblok
Rodina (dospělí+dítě):	2+(1-3)





Děje



1 Zahradničení

Každý dům má svojí soukromou zahradu. Její malé rozměry a téměř nulové bariéry mezi jednotlivými zahradami umožňují sousedský kontakt.

2 Komunita, dětské hřiště

Vnitroblok rodinných domů vytváří náves, na které se mohou odehrávat různé společenské aktivity. Vytváří se tím pádem také komunita lidí, kteří se navzájem znají a starají se o své blízké okolí. Tím zde odpadá potřeba veřejných služeb.

3 Bezpečí

Vnitroblok vytváří uzavřenou komunitu, která je prospěšná za účelem většího bezpečí. Jeden soused nebo i více může svojí přítomností hlídat většinu domů zároveň.

4 Poloveřejný prostor

Poloveřejný prostor umožňuje průchod veřejnosti, ale zároveň jí nedává podnět zdržet se v objektu déle než je nutné. Autem je možný zpomalený průjezd a je možné zde zaparkovat nebo zajet do garáže.

5 Předzahrady

Předzahrádky vytvářejí měkký přechod mezi poloveřejným a soukromým prostorem. Slouží i jako reprezentativní prostor pro obyvatele domu. Je zde možnost pobytu a komunikace se sousedy.

6 Vnitroblok

Do vnitrobloku mají přístup jak obyvatelé bytového domu tak obyvatelé řadového domu. Prostor umožňuje jak venkovní rekreační aktivity, tak zahrádkářské vyžití.

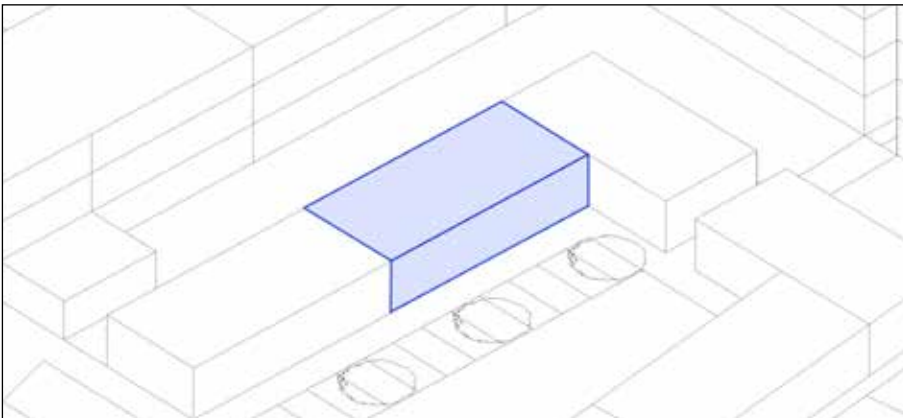






Pracovní příležitosti

Hmota

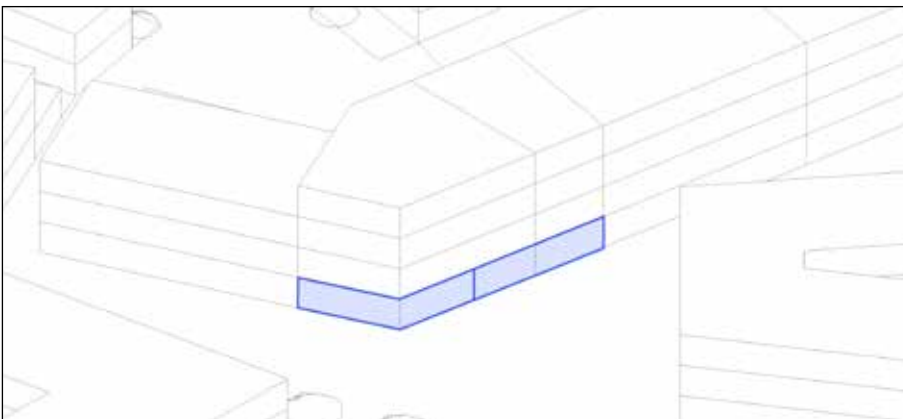


VÝROBNÍ HALY

Haly jsou určeny pro jakoukoliv výrobu spadající do lehkého průmyslu nebo pro služby jako jsou například opravny aut nebo truhlářské dílny. Ke každé hale je umožněn přístup autem a parkování je umístěno na veřejném prostranství.

VLASTNOSTI

Rozměry:	14x 15-24m
Podlažnost:	1.np
Střecha:	rovná
Parkování:	venkovní

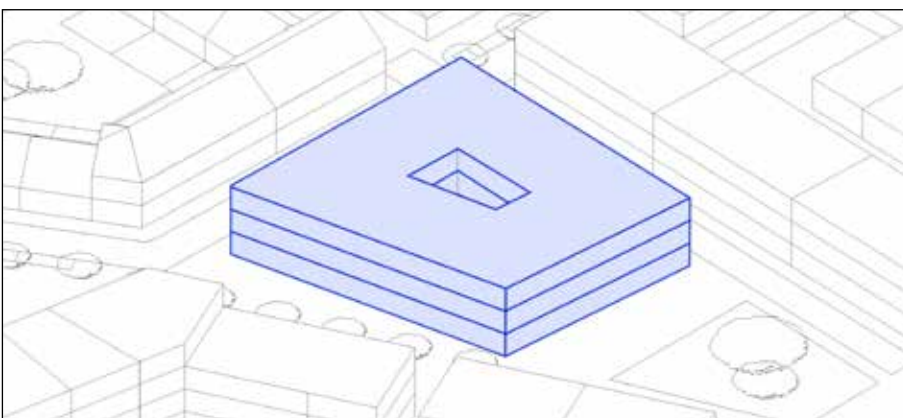


PARTER

Parter umožňuje umístění obchodů, stravovacích zařízení nebo služeb. Vždy je umístěn na hlavní třídě nebo přímo v centru.

VLASTNOSTI

Rozměry:	cca 150m ²
Podlažnost:	1.np
Střecha:	rovná
Parkování:	venkovní

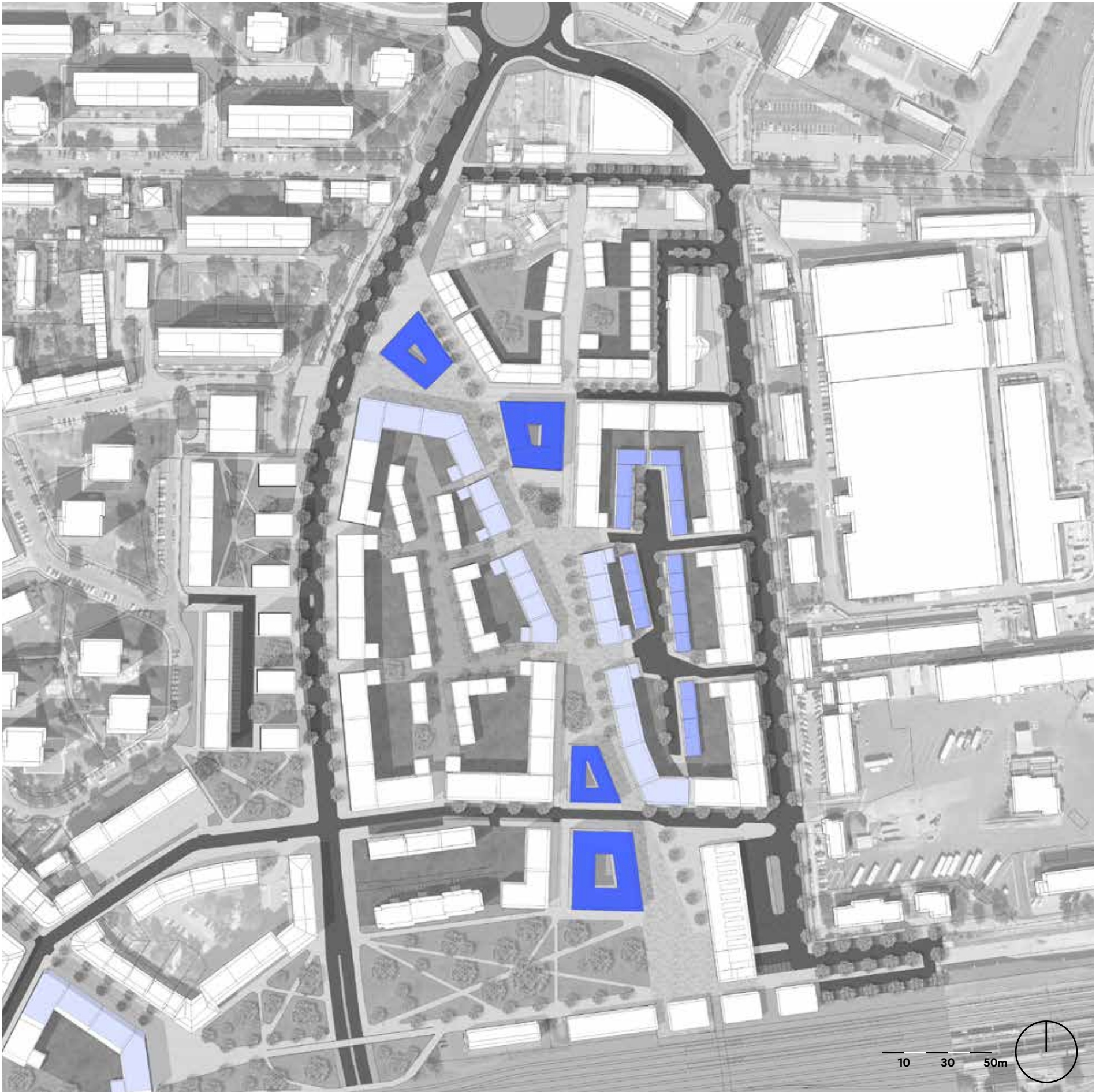


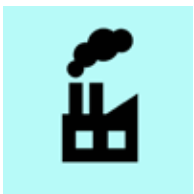
ADMINISTRATIVA

Administrativní budovy jsou dominantní v územím. Mohou se stát sídlem firem, které budou napojené na IT technologie v rámci Smart city.

VLASTNOSTI

Rozměry:	cca 3000m ²
Podlažnost:	3-4.np
Střecha:	rovná
Parkování:	garážové





Děje



1 Výrobní hala

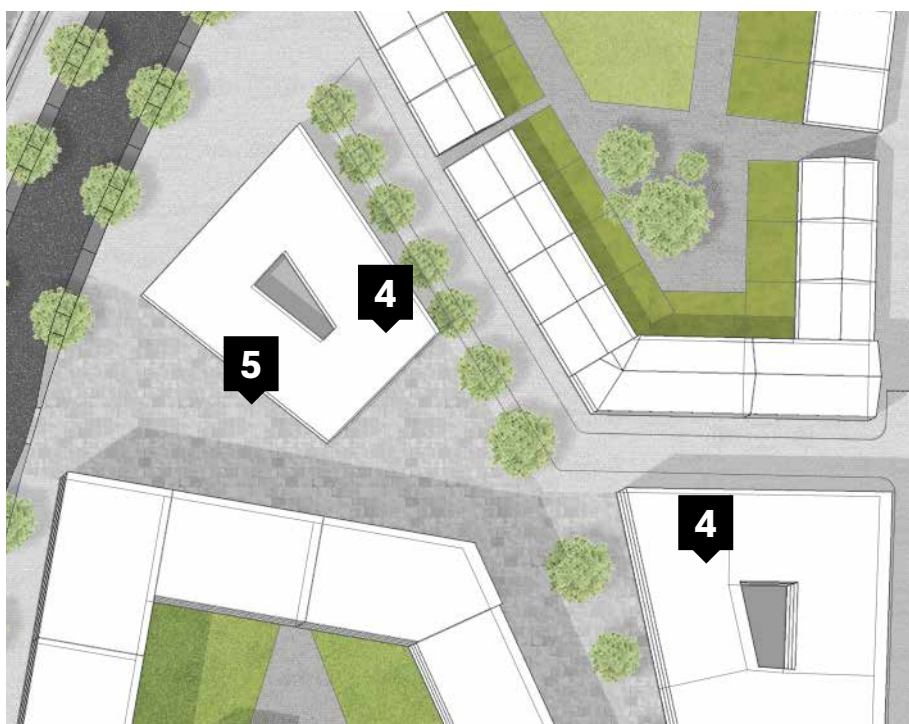
Výrobní haly jsou určeny pro různé druhy lehkého průmyslu a pro umístění potřebných služeb v území. Dříve zde byla auto opravna, prodejna aut Škoda nebo Strojovna s.r.o.

2 Parkování

Parkování je vždy umístěno ve veřejném prostoru

3 Parter

Živý parter je důležitým prvkem pro obohacení veřejného prostoru. Jsou zde umístěny obchody, stravovací zařízení nebo různé druhy služeb.



4 Administrativní budova

Administrativní budova v severozápadní části území je mírně natočená, aby vytvářela dominantu pro příchozí ze směru ZŠ Dukelská a také pro příchozí ze směru Dopravního terminálu. V přízemí se nachází kavárna s restaurací.

5 Předprostor

Přízemí a předprostor administrativní budovy je vhodný pro umístění stravovacích zařízení, kterých budou využívat zaměstnanci, obyvatelé nebo návštěvníci této lokality.





Občanská vybavenost

1 Obchodní parter

V parteru jsou prostory pro veškerý druh vybavenosti. Od obchodů s nejrůznějším zbožím až po prostory podniků nabízející své služby ostatním.

2 Úřad práce, Pošta

V území jsou již dnes umístěny významné budovy jako je úřad práce nebo pošta.

3 Dopravní terminál

Doprava je nedílnou součástí každého města. Dopravní terminál spojuje všechny současné dopravní systémy jako jsou autobusová, vlaková a MHD doprava, ale také smart mobilitu. Smart mobilita spočívá především v tom, že si kdokoliv může vypůjčit dopravní prostředek na elektro pohon a dojet si tak po městě kamkoliv bude chtít.

4 Dílny

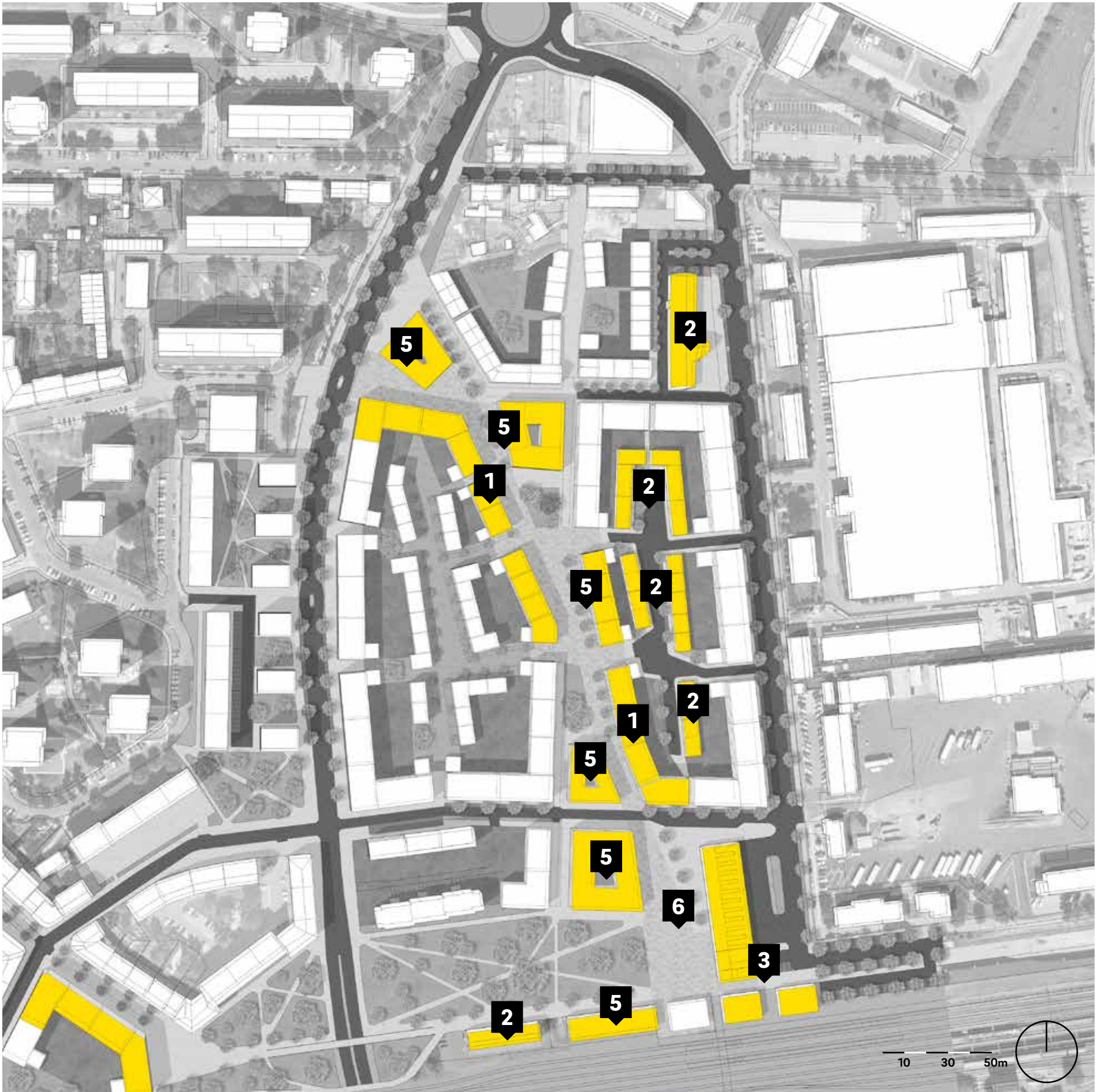
Ve vnitrobloku jsou prostory pro služby dílen jako jsou například opravny aut, truhlářský servis či jiná drobná nerušící výroba.

5 Kavárny, restaurace, hospody

Stravovací a občerstvovací podniky jsou nedílnou součástí každého veřejného prostoru a života. Jsou umístěny blízko center a na rušných místech v daném území.

6 Předprostor dopravního terminálu

Předprostor dopravního terminálu je určený pro akce regionálního významu, jako jsou například farmářské trhy nebo veřejné hudební akce. Dopravní uzel umožňuje perfektní dostupnost pro všechny druhy dopravy s ohledem na preferenci chodců a cyklistů.



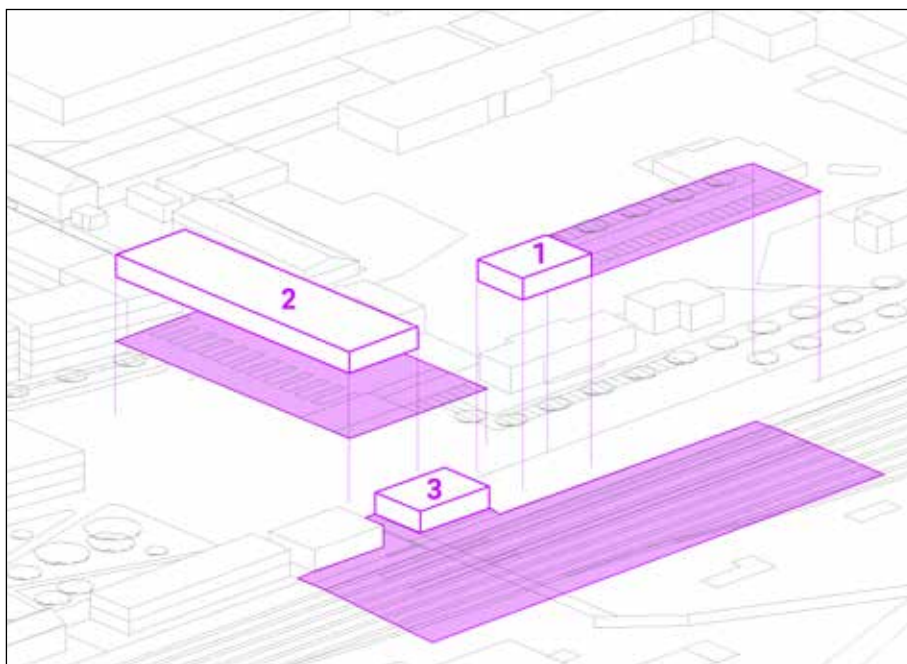






Dopravní terminál

Dopravní terminál vychází především z myšlenky Smart city. Jde o využití maximálního potenciálu daného území za pomoci nejnovějších technologií. Novinkou v území je propojení autobusového nádraží, vlakového nádraží, MHD a nově také půjčovny dopravních prostředků na elektrický pohon.



1 Půjčovna

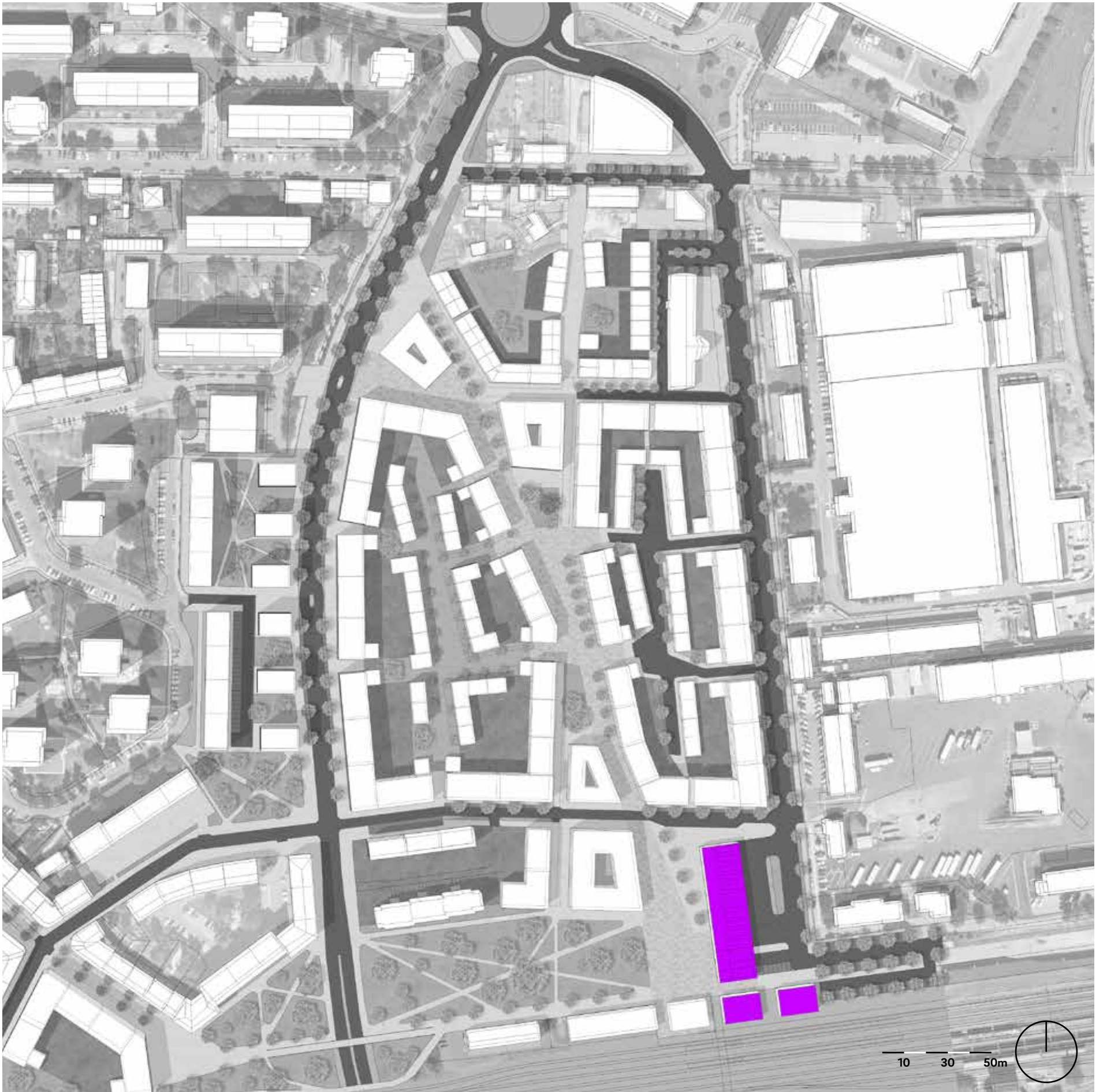
Půjčovna chce snižovat potřebu vlastního automobilu. Myšlenka spočívá především v tom, že návštěvník, který do Strakonice přijede autobusem nebo vlakem, si může zapůjčit elektro kolo, skútr či automobil, objet si pohodlně všechny své naplánované činnosti ve městě a vrátit se zpět na dopravní terminál a poté např. pokračovat domů. K dispozici je zde i parkoviště pro ty obyvatele, kteří přijedou vlastním autem.

2 Autobusové nádraží

Autobusové nádraží je umístěno na ose podchodu, který umožňuje kontakt s územím za železniční tratí. Kapacita nádraží je dimenzovaná na hlavní špičku, což je od 13:00 do 15:00. Během tohoto intervalu se zde vystřídá 57 autobusů a tudíž kapacita 10 stanišť pro zastavení autobusů bohatě pokrývá tuto potřebu.

3 Vlakové nádraží

Vlakové nádraží je nově zrekonstruované, ale rekonstrukce nerespektuje starou budovu a je tedy namístě vytvořit budovu novou s návazností na ostatní terminály v okolí.





Hierarchie

Doprava

LEGENDA:



do 10km/h
Chůze, běh, kolo



do 20km/h
Obytná zóna



do 30km/h
Zklidněná doprava



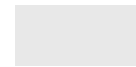
do 50km/h
Běžný provoz

Prostory

LEGENDA:



Komunikace



Veřejný



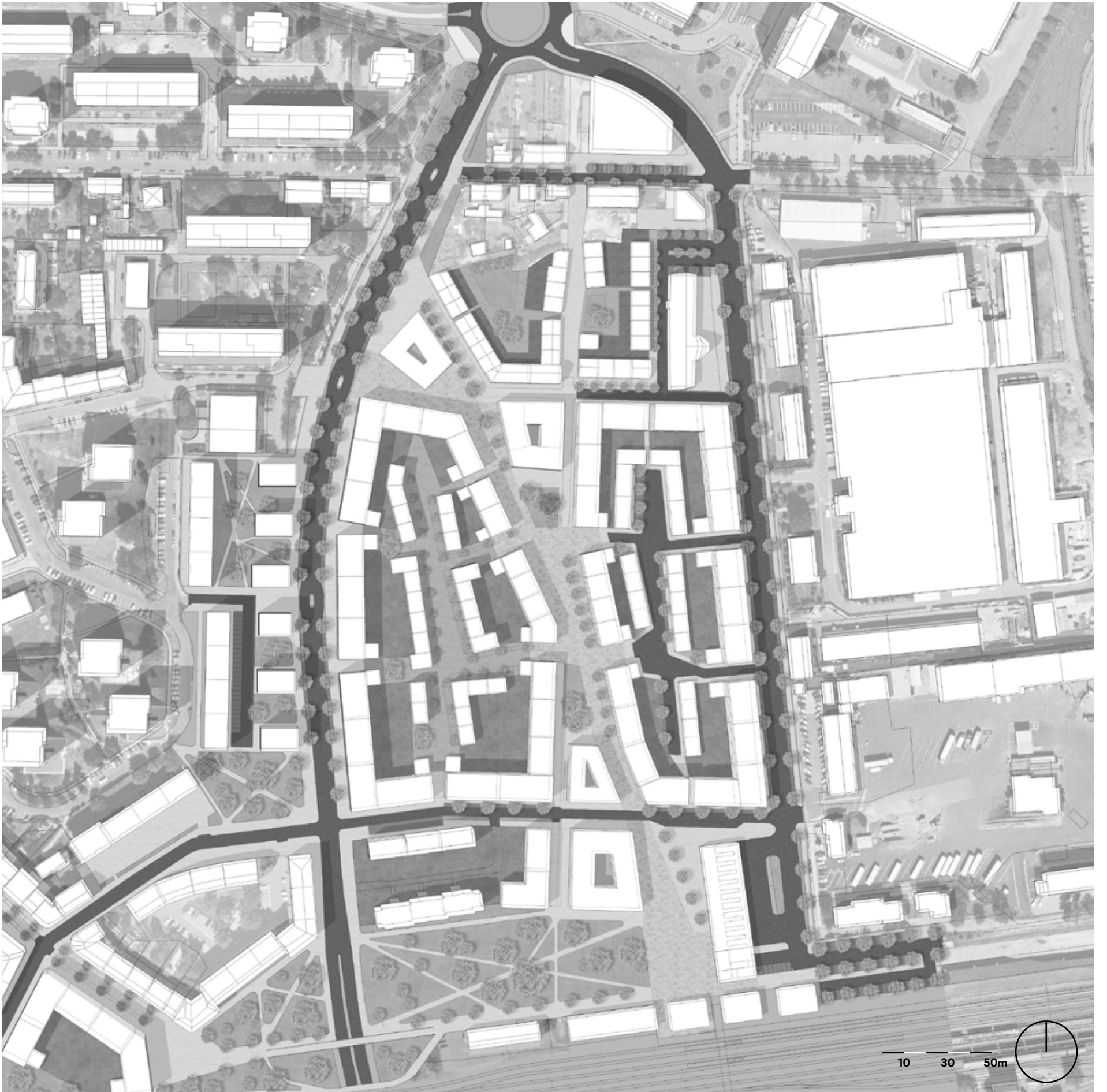
Poloveřejný



Polosoukromí

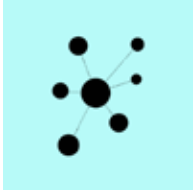


Soukromí









Propojení s městem

1 Nový přechod

Nový bezpečný přechod přes ulici Písecká umožňuje lepší propojení základní školy Dukelská s novou čtvrtí. Dále umožňuje místním obyvatelům průchod k úřadu a k dalšímu vybavení.

2 Nová křižovatka

Původní problém s příliš naddimenzovanou, a pro chodce a cyklisty nepřehlednou křižovatkou, je vyřešen zmenšením poloměru oblouků a celá křižovatka se posouvá blíže k jižnímu bloku. Další řešená křižovatka, na ulicích Bezděkovská a I22, je lépe přehledná a lépe průchozí pro pěší a cyklo.

3 Nová lávka

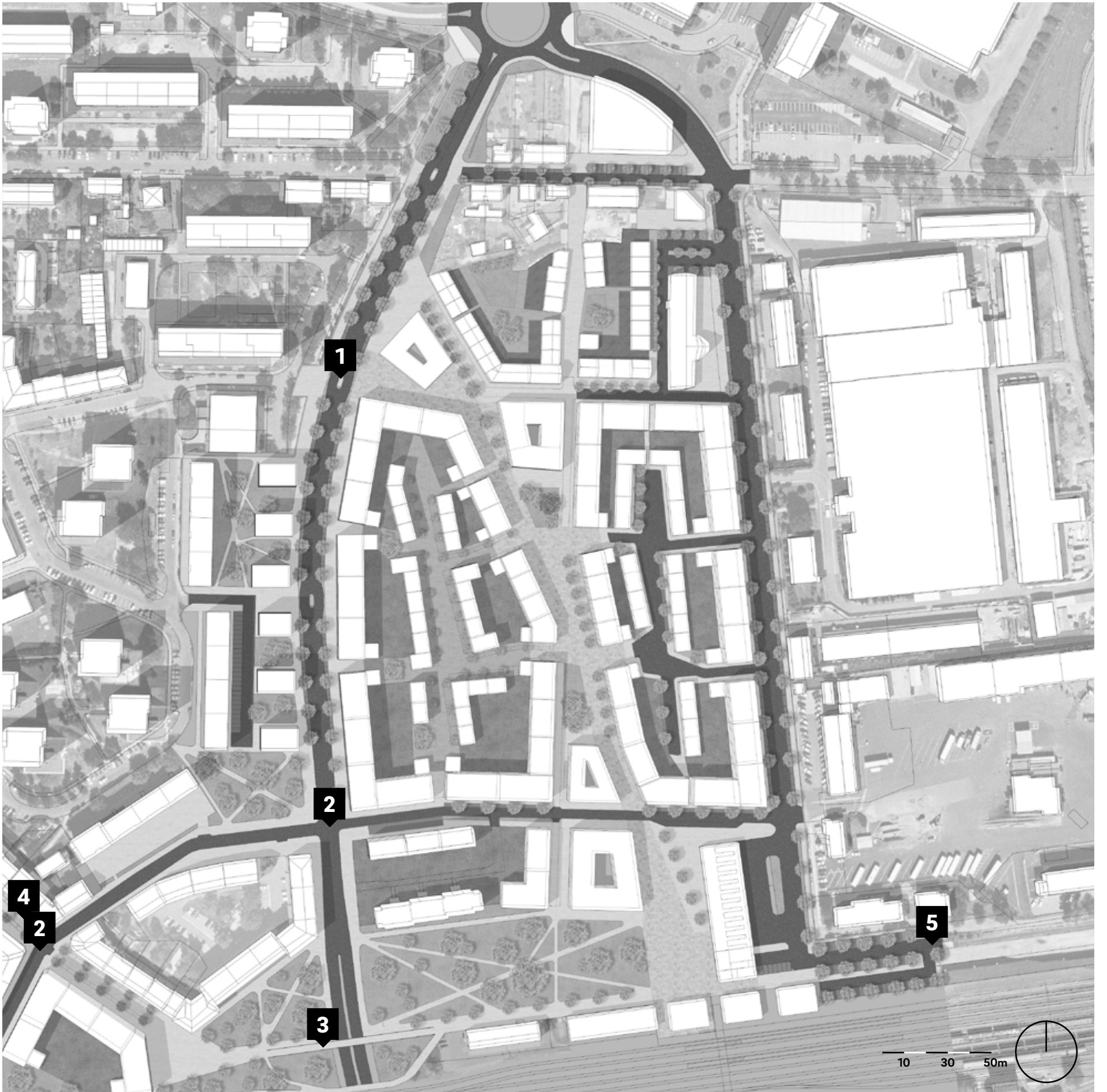
Nová lávka umožní plynulé napojení na ulici Bezděkovská a na dopravní terminál. Lávka je určena pouze pro chodce a cyklisty a měla by se stát jednou z architektonicky a urbanisticky významných staveb.

4 Nová Bezručova ulice

Nová Bezděkovská ulice je sjednocena povrchem a je navrácen její historický význam, jenž je podpořen aleji stromů. Je v ní kladen důraz na pěší komfort a je zde také zavedeno zpomalení automobilové dopravy pro větší bezpečí chodců.

5 Nová alej k přírodě

Vysazení aleje na komunikaci, která směřuje ven z města, propojuje jeho historické centrum s krajinou, na jejíž ose leží orientační bod v podobě nádraží. Komunikace je součástí regionálních cyklo tras a pěších tras (např. spojení Strakonice-Písek).

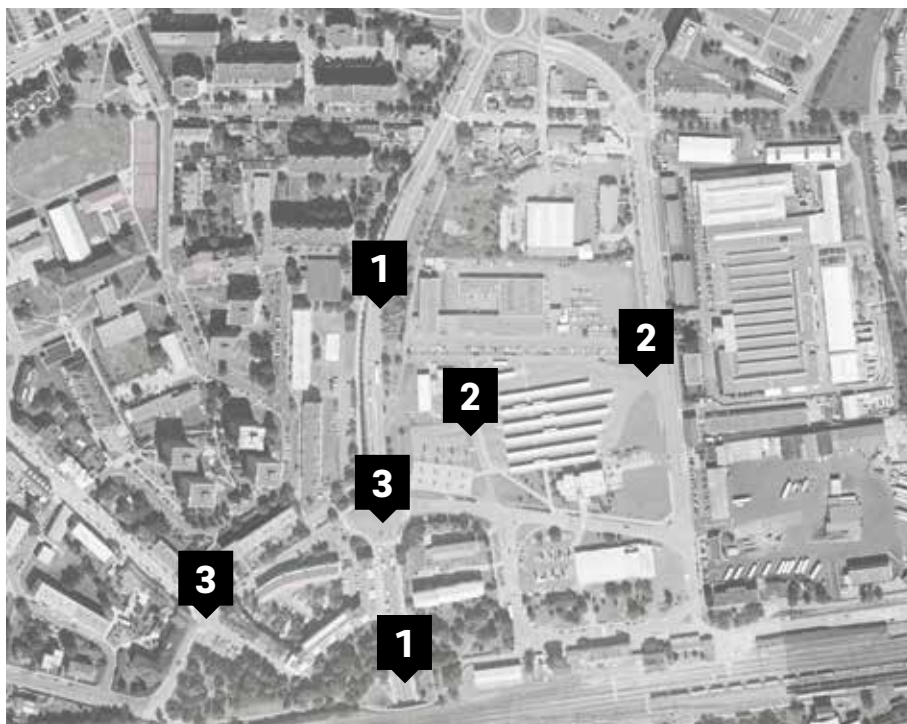






Etapy vývoje návrhu

Dnes



1 Bariéry

Ulice písecká je významný dopravní tah pro celé Strakonice a tak je tedy velice zatížený dopravou. Představuje tak velkou bariéru pro území a je třeba počítat s lepší dostupností pro pěší a cyklo dopravu.

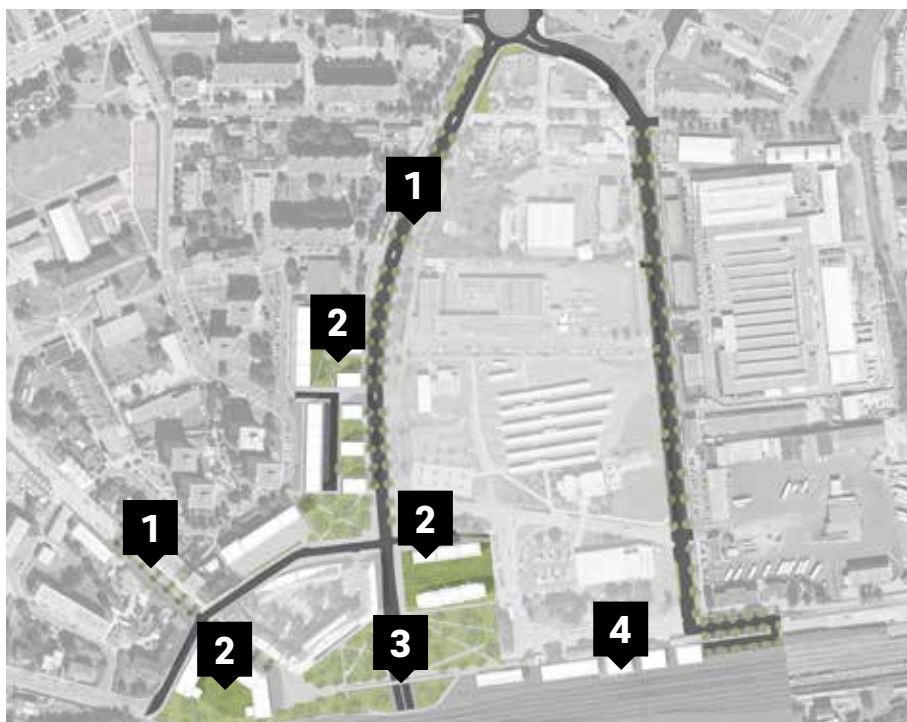
2 Rozlehlost

Rozlehlé území je nedostatečně využito pro potřeby města. Blízkost území k centru a napojení na dopravní uzly města představuje velký potenciál pro území a vyžaduje tak komplexní revitalizační zásah do celého území.

3 Křižovatky

Křižovatky jsou zaměřeny pouze na automobilovou a nadregionální dopravu a svojí dimenzí neodpovídají městskému charakteru. Je třeba revitalizace pro pěší i cyklo dopravu a více je přizpůsobit městskému měřítku a charakteru.

5let



1 Uliční profil

Změna uličního profilu z dvou až třípruhového, na dvoupruhový a cyklopruh. Dále pak podélné parkovací stání v rámci aleje. Revitalizace ulice Bezděkovská se zaměřením na pěší a cyklo dopravu a vytvoření aleje v této ulici.

2 Novostavba

První výstavba nových obytných domů podél ulice Písecká. Domy vytvářejí volný blok společně s již stávající zástavbou. Dále dostavba bytového domu u křižovatky a dostavba nového bloku v Bezděkovské ulici, který obsahuje užitný parter.

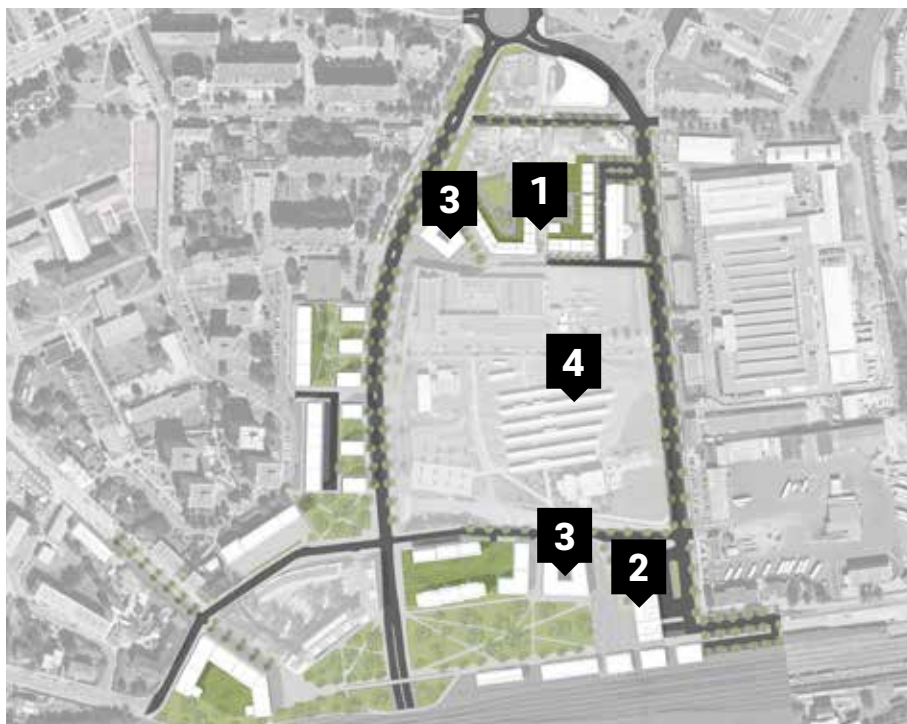
3 Lávka

Lávka je důležitou součástí návrhu. Prodlužuje Bezděkovskou ulici a tím jí spojuje s budoucím dopravním terminálem. Lávka je určena pouze pro pěší a cyklo dopravu.

4 Vlakové nádraží

Zahájení stavby nové budovy vlakového nádraží a budovy pro půjčovnu dopravních prostředků.

20let



1 Rodinné domy

V plánu po zbourání výrobní haly a likvidaci rozlehlé zpevněné plochy. Výstavba rodinných domů vzniká časově nahodile, ale v jasně definovaném prostoru.

2 Autobusové nádraží

Návratnost nové rekonstrukce supermarketu Billa je 10let. Po této době je možné prostor formovat a vytvořit zde poslední část dopravního terminálu a to nové autobusové nádraží. Před nádražím pak vznikne rozlehlý předprostor pro volitelné aktivity.

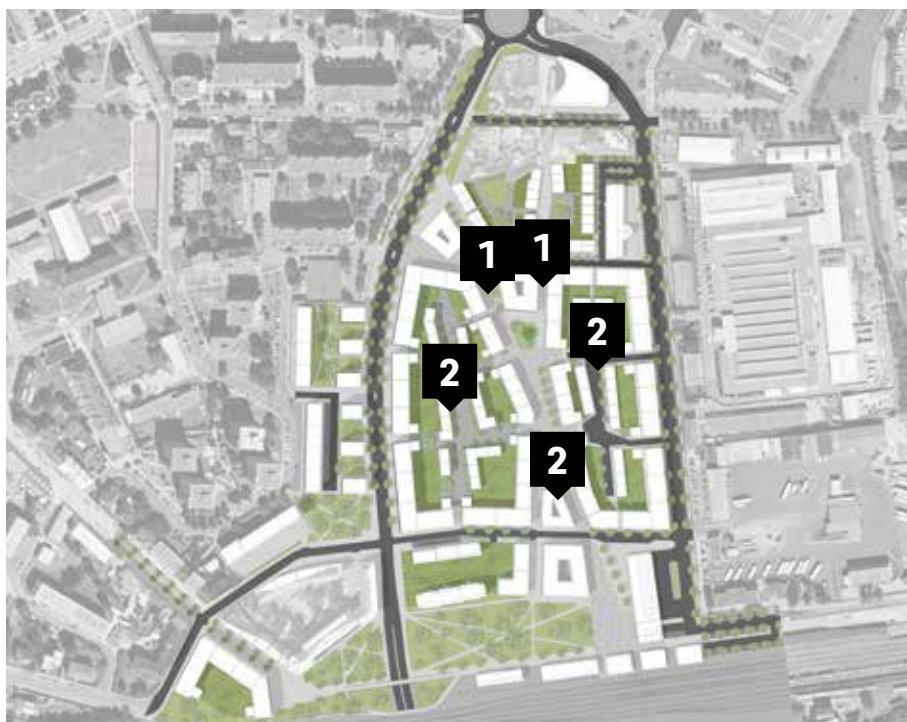
3 Administrativní budovy

Nově postavené administrativní budovy nám již naznačují budoucí osovost území. Dokončení stavby těchto budov nám uzavírá severní a jižní část území.

4 Demolice, recyklace

Rozsáhlá demolice a recyklace území autobusového nádraží je možná po vybudování nového nádraží. Demolice benzínové pumpy je možná po 18 letech, kdy jí vyprší smlouva o pronájmu.

50let



1 Osy v území

Centrum poslední části návrhu je definováno osou směřující z města k dopravnímu terminálu a pohledová osa, která směřuje na věž kostela sv. Václava

2 Nová výstavba

Nová výstavba bytových a řadových domů převážně v západní části. Výrobní haly ve vnitrobloku Východní části území a administrativní budovy na obou koncích centra území

Budoucnost

Nové Strakonice s 35000 obyvatel je moderní město ve kterém roste životní úroveň. Kvalitní veřejný prostor s říční sítí, historickým hradem, kvalitní kulturou a moderním dopravním řešením. Město také využívá moderní technologie pro efektivnější správu města, kde se snaží problémům předcházet a né je řešit na poslední chvíli. Roste hustota zastavění uvnitř území města a stagnuje rozšiřování města do krajiny.

Literatura

HERTZBERGER, Herman. Přednášky pro studenty architektury. 1. vyd. Dolní Kounice: MOX NOX, 2012, 287 s. ISBN 978-80-905064-0-4.

GEHL, Jan. Život mezi budovami: užívání veřejných prostranství. Vyd. v češtině 1. Boskovice: Albert, 2000, 202 s. ISBN 80-85834-79-0.

GEHL, Jan. Města pro lidi. Brno: Partnerství, 2012, xi, 261 s. ISBN 978-80-260-2080-6.

KOHOUT, Michal, David TICHÝ a Filip TITTL. Hromadné Bydlení/Systematika Prostorových Typů. První. Praha: České vysoké učení technické, 2015, 208 s. ISBN 978-80-01-05848-0.

HNILIČKA, Pavel. Pražské stavební předpisy s aktualizovaným odůvodněním. 1. vyd. Praha: IPR Praha, 2014, 215 s. ISBN 978-80-87931-17-2.

GEHL, Jan a Lars GEMZØE. Nové městské prostory. 1. vyd. Šlapanice: ERA, 2002, 263 s. ISBN 80-86517-09-8.

KRATOCHVÍL, Petr. Městský veřejný prostor. Vydání první. Praha: Zlatý řez, 2015, 191 stran. ISBN 978-80-88033-00-4.

MITCHELL, William J. E-topia: život ve městě trochu jinak. Vyd. v českém jazyce 1. Praha: Zlatý řez, 2004, 183 s. ISBN 80-902810-3-6.

LYDON, Mike, Anthony GARCIA a Andres DUANY. Tactical urbanism: short-term action for long-term change. xxiii, 230 pages. ISBN 1610915267.

ZUMTHOR, Peter. Atmosféry: architektura v okolním prostoru - věci, které mne obklopují. Zlín: Archa, 2013, 73 s. aArchitektura. ISBN 978-80-87545-22-5.

STEJSKALOVÁ, Lucie. Myslet město: [současné městské strategie]. Vyd. 1. Praha: Vysoká škola uměleckoprůmyslová v Praze, 2014, 281 s. ISBN 978-80-86863-47-4.

Poděkování

Poděkování bych chtěl věnovat rodině za podporu a trpělivost, mému vedoucímu diplomové práce Doc.ing.arch Miroslavu Cikánovi, Petře a Daliborovi za pochopení správné prezentace projektu a hlavně mému bráchovi Honzovi za pomoc s podklady a mé přítelkyni Terezce za korekci textů.